

Rapport om grænsehandel 2001

Indholdsfortegnelse

I. Indledning

II. Sammenfatning og anbefalinger

1. Denne rapport indeholder
2. Hovedresultaterne
3. Grænsehandelsfølsomme varer
4. Afgiftspolitiske konsekvenser af grænsehandelen
5. Undersøgelserne og beregningerne fører til følgende anbefalinger
6. Rapportens indhold kan i øvrigt sammenfattes således
7. Institut for Grænseregionsforsknings undersøgelse
8. Udviklingen i grænsetrafikken
9. Forskellige forhold, der påvirker grænsehandlen
10. Grænsehandel med grænsehandelsfølsomme varer
11. Grænsehandel med nydelsesmidler
12. Virkninger af afgiftsændringer
13. Benziningrænsehandel
14. Dieselgrænsehandel
15. Andre varer

III. Institut for grænseregionsforsknings undersøgelse

1. Den samlede grænsehandel
2. Grænsehandel med spiritus
3. Grænsehandel med tobak
4. Grænsehandel med øl
5. Grænsehandel med vin
6. Grænsehandel med mineralvand
7. Grænsehandel med fødevarer, chokolade, kosmetik mv.

BILAG III.1. Materiale fra Institut for grænseregionsforskning

Bemærkninger

Fortegnelse over bilagstabeller

Bilagstabeller

BILAG III.2. Anvendte metoder af Institut for grænseregionsforskning

IV. Udviklingen i grænsetrafikken

1. Indledning
2. Trafikudviklingen over landegrænsen
3. Udviklingen i færge og brotrafik
4. Udviklingen i flytrafikken
5. Udviklingen i den samlede trafik

V. Forhold, der påvirker udviklingen i grænsehandlen fra 2000 til 2001

1. Indledning
2. Ændringer som følge af udsving i valutakursen
3. Øresundsbron
4. Mund- og klovsyge
5. Svenske rejsegodsrestriktioner
6. Fortsat realudhulning af afgiftssatserne
7. Schengen-samarbejdet
8. Mindre forskelle i avancerne
9. Større dansk afgift på røgtobak og mineralvand
10. Større tyske afgiftsforhøjelser på benzin og dieselolie end i Danmark

VI. Spiritusafgift

1. Udvikling i afgiftssats, provenu og forbrug
2. Incitamentter til grænsehandel med spiritus
3. Udviklingen i salget af spiritus
4. Udviklingen i grænsehandlen med spiritus
5. Grænsehandelen med spiritus og 24 timers reglen
6. Spiritusafgift og sundhed
7. Beregninger af de sandsynlige virkninger af nedsættelse af afgiften på spiritus

VII. Tobaksafgift

1. Indledning
2. EU's minimumsafgift, cigaretafgifter og cigaretpriser
3. Incitamentter til grænsehandel med cigaretter
4. Tyske afgiftsforhøjelser på cigaretter
5. Udviklingen i afgifterne på røgtobak
6. Incitamentter til grænsehandel med røgtobak
7. Tyske afgiftsforhøjelser på røgtobak
8. Udviklingen i salget af tobak mv. i Danmark
9. Udviklingen i grænsehandlen med cigaretter
10. Udviklingen i grænsehandlen med røgtobak
11. Udlændinges grænsehandel med tobak
12. Konsekvenserne af ophør af 24 timers reglen
13. Skal afgiften på røgtobak reduceres med samtidig med afgiftern på cigaretter, når 24 timersreglen bortfalder
14. Beregninger af de sandsynlige virkninger af nedsættelse af afgifter på cigaretter
15. Beregninger af virkningerne af at reducere afgifterne på røgtobak

VIII. Ølafgift

1. Udvikling i provenu og forbrug
2. Afgiftsforskelle
3. Prisforskelle
4. Samlet fordel ved grænsehandel
5. Omfanget af danskernes grænsehandel med øl
6. Udlændinges grænsehandel af øl i Danmark
7. Sammenfattede overvejelser om omfanget af grænsehandel med øl
8. Avanceforskelle
9. Dåseøl, engangsemballage og returpantssystemer
10. Virkningerne af en afgifts-nedsættelse på øl

IX. Vinafgift

1. Udvikling i afgiftssats, provenu og forbrug
2. Afgiftsforskelle
3. Prisforskelle
4. Omfanget af danskernes grænsehandel i udlandet
5. Udlændinges grænsehandel af vin i Danmark
6. Sammenfattende overvejelser om omfanget med grænsehandel
7. Virkningerne af en afgiftsnedsættelse på vin

X. Benzinafgift

1. Indledning
2. Udviklingen i pris og afgift på benzin i Danmark
3. Udviklingen i priser og afgifter i udlandet
4. Udviklingen i salget af benzin
5. Sammenfatning af grænsehandel med benzin

XI. Dieselaugift

1. Udviklingen i afgiftssatsen for dieselolie
2. Udviklingen i salget af dieselolie
3. Grænsehandlen med dieselolie
4. Opgørelse af lastbiltrafikken til, og fra Danmark ud fra transportstatistik
5. Hvor langt kan lastbiler komme på en tankfuld
6. Opgørelse af potentialet for grænsehandel med dieselolie ud fra transportstatistik
7. Afgiftssatser og regler i Danmark og udlandet
8. Dieselmarkedet
9. Detailmarkedet
10. Salg via kontokort til udenlandske vognmænd
11. Salg via indkøbsforeninger og samarbejdspartnere
12. Hjemtagelse af indkøbsmoms
13. Sammenfatning af dieselmarked
14. Dieselsalgets følsomhed overfor afgiftsforskelle
15. Størrelsen af grænsehandlen med dieselolie ved forskellige afgiftssatser, danske vognmænd
16. Størrelsen af grænsehandlen med dieselolie udenlandske vognmænd

17. Størrelsen af grænsehandlen med dieselolie, udenlandske vognmænd i transit
18. Sammenfatning salg af dieselolie til lastvogne i international fart
19. Busser og rutebiler
20. Personbiler
21. Samlet skøn over grænsehandlen med dieselolie
22. Samfundsøkonomiske virkninger, når der ses bort fra grænsehandel
23. Samfundsøkonomiske virkninger af ændringer i grænsehandlen som følge af ændringer i dieselaafgiften
24. Vognmændenes konkurrenceevne og dieselaafgiften
25. Vognmændenes konkurrenceevne, markedsandel og samfundsøkonomien
26. Skattekonkurrence og harmonisering
27. Sammenfatning

XII. Mineralvandsafgift

1. Udvikling i afgiftssats, provenu og forbrug
2. Effekten af afgiftsforhøjelsen pr. 1. januar 2001
3. Incitament til grænsehandel med mineralvand
4. Markedet for mineralvand i Danmark
5. Danskernes grænsehandel ifølge undersøgelse fra Institut for grænseregionsforskning
6. Udlændinges grænsehandel med sodavand i Danmark ifølge undersøgelse fra Institut for grænseregionsforskning
7. Konsekvenser af ophævelse af daseforbuddet for grænsehandlen
8. Sammenfatning grænsehandel med mineralvand
9. Ulovlig indførsel af sodavand
10. Grænsehandlens prisfølsomhed
11. Sundhedsaspekter ved mineralvandsforbrug
12. Beregning af de sandsynlige virkninger af nedsættelse af afgiften på mineralvand
13. Vil en afgiftsnedsættelse kunne være provenuneutral

XIII. Chokoladeafgift

1. Udviklingen i afgiftssats, provenu og forbrug
2. Incitament til grænsehandel med chokolade
3. Danskernes grænsehandel med chokoladevarer ifølge Institut for grænseregionsforskning (IFG)
4. Udlændinges grænsehandel med chokolade i Danmark

5. Sammenfatning

6. Beregninger af de samfundsøkonomiske virkninger af ændrede afgifter på chokoladevarer

7. Ulovlig indførsel af chokoladevarer

XIV. Grænsehandel med andre varer

1. Indledning

2. Danskernes grænsehandel med andre varer

3. Udlændinges grænsehandel med andre varer i Danmark

4. Karakteren af grænsehandlen med andre varer

Litteraturliste

Kapitel I. Indledning

Denne rapport om grænsehandel 2001 er en opfølgning af den af Skatteministeriet i november 2000 offentliggjorte *Rapport om Grænsehandel 2000*.

Grænsehandlen er på ny i 2001 blevet undersøgt af Institut for grænseregionsforskning, ligesom andre kilder har kunnet kaste nyt lys på niveau og udvikling i grænsehandlen.

I denne rapport søges resultaterne af rapporten fra 2000 ført á jour, mens de mere metodemæssige diskussioner er udeladt i 2001 rapporten.

Udover at beskrive udviklingen fra 2000 til 2001 er der også i et begrænset omfang foretaget korrektioner af vurderingerne i 2000 rapporten på baggrund af nye informationer. Herudover er rapporten udvidet med et kapitel om grænsehandlen med dieselolie.

Skatteministeriet har til brug for udarbejdelsen af denne rapport aftalt med Institut for grænseregionsforskning at instituttet efter samme retningslinier som ved instituttets tidligere undersøgelser skulle søge grænsehandlen belyst for såvel danskere som udlændinge og ved alle grænseovergange.

Instituttet har i april-juni 2001 gennemført interviewundersøgelser ved:

- Landgrænsen
- Østersøen (Rødby og Gedser)
- Øresund (motorvejsbro, tog og færger i København og Helsingør)
- Kattegat (Frederikshavn)
- Skagerrak (Frederikshavn og Hirtshals)
- Lufthavne (Kastrup og Billund)

Det viste sig dog umuligt at opnå interview med tyskere, der vendte hjem over landgrænsen.

Instituttets undersøgelser baserer sig på interview af en stikprøve af de rejsende. Det har været vurderingen, at rejsende i april-juni kunne være repræsentative for alle rejsende gennem hele året. Det er der ikke sikkerhed for.

Instituttets undersøgelser vil være i form af hvor stor en del af de rejsende, der har handlet, samt beløb pr. handlende. Udover de samlede beløb er de rejsende blevet spurgt om køb i beløb og mængde af en række forskellige varer.

For at kunne beregne grænsehandlen må man udover handlen pr. rejsende også kende det samlede antal rejsende.

Der er statistik over passagertal med fly, tog og færger, mens passagertallet i biler over landgrænsen må skønnes ud fra det opgjorte antal køretøjer.

Vejdirektoratet har for Skatteministeriet fordelt trafikken over landgrænsen i køretøjkategorier og efter køretøjernes nationalitet.

Der foreligger endnu ikke statistik for hele 2001 og trafikken i de sidste måneder har måttet skønnes.

Udover Institut for Grænseregionsforskning, der søger grænsehandlen opgjort ud fra købernes oplysninger, kan grænsehandlen også søges opgjort ud fra sælgernes opgørelser samt ud fra nærmere analyser.

Også til denne rapport har en række brancheorganisationer og virksomheder bidraget med værdifulde oplysninger. Dette gælder ikke mindst vedrørende spiritus, tobak og dieselolie.

Skatteministeriet besøgte i foråret 2001 en række grænsehandelskøbmænd syd for landgrænsen og fik her tilsagn om, at købmændene ville oplyse om niveau og udvikling i grænsehandlen for de forskellige varer. Der er dog ingen af købmændene, der har ønsket at besvare de udsendte spørgeskemaer, men enkelte har været villige til at besvare konkrete spørgsmål om udviklingen under forsætning af fuld anonymitet.

Konkurrencestyrelsens undersøgelse af avanceforholdene for øl og mineralvand mv. fra foråret 2001 har bidraget til at kaste yderligere lys over grænsehandlen.

Der er ofte god statistik over udviklingen i det hjemlige salg af de grænsehandelsfølsomme varer opbygget på baggrund af virksomhedernes afgiftsangivelser.

Ud fra de ofte modstridende oplysninger fra de forskellige kilder har Skatteministeriet søgt at vurdere det sandsynlige omfang af grænsehandel og mindst lige så vigtigt, hvordan grænsehandelen kan tænkes at reagere på afgiftsændringer.

Herudover har Skatteministeriet foretaget beregninger af de sandsynlige effekter på salg, forbrug, provenu og samfundsøkonomi. I beregningerne af virkningerne på samfundsøkonomien af danske afgiftsændringer for en række varer er søgt inddraget virkningerne på sundhed og miljø mv.

Kapitel II. Sammenfatning og anbefalinger

1. Denne rapport indeholder

- En ajourføring af *Rapport om grænsehandel 2000* samt beskrivelse af udviklingen i grænsehandlen fra 2000 til 2001.
- Analyser af afgifternes betydning for grænsehandlen på de mest grænsehandelsudsatte varer.

2. Hovedresultaterne

Hovedresultaterne er gengivet i tabel II.1.

Tabel II.1. Omfang af grænsehandel og virkninger for dansk økonomi

Mia. kr.	Dansk grænsehandel i udlandet	Udenlandsk grænsehandel i Danmark	Netto grænsehandel i udlandet
	2000	2000	2000
Tyskland, landgrænsen	5,0	2,5	2,5
Tyskland, færger	0,5	0,6	-0,1
I alt Tyskland	5,5	3,1	2,4
Øresund	1,3	2,3	-1
Sverige, lange ruter	0,2	0,7	-0,5
Sverige i alt	1,5	3,1	-1,5
Norge	0,3	1,3	-1
Flyrejsende	2,4	0,8	1,6
I alt	9,8	8,3	1,5
I pct. af BNP	0,75	0,64	0,11
I pct. af privatforbrug	1,60	1,35	0,25
	2001	2001	2001
Tyskland, landgrænsen	5,7	2,5	3,2
Tyskland, færger	0,8	0,5	0,3
I alt Tyskland	6,5	3,1	3,4
Øresund	0,7	2,9	-2,2
Sverige, lange ruter	0,2	0,4	-0,2
Sverige i alt	0,9	3,3	-2,4

Norge	0,2	0,8	-0,6
Flyrejsende	1,9	0,9	1,0
I alt	9,5	8,0	1,4
I pct. af BNP	0,70	0,60	0,11
I pct. af privatforbrug	1,49	1,26	0,23
Provenu	-4,3	2,2	-2,1
Danske rejsende sparer	4,0		
Samfundsøkonomisk gevinst	-3,4	2,8	-0,6
Provenu dieselgrænsehandel	0,4	-0,0	0,4
Samfundsøkonomisk gevinst, dieselgrænsehandel	0,5	-0,1	0,5

Danskernes grænsehandel i udlandet kan med usikkerhed opgøres til ca. 9,5 mia. kr. i 2001 mod ca. 9,8 mia. kr. i 2000. Af de 9,5 mia. kr. købes for 6,5 mia. kr. i Tyskland, ca. 1 mia. kr. i Sverige og Norge og ca. 2 mia. kr. i forbindelse med flyrejser.

I forhold til 2000 er grænsehandlen i Tyskland steget med 1 mia. kr., mens den er faldet med ca. 0,8 mia. kr. i Sverige og Norge og med ca. 0,5 mia. kr. for flyrejsende. Forskydningerne fra 2000 er sandsynligvis indenfor usikkerheden, idet væksten i grænsehandlen i Tyskland dog synes at være reel.

Opgørelse af danskernes grænsehandel i Tyskland er imidlertid langt fra uden betydelig målesikkerhed. Tidligere har Institut for grænseregionsforskning, der har fulgt udviklingen siden 1970'erne, tilstræbt at interviewe tilfældige bilister, men i 2001 har interview alene kunnet ske ved hjælp af kontrollerende danske myndigheder, der sandsynligvis især har interesseret sig for danske bilister med særligt meget med fra Tyskland.

Tilsvarende for danskernes handel i Sverige, hvor niveauet påvirkes af enkelte udspurgtes meget store indkøb.

Udlændinges grænsehandel i Danmark i 2001 på 8 mia. kr. er også faldet i forhold til 2000, hvor der blev købt for ca. 8,3 mia. kr. Tyskernes grænsehandel i Danmark opgøres uændret til ca. 3,1 mia. kr. og flyrejsende køber fortsat 0,8-0,9 mia. kr. i Danmark. Svenskernes grænsehandel over Øresund er steget med ca. 0,6 mia. kr. eller godt 25 pct., men det mere end opvejes af fald i de indkøb, norske og svenske rejsende fortager på længere færgerejser. Her er de opgjorte indkøb faldet fra ca. 2 mia. kr. til ca. 1,2 mia. kr. eller med ca. 0,8 mia. kr.

Henved halvdelen af danskernes grænsehandel er med afgiftsbelagte nydelsesmidler (alkohol og tobak mv.) Nordmænd og svenskere køber også alkohol i Danmark, men andre varer spiller en større rolle.

Hvis man hypotetisk forestillede sig, at hele grænsehandlen vendte hjem til Danmark, ville staten vinde ca. 4,3 mia. kr. i provenu, men modsat vil staten tabe ca. 2,2 mia. kr., hvis udlændingens grænsehandel i Danmark faldt bort.

Danske forbrugere sparer ca. 4,0 mia. kr. ved køb i udlandet, men det er før omkostninger og besvær ved grænsehandlen medregnes

Hvis staten skulle have de 4,3 mia. kr., der tabtes ved danskerens grænsehandel i udlandet i kassen ved højere indkomstskatter, skal skatten øges med 5,4 mia. kr., jf. momstab ved mindre forbrugssum.

Omkring halvdelen af danskernes besparelse sættes til igen ved større besvær for de danske rejsende. Danskernes grænsehandel i udlandet belaster således samfundsøkonomien i forbrugerpriser med ca. 3,4 mia., men til gengæld vinder det danske samfund ca. 2,2 mia. kr. i provenu fra udlændinges grænsehandel i Danmark. Hvis staten skulle have haft det samme provenu ind igen igennem indkomstskat, skulle denne indbringe ekstra 2,8 mia. kr. Husholdningernes grænsehandel medfører således netto et tab for det danske samfund på ca. 0,6 mia. kr. om året, hvilket stort set svarer til det danske samfunds gevinst ved grænsehandel med diesel i dansk favør.

Beskæftigelsesmæssigt er virkningen af grænsehandlen neutral for Danmark, selv om danskerne grænsehandler mere i udlandet end udlændingene grænsehandler i Danmark. Det skyldes, at danskerne i udlandet i videre udstrækning køber dansk fremstillede varer eller varer, der i alle tilfælde skulle have været importeret, mens udlændingene køber varer i Danmark, hvor indholdet af dansk beskæftigelse er forholdsvis stort. Brutto vinder Danmark ca. 10.000 arbejdspladser ved udlændingens handel i Danmark, men taber tilsvarende ca. 10.000 arbejdspladser ved danskernes handel i udlandet.

Grænsehandlen har ikke nogen varig virkning på beskæftigelsen, men ændringer i handlen kan give anledning til ændringer i erhvervsstrukturen og beskæftigelsens lokalisering.

Netto udgør danskernes grænsehandel i udlandet 0,11 pct. af BNP eller 0,23 pct. af privatforbruget.

Danskernes grænsehandel i udlandet svarer til 40 pct. af væksten i privatforbruget fra 2000 til 2001. Nettogrænsehandlen svarer til 3 ugers vækst i privatforbruget.

Grænsehandel udgør således ikke noget større makroøkonomisk spørgsmål.

3. Grænsehandelsfølsomme varer

Grænsehandlen er imidlertid ofte af stor betydning for markedet for visse af de punktafgiftsbelagte varer. Grænsehandlen er ofte afgørende for punktafgiftspolitiske overvejelser.

Grænsehandlen med *spiritus er i vækst* og udgør nu over 30 pct. af danskernes forbrug og endnu mere af husholdningernes indkøb. Når 24 timers reglen afskaffes og handlen med spiritus dermed gives fri, vil grænsehandlen stige yderligere. Grænsehandlen med *øl, der er faldende*, udgør omkring 16 pct. af danskernes samlede ølforbrug, og andelen af *vin*, der hentes i udlandet er af tilsvarende størrelse. Grænsehandlen med *røgtobak* udgør hen ved 20 pct. af det samlede danske forbrug, og når rejsegodsrestriktionerne for *cigaretter* falder bort i 2004, vil grænsehandlen stige fra ca. 10 pct. af forbruget til ca. 20 pct.

Grænsehandel og ulovlig indførsel af *mineralvand* udgør i størrelsesordenen 10 pct. af danskernes forbrug, mens 5 pct. af *slikforbruget* hentes i udlandet.

Modsat er grænsehandlen med dieselolie i dansk favør. Uden dieselgrænsehandlen ville salget i Danmark falde med ca. 7 pct. Der er fortsat nettogrænsehandel med *benzin* i udlandet. Den falder i forhold til Tyskland.

Det er snarere det danske salgs følsomhed overfor afgiftsændringer end den absolutte grænsehandel, der kan tale for ændringer i danske afgifter.

Såvel danskernes grænsehandel i udlandet som udlændingenes grænsehandel i Danmark drives især af prisforskelle.

Danmark havde tidligere højere afgifter end næsten alle andre lande. Afgifterne i Storbritannien, Irland, Norge og Sverige samt Finland er nu ofte på niveau eller over de danske afgifter. I forhold til landene mod syd er Danmark fortsat et højafgiftsland, men den reale afgiftsforskel er over tiden gradvist blevet udhulet af, at de danske satser er steget væsentlig mindre end inflationen, mens der i en vis udstrækning er foretaget afgiftsforhøjelser i landene mod syd. Der er således allerede foretaget en væsentlig tilnærmelse af de danske afgifter mod tysk niveau. Det kan ses af, at mens indtægterne fra afgifterne på nydelsesmidler i 1973 udgjorde 3,1 pct. af BNP, udgør indtægterne nu alene lige godt 1 pct. af BNP. Skattestoppet vil indebære, at andelen falder yderligere år for år.

I de seneste år er der endvidere foretaget kraftigere stigninger i de tyske afgifter end i de danske afgifter. Den tyske afgift og moms på benzin er fra 2002 højere end i Danmark, og den tyske afgift på dieselolie stiger mere end den danske. Tyske afgiftsforhøjelser på cigaretter i 2001, 2002 og 2003 er med til at

reducere prisforskellen fra ca. 11 kr. pr. pakke i 2000 til ca. 7,75 kr. i 2003, hvorved behovet for danske afgiftsnedsettelse for cigaretter er blevet næsten halveret.

4. Afgiftspolitiske konsekvenser af grænsehandelen

De samfundsøkonomiske tab ved danskernes grænsehandel er klart størst pr. omsætningskrone for de varer, der er pålagt de højeste punktafgifter (spiritus, tobak og drivmidler), og det er paradoksalt, at det samfundsøkonomiske danske tab pr. grænsehandelskrone er større, når de udenlandske afgifter er høje, i forhold til at de er lave. For de varer, hvor afgifterne er høje både i Danmark og udlandet (drivmidler, spiritus og tobak), vil den samfundsøkonomiske gevinst i forhold til provenutabet ved en afgiftsnedsettelse være klart større end for andre varer, der også er hårdt angrebet af grænsehandel, men hvor de udenlandske afgifter er lave.

I denne rapport er virkningerne af de forskellige afgiftsændringer beregnet. Der er også medregnet virkningerne på sundhed og miljø. Beregningerne, der er usikre, viser, at samfundet netto vil vinde store beløb eller undgå endnu væsentligere tab ved afgiftsnedsettelse for *spiritus og cigaretter*, og især efter afskaffelsen af 24 timers reglen. Beregningerne viser også, at det også i en situation uden skattestop kunne det ikke anbefales at sætte afgifterne på *benzin og dieselolie* op, selv om de tyske afgifter stiger i 2002 og 2003.

Afgifterne på *øl, vin og mineralvand* er sandsynligvis også for høje, men i det mindste for øl vil grænsehandlen være vigende på grund af ophævelse af det danske dåseforbud og eventuel indførelse af tysk dåsepant. Den samfundsøkonomiske gevinst ved afgiftsnedsettelse for disse varer er beskeden i forhold til provenutabet.

Ved fortsat 24 timersregel vil en nedsettelse af afgiften på spiritus svarende til ca. 45 kr. pr. flaske forventes at føre til så stor salg fremgang – først og fremmest gennem mindre grænsehandel –, at salg ændringerne vil kunne finansiere ca. 650 mill. kr. af det umiddelbare provenutab ved nedsettelsen på ca. 750 mill. kr.

Når 24 timers reglen afskaffes, tabes ved uændret afgift ca. 625 mill. kr. foruden de 150 mill. kr., der allerede er tabt ved øget grænsehandel i 2001.

Provenutabet uden 24 timers reglen og uændret afgift vil kunne reduceres fra ca. 625 mill. kr. ved uændret afgift til ca. 225 mill. kr., hvis den danske afgift reduceres svarende til et prisfald på ca. 45 kr./flaske.

Med de nuværende avanceforskelle og fortsat 24 timersregel vil en reduktion af den danske afgift på cigaretter, der reducerer prisforskellen i forhold til Tyskland til fra 7,75 kr. pr. pakke til 3,75 kr. pr. pakke og i forhold til sydeuropæisk niveau fra ca. 16 kr. pr. pakke til ca. 12 kr. pr. pakke – svarende til et dansk prisfald fra 33 kr. pr. pakke til 29 kr. pr. pakke – give staten et provenutab på ca. 575 mill. kr. i 2003, når den tyske afgift er steget som vedtaget.

Ved afskaffelsen af 24 timersreglen, men i øvrigt uændrede forudsætninger, vil provenutabet ved samme danske afgift som i dag være på ca. 775 mill. kr. Reduceres afgiften svarende til, at prisen falder fra 33 kr./pr. pakke til 29 kr. pr. pakke, øges provenutabet til ca. 900 mill. kr.

Afskaffelsen af 24 timers reglen vil således ved uændrede satser koste staten et provenutab på ca. 1,4 mia. kr., mens provenutabet vil kunne reduceres til godt 1,1 mia. kr., hvis satserne reduceres, så grænsehandlen ikke stiger.

En del af tabet vil i forvejen blive finansieret gennem de gunstige grænsehandelsvirkninger af forhøjelse af de tyske tobaksafgifter i 2002 og 2003.

Provenuoverslagene er følsomme overfor forudsætningerne. Hvis Tyskland forhøjer tobaksafgifterne udover de forhøjelser, der allerede er vedtaget, reduceres provenutabet yderligere. Modsat bliver provenutabet større, hvis Sverige og Norge nedsætter afgifterne på spiritus.

5. Undersøgelserne og beregningerne fører til følgende anbefalinger

- Der bør ikke drages endelige konklusioner om, hvordan afgiftsnedsettelse fra 2003 skal gennemføres, før tidligst efter det tyske valg i efteråret 2002.

- Væksten i ulovlige indførsler af fx mineralvand og chokolade bør bringes til ophør ved mere målrettet kontrol og bedre samarbejde mellem myndighederne.
- Med henblik på at forebygge vækst i grænsehandlen bør afgifterne på spiritus, tobak og andre grænsehandelsfølsomme varer reduceres.
- Der vil være fordele ved at reducere afgiften på spiritus allerede før 2004.
- Afgiften på cigaretter bør tidligst i 2004 tilpasses med henblik på at forebygge stigninger i grænsehandlen, når 24 timersreglen afskaffes. Prisforskellen i forhold til udlandet bør ikke være for høj.
- Ændres afgiften for cigaretter, bør der samtidig tages stilling til afgiftssatserne for røgtobak.
- Allerede af hensyn til grænsehandlen er skattestoppet hensigtsmæssigt. Skattestoppet bevirker, at det reale afgiftstryk for de grænsehandelsfølsomme varer reduceres gennem inflationsudhuling.
- Også selv om der ses bort fra skattestoppet, har Danmark fordel af ikke at følge de tyske afgiftsstigninger for benzin i 2002 og 2003. De tyske stigninger vil bringe moms og afgifter på benzin i Tyskland ca. 40 øre/l over dansk niveau, hvorved den avancebetingede prisforskel stort set elimineres.
- Den danske dieselafgiftspolitik bør ikke alene orienteres efter forholdene i Tyskland, men også efter afgiftsforholdene i Sverige, Norge og Tysklands nabolande mod øst, syd og vest. Et pejlemærke kan være, at grænsehandlen i dansk favør ikke bør være afgørende forskellig fra det niveau, der ville følge af en fuldstændig afgiftsharmonisering i EU.

6. Rapportens indhold kan i øvrigt sammenfattes således

I kapitel I., Indledning er baggrunden for rapporten gennemgået. På samme måde som ved *Rapport om grænsehandel 2000* er hele grænsehandlen ud og ind i Danmark søgt belyst ved oplysninger fra såvel køberne som sælgerne.

Institut for grænseregionsforskning har gennemført interviewundersøgelser af såvel danske som udenlandske rejsendes indkøb ved de væsentligste grænseovergange. Endvidere har brancheorganisationer og enkeltvirksomheder, der direkte eller indirekte sælger til grænsehandlende, været medvirkende til at belyse grænsehandlens omfang set fra sælgernes side.

Ud fra de forskellige kilder har Skatteministeriet vurderet grænsehandlens omfang og udvikling med usikkerhed.

7. Institut for Grænseregionsforsknings undersøgelse

I kapitel III er resultaterne af Institut for grænseregionsforsknings undersøgelser af grænsehandlen i 2001 beskrevet.

Instituttet har gennem en længere årrække i udvalgte år undersøgt danskernes grænsehandel over landgrænsen, jf. følgende tabel II.2.

Tabel 11.2. Udviklingen i dansekernes grænsehandel over landgrænsen ifølge Institut for grænseregionsforskning

År	Samlet indkøb årets priser. (mia. kr.)	Samlet indkøb 2000 priser. (mia. kr.)
1985	2,0	3,0
1986	2,9	4,2
1989	3,6	4,6
1991	2,6	3,2
1996	2,7	3,0
1999	3,3	3,4
2000	4,7	4,7
2001	5,4	5,3

Grænsehandlen steg efter Danmarks indtræden i 1973 og kulminerede omkring 1980. Det økonomiske tilbageslag i begyndelsen af 1980'erne fik grænsehandlen til at falde indtil midten af 1980'erne, hvorefter bedre økonomi for danske husholdninger, ensidige danske afgiftsforhøjelser og lempeligere rejsegodstrestiktioner fik grænsehandlen til at stige frem til 1989. En række danske afgiftsnedsættelser og tysk forhøjelse af benzinafgiften omkring 1990/91 førte til et fald i danskernes grænsehandel i Tyskland, og yderligere nedsættelser af afgifterne op til åbningen af det indre marked i 1993 førte til, at alle rejsegodsrestriktionerne kunne fjernes – bortset fra spiritus og tobak – uden at grænsehandlen steg.

Fra midten af 1990'erne har grænsehandlen efter instituttets undersøgelser igen været i vækst, selv om der fortsat er sket en reduktion af den reale afgiftsforskel mellem Danmark og Tyskland. Væksten siden midten af 1990'erne skyldes både, at der er flere danske rejsende, der tager af sted, samt at gennemsnitsbeløbet, der købes for, er steget. Gennemsnittet trækkes op af enkelte, der foretager meget store indkøb, hvilket antyder, at en del af væksten også skyldes ulovlige indførsler med videresalg for øje (varevognssmuglerier).

Ifølge instituttets undersøgelser er det især øget grænsehandel med øl, vin og mineralvand, der har trukket grænsehandlen op siden 1996, men fra 2000 til 2001 er der kraftig vækst i de rapporterede indførsler af spiritus og tobak.

En helt så kraftig vækst i den samlede grænsehandel som i instituttets stikprøver kan ikke bekræftes af andre kilder, der dog også peger på en vækst.

Der hersker usikkerhed om niveauerne i hver stikprøve. Væksten – forskellen mellem de opgjorte niveauer – er derfor særlig usikker.

Specielt vedrørende 2001 er usikkerheden større end sædvanligt, idet det ikke har været muligt at udspørge tilfældige bilister, men alene bilister som kontrollerende danske myndigheder har fundet særlig interessante.

I de forskellige kapitler om de enkelte afgifter er instituttets stikprøve sammenholdt med andre oplysninger for de enkelte varetyper. For visse varer synes instituttet stikprøve at underrepræsentere grænsehandlen, mens det forholder sig omvendt for andre.

Instituttets undersøgelser er således bedste bud på niveauet for den samlede grænsehandel og den overordnede udvikling, mens der for visse af de enkelte varer, hvor der er pålidelige oplysninger fra sælgerne, må lægges mest vægt på disse oplysninger.

I lighed med undersøgelserne i 2000 har instituttet også undersøgt grænsehandlen ved andre grænseovergange og udlændinges handel.

Det viste sig ikke muligt at opnå interview med nogle tyske bilister, der havde været over landgrænsen. Det skyldes, at grænseposterne nu er helt ubemandede, og at de tyske myndigheder i interviewperioden ikke gennemførte stikprøvekontrol af tyske rejsende, ved hvilken lejlighed instituttet kunne have gennemført interview. Til gengæld er stikprøverne for andre rejsende end dem, der krydser landgrænsen, i 2001 væsentlig større end i 2000, og instituttet har også kunnet bruge erfaringerne fra 2000 til at øge svarprocenten.

På baggrund af instituttets tal for gennemsnitsindkøb pr. rejsende afhængig af hvor den rejsende kommer fra og rejser til, samt opgørelser af antal rejsende og Skatteministeriets vurdering af nationalitetsfordelingen af de rejsende, kan den samlede grænsehandel for 2000 og 2001 opgøres som anført i tabel II.3.a og II.3.b

Tabel II.3.a Skatteministeriets opgørelse af den samlede grænsehandel (2000)

	Personer	Heraf danskere	Gnsn. Indkøbsbeløb	Samlet dansk grænsehandel	Udenlandske rejsende	Gnsn. Indkøbsbeløb	Samlet udenlandsk grænsehandel	Dansk netto-grænsehandel
	Mill.kr.		Kr.	Mia. kr.	Mill.kr.	Kr.		Mia. kr.
Tyskland								
Landgrænsen								
-personbiler	12,5	6,7	633	4,2	5,8	387	2,3	
-busser	1,4	0,9	633	0,6	0,5	387	0,2	
- tog mv.	0,5	0,3	633	0,2	0,3	387	0,1	
Færger								
Østersøen	3,4	1,3	375	0,5	2,0	270	0,5	
Rømø	0,2	0,1	375	0,0	0,2	270	0,0	
Tyskland i alt	18,0	9,3	594	5,5	8,7	358	3,1	2,4
Sverige								
Øresund færger	8,1	2,7	348	0,9	5,4	303	1,6	
Øresund bro	3,3	1,1	348	0,4	2,2	303	0,7	
Øresund i alt	11,4	3,8	348	1,3	7,6	303	2,3	
Lange ruter Sverige	1,7	0,6	389	0,2	1,1	663	0,7	
Sverige i alt	13,1	4,4	353	1,5	8,8	349	2,3	-1,5

Færgeruter, Norge	2,0	0,7	389	0,3	1,3	990	1,3	-1,0
UK og Polen, færger	0,1	0,1	375	0,0	0,1	270	0,0	0,0
Kastrup	4,2	2,5	718	1,8	1,7	221	0,4	
Transit	3,9	0,0	0	0	3,9	97	0,4	
Andre lufthavne	1,0	0,8	718	0,6	0,2	221	0,1	
Lufthavne i alt	9,2	3,3	718	2,4	5,9	139	0,8	1,6
Alt i alt	42,5	17,8	550	9,8	24,7	336	8,3	1,5

Kilde: Danmarks Statistik, IFG og Vejdirektoratet samt egne beregninger

Tabel II.3.b Skatteministeriets opgørelse af den samlede grænsehandel 2001

	Perso- ner	Heraf dan- skere	Gnsn. Ind- købs- beløb	Samlet dansk græn- se- handel	Uden- landske rejsende	Gnsn. Indkøbs- beløb	Samlet udenlandsk grænse- handel	Dansk nettogræn- sehandel
	Mill.kr.		Kr.	Mia. kr.	Mill.kr.	Kr.	mia. kr.	
Tyskland								
Landgrænsen								
-personbiler	13,0	7,2	736	5,3	5,9	387	2,3	
-busser	1,4	0,9	378	0,4	0,5	387	0,2	
- tog mv.	0,5	0,3	378	0,1	0,3	387	0,1	
Færger								
Østersøen	3,5	1,4	525	0,7	2,1	237	0,5	
Rømø	0,2	0,1	525	0,0	0,1	237	0,0	
Tyskland i alt	18,7	9,8	661	6,5	8,8	349	3,1	3,4
Sverige								
Øresund, færger	6,7	2,1	162	0,3	4,2	353	1,5	
Øresund, bro	5,9	2,0	162	0,3	3,9	353	1,4	
Øresund i alt	12,2	4,1	162	0,7	8,1	353	2,9	

Lange ruter, Sverige	1,6	0,5	433	0,2	1,1	414	0,4	
Sverige i alt	13,8	4,6	193	0,9	9,2	263	3,3	-2,4
Færgeruter, Norge	1,9	0,6	269	0,2	1,3	597	0,8	-0,6
UK og Polen, færger	0,1	0,1	525	0,0	0,1	237	0,0	0,0
Kastrup	4,3	2,5	628	1,6	1,8	262	0,5	
Transit	3,9	0	0	0	3,9	83	0,3	
Andre lufthavne	1,0	0,8	394	0,3	0,2	262	0,1	
Lufthavne i alt	9,2	3,3	572	1,9	5,9	145	0,9	1,0
Alt i alt	43,7	18,4	514	9,5	25,3	317	8,0	1,4

Kilde: Danmarks Statistik, IFG og Vejdirektoratet samt egne beregninger.

Tabel II.3.a, der vedrører 2000 er en ajourføring af tilsvarende tabel i *Rapport om grænsehandel 2000* med de seneste opgørelser af trafikomfanget. Opgørelserne af de gennemsnitlige indkøb er uændrede.

Tabel II.3.b, der vedrører 2001 er fortsat usikker, da den endelige opgørelse af trafikomfang for 2001 endnu ikke kendes.

I 2001 var der ca. 18,4 mill. danske udlandsture. Det var ca. 0,6 mill. flere end i 2000. Væksten finder især sted ved landgrænsen til Tyskland og på Øresund. I 2000 købte hver dansker i gennemsnit for ca. 550 kr., men gennemsnitsindkøbene faldt til ca. 515 kr. i 2001. Samlet faldt danskernes grænsehandel derfor fra 9,8 mia. kr. i 2000 til 9,5 mia. kr. i 2001.

I forhold til Tyskland steg grænsehandlen med 1 mia. kr. til ca. 6,5 mia. kr. Dels steg det antal danskere, der tog til Tyskland, med godt 5 pct. fra 9,3 mill. til 9,8 mill., dels steg det gennemsnitlige indkøb med godt 10 pct. fra ca. 595 kr. til ca. 660 kr. pr. rejsende.

Væksten i indkøbsbeløbet er dog sandsynligvis overvurderet, jf. at den stikprøve, der blev interviewet i 2001, formentlig omfatter for mange med store indkøb.

Der var også vækst i antal danskerne, der tog over Øresund. Åbningen af Øresundsbron fik helårseffekt i 2001. De danskere, der tog over Øresund, købte imidlertid væsentlig mindre i 2001 end i 2000. Faldet i gennemsnitsindkøbet kan tilskrives, at en enkelt rejsende i 2000 trak gennemsnittet op svarende til ca. 0,5 mia. kr. i samlet grænsehandel.

I forhold til Norge og Sverige faldt danskernes grænsehandel med godt 0,7 mia. kr. til ca. 1,1 mia. kr.

Der var stort set uændret flytrafik, men gennemsnitsindkøbet pr. rejsende faldt med ca. 20 pct., således at opgørelsen af grænsehandlen for flyrejsende faldt fra ca. 2,4 mia. kr. til ca. 1,9 mia. kr.

Opgørelsen af tyskernes grænsehandel i Danmark er uændret i forhold til de 3,1 mia. kr., handlen udgjorde i 2000. Trafikken ændrede sig stort set ikke, og da der ikke blev foretaget undersøgelse af indkøbene over landgrænsen i 2001 er brugt samme forudsætning om indkøb pr. tysk rejsende.

Svenskernes grænsehandel over Øresund er steget både på grund af en større trafik og på grund af større gennemsnitligt indkøb. Derimod er der opgjort et betydeligt fald i salget til svenske og norske rejsende, der sejler over Kattegat, Skagerrak og mellem Rønne - Ystad.

Mens svenskernes indkøb over Øresund steg med ca. 0,6 mia. kr., faldt indkøbene for dem, der foretog længere færgerejser, med ca. 0,9 mia. kr. Trafikken faldt sandsynligvis delvist på grund af åbningen af Øresundsbron, men herudover faldt indkøbene pr. rejsende, måske på grund af midlertidige veterinære restriktioner ved indførsel af fødevarer.

Salget til udenlandske flyrejsende var svagt stigende.

Udover de i tabellerne opgjorte rejsende er der grænsehandel foretaget af cyklister og fodgængere over landgrænsen, lystsejlere, passagerer på krydstogtskibe, chauffører, søfolk, togførere og piloter mv.

Kapitel III indeholder i øvrigt som bilag en række mere specifikke resultater fra instituttets undersøgelse.

8. Udviklingen i grænsetrafikken

Mens personbiltrafikken internt i Danmark er stagnerende eller faldende, er der vækst i trafikken over landgrænsen. Yderligere gælder, at det er trafikken foretaget af danske bilister, der er i vækst. I de seneste 5 år er antal danske personbiler, der kører ind i Danmark over landgrænsen, steget fra ca. 2,75 mill. personbiler til ca. 3,6 mill. personbiler.

Fra 2000 til 2001 er væksten på ca. 7 pct.

Færgetrafikken fra Norge har været svagt vigende i de senere år. Derimod er der sket et kraftigt fald i trafikken over Kattegat, der først faldt godt 30 pct. som følge af ophør af afgiftsfri handel 1. juli 1999 og siden yderligere er faldet, sandsynligvis fordi Øresundsbron flytter noget af transittrafikken ned til Øresund. Fra 1998 til 2001 er trafikken over Kattegat faldet med ca. 45 pct.

Færgetrafikken fra Lolland-Falster var også vigende efter ophør af afgiftsfri handel, men er nu på næsten samme niveau som i 1998.

Ligeledes har ruten mellem Rønne og Ystad mere end genvundet trafikfaldet efter ophør af afgiftsfri handel. Åbningen af Øresundsbron er sandsynligvis forklaringen.

Ophør af afgiftsfri handel i 1999 lukkede i praksis en række smør- og spritruter samt færgerne fra Fåborg og Langeland.

Trafikken over Øresundsbron, der åbnede 1. juli 2000, er på næsten 12 mill. rejsende. Færgetrafikken er faldet med næsten 6 mill. passagerer fra 1998 til 2001, men udgør fortsat godt 12 mill. passagerer. Trafikken over Øresund er således netto steget med 1/3 fra 1998 til 2001. Til og med 2000 steg flytrafikken. Flytrafikken i 2001 er på samme niveau som i 2000.

9. Forskellige forhold, der påvirker grænsehandlen

Kapitlet kan sammenfattes i følgende tabel II.4.

Tabel II.4. Ændring i forhold, der påvirker grænsehandlen

Ændring ¹	Ændring 2000-2001	Ændring ¹	Ændring efter 2001
-	Kursfald på svenske kroner	+	Svensk kursfald i 2001 vil trække i retning af større svensk inflation i 2002 og frem
+	Øresundsbro	0	Øresundsbro
-	Mund- og klovsyge har begrænset mulighederne for grænsehandel med fødevarer	+	Ophævelse af restriktioner vedr. mund- og klovsyge
+	Lempeligere svenske rejsegodsrestriktioner	+	Yderligere lempeligere svenske rejsegodsrestriktioner

+	Realudhuling af specifikke afgiftssatser for nydelsesmidler svarende til punktafgiftstab på 250 mill. kr. /år.	+	Realudhuling af specifikke afgiftssatser for nydelsesmidler svarende til punktafgiftstab på 250 mill. kr./år
-	Schengen. Fald i vurdering af risiko ved smugling	(-)	Helårseffekt af Schengen i 2002
+	Mindre ølavanceforskel i tysk favør	(+)	Helårseffekt mindre ølavanceforskel
-	Større dansk røgtobakafgift	+	Højere tysk røgtobakafgift
-	Højere dansk mineralvandsafgift	-	Grænsehandel og ulovlig indførsel bliver mere indarbejdet
0	Dåseforbud	+	Ophævelse af dansk dåseforbud
0	Tysk dåsepant ikke indført	(+)	Fortsat overvejelser om tysk dåsepant
+	Større tysk benzinafgiftsforhøjelse end i Danmark	+	Yderligere tysk benzinafgiftsforhøjelse
(+)	Større tysk end dansk dieselforhøjelse i 2001	+	Tysk dieselforhøjelse i 2002 og 2003
		+	Nye minimumsafgiftsregler for tobak, der øger afgifterne for de lande med lavest afgift, men gør det muligt for lande som Danmark med højere afgifter at sænke satserne
(+)	Mindre tysk cigaretafgiftsforhøjelse	+	Tysk cigaretafgiftsforhøjelse i 2002 og 2003
-	Danske cigaretavancer stiger hurtigere end i Tyskland	- (+)	Tysk reduktion af cigaretpris uden afgift, men måske kun midlertidigt
0	24 timersregel	-	Ophævelse af 24 timersregel
-	Realreduktion af svensk afgift ved devaluering	-	Eventuel svensk reduktion af afgift ved ophør af svenske rejsegodsrestriktioner eller danske afgiftsnedsættelser
		- +	Udvidelse af EU mod øst betyder ophør af afgiftsfri handel og højere priser, men også større rejsegodsrationer ved indrejse fra disse lande

1. Fortegn på ændring + mindre nettogrænsehandel i udlandet

Sammenfattende trækker de fleste forhold i retning af mindre dansk grænsehandel. Ophævelsen af 24 timers reglen vil dog medføre en betydelig vækst, medmindre afgiftsforskellene er reduceret inden da.

