

Afgiftsnedsettelsen for benzin og visse andre varer har virket, idet grænsehandelen efter 1989 har været faldende, især for benzin.

Medvirkende til faldet i grænsehandel har også været, at Tyskland fra 1. juli 1991 forhøjede benzin-afgifterne svarende til ca. 1 kr. pr. liter inklusive moms. Benzinafgifterne i Danmark er nu klart lavere end i vore nabolande.

Siden 1989 er benzinsalget steget med henved 400 mill. liter fra ca. 2.000 mill. liter til ca. 2.400 mill. liter. Stigningen i salget har ikke været fulgt af en tilsvarende stigning i kørslen. Den væsentligste del af fremgangen i salget kan således tilskrives den faldende grænsehandel. Dette bekræftes i øvrigt af, at fremgangen i salget er foregået i Jylland.

Regeringen lægger stor vægt på forbedringer af miljøet, og transportsektoren udgør en af de store miljøbelastninger, såvel lokalt som globalt. Det er derfor nødvendigt, at også transportsektoren yder et større bidrag i form af mindre forurening, såfremt regeringens miljømålsætninger skal opfyldes.

Den mest effektive og direkte afgift til påvirkning af transportsektorens miljøbelastning er øgede afgifter på drivmidler. Regeringen foreslår derfor forhøjelser af afgifter af drivmidler i den udstrækning, at andre samfundsmål ikke bringes i fare, herunder især at grænsehandelen ikke stiger.

Med den seneste tyske afgiftsforhøjelse og momsforhøjelsen fra 14 pct. til 15 pct. fra 1. januar 1993 er der imidlertid mulighed for en vis stigning i benzin-afgiften, uden at grænsehandelen stiger.

Det bemærkes i øvrigt, at de danske benzinpriser stort set har været konstante i de seneste 10 år, mens priserne generelt er steget med ca. 70 pct. Reelt koster benzin således i dag kun ca. 60 pct. af prisen i 1981.

Priselementerne for 95 oktan blyfri benzin i Danmark og Tyskland ved anvendelse af dansk avance i begge lande udgør følgende:

øre pr. l	Danmark	Tyskland	Forskel
Detailpris	527.0	589.1	62.1
Moms	105.4	76.8	-28.6
Punktafgift	225.0	315.7	90.7
Pris uden moms og afgift	196.6	196.6	0.0

Det ses, at den tyske afgift af blyfri benzin er 91 øre pr. liter højere end den danske. Ved samme avance er den tyske moms dog 29 øre lavere pr. liter end den danske, således at prisen ved samme avance kun er 62 øre højere pr. liter i Tyskland end i Danmark. Ved samme avance skal man således forhøje den danske afgift af blyfri benzin med 49,5 øre pr.

liter uden moms for at få samme pris som i Tyskland. Denne mulige afgiftsforhøjelse bør dog reduceres med ca. 2,5 øre pr. liter til 47 øre pr. liter under hensyn til det bidrag, olieselskaberne opkræver af benzin til finansiering af oprensning af forurenede grunde mv.

Den blyfri benzin er nu den helt dominerende benzinart. 1/6 af benzinforbruget er blyholdig benzin, der især anvendes til fremstilling af blylet benzin ved blanding med blyfri. Den blyholdige benzin må dog forventes stort set at være fuldstændigt fortrængt fra markedet mod slutningen af 1990'erne.

Forskellen mellem danske og tyske afgifter for blyholdig benzin er knap 40 øre pr. liter, og den danske afgift kunne forhøjes med knap 20 øre pr. liter, uden at den danske pris blev højere end den tyske.

Den vægtede afgiftsforskel mellem Danmark og Tyskland er herefter ved den nuværende salgsfordeling af blyfri og blyholdig benzin på ca. 42 øre pr. liter. Denne afgiftsforskel vil stige til 47 øre pr. liter, når blyholdig benzin helt er fortrængt.

Ved samme avance i Danmark som i Tyskland er der således baggrund for en forhøjelse af benzinafgiften med 42-47 øre pr. liter, uden at denne afgiftsforhøjelse vil give anledning til grænsehandelsvanskeligheder. Med moms vil afgiftsforhøjelsen medføre prisstigninger på 53-59 øre pr. liter.

Bruttoavancen er imidlertid højere i Danmark end i Tyskland. På trods af den væsentlig lavere afgift i Danmark end i Tyskland er priserne i Danmark kun ca. 10 øre lavere pr. liter for blyfri benzin end syd for grænsen, når man tager udgangspunkt i priserne på standerne.

Efter det oplyste gives der dog typisk større rabatter i Danmark på den almindelige listepriis end i Tyskland. Ligeledes er der større forskel mellem discountbenzin og almindelig mærkevarebenzin.

Tages der højde for de større rabatter i Danmark, er prisen ca. 35 øre lavere pr. liter blyfri benzin end i Tyskland.

Resten af forskellen på ca. 25 øre pr. liter skyldes større omkostninger og muligvis nettoavance i Danmark. De danske benzinstationer har i gennemsnit en mindre omsætning end de tyske, og der er derfor i gennemsnit større omkostninger ved distribution.

Der burde dog principielt ikke i et frit velfungerende marked være færre omkostninger på en benzinstation på den tyske side af grænsen end på en dansk station af samme størrelse og med samme omsætning.

Den danske benzinafgift burde således kunne forhøjes til samme niveau som den tyske, når man har taget hensyn til momsforskellen, uden at dette burde medføre grænsehandelsvanskeligheder.