

Dieselaftgiften og vognmændenes konkurrenceevne i forhold til udenlandske vognmænd

Når vognmænd tanker diesellole afhænger afgiften på diesel ikke af vognmandens nationalitet, men af det land, hvor vognmanden tanker. En tysk eller polsk vognmand betaler således samme afgift ved tankning i Danmark som en dansk vognmand osv.

Vognmænd, der er beskæftiget med udenlandske transporter, vil normalt indrette tankningerne efter, hvor dieselløien er billigst. Som udgangspunkt vil en forhøjelse af f.eks. den danske afgift derfor ikke ændre ved konkurrenceforholdet mellem danske og udenlandske vognmænd.

Hvis den danske diesellole er billigst såvel før som efter en dansk forhøjelse af dieselaftgiften, vil omkostningerne stige lige meget for alle vognmænd uanset nationalitet.

Ændringer i dieselaftgiften er derfor som udgangspunkt konkurrenceevne-neutrale for vognmændene. Da vognmændene på de internationale transporter er i konkurrence, vil en ensartet omkostningsstigning blive væltet over i højere fragtrater. Netop fordi indtjeningen er presset af konkurrencen, kan man være sikre på, at der sker overvæltning.

Det skal imidlertid understreges, at mens afgifterne er helt ens uanset vognmændenes nationalitet, kan der være forskelle i priserne uden afgift. Nationale vognmænd vil normalt kunne opnå større rabatter end udenlandske vognmænd ved køb i hjemlandet. Hertil kommer, at nationale vognmænd har få udgifter ved afløftning af moms på den indkøbte diesellole, mens afløftning af moms for udenlandske vognmænd kan være forbundet med omkostninger og i øvrigt ske med større forsinkelse.

Forskellene i rabatter mellem udenlandske og indenlandske vognmænd får betydning for tankningsmønsteret, når afgifterne i to nabolande er tæt på balance, som det f.eks. er tilfældet for Danmark og Tyskland.

Den afgiftsbetingede prisforskel mellem Danmark og Tyskland er i dag ca. 30 øre/l for svovlfattig diesellole. Der sælges næsten udelukkende svovlfattig diesellole fra 1. juni 1999. Da den svovlfattige diesellole er dyrere end den lette, er den reelle afgiftsbetingede prisforskel på ca. 17 øre/l.

Hvis Danmark isoleret forhøjede afgiften med f.eks. 15 øre/l, ville det ikke ændre på de danske vognmænds tankningsmønster. Dieselløien ville fortsat være billigst i Danmark. Omkostningerne ville dog stige med 15 øre/l. For de tyske vognmænd ville tankningsmønsteret imidlertid blive ændret, idet den tyske

vognmand ville gå over til at tanke i Tyskland uden særlige ekstra omkostninger.

Dieselaftgiftspolitikken forudsætter således, at en passende del af den diesellole, tyske lastbiler tanker ved kørsel til og fra Danmark, også tankes i Danmark. Oplysninger fra oliebranchen tyder på, at udenlandske vognmænd tanker mindre end forventet i Danmark ved de nuværende forskelle i afgifter og merpriser. Forslaget om at sætte afgiften op med 18 øre/l i stedet for 23 øre som i Tyskland skal også ses i dette lys.

For vognmænd fra andre lande end Danmark og Tyskland, der får lige dårlige rabatter i Danmark og Tyskland, ville tankningsmønsteret skifte lige netop når afgiftsforskellen skifter fra at være i dansk til at være i tysk favør.

Isolerede afgiftsforhøjelser omkring balancepunktet er således i praksis belastende for konkurrenceevnen for vognmændene i det land, der forhøjer afgiften. Udover, at en isoleret dansk forhøjelse vil være belastende for de danske vognmænd, vil en sådan forhøjelse også medføre et stort skift i grænsehandelen med diesel, der i øjeblikket er i dansk favør. En ensidig dansk afgiftsforhøjelse vil således ikke give noget merprovenu p.g.a. grænsehandelskift.

Hvis derimod den danske afgiftsændring sker parallelt med en tysk afgiftsændring, er konklusionen, at afgiftsændringen ikke vil have betydning for de danske vognmænds konkurrenceevne i forhold til udenlandske vognmænd.

Vognmændene anfægtede under Folketingsbehandlingen ved afgiftsforhøjelsen pr. 1. januar 2000, at samtidige forhøjelser af afgifter i Danmark og Tyskland skulle være grænsehandelsneutrale. Salget af diesellole i 1. halvår 2000 kan sammenlignes med salget af diesellole i 1. halvår 1999. Når man tager hensyn til hamstring forud for afgiftsforhøjelsen, er salget steget med henved 4 pct. Man kan således umiddelbart af salgsudviklingen bekræfte, at afgiftsforhøjelsen pr. 1. januar 2000 samtidig med tilsvarende tyske og svenske forhøjelser ikke ændrede grænsehandlen. Det er dog fra vognmændene anført, at der skulle være en meget betydelig vækst i udenlandske bilers kørsel til Danmark, og at grænsehandlen i dansk favør derfor kunne være steget betydeligt. Der er tale om usikre beregninger, der efter det oplyste er bekræftet af andre kilder, men Skatteministeriet finder ikke på det foreliggende grundlag, at der er anledning til at ændre på vurderingen af, at samtidige afgiftsforhøjelser, i Danmark og i udlandet er grænsehandelsneutrale.

Der er imidlertid iværksat en nærmere analyse af spørgsmålet, der senere vil kunne give anledning til, at dieselaftgiftspolitikken skal nuanceres, således at