10. Grænsehandel med grænsehandelsfølsomme varer

Kapitlerne VI,VII,VIII, IX, X, XI,XII og XIII beskriver afgifterne på henholdsvis spiritus, tobak, øl, vin, benzin, dieselolie, mineralvand samt chokolade og andre varer.

Kapitlerne er en ajourføring af tilsvarende kapitler i *Rapport om grænsehandel 2000*, idet kapitlet om dieselolie dog er nyt.

Der er derfor lagt vægt på den seneste udvikling, mens mere metodemæssige eller principielle spørgsmål ved de enkelte afgifter er udeladt. Der henvises til *Rapport om grænsehandel 2000* for en diskussion af disse spørgsmål.

Der gennemføres beregninger af de sandsynlige virkninger af afgiftsnedsættelser på forbrug, salg, grænsehandel, provenu og samfundsøkonomi, hvori så vidt muligt inddrages virkninger på sundhed og miljø.

I følgende tabel II. 5 er vist den afgiftsbetingende prisforskel for de forskellige varer.

Tabel II.5 Afgiftsbetingede prisforskelle for alkohol, tobak og benzin i 2001 i EU landene samt Norge

	Spiritus	Hedvin	Bordvin	Øl	Cigaretter	Rulletobak	Benzin
	Kr./0,7 l	Kr./0,75 l	Kr./0,75 l	Kr./ks.	Kr./20 stk.	Kr./20 g	Kr./l
Dansk pris	161	45	40	100	33	18,2	7,96
Moms og afgifter ved samme pris uden moms og afgift som i Danmark							
Østrig	35,4	10,5	5,3	30,0	17,2	9,7	4,2
Belgien	52,7	12,6	8,8	27,2	18,8	6,7	5,0
Tyskland	39,8	14,4	4,3	15,6	15,4	6,0	5,5
Danmark	109,2	16,9	13,3	46,6	25,7	12,7	5,5
Grækenland	31,6	8,0	4,8	19,9	18,1	15,9	3,1
Spanien	24,8	7,5	4,3	15,4	16,7	5,8	3,6
Finland	139,6	54,2	21,9	129,9	22,5	13,4	5,6
Frankrig	46,3	19,7	5,5	21,0	20,6	11,4	5,6
UK	86,5	26,7	21,0	85,9	39,4	28,3	7,0
Irland	79,4	32,1	23,6	91,4	27,9	25,0	3,7
Italien	26,5	8,9	5,3	23,7	19,7	13,3	5,2
Luxembourg	32,7	8,5	3,2	15,1	13,6	4,0	3,6
Holland	47,1	11,0	8,3	24,1	15,9	7,0	5,7
Portugal	29,2	8,0	1,3	19,0	13,7	4,4	3,0

Sverige	147,5	39,5	26,2	77,5	18,1	13,5	5,0
Norge	237,4	63,0	43,2	197,7	39,9	27,6	5,7
Uvægtet gennemsnit	72,9	21,3	12,5	52,5	21,4	12,8	4,8
Uvægtet gennemsnit EU	61,9	18,6	10,5	42,8	20,2	11,8	4,7

Tabellen er konstrueret under den forudsætning, at prisen uden afgift er identisk i de forskellige lande. Af en flaske spiritus i Danmark til 161 kr. opkræves 109,2 kr. i moms og afgift, og prisen uden afgifter er således ca. 51,8 kr. I Østrig udgør moms og afgifter 35,4 kr. og en flaske spiritus ville således koste 87,2 kr. med østrigske afgifter og moms.

Det ses af tabellen, at Danmark i almindelighed har højere afgifter end EU landene mod syd, men lavere afgifter end EU landene mod nord og vest samt Norge.

I forhold til den uvægtede EU gennemsnitspris er prisen for hedvin og rulletobak i Danmark på niveau med udlandets ved samme avanceniveau. For øl og vin er de danske priser ca. 4 pct. og ca. 8 pct. over EU gennemsnittet, mens den danske benzinpris overstiger EU's gennemsnitspris med ca. 10 pct. For cigaretter er prisen i Danmark ca. 20 pct. over EU gennemsnit, mens spiritus i Danmark er 42 pct. dyrere end EU gennemsnitsprisen. Bortset fra cigaretter og især spiritus er danske afgifter således ikke afgørende over EU niveauet. Danmark har alligevel større grænsehandelsproblemer gennem naboskabet til Tyskland, hvor afgifterne er væsentlig lavere end gennemsnittet for tobak og alkohol, bortset fra hedvin.

Tidligere var Danmark i langt mere udpræget grad højafgiftsland i EU. Danmark har gradvist tilpasset afgifterne gennem at undlade at inflationsregulere satserne.

I Tyskland forhøjes afgifterne med mellemrum for tobak og benzin, mens det er lang tid siden, at de lave tyske afgifter på alkohol er blevet reguleret, og der er næppe heller udsigt hertil fremover, medmindre EU's minimumsafgifter forhøjes.

11. Grænsehandel med nydelsesmidler

I følgende tabel II.6 er vist danskernes grænsehandel med nydelsesmidler i 2001 i mængde og værdi, danskernes besparelse ved handlen samt hvad det offentlige ville have fået ekstra i kassen, hvis danskernes grænsehandel i udlandet ophørte, og forbruget i mængde i øvrigt var konstant.

Table II.6. Danskernes grænsehandel med de vigtigste varer i mængde og værdi

Vare	Enhed	Dansk pris	Udenlandsk pris	Handlet mængde	Værdi i udenlandsk pris	Dansker-nes besparelse	Dansk moms og afgiftstab af grænsehandel
		Kr./enhed	Kr./enhed		Mill. kr.		
Spiritus, Tyskland	Liter	230	131	3,5	459	346	546
Spiritus, Sydeuropa	Liter	230	100	3,2	320	416	499
Cigaretter Tyskland	20 stk.	33	22	22,5	495	248	579
Cigaretter Sydeuropa	20 stk.	33	17	20	340	320	513
Røgtobak	Gram	0,91	0,48	455	218	196	289

Øl	Kasse	100	85	9	765	135	419
Øl dåsefordel	Kasse		-25	9		225	
Vin	Flaske	40	25	33,3	833	500	496
Mineralvand	Liter	10	6	45	270	180	164
Chokolade	Kg	100	75	4	300	100	137
I alt nydelsesmidler					4.000	2.665	3.644
Residualt andre varer					5.500	1.375	1.478
I alt					9.500	4.040	5.122

Danskernes grænsehandel i 2001 på ca. 9,5 mia. kr. bestod af for ca. 4 mia. kr. nydelsesmidler og for ca. 5,5 mia. kr. andre varer. Af de 4 mia. kr. nydelsesmidler udgør tobak godt 1 mia. kr., mens såvel indkøbene af øl, vin og spiritus hver for sig udgør omkring 0,8 mia. kr. Indkøbene af slik og mineralvand udgør i alt ca. 0,6 mia. kr.

Danskerne sparer omkring 4 mia. kr. ved grænsehandlen, men det offentlige provenutab er større. I tabellen er vist, at det offentlige ville vinde 5,1 mia. kr., hvis hele grænsehandlen hørte op og forbruget i øvrigt var uændret. Det vil det ikke være, da der er en konstant forbrugssum. Det offentlige provenutab er derfor ca. 4,3 mia. kr. i faktorpriser eller ca. 5,4 mia. kr. i forbrugerpriser.

Hvis det lægges til grund, at halvdelen af husholdningernes besparelse ved grænsehandel sættes til ved ekstra besvær ved grænsehandlen, er det samfundsøkonomiske tab ved danskernes grænsehandel på ca. 3,4 mia. kr.

Udlændingenes grænsehandel i Danmark giver en provenugevinst på ca. 2,2 mia. kr. i faktorpriser og ca. 2,8 mia. kr. i forbrugerpriser. Netto taber samfundet således omkring 0,6 mia. kr. ved forbrugernes grænsehandel. Omvendt vinder samfundet ca. 0,5 mia. kr. netto i forbrugerpriser ved dieselgrænsehandlen, der er i dansk favør.

I følgende tabel II.7 er vist skøn for grænsehandlen og det hjemlige salg af de væsentligste grænsehandelsfølsomme varer.

Tabel II.7 Grænsehandel og hjemligt salg for de væsentligste grænsehandelsvarer

		Dansk salg med afgift	Dansk handel i udlandet	Uden- landsk køb i Danmark	Netto grænse- handel	Forbrug i Danmark	Dansk handel i udlandet i pct. af forbrug
Spiritus med 24 timersregel	Mill. liter	15,1	6,7	2,8	3,9	19	35
Spiritus uden 24 timersregel	Mill.l	10,9	13	2,8	11,2	21,1	62
Cigaretter med 24 timersregel							
2001	Mill. Stk.	7130	850	40	810	7940	11

2002	Mill. Stk.	7190	790	40	750	7940	10
2003-	Mill. Stk.	7260	720	40	680	7940	9
Uden 24 timersregel							
2002	Mill. Stk.	6315	1665	40	1625	7940	21
2003	Mill. stk.	6625	1355	40	1315	7940	17
Røgtobak	Mill.g	1925	455	+	455	2380	19
Øl	Mill. liter	518	90	35	55	573	16
Bordvin	Mill. liter	167	25	10	15	182	14
Mineralvand	Mill. liter	470	45	+	45	515	9
Chokolade	Mill. Kg	94	4	2	2	96	4
Benzin	Mill. liter	2600			80	2680	3
Dieselolie	Mill. liter	2000			-135	1865	-7

Det ses af tabel II.7., at spiritus er den vare, hvor grænsehandlen udgør den største del af forbruget i Danmark. Allerede med den nuværende 24 timersregel er omkring 1/3 af den spiritus, der drikkes i Danmark, købt i udlandet. For forbrugerne er andelen højere. Uden 24 timersreglen vil godt 60 pct. af spiritussen blive hentet i udlandet ved uændret afgift.

Omkring 9 pct. af forbruget af cigaretter i Danmark vil blive hentet i udlandet med 24 timersreglen ved tyske satser i 2003. Uden 24 timersreglen vil 17 pct. blive hentet i udlandet. Ca. 1/5 af røgtobak forbruget grænsehandles i Tyskland. For rulletobak er andelen omkring 1/4.

Hver sjette øl, der forbruges i Danmark, er indført fra Tyskland, mens en syvendedel af vinen, der drikkes i Danmark, er uden dansk afgift.

Omkring 10 pct. af mineralvandforbruget i Danmark er grænsehandlet. Medregnes ulovlige indførsler er markedsandelen for mineralvand med dansk afgift mindre. For benzin udgør nettogrænsehandlen omkring 3 pct. af forbruget, mens nettogrænsehandlen med dieselolie er i dansk favør med ca. 7 pct. af forbruget i Danmark.

Man kan dog ikke ud fra opgørelser af, hvor stor en del af danskernes forbrug, der er grænsehandlet afgøre, for hvilke varer det danske samfund vil have størst gevinst ved en afgiftstilpasning.

12. Virkninger af afgiftsændringer

I følgende tabel II.8 er vist de beregnede virkninger på grænsehandlen af forskellige afgiftsændringer under forudsætning af fortsat 24 timersregel

Tabel 11.8 Eksempler på beregnede virkninger på grænsehandlen af forskellige afgiftsændringer

	Slik	Spiritus	Cigaretter 2003	Røgtobak	Øl	Vin	Vand
	Kr./kg	Kr./ liter	Kr./20 stk.	Kr. pr. 20 g	Kr. pr. kasse	Kr, pr. flaske	Kr./ liter
Nuværende afgift	14,2	275	19,13	9,05	26,58	5,29	1,65
Afgiftsnedsettelse	4,0	125	3,20	0,80	12,00	2,40	0,60
Ny afgift	10,2	150	15,93	8,25	14,48	2,89	1,05
Pris før med moms	100	230	33	18,40	100,00	40	10,0
Prisfald	5	62,5	4	1	15,00	3	0,75
Pris efter	95	167,5	29	17,40	85,00	37	8,25
Tysk pris	75	131	25,25	10,80	60,00	25	6,00
Syd europæisk pris	75	110	17,00	-	-	-	-
Svensk pris	75	-	30	-	140	53	7,00
	Mill. Kg.	Mill. l	Mill. stk.	Mill. g	Mill. l	Mill. l	Mill. l
Forbrug før	96	19	9640	2430	573	182,0	535
Forbrug efter	97,5	21,5	9765	2430+	586	185,4	547
Dansk gr. handel før	4	6,7	720	385	90	25	40,0/20,0
Dansk gr. handel efter	3,6	2,8	455	313	56	20	32,5/16,8
Udenl. gr. handel før	2,0	2,8	40	-	35	10	-
Udenl. gr. handel efter	2,1	5,1	53	-	48	12,3	-

I følgende tabel 11.9 er vist virkningerne af de i tabel 11.8 anførte ændringer af danske afgifter på provenu, samfundsøkonomi mv. før ophævelse af 24 timers reglen.

Tabel 11.9 Virkninger på provenu, grænsehandel og samfundsøkonomi af eksempler på afgiftsnedsættelser før ophævelse af 24 timersreglen

Mill. kr.	Slik	Spiritus	Cigaretter	Røgtobak	Øl	Vin	Øl og vin	Vand
Umiddelbar provenuvirkning	-376	-755	-1141	-82	-628	-534	-1162	-285
Provenugevinst ændret forbrug	15	150	100	-	19	13	32	13
Provenugevinst ændret dansk grænsehandel	4	233	211	20	50	19	69	8
Provenugevinst ændret udenlandsk grænsehandel	1	140	11	-	19	9	28	0
Andet	0	0	185	-75	0	0	0	3
I alt punktafgift	-356	-233	-634	-137	-540	-493	-1033	-261
Moms af ændret grænsehandel	6	138	57	6	69	40	109	12
I alt provenuvirkning i faktorpriser	-350	-95	-578	-131	-471	-453	924	-249
I alt provenuvirkning forbrugerpriser med moms	-438	-119	-723	-164	-589	-566	1155	-311
Gevinst færre forvridninger i forbrug	18	208	110	-	27	19	46	16
Gevinst mindre dansk grænsehandel	11	424	291	25	128	61	189	19
Gevinst mere udenlandsk grænsehandel	-7	43	6	-	-11	-8	-19	-
Gevinst andet	0	0	231	-70	0	0	0	7
Ekstra helbredsskader mv.	?	-160	-75	-	-96	-66	-162	?
Netto samfundsøkonomi i faktorpriser	Max 22	516	563	-45	47	6	53	Max 42
Netto samfundsøkonomi i forbrugerpriser	Max 28	645	704	-56	59	8	67	Max 53
Grænsehandel før	300	811	744	208	765	833	1598	240
Grænsehandel efter	270	335	451	180	479	667	1146	195
Fald i grænsehandel varen	30	476	293	28	286	166	452	45
Reduktion i besparelse ved handel i Tyskland	15	220	65	20	135	100	235	30

Reduktion i grænsehandel andre varer i Tyskland	15	235	65	20	255	195	450	30
Borgernes gevinst	466	764	1427	108	648	574	1222	353
Statens tab i forbrugerpriser	-438	-119	-723	-164	-589	-566	-1155	-311
Samfundsøkonomisk gevinst	Max 28	645	704	-56	59	8	67	42
Reduktion i danskernes grænsehandel	45	701	358	45	541	361	902	75
Samfundsøkonomisk gevinst i pct. af provenutab	Max 6	542	97	-34	10	1	6	Max 14
Reduktion i danskernes grænsehandel i pct. af provenutab.	10	589	50	28	92	64	78	24

Det ses af tabellen, at den samfundsøkonomiske gevinst i forhold til provenutabet ved en afgiftsnedsættelse er afgørende større for cigaretter og især spiritus end for øl, vin, mineralvand og chokolade. Resultatet illustrer, at det især er for de vare, hvor også udlandet har høje afgifter, at dansk samfundsøkonomi vil få gavn af lavere danske afgifter.

Hvis man fx har tre varer – A, B og C – til 100 kr. pr. stk. uden afgift, der i Tyskland er belagt med henholdsvis 0, 50 og 100 kr. i afgift, og den danske afgift er 50 kr. pr. stk. højere altså 50, 100 og 150 kr. pr. stk., sparer danske rejsende for alle tre varer 50 kr. pr. stk. ved at grænsehandle i Tyskland.

Hvis grænsehandlen i alle tre tilfælde udgør 20 pct. af det samlede danske forbrug (danske salg 100 stk. og grænsehandel 25 stk. og det i øvrigt forudsattes, at det samlede forbrug var konstant uanset priserne ville provenu- og de samfundsøkonomiske virkninger af at nedsætte afgifterne i Danmark med 50 kr. pr. stk. være:

Tabel II.10. Forenklet eksempel, der illustrerer, at samfundsøkonomisk gevinst i forhold til provenutab ved afgiftsnedsættelser især er høj for varer, der er pålagt høje afgifter i udlandet

	Lavafgiftsvare A	Mellemafgiftsvare B	Højafgiftsvare C
Pris uden afgift, kr. stk.	100	100	100
Tysk pris kr. pr. stk.	100	150	200
Dansk pris før kr. stk.	150	200	250
Dansk pris efter kr. stk.	100	150	200
Dansk salg før stk.	100	100	100
Dansk salg efter stk.	125	125	125
Provenutab uændret mængde. Kr.	-5.000	-5.000	-5.000
Provenu hjemvendt grænsehandel. Kr.	0	+1.250	+2.500
Provenutab netto. Kr.	-5.000	-3.750	-2.500

Danske forbrugere vinder ved uændret mængde. kr.	+5.000	+5.000	+5.000
Danske forbrugere vinder ved ændret mængde 25 stk. x 25 kr./stk. (halvdel af afgiftsreduktion). Kr.	+625	+625	+625
Netto danske forbrugere. Kr.	5.625	5.625	5.625
Netto samfundsøkonomi samfund. Kr.	625	1.900	3.125
Samfundsøkonomisk gevinst i forhold til provenutab.	12,5	51,0	125

Det ses af eksemplet, at den samfundsøkonomiske gevinst i forhold til provenutabet er 10 gange så stor ved en reduktion af afgiften med 50 kr. for højafgiftsvarer som for lavafgiftsvarer, selv om grænsehandel i pct. af omsætningen udgør det samme i forhold til forbruget i begge tilfælde.

Det er især grænsehandlen med varer, der også er belagt med høje afgifter i udlandet, der bør søges begrænset.

Udover de i tabel 11.9 anførte nydelsesmidler er drivmidlerne benzin og dieselolie interessante i en grænsehandelssammenhæng.

13. Benzingrænsehandel

I *Rapport om grænsehandel 2000* blev der redegjort for de særlige forhold vedrørende benzingrænsehandel. En del af grænsehandlen med benzin havde samme karakter som grænsehandlen med fx vin, altså at man tager til udlandet for at foretage billige indkøb, men den væsentligste faktor til forklaring af udviklingen i benzingrænsehandlen var snarere, at bilisterne fremskyndede eller udskød tankninger, der alligevel skulle foretages på en tur til udlandet alt efter om benzinerne var lavest eller højest i udlandet.

Den danske benzinafgift kom i 2001 på linie med den tyske og var i begyndelsen på linie med den svenske afgift. Gennem 2001 har den svenske depriceing imidlertid reduceret den svenske afgift under dansk niveau, og om end avanceforskellen i tysk favør blev indskrænket fra 2000 til 2001 er tysk benzin fortsat billigere end dansk benzin.

I 2002 vil den tyske afgift være klart over den danske afgift, men afgiftsforskellen i dansk favør vil fortsat være mindre end avanceforskellen i tysk favør. Da benzinsalget er meget følsomt overfor afgiftsændringer og benzingrænsehandel er mere skadelig end grænsehandel med andre varer, jf. at udlandet også har høje afgifter, ville det under ingen omstændigheder være hensigtsmæssigt at forhøje den danske benzinafgift.

14. Dieselgrænsehandel

Grænsehandlen med dieselolie har i endnu videre udstrækning end for benzin karakter af fremskyndelse eller udskydelse af tankninger på ture, der i alle tilfælde foretages.

Hovedparten af grænsehandlen med dieselolie foretages af lastbiler.

På ture til, fra og på transit gennem Danmark tilbagelægges ca. 2 mia. km., mens der på ture internt i Danmark tilbagelægges ca. 1,5 mia. km med lastbil.

Til de 2 mia. km anvendes 685 mill. l dieselolie, heraf ca. 85 mill. l på dansk vej og ca. 600 mill. l på udenlandsk vej. Af de 685 mill. l, der anvendes på dansk og udenlandsk vej vil ca. 75 mill. l nødvendigvis skulle tankes i udlandet på ture til fx Grækenland, mens resten vil kunne tankes i Danmark.

På en tankfuld dieselolie vil en lastbil fra Danmark kunne køre frem og tilbage uden behov for optankninger i udlandet til alle større byer i Norden, alle byer i Tyskland, Benelux, det vestlige Frankrig, det sydøstligste England, Schweiz, Østrig, Tjekkiet og Polen.

Dieselforbrug og – salg i 1999, 2000, 2001 og 2002 ved internationale ture kan sammenfattes således:

Tabel II.11. Dieselforbrug og salg i 1999, 2000, 2001 og 2002 ved internationale ture

Mill. liter	Danske lastvognmænd	Udenlandsk lastvognmænd med ærinde til Danmark	Udenlandske lastvognmænd gennem Danmark	I alt vognmænd til, fra og gennem Danmark.
Samlet forbrug på ture	303	210	172	685
Heraf til og fra Tyskland	105	70	47	222
Heraf til og fra Norden	66	25	86	177
Heraf andre lande	132	115	39	286
Skal tankes i udlandet	35	25	17	77
Heraf kan max tankes i Danmark	268	185	155	608
Forbrug på dansk vej	36	23	24	83
Tanket i Danmark				
1999	210	20	18	248
2000	195	16	14	225
2001	190	16	13	219
2002	190	60	46	296
Grænsehandel i dansk favør				
1999	174	-3	-6	165
2000	159	-7	-10	142
2001	154	-7	-11	136
2002	154	37	22	213

Grænsehandlen med dieselolie er følsom overfor afgifter i Danmark og Danmarks samt Tysklands nabolande. Sammenhængen er kompliceret. I store træk vil en isoleret dansk afgiftsforhøjelse på 1 kr. pr. liter medføre et fald idet danske salg på godt 250 mill. l, mens en nedsættelse med 1 kr. pr. liter vil føre til en stigning i salget på godt 200 mill. l. Det svarer til, at grænsehandlen skifter med omkring 2,4 mill. l pr. øre/l den danske afgift ændres. Det skal sammenlignes med, at det danske forbrug ændres med ca. 0,85 mill. l, hver gang den danske afgift ændres med 1 øre/l.

Grænsehandlen er endnu mere følsom overfor mindre afgiftsændringer i en situation som nu, hvor den danske afgift er omkring det samme som afgifterne i nabolandene mv. Den danske afgift er lavere end i Tyskland og Norge, men højere end i Sverige og de fleste af Tysklands nabolande (Holland, Belgien, Luxembourg, Frankrig, Østrig, Tjekkiet, Polen).

En forhøjelse af den danske dieselaftgift med fx 20 øre pr. liter vil ved uændret salg give et provenu på ca. 420 mill. kr. før ændring af udligningsafgift og ca. 365 mill. kr. efter ændring af udligningsafgift. Fald i forbruget vil reducere provenugevinsten med yderligere 50 mill. kr. og fald i grænsehandlen i dansk favør ville stort set neutralisere provenuvirkningen af en forhøjelse. Mens staten ikke vil opnå noget provenu, vil samfundet netto tabe ca. 270 mill. kr., hvis forureningsomkostningerne sættes lavt og ca. 200 mill. kr., hvis forureningsomkostningerne ved lastbilkørsel sættes højt.

Tilsvarende vil en nedsættelse af afgiften med 20 øre/l koste staten et provenutab på ca. 365 mill. kr., hvor af indtægterne fra større forbrug og større grænsehandel i dansk favør kan betale ca. 2/3 således at nettoprovenutabet er på ca. 120 mill. kr. Samfundet vinder imidlertid netto ca. 155 mill. kr. ved lave forureningsomkostninger, men 85 mill. kr. ved høje forureningsomkostninger.

Samfundsøkonomisk er der således gevinster ved at nedsætte dieselaftgiften, men en sådan nedsættelse vil kunne opfattes som aggressiv skattekonkurrence.

Uden grænsehandel ville alle EU landene sandsynligvis have ønsket om en højere afgift på dieselolie, end de har i dag. EU landenes afgiftspolitik påvirkes imidlertid af andre landes afgifter, således at alle EU landene har en lavere sats end de egentlig ønsker. Landenes kunne således samlet vinde ved en koordineret forhøjelse af minimumsafgiften på dieselaftgiften.

Det er sandsynligvis i Danmarks langsigtede interesse ikke at benytte lejligheden til at spekulere i at tiltrække grænsehandel til landet, udover det niveau, der ville fremkomme ved helt ens afgifter i EU landene. Hvis man holder sig på dette niveau vil der ikke netto være behov for særlige tilpasninger, hvis EU måtte beslutte sig for en væsentlig forhøjelse af minimumsafgifterne eller eventuelt en afgiftsharmonisering og Danmark vil ikke i mellemtiden blive opfattet som et land, der påfører andre lande omkostninger gennem en aggressiv skattekonkurrence.

Det er næppe muligt at opstille en formel for dansk dieselaftgift afhængig af andre landes dieselaftgift, men et pejlemærke kunne være, at den danske dieselaftgift bør fastsættes således, at grænsehandlen i dansk favør ikke bliver anderledes end ved en fuldstændig afgiftsharmonisering i EU.

15. Andre varer

Udover de enkelte kapitler om de mest grænsehandelsfølsomme varer, er der i kapitel 14 søgt beskrevet grænsehandlen med "andre" varer. Over halvdelen af danskernes grænsehandel i udlandet består af andre varer, der ikke er pålagt særlige punktafgifter. Udlændingenes grænsehandel i Danmark med andre varer overstiger danskernes køb i udlandet.

Grænsehandlen med andre varer drives delvist af prisforskelle delvist af forskelle i udbud. På andre varer er der i en vis udstrækning momsforskelle, men også ofte avanceforskelle i dansk eller udenlandsk favør betinget af forskelle i markedsforholdene mv.

For sønderjyder er Flensborg nærmeste store by med mange specialforretninger og store varehuse. Tilsvarende er København nærmeste storby for Skåne og for store del af det sydlige Sverige. På samme måde som der foregår en omfattende detailhandel over amtsgrænser internt i Danmark, vil der også foregå detailhandel over landegrænser.

Grænsehandel med andre varer er afgiftspolitisk interessant for så vidt angår den danske moms. Ved en dansk moms nedsættelse vil der kunne flyttes handel til Danmark, men man kan argumentere for, at det ikke vil være samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt. Det skyldes, at en dansk moms nedsættelse isoleret set vil reducere Danmarks gevinst ved grænsehandel med udlændinge.

Hvis Danmark således i dag måtte have et salg til udlændinge af en vare på 1 mia. kr. heraf moms 200 mill. kr. og momsen på varen blev reduceret fra 25 pct. til 20 pct. vil den umiddelbare effekt for den danske statskasse være, et tab på 40 mill. kr. Hvis salget efter moms nedsættelsen måtte være uændret i kr. ville virkningen for statskassen være uændret og der ville være større aktivitet i handelssektoren, men set fra samfundet er det ikke en fordel, at beskæftige godt 4 pct. flere danskere ved handel med varen for de samme indtægter.

Der ville godt nok også komme en effekt af, at danskerne lagde mindre omsætning i udlandet, men når man tager hensyn til at elasticiteterne i den almindelige udenrigshandel er noget større end elasticiteterne for turistindtægter og udgifter, kan det ikke forsvares samfundsøkonomisk at reducere momsen under henvisning til grænsehandel. Der kan selvfølgelig være andre mere interne forhold, der kan føre til denne anbefaling, men som grænsehandlen er sammensat mv. vil en dansk momsreduktion medføre større tab end gevinster når man isoleret ser på grænsehandel og andre turistindtægter og -udgifter. Dette er der nærmere redegjort for i *Rapport om grænsehandel 2000* kapitel III, afsnit 8.

Mens Danmark i almindelig vinder mere ved at lade udlændinge betale en højere dansk moms, end Danmark taber ved, at danskernes turistforbrug og grænsehandel i udlandet er større end ellers, kan der være særlige udvalgte varer, hvor det modsatte gør sig gældende.

Som eksempler på sådanne varer, der har været nævnt kan nævnes større enkeltindkøb af fx lystbåde, hårde hvidevarer, pelse, ydelser, der kan overføres elektronisk – E- handel og hotelophold i grænseregioner.

Selv om grænsehandel med sådanne særlige varer potentielt kan blive af et væsentlig større omfang end i dag sætter det næppe momsen generelt under pres.

Grænsehandelsundersøgelsen bekræfter, at der ikke i øjeblikket er noget større problem for de nævnte potentielle grænsehandlesvarer. Danmark har en betydelig positiv grænsehandel med møbler i forhold til Tyskland, selv om momsforskelle skulle tilsige det modsatte. Der er identificeret større danske enkeltindkøb såvel i 2000 undersøgelsen som i 2001 undersøgelsen, men det har været danskere, der har foretaget indkøb i Sverige. Danskerne foretager også momsbetingede større indkøb i fx Tyskland, men omfanget heraf er så sporadisk, at det ud af en stikprøve på 1.000 danskere vil være få om nogen der har foretaget sådanne store indkøb.

Beløbsmæssigt tæller det langt kraftigere at 18 mill. danskere, der har været i udlandet igennem et år i gennemsnit køber for 500 kr. end at fx 5.000 danskere måtte foretage indkøb på 100.000 kr. pr. rejse.

Sammenfattende har grænsehandel alene en meget lille virkning for den samlede økonomi, men for enkelte varer og afgiftspolitikken for disse varer, er grænsehandel ofte afgørende for udviklingen i salget og for fastsættelsen af en hensigtsmæssig afgiftspolitik.

Kapitel III. Institut for grænseregionsforsknings undersøgelse

I dette kapitel gennemgås resultaterne fra Institut for grænseregionsforsknings (IFG) undersøgelse vedrørende omfanget af grænsehandlen i april/juni måned. Undersøgelsen var planlagt til at skulle gennemføres i perioden 17.-30. april, men på grund af et for lille antal besvarelser i den nævnte periode blev der også foretaget interview i perioden 1.-21. juni.

Instituttet har oplyst, at de razziaagtige omgivelser under dataindsamlingen har givet relativt dårligere svar på beløb og mængder for enkeltvarer end tidligere, således at resultaterne generelt set er mere usikre i forhold til tidligere.

I det følgende vil den samlede grænsehandel blive beskrevet vare for vare i det omfang instituttets undersøgelse har kunnet belyse dette. Første del af kapitlet vil dog beskrive den samlede grænsehandel. De forskellige delafsnit vil beskrive udviklingen i grænsehandlen i forhold til IFG's undersøgelse fra 2000.

1. Den samlede grænsehandel

IFG har igen i år gennemført en undersøgelse af danskernes grænsehandel over landegrænserne. Undersøgelsen er foretaget i perioden fra slutningen af april til midten af juni. Denne periode er valgt, fordi der kun i mindre grad sker påvirkning fra højtider og ferier.

IFG har foretaget interviewundersøgelser ved:

- 1) Dansk-tyske landgrænse
- 2) Østersøen
- 3) Øresund
- 4) Kattegat
- 5) Skagerrak
- 6) Kastrup og Billund lufthavne

Interviewene er foretaget på forskellige tidspunkter af døgnet og ugen, og det er tilstræbt at udvælge de interviewede tilfældigt.

Efter Danmarks indtræden i Schengen-samarbejdet er der ikke længere paskontrol ved landgrænsen. Det har betydet, at instituttet i forhold til tidligere har været nødt til at foretage deres interview i forbindelse med kontroller foretaget af dansk politi og toldvæsen. Interviewene er derfor blevet påvirket af hvilke grænsepassanter, som politi og toldvæsen ønskede at stoppe. Desuden har det kun været muligt at interviewe ved de tre østlige grænseovergange. Dette har ifølge instituttet formentligt betydet en skævhed i materialet, fordi de køretøjer, som blev stoppet, ikke nødvendigvis er repræsentative.

Den nye indsamlingsmetode har betydet, at det ikke har været muligt at indsamle oplysninger fra tyske grænsepassanter. Meget få tyske køretøjer blev således stoppet på den danske side af grænsen, men ingen af disse ønskede at deltage i undersøgelsen. Dertil kommer, at de tyske myndigheder ikke foretog kontroller i perioden, og IFG havde således ikke mulighed for at indhente oplysninger ad den vej.

I det følgende er oplysningerne om tyskernes grænsehandel i Danmark derfor fra IFG's undersøgelse i 2000.

Ved de tidligere undersøgelser har det vist sig, at der er forskel på de enkelte grænseovergange med hensyn til adfærd, og hvor grænsepassanterne kommer fra. Da det ikke har været muligt at interviewe ved alle grænseovergange, og da en del af interviewene er foretaget længere inde i landet, har IFG måtte afvige fra den normale procedure, således at der blev opnået en rimelig fordeling på afstande og dermed adfærd. For yderligere information om IFG's metode henvises til bilag 2.

I tabellen herunder er vist danskernes indkøb over landgrænsen i perioden fra 1985-2001. Ifølge IFG's oplysninger er grænsehandlen over landgrænsen steget fra ca. 4,7 mia. kr. til 5,4 mia. kr. svarende til en

stigning på 15 pct. i forhold til undersøgelsen sidste år. Stigningen er dog væsentligt mindre i forhold til stigningen fra 1999 til 2000, jf. at stigningen ifølge IFG's oplysninger var på 42 pct. Af tabellen fremgår, at grænsehandlen ved landgrænsen på 10 år er mere end fordoblet.

Tabel III.1. Udviklingen i danskernes indkøb over landgrænsen efter Institut for grænseregionsforsknings undersøgelser, løbende priser, 1985- 2001

År	Samlet indkøb (mill. kr.)
2001	5.392
2000	4.694
1999	3.300
1996	2.695
1991	2.630
1989	3.600
1986	2.900
1985	2.000

Kilde: Institut for grænseregionsforskning; Den dansk-tyske grænsehandel side 39, Danskeres handel over landgrænsen, Grænsehandel ved Porten til Europa s. 43 og s. 103 samt instituttets undersøgelser fra 2000 og 2001.

I lighed med rapporten fra 2000 har Skatteministeriet estimeret grænsehandlen ud fra andre kilder end dem, der er anvendt af IFG. Gennemsnitsbeløbene er fra IFG's undersøgelse.

Tabel III.2. (2000) Skatteministeriets opgørelse af den samlede grænsehandel

	Personer	Heraf danskere	Gnst. Indkøbsbeløb	Samlet dansk grænsehandel	Udenlandske rejsende	Gnst. Indkøbsbeløb	Samlet udenlandsk grænsehandel	Dansk nettogrænsehandel
	Mill.Kr.		Kr.	Mia. kr.	Mill.Kr.	kr.	Mia. kr.	
Tyskland								
Landgrænsen								
-personbiler	12,5	6,7	633	4,2	5,8	387	2,3	
-busser	1,4	0,9	633	0,6	0,5	387	0,2	
- tog mv.	0,5	0,3	633	0,2	0,3	387	0,1	
Færger								
Østersøen	3,4	1,3	375	0,5	2,0	270	0,5	
Rømø	0,2	0,1	375	0,0	0,2	270	0,0	

Tyskland i alt	18,0	9,3	594	5,5	8,7	358	3,1	2,4
Sverige								
Øresund færger	8,1	2,7	348	0,9	5,4	303	1,6	
Øresund bro	3,3	1,1	348	0,4	2,2	303	0,7	
Øresund i alt	11,4	3,8	348	1,3	7,6	303	2,3	
Lange ruter Sverige	1,7	0,6	389	0,2	1,1	663	0,7	
Sverige i alt	13,1	4,4	353	1,5	8,8	349	2,3	-1,5
Færgeruter, Norge	2,0	0,7	389	0,3	1,3	990	1,3	-1,0
UK og Polen, færger	0,1	0,1	375	0,0	0,1	270	0,0	0,0
Kastrup	4,2	2,5	718	1,8	1,7	221	0,4	
Transit	3,9	0,0	0	0	3,9	97	0,4	
Andre lufthavne	1,0	0,8	718	0,6	0,2	221	0,1	
Lufthavne i alt	9,2	3,3	718	2,4	5,9	139	0,8	1,6
Alt i alt	42,5	17,8	550	9,8	24,7	336	8,3	1,5

Kilde: Danmarks Statistik, IFG og Vejdirektoratet

Tabel III.2. (2001) Skatteministeriets opgørelse af den samlede grænsehandel

	Personer	Heraf danskere	Gnst. Indkøbsbeløb	Samlet dansk grænsehandel	Udenlandske rejsende	Gnst. Indkøbsbeløb	Samlet udenlandsk grænsehandel	Dansk netto-grænsehandel
	Mill.		Kr.	Mia. kr.	Mill.	kr.	Mia. kr.	
Tyskland								
Landgrænsen								
-personbiler	13,0	7,2	736	5,3	5,9	387	2,3	
-busser	1,4	0,9	378	0,4	0,5	387	0,2	
- tog mv.	0,5	0,3	378	0,1	0,3	387	0,1	
Færger								
Østersøen	3,5	1,4	525	0,7	2,1	237	0,5	
Rømø	0,2	0,1	525	0,0	0,1	237	0,0	
Tyskland i alt	18,7	9,8	661	6,5	8,8	349	3,1	3,4
Sverige								
Øresund færger	6,7	2,1	162	0,3	4,2	353	1,5	
Øresund bro	5,9	2,0	162	0,3	3,9	353	1,4	
Øresund i alt	12,2	4,1	162	0,7	8,1	353	2,9	
Lange ruter Sverige	1,6	0,5	433	0,2	1,1	414	0,4	
Sverige i alt	13,8	4,6	193	0,9	9,2	263	3,3	-2,4
Færgeruter, Norge	1,9	0,6	269	0,2	1,3	597	0,8	-0,8
UK og Polen, færger	0,1	0,1	525	0,0	0,1	237	0,0	
Kastrup	4,3	2,5	628	1,6	1,8	262	0,5	
Transit	3,9	0	0	0	3,9	83	0,3	
Andre lufthavne	1,0	0,8	394	0,3	0,2	262	0,1	

Lufthavne i alt	9,2	3,3	572	1,9	5,9	145	0,9	1,0
Alt i alt	43,7	18,4	514	9,5	25,3	317	8,0	1,4

Kilde: Danmarks Statistik, IFG og Vejdirektoratet.

I 2000 udgjorde danskernes grænsehandel i udlandet i alt ca. 9,8 mia. kr. heraf 5,5 mia. kr. i Tyskland.

I 2001 er danskernes samlede grænsehandel faldet til ca. 9,5 mia. kr., men danskernes handel i Tyskland er steget til ca. 6,5 mia. kr.

Væksten i danskernes grænsehandel i Tyskland skyldes dels, at der nu rejser 9,8 mill. danskere ind fra Tyskland mod 9,3 mill. i 2000, og at danskerne i 2001 bruger ca. 10 pct. mere pr. rejsende.

Udlændingenes grænsehandel kan for 2000 opgøres til ca. 8,3 mia. kr. og for 2001 til ca. 8,0 mia. kr. Svenskernes grænsehandel over Øresund er steget med ca. 0,6 mia. kr., mens grænsehandlen over Kattegat og Skagerrak er faldet med 0,9 mia. kr. Det skyldes både, at der kommer færre med færgerne, og at indkøbsbeløbet pr. rejsende er uændret. Tyskernes grænsehandel i Danmark er svagt faldende, mens udlændinges køb via lufthavne er svagt stigende.

I 2000 var nettogrænsehandlen 1,5 mia. kr. i udenlandsk favør. Danskerne grænsehandlede netto 2,4 mia. kr. mere i Tyskland, end tyskerne handlede i Danmark, mens nordmænd og svenskere handlede for 2,6 mia. kr. mere i Danmark, end vi handlede i Norge og Sverige.

Danske flyrejsende handlede imidlertid for ca. 1,6 mia. kr. mere i udlandet, end udenlandske rejsende handlede i Danmark.

I 2001 er nettogrænsehandlen 1,4 mia. kr. i udenlandsk favør. Danskernes køb i Tyskland oversteg tyskerne køb i Danmark med 3,4 mia. kr., mens grænsehandlen i forhold til Norge og Sverige var i dansk favør med ca. 3 mia. kr.

Nettogrænsehandlen for flyrejsende var i udenlandsk favør med ca. 1 mia. kr.

Tabel III.3. Danskere og udlændinges indkøb total beløb i 2001, ifølge Institut for grænseregionsforskning (mill. kr.)

Samlet indkøb, mill. kr.	2001	2000
Danskere over landgrænsen i bil	5.025	4.105
Danskere over landgrænsen i bus	367	589
Danskere over landgrænsen, i alt	5.392	4.694
Tyskere over landgrænsen i bil ¹	1.561	1.561
Tyskere over landgrænsen i bus ¹	69	69
Danskere over Østersøen	783	579
Danskere over Øresund	631	1.101
Danskere over Kattegat	244	252
Danskere over Skagerrak	176	-
Danskere via lufthavne	1.821	1.212

Tyskere over Østersøen & via Havneby	304	369
Svenskere over Øresund	3.220	1.937
Svenskere over Kattegat	477	859
Nordmænd over Skagerrak	783	1.298
Udlændinge udrejst via lufthavne	415	550
Udlændinge transit via lufthavne	248	348
Udlændinge i alt	737	-
I alt, nettogrænsehandel	1.970	847

¹: Det har ikke været muligt for IFG at opgøre tyskernes handel ved landgrænsen i 2001. Tallene er derfor fra 2000.

Som det fremgår af tabel III.3 foregår hovedparten af danskernes grænsehandel ved landgrænsen. Grænsehandlen ved landgrænsen er ifølge IFG's oplysning 5,4 mia. kr. i 2001. Næst efter landgrænsen er grænsehandlen størst i forbindelse med flyrejser, hvor danskernes grænsehandel udgør 1,8 mia. kr. Ved Østersøen grænsehandler danskerne for 0,8 mia. kr. Grænsehandlen over Øresund udgør 0,6 mia. kr. Der er kun en meget beskedne grænsehandel for danskere, der tager over Skagerrak og Kattegat.

Svenskerne står for den største del af grænsehandlen i Danmark. Grænsehandlen over Øresund udgør således 3,2 mia. kr. Den samlede svenske grænsehandel i Danmark udgør 3,7 mia. kr. Nordmændene grænsehandler for 0,8 mia. kr. i Danmark.

I tabellen mangler der oplysninger om tyskernes grænsehandel i Danmark i 2001. Det har ikke været muligt for IFG at undersøge tyskernes grænsehandel, fordi politi og toldvæsen ikke har stoppet tyske biler ved deres razziaer. Sidste år opgjorde IFG dog tyskernes grænsehandel til 1,6 mia. kr.

Hvis det antages, at tyskernes grænsehandel over landgrænsen ikke har ændret sig i forhold til sidste år, kan den samlede grænsehandel fra udlændinge i Danmark opgøres til 7,0 mia. kr. i 2001 ifølge oplysningerne fra IFG. Danskernes grænsehandel kan ifølge instituttet opgøres til 9,0 mia. kr. Instituttets resultat er således, at danskerne grænsehandler for 2,0 mia. kr. mere end udlændinge grænsehandler i Danmark. Ifølge instituttets oplysninger er nettogrænsehandlen steget fra 0,8 mia. kr. i 2000 til 1,9 mia. kr. i 2001. Det er ifølge instituttets oplysninger primært ved landgrænsen at grænsehandlen er steget. Derudover er grænsehandlen i forbindelse med danskernes flyrejser ligeledes steget. En del af forklaringen er dog formentlig, at både Billund og Kastrup Lufthavn indgår i undersøgelsen, hvorimod kun Kastrup indgik i undersøgelsen fra 2000.

Den store stigning i nettogrænsehandlen består primært af stigning i grænsehandlen med spiritus, øl og vin ifølge IFG's undersøgelse. Men også grænsehandlen med sodavand er steget. Årsagen til instituttets meget høje tal kan delvist forklare ved den noget atypiske interviewundersøgelse ved landgrænsen i 2001, hvor stikprøven ikke er særlig repræsentativ, hvilket instituttet også selv påpeger. Desuden kan bortfaldet af paskontrollen ved grænsen også være en forklaring, fordi smugling af spiritus tilsyneladende er steget. Bortfaldet af paskontrollen kan dog ikke forklare instituttets meget høje tal for vin og øl. Stigningen i grænsehandlen med øl og vin har ikke kunnet bekræftes af andre kilder. I løbet af 2001 er der desuden ikke sket lovændringer, der har haft betydning for grænsehandlen med øl og vin.

IFG's metode er meget følsom overfor ændringer i enkelte parametre. I Skatteministeriets *Rapport om grænsehandel 2000* kapitel III er det gjort nærmere rede for hvor små ændringer, der skal til for at rykke instituttets resultater.

