

En forudsætning for, at en dansk afgiftsstigning ikke fører til, at danske vognmænd mister konkurrenceevne, og at der ikke sker skift i grænsehandelsituationen, er dog, at Danmark ikke forhøjer dieselaftgiften mere end Tyskland. Hvis Danmark ensidigt forhøjer dieselaftgiften i forhold til den tyske, vil danske vognmænd miste konkurrenceevne, og forhøjelsen vil ikke give nogen provenugevinst på grund af grænsehandelsskift. Hvis den danske afgiftsændring derimod sker parallelt med en tysk afgiftsændring, vil afgiftsændringen ikke have betydning for de danske vognmænds konkurrenceevne i forhold til udenlandske vognmænd.

Dieselaftgiften og vognmændenes konkurrenceevne i forhold til udenlandske vognmænd

Når vognmænd tanker dieselolie, 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 indirekte tankningerne efter, hvor dieselolien 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 dieselolie 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-neutral 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 sikker 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 dieselolie, mens afløftning af moms for udenlandske vognmænd kan være forbundet med omkostninger og i øvrigt sker med større forsinkelse. Sådanne forskelle i rabatter mv. for nationale vognmænd sammenlignet med udenlandske vognmænd udgør i størrelsesordenen 10-20 øre/l, men med nogen variation.

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

Så længe den danske afgift er mere end ca. 15 øre/l under den tyske afgift, vil en rationel økonomisk handle måde for alle vognmænd være at tanke i Danmark, idet Danmark vil være det billigste land at tanke i. Hvis afgiftsforskellen bliver mere end ca. 15 øre/l i tysk favør, er der en tendens til, at alle vognmænd tilsvarende tanker i Tyskland. Er afgiftsforskellen mellem +/- 15 øre/l vil vognmændene tanke i deres hjemland. Vognmændene i det land, der har den laveste afgift, har en konkurrenceevnefordel, men fordelene er uafhængig af, hvor meget lavere afgiften er, blot den er lavere med mere end rabatforskellen.

Den afgiftsbetingede prisforskel mellem Danmark og Tyskland er i dag ca. 11 øre/l for let dieselolie, men 29 øre/l for svovlfattig dieselolie. Der sælges næsten udelukkende svovlfattig dieselolie fra 1. juni 1999. Da den svovlfattige dieselolie er ca. 12,6 øre/l dyrere end den lette, er den reelle afgiftsbetingede prisforskel på ca. 17 øre/l, jf. skema omhandlende priselementer for dieselolie i Danmark og Tyskland.

Hvis Danmark isoleret forhøjer afgiften med f.eks. 20 øre/l, vil det ikke ændre på de danske vognmænds tankningsmønster. Dieselolien vil fortsat være billigst i Danmark. Omkostningerne vil dog stige med 20 øre/l. For de tyske vognmænd vil tankningsmønstret imidlertid blive ændret, idet den tyske vognmand ville gå over til at tanke i Tyskland uden særlige ekstra omkostninger.

For vognmænd fra andre lande end Danmark og Tyskland, der får lige dårlige rabatter i Danmark og Tyskland, vil tankningsmønstret 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. grænsehandelsskift.

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.