

med ca. 160 mio. liter ved Transportrådets alternative beregning.

Danskernes grænsehandel ville efter Skatteministeriets beregning ved besvarelsen af spørgsmål 7 stige med henved 200 mio. liter, heraf 90 mio. liter på grund af flere danske rejsende ved en prisstigning på 3 kr./liter i forhold til i dag. Forskellen mellem Skatteministeriets beregning og Transportrådets alternative beregning må siges at ligge indenfor usikkerhedens grænser for så vidt angår de danske rejsende.

Forskellen for de danske rejsende kan muligvis forklares ved, at Transportrådet alene regner ændringer i tankningsmønstrer tæt på grænsen (Helsingborg, Malmø og 15 km syd for grænsen) med til grænsehandlen, mens ændringer længere fra grænsen også er med i Skatteministeriets beregninger.

Derimod vil en isoleret dansk prisstigning på 3 kr./liter efter Skatteministeriets beregninger bag spørgsmål 7 flytte ca. 125 mio. liter benzin til udlandet, mens transportrådet alene finder, at der kan blive tale om højst 20 mio. liter.

Efter Skatteministeriets vurdering er Transportrådets beregning på dette punkt helt forkert.

Det er oplagt, at udlændinge har et væsentligt større indkøb af benzin i Danmark end de anførte 20 mio. liter.

De 20 mio. liter har Transportrådet fundet på baggrund af en spørgeskemaundersøgelse, blandt indkørende udlændinge fra Tyskland over landegrænsen og udkørende udlændinge til Sverige over Helsingør-Helsingborg i slutningen af januar 1998.

Udlændingene er imidlertid alene blevet spurgt om de planlægger at købe benzin på hjemrejsen indenfor 15 km nord for grænsen.

Udlændinge herunder ikke mindst tyskere har oftere et andet formål med deres rejse til Danmark end indkøb især i andre perioder end slutningen af januar. En tysk ferierejsende vil ved prisbalance mellem Danmark og Tyskland ikke bevidst fravælge køb af benzin i Danmark. Ved højere priser i Danmark vil udenlandske rejsende i videre udstrækning køre ind i Danmark med fuld tank, mens de i større udstrækning vil forlade landet med næsten tom tank i stedet for at fylde helt op i f.eks. Blåvand, når de afslutter et ferieophold og forlader Danmark igen. Denne effekt – der er betydelig jf. at hovedparten af bilerne, der krydser grænsen, er

udenlandske, – er forudsat væk i Transportrådets rapport.

Det må man ikke, hvis man ønsker et reelt billede af virkningerne på grænsehandelen af højere danske benzinpriser.

Udover denne hovedforklaring, er der også andre forskelle i forudsætningerne, der bidrager til forskellene i resultaterne.

Samlet var vurderingen derfor i maj 1998, at Transportrådets rapport ikke kunne give anledning til at ændre regeringens forudsætninger om, hvilken virkning isolerede danske afgiftstigninger på benzin ville have på grænsehandelen og regeringens forslag i Pinsepakken blev udarbejdet herefter, med de i lovbemærkningerne anførte forbehold.

Transportrådets rapport viser i øvrigt i modsætning til fremstillingen i pressen, at der er en væsentlig virkning på grænsehandelen om end mindre f.s.v.a. benzin end Skatteministeriet lagde til grund ved besvarelsen af spørgsmål 7.

Grænsehandelen med alle varer vil i de beregningseksempler, som COWI har foretaget og som Transportrådet blandt andet har baseret sig på, stige med ca. 15 pct. for hver 1 kr./liter Danmark øger benzinprisen isoleret set.«

Ad spm. nr. S 241

Fra indenrigsministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Jette Gottlieb stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 1997-98 (2. samling), forhandlingerne side 1663, lød således:

Til indenrigsministeren (22/4 98) af:

Jette Gottlieb (EL):

»Vil ministeren redegøre for, hvilke behandlingsmuligheder der findes for rehabilitering af torturofre og andre traumatiserede flygtninge?«

Supplerende svar (8/10 98)

Indenrigsministeren (Thorkild Simonsen):
På baggrund af bl.a. oplysninger indhentet fra Sundhedsministeriet kan Indenrigsministeriet oplyse følgende:

Den grundlæggende indsats i behandlingen af torturofre og andre traumatiserede asylansø-