Tabel III.4. Skøn over beløb anvendt af danskere og udlændinge på grænsehandel

Gennemsnitligt indkøb pr. indkøber , kr.	2001	2000
Danskere over landgrænsen i bil	763	662
Danskere over landgrænsen i bus	378	653
Tyskere over landgrænsen i bil		898
Tyskere over landgrænsen i bus		393
Danskere over Østersøen	571	393 ¹
Danskere over Øresund	349	601
Danskere over Kattegat	865	625
Danskere over Skagerrak	343	-
Danskere via lufthavne	824	1.291
Tyskere over Østersøen	813	478
Svenskere over Øresund	522	421
Svenskere over Kattegat	489	717
Nordmænd over Skagerrak	646	990
Udlændinge udrejst via lufthavne	431	417
Udlændinge transit via lufthavne	369	356
Udlændinge i alt	401	-

1. Skønnet på basis af adfærden i de tyske personbiler over landgrænsen fratrukket kolonialvarer.

Af tabel III.4 fremgår det, at danskerne køber for et større gennemsnitsbeløb i Tyskland i forhold til sidste år, men samtidig også at tyskerne køber for et større gennemsnitsbeløb i Danmark. Svenskerne over Øresund køber ligeledes for et større beløb i Danmark, hvorimod nordmændene køber for et mindre beløb i Danmark. En del af forklaringen er formentlig udbruddet af mund- og klovsyge, som betød at der ikke måtte føres fødevarer over grænserne. Da nordmændenes grænsehandel for en stor dels vedkommende består af kødvarer har dette højst sandsynligt påvirket grænsehandlen, jf. kapitel V. I tabel III.4 fremgår det ligeledes, at nordmændenes grænsehandel i Danmark er faldet betydeligt.

Tabel III.5. Gennemsnitlige indkøbsbeløb pr. indkøber fordelt efter bopælens afstand fra grænsen

kr.	2001 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km		424
10-25 km	402 ¹	368
25-50 km	497	485
50-125 km	831	713
over 125 km-vest	1.143	967
over 125 km-øst	1.738	967
I alt	763	662

1. I 2001-undersøgelsen har det ikke været muligt for IFG at opdele de grænsehandlende ned til 0-10 km. fra landgrænsen. Tallet er derfor fra 0-25 km.

Af tabellen herover fremgår, at det gennemsnitlige indkøbsbeløb er nogenlunde uændret for grænsepassanter, som bor mindre end 125 km fra grænsen. Derimod køber grænsepassanter, der bor længere væk, i gennemsnit for et større beløb i forhold til 2000. For grænsepassanter, som kommer østfra, er gennemsnitbeløbet steget med 70 pct. i forhold til 2000 ifølge IFG's undersøgelse.

Tabel III.6. Grænsepassanternes formål med turen

Pct.	Kun indkøb	Indkøb og andet	Ikke handlet	I alt
Danske grænsepassanter ved landgrænsen, 2001	81	15	4	100
Danske grænsepassanter via Østersøen, 2001	39	54	7	100
Danske grænsepassanter mod Sverige via Øresund, 2001	7	39	44	100
Danske grænsepassanter mod Sverige via Kattegat, 2001	2	48	50	100
Danske grænsepassanter mod Norge via Skagerrak, 2001	-	78	22	100
Danske grænsepassanter via lufthavne, 2001	-	69	31	100
Tyske grænsepassanter ved landgrænsen, 2001	-	-	-	100
Tyske grænsepassanter via Østersøen, 2001	0	25	75	100
Svenske grænsepassanter via Øresund, 2001	16	51	33	100
Svenske grænsepassanter via Kattegat, 2001	6	81	13	100

Norske grænsepassanter via Skagerrak, 2001	9	83	8	100
Udlændinge som har været i DK, lufthavne, 2001	-	61	39	100
Udlændinge i transit via lufthavne, 2001	-	34	66	100

Af tabel III.6 fremgår, at over landgrænsen har 81 pct. af danskerne angivet, at formålet med turen udelukkende var grænsehandel. Ved de øvrige grænseovergange var hovedformålet med turen derimod ikke grænsehandel – hverken for danskere eller udlændinge.

En del af forklaringen er formentlig, at landgrænsen er den eneste grænseovergang, som ikke er forbundet med yderligere transportomkostninger i form af broafgifter og fly- og færgebillet. For de øvrige grænseovergange skal besparelsen ved at grænsehandle derfor være af en vis størrelse for at kunne kompensere for de forholdsvis høje transportomkostninger.

2. Grænsehandel med spiritus

Af tabellen herunder fremgår, at grænsehandlen med spiritus er steget fra 0,6 mill. liter i 1999 til 2,3 mill. liter i 2001 [\[1\]](#).

Tabel III.7. Udviklingen i danskernes indkøb af spiritus og hedvin over landgrænsen ifølge Institut for grænseregionsforsknings undersøgelser, 1991- 2001

År	Samlet indkøb (mill. l)	Samlet indkøb (mill. kr.)
2001	2,3	301 ²
1999	0,6 (1)	93
1996	0,3	43
1991	0,8	105 ²

Note: Indkøb fra såvel personer som krydser landgrænsen i bus og bil. ¹. Kun personbiler. ². Egen beregning ved en pris på 90 kr. pr. flaske.

Tabel III.8. Spiritus købt med hjem af danske grænsepassanter på vej fra Tyskland fordelt efter bopælens afstand fra grænsen i procent af alle indkøbere

pct.	2001-undersøgelse	2000-undersøgelse
0-10 km		2,4
10-25 km	10,6 ¹	4,7
25-50 km	13,9	3,7
50-125 km	25,6	10,3
over 125 km-vest	23,2	9,4
over 125 km-øst	29,4	10
I alt	21,0	7,1

¹. I 2001-undersøgelsen har det ikke været muligt for IFG at opdele de grænsehandlende ned til 0-10 km. fra landgrænsen. Tallet er derfor fra 0-25 km.

Generelt set er antallet af danske grænsepassanter, som køber spiritus i Tyskland, steget i forhold til undersøgelsen i 2000. Dette gælder både grænsepassanter, som bor nær ved grænsen, og passanter som kommer langvejs fra. Samlet set køber en dansker i gennemsnit næsten 7 liter spiritus ved landgrænsen mod kun ca. 1,5 liter i år 2000 ifølge IFG's undersøgelse.

Tabel III.9. Gennemsnitsindkøb pr. indkøber af spiritus fordelt på afstanden fra grænsen

Liter	2000-undersøgelse	2001-undersøgelse
0-10 km	1,2	
0-25 km	1,8	2,3 ¹
25-50 km	1,7	3,6
50-125 km	1,2	8,6
over 125 km-vest	2,0 ²	12,1
over 125 km-øst	2,0 ²	12,8
I alt	1,6	6,8

¹. I 2001 har det ikke været muligt for instituttet at opdele grænsehandlen ned til 0-10 km Tallet dækker derfor 0-25 km.

I modsætning til ved landgrænsen er danskernes indkøb af spiritus over Østersøen faldet i forhold til 2000, jf. tabellen herunder. Derimod er danskernes indkøb af spiritus i lufthavnene steget eksplosivt i forhold til 2000. I undersøgelsen fra 2001 indgår både Kastrup og Billund lufthavne. I 2000 var det kun Kastrup lufthavn, som indgik i undersøgelsen.

Det fremgår desuden, at nordmændenes indkøb af spiritus i Danmark er faldet, og at udlændinge, der kommer via lufthavnene, ligeledes køber mindre spiritus i forhold til 2000-undersøgelsen.

Tabel III.10. Danskere og udlændinges indkøb af spiritus, mill. kr.

	Samlet indkøb, 2001	Samlet indkøb, 2000
Danskere over Østersøen & via Havneby	49	62,5
Danskere over Kattegat	5	-
Danskere via lufthavne	252	81,1 ¹
Danskere over Skagerrak	25	-
Svenskere over Kattegat	57	-
Svenskere over Øresund (inkl. hedvin)	259	-
Nordmænd over Skagerrak	110	183,8
Udlændinge udrejst via lufthavne	31	95
Udlændinge transit via lufthavne	48	98
Udlændinge i alt	96	

¹ I 2000 blev kun Kastrup undersøgt. I 2001 var Billund også med i undersøgelsen.

Ifølge instituttets undersøgelse er gennemsnitsbeløbet for danskere, der handlede spiritus i lufthavnene, steget fra 183 kr. til 824 kr. Umiddelbart er det vanskeligt at forklare en firdobling af grænsehandlen med spiritus i lufthavnene.

Tabel III.11. Skøn over beløb anvendt af danskere og udlændinge til spiritus

Kr.	Gennemsnitligt indkøb 2001	Gennemsnitligt indkøb 2000
Danskere over Østersøen	83	159
Danskere over Kattegat	133	
Danskere via lufthavne	824	183
Danskere over Skagerrak	150	
Svenskere over Kattegat	124	
Svenskere over Øresund inkl. hedvin	122	
Nordmænd over Skagerrak	169	229
Udlændinge udrejst via lufthavne	112	259
Udlændinge transit via lufthavne	196	256
Udlændinge via lufthavne i alt	156	

Note: Bemærk at IFG ikke har opgjort det gennemsnitlige indkøb for danskere som passerede landgrænsen ml. Danmark og Tyskland.

3. Grænsehandel med tobak

Tabel III.12. Udviklingen i danskernes indkøb af cigaretter over landgrænsen efter Institut for grænseregionsforsknings undersøgelser, 1991- 2001

År	Samlet indkøb (mill. pakker)	Samlet indkøb (mill. kr.)
2001	12,3	258
2000	12,5	250 ²
1999	14,1	285
1996	13,9	280
1991	22,7	320 ¹

Kilde: Egne beregninger samt Institut for grænseregionsforskning; Den dansk-tyske Grænsehandel side 39, Danskeres handel over landgrænsen, Grænsehandel ved Porten til Europa s. 43 og s. 103 samt instituttets undersøgelser fra 2000 og 2001

Note: Indkøb fra personer som krydser landgrænsen i bus såvel som i bil

¹ Kun personbiler

² Skøn på baggrund af Institut for grænseregionsforskning. Institutet har oplyst at der i 2000 blev indkøbt 12,5 mill. pakker mens der i 1999 blev indkøbt 14,1 mill. pakker.

Af tabellen herover fremgår det, at grænsehandlen med cigaretter er nogenlunde uændret fra 2000 til 2001. På 10 år er danskernes grænsehandel med cigaretter dog reduceret med 20 pct.

Tabel III.13. Cigaretter købt med hjem af danske grænsepassanter på vej fra Tyskland fordelt efter bopælens afstand fra grænsen. Procent af alle indkøbere

pct.	2001-undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	-	39,3
10-25 km	28,0 ¹	41,9
25-50 km	21,8	40,3
50-125 km	25,8	39,0
Over 125 km-vest	29,4	37,9
Over 125 km-øst	32,5	37,0
I alt	27,4	39,5

¹ I 2001-undersøgelsen har det ikke været muligt for IFG at opdele de grænsehandlende ned til 0-10 km fra landgrænsen. Tallet er derfor for 0-25 km.

Det fremgår af tabel III.13, at selv om grænsehandlen er nogenlunde uændret, er andelen af grænsepassanter, der køber cigaretter i Tyskland faldet. Det betyder således, at de danske grænsepassanter, som køber cigaretter i udlandet, køber for et større beløb i forhold til sidste år. Dette fremgår af tabel III.14 herunder.

Tabel III.14. Gennemsnitsindkøb pr. indkøber af cigaretter fordelt på afstand fra grænsen

Pakker	2001 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	-	4,1
10-25 km	4,9 ¹	4,7
25-50 km	4,7	4,9
50-125 km	5,6	4,2
over 125 km-vest	6,8	4,5 ¹
over 125 km-øst	7,5	4,5 ¹
I alt	5,6	4,4

¹: I 2001-undersøgelsen har det ikke været muligt for IFG at opdele de grænsehandlende ned til 0-10 km fra landgrænsen. Tallet er derfor for 0-25 km.

Tabel III.15. Danskere og udlændinges indkøb af cigaretter i 2001, mill. kr.

	Samlet indkøb, mill. kr.
Danskere over landgrænsen	258
Danskere over Østersøen	83
Danskere over Kattegat	5
Danskere via lufthavne	257
Danskere over Skagerrak	64
Danskere over Øresund	25
Svenskere over Kattegat	11
Svenskere over Øresund	41
Nordmænd over Skagerrak	107
Udlændinge udrejst via lufthavne	17
Udlændinge transit via lufthavne	24
Udlændinge i alt	52

Som det fremgår af tabel III.15 herover, foregår hovedparten af danskernes grænsehandel med cigaretter over landgrænsen samt i lufthavnene. Danskerne grænsehandler cigaretter for 0,7 mia. kr., hvorimod udlændinge grænsehandler cigaretter for 0,2 mia. kr. Netto udgør grænsehandlen med cigaretter ca. 0,5 mia. kr. ifølge IFG's oplysninger.

Tabel III.16. Gennemsnitsbeløb, danskere og udlændinges indkøb af cigaretter i 2001, mill. kr.

	Gennemsnitligt beløb kr.
Danskere over landgrænsen	129
Danskere over Østersøen	98
Danskere over Kattegat	65
Danskere via lufthavne	283
Danskere over Skagerrak	242
Danskere over Øresund	36
Svenskere over Kattegat	64
Svenskere over Øresund	37
Nordmænd over Skagerrak	177
Udlændinge udrejst via lufthavne	119
Udlændinge transit via lufthavne	156
Udlændinge i alt	145

Danskerne i lufthavne bruger 283 kr. i gennemsnit på cigaretter. Over Skagerrak bruges i gennemsnit 242 kr. og over landgrænsen bruges ca. 129 kr. Typisk er grænsepassanterne ved landgrænsen på en-dags-tur, hvilket indebærer, at der kun må indføres 5 pakker cigaretter. I lufthavnene er der passagerer, som skal til lande udenfor EU og derfor kan handle cigaretter toldfrit. Baggrunden for det høje indkøbsbeløb for danskere, som tager over Skagerrak, er, at Norge ikke er medlem af EU, og der kan derfor handles toldfrit på turen til Norge.

4. Grænsehandel med øl

Grænsehandlen med øl er ifølge Institutets opgørelse steget i forhold til 2000. Således skønner instituttet, at grænsehandlen med øl udgør ca. 215 mill. liter. Målt i beløb er grænsehandlen dog uændret. Umiddelbart betyder dette, at prisen på øl er faldet i forhold til sidste år. Dette stemmer dog ikke overens med oplysninger fra bl.a. grænsehandelskioskerne og bryggerierne, som oplyser, at prisen på øl tværtimod er steget i de tyske grænsehandelskiosker.

Tabel III.17. Udviklingen i danskernes indkøb af øl over landgrænsen ifølge Institut for grænseregionsforsknings undersøgelser, 1991- 2001

År	Samlet indkøb (mill 1)	Samlet indkøb (mill. kr.)
2001	217,7	1.357
2000	196,9	1.360
1999	78,9	630
1996	-	390
1991	-	350 ¹

Kilde: Egne beregninger samt Institut for grænseregionsforskning; Den dansk-tyske Grænsehandel side 39, Danskeres handel over landgrænsen, Grænsehandel ved Porten til Europa s. 43 og s. 103 samt instituttets undersøgelser fra 2000 og 2001

Note: Indkøb fra såvel personer som krydser landgrænsen i bus og bil

¹. Kun personbiler

Tabel III.18. Afstandsfordeling af danske grænsepassanter i bil ved den dansk-tyske grænse

Pct.	2001	2000
0-10 km	-	13,7
10-25 km	35,2	20,6
25-50 km	12,9	13,4
50-125 km	28,4	27,1
over 125 km-vest	19,1	18,5
over 125 km-øst	4,4	6,6
I alt	100	100

Som det fremgår af tabellen herover, er andelen af grænsehandlende, som bor over 50 km fra grænsen, og som har købt øl, stigende. Dog udgør andelen af grænsepassanter, som kommer østfra, en mindre andel.

Tabel III.19. Øl købt med hjem af danske grænsepassanter på vej fra Tyskland fordelt efter bopælens afstand fra grænsen i procent af alle indkøbere

Pct.	2001 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	-	52,8
10-25 km	60,1 ¹	59,7
25-50 km	68,1	75,4
50-125 km	81,9	85,0
over 125 km-vest	82,1	83,4
over 125 km-øst	91,2	84,0
I alt	73,1	74,2

¹. I 2001-undersøgelsen har det ikke været muligt for IFG at opdele de grænsehandlende ned til 0-10 km fra landgrænsen. Tallet er derfor fra 0-25 km.

Andelen af grænsehandlende, som har købt øl og som bor over 25 km fra grænsen, er svagt faldende, jf. tabellen herover. Dette gælder dog ikke grænsehandlende, som kommer østfra – hvor over 90 pct. har angivet, at de har købt øl i Tyskland. Tilsyneladende køber en faldende andel af jyder, der kommer mere end 50 km fra grænsen, øl, når de har været over grænsen.

Dette afspejler sig ligeledes i tallene over gennemsnitsbeløbene. Således er gennemsnitsbeløbene for grænsepassanter, som bor under 125 km fra grænsen, faldet, jf. tabellen herunder. Selvom andelen af jyder, der køber øl og bor mere end 125 km fra grænsen er faldet, jf. tabel III.19, køber disse grænsepassanter for et større gennemsnitligt beløb end i 2000. Til gengæld er andelen af grænsepassanter, der har købt øl og kommer østfra steget, men gennemsnitsbeløbet er faldet, hvorved denne gruppe af grænsepassanter således i højere grad køber øl, men til gengæld bruger færre penge på ølindkøbet.

Tabel III.20. Gennemsnitsindkøb pr. indkøber af øl fordelt på afstanden fra landgrænsen, kr.

Kr.	2001 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km		182
10-25 km	118 ¹	123
25-50 km	-	186
50-125 km	173	230
over 125 km-vest	800	433 ²
over 125 km-øst	56	433 ²
I alt	267	258

1. I 2001-undersøgelsen har det ikke været muligt for IFG at opdele de grænsehandlende ned til 0-10 km. fra landgrænsen. Tallet er derfor fra 0-25 km.

2. I undersøgelsen fra 2000 har IFG har ikke som i undersøgelsen fra 2001 opgjort gennemsnitsindkøbet særskilt for hhv. indkøbere 125 km vest og 125 km øst for Storebælt, men alene for gruppen som helhed, dvs. for personer, som boede mere end 125 km fra landgrænsen.

I tabellen herunder er gennemsnitindkøbet af øl vist. Der er tilsyneladende en vis inkonsekvens i tallene eftersom grænsepassanterne, som kommer østfra, ellers har fået øllene meget billigt. Således vil 108 liter øl i gennemsnit kun have kostet 56 kr. i gennemsnit, hvilket ikke umiddelbart lyder særligt realistisk.

Tabel III.21. Gennemsnitsindkøb pr. indkøber af øl fordelt på afstanden fra landgrænsen, liter

Liter	2001-undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km		17,6
10-25 km	22,6 ¹	17,5
25-50 km	21,2	27,8
50-125 km	38,8	35,7
over 125 km-vest	70,0	56,9 ²
over 125 km-øst	108,4	56,9 ²
I alt	43,5	37,4

¹. I 2001-undersøgelsen har det ikke været muligt for IFG at opdele de grænsehandlende ned til 0-10 km. fra landgrænsen. Tallet er derfor fra 0-25 km.

2. I undersøgelsen fra 2000 har IFG har ikke som i undersøgelsen fra 2001 opgjort gennemsnitsindkøbet særskilt for hhv. indkøbere 125 km vest og 125 km øst for Storebælt, men alene for gruppen som helhed, dvs. for personer, som boede mere end 125 km fra landgrænsen.

Sammenholdes tabel III.20 med tabel III.21 springer det i øjnene, at dem der bor på Sjælland, men har grænsehandlet øl i gennemsnit har købt for 56 kr., men fået ca. 11 kasser øl for pengene i gennemsnit. Oplysningerne er åbenbar meningsløse, men understreger usikkerheden i opgørelserne, eller at enkelte har foretaget ekstremt store indkøb og oplyst om mængden, men ikke indkøbsbeløbet.

I tabellen herunder er vist den samlede grænsehandel med øl. Danskerne grænsehandler øl for 1,6 mia. kr. i 2001 ifølge IFG's oplysninger. Vores nordiske naboer grænsehandler for 0,5 mia. kr. øl i Danmark.

Tablet III.22. Danskere og udlændinges indkøb af øl, mill. kr.

	Samlet indkøb, 2001	Samlet indkøb, 2000
Danskere over landgrænsen i bil	1.286	1.190
Danskere over landgrænsen i bus	71	173
Danskere over landgrænsen, i alt	1.357	1.363
Danskere over Østersøen	215	84
Danskere over Skagerrak	5	-
Danskere over Kattegat	3	-
Svenskere over Øresund	355	239
Svenskere over Kattegat	72	222
Nordmænd over Skagerrak	33	32

Som det fremgår af tabellen herover bruger danskerne 1,4 mia. kr. ved at grænsehandle øl ved den dansk-tyske landgrænse. Det er den samme beløb, som blev anvendt i 2000. Til gengæld bruger danskerne flere penge på øl, når de rejser over Østersøen.

Vores nordiske naboer handler ifølge instituttets undersøgelse for ca. 50 mill. kr. mindre øl end i 2000.

Tabel III.23. Skøn over beløb anvendt af danskere og udlændinge på grænsehandel med øl

	Gennemsnitligt indkøb i kr. 2001	Gennemsnitligt indkøb i kr. 2000
Danskere over landgrænsen i bil	267	259
Danskere over landgrænsen i bus	-	259
Danskere over Østersøen	274	146
Danskere over Skagerrak	45	-
Danskere over Kattegat	86	-
Svenskere over Øresund	111	102
Svenskere over Kattegat	98	247
Nordmænd over Skagerrak	62	49

Det fremgår af tabellen herover at det beløb, som danskerne bruger på at grænsehandle øl, er nogenlunde uændret ved landgrænsen. Til gengæld bruger danskerne mere i gennemsnit, når de handler ved Østersøen. Undersøgelsen fra 2000 viste det modsatte billede. Nordmændene og svenskerne handler for et lidt højere gennemsnitsbeløb end de gjorde sidste år. Til gengæld bruger svenskerne færre penge på øl på de lange ruter, jf. at svenskerne kun brugte ca. 100 kr. i 2001 mod ca. 250 kr. i 2000.

5. Grænsehandel med vin

Af tabellen herunder fremgår, at grænsehandlen med vin målt i mill. kr. (løbende priser) er blevet næsten fordoblet på bare fem år ifølge instituttets undersøgelse. Målt på liter er grænsehandlen med vin steget med 150 pct. på bare to år. I denne periode er der i øvrigt ikke sket nogen afgiftsændringer, der kunne give incitament til øget grænsehandel.

Tabel III.24. Udviklingen i danskernes indkøb af vin over landgrænsen efter Institut for grænseregionsforsknings undersøgelser, 1996- 2001

År	Samlet indkøb (mill.l.)	Samlet indkøb (mill. kr.)
2001	49,0	979 ¹
2000	41,9	870
1999	20,1	660
1996	-	540

Kilde: Egne beregninger samt Institut for grænseregionsforskning; Den dansk-tyske Grænsehandel side 39, Danskeres handel over landgrænsen, Grænsehandel ved Porten til Europa s. 43 og s. 103 samt instituttets undersøgelser fra 2000 og 2001

Note: Indkøb fra såvel personer som krydser landgrænsen i bus og bil

¹ Beregnet ud fra instituttets oplysninger om mængder og IFG's oplysninger om 15kr./flaske

Af tabellen herunder fremgår det, at andelen af grænsehandlende, der køber vin med hjem fra Tyskland, er faldet fra 52 pct. til 47 pct. Specielt er andelen, der kommer langt fra grænsen faldet betydeligt.

Sammenholdt med tabel III.24, må det derfor betyde at dem, der grænsehandler vin køber større mængder end de gjorde sidste år.

Tabel III.25. Vin købt med hjem af danske grænsepassanter på vej fra Tyskland fordelt efter bopælsens afstand fra grænsen i procent af alle indkøbere

pct.	2001 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	-	26,1
10-25 km	26,2 ¹	33,1
25-50 km	47,2	42,2
50-125 km	61,9	70,6
over 125 km-vest	60,9	67,7
over 125 km-øst	52,9	61,0
I alt	47,3	52,3

¹: I 2001-undersøgelsen har det ikke været muligt for IFG at opdele de grænsehandlende ned til 0-10 km. fra landgrænsen. Tallet er derfor fra 0-25 km.

Af tabel III.26 fremgår det, at der netop bliver købt større mængder, end der gjorde sidste år, således at den samlede grænsehandel med vin er steget samtidig med, at andelen der køber vin er faldet. De danske grænsehandlende køber således i gennemsnit 3 liter vin mere end de gjorde sidste år. Specielt køber grænsehandlende, der kommer mere end 125 km. fra grænsen, mere end de gjorde sidste år.

Tabel III.26. Gennemsnitsindkøb pr. indkøber af vin fordelt på afstanden fra grænsen, liter

Liter	2001-undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	-	6,0
10-25 km	8,81 ¹	6,5
25-50 km	7,67	8,1
50-125 km	13,96	11,9
over 125 km-vest	19,91	14,0 ¹
over 125 km-øst	24,21	14,0 ¹
I alt	14,40	11,3

1. I undersøgelsen fra 2000 har IFG har ikke som i undersøgelsen fra 2001 opgjort gennemsnitsindkøbet særskilt for hhv. indkøbere 125 km vest og 125 km øst for Storebælt, men alene for gruppen som helhed, dvs. for personer, som boede mere end 125 km fra landgrænsen.

Det fremgår af tabellen herunder, at danskernes indkøb af vin ved landgrænsen er blevet fordoblet på bare et år. Dette er beregnet ud fra instituttets mængdeoplysninger og under forudsætning af, at en flaske vin på 75 cl. koster 25 kr. Hvis en vinflaske i stedet koster ca. 20 kr. i gennemsnit, kan grænsehandlen for danskere i bil opgøres til ca. 1,2 mia. kr.

Tabel III.27. Danskere og udlændinges indkøb af vin, mill. kr.

Samlet indkøb, mill. kr.	2001	2000
Danskere over landgrænsen i bil	1.495	757
Danskere over landgrænsen i bus	138	110
Danskere over landgrænsen, i alt	1.633 ¹	867
Danskere over Østersøen	81	81
Danskere over Skagerrak	-	-
Danskere over Kattegat	-	-
Nordmænd over Skagerrak	44	-
Svenskere over Øresund (hedvin inkl. i spiritustal)	541	393
Svenskere over Kattegat	98	143

¹ Egen beregning ud fra 0,75 l til 25 kr. pr. flaske.

Tabel III.28. Skøn over beløb anvendt af danskere og udlændinge til vin i 2001

Gennemsnitligt indkøb, kr.	2001	2000
Danskere over landgrænsen i bil	479,86 ¹	234
Danskere over landgrænsen i bus	520,61	234
Danskere over Østersøen	163,51	134
Danskere over Skagerrak		
Danskere over Kattegat	-	
Nordmænd over Skagerrak	76,02	
Svenskere over Øresund	176,19	164
Svenskere over Kattegat	173,12	204

Af tabel III.28 fremgår det, at de danske grænsehandlere bruger dobbelt så mange penge på i vin ved landgrænsen i forhold til sidste år. Danskere over Østersøen bruger ligeledes flere penge på vin i forhold til sidste år. Svenskere over Øresund bruger ca. 10 kr. mere i gennemsnit end sidste år, til gengæld bruger svenskere på de lange ruter færre penge på vin end sidste år.

1) I 2000 var grænsehandlen med spiritus for lille til at instituttet kunne registrere den.

6. Grænsehandel med mineralvand

Danskernes grænsehandel med mineralvand er steget med ca. 10 mill. liter fra 2000 til 2001, jf. tabel III.29. Det svarer til en stigning på 34 pct. i forhold til 2000-undersøgelsen. Dette er dog en svagere stigning end fra 1999 til 2000, hvor grænsehandlen med sodavand blev fordoblet.

Tabel III.29. Udviklingen i danskernes indkøb af sodavand over landgrænsen efter Institut for grænserregionsforsknings undersøgelser, 1991- 2000

År	Samlet indkøb Mill kr.	Samlet indkøb (mill. l)
2001	452	45,2
2000	-	33,8
1999	-	16,6
1996	-	6,9
1991	-	6,2 ¹

Kilde: Egne beregninger samt Institut for grænserregionsforskning; Den dansk-tyske Grænsehandel side 39, Danskeres handel over landgrænsen, Grænsehandel ved Porten til Europa s. 43 og s. 103 samt instituttets undersøgelse fra 2000 og 2001

Note: Indkøb fra såvel personer som krydser landgrænsen i bus og bil

¹. Sodavand og juice

Som det fremgår af tabellen herunder, er andelen af grænsepassanter, som køber sodavand i Tyskland faldet. Dette må derfor betyde, at dem der grænsehandler sodavand, bruger flere penge på sodavandsindkøb i forhold til 2000.

Tabel III.30. Sodavand købt med hjem af danske grænsepassanter på vej fra Tyskland fordelt efter bopælens afstand fra grænsen i procent af alle indkøbere

pct.	2001-undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km		22,4
10-25 km	31 ¹	34,1
25-50 km	25	39,3
50-125 km	34,4	39,2
over 125 km-vest	32,5	39,5
over 125 km-øst	41,2	46,0
I alt	32,1	36,6

¹: I 2001-undersøgelsen har det ikke været muligt for IFG at opdele de grænsehandlende ned til 0-10 km fra landgrænsen. Tallet er derfor for 0-25 km.

Af tabel III.31 fremgår det da også klart, at de grænsehandlede mængder sodavand er steget for samtlige grupper af grænsepassanter.

Tabel III.31. Gennemsnitsindkøb af sodavand pr. indkøber fordelt på afstanden fra grænsen

Liter	2001-undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km		10,3
10-25 km	13,7 ¹	7,4
25-50 km	9,9	7,9
50-125 km	17,4	13,0
over 125 km-vest	38	19,2 ¹
over 125 km-øst	50,2	19,2 ¹
I alt	21,2	13,0

¹ I undersøgelsen fra 2000 har IFG har ikke som i undersøgelsen fra 2001 og 125 km øst for Storebælt, men alene for gruppen som helhed, dvs. for personer, som boede mere end 125 km fra landgrænsen.

¹ I 2001-undersøgelsen har det ikke været muligt for IFG at opdele de grænsehandlende ned til 0-10 km. fra landgrænsen. Tallet er derfor for 0-25 km. opgjort gennemsnitsindkøbet særskilt for hhv. indkøbere 125 km vest

I undersøgelsen fra 2000 indgik indkøbsbeløbene for grænsehandlen med sodavand ikke. Tabellen herunder indeholder derfor kun oplysninger om gennemsnitsbeløbene fra undersøgelsen i 2001.

Tabel III.32. Gennemsnitligt indkøb af sodavand 2001

	Gennemsnitligt indkøb, kr.
Danskere over Østersøen	85
Danskere over landgrænsen	212
Danskere over Kattegat	17
Danskere via lufthavne	
Danskere over Skagerrak	14
Danskere over Øresund	37
Svenskere over Kattegat	7
Svenskere over Øresund	-
Nordmænd over Skagerrak	55
Udlændinge udrejst via lufthavne	-
Udlændinge transit via lufthavne	-

Det fremgår, at danskerne i gennemsnit brugte 212 kr. på sodavandsindkøb ved landgrænsen. Ved Østersøen brugte danskerne i gennemsnit ca. 85 kr. på sodavandsindkøb. Nordmændene brugte ca. 55 kr. på indkøb af sodavand i Danmark.

Tabel III.33. Samlet indkøb af sodavand

	Samlet indkøb, mill. kr.
Danskere over Østersøen	37
Danskere over landgrænsen	452
Danskere over Kattegat	1
Danskere via lufthavne	-
Danskere over Skagerrak	2
Danskere over Øresund	10
Svenskere over Kattegat	1
Svenskere over Øresund	-
Nordmænd over Skagerrak	15
Udlændinge udrejst via lufthavne	-
Udlændinge transit via lufthavne	-

Af tabellen herover fremgår det, at danskerne på årsbasis grænsehandler sodavand for ca. 447 mill. kr. over landgrænsen. I alt grænsehandler danskerne for ca. 0,5 mia. kr. sodavand. Nordmændene grænsehandler sodavand for 15 mill. kr. om året.

7. Grænsehandel med fødevarer, chokolade, kosmetik mv.

Tabellen herunder viser udviklingen i grænsehandlen med fødevarer.

Det fremgår af tabellen, at danskerne i stigende grad køber flere af deres dagligvarer i Tyskland. På blot et år er danskernes indkøb således blevet fordoblet ifølge instituttets undersøgelse.

Tabel III.34. Udviklingen i danskernes indkøb af fødevarer over landgrænsen efter Institut for grænseregionsforsknings undersøgelser, 1991- 2001

År	Samlet indkøb (mill. kr.)
2001	214
2000	110
1999	74
1996	- ¹
1991	63 ²

Kilde: Egne beregninger samt Institut for Grænseregionsforskning; Den dansk-tyske Grænsehandel side 39, Danskeres handel over landgrænsen, Grænsehandel ved Porten til Europa s. 43 og s. 103 samt instituttets undersøgelser fra 2000 og 2001

Note: Indkøb fra såvel personer som krydser landgrænsen i bus og bil

¹. Ikke spurgt om eller ikke sammenligneligt

². Kun personbiler

Danskernes grænsehandel med ikke-grænsehandelsfølsomme varer er fortsat typisk slik og chokoladevarer. For danskere over Øresund drejer der sig om mere end 25 pct., der handler fødevarer i Sverige. Desuden tager mange danskere over Øresund for at købe tøj og sko. Årsagen er, at priserne i Sverige ligger 20 pct. under priserne i Danmark for denne type varer.

Tabel III.35. Indkøbt mængde af fødevarer mv. i procent af alle indkøbere

pct.	Danskere der handlede						Danskere over Skagerrak
	ved landgrænsen 2000	ved landgrænsen Biler 2001	på Østersøen 2001	på Øresund 2001	på Kattegat 2001	i lufthavne 2001	
Slik/chokoladevarer	53,4	37,1	52,5	20,2	62,6	55,6	
Fødevarer	14,8	10,4	7,7	26,9	15,3	16,7	
Andre dagligvarer	8,1			6,8			
Video/cd'er mv.	1,1		10,4				
Kosmetik	6,4		21,8		29	32,8	26,7
Beklædning	2,1		5,4	16,2	14,5		
Sko	0,8				10,7		

Tabel III.36. Danskere og udlændinges indkøb af fødevarer inkl. slik/chokoladevarer i 2001, mill. kr.

	2001	2000 – kun fødevarer
Danskere over landgrænsen i bil	394	96
Danskere over landgrænsen i bus	33	14
Danskere over landgrænsen, i alt	427	110
Danskere over Øresund	76	39
Danskere over Skagerrak	25	-

Danskere over Kattegat	10	-
Danskere over Østersøen	102	-
Nordmænd over Skagerrak	191	-
Svenskere over Øresund	267	150
Svenskere over Kattegat	10	-
Tyskere over Østersøen	-	172

Det fremgår af tabellen herover, at danskere har firdoblet deres indkøb af fødevarer over landgrænsen. Ligeledes har danskerne næsten fordoblet deres indkøb af fødevarer over Øresund. Svenskerne over Øresund har ligeledes øget deres indkøb af fødevarer i Danmark.

Tabel III.37. Skøn over beløb anvendt af danskere og udlændinge til fødevarer og slik /chokolade 2001

Kr.	Gennemsnitlig indkøb, chokolade	Gennemsnitlig indkøb, fødevarer
Danskere over landgrænsen i bil	74,00	312,00
Danskere over Øresund	34,94	130,46
Danskere over Skagerrak	64,50	85,70
Danskere over Kattegat	32,87	98,01
Danskere over Østersøen	119,00	149,08
Nordmænd over Skagerrak	85,12	237,37
Svenskere over Kattegat	56,66	183,93
Svenskere over Øresund	28,28	93,43

Som det fremgår af tabellen herover, er langt hovedparten af danskernes indkøb andet end slik og chokolade. Dette er en ændring i forhold til tidligere, hvor danskernes indkøb af fødevarer hovedsageligt var søde sager.

Tabel III.38. Gennemsnitsindkøb af fødevarer pr. indkøber heraf fordelt på afstanden fra grænsen

Kr.	2001-undersøgelse	2000-undersøgelse
0-10 km		96,7
10-25 km	307,7 ¹	158,1
25-50 km	1.200,0	101,5
50-125 km	28,9	40,4
over 125 km-vest	-	131,4 ¹
over 125 km-øst	-	131,4 ¹
I alt	311,8	104,3

¹. I undersøgelsen fra 2000 har IFG har ikke som i undersøgelsen fra 1999 opgjort gennemsnitsindkøbet særskilt for hhv. indkøbere 125 km vest og 125 km øst for Storebælt, men alene for gruppen som helhed, dvs. for personer, som boede mere end 125 km fra landgrænsen.

¹. I 2001-undersøgelsen har det ikke været muligt for IFG at opdele de grænsehandlende ned til 0-10 km fra landgrænsen. Tallet er derfor fra 0-25 km.

Det er især danskere, som bor tæt på grænsen, som tager til Tyskland og gør deres fødevarerindkøb. For danskere bosiddende 25-50 km fra grænsen er det gennemsnitlige beløb til fødevarer således steget fra ca. 100 kr. i 2000 til 1.200 kr. i 2001. Det skal understreges, at et enkelt stort indkøb til en fest kan påvirke opgørelsen således at den ikke bliver repræsentativ.

Tabel III.39. Grænsehandel med kosmetik

Mill. kr.	Samlet indkøb, mill. kr.	Samlet indkøb, mill. kr. 2000
Danskere via lufthavne	363	114
Danskere over Skagerrak	21	
Danskere over Kattegat	12	
Danskere over Østersøen	40	43
Nordmænd over Skagerrak	50	
Svenskere over Kattegat	25	
Svenskere over Øresund	35	
Tyskere over Østersøen	9	
Udlændinge udrejst via lufthavne	59	71
Udlændinge transit via lufthavne	70	171
Udlændinge i alt	154	

Danskernes grænsehandel med kosmetik er fortsat af en betragtelig størrelse. Grænsehandlen sker hovedsageligt i lufthavnene. På et år er grænsehandlen med kosmetik i lufthavnene tredoblet. Det skal dog bemærkes, at Billund lufthavn ikke indgik i IFG's undersøgelse for 2000. Til gengæld oplyser instituttet, at der er stor forskel på hvor stor en andel af passagerne, der køber varer i hhv. Kastrup og Billund. I Billund havde ca. 57 pct. af de danske passagerne varer med hjem, hvorimod de danske passagerer for 72 procents vedkommende havde grænsehandlet.

Tabel III.40. Grænsehandel med kosmetik

Mill. kr.	Gennemsnitligt indkøb, kr.
Danskere over Østersøen	135,36
Danskere via lufthavne	408,28
Danskere over Skagerrak	156
Danskere over Kattegat	142,95
Nordmænd over Skagerrak	147
Svenskere over Kattegat	104,71
Svenskere over Øresund	110,71
Tyskere over Østersøen	141,19
Udlændinge udrejst via lufthavne	212,41
Udlændinge transit via lufthavne	313,62
Udlændinge i alt	255,54

BILAG III.1. Materiale fra Institut for grænseregionsforskning.

Bemærkninger

Tabellerne 1-11 viser hovedresultater fra de elleve stikprøveundersøgelser, der er gennemført i april-juni 2001. De seks stikprøver omhandler danske rejsende, mens to omfatter svenske rejsende og de øvrige henholdsvis tyske og norske rejsende samt udlændinge, der forlod Danmark ad luftvejen. Nationaliteten henviser i alle tilfælde til bopælslandet.

For at sikre at stikprøverne er repræsentative for de ture, der tages over de enkelte grænser, er der i flere tilfælde foretaget en eftervægtning af stikprøverne, så fordelingen på grænseovergange/færgeruter svarer til trafikens fordeling. Antal svar, der ligger til grund for de viste procentfordelinger, er vist uvægtet.

Oplysningerne er i de første elleve tabeller som hovedregel vist opdelt på afstandsgrupper, efter hvor langt de pågældende respondenter boede fra grænsen. Det er tilstræbt, at der er mindst 100 respondenter i hver gruppe.

Tabellerne 12-19 er opregninger til årstotaler på basis af disse stikprøver og skøn over trafikken over de enkelte grænser. Der er anvendt de senest tilgængelige opgørelser over trafikens størrelse. Når der i tabellerne angives 2000/2001 betyder det, at det er tilstræbt at dække 2. halvår 2000 og 1. halvår 2001. I en del tilfælde dækker trafiktallene dog en anden periode, typisk 2000.

I disse tabeller over den totale grænsehandel er resultaterne fra stikprøverne anvendt på den samlede trafik på en given strækning. Således er resultaterne fra interviewundersøgelserne på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock overført til også at gælde de øvrige færgeruter mellem Danmark og Tyskland, herunder også Rømø-Sylt.

For alle tabellerne gælder det, at der ofte er tale om afrundede tal, hvorfor summerne ikke altid stemmer præcist. I procentfordelingerne vises normalt én decimal, men i de tilfælde, hvor der er mindre end 100 i den pågældende (del)stikprøve, er decimaler udeladt.

