

## [Skatteministeren]

Tidligere var dieselolie til lastbiler absolut billigst i Danmark. Vognmænd fra såvel Danmark som andre lande bestræbte sig for at indkøbe en så stor del af olien i Danmark som muligt. Der var og er dog visse begrænsninger i, hvor meget olie vognmænd kan medbringe i tanken til andre lande, inden der beregnes afgift af indholdet. Typisk gælder, at indhold ud over 200 liter i tanken beskattes i indkørselslandet.

Fra 1. oktober 1992 vil dieselolie fortsat være billigere for vognmænd i Danmark i forhold til Tyskland, men dyrere end i Norge og Sverige. Ændringerne i prisforholdet vil tendere mod at forskyde tankningsmønsteret væk fra Danmark, hvilket der er taget hensyn til ved at anvende et forsigtigt skøn over dieseloliesalget i Danmark.

Situationen er dog under fortsat forandring.

Fra 1. januar 1993 træder det indre marked uden grænsekontrol af f.eks. lastbiler i kraft. Tyskland vil herefter ikke have mulighed for at praktisere de nuværende begrænsninger i, hvor meget olie der kan indføres, før der skal betales tysk afgift. Selv om prisforskellen er blevet kraftigt reduceret, vil mulighederne for at medbringe større mængder sandsynligvis trække i retning af et stort set uændret eller større dansk salg af olie til lastbiler m.v., der kører til eller gennem Tyskland. Beskæftigelsen ved distribution etc. af dieselolie til lastbiler, der kører til Tyskland, vil således næppe blive forringet.

For så vidt angår trafikken til Norge og Sverige må der midlertidigt forventes en ændring af »grænsehandelen« med dieselolie i svensk og norsk favør. I øjeblikket foretages der ikke afgiftsoprævning af indholdet i lastbilers tanke ved indrejse fra Norge og Sverige til Danmark. Regeringen har imidlertid ved L 27 1992-93 fremsat forslag om, at der fremover skal beregnes dansk afgift af indholdet i tankene ud over de første 200 liter ved indførsel fra f.eks. Norge og Sverige.

Det kan oplyses, at såvel Norge som Sverige i bestræbelserne for tilpasning af afgiftssystemerne til EF har planer om i 1993 at forhøje afgifterne på dieselolie, således at de kommer over de danske afgiftssatser. Der er dog endnu ikke gennemført lovgivning herom.

Indtil afgiftsændringerne i Norge og Sverige er gennemført, vil der være et incitament til grænsehandel i Norge og Sverige med dieselolie. Dette vil trække i retning af lavere dansk beskæftigelse ved distribution af dieselolie. Distribution af dieselolie til lastbiler indebærer dog ganske begrænset beskæftigelse.

Med hensyn til provenuet er der som sagt lagt et forsigtigt skøn over dieselforbruget til grund. Oplysningerne om, at danske speditører nu tanker i Sverige, er således ikke nye eller overraskende.

Med hensyn til betalingsbalancevirkningen af ændringer i tankningsmønsteret bemærkes i forhold til Tyskland, at dieseltilpasningen ubetinget vil forbedre betalingsbalancen. Det vil fortsat kunne betale sig at købe dieselolie i Danmark og fra 1. januar 1993 i større mængder. Efter dieseltilpasningen er »eksport« prisen på olien steget med afgiften, hvilket giver en tilsvarende betalingsbalanceeffekt.

For så vidt angår forholdet til Norge og Sverige bemærkes, at en forholdsvis lille del af dieselolieprisen for vognmænd dækker omkostningerne til dansk beskæftigelse etc. Hvis salget af 1 liter dieselolie skifter fra Danmark til Sverige, vil betalingsbalancevirkningen på kort sigt alene bestå i den del af prisen, der forklæres ved dansk arbejde og danske afgifter. På kortere sigt vil ændringerne i tankningsmønsteret i forhold til Norge og Sverige forringe betalingsbalancen.

Når dieselolieprisen i Norge og Sverige, jf. de ovenfor omtalte planer, bliver højere end i Danmark, vil betalingsbalancevirkningen for Danmark blive mere positiv end før 1. oktober 1992, idet eksportprisen efter 1. oktober 1992 vil være steget.

Sammenfattende vil ændringerne af dieselafgiften fra 1. oktober 1992 ændre på tankningsmønsteret for lastbiler, således at det umiddelbart bliver mindre fordelagtigt at tanke i Danmark. Der må på kort sigt forventes en nedgang i salget af dieselolie i Danmark især i forhold til Norge og Sverige. Der er ved provenuoverslaget taget hensyn til ændringerne i tankningsmønsteret. Der vil ligeledes på helt kort sigt komme en negativ virkning på beskæftigelsen og betalingsbalancen, men virkningen skal ikke overvurderes, idet indholdet af dansk beskæftigelse ved distribution af die-