

hensynet til danske vognmænds konkurrenceevne og grænsehandelen blev sat over styr. Dette ville kunne opnås, hvis den danske afgift blev holdt 10-20 øre/l under den tyske afgift. Hvis den danske afgift er 10-20 øre/l under den tyske afgift, vil den danske afgift i øvrigt samtidig være endnu mere under den svenske afgift.

Før dieselafgiftsændringerne i foråret 1999, jf. lov nr. 325 af 28. maj 1999, var afgiftsforskellen i forhold til Tyskland på 11 øre/l, altså tæt ved i underkanten af

det ønskede mål, jf. at den danske krone var steget lidt i værdi i forhold til DM.

Efter afgiftsændringerne i såvel Danmark som Tyskland i foråret 1999 er den effektive dieselforskel øget til ca. 17 øre/l, når man tager hensyn til kvalitetsforskelle og de dertil knyttede prisforskelle. Forskellen er altså i dag i overensstemmelse med det tilstræbte balanceniveau. I den følgende oversigt er vist offentliggjorte prislelementer for dieselolie i Danmark og Tyskland ved køb af mindre partier (listepriser).

Prislelementer (listepriser) for dieselolie i Danmark og Tyskland ved køb af mindre partier

	OK Danmark	Shell Danmark	Tyskland
	øre/l	øre/l	øre/l
Listepris med moms	553,0	587,0	523,0
Moms	110,6	117,4	72,1
Pris uden moms	442,4	469,6	450,9
Punktafgift	234,0	234,0	259,9
Afgift beredskabslager	0,0	0,0	3,4
Merpris kvalitetsforskel i forhold til tysk kvalitet	12,6	12,6	0,0
Afgifter og merpris	246,6	246,6	263,3
Afgiftsforskel mellem Danmark og Tyskland (263,3-246,6) under hensyn til kvalitetsforskelle	16,7	16,7	16,7
Afgiftsforskel mellem Danmark og Tyskland (263,3-234) uden hensyntagen til kvalitetsforskelle ¹	29,3	29,3	29,3
Pris uden moms, afgift og merpris	195,8	223,0	187,5

¹ Ved de danske afgiftsændringer i foråret 1999 blev den svovlfattige dieselolie kun sat op med 5 øre/l, altså med 18 øre/l mindre end den tidligere dominerende dieselkvalitet og med 18 øre/l mindre end den tyske afgiftsstigning. Årsagen var, at den svovlfattige diesel er dyrere at fremstille, og at man forventede, at olieselskaberne ville tage en merpris. Merprisen er på 12,6 øre/l ekskl. moms, når man ser på ændringerne i listepriserne lige omkring 1. juni 1999 for dieselolie og fyringsgasolie. Såfremt man ikke lægger merprisen på 12,6 øre til den danske punktafgift på 234 øre/l, vil den nuværende afgiftsforskel mellem Danmark og Tyskland være på 29,3 øre/l.

Kilde: Vejdirektoratet. Priserne er fra den 13. oktober 1999. Listepriserne varierer geografisk i Tyskland. Priserne på motorvejsstationer er ca. 20 øre/l højere end andre stationer. Den anførte pris er et uvægtet gennemsnit af priser i Tyskland.

Den tyske regering har som nævnt planlagt, at den tyske afgift på dieselolie skal forhøjes med 6 pf/l, d.v.s. 23 øre/l uden moms, pr. 1. januar 2000. Hvis Tyskland forhøjer dieselafgiften med 23 øre/l, vil Danmark kunne forhøje afgiften tilsvarende og fortsat fastholde den tilstræbte afgiftsbalance i forhold til Tyskland.

En forhøjelse af dieselafgiften er hensigtsmæssig i forhold til miljø-, transport- og sundhedspolitikken, men hensyn til grænsehandel og danske vognmænds konkurrenceevne sætter grænser for, hvor højt afgiften på diesel kan sættes. Ved uændrede udenlandske afgifter vurderes ulemperne i form af dårligere kon-

kurrenceevne for danske vognmænd og grænsehandelskift at være større end de miljømæssige gevinster m.v. ved en ensidig dansk dieselafgiftsforhøjelse.

I Sverige er afgiften på diesel godt 25 øre/l højere end i Danmark. Der er udsigt til, at Sverige forhøjer dieselafgiften med 21 øre/l. En dansk afgiftsforhøjelse på 23 øre/l vil derfor ikke bringe dieselafgiften på kant med målet i forhold til Sverige.

Med de afgiftsforhold, der hersker i udlandet, vil den danske dieselafgift kunne sættes op til gavn for miljøet mv., uden at danske vognmænd vil miste international konkurrenceevne, og uden at der vil ske skift i grænsehandelssituationen.