Fortegnelse over bilagstabeller

- Bilagstabel 1. Danskere over landgrænsen: Turen og indkøbet
- Bilagstabel 2. Danskere over Østersøen fra Tyskland: Turen og indkøbet
- Bilagstabel 3. Danskere over Øresund fra Sverige: Turen og indkøbet
- Bilagstabel 4. Danskere over Kattegat fra Sverige: Turen og indkøbet
- Bilagstabel 5. Danskere over Skagerrak fra Norge: Turen og indkøbet
- Bilagstabel 6. Danskere fra udlandet via lufthavne: Turen og indkøbet
- Bilagstabel 7. Tyskere hjemrejst via Østersøen: Turen og indkøbet
- Bilagstabel 8. Svenskere hjemrejst via Øresund: Turen og indkøbet
- Bilagstabel 9. Svenskere hjemrejst via Kattegat: Turen og indkøbet
- Bilagstabel 10. Nordmænd hjemrejst via Skagerrak: Turen og indkøbet
- Bilagstabel 11. Udlændinge udrejst af Danmark via lufthavne: Turen og indkøbet
- Bilagstabel 12. Skøn over beløb anvendt af danskere på grænsehandel, 2000/2001
- Bilagstabel 13. Skøn over mængden af benzin/diesel tanket af danske grænsepassanter på turen 2000/2001

- Bilagstabel 14. Skøn over beløb anvendt til udvalgte varegrupper af danskere på grænsehandel, 2000/2001
- Bilagstabel 15. Skøn over varemængder hjembragt af danskere på grænsehandel, 2000/2001
- Bilagstabel 16. Skøn over beløb anvendt af ikke-danskere på grænsehandel, 2000/2001
- Bilagstabel 17. Skøn over mængden af benzin/diesel tanket af ikke-danske grænse-passanter på turen, 2000/2001
- Bilagstabel 18. Skøn over beløb anvendt til udvalgte varegrupper af ikke-danskere på grænsehandel, 2000/2001
- Bilagstabel 19. Skøn over varemængder hjembragt af ikke-danskere på grænsehandel, 2000/2001

Bilagstabel 1. Danskere over landegrænsen, turen og indkøbet

I pct.	Passanter i personbiler ¹⁾						Passanter i bus
	0-25	25-50	50-125	125+V	125+Ø	Alle ²⁾	
Bopælens km-afstand fra grænsen							
Geografisk fordeling							
Procentfordeling	30,8	11,3	24,8	16,7	3,8	87,6	12
Uvægtet antal	214	74	216	157	36	698	45
Indkøb som turformål							
Indkøb, formål ukendt ³⁾	4,7	8	5,1	3,2	3	4,9	4
Kun indkøb	83,1	82	80,1	77,1	75	80,5	91
Indkøb og andet	5,8	7	14,4	15,9	19	11,0	4
Intet indkøb	6,4	3	0,5	3,8	3	3,6	0
I alt ³⁾	100	100	100	100	100	100	100
Turens varighed							
Under 1 døgn	93,3	92	88,9	84,7	81	89,5	100
1-3 døgn	0,0	0	1,9	5,1	6	1,7	0
Længere tid	0,6	3	3,7	3,8	8	2,7	0
Ubesvaret	6,1	5	5,6	6,4	6	6,0	0
I alt ³⁾	100	100	100	100	100	100	100
Turhyppighed							
En eller flere gange pr. uge	47,2	22	4,6	3,8	0	21,4	9

En eller flere gange pr. måned	38,1	50	21,3	12,1	6	28,4	18
En eller flere gange pr. år	12,6	23	63,9	72,6	61	42,0	56
Sjældnere	1,7	3	8,3	10,8	33	7,0	16
Ved ikke/ubesvaret	0,3	3	1,9	0,6	0	1,1	2
I alt ³⁾	100	100	100	100	100	100	100
Andel af indkøberne der købte:							
Øl	60,1	68	81,9	82,1	91	73,1	27
Bordvin	26,2	47	61,9	60,9	53	47,3	27
Hedvin	4,1	3	6,0	7,3	18	5,7	5
Spiritus	10,6	14	25,6	23,2	29	18,6	39
Sodavand	31,0	25	34,4	32,5	41	32,1	9
Cigaretter	27,0	22	21,9	20,5	21	23,3	48
Rulletobak	9,9	11	8,4	7,9	9	9,2	30
Cigaretpapir	1,6	7	4,2	4,0	3	3,6	5
Chokoladevarer	36,1	31	38,1	39,7	47	37,1	46
Fødevarer	13,3	17	8,4	6,0	3	10,4	0
Mandler/nødder	0,3	3	3,3	3,3	3	2,2	0
Andre dagligvarer	12,1	7	5,1	4,6	3	7,5	0
Radio/TV-aparater	0,0	3	0,0	0,0	0	0,4	0
Videobånd, cd'er etc	0,6	0	1,4	3,3	0	1,3	2
Hårde hvidevarer	1,0	0	1,4	0,7	0	0,9	0
Andre el-artikler	1,9	4	3,7	0,7	0	3,4	0
Kosmetik	2,5	0	2,3	2,0	3	2,1	2
Beklædning	1,6	1	1,4	0,7	0	1,3	7
Sko	0,3	1	0,0	0,0	0	0,3	0
Sportsudstyr	0,0	1	0,0	0,0	0	0,2	0
Fotoudstyr	0,0	0	0,5	0,0	0	0,1	0
Hobby/lejetøj	0,3	0	0,0	0,0	0	0,1	0

Koks	1,3	0	0,5	0,7	6	1,0	0
Gas	0,6	6	2,8	0,7	6	2,2	0
Byggemateriale	1,0	1	0,5	0,0	0	0,6	0
Gift	0,0	0	0,5	0,0	0	0,1	0
Andet	2,2	1	1,4	0,7	3	1,6	0
Antal indkøbere	199	72	215	151	35	672	45
Gennemsnitskøb							
pr. indkøber (DKK)	402	497	831	1143	1738	763	378

1. Ø og V henviser til øst og Vest for Storebælt

2. I totalen indgår en interviewet, hvor bopælen ikke kendes

3. Antal svar fremgår af "geografisk fordeling"

Bilagstabel 2. Danskere over Østersøen fra Tyskland, turen og indkøbet

I pct.						
Bopælens km.-afstand fra havnebyen	0-10	10-25	25-50	50-125	125+	Alle ¹⁾
Geografisk fordeling						
Procentfordeling	9	13,4	11,9	15,4	48,9	100
Uvægtet antal	91	129	114	170	599	1120
Indkøb som turformål						
Indkøb, formål ukendt ³⁾	57	59,1	61,6	36,6	22,9	37,7
Kun indkøb	38	36,9	33,3	54,2	65,2	53,4
Indkøb og andet	3	3,1	4,1	9,2	10,8	8,0
Intet indkøb	1	0,9	1,0	0,0	1,1	0,9
I alt ²⁾	100	100	100	100	100	100
Indkøbsprocent	96,6	96,9	95,9	90,8	89,1	92,7
Turens varighed						
Under 1 døgn	89	78,2	84,7	57,1	41,7	58,5
1-3 døgn	4	10,4	7,5	14,9	21,0	15,5
Længere tid	6	11,4	7,8	27,5	35,9	25,1

Ubesvaret	1	0,0	0,0	0,6	1,3	0,9
I alt ²⁾	100	100	100	100	100	100
Turhyppighed						
En eller flere gange pr. uge	26	7,8	6,4	2,7	2,5	6,9
En eller flere gange pr. måned	47	47,3	48,0	27,6	11,4	26,8
En eller flere gange pr. år	17	33,3	30,2	44,7	49,9	41,1
Sjældnere	4	6,7	7,9	18,3	28,3	19,1
Ved ikke/ubesvaret	5	4,9	7,5	6,6	7,9	7,2
I alt ²⁾	100	100	100	100	100	100
Andel af indkøberne der købte:						
Øl	54	54,9	59,3	66,4	54,9	57,3
Bordvin	39	39,9	40,8	49,7	28,9	36,3
Hedvin	5	15,6	14,8	26,8	13,7	15,4
Spiritus	32	45,2	36,0	41,5	47,6	43,1
Sodavand	29	28,2	32,1	30,6	33,8	31,7
Cigaretter	59	57,1	64,9	60,2	63,5	62,1
Rulletobak	47	35,6	44,6	25,1	11,2	24,1
Cigaretpapir	39	29,1	30,2	20,5	7,3	18,0
Chokoladevarer	61	59,0	56,9	52,7	48,0	52,5
Fødevarer	6	5,2	7,9	5,6	9,4	7,7
Mandler/nødder	5	8,1	9,7	7,3	7,2	7,6
Andre dagligvarer	11	7,8	8,3	7,7	5,4	6,8
Radio/TV-aparater	3	0,0	0,0	0,0	1,1	0,9
Videobånd, cd'er etc	14	12,9	8,7	10	8,9	10,4
Hårde hvidevarer	0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1
Andre el-artikler	2	0,3	1,5	2,4	1,8	1,7
Kosmetik	21	19,3	20,3	20,2	23,8	21,8
Beklædning	1	3,3	1,9	3,3	8,5	5,4

Sko	1	2,3	1,1	1,8	5,4	3,5
Sportsudstyr	1	1,9	2,5	1,2	0,2	0,9
Fotoudstyr	2	1,3	0,0	1,6	0,6	0,9
Edb-ustyr	1	0,0	0,0	0,0	0,9	0,5
Hbby/lejetøj	5	1,3	2,5	0,0	3,4	2,6
Gift	5	0,0	0,0	1,2	0,8	1,1
Hunde-/kattemad	4	1,3	2,2	1,8	1,0	1,9
Andet	6	5,8	0,8	4,1	3,3	3,6
Antal indkøbere	85	122	109	150	523	989
Gennemsnitskøb						
pr. indkøber (DKK)	526	417	576	662	610	571

1. I totalen indgår 17 interviewede, hvor bopælen ikke kendes.

2. Antal svar fremgår af "Geografisk fordeling".

Bilagstabel 3. Danskere over Øresund fra Sverige, turen og indkøbet

I pct.				
Bopælels km-afstand fra havnebyen/broen	0-10	10-25	25+	Alle ¹⁾
Geografisk fordeling				
Procent	49,4	20,2	30,0	100
Uvægtet antal	271	81	84	437
Indkøb som turformål				
Kun indkøb	8,2	7	4	6,6
Indkøb og andet	40,8	48	32	39,6
Ikke handlet	50,6	46	65	53,6
Ubesvaret	0,4	0	0	0,2
I alt	100	100	100	100
Antal	271	81	84	437
Indkøbsprocent	49,2	54,4	35,5	46,3
Opholdstid i Sverige				

Under et døgn	74,9	77	66	72,3
1-3 døgn	16,1	7	17	15
Længere tid	5,8	14	10	8,5
Ubesvaret	3,2	2	7	4,2
I alt	100	100	100	100
Antal	271	81	84	437
Andel af indkøberne der købte				
Øl	7,6	3	6	6,2
Bordvin	2,8	0	0	1,5
Spiritus/hedvin	0,4	3	3	1,7
Sodavand	19,0	3	17	14,6
Cigaretter	46,3	26	36	38,8
Rulletobak	6,5	1	0	3,6
Cigaretpapir	1,9	0	0	1,0
Chokoladevarer	18,7	25	19	20,2
Fødevarer	27,4	39	15	26,9
Andre dagligvarer	5,9	16	10	9,2
Radio/tv-apparater	0,4	0	0	0,2
Videobånd, cd'er etc.	1,5	3	3	2,3
Hårde hvidevarer	1,4	0	0	0,7
Andre el-artikler	6,2	3	3	4,7
Kosmetik	0,8	8	14	5,6
Beklædning	15,5	20	15	16,2
Sko	2,9	1	6	3,2
Sportsudstyr	3,0	0	1	1,8
Fotoudstyr	0,4	0	0	0,2
Edb-udstyr	0,4	0	0	0,2
Hobby/legetøj	4,0	1	3	3,0

Medicin	1,8	3	0	1,7
Boligudstyr	5,6	6	6	5,9
Autoreservedele	1,4	9	16	6,7
Andet	8,4	11	8	8,9
Antal indkøbere	124	36	38	198
Gennemsnitskøb				
pr. indkøber (DKK)	321	274	503	349

1. I totalen indgår en interviewet, hvor bopælen ikke kendes.

Bilagstabel 4. Danskere over Kattegat fra Sverige, turen og indkøbet

I pct.				
Bopædens km-afstand fra havnebyen	0-10	10-25	25+	Alle ¹⁾
Geografisk fordeling				
Procent	22,1	26,7	48,9	100
Antal	58	70	128	262
Indkøb som turformål				
Kun indkøb	3	4	0,8	2,3
Indkøb og andet	62	41	45,3	47,7
Ikke indkøbt	35	54	53,9	50,0
I alt	100	100	100	100
Antal	58	70	128	262
Turens varighed				
Under et døgn	33	30	13,3	21,8
1-3 døgn	26	41	46,1	39,3
Længere tid	41	29	40,6	38,2
Ubesvaret	0	0	0,0	0,8
I alt	100	100	100	100
Antal	58	70	128	262
Turhyppighed				
En eller flere gange pr. uge	2	4	3,9	3,8

En eller flere gange pr. måned	17	9	4,7	8,4
En eller flere gange pr. år	43	41	37,5	39,3
Sjældnere	24	27	38,3	31,7
Ved ikke ubesvaret	14	19	15,6	16,8
I alt	100	100	100	100
Antal	58	70	128	262
Andel af indkøbere der købte				
Øl	16	19	7	13,0
Bordvin	8	3	3	4,6
Hedvin	0	9	2	3,1
Sodavand	21	16	9	14,5
Spiritus	8	22	14	13,7
Cigaretter	29	25	24	26,0
Rulle-tobak	3	0	0	0,8
Chokoladevarer	66	69	58	62,6
Fødevarer	11	22	14	15,3
Mandler/nødder	3	3	3	3,1
Andre dagligvarer	5	16	5	8,4
Radio/tv-apparater	0	3	3	2,3
Videobånd, cd'ere etc.	8	9	0	4,6
Andre el-artikler	5	9	9	7,6
Kosmetik	29	38	25	29,0
Beklædning	11	25	10	14,5
Sko	18	9	7	10,7
Sportsudstyr	3	0	9	4,6
Fotoudstyr	3	3	0	1,5
Edb-udstyr	0	3	2	1,5
Hobby/legetøj	5	9	3	5,3

Andet	11	6	19	13,0
Antal indkøbere	38	32	59	131
Gennemsnitsindkøb				
Pr. indkøber (DKK)	326	690	1356	865
Pr. indkøber, uden stort indkøb (DKK)	326	690	548	542

1. I totalen indgår 6 interviewede, hvor bopælen ikke kendes.

Bilagstabel 5. Danskere over sagerrak fra Norge, turen og indkøbet

I pct.			
Bopædens km-afstand fra havnebyen	0-125	125+	Alle ¹⁾
Geografisk fordeling			
Procent	33,0	66,1	100
Uvægtet antal	38	76	115
Indkøb som turformål			
Indkøb og andet	87	74	78,3
Ikke handlet	13	26	21,7
I alt	100	100	100
Uvægtet antal	38	76	115
Turens varighed			
Under 1 døgn	8	1	3,3
1-3 døgn	61	32	40,9
Længere tid	32	65	54,0
Ubesvaret	0	3	1,7
I alt	100	100	100
Uvægtet antal	38	76	115
Turhyppighed			
En eller flere gange pr. uge	3	3	2,6
En eller flere gange pr. måned	5	9	7,8
En eller flere gange pr. år	53	37	41,7

Sjældnere	29	36	33,0
Ved ikke/ubesvaret	11	16	14,8
I alt	100	100	100
Uvægtet antal	38	76	115
Andel af indkøberne der købte:			
Øl	9	27	20
Bordvin	6	4	4
Hedvin	6	13	10
Spiritus	30	34	32
Sodavand	27	29	28
Cigaretter	49	52	51
Rulle-tobak	6	2	3
Cigaretpapir	0	2	1
Chokoladevarer	55	57	56
Fødevarer	16	17	17
Mandler/nødder	0	4	2
Andre dagligvarer	3	2	2
Videobånd, cd'ere etc.	0	2	1
Kosmetik	27	27	27
Hårde hvidevarer	3	0	1
Beklædning	3	13	9
Sko	3	4	3
Sportsudstyr	0	2	1
Hobby/legetøj	3	5	4
Andet	0	4	2
Antal indkøbere	33	56	90
Gennemsnitsindkøb			
Pr indkøber (DKK)	375	320	343

1. I totalen indgår en interviewet, hvor bopælen ikke kendes.

Bilagstabel 6. Danskere fra udlandet via lufthavne, turen og indkøbet

Pct.			
Lufthavn	Kastrup	Billund	Alle
Fordeling på lufthavne			
Procent	74,3	25,7	100
Uvægtet antal	594	113	707
Købt varer med hjem			
Ja	71,9	57,5	68,2
Nej	27,4	42,5	31,3
Ubesvaret	0,7	0,0	0,5
I alt	100	100	100
Uvægtet antal	594	113	707
Turens varighed			
Under 1 døgn	1,2	6,2	2,5
1-3 døgn	21,9	33,6	24,9
Længere tid	73,9	59,3	70,1
Ubesvaret	3,0	0,9	2,5
I alt	100	100	100
Uvægtet antal	594	113	707
Andel af indkøberne der købte			
Øl	0,7	0	0,6
Vin	2,6	2	2,4
Spiritus	64,5	48	60,8
Cigaretter	42,8	31	40,1
Anden tobak	0,5	2	0,7
Chokoladevarer	26,8	8	22,6
Fødevarer	1,2	0	0,9

Videobånd, cd'ere etc.	1,4	0	1,1
Kosmetik	42,5	26	38,9
Beklædning	6,1	22	9,4
Hobby/legetøj	0,7	5	1,6
Bøger/blade	1,2	3	1,6
Boligudstyr	0,9	5	1,7
lædervarer	0,5	2	0,7
Smykker	0,0	2	0,3
Souvenirs	0,5	8	2,0
Andet	1,6	5	2,3
Antal indkøbere	427	65	492
Gennemsnitsindkøb			
Pr. indkøber (DKK)	865	686	824

Bilagstabel 7. Tyskere hjemrejst via Østersøen, turen og indkøbet

Pct.				
Geografisk område ¹⁾	Nord	Midt	Syd	Alle ²⁾
Geografisk fordeling				
Procent	23,2	35,0	28,4	100
Uvægtet antal	97	170	125	453
Indkøb som turformål				
Indkøbt	20	25,1	23,5	25,2
Ikke indkøbt	63	58,5	69,5	61,2
Ubesvaret	17	16,4	7,0	13,7
I alt	100	100	100	100
Antal	97	170	125	453
Indkøbsprocent	24	30,1	25,3	29,1
Turens varighed				

Under 1 døgn	58	51,9	60,2	53,3
1-3 døgn	18	21,9	13,8	19,9
Længere tid	21	25,4	20,3	22,6
Ubesvaret	3	0,8	5,6	4,1
I alt	100	100	100	100
Uvægtet antal	97	170	125	453
Turhyppighed				
En eller flere gange pr. uge	2	0,0	0,9	0,7
En eller flere gange pr. måned	4	0,8	1,9	2,3
En eller flere gange pr. år	32	26,0	17,6	24,7
Sjældnere	40	49,0	53,1	47,9
Ved ikke/ubesvaret	22	24,2	26,4	24,5
I alt	100	100	100	100
Antal	97	170	125	453
Andel af indkøbene der købte ³⁾				
Øl				5,0
Bordvin				3,0
Hedvin				0,8
Spiritus				1,5
Sodavand				1,7
Tobak				9,8
Piber				0,4
Chokoladevarer				17,5
Fødevarer				14,5
Møbler				1,9
Radio/tv-apperater				1,0
Andre el-artikler				1,0
Fotoudstyr				2,6

Edb-udstyr				2,9
Kosmetik				17,7
Beklædning				23,5
Sko				7,3
Hobby/sport/lejetøj				21,7
Andet				12,4
Antal indkøbere				112
Gennemsnitsindkøb ³⁾				
Pr. indkøber (DKK)				813
Pr. indkøber, uden stort indkøb (DKK)				438

Nord: Schleswig-Holstein, Mecklenburg- Vorpommern og Hamburg

Midt: Niedersachsen, Bremen, Brandenburg, Berlin og Sachsen-Anhalt,

Syd: det øvrige Tyskland

I totalen indgår 61 interviewede, hvor bopælen ikke kendes.

For få indkøbere i hver gruppe til opdeling

Bilagstabel 8. Svenskere hjemrejst via Øresund, turen og indkøbet

Pct.					
Bopædens km-afstand til havnebyen	0-10	10-25	25-125	125+	Alle ¹⁾
Geografisk fordeling					
Procent	41,8	15,0	14,3	28,6	100
Uvægtet antal	587	186	114	212	1104
Indkøb som turformål					
Kun indkøb	16,2	16,7	14,9	14,4	15,5
Indkøb og andet	43,0	41,6	61,1	67,1	52,2
Ikke handlet	50,8	41,8	24,0	18,5	32,3
I alt	100	100	100	100	100
Uvægtet antal	587	186	114	212	1104
Opholdstid i Danmark					

Under et døgn	91,6	86,7	78,6	77,0	84,6
1-3 døgn	7,4	13,3	14,2	19,5	12,9
Længere tid	0,3	0,0	6,4	2,8	1,8
Ubesvaret	0,7	0,0	0,9	0,7	0,7
I alt	100	100	100	100	100
Uvægtet antal	587	186	114	212	1104
Andel af indkøbere der købte:					
Øl	33,0	50	70	63,6	51,7
Bordvin	37,7	44	64	58,3	49,8
Spiritus/hedvin	30,4	21	40	41,2	34,5
Sodavand	1,8	10	2	5,0	4,0
Cigaretter	27,7	11	16	12,3	18,4
Rulle-tobak	7,4	1	2	1,7	3,8
Cigaretpapir	0,2	0	0	0,0	0,1
Chokoladevarer	12,1	12	21	8,0	12,1
Fødevarer	23,4	26	45	19,6	25,8
Mandler/nødder	3,9	2	0	2,9	2,7
Andre dagligvarer	8,7	9	6	2,9	6,3
Radio/tv-apparater	0,2	1	0	0,0	0,2
Videobånd, cd'ere etc.	2,6	1	6	1,6	2,6
Hårde hvidevarer	0,0	0	0	2,7	0,9
Andre el-artikler	0,6	0	2	5,4	2,3
Kosmetik	3,7	6	8	4,7	5,1
Beklædning	8,9	21	18	12,2	12,9
Sko	3,4	8	11	1,6	4,6
Sportsudstyr	0,3	0	1	3,2	1,4
Edb-udstyr	0,0	0	1	0,0	0,2
Hobby/legetøj	2,6	6	3	4,8	3,8

Medicin	2,2	2	6	0,5	2,1
Boligudstyr	2,3	3	14	1,3	3,9
Autoreservedele	0,0	0	0	0,5	0,2
Andet	14,1	6	9	5,5	9,3
Antal indkøbere	296	95	77	151	620
Gennemsnitskøb					
Pr. person (DKK)	339	460	753	581	522

I totalen indgår 5 interviewede, hvor bopælen ikke kendes.

Bilagstabel 9. Svenskere hjemrejst via Kattegat, turen og indkøbet

Pct.				
Geografisk område ¹⁾	Västra Götaland	Syd og øst	Midt og nord	Alle ²⁾
Geografisk fordeling				
Procent	54,7	22,7	18,4	100
Antal	258	107	87	472
Indkøb som turformål				
Kun indkøb	7,8	3,7	1	5,5
Indkøb og andet	83,3	75,7	83	80,1
Ikke handlet	8,1	20,6	16	13,3
Ubesvarede	0,8	0,0	0	1,1
I alt ³⁾	100	100	100	100
Turens varighed				
Under 1 døgn	34,1	14,0	15	25,2
1-3 døgn	45,0	52,3	37	44,3
Længere tid	18,6	32,7	47	27,3
Ubesvaret	2,3	0,9	1	3,2
I alt ³⁾	100	100	100	100
Turhyppighed				

En eller flere gange pr. uge	3,1	0,9	1	2,8
En eller flere gange pr. måned	7,0	9,3	2	6,8
En eller flere gange pr. år	58,9	49,5	46	53,6
Sjældnere	26,4	33,6	39	29,7
Ved ikke /ubesvaret	4,7	6,5	12	7,2
I alt ³⁾	100	100	100	100
Andel af indkøberne der købte:				
Øl	75,9	74	77	75,1
Bordvin	61,2	51	60	58,2
Hedvin	30,4	28	41	31,3
Spiritus	46,4	47	48	46,9
Sodavand	13,1	18	21	15,6
Cigaretter	18,6	18	14	17,4
Rulle-tobak	0,4	1	0	0,5
Cigaretpapir	0,8	0	0	0,5
Chokoladevarer	39,7	39	37	38,9
Kødvarer	12,2	7	14	11,0
Andre fødevarer	16,9	20	18	17,1
Mandler/nødder	3,0	5	4	3,7
Andre dagligvarer	7,2	5	10	6,8
Radio/tv-apparater	0,0	1	0	0,2
Videobånd, cd'ere etc.	1,3	0	0	0,7
Kosmetik	25,3	22	25	24,9
Beklædning	15,6	18	12	15,9
Sko	2,5	4	6	3,2
Sportsudstyr	1,3	5	3	2,2
Edb-udstyr	0,0	0	1	0,2
Hobby/legetøj	5,1	7	6	5,4

Boligudstyr	2,5	2	3	2,9
Autodele	0,4	0	1	0,5
Andet	2,5	6	3	3,2
Antal indkøbere	235	85	73	404
Gennemsnitsindkøb				
Pr. indkøber (DKK)	499	647	429	489

syd og øst: Stockholms, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Gotalnds, Blekinge, Skåne og Hallands len.

Midt og nord: Øvrige len

I totalen indgår 20 interviewede, hvor bopælen ikke kendes

Antal svar fremgår af "geografisk fordeling"

Bilagstabel 10. Nordmænd hjemrejst via Skagerrak, turen og indkøbet

Pct.				
Geografisk område ¹⁾	Syd-øst	Syd-vest	Øvrige	Alle ²⁾
Geografisk fordeling				
Procent	28,5	47,9	21,1	100
Uvægtet antal	63	229	70	359
Indkøb som turformål				
Kun indkøb	1	16,0	0	8,8
Indkøb og andet	90	73,7	91	82,1
Ikke handlet	9	5,9	8	7,6
Ubesvarede	0	4,4	1	1,5
I alt ³⁾	100	100	100	100
Turens varighed				
Under 1 døgn	7	44,1	3	23,8
1-3 døgn	24	31,0	26	27,9
Længere tid	69	21,1	70	46,5
Ubesvaret	0	3,8	1	1,9

I alt ³⁾	100	100	100	100
Turhyppighed				
En eller flere gange pr. uge	3	2,1	0	1,8
En eller flere gange pr. måned	20	17,7	5	15,6
En eller flere gange pr. år	67	61,9	49	60,7
Sjældnere	9	8,9	36	15,8
Ved ikke /ubesvaret	2	9,4	9	6,1
I alt ³⁾	100	100	100	100
Andel af indkøberne der købte:				
Øl	50	43,2	42	44,3
Bordvin	55	46,8	35	47,3
Hedvin	19	21,2	28	21,7
Spiritus	54	51,6	56	53,6
Sodavand	32	20,3	11	21,9
Cigaretter	55	47,3	50	49,8
Rulle-tobak	15	36,0	32	28,7
Cigaretpapir	10	21,8	17	16,9
Chokoladevarer	43	58,7	62	54,9
Kødvarer	60	63,7	38	56,4
Andre fødevarer	29	27,0	18	25,4
Mandler/nødder	9	7,7	12	8,9
Andre dagligvarer	27	26,2	13	23,0
Radio/tv-apparater	2	0,5	0,	0,8
Videobånd, cd'ere etc.	9	3,2	3	4,7
Hårde hvidevarer	0	0,5	0	0,2
Andre el-artikler	2	0,0	0	0,6
Kosmetik	27	31,6	23	27,8

Beklædning	27	14,5	20	18,8
Sko	10	3,2	4	5,2
Sportsudstyr	5	1,4	7	3,5
Fotoudstyr	4	0,0	1	1,4
Edb-udstyr	2	0,0	0	0,6
Hobby/legetøj	15	7,7	8	9,7
Gift	0	0,9	2	0,9
Andet	4	1,8	0	2,1
Antal indkøbere	57	205	64	332
Gennemsnitsindkøb				
Pr. indkøber (DKK)	645	629	725	646

Syd-øst: Fylkerne Oslo, Akershus, Østfold og Vestfold.

Syd-vest: Fylkerne Telemark, Vestagder og Austagder.

I totalen indgår 7 interviewede, hvor bopælen ikke kendes.

Antal svar fremgår af "geografisk fordeling".

Bilagstabel 11. Udlændinge udrejst af Danmark via lufthavne, turen og indkøbet

Pct.	Hjemsted		Besøg eller transit		Alle ¹⁾	
	Sverige/ Finland	Øvrige Eu- lande	Andre lande	Besøgt Danmark		
Grafisk fordeling						
Procent	24,7	40,4	34,9	40,2	50,8	100
Uvægtet antal	240	383	335	378	493	958
Købt varer med hjem?						
Ja	44,4	41,8	54,2	60,9	33,8	46,7
Nej	55,6	58,2	45,8	39,1	66,2	53,3
I alt	100	100	100	100	100	100
Uvægtet antal	240	383	335	378	493	958
Opholdstid i Danmark						

Under 1 døgn	68,9	47,9	60,8	12,7	100,0	57,6
1-3 døgn	7,5	27,9	15,0	45,3	0,0	18,3
Længere tid	5,0	21,9	16,6	39,4	0,0	15,8
Ubesvaret	18,7	2,3	7,6	2,6	0,0	8,2
I alt	100	100	100	100	100	100
Uvægtet antal	240	383	335	378	493	958
Andel af indkøberne der købte:						
Øl	0,0	0,6	2,2	0,4	2,4	1,1
Vin	3,7	0,6	1,6	1,7	2,4	1,8
Spiritus	37,6	14,0	45,9	27,9	36,3	32,8
Cigaretter	11,6	9,9	33,1	15,5	22,9	19,8
Anden tobak	0,9	0,0	1,1	0,0	1,2	0,7
Chokoladevarer	44,3	42,9	43,5	49,8	35,7	43,5
Fødevarer	4,7	9,0	4,3	7,0	6,6	6,1
Videobånd, cd'er etc.	0,0	2,3	1,5	2,4	0,6	1,5
Kosmetik	39,5	23,2	37,1	29,4	33,1	32,9
Beklædning	5,6	14,3	6,0	13,6	3,6	8,9
Hobby/legetøj	2,6	9,5	3,8	7,0	3,6	5,6
Bøger/blade	2,8	7,9	4,3	5,0	6,6	5,3
Boligudstyr	0,0	5,5	0,5	3,8	0,6	2,2
Lædervarer	0,0	0,0	0,5	0,4	0,0	0,2
Smykker	0,0	0,0	1,1	0,8	0,0	0,4
Souvenirs	0,0	4,9	2,7	4,6	1,2	2,9
Andet	1,9	4,9	1,6	4,2	1,8	2,9
Antal indkøbere	106	157	181	228	167	444
Gennemsnitsindkøb						
Pr. indkøber (DKK)	268	457	431	431	369	401

I totalen indgår 87 interview, hvor der ikke er svaret på, om vedkommende har besøgt Danmark eller rejser transit gennem landet.

Bilagstabel 12. Skøn over beløb anvendt af danskere på grænsehandel, 2000/2001

	Antal køretøjer (*1000)	Antal passanter (*1000)	Indkøbs procent	Antal indkøbere	Gms. Indkøb (DKK)	Samlet indkøb pr. år. (Mio. DKK)
Fra Tyskland						
Landegrænsen i bil	3.415	6.831	96,4	6.587	763	5.025
Landegrænsen i bus	28	971	100,0	971	378	367
Landegrænsen i alt						5.392
Østersøen & via Havneby		1.479	92,7	1.371	571	783
Fra Tyskland i alt						6.175
Fra Sverige						
Øresund		3.900	46,3	1.807	349	631
Lange ruter ¹⁾		564	50,0	282	865	244
Fra Sverige i alt						875
Fra Norge		656	78,3	513	343	176
Via lufthavne		3.223	68,5	2.209	824	1.821

Inklusive et stort indkøb. Hvis dette holdes udenfor, er gennemsnitsbeløbet 542kr. og totalen på 153 millioner kr.

Bilagstabel 13. skøn over mængden af benzin/diesel tanket af danske grænsepassanter på turen

I pct.	Tanket i naboland		Tanket i hjemland		Tanket flere steder	Ikke tanket	I alt
	Ved grænsen	Længere inde	Ved grænsen	Længere inde			
Fra Tyskland via landegrænsen							
Andel af stikprøven	7,0	3,9	0,6	0,9	1,0	86,6	100
Gennemsnitsmængde (liter)	35	66	33	38	83		49
Samlet indkøb (mill. Liter)	8,4	8,8	0,7	1,2	2,8		22,6
Heraf tanket i nabolandet ¹⁾	18,6						
Fra Tyskland via Østersøen & Havneby							
Andel af stikprøven	4,4	12,1	3,3	7,7	2,8	69,7	100

Gennemsnitsmængde (liter)	52	84	39	37	154		68
Samlet indkøb (mill. Liter)	1,2	5,3	0,7	1,5	2,2		10,7
Heraf tanket i nabolandet ¹⁾	7,6						
Fra Sverige via Øresund							
Andel af stikprøven	1,4	8,8	4,5	3,2	1,0	81,1	100
Gennemsnitsmængde (liter)	40	44	31	59	73		45
Samlet indkøb (mill. Liter)	0,8	5,7	2,1	2,8	1,1		12,7
Heraf tanket i nabolandet ¹⁾	7,1						
Lange ruter fra Sverige							
Andel af stikprøven	3,1	19,8	7,8	10,1	2,3	56,9	100
Gennemsnitsmængde (liter)	77	62	144	63	150		74
Samlet indkøb (mill. Liter)	0,6	3,0	2,8	1,6	0,8		7,9
Heraf tanket i nabolandet ¹⁾	4,0						
Fra Norge via Skagerrak							
Andel af stikprøven	3,6	16,1	9,8	13,4	3,6	53,5	100
Gennemsnitsmængde (liter)	29	50	46	45	40		46
Samlet indkøb (mill. Liter)	0,3	2,3	1,3	1,8	0,4		6,2
Heraf tanket i nabolandet ¹⁾	2,9						

1. Summen af benzin/diesel tanket i nabolandet og halvdelen af benzin/diesel tanket flere steder.

Bilagstabel 14. Skøn over beløb anvendt til udvalgte varegrupper af danskere på grænsehandel, 2000/2001

	Andel købt varen	Gennemsnitligt indkøb (DKK)	Samlet indkøb pr. år (mill. DKK)
Øl			
Landegrænsen i bil	73,1	267	1.286
Østersøen & via Havneby	57,3	374	215
Lange ruter fra Sverige	13	86	3
Ruter fra Norge	20	45	5
Bordvin			

Østersøen & via Havneby	36,3	164	81
Hedvin			
Østersøen & via Havneby	15,4	93	20
Spiritus			
Østersøen & via Havneby	43,1	83	49
Lange ruter fra Sverige	13,7	133	5
Ruter fra Norge	32,2	150	25
Via lufthavne	62,2	183	252
Chokoladevarer			
Landegrænsen i bil	37,1	74	180
Østersøen & via Havneby	52,5	119	86
Øresund	20,2	35	13
Lange ruter fra Sverige	62,6	33	6
Ruter fra Norge	55,6	65	18
Fødevarer			
Landegrænsen i bil	10,4	312	214
Østersøen & via Havneby	7,7	149	16
Øresund	26,9	130	63
Lange ruter fra Sverige	15,3	98	4
Ruter fra Norge	16,7	86	7
Andre dagligvarer			
Østersøen & via Havneby	6,8	290	27
Kosmetik			
Østersøen & via Havneby	21,8	135	40
Lange ruter fra Sverige	29	143	12
Ruter fra Norge	26,7	156	21
Via lufthavne	40,3	408	363
Beklædning			

Østersøen & via Havneby	5,4	429	32
Øresund	16,2	347	102
Lange ruter fra Sverige	14,5	463	19
Sko			
Lange ruter fra Sverige	10,7	189	6
Videobånd, cd'er etc.			
Østersøen & via Havneby	10,4	102	15

Bilagstabel 15. skøn over varemængder hjembragt af danskere på grænsehandel, 2000/2001

	Andel købt varen	Gennemsnitligt indkøb (liter/pk.)	Samlet indkøb pr år (tusinde liter/pk.)
Øl			
Landegrænsen i bil	73,1	43,5	209.552
Landegrænsen i bus	27,3	30,7	8.149
Østersøen & via Havneby	57,3	26,8	21.088
Lange ruter fra Sverige	13,0	7,3	267
Ruter fra Norge	20,0	1,7	178
Bordvin			
Landegrænsen i bil	47,3	14,4	44.851
Landegrænsen i bus	27,3	15,6	4.135
Østersøen & via havneby	36,3	5,2	2.607
Hedvin			
Østersøen & via havneby	15,4	1,9	406
Spiritus			
Landegrænsen i bil	18,6	1,5	1.771
Landegrænsen i bus	38,6	1,4	541
Østersøen & via Havneby	43,1	0,8	475
Lange ruter fra Sverige	13,7	1,1	40

Ruter fra Norge	32,2	1,3	218
Via lufthavne	62,2	1,0	1.418
Sodavand			
Landegrænsen i bil	32,1	21,2	44.740
Landegrænsen i bus	9,1	5,5	483
Østersøen & via Havneby	31,7	8,5	3.701
Øresund	14,6	3,7	984
Lange ruter fra Sverige	14,5	1,7	68
Ruter fra Norge	28,1	1,4	195
Cigaretter			
Landegrænsen i bil	23,3	5,6	8.597
Landegrænsen i bus	47,7	7,9	3.679
Østersøen & via Havneby	62,1	4,7	3.959
Øresund	38,8	1,7	1.188
Lange ruter fra Sverige	26,0	3,1	228
Ruter fra Norge	51,1	9,4	2476
Via lufthavne	41,1	13,5	12.220

Bilagstabel 16. Skøn over beløb anvendt af ikke-danskere på grænsehandel, 2000-2001

	Antal køretøjer ('1000)	Antal passanter ('1000)	Indkøbsprocent	Antal indkøbere	Gms. Indkøb (DKK)	Samlet indkøb pr. år. (Mio. DKK)
Fra Tyskland						
Landegrænsen i bil ¹⁾	2.905	5.229	46,4	2.426	898	2.179
Landegrænsen i bus ¹⁾	10	367	36,2	133	393	52
Østersøen & via Havneby ²⁾		1.284	29,1	374	813	304
Mod Tyskland i alt						2.535
Fra Sverige						
Øresund		9.100	67,7	6.164	522	3.220

Lange ruter		1.127	86,5	975	489	477
Mod Sverige i alt					3.696	
Fra Norge		1.312	92,4	1.212	646	783
Via lufthavne						
Personer der besøgte Danmark		1.580	60,9	962	431	415
Personer i transit		1.995	33,8	673	369	248
Via lufthavne ³⁾		3.928	46,7	1.836	401	737

1. Indkøbsprocent og gennemsnitsbeløb er overført fra 2000-undersøgelsen

2. Inklusive et stort indkøb. Hvis dette holdes udenfor, er gennemsnitsindkøbet på 434 kr. og totalen på 164 millioner kr.

3. Inklusive de, der ikke kunne placeres som besøgende eller transit-rejsende.

Bilagstabel 17. Skøn over mængden af benzin/diesel tanket af ikke-danske grænsepassanter på turen, 2000/2001

	Tanket i naboland		Tanket i hjemland		Tanket flere steder	Ikke tanket	I alt
	Ved grænsen	Længere inde	Ved grænsen	Længere inde			
Tyskere over Østersøen							
Andel af stikprøven	4,5	16,0	15,7	9,3	0,7	53,8	100
Gennemsnitsmængde (liter)	50	60	49	68	66		57
Samlet indkøb (millioner liter)	1,1	4,6	3,7	3,1	0,2		12,7
Heraf tanket i nabolandet ¹⁾	5,8						
Svenskere over Øresund							
Andel af stikprøven	1,8	4,3	2,3	4,9	0,3	86,4	100
Gennemsnitsmængde (liter)	31	55	58	48	230		54
Samlet indkøb (millioner liter)	1,7	7,4	4,1	7,3	2,1		22,7
Heraf tanket i nabolandet ¹⁾	10,2						
Svenskere over Kattegat							
Andel af stikprøven	3,5	15,3	4,9	7,1	2,5	66,7	100
Gennemsnitsmængde (liter)	56	63	57	59	84		62
Samlet indkøb (millioner liter)	0,8	3,8	1,1	1,6	0,8		8,0

Heraf tanket i nabolandet ¹⁾	5,0						
Nordmænd over Skagerrak							
Andel af stikprøven	5,7	19,6	0,2	1,2	4,4	68,9	100
Gennemsnitsmængde (liter)	59	88	933	34	170		97
Samlet indkøb (millioner liter)	1,7	8,7	0,9	0,2	3,8		15,3
Heraf tanket i nabolandet ¹⁾	12,3						

1. summen af benzin/diesel tanket i nabolandet og halvdelen af benzin/diesel tanket flere steder.

Bilagstabel 18. Skøn over beløb anvendt til udvalgte varegrupper af ikke-danskere på grænsehandel, 2000/2001

	Andel købt varen (pct.)	Gennemsnitligt indkøb (DKK)	Samlet indkøb pr. år (millioner DKK)
Øl			
Svenskere over Øresund	51,7	111	355
Svenskere over Kattegat	75,1	98	72
Nordmænd over Skagerrak	44,3	62	33
Bordvin			
Svenskere over Øresund	49,8	176	541
Svenskere over Kattegat	58,2	173	98
Nordmænd over Skagerrak	47,3	76	44
Spiritus ²⁾			
Svenskere over Kattegat	46,9	124	57
Nordmænd over Skagerrak	53,6	169	110
Personer der besøgte Danmark	28,9	112	31
Personer i transit	36,3	196	48
Via lufthavne i alt ¹⁾	33,5	156	96
Hedvin ²⁾			
Svenskere over Kattegat	31,3	74	22
Nordmænd over Skagerrak	21,7	58	15
Spiritus/hedvin ²⁾			

Svenskere over Øresund	34,5	122	259
Chokoladevarer			
Svenskere over Øresund	12,1	28	21
Svenskere over Kattegat	38,9	57	21
Nordmænd over Skagerrak	54,9	85	57
Kødvarer			
Svenskere over Kattegat	11,0	117	13
Nordmænd over Skagerrak	56,4	134	91
Fødevarer			
Svenskere over Øresund	25,8	93	149
Svenskere over Kattegat	17,1	67	11
Nordmænd over Skagerrak	25,4	104	32
Andre dagligvarer			
Svenskere over Øresund	6,3	94	37
Nordmænd over Skagerrak	23,0	139	39
Kosmetik			
Tyskere over Østersøen el. Havneby	17,7	141	9
Svenskere over Øresund	5,1	111	35
Svenskere over Kattegat	24,9	105	25
Nordmænd over Skagerrak	27,8	147	50
Personer der besøgte Danmark	28,9	212	59
Personer i transit	33,1	314	70
Via lufthavne i alt ¹⁾	32,8	256	154
Beklædning			
Tyskere over Østersøen el. Havneby	23,5	557	49
Svenskere over Øresund	12,9	397	316
Svenskere over Kattegat	15,9	203	31
Nordmænd over Skagerrak	18,8	365	83

Hobby-/sportsartikler			
Tyskere over Østersøen el. havneby	21,7	268	22

1. Inklusive de, der ikke kunne placeres som besøgende eller transit-rejsende.

2. På spørgeskemaet der blev brugt på Øresund var spiritus og hedvin slået sammen.

Bilagstabel 19. Skøn over varemængder hjembragt af ikke-danskere på grænsehandel

	Andel købt varen (pct.)	Gennemsnitligt indkøb (DKK)	Samlet indkøb pr. år (millioner DKK)
Øl			
Svenskere over Øresund	51,7	9,0	28.757
Svenskere over Kattegat	75,1	7,5	5.489
Nordmænd over Skagerrak	44,3	4,9	2.607
Bordvin			
Svenskere over Øresund	49,8	4,5	13.847
Svenskere over Kattegat	58,2	4,1	2.331
Nordmænd over Skagerrak	47,3	1,4	787
Hedvin ²⁾			
Svenskere over Kattegat	31,3	2,2	660
Nordmænd over Skagerrak	21,7	0,8	197
Spirit ²⁾			
Svenskere over Kattegat	46,9	0,8	343
Nordmænd over Skagerrak	53,6	0,8	517
Personer der besøgte Danmark	28,9	1,0	283
Personer i transit	36,3	1,4	343
Via lufthavne i alt ¹⁾	33,5	1,3	773
Spirit/hedvin ²⁾			
Svenskere over Øresund	34,5	1,2	2.602
Cigaretter			
Svenskere over Øresund	18,4	1,7	1.975

Svenskere over Kattegat	17,4	3,1	518
Nordmænd over Skagerrak	49,8	6,9	4.147
Personer der besøgte Danmark	14,7	5,7	803
Personer i transit	22,9	7,4	1.146
Via lufthavne i alt ¹⁾	19,5	6,9	2.465
Sodavand			
Svenskere over Kattegat	15,6	0,7	107
Nordmænd over Skagerrak	21,9	5,5	1.470

1. Inklusive de, der ikke kunne placeres som besøgende eller transit-rejsende.
2. På spørgeskemaet er blev brugt på Øresund var spiritus og hedvin slået sammen.

BILAG III.2. Anvendte metoder af Institut for grænseregionsforskning

Materiale fra Institut for Grænseregionsforskning

Institut for Grænseregionsforskningens metode bliver beskrevet i det følgende. For yderligere information henvises til "Grænsehandel foråret 2001 – efter Øresundsbroen og Schengen" ved Susanne Bygvrå

B.1. Undersøgelsens formål og design

Undersøgelsens hovedformål er at afdække størrelse og sammensætning af grænsehandelen over Danmarks grænser mod udlandet. Mere konkret skulle undersøgelsen omfatte følgende dele:

- Danskere og tyskere, der rejste mellem de to lande via landgrænsen eller Østersøen
- Danskere og svenskere, der rejste mellem de to lande via Øresund eller en af ruterne over Kattegat
- Danskere og nordmænd, der rejste mellem de to lande via ruter over Skagerrak
- Danskere, der rejste hjem fra udlandet med fly, og udlændinge, der rejste fra Danmark med fly.

For at skaffe de nødvendige informationer om grænsehandelen er der gennemført interview med rejsende i forbindelse med, at de har krydset en af de nævnte grænser. Denne metode er for *de egentlige indkøbsrejsende* blevet betragtet som den mest pålidelige, da de på den måde er blevet kontaktet umiddelbart efter, de har handlet, hvorfor indkøbet er i frisk erindring. For andre rejsende kan der være gået længere tid mellem et eventuelt indkøb og interviewet ([\[1\]](#)).

Inden for hver gruppe skulle der tilstræbes en stikprøve på 1000, dog kun 500 på hver af grupperne på Kattegat og Skagerrak. Det er i alle tilfælde tilstræbt, at stikprøverne ved de enkelte grænseovergange skulle være repræsentative for indkøbsadfærden i den periode, undersøgelsen er foretaget i. Af samme grund er perioden fra ultimo april til medio juni valgt som undersøgelsestidspunkt, da denne periode er uden større påvirkninger fra højtider og ferier. Derudover er interviewplanerne opstillet, så de dækker forskellige tider på døgnet og ugen. I den enkelte interviewblok har interviewerens bestræbt sig på at udvælge respondenterne tilfældigt. I perioder med meget lille trafik og skibsafgange med kun få passagerer har valgmulighederne naturligvis været mindre. Generelt er der dog ingen grund til at antage, at de interviewede ikke er repræsentative for de rejsende de enkelte steder. Populationen, hvorfra stikprøverne er trukket, er samtlige ture over grænserne. I præsentationen af resultaterne bruges begrebet *grænsepassant* som synonym for *tur*, selv om den enkelte respondent over året kan stå for én eller flere ture.

B.2. Dataindsamling ved landgrænsen

Det har i mange år været muligt for danskere og tyskere at passere landgrænsen over syv grænseovergange ([\[2\]](#)). I instituttets hidtidige grænsehandelsundersøgelser ved landgrænsen er køretøjer med hjælp fra politiet/Bundesgrenzschutz blev stoppet, efter at de havde passeret grænsekontrollen på vej ind i deres eget land. Hvis man indvilligede i at deltage i et interview, blev bilen sendt videre til en interviewer, der stod få meter efter grænsen. Generelt set har der ikke været problemer med at få et tilstrækkeligt antal interview på den måde, og frafaldsprocenten vurderes som lille.

Efter Danmarks indtræden i Schengen-samarbejdet kan landgrænsen passeres flere steder, og der er ikke længere fast kontrol ved grænsen. Det har betydet, at der i den seneste undersøgelse har måttet interviewes i forbindelse med de kontroller, som det danske politi og toldvæsen udførte nord for grænsen. Det har dels betydet, at der kun er blevet interviewet ved de tre østlige grænseovergange og dels, at det er usikkert, hvorvidt myndighederne især har udvalgt køretøjer, som de gerne ville i kontakt med. Da denne gruppe næppe er repræsentativ for den samlede trafik, kan det betyde en skævhed i det indsamlede materiale. Det viste sig svært at få tilstrækkeligt mange interview, hvorfor interviewperioden blev forlænget med 3 uger. Alligevel blev der kun opnået 743 brugbare interview (se tabel B.1). I modsætning til de seneste mange undersøgelser blev der denne gang også interviewet passagerer i busser.

Da de tyske myndigheder ikke foretog kontroller på undersøgelsestidspunktet, blev der gjort forsøg på at stoppe også de tyske biler på den danske side. Da der ikke kunne gennemføres interview på det tidspunkt,

da de pågældende først var på vej ind i Danmark, skulle der udleveres spørgeskemaer og svarkuverter til disse rejsende. Det viste sig hurtigt umuligt at få et brugbart materiale ad denne vej. Dels blev der stoppet meget få tyske køretøjer, og dels var der i disse ingen interesse i at deltage i undersøgelsen. Selv om der blev udleveret et antal spørgeskemaer, kom der ingen retur.

Tidligere undersøgelser har vist, at der er forskel på de enkelte grænseovergange med hensyn til, hvor folk kommer fra og dermed på deres grænsehandelsadfærd. Derfor er datamaterialet normalt blevet eftervægtet, så fordelingen på grænseovergange svarede til den faktiske trafik i undersøgelsesmåneden. I denne undersøgelse har det været nødvendigt at gå en omvej for at foretage den nødvendige eftervægtning. Det skyldes dels, at der ikke er blevet interviewet ved alle overgange, og dels at ikke alle har angivet den benyttede overgang. Sidstnævnte kan skyldes, at der ikke kun er interviewet ved selve grænsen, men også lidt længere inde i landet, hvad der ikke var taget hensyn til i formuleringen af spørgeskemaet. Alt i alt betyder det, at det ikke har været muligt at opdele datamaterialet præcist på overgange. Den normale procedure med vægtning efter faktisk trafik på overgangene måtte derfor fraviges, og i stedet måtte der vægtes, således at der blev opnået en rimelig fordeling på afstande og dermed på adfærd.

Erfaringer fra 2000-undersøgelsen viser, at adfærden i øst og vest i det store og hele var den samme, når der tages hensyn til afstanden. Den eneste markante forskel var, at de, der krydsede grænsen i vest og boede mindre end 10 km væk, ikke lignede den tilsvarende gruppe i øst, men nærmere dem fra 10-25 km. En sammenligning af undersøgelserne fra 2000 og 2001 viser endvidere, at der ikke var signifikante forskelle mellem afstandsfordelingerne for Padborg og Kruså i de to undersøgelser. Som en konsekvens af disse forhold benyttes følgende procedure til eftervægtning af stikprøven: På basis af afstandsfordelingen i den vestlige 2000-stikprøve og den østlige 2001-stikprøve opdeles passanterne i seks afstandsgrupper, nemlig: Biler-øst (0-10 km), biler (0-25 km), biler (25-50 km), biler (50-125 km), biler (125 km +) og busser. Trafikken for 2. halvår 2000 og 1. halvår 2001 (oplysninger fra Sønderjyllands Amt og Vejdirektoratet) fordeles på disse seks grupper, og stikprøven eftervægtes, således at stikprøven bliver dækkende for alle danske passanter over landgrænsen.

B.3. Dataindsamling ved søgrænserne

Undersøgelser af grænsehandelen via søgrænserne indgik første gang systematisk i instituttets undersøgelse i 2000. Det blev dengang vurderet, at der ikke kunne gennemføres interview med færgepassagerer på samme måde som ved landgrænsen. Det ville ikke være muligt at stoppe mere end 1-2 potentielle respondenter i forbindelse med, at køretøjer og passagerer forlader færgen. Interview om bord har den ulempe, at nogle først handler sent på turen, hvorfor interviewere vil have svært ved at udnytte tiden om bord. Ved kun at vælge passagerer, som åbenlyst har handlet, indføres en skævhed i undersøgelsen, idet det ikke vil være muligt at få belyst, hvor stor en del af passagererne, der handler på turen. Denne information er væsentlig for en korrekt opregning af stikprøveresultaterne.

I 2000-undersøgelsen blev det for at komme uden om dette problem besluttet i stedet at kontakte passagerer om bord med henblik på at lave en aftale om et telefonisk interview et par dage senere. Ved den første kontakt skulle der indsamles enkelte oplysninger, herunder de pågældendes postnumre. Det viste sig, at mange ikke var villige til at udlevere deres telefonnummer, mens andre oplyste et forkert nummer. Hertil kom, at det viste sig svært fra Aabenraa at styre et stort antal løstansatte interviewere på færger andre steder i landet. Alt i alt blev resultatet relativt få positive kontakter, der senere kunne udmøntes i gennemførte interview. Det blev i den nye undersøgelse valgt i stedet at uddele spørgeskemaer til passanterne. De udfyldte skemaer kunne enten afleveres til en interviewer på stedet eller returneres i en udleveret svarkuvert. For at sikre en bedre styring af interviewerne blev der indgået en kontrakt med Junior Consult, Århus, der stod for den praktiske del af indsamlingen. Det viste sig at være en hensigtsmæssig disposition.

Danskere og svenskere, der rejste mellem de to lande, blev på Øresund interviewet på såvel de fem skibsruter som i tog og på motorvejen over den faste forbindelse, mens der på Kattegat blev interviewet på forbindelsen mellem Frederikshavn og Göteborg. Tilsvarende blev danske og norske rejsende interviewet på ruterne Frederikshavn-Oslo og Hirtshals-Kristiansand. Endelig blev danske og tyske rejsende over Østersøen interviewet på ruterne Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock. De ruter, hvorpå der er interviewet, og antallet af brugbare besvarelser fremgår af tabel B.1. At der ved alle grænser var stor overvægt af enten danske eller udenlandske besvarelser, hænger sammen med nationalitetsfordelingen af passanter de enkelte steder. Således passeres Østersøen af markant flere danskere end tyskere, mens svenskere og nordmænd er i overtal på færgeruterne til deres respektive lande sammenholdt med antallet af danskere.

Som ved landgrænsen er også det indsamlede datamateriale fra søgrænserne forsøgt gjort repræsentative gennem eftervægtning de steder, hvor der kunne konstateres skævheder. Da der ikke er interviewet på samtlige ruter de pågældendes steder, må grænsehandelen nogle steder skønnes på basis af stikprøver, der kun dækker en del af den pågældende grænse. Det betyder fx, at resultaterne fra Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock bruges til at skønne over den samlede grænsehandel mellem Danmark og Tyskland ad søvejen. Hvor stikprøverne er tilstræbt repræsentative for de valgte ruter, må det forventes, at de kun dårligere dækker en anden rute som fx Havneby-List. Samme problemstilling gør sig gældende for flere af de andre grænser, og kun ved Øresund er samtlige relevante overgange/ruter med i undersøgelsen.

Tabel B.1. Oversigt over interviewsteder og –perioder samt stikprøvestørrelser

Sted	Periode	Nationalitet	Gennemførte interviews
Landgrænsen	17.-30. april/1.-21. juni	Danskere	743
		Tyskere	0
Østersøen	1.-7. maj	Danskere	1061
		Tyskere	453
Øresund	18.-24. april	Danskere	437
		Svenskere	1004
Kattegat	17.-23. april	Danskere	262
		Svenskere	472
Skagerrak	17.-23. april	Danskere	115
		Nordmænd	359
Lufthavne	25. april-2. maj/7.-9. maj	Danskere	707
		Udlændinge	958
		Heraf: Besøgt Danmark	(378)
		Transit	(493)

B.4. Dataindsamling i lufthavne

På forhånd var proceduren mest usikker for den del af undersøgelsen, der skulle foregå i lufthavnen. I 2000-undersøgelsen var det ved interviewene i Kastrup Lufthavn intentionen, at udlændinge skulle interviewes på stedet, mens danskere skulle kontaktes med henblik på senere telefonisk interview. Det viste sig, at danske passagerer ikke var interesserede i at deltage i senere interview, men at der var god tid til interview på stedet. De udenlandske passagerer blev efterfølgende delt i to grupper: De, der havde været i Danmark, og transitpassagerer, der kun mellemlandede i en dansk lufthavn.

I den nye undersøgelse blev dataindsamlingen udvidet til også at omfatte Billund Lufthavn, hvor der især er relativt mange danske charterrejsende. Da ikke alle udlændinge i 2001-undersøgelsen har svaret på, om de havde været i Danmark eller kun opholdt sig i lufthavnen som transit-rejsende, er det også i denne undersøgelse valgt at forudsætte, at stikprøven er repræsentativ m.h.t. de rejsendes fordeling på nationaliteter og besøgende respektivt transit-rejsende. Det betyder, at stikprøverne ikke er eftervægtet efter disse grupper. Da trafikens sammensætning er forskellig mellem Kastrup og de øvrige lufthavne, er stikprøven eftervægtet, således at passagerernes fordeling mellem disse to grupper svarer til trafikens (Statens Luftfartsvæsen, 2001).

B.5. Opregning til totaler

Til trods for de i forrige afsnit nævnte problemer med nogle af stikprøvernes repræsentativitet er de gennemsnitstal, der er beregnet ud fra spørgeskemaundersøgelserne, ganget op til totaler, der viser størrelsen af den samlede årlige grænsehandel. Ved vurdering af resultaterne må der naturligvis tages hensyn til de nævnte problemer. Det er imidlertid ikke de eneste problemer i den sammenhæng. Til opregningen skal der bruges oplysninger om den samlede trafik over de forskellige grænseovergange fordelt på nationaliteter. Der findes ingen opgørelser, der helt tilfredsstiller dette krav.

Ved landgrænsen tælles køretøjer, der passerer grænsen. Tidligere blev denne trafik nationalitetsopdelt på basis af regelmæssige stikprøver, men disse tællinger ophørte med udgangen af 1996. Bl.a. forårsaget af herværende undersøgelses behov er tællingerne genoptaget i forsommeren 2000, således at trafikken kan opdeles på køretøjsarter og nationaliteter (Vejdirektoratet, 2001). Denne opdeling er behæftet med en ikke ringe stikprøve-usikkerhed.

Der udarbejdes statistikker over antallet af passagerer på færgeruter mellem Danmark og udlandet, men der findes ingen nationalitetsopdeling af trafikken (Transport 2001). Ved henvendelse til rederierne blev der i forbindelse med 2000-undersøgelsen indhentet skøn over denne fordeling. Disse skøn, der for fleres vedkommende bygger på erfaringer fra før afskaffelsen af det toldfrie salg, er benyttet til at opdele trafikken på nationaliteter. Fornyeede henvendelser gav ingen resultater. Også her er der således tale om en ikke ubetydelig usikkerhed i bestemmelse af trafiktallene.

Statens Luftfartsvæsen udgiver statistikker over passagerer på de danske lufthavne. Det er ad den vej muligt at opdele det samlede passagertal på forskellig måde, heriblandt på om der er tale om transit-/transferpassagerer eller andre, de såkaldte terminalpassagerer. Denne opdeling er relevant i herværende undersøgelse. Derimod er det ikke muligt at opdele passagererne på nationaliteter. Da 2000-stikprøvens fordeling på transit-/transferpassagerer og terminalpassagerer stemte fuldstændig overens med fordelingen ifølge statistikken, blev der til de videre beregninger gjort den antagelse, at også fordelingen på danskere og udlændinge var den samme som stikprøvens. Da ikke alle udenlandske flyrejsende i 2001-undersøgelsen har svaret på, om de havde været i Danmark, eller var i lufthavnen som transit-rejsende, er det også i denne undersøgelse valgt at forudsætte, at stikprøven er repræsentativ m.h.t. de rejsendes fordeling på nationaliteter og besøgende respektivt transit-rejsende. Der vil selvfølgelig blive tale om en endog meget usikker opregning på denne baggrund.

Det fremgår af ovenstående, at de eksisterende trafiktal er endog meget mangelfulde til beskrivelse af antallet af danskere og udlændinge, der rejser ind og ud af Danmark. Disse oplysninger er dog de eneste, der findes, og det er således nødvendigt at benytte dem for at kunne give skøn over størrelsen af den samlede grænsehandel.

B.6. Erfaringer til kommende undersøgelser

I forhold til undersøgelsen i foråret 2000 har det vist sig som en klar forbedring, at Junior Consult, Århus, stod for dataindsamlingen ved søgrænserne. Det vil være oplagt ved senere undersøgelser at benytte samme fremgangsmåde.

Sammenlignet med tidligere undersøgelser viste der sig alvorlige problemer med dataindsamlingen ved landgrænsen. Især er det klart utilfredsstillende, at det ikke lykkedes at få interview med tyske rejsende, men også usikkerheden om udvælgelsen af de danske respondenter er uheldig. Ved senere undersøgelser må det undersøges, om det, når myndighedernes arbejdsrutiner efter indtrædelsen i Schengen-samarbejdet er indarbejdet, vil være muligt at gennemføre dataindsamlingen tilfredsstillende. Hvis ikke må det overvejes, om dataindsamlingen kan foregå på en anden måde.

1) En diskussion af instituttets metode sammenlignet med andre mulige metoder findes fx i Ericsson (1999). [Tilbage](#)

2) Beboere i området helt tæt på grænsen har haft adgang til flere overgange. [Tilbage](#)

Kapitel IV. Udviklingen i grænsetrafikken

1. Indledning

Når omfanget af den samlede grænsehandel opgøres sker det ved, at Institut for grænseregionforskning tal for det gennemsnitlige indkøbsbeløb pr. rejsende ved de forskellige grænseovergange ganges med det samlede antal rejsende fordelt på nationalitet. I dette kapitel belyses udviklingen i trafikken til og fra udlandet.

For fly- og færgetrafikken tælles det samlede antal passager og passagerne fordeles skønsmæssigt efter nationalitet. I afsnit 3 er vist udviklingen i passagerstatistikken.

For trafikken over landgrænsen og nu over Øresundsbron foregår der en tælling af antal biler, der krydser grænsen.

På Øresundsbron deles bilantallet op i kategorier (personbiler, busser og lastbiler) efter *totaltælling*, mens trafikken ved landgrænsen fordelt på kategori sker efter *stikprøvetællinger*. I afsnit 3 er vist udviklingen i trafikken over Øresundsbron.

Hverken på landgrænsen eller over Øresundsbroen sker der nogen systematisk fordeling af køretøjerne efter nationalitet. Ved landgrænsen fordeles køretøjerne dog efter stikprøvetællinger. Udviklingen i trafikken over landgrænsen er beskrevet i afsnit 2.

2. Trafikudviklingen over landgrænsen

Over halvdelen af danskerne, der tager til udlandet, krydser landgrænsen mellem Danmark og Tyskland.

Antal biler tælles ved automatiske tællestationer, men maskinerne kan ikke bestemme bilernes nationalitet. Det må ske ved stikprøvetællinger.

Stikprøvetællingerne foregik forud for det indre marked i 1993 ved Toldvæsenet, men efter at tolderne ikke længere opholdt sig fast ved grænsestationerne overgik opgaven til Vejdirektoratet, med en mindre stikprøvefrekvens. Vejdirektoratet opgav dog at gennemføre stikprøver til bestemmelse af køretøjernes art og nationalitet fra 1997. I forbindelse med intensiveringen af overvågningen af grænsehandlen har Vejdirektoratet dog i 2000 og 2001 gennemført stikprøvevis opdeling af trafikken over landgrænsen efter køretøjskategori og efter nationalitet.

Resultaterne af 2000 undersøgelserne er offentliggjort, mens resultaterne for 2001 endnu ikke er blevet bearbejdet.

I *Rapport om grænsehandel 2000* blev udviklingen i personbiltrafikken over landgrænsen opgjort, jf. denne rapport's tabel X.5.

Tabel IV.1. Personbiltrafik over landgrænsen ind i Danmark 1980-2001 fordelt på danske og udenlandske personbiler

	Danske	Udenlandske	I alt
År	1.000 stk.		
1975	2.081	2.107	4.188
1980	2.570	2.275	4.845
1981	2.261	2.390	4.651
1982	2.184	2.390	4.574
1983	2.210	2.441	4.651
1984	2.338	2.749	5.087
1985	2.621	3.058	5.679
1986	3.623	2.571	6.194
1987	4.556	2.244	6.800
1988	4.623	2.277	6.900
1989	5.059	2.492	7.551
1990	4.237	2.462	6.699
1991	3.524	2.771	6.295
1992	3.226	2.905	6.131
1993	2.657	3.040	5.697
1994	2.829	3.281	6.110
1995	2.717	3.335	6.052
1996	2.742	3.209	5.951
1997*	2.925 (2.925)	3.265 (3.202)	6.190 (6.127)
1998*	3.070 (3.075)	3.261 (3.156)	6.331 (6.231)
1999*	3.270 (3.250)	3.306 (3.161)	6.576 (6.411)
2000	3.356 (3.425)	3.234 (3.125)	6.590 (6.550)
2001*	3.590	3.250	6.840

Anm.: Tal i parentes skøn i Rapport om grænsehandel 2000. Tal for 1997-1999 samt 2001 er skøn.

Hvad angår danske personbiler ses, at grænsetrafikken steg meget fra midten af 1980'erne til 1989, hvorefter grænsetrafikken faldt til 1993. I gennem 1990'erne og især i de seneste år, har der igen været vækst i antal danskere, der krydser landgrænsen, men der er endnu langt op til niveauet som i slutningen af 1980'erne.

Antallet af udenlandske personbiler steg gennem begyndelsen af 1990'erne, men fra midten af 1990 er den udenlandske trafik stagneret.

Der er stor forskel i hvilken andel, danske, tyske og andre udlændinge udgør af den samlede trafik..

Der er omkring 2 passager pr. dansk personbil, mens der i gennemsnit regnes med 1,8 passager pr. tysk personbil. I 2001 blev landgrænsen således passeret af ca. 7,180 mill. danskere i personbil og ca. 5,850 mill. udlændinge i personbil.

Fra 2000 til 2001 er den danske personbiltrafik steget med ca. 7 pct., mens den samlede trafik er steget med ca. 3,8 pct.

Det er især fra og med maj 2001, at den samlede trafik over landgrænsen er steget. I første kvartal 2001 faldt trafikken i gennemsnit (uvejet) måned for måned med ca. 1,8 pct., i anden kvartal steg trafikken med 3,1 pct. og i tredje kvartal med ca. 5 pct. Væksten i fjerde kvartal udgjorde i uvejet gennemsnit 7,4 pct.

Væksten i trafikken over landgrænsen har således været klart stigende gennem 2001.

I følgende tabel IV.2. er vist den samlede personbiltrafik ind i landet samt den procentvise fordeling.

Tabel IV.2. Personbiltrafik ind i Danmark i 2000

Grænseovergang	Samlet trafik ind i landet	Andel danske	Andel tyske	Andel øvrige
	1.000 stk.	- Pct. -		
Rudbøl	158	70	29	2
Møllehus	478	94	6	0
Sæd	759	51	46	2
Pebersmark	112	75	25	1
Frøslev	1.634	17	68	15
Padborg	1.307	67	32	2
Kruså	2.142	55	44	2
I alt	6.590	51	44	5

Det ses af tabel IV.2, at danske bilisters andel af den samlede trafik er meget høj ved de lokale grænseovergange (Rudbøl, Møllehus, Pebersmark og Padborg), mens udlændingene spiller en større rolle ved de øvrige grænseovergange med større veje (Frøslev, Sæd og Kruså)..

Omkring 77 pct. af trafikken finder sted ved de 3 østligste overgange. Den mest befærdede overgang er fortsat overgangen ved Kruså.

Udover personbiler krydses grænsen også af busser.

I følgende tabel IV.3 er vist bustrafikken over landgrænsen i 1996 og 2000.

Tabel IV.3 Udviklingen af bustrafikken ind i Danmark

	Bustrafikken ind i Danmark i 1996	Bustrafikken ind i Danmark i 2000	Ændring 1996-2000
	1.000 stk.		
Danske	39	27	-12
Tyske		10	
Øvrige		3	
Udenlandske	71	14	-57
I alt	110	41	-69

Det ses af tabel IV.3, at bustrafikken har været vigende fra 1996 til 2000 og især af udenlandske busser. Det store fald i antal udenlandske busser skyldes ophør af afgiftsfrit salg pr. 1. juli 1999 for EU rejsende. Før 1. juli 1999 var der en livlig trafik med smør- og spritbåde over Flensborg Fjord og Østersøen, hvor især tyske rejsende kun sejlede den ene vej, men blev kørt i busser den anden vej. Bussen fra Tyskland havde fx tyske rejsende med til Sønderborg, hvor de gik ombord på færgen, mens passagerne fra færgen fra Flensborg kørte med bussen tilbage til Tyskland. Ved ophør af afgiftsfri handel hørte denne trafik op.

I 2000 kørte ca. 12 pct. af de danske busser over motorvejsovergangen ved Frøslev, mens andel af tyske busser over Frøslev var 43 pct. Omkring 56 pct. af øvrige busser kørte over Frøslev grænseovergangen. Motorvejsovergangen ved Frøslev anvendes især af dem, der ikke grænsehandler i de lokale grænsekioske.

Ved de vestlige grænseovergange var Sæd klart dominerende.

Der er omkring 35 passager i hver bus.

Der foreligger endnu ikke tal for bustrafikken for 2001. Hvis bustrafikken ikke ændrer sig, kan antal landgrænsepassanter i bus skønnes til ca. 945.000 danskere, ca. 368.000 tyskere og ca. 120.000 øvrige.

3. Udviklingen i færge og brotrafik

Der er en livlig international færgetrafik til og fra Danmark.

I følgende tabel IV.4 er vist udviklingen i færgetrafikken bortset fra over Øresund 1998-2001.

Tabel IV.4. Udviklingen i færgetrafikken bortset fra over Øresund

	1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal	Hele året
<i>Danmark - Norge</i>	1.000 stk.				
1998	742	1.008	1.558	789	4.097
1999	746	970	1.512	747	3.975
2000	704	1.018	1.455	736	3.912
2991	729	941	1.387	725*	3.782
<i>Jylland - Sverige</i>					
1998	636	1.053	1.671	658	4.018
1999	608	1.088	1.313	413	3.421
2000	399	697	1.138	350	2.584
2001	347	592	929	300*	2.168
<i>Rønne - Ystad</i>					
1998	84	221	352	143	801
1999	100	228	317	82	727
2000	49	183	431	139	803
2001	96	299	476	150*	1.021
<i>Rødby - Puttgarden</i>					
1998	922	1.613	2.256	1.059	5.851
1999	935	1.788	2.037	857	5.617
2000	767	1.421	2.274	968	5.430
2001	813	1.626	2.434	1.000*	5.873
<i>Gedser - Rostock</i>					
1998	215	346	574	359	1.494
1999	299	598	496	251	1.642
2000	167	335	499	241	1.242
2001	145	323	483	220*	1.171
<i>Andre</i>					
<i>Fåborg Gelting, Bagenkop - Kiel</i>					
1998	140	294	420	288	1.142
1999	142	341	0	0	483
2000	0	9	28	4	41

<i>Storbritannien, Polen, Færøerne</i>					
1998					280
1999					311
2000					288
2001					290*
<i>Havneby - List</i>					
1998	68	197	349	93	708
1999	45	166	235	76	522
2000	37	122	207	65	430
2001	35	114	197	60*	406*

* Skøn.

Af tabel IV.4 ses, at der transporteres hen ved 4 mill. passager til og fra Norge (hen ved 2 mill. passager hver vej). Færgetrafikken til Norge er svagt stigende over tiden. Færgetrafikken mellem Jylland og Sverige er faldet markant. Faldet satte ind fra 1. juli 1999 ved ophør af afgiftsfri handel, men trafikken er faldet yderligere fra 2000 til 2001. Fra 1998 til 2001 er passagerantallet faldet med 46 pct.

For Rønne-Ystad faldt trafikken også efter ophør af afgiftsfri handel med hen ved 200.000 passager. Åbningen af Øresundsbron har medført, at den tabte trafik er mere end genvundet.

Færgetrafikken over Østersøen fra Lolland og Falster er stabil. Ophør af afgiftsfrit salg medførte et fald i trafikmængden, men dette fald er nu stort set vundet tilbage.

Ophør af afgiftsfri handel medførte, at færgetrafikken fra Fåborg og Langeland stort set ophørte. Det samme gælder for de såkaldte smør- og spritbåde over Østersøen og Flensborg Fjord, hvor der tidligere blev transporteret ca. 3,7 mill. passager.

Passagertallet for ruterne til Storbritannien, Polen og Færøerne er faldet svagt efter ophør af afgiftsfri handel på færgerne til Storbritannien.

For ruten Havneby-List er passagerantallet faldet med ca. 25 pct. efter ophør af afgiftsfri handel.

Der knytter sig særlig opmærksomhed omkring udvikling i trafikken over Øresund efter åbning af Øresundsbron 1. juli 2000.

Trafikken over Øresundsbron har udviklet sig som følger:

Tabel IV.5. Persontrafik over Øresundsbron

	Antal personbiler	Antal busser	Antal passagerer i personbiler	Antal passagerer i busser	Antal togpassagerer	Antal rejsende over Øresundsbroen
	1.000 stk.					
<i>2000</i>						
3. kvartal	978,5	15,6	2.055	546	1.467	4.068
4. kvartal	542,3	7,1	1.139	249	1.234	2.622
<i>2001</i>						
1. kvartal	462,7	3,8	972	133	953	2.058
2. kvartal	682,2	12,2	1.433	427	1.217	3.077
3. kvartal	924,2	14,0	1.941	490	1.489	3.910
4. kvartal	591,6	7,8	1.242	273	1.267	2.782

Anm.: Forudsætning 2,1 passager pr. personbil og 35 passagere pr. bus.

Samlet set brugte ca. 12 mill. personbil-, bus- og togpassagerer Øresundsbron i 2001 (6 mill. til Sverige, 6 mill. til Danmark). Trafikken over Øresundsbron har dog delvist erstattet trafik med færge.

I følgende tabel IV.6. er vist trafikken over Øresund 1998-2001.

Tabel IV.6. Trafikken over Øresund 1998-2001

	København/Dragør-Sverige	Helsingør-Helsingborg	Øresundbron personbiler, busser og tog	Øresund i alt
	Mill. passagerer		1.000 stk.	
1. halvår	2,1	6,0	0	8,1
2. halvår	2,6	7,7	0	10,3
<i>1998</i>	4,7	13,7	0	18,4
1. halvår	2,2	6,3	0	8,5
2. halvår	2,5	7,9	0	10,4
<i>1999</i>	4,7	14,3	0	19,0
1. halvår	1,9	6,7	0	8,7
2. halvår	0,9	6,6	6,7	14,2
<i>2000</i>	2,9	13,3	6,7	22,9
1. halvår	0,6	5,2	5,1	10,9
2. halvår	0,6*	6,2*	6,7	13,5
<i>2001</i>	1,2	11,4	11,8	24,4

* Skøn.

Det ses af tabel IV.6, at åbningen af broen i 2000 førte til 6,7 mill. passager over broen, men 2,6 mill. færre passager med færger fordelt ligeligt på Helsingør- Helsingborg og København- Sverige. Netto steg trafikken med ca. 3,8 mill. passager i anden halvår 2000 i forhold til andet halvår 1999.

I første halvår 2001 kom 5,1 mill. passager over broen, men færgetrafikken faldt med ca. 2,8 mill. passager, således at trafikken netto steg med ca. 2,2 mill. passager.

I andet halvår af 2001 er færgetrafikken yderligere faldet med ca. 0,7 mill. passager, mens brotrafikken er uændret i forhold til 2000. Samlet set steg trafikken over Øresund således med ca. 1,5 mill. passager fra 2000 til 2001 og med ca. 5,4 mill. passager fra 1999 til 2001.

4. Udviklingen i flytrafikken

Udviklingen i flytrafikken til og fra Danmark er vist i følgende tabel IV.7.

Tabel IV.7 Udviklingen i international flytrafik i 2000 og 2001

Mill.	2000	2001
Samlet antal afrejsende passagerer	9,21	9,21
Heraf charter	1,37	1,23
- København	0,79	0,69
- Andre	0,58	0,55
Heraf rute	7,85	7,98
- heraf terminal	3,95	4,08
- heraf transit/transfer	3,90	3,9
- heraf København	7,39	7,52
- heraf andre	0,46	0,46

Det ses af tabel IV.7, at omfanget af international flyvning er stort set uændret fra 2000 til 2001. For 4. kvartal er der dog tale om et vist fald.

5. Udviklingen i den samlede trafik

Tabel IV.8. Udviklingen i antal indrejsende personer til Danmark fra 2000 til 2001

	2000			2001		
	Antal indrejsende personer	Heraf danskere	Heraf udlændinge	Antal indrejsende personer	Heraf danskere	Heraf udlændinge
Landgrænsen	Mill. kr.					
Personbiler	12,53	6,71	5,82	13,03	7,18	5,85
Busser	1,43	0,94	0,49	1,43	0,94	0,49
Tog mv.	0,50	0,25	0,25	0,5	0,25	0,25
Havneby list	0,22	0,06	0,15	0,2	0,06	0,14
Færger Tyskland	3,36	1,34	2,01	3,52	1,41	2,11
I alt Tyskland	18,04	9,31	8,72	18,69	9,84	8,84
Øresund	11,45	3,82	7,63	12,19	4,06	8,12

Lange ruter Sverige	1,69	0,56	1,13	1,59	0,53	1,06
I alt Sverige	13,14	4,38	8,76	13,78	4,59	9,19
Færgeruter Norge	1,96	0,65	1,30	1,89	0,63	1,26
Storbritannien og Polen Færge	1,44	0,72	0,72	1,45	0,73	0,72
Kastrup	4,28	2,54	1,75	4,30	2,49	1,81
Kastrup transit	3,90	0,00	3,90	3,90	0,00	3,90
Andre lufthavne	1,04	0,81	0,23	1,01	0,78	0,23
I alt lufthavne	9,22	3,35	5,88	9,21	3,27	5,94
Alt i alt	42,50	17,76	24,74	43,71	18,41	25,30

Anm.: Opgørelsen omfatter ikke besætninger på skibe og fly mv.

Trafikken ud og ind af Danmark er meget omfattende. Hvert år kommer ca. 44 mill. rejsende til Danmark, heraf godt 18 mill. danskere og godt 25 mill. udlændinge. Et tilsvarende antal rejser ud igen. I gennemsnit er danskerne således 3,5 gange i udlandet hvert år. Der er selvfølgelig stor spredning i rejsefrekvensen for danskerne.

Godt halvdelen af danskerne kommer fra Tyskland med bil, tog eller færge, mens de fleste udlændinge kommer fra Sverige.

I forhold til 2000 er trafikken fra Tyskland steget med ca. 0,5 mill. danske rejsende, mens der kommer ca. 0,4 mill. ekstra udenlandske rejsende fra Sverige. Det er åbningen af Øresundsbron, der forklarer væksten i forhold til Sverige. Mens trafikken stiger over Øresund, falder den over Kattegat.

Mens nationalitetsfordelingen ved landgrænsen er opgjort ud fra stikprøvetællinger er nationalitetsopdelingen af rejsende med færge, fly og bro skønnet. For flyrejsende er alle charterejsende skønnet at være danske, mens halvdelen af de ruterejsende er antaget danske. Det store antal transit/transferrejsende er forudsat alle at være udlændinge. For rejsende til Sverige og Norge er 1/3 danske og 2/3 udlændinge efter operatørernes og Skatteministeriets skøn. Ca. 40 pct. af rejsende med færge over Østersøen er forudsat at være danske.

Kapitel V. Forhold, der påvirker udviklingen i grænsehandlen fra 2000 til 2001

1. Indledning

I dette kapitel vil nogle af de forhold, der påvirker udviklingen i grænsehandlen, blive gennemgået.

Det er især i forhold til Sverige, at forholdene har ændret sig:

- Svensk devaluering
- Øresundsbron
- Mund- og klovsyge
- Ændrede svenske rejsegodsrestriktioner

I forhold til Tyskland påvirkes forholdene af:

- Fortsat realudhuling af afgiftsforskelle
- Schengen samarbejdet
- Mindre avanceforskelle
- Højere dansk afgift på røgtobak og mineralvand
- Større tysk stigning i afgiften på benzin og dieselolie end i Danmark

2. Ændringer som følge af udsving i valutakursen

Kursen på danske kroner er bundet til kursen på euro. Mens valutakursen for euro valutaerne indbyrdes var helt bundet i 2001, kunne kursen mellem Danske kroner og euro variere indenfor et snævert bånd. Norge og Sverige deltager imidlertid ikke i fastkurssamarbejdet, og der har været betydelige udsving i kursen på norske og svenske kroner igennem de seneste år.

I følgende tabel V.1 er vist udviklingen i kursen på svenske og norske kroner i 2000 og 2001.

Tabel V.1. Kursen på svenske og norske kroner, 2000-2001

	Svenske kroner			Norske kroner		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001
Januar	81,9	86,6	83,9	86,0	91,6	90,6
Februar	83,5	87,5	83,2	85,9	91,9	90,9
Marts	83,1	88,7	81,8	87,3	91,8	91,5
April	83,4	90,1	81,9	89,3	91,4	92,0
Maj	82,8	90,5	82,3	90,2	90,9	93,3
Juni	84,1	89,7	81,0	91,0	90,5	94,0
Juli	85,1	88,7	80,4	91,0	91,2	93,4

August	84,9	88,9	80,0	90,0	92,1	92,4
September	86,1	88,7	76,9	90,4	92,9	93,1
Oktober	85,2	87,4	77,7	89,6	93,1	93,0
November	86,1	86,4	79,1	90,7	93,3	94,0
December	86,5	86,1	79,0	91,9	91,7	93,5
Hele året	84,5	88,3	80,6	89,5	91,9	92,6

Gennem 1999 og frem til maj 2000 steg kursen på svenske kroner, hvorefter kursen var vigende i resten af 2000. I gennemsnit var kursen i 2000 4-5 pct. højere end i 1999. I 2001 er den svenske krone blevet devalueret yderligere. Kursen faldt ujævnt i årets første 3 kvartaler, men har rettet sig lidt i de sidste måneder af 2001.

I forhold til 2000 er kursen i 2001 faldet med godt 9 pct.

Kursudviklingen for norske kroner har været mere stabil. I løbet af 1999 steg kursen med 6-7 pct.. I 2001 har kursen været forholdsvis stabil. I gennemsnit er kursen i 2000 2-3 pct. højere end i 1999. Kursen i 2001 er steget ujævnt med godt 0,5 pct. i forhold til 2000.

Udsvingene i kursen på de svenske kroner medfører en betydelig ændring i de svenske afgifter opgjort i danske kroner eller omvendt de danske afgifter opgjort i svenske kroner. Yderligere vil der være en tendens til, at de svenske priser uden afgifter falder i forhold til de danske priser på kortere sigt ved en svensk devaluering. På lidt længere sigt vil de svenske priser uden afgift stige ved en svensk devaluering.

En kasse øl, der i Danmark koster 100 kr., kostede i Sverige ved samme avance som i Danmark, men med svensk afgift, 137,50 kr. i 1999. Den svenske revaluering i 2000 medførte at prisen i Sverige steg med isoleret set ca. 6 kr. pr. kasse, men derefter faldt med over 12 kr./kasse fra 2000 til 2001, når det forudsættes at ændringerne i den svenske kurs ikke påvirkede prisen uden afgift i Sverige. Tages der kun hensyn til det kan den svenske devaluering fra 2000 til 2001 således for øl have betydet en reduktion af fordelen ved at købe øl i Danmark med ca. 30 pct.

Som nævnt vil der dog være en tendens til, at prisen uden afgift påvirkes af ændringer i valutakursen. Under forudsætning af, at prisen uden afgift for øl var identisk i Sverige målt i danske kroner i 2000 og 2001 er det alene den afgiftsbetingende prisforskel der påvirkes. I eksemplet med øl er den afgiftsbetingende prisforskel blevet reduceret med ca. 15 pct. fra 2000 til 2001.

Den svenske devaluering på ca. 10 pct. fra 2000 til 2001 har således medført en væsentlig større reduktion af prisforskellen i dansk favør, for de varer svenskerne køber i Danmark, mens besparelserne for danske rejsende i Sverige er blevet væsentlig større.

De større fordele for danskerne ved at købe ind i Sverige er dog ikke slået ud i større danske indkøb i Sverige målt i beløb, men i første omgang virker bevirker et prisfald også at der skal bruges færre midler til at købe samme mængde varer.

3. Øresundsbron

Åbningen af Øresundsbron 1. juli 2000 har fået den samlede trafik over Øresund til at stige. I andet halvår 2000 var der 1,9 mill. flere personer, der rejste ind i Danmark over sundet, end i første halvår 1999. Det var en vækst på godt 35 pct. Væksten skete delvist på bekostning af trafikken over Kattegat og den direkte trafik mellem København og Bornholm, men der skete uden tvivl et trafikspring ved åbningen af Øresundsbron.

For første halvår 2001 steg antal indrejsende over Øresund med ca. 1,1 mill. passager, men for andet halvår 2001 i forhold til andet halvår 2000 har der været tale om et fald på 0,3-0,4 mill. passagerer, idet faldet i antal færgerejsende såvel mellem København og Malmø som mellem Helsingør og Helsingborg er sket uden at der har været vækst på Øresundsbron.

Det er sandsynligvis den svenske devaluering, der har lagt en dæmper på de svenske rejsendes incitament til at tage til Danmark, uden at devalueringen har øget danskernes interesse i at tage til Sverige tilsvarende.

Sammenlignes 2001 med 2000 er der sket en vækst i trafikken over Øresund med 25 pct.

4. Mund- og klovsyge

Frygten for spredning af mund- og klovsyge medførte, at der i 2001 i gennem længere tid har været veterinært begrundede begrænsninger i de rejsendes muligheder for at medbringe kødvarer over grænserne. Det vedrører især Nordmænd, der har et klart prismæssigt incitament til at købe kødvarer i Danmark. Begrænsningerne har derfor reduceret grænsehandlen til Norge. Der har måske ikke været den store virkning på trafikken, men nordmændenes gennemsnitsindkøb i Danmark er faldet.

5. Svenske rejsegodsrestriktioner

Svenskerne har særlige rejsegodsrestriktioner for tobak og alkohol i forhold til andre Eu-lande. Restriktionerne er dog under gradvist aftrapning, og skal være helt væk i 2004.

I følgende tabel V.2 er vist afviklingen af de svenske rejsegodsbestemmelser.

Tabel V.2. Svenske rejsegodsrestriktioner

Liter	Før 1. juli 2000	Fra 1. juli 2000	Fra 1. januar 2001	Fra 1. januar 2002	Fra 1. januar 2003
Spiritus	1	1	1	2	5
Hedvin	3	3	3	3	3
Vin	5	20	26	26	52
Øl	15	24	32	32	64

Siden 1. juli 2000 har svenske rejsende måtte medbringe 400 cigaretter eller 200 cigarillos eller 100 cigarer eller 550 g røgtobak.

Man skal være over 20 år for at kunne medbringe alkohol, og over 18 år for at kunne medbringe tobak.

Det ses af tabel V.2, at de svenske rejsegodsrestriktioner for øl og vin blev lempet 1. juli 2000 og 1. januar 2001.

Restriktionerne bliver yderligere lempet i 2002 og 2003, hvor der også sker lempelser for spiritus.

Forhøjelsen af de svenske rejsegodsrationer har gjort det muligt for svenskerne at øge den lovlige grænsehandel betydeligt. Væksten skete sandsynligvis allerede fra 1. juli 2000 samtidig med åbningen af Øresundbron.

6. Fortsat realudhuling af afgiftssatserne

De fleste danske punktafgifter er fastsat som et specifikt kronebeløb pr. mængdeenhed. Ved inflation i samfundet reduceres realværdien herved gradvist. Ved uændrede udenlandske satser udhules de udenlandske satser også gradvist. Hvis de danske satser er størst indskrænkes den reale forskel dog.

I forhold til 2000 er priserne i 2001 ca. 2 pct. højere.

Det har betydet, at realafgiften på nydelsesmidler, (tobak, alkohol, mineralvand samt chokolade) er faldet svarende til et afgiftsfald på 250 mill. kr. Et tilsvarende realt afgiftsfald kan forventes for 2001.

Hvis prisen uden afgift for spiritus følger den almindelige prisudvikling på 2 pct. og 1 liter koster 230 kr. i 2000 i Danmark, vil prisen i 2001 stige til 231,85 kr. eller med 0,8 pct.

I Tyskland kostede den samme liter 130,38 kr. i 2000, men 132,10 kr. i 2001. Prisforskellen i 2000 var på 99,62 kr., men i 2001 på 99,75 kr. Da priserne imidlertid er steget er prisforskellen i faste 2000 priser faldet fra 99,62 kr. til 97,79 kr eller med ca. 1,8 pct.

Selv om realudhulingen af afgiftsforskellene sker gradvist, løber den imidlertid op der går tilstrækkeligt mange år.

Siden 1973 er punktafgifterne på alkohol, tobak, mineralvand og chokolade således faldet fra at udgøre 3,1 pct. af BNP til nu at udgøre ca. 1,05 pct. af BNP. Punktafgiftstrykket er således faldet med næsten 2/3 på små 30 år.

7. Schengen-samarbejdet

I foråret 2001 trådte Schengen-aftalen i kraft. Aftalen betyder, at der ikke foregår systematisk kontrol ved de indre EU grænser. Indtil aftalen trådte i kraft skulle der normalt vises pas ved indrejse fra et andet EU land – bortset fra indrejse fra et af de andre nordiske lande.

Schengen har ikke direkte noget at gøre med toldkontrollen. Allerede ved åbningen af det indre marked i 1993 ophørte toldvæsenet med systematisk at være til stede ved de indre EU grænser, hvorefter der blev udøvet stikprøvevis kontrol. Såvel efter 1993 som efter Schengen kan toldvæsenet fortsat udøve stikprøvevis kontrol, herunder ved selve grænseovergangsstederne.

Schengen har ikke betydet lempelser af rejsegodsreglerne.

Selv om Schengen således ikke har nogen sammenhæng med toldkontrollen, har Schengen sandsynligvis i et vist omfang påvirket grænsehandlen. Dels har der været nogen rejsende, der har troet, at Schengen betød ophævelse af 24 timersreglen, dels har der været flere, der har forventet, at Schengen har betydet et fald i risikoen for at blive afsløret af tolden.

Schengen har ikke reduceret den statistiske risiko for at blive standset i tolden, men toldkontrollens væsentligste værdi er ikke de faktiske kontroller, men den præventive virkning.

Med ca. 18 mill. indrejsende danskere pr. år vil toldvæsenet alene kunne nå at kontrollere en meget lille del af de rejsende.

Det er sandsynligt, at Schengen har reduceret de rejsendes vurdering af risikoen ved at blive kontrolleret både på grund af den offentlige omtale af ordningen, og ved at kontrollerne i videre udstrækning end før sker andre steder end lige ved grænseovergangene, hvor trafikken er tættest og flere derfor har kunnet iagttage toldkontrollen i funktion.

8. Mindre forskelle i avancerne

I *rapport om grænsehandel 2000* kunne det være svært at forklare hele prisforskellen med alene afgiftsforskelle for en række varer, herunder for øl og mineralvand.

For øl er der sket en indskrænkning i avanceforskellene. Priserne i Tyskland er i almindelighed steget med 10 kr. pr. kasse, mens priserne i Danmark synes at have været vigende i form af, at gode tilbud på mærkevarer har været hyppigere forekommende.

Den avancebetingede prisforskel er dermed reduceret med mindst 10 kr. pr. kasse.

I 2002 er det danske dåseforbud blevet ophævet. I Tyskland er der endnu ikke blevet indført pant på dåser eller engangsflasker, og det vurderes tidligst at ske efter Forbundsdaysvalget.

Også for benzin er den avancebetingede prisforskel i tysk favør blevet reduceret i 2001 i forhold til 2000.

For tobaksvarer synes der at være sket et skift i avancerne til fordel for grænsehandel i Tyskland.

9. Større dansk afgift på røgtobak og mineralvand

Den 1. januar 2001 blev afgiften på mineralvand forhøjet svarende til en prisstigning på 122 øre/flaske med 1,5 liter. ved fuld overvæltning. Herved blev den afgiftsbetingende prisforskel for mærkevarer sodavand forøget fra ca. 2,82 kr. til ca. 4,04 kr. for 1,5 liter sodavand eller med ca. 43 pct., om end prisforskellen steg mindre på grund af avanceforskelle.

Samtidig blev afgiften for røgtobak forhøjet svarende til ca. 1,31 kr. pr. 20 g, hvoraf det er muligt hjemmerulle ca. 20 cigaretter. For røgtobak steg den afgiftsbetingede prisforskel med ca. 25 pct., men den samlede prisforskel steg med 15-20 pct., jf. at der også her er avanceforskelle i tysk favør.

Den højere danske afgift på røgtobak har fået grænsehandlen med røgtobak til at stige, men ville også bidrage til mindre hjemmerulning, hvis ikke samtidig priserne på fabriksfremstillede cigaretter var steget så meget. En kraftig vækst i prisen uden afgift på cigaretter i Danmark har dog stort set neutraliseret denne effekt.

Den danske afgiftsforhøjelse på røgtobak vil i 2002 og 2003 blive neutraliseret af tilsvarende tyske forhøjelser.

Tyskland har i 2001 gennemført en mindre forhøjelse af cigaretafgiften, men i 2002 og 2003 sker der væsentlige tyske forhøjelser.

De tyske afgiftsforhøjelser for cigaretter er hovedforklaringen på, at mens der i 2000 var en prisforskel på 11 kr. pr. pakke, er prisforskellen i begyndelsen af 2002 reduceret til 9,5 kr. pr. pakke. Forskellen vil blive yderligere reduceret til 7,75 kr. i 2003, hvis der ikke sker skift i avancerne.

10. Større tyske afgiftsforhøjelser på benzin og dieselolie end i Danmark

I 1998 var der ikke nogen afgiftsbetinget prisforskel for benzin mellem Danmark og Tyskland.

I 1999 steg den danske afgift mere end den tyske, men i 2000, 2001 og 2002 steg den tyske afgift kraftigere, således at afgifterne var identiske i 2001, og den tyske afgift har overhalet den danske afgift i 2002. 1. januar 2003 vil den tyske afgift komme væsentlig over den danske afgift, således at der er udsigt til at priserne nord og syd for grænsen stort set vil blive identiske.

Til gengæld har den svenske devaluering bevirket, at den svenske afgift på benzin er faldet i danske kroner.

I 2001 er den tyske dieselaftgift steget mere end den danske, mens den svenske devaluering har bragt den svenske afgift under den danske afgift.

I 2002 stiger den tyske afgift, mens den danske afgift er uændret. Der er yderligere udsigt til tyske forhøjelser i 2003, men også overvejelser om at neutralisere forhøjelsen for vognmænd som kompensation for den planlagte højere vejbenyttelsesafgift.

De væsentligste ændringer i forhold, der påvirker grænsehandlen i 2001 og i de nærmeste år kan sammenfattes således:

Tabel V.3. Ændring i forhold, der påvirker grænsehandlen

Fortegn på ændring + mindre nettogrænsehandel i udlandet	Ændring 2000-2001	Fortegn på ændring + mindre nettogrænsehandel i udlandet.	Ændring efter 2001
-	Fald i kursen på Svenske kroner	+	Svensk kursafald i 2001 vil trække i retning af større svensk inflation i 2002 og frem
+	Øresundsbro	0	Øresundsbro
-	Mund- og klovsyge har begrænset mulighederne for grænsehandel med fødevarer	+	Ophævelse af restriktioner vedr. mund- og klovsyge
+	Lempeligere svenske rejsegodsrestriktioner	+	Yderligere lempeligere svenske rejsegodsrestriktioner

+	Realudhuling af specifikke afgiftssatser for nydelsesmidler svarende til punktafgiftstab på 250 mill. kr. /år.	+	Realudhuling af specifikke afgiftssatser for nydelsesmidler svarende til punktafgiftstab på 250 mill. kr./år.
-	Schengen. Fald i vurdering af risiko ved smugling	(-)	Helårseffekt af Schengen i 2002
+	Mindre ølavanceforskel i tysk favør	(+)	Helårseffekt af mindre ølavanceforskel
-	Større dansk røgtobakafgift	+	Højere tysk røgtobakafgift
-	Højere dansk mineralvandsafgift	-	Grænsehandel og ulovlig indførsel bliver mere indarbejdet.
0	Dåseforbud	+	Ophævelse af dansk dåseforbud
0	Tysk dåsepant ikke indført	(+)	Fortsat overvejelser om tysk dåsepant.
+	Større tysk benzinafgiftsforhøjelse end i Danmark	+	Yderligere tysk benzinafgiftsforhøjelse
(+)	Større tysk end dansk dieselforhøjelse i 2001	+	Tysk dieselforhøjelse i 2002 og 2003
		+	Nye minimumsafgiftsregler, der øger afgifterne for de lande med allerlavest tobaksafgift, men gør det muligt for lande som Danmark med højere afgifter at sænke satserne
(+)	Mindre tysk cigaretafgiftsforhøjelse	+	Tysk cigaretafgiftsforhøjelse i 2002 og 2003
-	Danske cigaretavancer stiger hurtigere end i Tyskland	-(+)	Tysk reduktion af cigaretpris uden afgift, men måske kun midlertidigt
0	24 timersregel	-	Ophævelse af 24 timers regel
-	Realreduktion af svensk afgift ved devaluering	-	Eventuel svensk reduktion af afgift ved ophør af svenske rejsegodsrestriktioner eller danske afgiftsnedsættelser.
		-/+	Udvidelse af EU mod øst betyder ophør af afgiftsfri handel og højere priser, men også større rejsegodsrationer ved indrejse fra disse lande.

Af skemaet ses, at der således i 2001 været forhold, der trak i retning af både større og mindre grænsehandel i dansk favør. For 2002 og frem synes de fleste af de ændringer, der kan forudses, at trække i retning af, at grænsehandlen i udenlandsk favør vil blive begrænset, når der ses bort fra virkningerne af ophør af 24 timersreglen. Denne ændring vil dog blive den dominerende i 2004.

Kapitel VI. Spiritusafgift

1. indledning

Spiritus er pålagt en punktafgift på 275 kr./liter 100 % vol. alkohol. Spiritusafgiften udgør en meget stor del af prisen for især billig spiritus, jf. eksemplerne i tabel VI.1.

Tabel VI.1. Priselementer for spiritus Danmark og Tyskland i 2001

	Enhed/pct.	Detailpris	Moms	Afgift	Pris uden afgift
		Kr./enhed			
Danmark	0,7 l/40 pct.	125,00	25,00	77,00	23,00
Tyskland		57,84	7,98	26,87	23,00
Danmark	0,7 l/40 pct.	160,00	32,00	77,00	51,00
Tyskland		90,41	12,47	26,94	51,00
Danmark	0,7 l/40 pct.	300,00	60,00	77,00	163,00
Tyskland		220,33	30,39	26,94	163,00
Danmark	0,7 l/45 pct.	140,00	28,00	86,63	25,38
Tyskland		64,59	8,91	30,30	25,38
Danmark	0,7 l/37,5 pct.	110,00	22,00	72,19	15,81
Tyskland		47,64	6,57	25,25	15,81
Danmark	0,7 l/37,5 pct.	100,00	20,00	72,19	7,81
Tyskland		37,63	5,19	25,25	7,81

Før Rød Aalborg udgør afgift og moms ca. 450 pct. af prisen uden afgift i Danmark og 150 pct. af prisen uden afgift i Tyskland.

For en gennemsnitlig flaske spiritus til 160 kr. i Danmark udgør afgiften ca. 214 pct., men ca. 77 pct. i Tyskland.

For en dyr cognac til fx. 300 kr. i Danmark udgør afgiften ca. 84 pct. af prisen uden afgift, men ca. 35 pct. i Tyskland.

For en billig flaske til 110 kr. i Danmark (37,5 pct. alkohol) udgør afgifterne næsten 500 pct. i Danmark, men ca. 200 pct. i Tyskland.

Spiritusafgiften har ikke været ændret i de seneste år. Den 1. juli 1996 blev afgiften ændret fra en kombineret liter og værdiafgift til en ren literafgift, således at de billige arter netto ikke steg i afgift, mens de dyre arter faldt i afgift. I gennemsnit blev satsen reduceret fra 292 kr./liter ren alkohol til de nuværende 275 kr./liter ren alkohol. Sidst afgiften blev forhøjet var i 1986.

Den 1. juli 1999 blev afgiftsfri handel for EU rejsende afskaffet. Spiritus var en af de varer, der blev handlet mest. Afskaffelsen af afgiftsfri handel førte til øget salg med afgifter såvel her som i udlandet

Virksomheden af afskaffelsen af afgiftsfri handel var øget salg dels i Danmark dels i udlandet samt en reduktion i danskernes forbrug.

Senest 1. januar 2004 skal den nuværende 24 timers regel afskaffes. Efter 24 timersreglen må rejsende, der har været ude af landet under 24 timer slet ikke tage spiritus med ind i landet uden at skulle betale afgift. Har den rejsende været væk mere end 24 timer må medbringes 1,5 liter Højst 1 liter heraf må være afgiftsfri eller fra tredjelande.

Når 24 timersreglen afskaffes, vil rejsende frit kunne medbringe spiritus til eget forbrug. Der gælder dog en indikativgrænse på 10 liter. Hvis den rejsende imidlertid kan sandsynliggøre, at indførsler over 10 liter er til eget brug, vil der ikke kunne opkræves afgift. Ved erhvervs mæssig indførsel skal der betales afgift.

2. Incitament til grænsehandel med spiritus

Det er sandsynligvis først og fremmest prisforskelle, der driver grænsehandlen med spiritus, men også et andet og mere varieret udbud i udlandet kan have betydning for såvel danskere, der køber i udlandet og udlændinge, der køber i Danmark. Prisforskellene skyldes i vid udstrækning afgiftsforskelle.

I følgende tabel VI.2. er vist priselementerne for spiritus i EU-landene samt Norge i oktober 2001.

Tabel VI.2. Priselementer for spiritus i EU-landene samt Norge i oktober 2001 ved dansk pris uden afgift

40 pct. vol.	Detailpris med moms og afgifter	Moms	Spiritusafgift	Pris uden afgift
Østrig	87,20	14,5	20,90	51,80
Belgien	104,50	18,10	34,60	51,80
Tyskland	91,60	12,60	27,10	51,80
Danmark	161,00	32,20	77,00	51,80
Grækenland	83,40	12,70	18,90	51,80
Spanien	76,60	10,60	14,30	51,80
Finland	195,60	35,30	105,10	51,80
Frankrig	98,10	16,10	30,20	51,80
Storbritannien	138,30	20,60	65,90	51,80
Irland	131,20	21,90	57,50	51,80
Italien	78,30	13,00	13,40	51,80
Luxembourg	84,50	11,00	21,70	51,80
Holland	98,90	15,80	31,30	51,80
Portugal	81,00	11,80	17,40	51,80
Sverige	199,30	39,90	107,70	51,80
Norge	289,20	56,00	181,40	51,80
Norge (2002)	255,30	49,40	154,10	51,80

For de fleste Eu-lande gælder, at afgiften på en flaske spiritus er på omkring 10-35 kr. For de nordiske lande samt UK og Irland er afgifterne markant højere end det typiske niveau. Afgifterne i Sverige, Finland og især Norge er højere end i Danmark, mens afgifterne i UK og Irland er mindre. I forhold til 2000 har kun Grækenland gennemført en mindre forhøjelse. I Norge er afgiften steget på grund af højere kurs på norske kroner, mens den svenske devaluering har sænket den svenske afgift målt i danske kroner. For 2002 er den norske afgift reduceret med ca. 15 pct., men den norske afgift er fortsat den absolut højeste. Foruden spiritusafgift belastes spirituspriserne af emballageafgifter mv. I Danmark udgør afgiften af en flaske med 0,7 liter 1,60 kr. uden moms og 2 kr. med moms. For visse spiritusmærker er der returordninger, men for de fleste mærker udgør emballageafgiften en ekstra spiritusafgift. Emballageafgifterne er ikke med i tabel VI.2.

3. Udviklingen i salget af spiritus

Salget af spiritus var i begyndelsen af 1980'erne på omkring 20 mill. liter årligt, men salget faldt gennem slutningen af 1980'erne og især i begyndelsen af 1990'erne til omkring 15 mill. liter i midten og slutningen af 1990'erne. Afskaffelsen af det afgiftsfrie salg 1. juli 1999 førte til en lidt forsinket salgsmæssig fremgang, i 2000 men i 2001 har salget igen været vigende.

Udviklingen i salget er vist i følgende tabel VI.3.

Tabel VI.3 Udviklingen i spiritusafgiftsprovenuet samt salget af spiritus

År	Provenu	Afgifts pligtigt salg af spiritus i drikkestyrke	Afgiftspligtigt salg af spiritus i liter 100 pct. vol. alkohol
	Mill.kr.	Mill. liter	
1965	453	10,6	4,6
1975	1.092	21,4	8,8
1980	1.432	19,4	7,6
1985	2.083	21,2	8,3
1990	1.982	16,7	6,7
1995	1.645	14,0	5,6
1996	1.663	15,2	5,8
1997	1.613	14,7	5,9
1998	1.638	15,2	6,0
1999	1.598	14,6	6,0
2000*	1.775	15,7	6,5
2001*	1.670	14,8	6,1

Kilde: Danmarks Statistik, dog 1999, 2000 og 2001 oplysninger udledt af provenuudviklingen.

Udviklingen i de seneste år i det optjente provenu er vist i følgende tabel VI.4.

Tabel VI.4. Udviklingen i det optjente provenu fra spiritusafgiften kvartal for kvartal for kvartal 1996- 2001

År	1. kv.	2. kv.	1. halvår	3. kv.	4. kv.	2 halvår	Hele år
	Mill.kr.						
1996	359	397	756	374	533	907	1663
1997	342	365	706	363	544	906	1613
1998	329	384	714	379	546	925	1639
1999	347	348	695	387	516	903	1598
2000	361	420	781	416	578	994	1775
2001	341	419	760	364	546*	910	1670
Ændring							
96-97	-17	-32	-50	-11	11	0	-50
97-98	-12	19	7	16	2	18	26
98-99	18	-37	-19	7	-29	-22	-41
99-00	14	72	86	30	62	92	188
00-01	-20	-1	-21	-52	-32*	-84	-105

* Skøn, da kun oplysninger vedrørende oktober og november, men alene for disse to måneder et fald på 32 mill. kr.

Som det ses, var provenuet fra 1996 til 1999 forholdsvis stabilt. Udsvingene pr. halvår var under 25 mill. kr. bortset fra 1. halvår 1996 sammenlignet med 1. halvår 1997, hvor provenuet faldt med 50 mill. kr., men hovedforklaringen herpå er, at satsen var højere i første halvår af 1996 end i 1997 og frem.

I 2000 stiger provenuet imidlertid kraftigt i alle kvartaler. Provenustigningen kan forklares ved, at det toldfri salg ophørte 1. juli 1999. Det burde have kunnet ses allerede i andet halvår af 1999, men sandsynligvis skete der en vis hamstring forud for ophøret, og der har været en vis lagernedgang i husholdningerne. Afskaffelsen af afgiftsfri handel medførte dels, at noget af det spiritus danskerne tidligere købte på færger og i lufthavne mv. blev erstattet af spiritus solgt i Danmark, dels at svenskere i et vist omfang har erstattet køb på færger mv. med køb af spiritus med dansk afgift. Den særlig kraftige stigning i anden halvår af 2000 skyldes måske åbningen af Øresundsbron.

Salget i første halvår af 2001 var på niveau med eller lidt under 2000, men i andet halvår er der sket et betydeligt fald i provenuet.

Provenufaldet i anden halvdel af 2001 kan forklares ved, at der sandsynligvis er sket en stigning i grænsehandlen. Fra 2000 til 2001 falder provenuet med ca. 105 mill. kr., Det svarer næsten til et fald i salget på 1 mill. liter spiritus i drikkestyrke.

Man skal være varsom med at fortolke ændringer i provenuet som alene forårsaget af ændringer i grænsehandlen. Dels er der udsving i forbruget, dels kan der være lagerforskydninger hos detailhandlen. Der er således procentvis store udsving, når man sammenligner salget i en måned med salget samme måned i et andet år.

Forsigtigt kan udviklingen i provenuerne således underbygge en påstand om, at grænsehandlen er steget med mindst 0,5 mill. liter og provenuudviklingen modsiger ikke en vækst på 1 mill. liter eller mere, men andre kilder må bringes i anvendelse, hvis svaret skal være mere præcist.

4. Udviklingen i grænsehandlen med spiritus

Institut for grænseregionsforskning har i 2001 undersøgt grænsehandlen med spiritus.

I følgende tabel VI.5 er vist hvor mange danskere, der har købt spiritus på rejser i 1999, 2000 og 2001.

Tabel VI.5 Andel af danske rejsende, der har købt spiritus på rejser til udlandet i 1999, 2000 og 2001

Pct.	1999 indkøbsprocent	2000 indkøbsprocent	2001 indkøbsprocent
Landgrænsen			
0- 10 km	2,1	2,4	
10-25 km	5,8	4,7	
0-25 km			10,0
25-50 km	13,7	3,7	13,3
50-125	13,7	10,3	24,2
125 km + vest	19,5	9,4	21,7
125 km + øst	27,0	10,0	27,3
Alle	11,3	7,1	17,5
Færger til Tyskland		26,6	40,0
Øresund		0,0	0,8
Kattegat Sverige		6,0	6,9
Norge Skagerrak			25,1
Kastrup		47	47
Billund			28

Det ses af tabel VI.5. at der er sket en betydelig stigning i antal danskere, der oplyser, at de har købt spiritus med hjem fra rejser i Tyskland, mens der ikke er sket nogen videre udvikling for rejsende til Norge, Sverige og med fly.

For rejsende over landgrænsen har ca. 90 pct. oplyst, at de er endagsrejsende og alligevel har 17,5 pct. oplyst at have købt spiritus med hjem. På Østersøfærgerne er 60 pct. endagsrejsende. Hovedparten af dem, der har købt spiritus har således brudt rejsegodsreglerne. Det gjorde de også i 1999 og 2000, men andelen er væsentlig større i 2001. Yderligere skal bemærkes, at de omstændigheder, de rejsende er blevet interviewet på i 2001 skulle være mindre befordrende for sandfærdige svar vedr. spiritus i 2001 end i 1999 og 2000, idet toldvæsenet i 2001 var instituttet behjælpelig med at udvælge rejsende, mens det tidligere har været politiet, der hjalp med disse opgaver.

Når Instituttet opgør de grænsehandlede mængder, når man frem til følgende resultat:

Tabel VI.6. Danskernes grænsehandel med spiritus i 2000 og 2001

Mill. liter	2000	2001
Landgrænsen bil	0,5 (1999)	1,8
Landgrænsen bus		0,5
Østersøen	0,4	0,5
Kattegat/Skagerrak	0,0	0,3
Lufthavne	0,4	1,4
I alt	1,3	4,5

Som nævnt vil der være en tendens til, at de rejsende underoplyser omfanget af spiritusindførslerne overfor instituttet på grund af grænsehandlen ofte er ulovlig.

Instituttets opgørelse af niveauet i 2001 kan sammenlignes med Skatteministeriets skøn over grænsehandlen i 2000. Skatteministeriet skønnede på baggrund af en række forskellige kilder, at grænsehandlen med spiritus var på 5,5 mill. liter, heraf 2,5 mill. liter vedrørende Tyskland, 1 mill. liter vedrørende Sydeuropa og ca. 2 mill. liter vedrørende tax-free indkøb på rejser til ikke-Eu-lande. Efter Instituttets opgørelse for 2001 skulle grænsehandlen i forhold til Tyskland være på ca. 2,8 mill. liter, mens grænsehandlen i Sydeuropa og tax-free skulle være på ca. 1,7 mill. liter.

Om end der kan herske tvivl om niveauet er helt korrekt, er der næppe tvivl om, at grænsehandlen med spiritus er i vækst.

For så vidt angår rejsende med fly og færger kunne det tax-free indkøb tidligere opgøres til ca. 1,9 mill. liter vedrørende fly og færgerejsende til ikke-Eu-lande, 2 mill. liter for flyrejsende til Eu-lande og 3,1 mill. liter for rejsende med færge til Tyskland og endelig 1,2 mill. liter for rejsende med færge til Sverige. Da mulighederne for afgiftsfri handel ikke er ændret for rejsende til ikke-Eu-lande kunne man forvente den tidligere handel fastholdt eller eventuelt stige, mens halvdelen af spiritusen købt på tax-free flyrejser til Eu-lande ville blive erstattet af køb i udlandet.

For så vidt angår udenlandske rejsende købt i Danmark viser Instituttets undersøgelse også en betydelig vækst, jf. følgende tabel VI.7.

Tabel VI.7. Udlændinges grænsehandel med spiritus i Danmark i 2000 og 2001

	2000			2001		
	Andel der har købt spiritus	Spirituskøb	Heraf med dansk afgift	Andel der har købt spiritus	Spirituskøb	Heraf med dansk afgift
	Pct.	Mill. liter		Pct.	Mill. liter	
Svenskere Øresund	10	0,5	0,5	23	2,6*	2,6*
Svenskere Kattegat	20	0,2	0,2	41	0,3	0,3
Nordmænd Skagerrak	61	0,5	0,0	49	0,5	0,0
Nordmænd i land i DK				25	0,3	0,3

Fly udrejsende	28	0,6	0,2	17	0,8	0,4
Fly transit	39	0,8	0,4	12	0,4	0,2
I alt		2,6	1,3		4,9	3,6

* Omfatter såvel spiritus som hedvin

Instituttets undersøgelser viser, at der er sket en kraftig stigning i udlændingens køb af spiritus i Danmark over Øresund, Kattegat og Skagerrak, mens salget til flyrejsende stort set er uændret. I 2000 skønnede Skatteministeriet uden kendskab til Instituttets undersøgelse, at udlændingene købte 2-2,5 mill. liter med dansk afgift, men med resultatet af instituttets undersøgelse blev skønnet revideret ned til 1,8 mill. liter. Instituttets undersøgelse i 2000 blev foretaget før åbningen af Øresundsbroen 1. juli 2000. Åbningen af broen og det heraf følgende trafikspring ville få grænsehandlen til svenskerne til at stige. Herudover fandtes grænsehandlen til nordmænd og svenskere over Kattegat og Skagerrak for urealistisk lav.

Skatteministeriets skøn for 2001 uden Instituttets undersøgelse for 2001 ville forsigtigt have været på godt 2,5 mill. liter idet lempelser i svenske rejsegodsrestriktioner og åbning af Øresundsbroen i et helt år dæmpes af virkningen af den svenske devaluering. Med Instituttets undersøgelse skønnes udlændingens køb i Danmark til ca. 2,8 mill. liter, hvilket er konsistent med Instituttets undersøgelse, hvis 30 pct. af indførslerne over Øresund er hedvin. Det kan meget vel være, at udlændingens køb herved undervurderes, men at væksten fra 2000 til 2001 er blevet overvurderet.

Udover Instituttets undersøgelser er der andre kilder til belysning af grænsehandlen med spiritus.

I grænsehandelsrapport 2000 fik Skatteministeriet stillet oplysninger om danske forbrugeres indkøbsvaner til rådighed af De Danske Spritfabrikker. Efter undersøgelserne, der omfattede 1999 købtes ca. 35 pct. af anden spiritus end snaps og bitter i danske detailforretninger, mens ca. 70 pct. af snaps og bitter blev købt i Danmark.

Når man tog udgangspunkt i salget i Danmark med afgift i 1999 på ca. 15 mill. liter og fratrag det skønnede salg til udlændinge og restaurationer samt til gaver, kunne salget til husholdningernes direkte forbrug anslås til ca. 9 mill. liter heraf 6,5 mill. liter snaps mv. og ca. 2,5 mill. liter vedrørende importerede mærker. Ved anvendelse af forholdstallene kunne de indførte spiritusmængder opgøres til ca. 7,4 mill. liter. I gennemsnit kom ca. 45 pct. af husholdningernes indkøb af spiritus således fra udlandet, mens 55 pct. blev købt i Danmark. I 1999 kunne man dog i halvdelen af året fortsat handle afgiftsfrit.

I 2001 har United Distillers & Vintners Denmark A/S fået gennemført en tilsvarende undersøgelse hos GfK. GfK har spurgt husholdningerne om deres indkøbsvaner for spiritus og hedvin.

Efter undersøgelsen har forbrugerne over 15 år i gennemsnit købt 4,6 flasker spiritus og hedvin inden for perioden november 2000 til oktober 2001. Det giver i alt for den danske befolkning ca. 20 mill. flasker, hvis forbrugerne har svaret alene om deres personlige indkøb og omkring det halve, hvis den adspurgte har svaret på vegne af hele familien. Omkring halvdelen heraf er købt i udlandet og den anden halvdel i Danmark. Købet i Danmark skulle således udgøre højst 10 mill. flasker eller ca. 7 mill. liter, hvilket er noget under det afgiftspligtige salg af spiritus og hedvin til forbrugerne på mindst 10 mill. liter i Danmark.

Enten må det samlede køb af spiritus således været underangivet eller også må andelen, der er købt i udlandet være overangivet. Erfaringsmæssigt underangives forbruget af negativ meritvarer som spiritus i interviewundersøgelser. Det store spørgsmål er, om der er en skævhed således at dem, der underangiver købet, fortrinsvis køber i Danmark eller i udlandet. Man kan have en formodning om, at dem, der underangiver, fortrinsvis er dem, der har et større forbrug end de vil være ved overfor intervieweren samt at dem, med et stort forbrug i videre udstrækning køber i Danmark end i udlandet. Dem med et beskedent indkøb har bedre mulighed for ved et mindre indkøb i udlandet at få dækket hele forbruget af spiritus uden at skulle grænsehandle så store mængder pr. gang.

Der er betydelig spredning i forbrugernes indkøb af spiritus og hedvin, jf. følgende tabel VI.8.

Tabel VI.8. Forbrugernes indkøb af spiritus og hedvin i 2001

Spiritus indkøb	Andel, der i det seneste år har købt spiritus	Anslået indkøb i det seneste år pr. forbruger i gruppen	Anslået indkøb pr. forbruger i alt i gennemsnit
Antal flasker	Pct.	Antal flasker	
0	31	0	0
1-2	24	1,5	0,36
3-4	12	3,5	0,42
5-6	11	5,5	0,61
7-8	3	7,5	0,23
9 +	16	17,5	2,80
Husker ikke	4	4,6	0,18
Alle	100	4,6	4,6

Kilde: GfK og egne beregninger.

Efter undersøgelsen står ca. 16 pct. af forbrugerne (køb over 9 flasker) for ca. 63 pct. indkøbene, mens 70 pct. af forbrugerne, der køber højst 4 flasker kun står for ca.18 pct. af indkøbene.

En forbruger, der køber 17,5 flaske spiritus og alene drikker alkohol i form af spiritus får derigennem et forbrug af i alt ca. 325 genstand om året, hvilket er noget under den grænse som sundhedsmyndighederne anbefaler (mænd ca. 1.100 genstande og kvinder ca. 725 genstande). Det er således ikke nødvendigvis misbrugere, der køber mindst 9 flasker spiritus om året.

På spørgsmålet om, hvor stor en del af spiritusforbruget, der er købt i henholdsvis dansk butik, duty free, Tyskland eller andet udland svares således:

Tabel VI.9 Indkøbssted for spiritus oplyst af danske forbrugere til GfK

	Gennemsnitlig indkøb	Andel købt i			
		dansk butik	duty free	Tyskland	Andet udland
	Flasker	Pct.			
I alt	4,6	49	17	19	15
Mænd	6,1	52	17	20	10
Kvinder	3,2	45	16	19	20
15-24 år	6,9	59	11	17	13
25-35	6,1	46	11	25	18

36-45	2,9	32	29	16	22
46-55	2,9	45	29	19	7
56-65	4,5	48	17	17	17
65+	4,6	67	5	18	10

Det ses af tabellen, at forbrugerne angiver, at 49 pct. af spiritusen købes i Danmark 17 pct. duty free , 19 pct. i Tyskland og 15 pct. i andet udland. Sandsynligvis er ikke alle forbrugere klar over, om den spiritus, de køber billigt fx på færger til Tyskland er duty free eller ej. Andelen, der er købt i Tyskland, vil derfor i et vist omfang være underrepræsenteret.

Det ses også af tabellen, at der er en vis tendens til, at de grupper, der har et forbrug over gennemsnittet i videre udstrækning forsyner sig ved køb i Danmark end i udlandet.

I august 2001 har GfK i forbindelse med en anden undersøgelse også spurgt om indkøbssted. Her var svaret at 23 pct. af forbruget blev købt duty free, 19 pct. i udlandet, mens 58 pct. blev købt i Danmark.

I undersøgelsen fra De Danske Spritfabrikker for 1999, hvor spørgsmålene var lidt anderledes, nemlig hvor blev seneste flaske købt/ normale indkøbssted var svaret, at ca. 55 pct. blev købt i Danmark og 45 pct. i udlandet. Da dem med forbrug over gennemsnittet i videre udstrækning køber i Danmark, var andelen af spiritus købt i Danmark sandsynligvis over de anførte 55 pct.

GfK undersøgelsen omfatter alene spiritus købt af danske forbrugere. En del af det afgiftsberigtigede salg i Danmark sker dog også til restaurationsbranchen og virksomheder samt til udlændinge. Ved en gennemsnitlig alkoholstyrke på 40 pct. blev der i 2000 solgt ca. 16,1 mill. liter i drikkestyrke i Danmark, mens salget udfra afgiftsindtægterne kan opgøres til ca. 15,1 mill.liter i drikkestyrke i 2001.

Måske lidt for højt sat sælges heraf 4,0 mill. liter til erhverv restauranter, repræsentationsgaver eks.. Udlændinge skønnes med betydelig usikkerhed at købe 1,8 mill. liter i 2000 (i niveau før åbning af Øresundsbroen og 2,3 mill. liter for hele 2000) og 2,8 mill. liter i 2001. Salget til udlændinge kan meget vel være undervurderet. Samlet sælges der således ca. 7 mill. liter spiritus til andre end danske forbrugere i Danmark. Salget til danske forbrugere bliver dermed på ca. 8 mill. liter Ved brug af GfK's forholdstal fra august skulle grænsehandlen således udgøre omkring 5,8 mill. liter, mens man ved brug af forholdstallet fra november 2001 når frem til 8,3 mill. liter, heraf ca. 3,1 mill. liter i Tyskland, ca. 2,7 mill. liter Duty free og 2,4 mill. liter i andet udland.

Det skal bemærkes, at tager man GfK's oplysning om det absolutte køb, har hver forbruger købt ca. 2,3 flasker i udlandet svarende til ca. 1,6 liter Ved 4,4 mill. forbrugere på mindst 15 år giver det ca. 7 mill. liter spiritus og hedvin købt i udlandet, men i en del af tilfældene har den udspurgte ikke kun svaret for sig selv, men for hele sin husstand samt for hedvin, hvorfor den grænsehandel, der oplyses til GfK er noget mindre end 7 mill. liter.

Efter forholdstallet fra De Danske Spritfabrikker i 2000 var grænsehandlen i 1999 på ca. 7,4 mill. liter Som nævnt var tax free handel for EU rejsende tilladt i første halvår af 1999 og niveauet efter var derfor lavere.

Udover UDV har De Danske Spritfabrikker forsynet Skatteministeriet med oplysninger om udviklingen i salget af virksomhedens produkter til tyske detailforretninger i grænseregionerne.

Efter virksomhedens oplysninger solgtes i 1999 ca. 0,6 mill. snaps mv. til tyske grænseforretninger, i 2000 ca. 0,8 mill. liter, mens salget til og med juni 2001 var steget med ca. 45 pct.. Opregnet til helår skulle salget således være på ca. 1,2 mill. liter snaps mv. i 2001.

Væksten i virksomhedens salg til grænseforretningerne er meget stor, men til gengæld er niveauet forholdsvist lavt, når man tager i betragtning, at omkring halvdelen af salget af spiritus i Danmark kommer fra virksomheden.

Endelig har Scandlines ifølge Jyllands-Posten den 26. januar 2002 oplyst, at hver passager kun lægger ca. det halve spiritus i indkøbskurven i forhold til 1998. I 1996 kan det med usikkerhed skønnes, at der blev solgt ca. 2,5 mill. liter spiritus på Scandlines færger til Tyskland, hvoraf 1 mill. liter til danskere og 1,5 mill. liter til udlændinge. Scandlines salg kan således nu beregnes til at udgøre i størrelsesordenen 1 mill. liter. Af disse 1 mill. liter sælges en del til fx svenskere og nordmænd, men hovedparten må forventes solgt til danskere.

Endelig har visse af de tyske grænsekøbmænd ved landgrænsen bekræftet, at der var vækst i danskernes grænsehandel, om end væksten snarere var omkring 10 pct. end 50 pct. som spritfabrikkerne oplyser. Det er sandsynlig, at det især er grænsehandlen med færger over Østersøen, der har været i vækst.

Det kan være svært at få alle de forskellige usikre oplysninger, der belyser udviklingen i grænsehandlen til at hænge sammen, men i følgende tabel VI. 10 er forsøget gjort:

Tabel VI. 10 Skøn over sammensætningen af dansk salg af spiritus og danske forbrugeres køb af spiritus i de seneste år

Mill. liter 40 pct.	1998/1999	2000	2001
Salg af spiritus med dansk afgift	14,7	16,1	15,1
Heraf til udskænkning og gaver	4,0	4,0	4,0
Salg af dansk spiritus gennem dansk detailhandel	10,7	12,1	11,1
Heraf til udlændinge	1,4	2,3 ¹⁾	2,8
Salg af spiritus med dansk afgift til danskere	9,3	9,8	8,3
Danskernes køb i udlandet:			
Tyskland	3,2 (1,7) ²⁾	2,5	3,5
Heraf af dansk fabrikat		0,8	1,2
Ved rejser til andre EU lande	2,8 (1,9)	1,0	1,1
Ved rejser til ej EU lande	1,9	2,0	2,1
I alt i udlandet	7,9	5,5	6,7
I alt dansk forbrug i husholdningerne	17,2	15,3	15,0
Alt i alt dansk forbrug	21,2	19,3	19,0
Andel husholdninger køber i udlandet pct.	46		

(1) 1,8 mill. liter i årsniveau før broens åbning, 2,2 mill. liter når broen har været åben 6 måneder.

(2) Tax free salg på færger.

Det må understreges, at der hersker usikkerhed om alle tallene. Salg af spiritus med dansk afgift omfatter således ikke detailsalget, men grossistsalget. Tilfældige udsving i detailhandlens lagerbeholdning omkring nytår kan således betyde, at man ikke kan bruge grossistsalget til præcist at opgøre detailsalget, der kan være 0,3 mill. liter større eller mindre på grund af lagerforskydninger. Salget til udlændinge er meget usikkert opgjort, og der hersker ligeledes betydelig usikkerhed vedrørende danskerne grænsehandel. Opgørelsen af danskernes forbrug er derfor også usikker. Mens det er sandsynligt, at der er sket et fald i forbruget efter ophør af det afgiftsfrie salg, virker det mindre sandsynligt, at der er sket et yderligere fald fra 2000 til 2001. Det kunne trække i retning af at grænsehandlen med spiritus blev overvurderet i 2000 eller undervurderes for 2001.

Selv om de enkelte tal i opstillingen i tabel VI. 10. kan diskuteres, er det Skatteministeriets vurdering, at man næppe kommer "sandheden" meget nærmere ved yderligere dybtgående analyser af de forskellige kilder.

Uden for enhver tvivl har danskernes grænsehandel været i vækst i 2001 i forhold til 2000, og svenskernes grænsehandel i Danmark er også steget. Det er danskernes handel i Tyskland, der stiger, mens der ikke er grund til at formode, at danskernes fortsatte tax free indkøb på rejser til ikke-Eu-lande skulle have ændret sig markant.

Væksten i grænsehandlen synes at have fundet sted gennem hele 2001, men især i anden halvår af 2001. Virkningen på provenuet af væksten i danskernes grænsehandel i første halvår af 2001 er sandsynligvis delvist neutraliseret af, at Øresundsbroen var åben i første halvår 2001 og ikke i første halvår 2000.

5. Grænsehandlen med spiritus og 24 timers reglen

I øjeblikket må rejsende, der har været væk mindre end 24 timer slet ikke indføre spiritus til Danmark uden at skulle betale dansk afgift. Har man været væk i mere end 24 timer må der medbringes 1,5 liter, men højst 1 afgiftsfri eller fra ikke-EU-lande.

Senest 1 januar 2004 skal 24 timers reglen afskaffes. Herefter vil rejsende frit kunne medbringe også spiritus under forudsætning af, at det er til eget forbrug. Der vil være en indikativgrænse på 10 liter, men grænsen er ikke absolut gældende. Hvis den rejsende kan sandsynliggøre, at det er til eget brug må der medbringes mere end 10 l.

Allerede i dag brydes rejsegodsbestemmelserne af et stort antal danske rejsende. Det er en misforståelse, at indførelsen af Schengen-samarbejdet i foråret 2001 skulle have gjort det lovligt at indføre spiritus. Heller ikke før Schengen var der systematisk toldkontrol ved grænserne til andre Eu-lande, men alene paskontrol varetaget af politiet. Politiet undersøgte ikke om de rejsende havde taget for meget spiritus med. Selv om der ikke siden 1993 har måttet foretages systematisk toldkontrol ved de indre EU grænser, må der godt foretages stikprøvekontrol såvel på grænsen som længere inde i landet. Indførelsen af Schengen arbejdet har ikke ændret på toldmyndighedernes kontrolbeføjelser.

Selv om Schengen-samarbejdet ikke har ændret ved de formelle toldregler er der sandsynligvis nogle rejsende, der har troet, at nu var grænsehandlen givet fri og mange flere, der har kalkuleret med, at risikoen for at blive taget i tolden var blevet mærkbart reduceret. Herudover er spiritus i videre udstrækning blevet en lokkevarer i grænsehandlen, altså en af de varer, som de handlende syd for grænsen er særlig opmærksom på at annoncere til en særlig lav pris. De handlende vil måske tjene specielt meget på slagtilbud for billig spiritus, men håber at den billige annoncerede pris vil lokke flere kunder til forretningen, hvor kunderne vil købe andre varer med større avance.

Det er ikke Skatteministeriets indtryk, at der i videre udstrækning foretages større organiserede smuglerier eller at smuglet spiritus sælges i almindelige detailforretninger, men der foregår sandsynligvis et vist salg fra bagagerum og andre utraditionelle udsalgssteder.

Væksten i danskernes grænsehandel i 2001 skyldes derfor både at en del danskere har taget glæderne ved ophør af 24 timers reglen lidt på forskud og mere intensiv markedsføring fra de tyske forretninger.

Der er alligevel grund til at formode, at ophør af 24 timersreglen vil føre til en betydelig vækst i grænsehandlen. I Rapport om grænsehandel 2000 blev væksten skønnet til 7,5 mill. liter, men således at forbruget steg 2,5 mill. liter og salget i Danmark faldt 5 mill. liter.

Hvis hele væksten i grænsehandlen fra 2000 til 2001 tilskrives, at danskerne delvis har taget glæderne ved 24 timers reglens ophør på forskud, kan effekten af at afskaffe 24 timers reglen nu opgøres til, at grænsehandlen vil stige med ca. 6,3 mill. liter (9 mill. flasker), mens salget i Danmark vil falde med 4,2 mill. liter (6 mill. flasker). Væksten vil både bestå i, at dem, der overholder reglerne, vil begynde at indføre spiritus, og i at dem, der allerede bryder reglerne vil indføre mere.

6. Spiritusafgift og sundhed

Spiritusafgiften påvirker priserne på spiritus og priserne påvirker danskernes forbrug. Forbrug af alkohol i mindre mængde er sandsynligvis ikke usundt, men forbrug udover et par genstande om dagen belaster helbredet. Sundhedsministeriet har opgjort skadevirkningerne ved alkoholforbrug til ca. 160 kr./liter ren alkohol i faktorpriser og ca. 200 kr./liter i priser med moms.

Spiritusafgiften er på 275 kr./liter ren alkohol uden moms er noget over Sundhedsministeriets opgørelse, der ikke virker undervurderet.

Det er alkoholen uanset i hvilken form den indtages, der er sundhedsskadelig, men der har traditionelt været større afgifter på alkohol i spiritus end på alkohol i øl og vin.

Det har fra Bryggeriforeningen været fremført, at en eventuel nedsættelse af spiritusafgiften bør følges af en nedsættelse af afgiften på øl og eventuelt vin.

Bryggeriforeningen har henvist til følgende tabel, der skulle vise forholdet mellem afgiften på alkohol i øl og vin samt spiritus i Eu-landene i 2000.

Tabel VI.11 Forholdet mellem beskatning af alkohol i øl, vin og spiritus ifølge Bryggeriforeningen

Medlemsland	Afgift af alkohol i		
	øl i forhold til afgift af alkohol i øl	vin i forhold til afgift af alkohol i øl	spiritus i forhold til afgift af alkohol i øl
Portugal	1	0,0	7,2
Tyskland	1	0,0	6,9
Frankrig	1	0,1	5,6
Luxembourg	1	0,0	5,5
Spanien	1	0,0	4,1
Belgien	1	1,0	4,0
Danmark	1	1,0	4,0
Holland	1	1,0	3,5
Sverige	1	1,7	3,4
Grækenland	1	0,0	3,0
Østrig	1	0,0	2,1
Italien	1	0,0	1,9
Finland	1	0,7	1,8
Storbritannien	1	1,2	1,7
Irland	1	1,3	1,4

Kilde: Bryggeriforeningen.

Efter Bryggeriforeningen vil en isoleret nedsættelse af den danske afgift fra 275 kr./liter ren alkohol til 150 kr. pr. liter ren alkohol bringe spiritusafgiften ned fra at være 4 gange så høj som ølafgiften, der ligger midt i billedet, ned til at spiritusafgiften alene vil være 2,2 gange så høj som ølafgiften målt efter alkoholindhold, der ligger i den lave ende blandt Eu-landene.

Efter Skatteministeriets opfattelse er Bryggeriforeningens billede dog misvisende. For det første er spiritusafgiften ikke 4 gange så høj som ølafgiften i Danmark, men ca. 4,7 gang så høj, når man sammenligner med almindelig pilsnerøl med ca. 4,6 pct. alkohol, og ikke med 5 pct. øl, der næsten ikke sælges i Danmark.

For det andet er det karakteristisk, at lande, der har betydelige afgifter på alkohol, (nordiske lande samt UK og Irland) ligger i den lave ende. Det forhold, at spiritusafgiften i Tyskland angives at være 6,9 gange højere end ølafgiften, skyldes ikke, at man der har en særlig høj spiritusafgift, men at ølafgiften er særlig lav.

I Tyskland er spiritusafgiften på ca. 97 kr./liter ren alkohol, mens ølafgiften i Tyskland er på ca. 13 kr./liter ren alkohol. Det giver en absolut forskel på ca. 84 kr./liter ren alkohol., mens forskellen i Danmark er på godt 215 kr. Reduceres den danske afgift til 150 kr./liter ren alkohol vil der i Danmark fortsat være en absolut forskel på godt 90 kr./liter.

Hvis man sammenligner afgifterne på øl og spiritus i 2001, er resultatet således:

Tabel VI. 12. Forholdet mellem ølafgift og spiritus afgift i EU landene samt Norge i oktober 2001

Medlemsland	Afgift af alkohol i			Merafgift på spiritus i forhold til øl i dkr. pr. liter ren alkohol
	øl i forhold til afgift af alkohol i øl	spiritus i forhold til afgifts af alkohol i øl.	spiritus i dkr. pr. liter ren alkohol	
Portugal	1	3,3	62	44
Tyskland	1	7,3	97	84
Frankrig	1	5,6	108	88
Luxemburg	1	5,8	77	64
Spanien	1	3,9	51	38
Belgien	1	4,3	124	94
Danmark	1	4,7	275	217
Holland	1	4,3	112	86
Sverige	1	3,4	384	272
Grækenland	1	3,5	68	48
Østrig	1	2,1	75	39
Italien	1	2,0	48	24
Finland	1	1,8	375	163
Storbritannien	1	1,6	235	92
Irland	1	1,4	205	58
Norge 2001	1	2,0	648	320
Norge 2002	1	1,8	550	239

Sammenlignes øl og spiritusafgiften pr. liter ren alkohol ses, at Danmark ikke ved den nuværende spiritusafgift ligger på det typiske niveau, men ligger i toppen med beskatning af spiritus i forhold til øl. Bortset fra i de nordiske lande, er der intet land, hvor spiritusafgiften er over 100 kr./liter ren alkohol over ølafgiften.

Ser man bort fra de nordiske lande er spiritusafgiften i EU i gennemsnit godt 100 kr./liter ren alkohol, ølafgiften godt 40 kr./liter ren alkohol og forskellen mellem øl og spiritusafgiften ca. 60 kr./liter ren alkohol. Spiritusafgiften er således ca. 2,5 gange højere end ølafgiften. Den danske ølafgift er således i dag ca. 40 pct. højere end gennemsnittet i EU bortset fra de nordiske lande, mens den danske spiritusafgift er ca. 160 pct. højere end gennemsnittet i EU-landene uden for Norden.

Reduceres den danske spiritusafgift til 150 kr./liter ren alkohol, vil spiritusafgiften i forhold til ølafgiften komme på linie med eller være over de ikke nordiske EU-lande. Den absolutte forskel vil være på godt 90 kr./liter ren alkohol mod godt 60 kr./liter i de andre EU-lande, mens den relative forskel vil være på 2,6 i Danmark mod 2,5 i gennemsnit for de andre lande.

Reduceres den danske spiritusafgift til 150 kr./liter vil afgiften på spiritus svare nogenlunde til Sundhedsministeriets overslag over på de samfundsøkonomiske omkostninger ved alkoholforbrug.

7. Beregninger af de sandsynlige virkninger af at nedsætte afgiften på spiritus

Beregningerne af de sandsynlige virkninger afhænger af en række forhold. I beregningerne er anvendt følgende forudsætninger:

Tabel VI.13. Forudsætninger anvendt ved beregning af de sandsynlige virkninger af nedsættelser af spiritusafgiften

1. Samfundsøkonomiske omkostninger ved alkoholforbrug	
- faktorpriser i kr. pr. liter ren alkohol	160
- forbrugerpriser	200
2. Grænsehandlen afhænger lineært af prisforskellen	
3. Prisforskellen er den beregnede afgiftsbetingede prisforskel	
4. Ophør af 24 timersreglen vil medføre en stigning i danskernes grænsehandel med 6,3 mill. liter ved et fald i dansk salg på 4,2 mill. liter og stigning i forbruget på 2,1 mill.liter.	
5. Det nuværende spiritusmarked ser således ud med 24 timers regel	Mill. liter drikkestyrke (40 pct.)
Salg med dansk afgift	15,1
Salg til udenlandske købere med dansk afgift	2,8
Salg til danske købere med dansk afgift	12,3
Grænsehandel til tyske priser	3,5
Grænsehandel til toldfri/sydeuropæisk pris	3,2
Dansk forbrug	19,0
6. Preiselasticitet (forbrug , konstant)	-0,5

7. Forbruget følsomt i forhold til såvel dansk som udenlandsk pris, udenlandsk pris dog forhøjet med halvdel af prisforskel for at tage hensyn til besvær.	
9. Dansk pris pr. liter (161 kr./flaske)	230
10. Tysk pris pr. liter (91,6 kr./flaske)	131
12 Svensk pris pr. liter (199 kr./flaske)	285
13. Norsk pris pr. liter (2002) (255 kr./flaske)	364
14. Vægtet norsk og svensk pris	305
15 Afgiftsfri/sydeuropæisk pris (77 kr./flaske)	110

Under disse antagelser kan virkningen ved forskellige danske afgiftsnedsettelse beregnes jf. tabel VI.14.

Tabel VI.14. Virkningerne af danske afgiftsnedsettelse fra 275 kr./liter på spiritus på forbrug, salg, grænsehandel, provenu og forvriddningen i faktorpriser

Afgiftssatsen alkohol	Dansk pris	Dansk forbrug	Heraf købt i Danmark	Heraf til tysk pris	Heraf til toldfri pris	Svensk køb	Dansk afgiftsgrundlag	Netto virkning proveu. Fortegn: - = tab for stat	Samfundsøkonomisk nettovirkning. Fortegn: - = mindre økonomisk tab
Kr. liter	Mill. liter						Mill. kroner		
275	230,0	19,0	12,3	3,5	3,2	2,8	15,1	0	0
250	217,5	19,4	13,5	3,1	2,9	3,3	16,8	48	-150
225	205,0	19,9	14,7	2,6	2,5	3,7	18,5	64	-277
200	192,5	20,4	16,0	2,2	2,2	4,2	20,2	45	-381
160	180,0	20,9	17,3	1,7	1,9	4,7	22,0	-7	-461
150	167,5	21,5	18,7	1,3	1,5	5,1	23,8	-95	-516
140	162,5	21,7	19,2	1,1	1,4	5,3	24,5	-140	-531
130	157,5	22,0	19,8	0,9	1,3	5,5	25,3	-191	-541
125	155,0	22,1	20,1	0,8	1,2	5,6	25,7	-219	-545
100	142,5	22,8	21,5	0,4	0,9	6,1	27,6	-381	-548
75	130,0	23,6	23,0	0,0	0,5	6,5	29,6	-583	-520

I første søjle er anført dansk afgift udtrykt i kr. pr. liter 100 pct. alkohol. I anden søjle prisen i dansk detailhandel for en liter og 40 pct. alkohol.

I tredje søjle er vist danskernes forbrug som funktion af prisen i Danmark og i udlandet under antagelse af en priselasticitet på -0,5. Det ses af tabellen, at forbruget af spiritus vil stige med 1,4 mill. liter, hvis

prisen falder fra 230 kr. pr. liter til 192,5 kr. pr. liter. Hvis prisen pr. liter falder med yderligere 38,5 kr. til 155 kr. pr. liter stiger forbruget yderligere med ca. 1,7 mill. liter.

I fjerde, femte og sjette søjle er vist sammensætningen af dansk forbrug købt henholdsvis i Danmark, Tyskland og til toldfri pris. I syvende søjle er vist udlændingenes køb i Danmark. Det er især svenskere og nordmænd, der køber spiritus med dansk afgift i Danmark.

I ottende søjle er vist dansk afgiftsgrundlag, der er summen af danskernes og udlændinges køb af spiritus med dansk afgift. I niende søjle er vist provenuvirkningen af, at reducere den danske afgift i forhold til nuværende niveau på 275 kr. pr. liter ren alkohol.

Endelig er i sidste søjle vist den samfundsøkonomiske gevinst i faktorpriser ved at reducere afgiften på spiritus.

Reduceres afgiften fra 275 kr. pr. liter ren alkohol til 150 kr. pr. liter ren alkohol stiger forbruget af spiritus med 2,5 mill. liter. Herudover falder danskernes grænsehandel i Tyskland med 2,2 mill. liter fra 3,5 mill. liter til 1,3 mill. liter og grænsehandlen i Sydeuropa/afgiftsfri med 1,7 mill. liter fra 3,2 mill. liter til 1,5 mill. liter. Samlet set falder grænsehandlen med ca. 3,9 mill. liter, der sammen med stigningen i forbruget på 2,5 mill. liter i alt 6,4 mill. liter forklarer væksten i "Heraf købt i Danmark"

Før afgiftsfaldet var prisforskellen til Tyskland på 99 kr. pr. liter, men efter er prisforskellen på 36,5 kr. Grænsehandlen falder derfor med ca. 64 pct. af 3,5 mill. liter altså ca. 2,2 mill. liter.

Faldet i grænsehandlen ved det angivne prisfald vil på længere sigt blive større. Ved mindre grænsehandel vil udbuddet af mærker, der specielt tiltrækker danskere efterhånden blive reduceret, hvilket vil få grænsehandlen til at falde yderligere på længere sigt.

Afgiftsfaldet fra 275 kr. pr. liter ren alkohol til 150 kr. pr. liter ren alkohol er beregnet til at få til effekt, at grænsehandlen til svenskere og nordmænd vil stige fra 2,8 mill. liter til 5,1 mill. liter eller med 2,3 mill. liter. Effekten vil kunne vise sig mindre, hvis Sverige og Norge påvirkes af den danske afgiftsnedsettelse til også at reducere afgiften på spiritus.

Samlet set vil afgiftsfaldet få det danske afgiftsgrundlag til at stige med 8,7 mill. liter fra 15,1 mill. liter til 23,8 mill. liter.

Provenuvirkningen er beregnet under forudsætning af fortsat 24 timers regel. Beregningerne af mængdevirkningerne af afgiftsnedsettelsen er usikker. Den procentvise usikkerhed for provenuberegningen er væsentlig større.

Efter beregningerne giver nedsættelser af afgiften på op til 100 kr. pr. liter ren alkohol nærmere en gevinst end et tab. Sættes afgiften yderligere ned med 25 kr. pr. liter ren alkohol er provenutabet yderligere hen ved 100 mill. kr., mens tabet ved endnu yderligere 25 kr./liter ren alkohol er på endnu yderligere ca. 100 mill. kr.

Endelig ses det, at samfundet vinder ca. 150 mill. kr. ved en nedsættelse af afgiften med 25 kr. pr. liter ren alkohol, yderligere ca. 125 mill. kr. ved yderligere 25 kr. pr. liter, endnu yderligere ca. 100 mill. kr. for de næste 25 kr. pr. liter osv.

I følgende tabel VI.15 er der nærmere gjort rede for provenuvirkningen.

Tabel VI.15. Provenuvirkninger af nedsættelse af afgiftssatsen for spiritus under en række forudsætninger

Afgiftssats ren alkohol	Dansk pris drikkestyrke	Provenu- tab uændret mængde	Provenu- virkning ændret forbrug	Ændret grænsehan- del for danskere uændret 24 timer	Ændret salg til sven- skere	I alt	Moms ændret grænse- handel danske re	Moms ændret grænse- handel Sven- skere	I alt ændret pkt. afg. og moms ved uændret 24-timers regel. Faktorpri- sen	
	Kr./liter			Mill. kroner						
275	230,0	0	0	0	0	0	0	0	0	
250	217,5	-151	43	78	47	16	19	13	48	
225	205,0	-302	80	140	84	2	38	24	64	
200	192,5	-453	111	186	112	-44	57	33	45	
175	180,0	-604	134	217	131	-122	76	39	-7	
150	172,5	-694,6	144	228	137	-185	87	42	-56	
140	162,5	-815,4	153	234	141	-287	102	44	-140	
130	157,5	-875,8	155	234	141	-346	110	45	-191	
125	155,0	-906	156	233	140	-377	113	45	-219	
100	142,5	-1.057	152	217	131	-557	132	44	-381	
75	130,0	-1.208	137	185	112	-774	150	41	-583	

I tredje søjle er vist provenuvirkningen under forudsætning af uændret forbrug og salg. Afgiftsgrundlaget ved den nuværende afgift er 15,1 mill. liter ved den nuværende afgift.

Et prisfald på 62,5 kr. pr. liter i forbrugerpriser forudsætter et afgiftsfald på 50 kr. pr. liter drikkestyrke eller 100 kr. pr. liter ren alkohol til 150 kr. pr. liter ren alkohol.

Ved et afgiftsfald på 50 kr. pr. liter drikkestyrke og et uændret salg på 15,1 mill. liter tabes 755 mill. kr.

Prisfaldet fik forbruget til at stige med 2,5 mill. liter i drikkestyrke eller 1 mill. liter ren alkohol. Ved den nye afgiftssats på 150 kr. pr. liter ren alkohol giver det øgede forbrug en ekstra indtægt på ca. 150 mill. kr.

Prisfaldet fik yderligere grænsehandlen til at falde med ca. 3,9 mill. liter, der ved den nye afgiftssats giver en provenugevinst på ca. 233 mill. kr. i punktafgiftsprovener. Endelig giver det 137 mill. kr., at salget til svenskere og nordmænd stiger med 2,3 mill. liter. Ændringer i forbrug og grænsehandel betaler således godt 2/3 af det umiddelbare provenutab ved afgiftsnedsættelsen når man alene ser på punktafgiftsprovener.

Faldet i danskernes grænsehandel trækker imidlertid omsætning hjem til Danmark. Momsvirkningen heraf er på 95 mill. kr. Endelig er nettoeffekten af større salg i mængde til udlændinge, men til lavere priser

ekstra momsindtægter på 43 mill. kr. Netto taber staten således efter beregningerne 95 mill. kr. ved en afgiftsnedsættelse fra 275 kr. pr. liter til 150 kr. pr. liter ren alkohol.

Det ses også af tabel VI.14, at der ved mindre nedsættelser ligefrem kan være tale om provenugevinster. Beregningerne viser således, at ved en nedsættelse af afgiften med 25 kr. pr. liter ren alkohol vindes 48 mill. kr. ved en nedsættelse med 50 kr./liter vindes yderligere 12 mill. kr., mens der ved en nedsættelse med 75 kr./liter ren alkohol vindes 45 mill. kr. En nedsættelse med yderligere 25 kr. reducerer gevinsten med 52 mill. kr. til et tab på 7 mill. kr. og nedsættelsen fra 175 kr. til 150 kr. giver en yderligere tab på 88 mill. kr. yderligere nedsættelser koster endnu mere.

Grunden til, at det især er billigt eller endog måske provenugivende, at reducere afgiften i begyndelsen er, at mængdereaktionerne er proportionale med satsnedsættelserne. Provenugevinsten pr. mængde, der vender tilbage til dansk beskatning falder imidlertid ved lavere satser.

Det skal kraftigt understreges, at beregningerne er usikre. Det gælder måske især antagelsen om, at grænsehandlen reduceres lineært med reduktionen i afgiftsforskellen. Det ved man ikke noget om. Det er dog en rimelig antagelse, at grænsehandlen falder ved mindre satsforskelle, og at grænsehandlen vil være elimineret ved samme priser i Danmark som i udlandet. Man kan imidlertid ikke vide noget om, hvorvidt en prisnedsættelse på 10-20 kr. pr. flaske vil være stort set virkningsløs på grænsehandlen eller have en kraftig virkning, eller at grænsehandlen først for alvor reagerer når priserne reduceres yderligere med 20 kr. Usikkerheden er mindst ved store ændringer.

De beregnede provenuvirkninger er meget usikre især ved mindre ændringer i afgiften. Når det således beregnes, at nedsættelsen af afgiften til 150 kr./liter ren alkohol medfører et provenutab på 95 mill. kr. er det jo nettoresultatet af et tab på 755 mill. kr. ved uændret mængde og en gevinst på 660 mill. kr. på grund af ændret mængde. Usikkerheden omkring de 755 mill. kr. er omkring ± 25 mill. kr., men usikkerheden omkring de 660 mill. kr. er måske $\pm 150-200$ mill. kr.

Man kan således ikke udelukke, at nedsættelsen til 150 kr./liter ren alkohol vil give en provenugevinst, men heller ikke, at provenutabet vil være på 200-300 mill. kr.

Øget grænsehandel til svenskere er med til at finansiere en væsentlig del af det umiddelbare provenutab. Man kan imidlertid alene regne med disse indtægter, hvis Sverige fastholder afgiften. I det omfang Sveriges spiritusafgift påvirkes af en dansk afgiftsnedsættelse vil provenutabet blive større. Man skal også være opmærksom på, at provenutabet i det første år efter nedsættelsen sandsynligvis vil være større end anført i tabellen, men på længere sigt lavere.

Op til en afgiftsnedsættelse vil der være en tendens til, at forbrugerne udskyder køb af spiritus. Ligeledes vil man sandsynligvis skulle give godtgørelse af afgiftsnedsættelsen på lagerbeholdningen hos detailhandlen. Mens provenutabet ved uændret mængde vil være større i introduktionsåret, vil der sandsynligvis være en vis forsinkelse i reduktionen i grænsehandlen. Yderligere vil reduktionen i grænsehandlen først med en vis forsinkelse slå ud i et øget salg i Danmark. I introduktionsåret vil tabet således være væsentlig større end angivet.

Ved en nedsættelse til 150 kr./liter ren alkohol vil grænsehandlen blive markant reduceret, men næppe elimineret. Grænsehandlen med spiritus vil dog tendere mod at syne hen som tiden går, gennem at spiritus ikke vil blive markedsført så aktivt, og gennem at husholdningerne efterhånden vil lære, at man ikke nødvendigvis sparer ved at købe i udlandet i forhold til at købe på fordelagtige tilbud i Danmark.

Virkingen på statens afgiftsindtægter af afgiftsændringer for spiritus bør dog ikke være afgørende for afgiftspolitikken, men derimod en undersøgelse af den samfundsøkonomiske effekt, jf. følgende tabel VI.16.

Tabel VI. 16. Samfundsøkonomisk virkning af lavere spiritusafgifter

		Akkumuleret ændring i forvridninger				
Afgiftssats ren alkohol	Dansk pris drikke styrke	Alkoholskader	Forbrugsforvridning	Grænsehandel	Svensk grænsehandel	I alt netto
Kr./l		Mill. Kr.				
275	230	0	0	0	0	0
250	218	27	-45	-100	-32	-150
225	205	57	-89	-193	-52	-277
200	193	89	-131	-278	-61	-381
175	180	123	-171	-355	-58	-461
160	173	144	-193	-397	-50	-497
150	163	160	-208	-424	-43	-516
125	155	200	-243	-486	-17	545
100	143	244	-273	-539	21	-548
75	130	292	-300	-583	71	-520

Hvis staten kunne øge beskatningen med 1.000 kr. uden at borgerne ændrede adfærd gennem anden sammensætning af forbrug, arbejdstid vil staten vinde 1.000 kr., men borgerne tabe 1.000 kr. Det går lige op for samfundet.

Ved en ændring af spiritusafgiften ændrer borgerne imidlertid adfærd, og afgiftsnedsettelsen vil derfor ændre det samfundsøkonomiske resultat. Ved en afgiftsnedsettelse vil danskerne øge deres forbrug.

Hvis forbruget ved en pris på 100 kr./stk. var på 1.000 stk., mens forbruget efter et afgiftsfald på 10 til en pris på 90 kr./stk. er 1.080 stk., kan man sige, at statens provenutab på 10 af de første 1.000 stk. går lige op med borgernes besparelse.

Samfundet har derfor netto vundet afgiftsprovenuet af de ekstra 80 stk. samt borgernes gevinst ved at købe 80 ekstra af varen til en pris på 90 kr./stk. Borgernes gevinst herved må være på et sted mellem 0 og 10 kr./stk. eller ca. 5 kr./stk. i gennemsnit.

Når afgiften reduceres og forbruget af den afgiftsbelagte vare stiger får samfundet således en gevinst. Denne gevinst er beregnet og anført under "forbrugsforvridning" i tabel VI. 16.

Forbrugsvæksten vil imidlertid også føre til øgede alkoholskader. Samfundets nettotab herved er anført under "alkoholskader". Ved lavere priser vil danskernes grænsehandel i udlandet blive reduceret. Samfundets nettogevinst herved er anført under "Grænsehandel". Endelig vil lavere danske priser få udlændingenes grænsehandel i Danmark til at stige. Gevinsten herved for det danske samfund er anført under Svensk grænsehandel.

Så længe afgiftssatsen er over de eksterne omkostninger vedrørende alkoholskader på 160 kr./liter ren alkohol i priser uden moms vil en reduktion i afgiften medføre en netto gevinst for samfundet når man alene ser på alkoholskader og forbrugsforvridning.

Nettogevinsten af Alkoholskader og forbrugsforvriddning er således maksimal ved en satsreduktion til 160 kr. pr. liter ren alkohol. Der er dog næsten ikke nogen forskel mellem om satsen er fx 200 kr. (gevinst 42 mill. kr.) eller 125 kr. (gevinst 43 mill. kr.) i forhold til maksimum, der nås ved 160 kr. (49 mill. kr.)

Grænsehandelsforvriddningen reduceres ved lavere satser. Ved en sats på 150 kr. pr. liter ren alkohol vinder det danske samfund 450 mill. kr. på grund af mindre grænsehandel.

Der vil også komme en nettogevinst til det danske samfund gennem svensk grænsehandel. Den samfundsøkonomiske gevinst ved en reduktion af afgiften til 150 kr./liter ren alkohol vil være på 43 mill. kr. Det er væsentligt mindre end effekten af øget grænsehandel, der jo var på ca. 183 mill. kr.

Man skal imidlertid være opmærksom på, at staten mister provenu på de oprindelige 2,8 mill. liter svensk grænsehandel. Tabet herved er på ca. 140 mill. kr. (2,8 mill. liter gange afgiftsfald på 50 kr./liter)

Samlet set er nettogevinsten for samfundet ved et afgiftsfald til 150 kr. pr. liter ren alkohol ca. 516 mill. kr. i faktorpriser. Da staten tabte 95 mill. kr. i provenu og 160 mill. kr. i alkoholskader har borgerne således vundet ca. 771 mill. kr. i faktorpriser eller ca. 965 mill. kr. i markedspriser.

Det er især ved mindre satsnedsættelser, samfundet vinder i forhold til provenutabet. Dels stiger provenutabet mere end proportionalt med satsnedsættelserne, dels stiger den samfundsøkonomiske gevinst mindre end proportionalt med satsnedsættelserne.

Mens samfundet netto vinder 516 mill. kr. ved en satsnedsættelse til 150 kr. pr. liter vinder samfundet 545 mill. kr. ved en satsnedsættelse til 125 kr. pr. liter. Provenutabet for staten nedsættelsen til 150 kr. pr. liter er på 95 mill. kr., mens tabet ved den yderligere nedsættelse er på 219 mill. kr.

Samfundet vinder således ca. 5,5 kr. pr. provenukrone staten sætter til ved en nedsættelse til 150 kr. pr. liter, men alene 0,23 kr. ekstra pr. provenukrone staten sætter til ved en yderligere afgiftsnedsættelse fra 150 kr. pr. liter til 125 kr. pr. liter.

Beregningerne hidtil har været gennemført under forudsætning af uændret 24 timers regel.

I følgende tabel VI.17 er vist beregningerne under forudsætning af, at 24 timers reglen afskaffes.

Tabel VI.17. Provenuvirkningen samt forvriddningsvirkningen ved afgiftsnedsættelser efter 24 timers reglen er afskaffet

Afgiftssats ren alkohol	Dansk pris drikke styrke	I alt punktafgift og moms ved uændret 24-timers regel	Provenutab ved afskaffelse af 24- timers regel mv.			Nettosatsned- sættelse samt væk 24- timers regel	Forvriddningstab med 24-timers regel	Yderligere forvriddningstab uden 24- timers regel	I alt forvriddningstab uden 24- timers regel
			Punktafgift	Moms	I alt				
Kr./l			Mill. Kr.						
275	230	0	-562	-165	-627	0	-	-	-
250	217,5	48	-367	-131	-498	-450	-149	-76	-226
225	205	64	-283	-101	-383	-320	-276	-147	-424
200	192,5	45	-209	-75	-283	-238	-380	-213	-594

175	180	-7	-146	-52	-198	-205	-460	-274	-734
160	172,5	-56	-113	-40	-153	-209	-496	308	-804
150	167,5	-95	-93	-33	-126	-221	-515	-329	-845
130	157,5	-191	-58	-21	-79	-271	-541	-370	-911
125	155	-219	-51	-18	-69	-288	-545	-379	-924
100	142,5	-381	-20	-7	-26	-407	-547	-424	-972
75	130	-583	0	0	0	-583	-520	-460	-981

I tredje søjle er vist statens provenutab under forudsætning af uændret 24 timers regel, mens fjerde og femte søjle viser det yderligere tab i henholdsvis punktafgiftsprovener og momsprovener, hvis 24 timers reglen afskaffes.

Hvis 24 timers reglen afskaffes ved uændret sats vil slaget i Danmark falde med ca. 4,2 mill. liter (6 mill. flasker), hvilket vil give et punktafgiftstab på 462 mill. kr. Da spiritus er billigere i udlandet vil forbruget imidlertid stige yderligere, men gennem øget grænsehandel på 6,3 mill. liter. Momstabet herved er på ca. 165 mill. kr.

Ophævelsen af 24 timers reglen vil således medføre et samlet tab på ca. 627 mill. kr. ved uændret dansk afgift.

Igen bør man være opmærksom på tidsperspektivet. Ophævelsen af 24 timers reglen vil her og nu give et spring i grænsehandlen, men næppe med alle de 6,3 mill. liter lige med det samme. Der vil gå et stykke tid før forbruget bliver tilpasset til de udenlandske priser, og før detailhandlen i udlandet får skudt sig ind på de nye indkøbsvaner.

Provenutabet ved ophævelsen af 24 timers reglen falder jo mindre den danske afgift er. Er afgiften reduceret til 150 kr. pr. liter er tabet alene ca. 126 mill. kr. Hertil kommer dog tabet ved uændret 24 timers regel på 95 mill. kr. således at der i alt tabes 221 mill. kr.

I syvende søjle er vist det samlede provenutab ved både satsnedsættelse og ophør af 24 timersreglen. Det ses, at det vil være dyrere at fastholde afgiftssatsen og lade provenuet erodere væk af øget grænsehandel end at sætte satsen ned.

Hvis man ikke gør noget koster det ca. 625 mill. kr., mens man kan begrænse provenutabet til ca. 221 mill. kr. ved en satsnedsættelse til 150 kr. pr. liter.

Det er godt 200 mill. kr. billigere end beregnet i 2000, men man skal være opmærksom på, at danskerne allerede i 2001 delvist har "selvbetjent" sig til afskaffelsen af 24 timersreglen med et provenutab på ca. 150 mill. kr. til følge. Resten af forskellen skyldes hovedsagligt, at der nu regnes med, at øget svensk handel kan betale en større del af regningen.

Hvis svenskerne måtte reducere deres afgift i samme takt som den danske afgift vil provenutabet blive ca. 180 mill. kr. større.

Når 24 timers reglen er væk er den samfundsøkonomiske gevinst ved lavere afgifter endnu større end med 24 timers reglen. Satsnedsættelsen fra 275 kr. pr. liter til 150 kr. pr. liter giver således en samfundsøkonomisk gevinst ca. 845 mill. kr.

Efter beregningerne vil danskernes samlede grænsehandel efter afskaffelsen af 24 timers reglen men ved en sats på 150 kr. pr. liter udgøre ca. 5 mill. liter Det er lidt mindre end overslaget for 2000.

I Rapport om grænsehandel 2000 og også i denne rapport har beregningerne været koncentreret om en satsnedsættelse til 150 kr. pr. liter. Det vil også være den sats, det vil kunne anbefales at sætte afgiften ned til i det mindste ved uændret 24 timers regel.

Uden 24 timers regel vil det ikke kunne udelukkes, at man ville kunne opnå endnu bedre resultater ved en endnu lavere sats, på fx 125 kr. pr. liter, hvilket efter beregningerne alene koster ekstra ca. 67 mill. kr., men det skal understreges, at beregningerne er usikre.

Det vurderes imidlertid, at afgiften skal reduceres med de anførte 125 kr. pr. liter, hvis det skal være overvejende sandsynligt at grænsehandlen bringes ned under 2000 niveauet.

Selv om en nedsættelse til 150 kr./liter sandsynligvis vil vise sig tilstrækkelig er der ikke fuld sikkerhed herfor.

Det kan imidlertid overvejes at gennemføre denne nedsættelse og herefter se på de faktiske virkninger. Hvis afgiftsnedsættelsen mod forventning er for lille til at hindre vækst i grænsehandlen ved ophør af 24 timers reglen kan yderligere nedsættelser foretages senere.

Kapitel VII. Tobaksafgift

1. Indledning

De aktuelle afgiftssatser for tobaksvarer fremgår af følgende tabel VII.1 :

Tabel VII.1. Afgiftssatser for tobaksvarer i 2001

Cigaretter	60,68 øre/stk. plus 21,22 pct. af detailpris med moms
Pibetobak mv.	402,50 kr. pr. kg
Rulletobak	452,50 kr. pr. kg
Cigarer	19,8 øre/stk. + 10 pct. af detailpris
Cigaretpapir	4 øre/stk
Karduskrå og snus	63 kr./kg
Anden røgfri tobak	229 kr./kg

I forhold til 2000 er afgiften på såvel pibetobak og rulletobak forhøjet med 52,50 kr./kg pr. 1. januar 2001. I det meste af 2000 var prisen for det mest solgte danske mærke 31 kr./20 stk., men prisen steg i efteråret 2000 til 32 kr./20 stk. Prisen er yderligere steget til 33 kr./20 stk. i efteråret 2001.

I følgende tabel VII.2 er vist priselementerne for cigaretter i 2001

I følgende tabel VII.2 er vist priselementerne for cigaretter i 2001

Tabel VII.2. Preiselementer for Prince indtil september 2001 (efter september 2001 i parentes)

	Priselementerne for 20 Prince i 2001	Priselementerne pr. Prince cigaret
	Kr./ 20 stk.	Øre/stk
Detailpris	32,00 (33,00)	160,00 (165,00)
Moms	6,40 (6,60)	32,00 (33,00)
Pris uden moms	25,60 (26,40)	128,00 (132,00)
Værdiafgift 21,22 pct. af detailpris	6,79 (7,00)	33,95 (35,01)
Stykafgift	12,14 (12,14)	60,68 (60,69)
Punktafgift i alt	18,93 (19,14)	94,63 (95,70)
Pris uden afgift	6,67 (7,26)	33,37 (36,30)

Det ses, at afgifter og moms udgør hovedparten af prisen på cigaretter. Af en pakke cigaretter til 33 kr. udgør moms og afgifter i alt 25,74 kr., mens prisen uden afgift udgør 7,26 kr.

Afgiften for cigaretter har ikke været ændret siden 1986. Momsen er dog blevet forhøjet fra 22 pct. til 25 pct. i 1988 og fordi værdiafgiften beregnes af værdien med moms er afgiften derfor også steget. Ligeledes er kredittiden for cigaretafgift og moms strammet, hvilket har samme effekt som en afgiftsforhøjelse.

Siden sidste forhøjelse i 1986 er det almindelige prisniveau steget med hen ved 50 pct. Hvis den faste afgift var fulgt med prisudviklingen ville cigaretter i dag have kostet godt ca. 43 kr. pr. pakke. Danmark har således gennem at undlade at lade cigaretafgiften følge inflationen reelt reduceret prisen på cigaretter med ca. 10 kr. pr. pakke.

Herudover er der sket en kraftig stigning i prisen uden afgift. I 1986 udgjorde prisen uden afgift 3,23 kr./20 stk., mens prisen uden afgift nu udgør ca. 7,26 kr./20 stk. De senere års prisstigninger skulle blandt andet være foranlediget af ustabile forsyninger fra Zimbabwe, der er en væsentlig tobaksproducent, samt stigende dollarkurs. I Tyskland er prisen uden afgift også steget, men knap så meget som i Danmark. Siden primo 1990 er prisen uden afgift steget med fra ca. 3,15 kr. til 7,26 kr. altså med ca. 4,1 kr./20 stk. i Danmark, mens prisen uden afgift er steget fra ca. 4,15 kr. til 6,46 kr. altså med ca. 2,31 kr./20 stk. i Tyskland. Priserne uden afgift er således siden begyndelsen af 1990'erne steget 1,8 kr./20 stk. mere i Danmark end i Tyskland. Forskellen i prisudviklingen har især været markant indenfor de seneste år. Inden for det seneste halve år er prisen uden afgift steget med ca. 59 øre/20 stk. i Danmark (1. oktober 2001), men faldet med ca. 38 øre/20 stk. i Tyskland (1. januar 2002).

Ved en stigning i prisen uden afgift med 1 kr. vil prisen med afgift og moms stige med 1,7 kr. på grund af moms og værdiafgiften, der beregnes af hinanden.

2. EU's minimumsafgift, cigaretafgifter og cigaretpriser

EU har fastsat minimumsafgifter for cigaretter. Minimumsafgifterne blev fastsat fra 1. januar 1993. Siden er der ikke sket væsentlige ændringer. I øjeblikket behandles der dog et forslag i EU, der vil betyde forhøjelse af minimumsafgiften i de lande, hvor tobak er billigst, men også muliggøre nedsættelser i de lande, hvor tobak er dyrest. Forslaget forventes snart vedtaget.

Virkningerne af EU's minimumsafgifter er komplicerede, fordi cigaretafgifterne spiller sammen med momssatsen, og fordi reglerne gælder for det mest populære mærke i de forskellige lande.

Ifølge EU's nuværende minimumsafgiftsregler skal punktafgiften mindst udgøre 57 pct. af detailprisen for mest solgte mærke. Da den danske moms yderligere udgør 20 pct. af detailprisen skal punktafgift og moms mindst udgøre 77 pct. af detailprisen. Ved en detailpris på 7,26 kr./20 stk. uden afgift vil detailprisen mindst skulle være 31,57 kr. i Danmark ($7,26 / (1-0,77)$), hvis EU's minimumsafgiftsregler skal overholdes.

De ændringer, der behandles i EU, går ud på at indføre en absolut bund for minimumsafgiften på 60 euro pr. 1.000 stk. (ca. 45 øre/stk.) til og med 2005 og 64 euro (ca. 48 øre/stk.) fra 2006 og frem. Ændringen får betydning for de lande, der har en lav moms, og hvor pris uden afgifter for cigaretter er lav. Denne ændring vil trække i retning af, at afgiften stiger for lavprislandene.

Yderligere forslås indført, at der kan ses bort fra 57 pct. reglen, hvis den samlede afgift udgør mindst 95 euro pr. 1.000 stk. (ca. 71 øre/stk.) dog 101 euro pr. 1.000 stk. (ca. 75 øre/stk.) fra 1. januar 2006. Denne ændring vil muliggøre prisnedsættelser for højprislandene.

For et land som Danmark med høj moms og almindelige nordeuropæiske priser rensat for afgift betyder forslaget, at minimumsprisen falder med ca. 4,82 kr./pakke ved den nuværende detailpris.

Modsat betyder forslaget, at lande med lav moms og lave priser uden afgift får en stigning i minimumsdetailprisen på i størrelsesordenen et par kroner pr. pakke.

Forslaget medfører således en tilnærmelse af priserne.

Ved de seneste års store stigninger i prisen på tobak uden afgift har især forslaget om at beregne minimumsafgiften alternativt til 95 euro pr. 1.000 stk. fået betydning for nordeuropæiske lande med høj moms, mens den effektive virkning af at indsatte en absolut bund for cigaretafgifterne har mistet noget af sin betydning.

Selv om alle lande måtte lægge sig på EU's minimumsafgifter, vil der være pæn variation i mellem priserne med afgift i EU landene efter de nuværende regler. Variationen vil blive reduceret, når EU forslaget vedtages.

Variationen er illustreret i følgende tabel VII.3, der viser minimumsprisen på cigaretter som funktion af prisen uden afgift og moms.

Tabel VII.3. Mindsteprisen for 20 cigaretter, hvis EU's minimumsafgiftsregler skal overholdes som funktion af momssats og pris på cigaretter renset for moms og afgifter

	Kr./20 stk.						
Pris uden afgift	7,26	6,67	7,85	6,09	5,50	4,32	3,15
Pris i Danmark med nuv. afgift	33,00	32,00	34,00	31,00	30,00	28,00	26,00
Minimumspris 57 pct. reglen	31,57	29,01	34,14	26,47	23,91	18,80	13,69
Minimumspris 60 euro reglen	20,24	19,50	20,98	18,77	18,04	16,57	15,10
Minimumspris 95 euro reglen	26,75	26,01	27,49	25,28	24,55	23,08	21,61
Effektiv minimumspris	26,75	26,01	27,49	25,28	23,91	18,80	15,10
Ændring i minimumspris ved nye regler	-4,82	-3,00	-6,65	-1,19	0,00	0,00	1,40
<i>Ved 20 pct. moms</i>							
Minimumspris 57 pct. reglen	27,57	25,34	29,82	23,12	20,89	16,42	11,96
Minimumspris 60 EUR reglen	19,43	18,72	20,14	18,02	17,31	15,90	14,49
Minimumspris 95 EUR reglen	25,68	24,97	26,39	24,27	23,56	22,15	20,74
Effektiv minimumspris	25,68	24,97	26,39	23,12	20,89	16,42	14,49
Ændring i minimumspris ved nye regler	-1,89	-0,37	-3,43	0,00	0,00	0,00	2,53
<i>Ved 17,5 pct. moms</i>							
Minimumspris 57 pct. reglen	25,83	23,74	27,94	21,66	19,57	15,38	11,20
Minimumspris 60 EUR reglen	19,02	18,33	19,72	17,64	16,95	15,57	14,19
Minimumspris 95 EUR reglen	25,14	24,45	25,84	23,76	23,07	21,69	20,31
Effektiv minimumspris	25,14	23,74	25,84	21,66	19,57	15,57	14,19
Ændring i minimumspris ved nye regler	-0,69	0,00	-2,10	0,00	0,00	0,19	2,99
<i>Ved 15 pct. moms</i>							
Minimumspris 57 pct. reglen	24,23	22,27	26,21	20,32	18,36	14,43	10,51
Minimumspris 60 EUR reglen	18,62	17,94	19,30	17,27	16,59	15,24	13,89
Minimumspris 95 EUR reglen	24,61	23,93	25,29	23,26	22,58	21,23	19,88
Effektiv minimumspris	24,23	22,27	25,29	20,32	18,36	15,24	13,89

Ændring i minimumspris ved nye regler	0,00	0,00	-0,92	0,00	0,00	0,81	3,38
---------------------------------------	------	------	-------	------	------	------	------

I dag er prisen for 20 Prince uden afgift 7,26 kr. og med afgift 33 kr., jf. toppen af anden søjle. Efter den nuværende minimumsafgiftsregel vil prisen skulle være mindst 31,57 kr. ved den nuværende pris uden afgift på 7,26 kr. Måtte prisen uden afgift på tobak falde således, at en pakke med afgift går fra 33 kr. til 32 kr. vil minimumsprisen være 29,01 kr. (tredje søjle), mens minimumsprisen vil kunne stige til 34,14 kr., hvis prisen uden afgift ved de nuværende regler svarer til en pris på 34 kr./20 stk. Efter de gældende EU regler ville Danmark da være tvunget til at forhøje cigaretafgiften. Dette vil gælde, hvis momsen er 25 pct. som i Danmark.

Mens Danmark tidligere var meget over EU's minimumsafgift er Danmark nu tæt på EU's minimumsafgift. En række lande har eller vil blive tvunget til at sætte deres afgifter op som følge af prisstigningerne på tobak uden afgift efter de gældende regler.

Ved 20 pct. moms vil 20 Prince med samme avance som i Danmark koste mindst 27,57 kr., hvis 57 pct. reglen skal opfyldes. Ved 15 pct. moms ville prisen mindst skulle være 24,23 kr.

Priserne på almindelige varer vil i det land, hvor momsen er 25 pct., være 8,6 pct. højere end i det land, hvor momsen måtte være 15 pct. ved samme avance.

Minimumsprisen for cigaretter er imidlertid ved den nuværende værdiminimumsafgift for cigaretter 30 pct. højere i det land, hvor der er 25 pct. moms, end i det land, hvor der er 15 pct. moms.

Med den nuværende minimumsafgift bliver der yderligere stor forskel i tobaksprisen på grund af forskelle i prisen uden afgift. I lande, hvor prisen uden afgift måtte være det halve af prisen i Danmark, vil minimumsprisen også være det halve efter den nuværende værdiminimumsafgift.

Formuleringen af minimumsafgifterne, i form af at punktafgiften mindst skal udgøre en del af prisen, giver således stor spredning i minimumsprisen som følge af momsforskelle og forskelle i prisen uden afgift.

Cigaretpriserne varierer kraftigt i EU på trods af den gennemførte afgiftstilpasning.

Udover den forskel minimumsafgifterne giver mulighed for, har medlemslandene ofte afgifter, der er over minimumsafgiftsniveauet.

Det ses dog af tabellen, at variationen i minimumsprisen mellem lande med forskellig moms og pris uden afgift vil blive indskrænket, når det nye forslag er vedtages.

3. Incitamenter til grænsehandel med cigaretter

I Sydeuropa er prisen for cigaretter ofte meget lav i forhold til i Nordeuropa. Det skyldes, at den tobak, der oftest er i cigaretterne i Sydeuropa, er af en anden og billigere type end i Nordeuropa. For nordeuropæiske mærker er prisen i Sydeuropa noget højere end prisen på lokale mærker. For at kunne konkurrere med mærker med sydeuropæisk tobak er prisen uden afgift for nordeuropæiske mærker dog noget lavere i Sydeuropa end i Nordeuropa. Det er ikke kun detailavancen, der er lavere i Sydeuropa, men også prisen af producent for samme mærke.

De sydeuropæiske lande opkræver ofte en stor del af afgiften i form af værdiafgift. Det favoriserer i praksis cigaretter fremstillet af landene selv, men medvirker sandsynligvis også til at trykke producenterne, og forhandlernes avance.

I de senere år er der sket kraftige stigninger i prisen på cigaretter uden afgift i det mindste i Danmark, prisen er uden afgift steget fra ca. 5,79 kr./20 stk. i 1999 til 7,26 kr./20 stk. i slutningen af 2001. Prisstigningerne har medført, at en række lande, herunder Tyskland, er kommet under EU's minimumsafgifter. En række lande har derfor måttet forhøje deres afgifter.

I følgende tabel VII.4 er vist afgiftsforholdene i de forskellige EU lande samt Norge under forudsætning af samme pris uden afgift i udlandet som i Danmark. Tabellen kan ikke umiddelbart bruges til at afgøre, om landene bryder EU's minimumsafgifter, da dette afgøres ved at se på afgifterne for det mest solgte mærke

i det pågældende udland. Det skal yderligere bemærkes, at avancenniveauet for samme mærke varierer mellem landene.

Tabel VII.4. Priselementerne for cigaretter i EU samt Norge i slutningen af 2001 under forudsætning af, at prisen uden afgift er den samme som i Danmark

	Pris kr./20 stk.	Moms stk. kr./20	Værdiafgift stk. kr./20	Fastafgift kr./20 stk.	Pris uden afgift kr./20 stk.
Østrig	24,45	4,07	10,27	2,84	7,26
Belgien	26,08	4,53	11,96	2,34	7,26
Tyskland	22,64	3,12	4,89	7,37	7,26
Danmark	33,00	6,60	7,00	12,14	7,26
Grækenland	25,32	3,86	13,64	0,56	7,26
Spanien	23,93	3,30	12,92	0,45	7,26
Finland	29,76	5,37	14,88	2,25	7,26
Frankrig	27,90	4,57	15,21	0,86	7,26
Storbritannien	46,68	6,95	10,27	22,20	7,26
Irland	35,20	5,87	6,65	15,42	7,26
Italien	26,95	4,49	14,62	0,57	7,26
Luxemburg	20,82	2,23	9,75	1,57	7,26
Holland	23,14	3,69	4,75	7,44	7,26
Portugal	20,99	3,05	5,46	5,22	7,26
Sverige	25,32	5,06	9,92	3,07	7,26
Norge	47,12	9,12	0,00	30,73	7,26

Det ses af tabel VII.4, at Storbritannien og Norge har de absolut højeste afgifter. Hvis Danmark havde brugt disse landes moms og afgiftssatser, ville 20 Prince have kostet ca. 47 kr.

Finland, Danmark og Irland har høje afgifter og prisen bliver på mellem 29,50 kr. og 35,25 kr.

Det typiske niveau er på 22,50-28,50 kr.. Det gælder for Østrig, Belgien, Tyskland, Grækenland, Spanien, Italien, Holland, Frankrig og Sverige.

Luxembourg, der har en speciel lav moms på cigaretter, og Portugal er lavsatslande med priser omkring 21 kr./20 stk.

Gennemsnittet er på 28,70 kr. i detailpris.

Tages der udgangspunkt i priserne for mest solgte mærke, bliver billedet noget anderledes, jf. følgende tabel VII.5, der har EU Kommissionens Excise Duty Tables oktober 2001 som kilde.

Tabel VII.5. Priselementerne for cigaretter i EU samt Norge i slutningen af 2001 for mest solgte mærke ifølge EU Kommissionen

	Pris kr./20 stk.	Moms kr./20 stk.	Værdiafgift kr./20 stk.	Fastafgift kr./20 stk.	Pris uden afgift kr./20 stk.
Østrig	18,91	3,15	7,94	2,84	4,98
Belgien	20,94	3,63	9,60	2,34	5,37
Tyskland	22,01	3,04	4,75	7,37	6,85
Danmark	33,00	6,60	7,00	12,14	7,26
Grækenland	15,34	2,34	8,26	0,56	4,18
Spanien	13,18	1,82	7,12	0,45	3,80
Finland	28,14	5,07	14,07	2,25	6,74
Frankrig	21,99	3,60	11,99	0,86	5,54
Storbritannien	52,09	7,76	11,46	22,20	10,68
Irland	35,50	5,92	6,71	15,42	7,45
Italien	15,36	2,56	8,34	0,57	3,89
Luxembourg	15,48	1,66	7,25	1,57	5,00
Holland	20,38	3,25	4,18	7,44	5,51
Portugal	12,98	1,89	3,38	5,22	2,50
Sverige	27,22	5,44	10,67	3,07	8,04
Norge	49,97	9,67	0,00	30,73	9,56

Det skal bemærkes, at oplysningerne for en række lande sandsynligvis ikke er ført a jour.

Tabellen illustrerer imidlertid, at priserne uden afgift i middelhavslandene – Grækenland, Spanien, Italien og Portugal – er væsentlig lavere end i Nordeuropa. Det er ikke nødvendigvis kun på grund af lave avancer, men også på grund af, at der bruges billigere tobakstyper.

Da cigaretrygere ofte er trofaste overfor deres mærke og til nød kan ryge lignende mærker, er det i en grænsehandelsammenhæng ikke så afgørende, hvad det lokale mærke koster, men mere hvad fx Prince koster i de forskellige lande.

I følgende tabel VII.6 er vist prisen og de forskellige priselementer i for Prince pr. november 2001 Tyskland, Danmark, Grækenland, Spanien og Sverige, der er de EU lande, hvor Prince markedsføres i større omfang.

Tabel VII.6. Priselementer for 20 Prince pr. november 2001 i en række lande

Kr./20 stk.	Detailpris	Moms	Værdiafgift	Stk afgift	Værdi uden afgift
Tyskland 01	22,00	3,03	4,75	7,37	6,84
Tyskland 02	23,48	3,24	5,48	8,32	6,46
Danmark	33,00	6,6	7,00	12,14	7,26
Grækenland	17,48	2,67	9,41	0,56	4,84
Spanien	17,85	2,46	9,64	0,45	5,30
Sverige 01	28,76	5,75	11,27	3,07	8,67

Det ses af tabel VII.6, at prisen for Prince cigaretter i Spanien og Grækenland er på omkring 17,50 kr. – 18,00 kr./20 stk. inklusive moms og afgifter. Renset for afgifter er prisen på cigaretter lavere i Spanien og Grækenland end i Danmark, Tyskland og Sverige. Den lavere pris uden afgifter skyldes dels en lavere lokal avance, dels en lavere engrospris, hvor den danske producent har tilpasset prisen til de lokale markedsforhold.

Tobaksindustrien har oplyst følgende priser for Prince og Marlboro cigaretter primo 2002:

Tabel VII.7. Priser for Marlboro og Prince primo 2002 i en række lande

Kr./20 stk.	Detailpris Prince med afgift	Detailpris Prince uden afgift	Detailpris Marlboro uden afgift	Detailpris mest populære mærke uden afgift	Dansk merpris for Prince med afgift
Norge	53,39	10,93	10,93	10,93	-20,39
Storbritannien	52,61	10,78	11,25	11,25	-19,61
Sverige	30,00	9,04	9,04	9,04	3,00
Danmark	33,00	7,26	7,26*	7,26	0,00
Finland	29,76	7,26	7,26	7,26	3,24
Østrig	23,81	7,00	7,00	5,46	9,19
Holland	22,99	6,92	6,96	NA	10,01
Tyskland	23,49	6,46	6,46	6,46	9,51
Belgien	23,81	6,42	6,42	NA	9,19
Frankrig	26,04	6,38	6,59	6,59	6,96
Luxembourg	18,60	6,32	6,64	NA	14,40
Italien	22,32	5,88	5,88	4,09	10,68
Spanien	17,86	5,17	5,17	3,85	15,14

Grækenland	17,48	4,76	4,76	NA	15,52
Portugal	15,25	3,85	3,85	NA	17,75

* Marlboro dog 7,26 indtil 4. februar 2002.

Kilde: Tobaksindustrien februar 2002.

Tabellen illustrer, at Prince koster det samme som Marlboro i de fleste markeder, bortset fra Frankrig, Luxembourg og Holland, hvor Prince er lidt billigere. Den høje pris uden afgift i Sverige og Norge skyldes ikke mindst en højere detailavance.

4. Tyske afgiftsforhøjelser på cigaretter

Som anført har stigninger i prisen på tobak uden afgift gjort det nødvendigt for en række lande at forhøje deres afgifter på cigaretter for at opfylde EU's minimumsafgiftsdirektiv. Det gælder også for Tyskland.

I følgende tabel VII.8. er vist udviklingen i de tyske afgifter på cigaretter i de senere år.

Table VII.8. udviklingen i tysk afgift for cigaretter fra 1996 til 2003

	Værdiafgift i pct. af detailværdien	Fast afgift i DM pr. 1.000 stk.	Momssats.
1996	24,80	83,00 DM	15
1997	24,80	83,00 DM	15
1998	24,80	83,00 DM	16
1999	21,96	92,20 DM	16
2000	21,96	92,20 DM	16
2001	21,60	96,90 DM	16
2002	23,31	55,90 euro	16
2003	24,23	61,70 euro	16

På grund af samspil mellem de forskellige afgifter kan man ikke umiddelbart ud fra denne tabel se om afgifterne netto er steget eller faldet.

De seneste års (2000-2003) tyske afgiftsstigninger er derfor søgt illustreret ved beregninger for Prince ved den værdi, der gjaldt uden afgift i begyndelsen af 2002 i Tyskland, jf. følgende tabel VII.9.

Table VII.9. Udviklingen i den tyske afgift på cigaretter illustreret for et mærke, der koster 6,46 kr. pr. 20 stk

År	Detailpris	Moms	Værdiafgift	Stykafgift	Værdi uden afgift
	Kr./20 stk.	Kr./20 stk.	Kr./20 stk.	Kr./20 stk.	Kr./20 stk.
2003	25,22	3,48	6,11	9,18	6,46
2002	23,48	3,24	5,47	8,31	6,46
2001	21,40	2,95	4,62	7,37	6,46

2000	20,96	2,89	4,60	7,01	6,46
1996	20,54	2,68	5,09	6,31	6,46

Det ses af tabel VII.9, at den tyske afgift steg med ca. 45 øre/pakke fra 2000 til 2001, men med godt 2 kr./pakke fra 2001 til 2002. Fra 2003 stiger afgiften yderligere med ca. 1,75 kr./pakke. Uden den tyske avancenedsættelse pr. 1. januar 2002 ville prisen være steget med ca. 60 øre/20 stk. mere end angivet.

Fra 2001 til 2002 er prisen uden afgift faldet med ca. 38 øre/20 stk. i Tyskland, mens prisen uden afgift er steget med 59 øre/20 stk. i Danmark fra 2001 til 2002.

Prisændringerne i Tyskland fra 2001 til 2002 påvirkes efter det oplyste af ønsket om at ramme en rund pris blandt andet af hensyn til salget via automater. I 2001 var prisen 5,5 DM pr. 19 stk., mens detailprisen i begyndelsen af 2002 er 3 euro pr. 19 stk. Der er næppe etableret fast praksis for, hvor rund en pris skal være i euro før den opfattes som rund.

Man kunne således godt forestille sig, at prisen i 2003 ikke vil stige til 25,22 kr. for 20 stk. eller 3,22 euro for 19 stk., men til fx 3,5 euro for 20 stk. som gælde i fx Frankrig. Ved en pris på 3,5 euro pr. 20 stk. vil detailprisen i danske kroner være på ca. 26 kr.

Mens prisforskellen i 2000 og 2001 var på ca. 11 kr. er prisforskellen nu på ca. 9,5 kr. pr. 20 stk.

Den tyske prisstigning reducerer grænsehandlen i mængde. Med usikkerhed kan det skønnes at grænsehandlen vil falde med ca. 60 mill. stk. fra 2001 til 2002 og med yderligere ca. 70 mill. stk. fra 2002 til 2003.

Det giver den danske stat en provenugevinst på ca. 57 mill kr. i punktafgiftsprovenu og netto 3 mill. kr. i moms på grund af hjemvendt omsætning (momstabet stiger på grund af tyske prisstigninger ved uændret grænsehandel med 11 mill. kr., men den hjemvendte grænsehandel giver 14 mill. kr. ekstra i kassen i moms).

Fra 2002 til 2003 giver den tyske prisstigning en gevinst for den danske statskasse på 67 mill. kr. i punktafgiftsprovenu og 11 mill. kr. i momsprovenugevinst, altså i alt ca. 78 mill. kr.

I øjeblikket grænsehandles der stort set den samme mængde cigaretter til sydeuropæiske priser som til tyske priser. Der er væsentlig færre, der rejser til Sydeuropa eller har mulighed for at handle afgiftsfrit, men til gengæld er de rejsende længere tid væk, således at de ikke begrænses af 24 timersreglen og prisen er billigere.

5. Udviklingen i afgifterne på røgtobak

I forhold til *Rapport om grænsehandel 2000* er den danske og tyske afgift af røgtobak ændret, og nye EU regler er under vedtagelse.

Pr. 1. januar 2001 blev de danske afgiftssatser for røgtobak forhøjet fra henholdsvis 350 kr./kg til 402,50 kr./kg for pibetobak og fra 400 kr./kg til 452,50 kr./kg for rulletobak.

Det er dog ikke kun i Danmark, at prisen på røgtobak ændres. I Tyskland forhøjes afgifterne på rulletobak og i EU behandles et forslag om skærpelse af minimumsafgifterne.

I EU er minimumsafgiften i øjeblikket enten 30 pct. af detailprisen eller 25 euro pr. kg. (ca. 186 kr./kg) for rulletobak, mens minimumsafgiften for pibetobak er enten 20 pct. af detailprisen eller 19 euro pr. kg (141 kr./kg).

Efter det forslag, der snart vedtages i EU, er der udsigt til, at minimumsafgiften for rulletobak forhøjes til 32 pct. af detailprisen eller 27 euro/kg (201 kr./kg) for 2002, til mindst 36 pct. eller mindst 31 euro/kg (231 kr./kg) fra 1. januar 2003 til 30 juni 2004 og yderligere fra 1. juli 2004 til mindst 36 pct. eller mindst 32 euro pr. kg. (238 kr./kg).

For pibetobak foreslås minimumsafgiften forhøjet til mindst 20 pct. eller mindst 20 euro pr. kg. (149 kr./kg)

De nuværende og foreslåede minimumsafgifter er vist i følgende tabel VII.10.

Tabel VII.10. Nuværende og foreslåede minimumsafgifter for rulletobak og pibetobak

	Minimumsafgift pct. af detailpris	Minimumsafgift euro pr. kg	Minimumsafgift kr./kg
Rulletobak	Pct.	euro/kg	Kr./kg
Dansk afgift 2000	47	53,8	400,0
Nuværende dansk afgift 2001-2002	50	60,8	452,5
EU's nuværende Minimumsafgift	30	25,0	186,0
Forslag 1.7.02 – 31.12.02	32	27,0	201,0
Forslag 1.1.03- 30.6.04	36	31,0	231,0
Forslag 1.7.04	36	32,0	238,0
Pibetobak			
Dansk afgift 2000	44	47,0	350,0
Nuværende dansk afgift	47	54,0	402,5
Nuværende EU min.afgift	20	19,0	141,0
Foreslået EU min afgift fra 1.7. 03	20	20,0	149,0

Det er således alene for rulletobak, at der i praksis sker en stramning, og som det ses vil EU Kommissionens forslag ikke berøre Danmark direkte, men alene de lande, der har en meget lav afgift.

For røgtobak skal afgiften mindst udgøre en andel af detailprisen eller mindst et bestemt absolut beløb. Såvel afgiftens andel af detailprisen som det absolut faste beløb forhøjes. Virkningen af de nye regler er noget forskellige alt efter landenes momssats og prisniveauet uden afgift. Det er illustreret i følgende tabel VII.11, der viser minimumsdetailprisen for rulletobak afhængig af prisen uden afgifter ved en momssats på 25 pct. og ved en momssats på 15 pct.

Tabel VII.11. Minimumspris for 20 gram rulletobak afhængig af prisen uden afgift og momssatsen ved nuværende og nye EU minimumsafgiftsregler

	Kr./20 g						
Pris uden afgift	6,15	5,35	6,95	4,95	4,55	4,15	3,35
Pris i Danmark med nuv. afgift	19,00	18,00	20,00	17,50	17,00	16,50	15,50
Minimumspris 30 pct. reglen	12,30	10,70	13,90	9,90	9,10	8,30	6,70
Minimumspris 25 euro reglen	12,34	11,34	13,34	10,84	10,34	9,84	8,83
Effektiv minimumspris	12,30	10,70	13,34	9,90	9,10	8,30	6,70
Minimumspris 32 pct. reglen	12,81	11,15	14,48	10,31	9,48	8,65	6,98

Minimumspris 27 euro reglen	12,71	11,71	13,71	11,21	10,71	10,21	9,20
Effektiv minimumspris	12,71	11,15	13,71	10,31	9,48	8,65	6,98
Minimumspris 36 pct. reglen	13,98	12,16	15,80	11,25	10,34	9,43	7,61
Minimumspris 31 euro reglen	13,45	12,45	14,45	11,95	11,45	10,95	9,95
Effektiv minimumspris	13,45	12,16	14,46	11,25	10,34	9,43	7,61
Ændring i minimumspris fra nu til 2003	1,15	1,46	1,12	1,35	1,24	1,13	0,91
Ved 15 pct. moms							
Minimumspris 30 pct. reglen	10,80	9,39	12,20	8,69	7,99	7,29	5,88
Minimumspris 25 euro reglen	11,35	10,43	12,27	9,97	9,51	9,05	8,13
Effektiv minimumspris	10,80	9,39	12,20	8,69	7,99	7,29	5,88
Minimumspris 32 pct. reglen	11,19	9,73	12,65	9,01	8,28	7,55	6,10
Minimumspris 27 euro reglen	11,69	10,77	12,61	10,31	9,85	9,39	8,47
Effektiv minimumspris	11,19	9,73	12,61	9,01	8,28	7,55	6,10
Minimumspris 36 pct. reglen	12,07	10,50	13,64	9,71	8,93	8,14	6,57
Minimumspris 31 euro reglen	12,38	11,46	13,29	11,00	10,54	10,08	9,16
Effektiv minimumspris	12,07	10,50	13,30	9,71	8,93	8,14	6,57
Ændring i minimumspris fra nu til 2003	1,27	1,11	1,09	1,02	0,94	0,86	0,69

I tabel VII.11 tages udgangspunkt i den nuværende pris for rulletobak på omkring 95 kr./100 g eller 19 kr./20 gram. Det giver en pris renset for afgifter på 6,15 kr./20 g i Danmark. Ved denne pris uden afgift vil Danmark fortsat kunne overholde EU's minimumsafgift, hvis afgiften blev sat ned, så prisen faldt til 12,30 kr. (30 pct. reglen er effektiv begrænsning).

I 2003, hvor 36 pct. reglen/31 euro reglen vil gælde, vil prisen mindst skulle være 13,45 kr. hvis minimumsafgiften skal overholdes og det danske avanceniveau er gældende.

Hvis momsen var 15 pct. ville prisen kunne være på 10,80 kr./20 gram og fortsat overholde EU's minimumsafgift nu, mens prisen vil stige til 12,07 kr. fra 1. juli 2003.

Ved lavere priser uden afgift ville minimumsprisen tilsvarende være mindre og omvendt.

Det ses af tabel VII.11, at den effektive minimumspris vil stige med godt 1 kr./20 gram i såvel højmomslændene som lavmomslændene ved dansk avanceniveau men med hen ved 1 kr./20 gram i lande med lav avance eller dårligere kvalitet. Ændringerne i EU reglerne berører alene de lande, der har meget lav afgift på røgtobak.

6. Incitamentet til grænsehandel med røgtobak

Grænsehandlen med røgtobak drives af prisforskellene mellem især Danmark og Tyskland. Tages der udgangspunkt i de helt aktuelle priser er den afgiftsbetingende prisforskel for 20 g rulletobak omkring

6,75 kr., men udover afgiftsforskelle er der også avanceforskelle. Sammenlignes priserne er forskellen på ca. 8,5 kr. pr. 20 g, og forskellen er ofte endnu større for discountkvaliteter.

Priselementerne for typiske mærker i Danmark og i grænsekioskerne er vist i følgende tabel VII.12.

Tabel VII.12. Preiselementer for finskåret røgtobak i store pakninger i henholdsvis Danmark og grænseforretninger i august 2001/(januar 2002)

	Escort Danmark (omregnet til 200 g)	Escort Tyskland 200 g grænse	Light Up Danmark (omregnet til 200 g)	Pontiac Tyskland (grænse)
	Kr./200 g			
Detailpris	182,00 (186,00)	96,90 (103,79)	168,67 (168,67)	70,11 (83,33)
Moms	36,40 (37,20)	13,37 (14,32)	33,73 (33,73)	9,67 (11,49)
Pris uden moms	145,6 (148,80)	83,53 (89,47)	134,94 (134,94)	60,44 (71,84)
Værdiafgift	0	17,58 (17,67)	0	12,70 (14,18)
Kg afgift	90,5 (90,50)	22,96 (28,50)	90,5 (90,50)	22,96 (28,50)
Afgift i alt	90,5 (90,50)	40,54 (46,17)	90,5 (90,50)	35,66 (42,68)
Pris uden afgift	55,1 (58,30)	42,99 (43,30)	44,44 (44,44)	24,78 (29,16)
Prisforskel med afgift	+85,1 (82,21)		+98,56 (85,34)	
Prisforskel uden afgift	12,11 (15,00)		19,66 (15,28)	

Kilde: Oplysninger afgivet af tobaksindustrien ved møde i Skatteministeriet 3. september 2001 og sendt til Skatteministeriet ultimo januar 2002.

Det ses, at priserne i Tyskland er på omtrent det halve af priserne i Danmark, og der især for de allerbilligste mærker kan spares meget ved at købe i Tyskland.

I modsætning til cigaretter, hvor de danske rygere er trofaste i forhold til deres normale danske mærker, har hjemmerullerne ikke i samme grad fasttømrede præferencer og reagerer på meget billige tilbud på udenlandske mærker. Ændringer i grænsehandlen har derfor sandsynligvis virkning på de danske fabrikanter andel af markedet blandt danske hjemmerullere.

Hovedparten af prisforskellen skyldes afgiftsforskelle, men de danske priser uden afgift er også højere end de tyske.

7. Tyske afgiftsforhøjelser på røgtobak

Tyskland har vedtaget at forhøje afgifterne på røgtobak fra 1. januar 2002 og yderligere fra 1. januar 2003.

I følgende tabel VII.13 er vist de nuværende og vedtagne tyske afgiftsforhøjelser.

Tabel VII.13. Tyske afgiftssatser på røgtobak

	Værdiafgift	Fast afgift	Detailpris i Tyskland for røgtobak i kr. pr. 20 g ved samme avance som i Danmark **
Finskåret	Pct.	Pr. kg	Kr./20 g
Nuværende (2001)	18,12	30,21 DM, 115 kr.	11,94
2002	17,02	19,15 euro, 142 kr.	12,55
2003	18,32*	21,40 euro, 159 kr.*	13,27*
Groftskåret			
2001- og frem	13,50	21,00 DM, 80 kr.	10,22

* Sum af afgifter mindst 260 kr./kg.

** Ved danske afgifter koster 20 g finskåret ca. 18,6 kr. i Danmark, mens 20 g groftskåret koster 17,35 kr.

Som det ses af tabel VII.13, vil den tyske afgift på røgtobak stige i 2002 og 2003. Afgiftsstigningen vil ved fuldt overæltning i priserne få prisen for 20 gram rulletobak til at stige med ca. 1,33 kr. Den danske afgiftsforhøjelse 1. januar 2001 medførte en prisstigning på 1,31 kr. pr. 20 gram. De tyske afgiftsforhøjelser svarer således til den tidligere danske afgiftsforhøjelse for finskåret tobak. Derimod stiger den tyske afgift for pibetobak ikke.

Den tyske regel om at afgiften mindst skal udgøre 260kr./gram i 2003 vil føre til endnu større stigninger for de billigste tyske mærker.

Indskrænkningen i prisforskellen mellem Tyskland og Danmark fra 2001 til 2002 giver den danske statskasse en gevinst på ca. 11 mill. kr. Den tyske afgiftsstigning fra 2002 til 2003 vil ved uændret avanceforhold give den danske stat en gevinst på omkring 22 mill. kr.

Der er ikke større grænsehandel med egentlige pibetobakker selv om den danske afgift er væsentlig højere end den tyske. Det skyldes, at de tyske avancer er væsentlige større end de danske avancer, og at udbuddet i Danmark er større.

For rulletobak er de tyske avancer lavere end de danske. For 150 g Escort er prisen ca. 140 kr. i Danmark, mens det er muligt at købe 200 g i Tyskland for ca. 108 kr. Renset for afgift giver det en pris på hen ved 300 kr./kg i Danmark og ca. 225 kr./kg i Tyskland, men man kan også finde meget billige tilbud i Tyskland.

Sammenlignes den danske afgift med røgtobak med afgifterne i EU landene samt Norge er den danske afgift lidt lavere end gennemsnittet. Danmarks problem er imidlertid, at Tyskland har en EU's laveste afgiftssatser for røgtobak.

I følgende tabel VII.14 er vist afgiftselementerne for finskåret røgtobak i 2001.

Tabel VII.14. Pris- og afgiftselementer for fintskåret tobak i EU landene og Norge oktober 2001 ved samme pris uden afgift som Danmark

	Pris	Moms	Samlet afgift	Punktafgifter i pct. af detailpriser	Punktafgifter i alt
	Kr./20 g			Pct.	euro/kg
Østrig	15,17	2,53	7,13	47,00	47,8
Belgien	12,22	2,12	4,59	37,55	30,8
Tyskland	11,47	1,58	4,38	38,15	29,3
Danmark	18,20	3,64	9,05	49,73	60,7
Grækenland	21,40	3,26	12,63	59,00	84,7
Spanien	11,31	1,56	4,24	37,50	28,5
Finland	18,92	3,41	10,00	52,84	67,1
Frankrig	16,90	2,77	8,62	51,00	57,8
Storbritannien	33,85	5,04	23,29	68,33	156,2
Irland	30,49	5,08	19,89	65,26	133,4
Italien	18,78	3,13	10,14	54,00	68,0
Luxembourg	9,54	1,02	3,00	31,50	20,1
Holland	12,5	2,00	4,99	39,95	33,5
Portugal	9,93	1,44	2,98	30,00	20,0
Sverige	18,96	3,79	9,66	50,95	64,8
Norge	33,08	6,40	21,16	63,99	141,9
Uvægtet gennemsnit	18,29				

I tabel VII.14 er vist prisen for 20 gram røgtobak (hvoraf kan fremstilles ca. 20 cigaretter) i EU landene samt Norge i oktober 2001 under forudsætning af dansk pris uden afgifter.

Det ses af tabellen, at Grækenland, Finland, Storbritannien, Irland, Italien, Sverige og Norge har højere afgifter end Danmark, mens Frankrig og Østrig har lidt lavere afgift.

Lavafgiftslandene, der har væsentlig lavere afgifter – 5 kr./20 gram under dansk niveau - er Benelux, Tyskland, Spanien, og Portugal.

Selv efter den tyske afgiftsforhøjelse vil Tyskland fortsat være lavafgiftsland.

Det ses også af tabel VII.14, at stramningerne af EU's minimumsafgifter alene umiddelbart vil få indflydelse på afgifterne i Portugal og Luxembourg, i det mindste når man ser på Escort med dansk avance. Stramningerne kan dog få virkning i flere lande, hvis de lokale mærker ikke opfylder de nye

skærpede krav. Det vil ikke kun få virkning for de lokale mærker, men også for Escort, hvis satserne forhøjes generelt.

Danmark, Storbritannien og især Norge og Holland har traditionelt været lande, hvor hjemmerulningen udgjorde en betydelig del af cigaretforbruget.

Betragtes pibetobak, jf. tabel VII.15, gentager billedet sig.

Tabel VII.15. Pris- og afgiftselementer for groftskåret tobak i EU landene samt Norge oktober 2001 ved samme pris uden afgift som Danmark

	Pris	Moms	Samlet afgift	Punktafgifter i pct. af detailpriser	Punktafgifter i alt
	Kr./20 g			Pct.	euro/kg.
Østrig	11,17	1,86	3,80	34,00	25,5
Belgien	12,22	2,12	4,59	37,55	30,8
Tyskland	9,77	1,35	2,92	28,49	19,6
Danmark	16,95	3,39	8,05	47,49	54,0
Grækenland	21,40	3,26	12,63	59,00	84,7
Spanien	8,65	1,19	1,95	22,50	13,1
Finland	17,80	3,21	9,08	51,02	60,9
Frankrig	14,94	2,45	6,98	46,74	46,8
Storbritannien	23,21	3,46	14,25	61,37	95,6
Irland	26,24	4,37	16,36	62,33	109,7
Italien	18,78	3,13	10,14	54,00	68,0
Luxembourg	9,54	1,02	3,00	31,50	20,1
Holland	12,50	2,00	4,99	39,95	33,5
Portugal	9,93	1,44	2,98	30,00	20,0
Sverige	18,96	3,79	9,66	50,95	64,8
Norge	33,08	6,40	21,16	63,99	141,9
Uvægtet gennemsnit	16,57				

Her er udgangspunktet igen 20 gram dansk pibetobak til ca. 17 kr. I tabellen vises, hvad prisen vil blive ved dansk pris uden afgift i de andre lande, men med landets egen moms og afgiftssats.

Igen ses, at den danske afgift er omkring gennemsnittet, idet Grækenland, Finland, Storbritannien, Irland, Italien, Sverige og Norge har højere afgifter, mens den franske afgift er på niveau med den danske afgift. Igen er afgifterne i Benelux, Spanien Portugal og Tyskland væsentlig lavere end i Danmark, men Østrig er også et lavafgiftsland for pibetobak.

8. Udviklingen i salget af tobak mv. i Danmark

Tabel VII. 16.

	Cigaretter	Groftskåret røgtobak	Finskåret røgtobak	Cigaretpapir	Provenu
	Mill. stk.	Mill. g		Mill. stk.	Mill. kr.
1985	7.753	2.224	125	1.612	6.469
1990	6.735	3.148	67	2.384	6.643
1995	6.415	1.648	1.218	2.426	6.916
1996	6.669	1.195	1.029	1.946	7.285
1. halvår 1997	3.424	634,7	539,3	1.038	3.727
2. halvår 1997	3.367	618,9	533,7	930	3.580
1997	6.791	1.253,6	1.073,0	1.968	7.307
1. halvår 1998	3.368	604,6	558,2	963	3.743
2. halvår 1998	3.505	551,1	504,0	836	3.773
1998	6.873	1.155,7	1.062,2	1.799	7.516
1. halvår 1999	3.305	552,8	522,6	836	3.609
2. halvår 1999	3.802	532,6	540,9	883	4.049
1999	7.108	1.085,4	1.063,5	1.719	7.658
1. kvartal 2000	1.699	248,3	258,1	399	1.762
2. kvartal 2000	1.726	272,8	271,2	434	1.983
1. halvår 2000	3.425	521,1	529,3	833	3.744
3. kvartal 2000	1.867	249,5	238,7	357	1.963
4. kvartal 2000	1.762	319,1	372,8	366	1.929
2. halvår 2000	3.629	568,6	611,5	723	3.892
2000	7.054	1.089,7	1.140,8	1.556	7.636
1. kvartal 2001	1.797	183,9	167,7	371	1.780*
2. kvartal 2001	1.808	244,7	249,7	404	2.003
1. halvår 2001	3.605	428,6	417,4	775	3.783*
3. kvartal 2001					1.829

4. kvartal 2001					1.965
2. halvår 2001	3.400	469	512	700	3.787
2001	7.005	898	929	1.475	7.570*

* Eksklusive afskrivninger er indtægten i 1 kvartal 2001, 1 halvår og hele 2001 ca. 83 mill. kr. større end angivet. Mængdeoplysninger for 2 halvår 2001 og hele 2001 skøn.

Udviklingen i salget af cigaretter påvirkes af udviklingen i forbruget, omfanget af hjemmerulning og grænsehandlen med cigaretter.

I 1985 blev der solgt ca. 7 ¾ mia. fabriksfremstillede cigaretter, hjemmerullet ca. 1 ½ mia. cigaretter og grænsehandlen var af størrelsesordenen 3/4 mia. cigaretter. Det gav et samlet cigaretforbrug på omkring 10 mia. stk. I 1990 blev der solgt ca. 6,7 mia. fabriksfremstillede cigaretter, hjemmerulningerne udgjorde omkring 2,6 mia. stk. og grænsehandlen hen ved 1 mia. stk. Det gav et samlet forbrug af cigaretter på godt 10 mia. stk. I 1995 var salget af fabriksfremstillede cigaretter på omkring 6,4 mia. stk., hjemmerulningerne udgjorde ca. 2,4 mia. stk., mens grænsehandlen udgjorde ca. 1 ¼ mia. stk. Det gav et forbrug på ca. 10 mia. stk.

I 2000 blev der solgt ca. 7,1 mia. cigaretter, hjemmerulningerne udgjorde omkring 1,8 mia. stk., mens grænsehandlen udgjorde godt 0,8 mia. stk.. Det gav et forbrug på godt 9,7 mia. stk. cigaretter. Hvis man skal opgøreforbruget i 2001 er resultatet, at der blev solgt ca. 7,0 mia. cigaretter, hjemmerulningerne udgjorde ca. 1,8 mia. stk., mens grænsehandlen udgjorde hen ved 0,9 mia. stk. Det gav igen et cigaretforbrug på omkring 9,7 mia. stk. Da der hersker usikkerhed om udviklingen i grænsehandlen, opgørelsen af omfanget af hjemmerulning, samt periodisering af salget af cigaretter, kan man konkludere, at det samlede forbrug af cigaretter i Danmark er bemærkelsesværdigt stabilt fra år til år på omkring 9 ¾ -10 mia. cigaretter, men at sammensætningen af salget på fabriksfremstillede cigaretter i Danmark, grænsehandel i udlandet og hjemmerulning ændrer sig over tiden. Usikkerheden i opgørelsen af det samlede forbrug for et enkelt år er næppe under 1/4 mia. cigaretter, og hvis der endelig skal udledes en tendens, er det et svagt fald i det samlede forbrug.

Det samlede tobaksforbrug er dog klart faldende, men det er i form af et fald i salget af cigarer og cigarillos. Fra 1985 til i dag er salget faldet med 400 mill. stk.

Ses der først på grænsehandlen med cigaretter var denne i vækst fra midten af 1980'erne ikke mindst som følge af vækst i grænsetrafikken. Væksten fortsatte op gennem 1990'erne på grund af større rejsegodsrationer og færre rejsendes respekt for overholdelse af reglerne. Grænsehandlen inklusive afgiftsfri handel nåede måske op godt 1,3 mia. stk. i 1998, men faldt herefter med ca. 0,5 mia. stk. ved ophør af afgiftsfri handel 1. juli 1999 til hen ved 850 mill. stk. i 2000. Grænsehandlen er i 2001 steget til godt 850 mill. stk. som følge af øget trafik og yderligere fald i de rejsendes vurdering af risiko for at blive kontrolleret.

Med hensyn til hjemmerulning har udviklingen også været mere turbulent end den stabile udvikling i det samlede forbrug af cigaretter. Omfanget af hjemmerulning steg gennem 1980'erne. I 1980'erne var der en forholdsvis høj sats for finskåret tobak, men en lav sats for grovskåret tobak. Det førte til, at der stort set ikke blev solgt finskåret tobak, men grovskåret tobak blev i stor stil brugt til hjemmerulning. Tobaksafgiften af grovskåret tobak var ca. 13 øre/g, mens cigaretafgiften i f.eks. 1990 var på 89 øre/stk. Det gav en afgiftsforskel på 76 øre/stk. i 1990 blev der hjemmerullet ca. 2,6 mia. stk. cigaretter og hjemmerulningerne var i vækst. I 1991 blev røgtobaksafgiften omlagt. Satsen for grovskåret tobak blev sat op med ca. 28 øre/g, mens satsen for finskåret blev reduceret til ca. 35 øre/g.

Denne omlægning førte til, at en stor del af cigaretterne herefter blev hjemmerullet af finskåret tobak, samt at væksten i rulningen blev bragt til ophør og afløst af et fald til ca. 2,2 mia. stk.

Den 1. januar 1996 er afgifterne af grovskåret tobak yderligere forhøjet til 35 øre/stk. for grovskåret tobak og 40 øre/stk. for finskåret. Det førte til et fald i omfanget af hjemmerulningerne til hen ved 2,0 mia. stk.

Den 1. januar 2001 er afgiften af røgtobak endnu engang blevet hævet, så den nu udgør ca. 40 øre/g grovskåret og ca. 45 øre/g finskåret. Isoleret set ville denne afgiftsstigning få omfanget af hjemmerulningerne til at falde med ca. 0,2 mia. stk., men fordi, priserne på cigaretter i de senere år er

steget kraftigt, modvirkes indskrænkningen af afgiftsforskellen af større forskel i prisen uden afgift. I 1990 var afgiftsforskellen mellem cigaretter og røgtobak på godt 75 . 75 øre/stk., mens afgiftsforskellen nu er på godt 50 øre/stk. Uden de forskellige stramninger ville hjemmerulningerne måske have vokset til 3 mia. stk., men udgør nu ca. 1,8 mia. stk. Hvis prisen uden afgift på cigaretter var steget mindre ville omfanget af hjemmerulningerne have været endnu mindre.

Det er endnu for tidligt at udtale sig endeligt om effekten af den seneste afgiftsstigning for røgtobak. Tobaksindustrien har henvist til, at afgiftsforhøjelsen i 2001 ikke har haft nogen effekt på provenuet. Provenuet i 2000 var således på ca. 7.635 mill. kr., mens provenuet i 2001 var på 7.570 mill. kr, altså et fald på ca. 65 mill. kr. fra 2000 til 2001. Den udlægning af tallene kan dog ikke stå for en grundigere undersøgelse.

Provenuet i 2001 er således påvirket af afskrivning af ca. 83 mill. kr. i uerholdelig cigaretafgift. (Indførsel foretaget af afsløret smugler og tidligere indtægtsført, men i 2001 afskrevet, da smugler ikke kunne betale). Yderligere førte afgiftsforhøjelsen 1. januar 2001 til hamstringer, hvorved indtægterne i 2000 blev unormalt omkring hen ved 60 mill. kr. større end ellers, mens indtægterne i 2001 blev godt 60 mill. kr. mindre end ellers. Korrigeres der for afskrivningen og for hamstring er den "normale" indtægt i 2000 på ca. 7.575 mill. kr., mens den "normale" indtægt i 2001 er på ca. 7.715 mill. kr. Det giver en provenufremgang på ca. 140 mill. kr. fra 2000 til 2001, når manser på det underliggende forbrug af tobak med dansk afgift.

Som nævnt kan man dog ikke udtale endeligt om effekten før senere, jf. usikkerheden i opgørelserne.

Det kan således konkluderes, at der sælges omkring 7 mia. fabriksfremstillede cigaretter i Danmark med afgift samt ca. 2 mia. g røgtobak, heraf ca. 0,6 mia. g til piberygning. Hertil kommer hen ved 0,9 mia. stk. cigaretter i grænsehandel herunder afgiftsfrie indkøb og 0,4-0,5 mia. g røgtobak i grænsehandel til hjemmerulning.

9. Udviklingen i grænsehandlen med cigaretter

I *Rapport om grænsehandel 2000* skønnede Skatteministeriet grænsehandlen i 2000 til følgende:

Grænsehandel med cigaretter til tyske priser	450 mill. stk.
Grænsehandel til sydeuropæiske/afgiftsfrie priser	400 mill. stk.
I alt cigaretter	850 mill. stk.
Grænsehandel med røgtobak	150 mill. g

Grænsehandlen med cigaretter blev hovedsagligt skønnet med udgangspunkt i oplysninger om salg af dansk fremstillede cigaretter i udlandet, mens overslaget over handlen med røgtobak især var baseret på Institut for grænseregionsforsknings undersøgelse. Hver post for sig blev skønnet, og afrundet for sig. Summen af de uafrundede overslag var mindre end 850 mill. stk.

Institut for grænseregionsforskning har undersøgt grænsehandlen igen i 2001 med følgende resultat:

Table VII.17. Andel af danske rejsende, der oplyser at have købt tobak i udlandet i 2000 og 2001 ifølge Institut for Grænseregionsforskning

Pct.	Andel der har købt cigaretter 2000	Andel der har købt cigaretter 2001	Andel, der har købt rulletobak 2000	Andel, der har købt rulletobak 2001
Personbil landgrænsen	39,5	22,5	8,3	8,9
Busser landgrænsen		48,0		30,0
Færger til Tyskland	48,0	55,9	23,7	21,2

Øresund	48,2	17,9	2,7	1,7
Kattegat	29,0	13,0	0,0	0,4
Skagerrak		39,9		2,3
Kastrup	31,0	30,8	0,0	0,4
Billund		17,8		1,2

I forhold til 2000, er der sket et kraftigt fald i den andel af de rejsende over landgrænsen, der oplyser, at de har købt cigaretter i udlandet. Det hænger måske sammen med de omstændigheder, hvorunder bilisterne blev spurgt i 2001 i forhold til 2000. I 2001 har der sandsynligvis været flere, der har været tilbageholdende med at svare ærligt, da afgiftsmyndighederne medvirkede ved tilrettelæggelsen af undersøgelsen i 2001, men ikke i 2000.

Faldet i andelen der har købt cigaretter ved turen over Øresund hænger sandsynligvis sammen med åbningen af broen, hvor man ikke kan købe toldfrit (på den svenske side) til forbrug under overfarten som på færgerne

Sammenlignes det samlede indkøb for 2000 og 2001 ses i det mindste, at der i 2001 ikke er tegn på mindre grænsehandel for rejsende med færge og fly i forhold til 2000 jf følgende tabel VII.18.

Tabel VII.18. Danskernes grænsehandel med cigaretter i 2000 og 2001 ifølge Institut for grænseregionsforskning

	Mill. pakker i 2000	Mill. pakker i 2001
Landgrænsen i bil	10,9	8,7
Landgrænsen i bus	1,6	3,7
Østersøen & Havneby	3,8	4,0
Øresund	4,0	1,2
Kattegat	0,3	0,2
Skagerrak	-	2,5
Lufthavne	2,8	12,2
I alt	23,4	32,5
Heraf Tyskland	16,3	16,4

Det ses af tabel VII.18, at der i 2000 efter instituttets undersøgelser blev grænsehandlet i alt 23,4 mill. pakker cigaretter eller ca. 450 mill. stk., mens der i 2001 blev grænsehandlet hen ved 650 mill. stk.

Da der sandsynligvis underangives, i det mindste for rejsende fra Tyskland, er disse opgørelser sandsynligvis i underkanten af den samlede faktiske indførsel, der fortsat skønnes til i alt ca. 850 mill. stk. eller hen ved 45 mill. pakker.

Et andet spørgsmål er væksten, der alt i alt er på ca. 40 pct. efter instituttets undersøgelser. Væksten vil kunne forklares ved flere rejsende og forventning om mindre kontrol efter Schengen samarbejdet blev sat i kraft i foråret 2001.

Disse forhold taler alt i alt for en større grænsehandel med cigaretter i 2001 end i 2000, men væksten har næppe været på 40 pct.

Som det ses er det grænsehandlen for flyrejsende, der nu opgøres væsentligt større.

Skatteministeriet har også i efteråret 2001 været i kontakt med den dominerende danske cigaretproducent, der har oplyst om salg af danske cigaretter i udlandet, herunder den andel, der forventes solgt til danskerne. Den danske producents oplysninger om danskernes grænsehandel i 2001 var på linie eller lidt højere end oplysningerne for 2000. Dvs. at der grænsehandles ca. 450 mill. cigaretter i Tyskland og ca. 400 mill. stk. til tax free priser eller sydeuropæiske priser.

Det er sandsynligt, at der er foregået en vist vækst, hvilket indikerer, at skønnet for 2000 var overvurderet/skønnet for 2001 er undervurderet således at grænsehandlen i 2000 udgjorde hen ved 850 mill. stk. og i 2001 godt 850 mill. stk.

Skatteministeriet vil derfor fastholde skønnet over grænsehandlen med cigaretter fra *Rapport om grænsehandel 2000*, ifølge hvilken grænsehandlen udgjorde:

Grænsehandel til tysk afgift	450 mill. stk.
Tax free handel på ruter til Sverige	40 mill. stk.
Anden tax free handel	160 mill. stk.
Handel til Sydeuropæiske EU priser	200 mill. stk.
I alt	850 mill. stk.

Efter instituttets opgørelse grænsehandles der omkring 320 mill. cigaretter i Tyskland mens Skatteministeriet skønner ca. 450 mill. stk. Forskellen på ca. 130 mill. stk. kan forklares ved, at nogen af de rejsende til Tyskland har taget for mange cigaretter med og ikke vil være ved smugleriet overfor interviewererne. Instituttets opgørelse af grænsehandlen over Øresund på ca. 80 mill. stk. i 2000 og ca. 25 mill. stk. i 2001 er på niveau med Skatteministeriets skøn på 40 mill. stk. Instituttet opgiver i 2001 grænsehandlen til afgiftsfri priser og Sydeuropæiske priser til hen ved 300 mill. stk., mens Skatteministeriet skønner ca. 360 mill. stk.

10. Udviklingen i grænsehandelen med røgtobak

Der hersker særlig interesse om udviklingen i grænsehandlen med røgtobak efter den danske afgiftsforhøjelse 1. januar 2001.

Tobaksindustrien har forsynet Skatteministeriet med oplysninger om salget til tyske grænseforretninger af dansk fremstillet rulletobak, der sandsynligvis købes af danske kunder, samt om salget af et tysk mærke specielt markedsført til grænseforretningerne med henblik på salg til danske kunder.

Oplysningerne er gengivet i følgende tabel VII.19.

Table VII.19. Tobaksindustriens opgørelse af danskernes grænsehandlen med finskåren røgtobak fra Tyskland

Mill.g	Dansk fremstillet rulletobak	Udenlandsk fremstillet rulletobak	I alt leverance af rulletobak til grænsekiosker mv.
1995			60
1996			110
1997			125
1998			175
1. kvartal 99	30	23	53

2. kvartal 99	28	26	54
3. kvartal 99	44	31	75
4. kvartal 99	55	30	85
I alt 1999	157	110	267
1. kvartal 00	49	31	80
2. kvartal 00	55	41	96
3. kvartal 00	49	39	88
4. kvartal 00	61	40	101
I alt	214	151	365
1. kvartal 01	46	43	89
2. kvartal 01	64	49	113
3. kvartal 01	79	48	127
Branchen skøn 01			457

Kilde: Oplysninger afgivet af tobaksindustrien til Skatteministeriet ultimo januar 2001

Efter Tobaksindustriens opgørelser er grænsehandlen med finskåret røgtobak steget kraftigt siden midten af 1990'erne. Fra 1998 til 1999 skulle grænsehandlen være steget med ca. 90 mill. g og yderligere fra 1999 til 2000 med ca. 100 mill.g. En god del af denne vækst har sandsynligvis at gøre med ophør af det afgiftsfrie salg pr. 1. juli 1999. Tallene kan således ikke indeholde afgiftsfrit salg på færger og i lufthavne.

I Skatteministeriets rapport om afgiftsfri handel fra 1997 blev det skønnet, at danskernes grænsehandel over landgrænsen i 1996 udgjorde 120 mill. gram, hvilket er tæt på tobaksindustriens opgørelse for 1996.

Færgerederierne oplyste yderligere, at der blev solgt ca. 215 mill. gram på færgerne mellem Danmark og Tyskland, hvoraf ca. 85 mill. gram blev henregnet til danskerne efter en forholdstalsberegning. En god del af disse 215 mill. gram er efter 1. juli 1999 blevet erstattet af salg med tysk afgift.

Skatteministeriet skønnede, at alene hen ved 45 mill. gram ville gå til dansk detailhandel efter ophør af afgiftsfri handel i EU 1. juli 1999. Der er således omkring 170 mill. gram, der blev skønnet at gå til tysk detailhandel eller blive erstattet af fabriksfremstillede cigaretter.

Som nævnt blev danskernes afgiftsfrie køb beregnet forholdsmæssigt. Hvis det i stedet blev lagt til grund, at der af de 215 mill. gram solgt på færgerne mellem Danmark og Tyskland, blev solgt fx 150 mill. gram til danske rejsende, og 50 mill. gram heraf vendte tilbage til dansk detailhandel, ville der være hen ved 100 mill. gram ekstra til tysk detailhandel eller ca. 25 mill. gram pr. kvartal i ekstra grænsehandel til priser med tysk afgift.

Udviklingen fra 1996 til 2001 kunne derfor have set således ud, hvis danskernes andel af den afgiftsfri handel opjusteres og virkningerne af afskaffelse af afgiftsfri handel i 1999 inddrages i analysen.

Tabel VII.20. Hypotetisk udvikling i grænsehandlen med røgtobak

	Køb med tysk afgift (tobaksindustrien)	Danskernes afgiftsfri køb på færger til Tyskland ved max og min overslag.*	I alt grænsehandel i Tyskland *
1996	110	150 (85)	260 (195)
1997	125	160 (90)	280 (215)
1998	175	170 (95)	345 (270)
1999	267	90 (50)	357 (317)
2000	365	0	365
2001	457*	0	457

Anm. Tal i parentes sandsynligvis minimum og de andre sandsynligvis maksimum.
* Tobaksindustriens seneste skøn ca. 473 mill. g.

Tabel VII.20 er opbygget under en to forudsætninger om fordeling af det afgiftsfrie salg på danskere og udlændinge indtil 1999. Sandsynligvis har danskernes køb af afgiftsfri røgtobak ikke været så omfattende som forudsat ved maksimumsskønnet, men større end minimumsskønnet, der er angivet i parentes. Tabellen illustrerer således, at man ikke kan være helt sikker på, at den samlede grænsehandel med røgtobak skulle være steget særlig meget fra 1998 til 1999 og videre til 2000. Sandsynligvis har der været tale om en mere jævnt vækst gennem slutningen af 1990'erne end oplysningerne fra Tobaksindustrien om udviklingen i salget til tyske forretninger umiddelbart synes at angive.

Ifølge tobaksindustrien skulle salget af de finskåret røgtobak af dansk fabrikat i Tyskland samt af mærket Pontiac, der indgår i opgørelsen, udelukkende ske til danske grænsehandlere. Det er sandsynligt, at der ikke er et videre salg til tyske kunder, jf. at leverancerne i modsætning til Prince udelukkende skulle ske til grænseforretningerne, men der er dog sandsynligvis et vist salg til rejsende fra Norge og Sverige. Modsat er der også en vis grænsehandel af rulletobak via fortsat afgiftsfri handel på færger og fly til Norge og andre ikke-EU lande.

Skatteministeriet er tobaksindustrien taknemmelig for, at den har delagtiggjort offentligheden i salgstal mv. Skatteministeriet finder tobaksindustriens oplysninger overraskende. Lægges tobaksindustriens tal til grund, grænsehandles der i 2001 næsten lige så meget røgtobak som der grænsehandles cigaretter i Tyskland, når røgtobakken omregnes til cigaretter.

I 1996, hvor Skatteministeriet fik oplysninger om salget af cigaretter og røgtobak fra lufthavne, flyselskaber og rederier, var forholdet for færger til og fra Sverige, at røgtobakssalget udgjorde ca. 30 pct. af cigaretsalget, for færger til og fra Tyskland ca. 20 pct. og for lufthavne ca. 10 pct.

I Danmark udgør rulletobakssalget omkring 20 pct. af salget af færdigfremstillede cigaretter. Ligeledes har Institut for grænseregionsforskning til stadighed fundet, at andelen af danske rejsende, der køber røgtobak, har været væsentligt lavere end andelen af danskerne, der køber færdigfremstillede cigaretter især ved landgrænsen. Endelig har underhåndskontakter til visse af grænseforretningerne syd for grænsen ikke kunnet bekræfte, at forholdet mellem salget af cigaretter og røgtobak skulle være omtrent 50-50 pct. i mængde. Efter disse oplysninger skulle røgtobakkens andel være væsentlig lavere.

I modsat retning trækker, at korttidsrejsende til EU lande må have 400 g røgtobak med, men kun 100 cigaretter.

De forskellige oplysninger, indikatorer og forventede sammenhænge kunne eventuelt gå op i en højere enhed, hvis der foregik egentlige smuglerier af røgtobak i større omfang. I Storbritannien, er såvel den britiske tobaksindustri som HM Treasury og HM Customs & Excise tilsyneladende enige om, at ca. 75 pct. af forbruget af rulletobak kommer fra udlandet, heraf en væsentlig del smuglet. Smugleriet skulle både bestå i egentlig import i containere og i såkaldt varevognssmuglerier.

Det har ikke været fremført, at rulletobak skulle være en af de varer, hvor der finder mere erhvervsmæssig smugleri sted i større omfang.

Det skal understreges, at alle de forskellige undersøgelser om grænsehandlen er usikre. Selv om andre kilder ikke kan bekræfte tobaksindustriens tal, har Skatteministeriet ikke anledning til at tro, at Tobaksindustriens tal ikke skulle være retvisende. Tobaksindustriens tal vil derfor blive lagt til grund for de videre beregninger, men med et forbehold at de ikke er bekræftet af anden kilde.

11. Udlændinges grænsehandel med tobak

Danmark havde tidligere de absolut højeste tobakspriser i EU. Danmark ligger fortsat i den høje ende for cigaretter, men Storbritannien, Irland og Norge ligger nu over Danmark, og Sverige havde i 1997/98 væsentlig højere priser.

For røgtobak ligger Danmark omkring EU gennemsnittet, men højere end Tyskland.

Især da den svenske pris var væsentlig over den danske pris, var der en væsentlig grænsehandel ud af Danmark med dansk beskattede cigaretter. I dag, hvor den svenske afgift er blevet reduceret, og den svenske devaluering yderligere har reduceret den svenske afgift i danske kroner, er danske cigaretter dyrere end svenske cigaretter. Der er dog endnu ikke oplysninger om dansk grænsehandel med cigaretter i Sverige i større stil, men fastholdes prisforskellen på godt 4 kr./pakke i slutningen af 2001 og nu 3 kr./20 stk. vil der sandsynligvis komme gang i grænsehandlen i forhold til Sverige.

De fleste udlændinge, der har cigaretter med fra rejse til Danmark, har derfor sandsynligvis købt dem afgiftsfrit, men i en vis udstrækning vil rejsende fra de britiske øer og Norge også have købt cigaretter med dansk afgift.

Institut for grænseregionsforskning har også undersøgt udlændinges grænsehandel med cigaretter ved rejser til Danmark, jf tabel VII. 21.

Tabel VII.21. Udlændinges køb af tobak i Danmark i 2001 ifølge Institut for grænseregionsforskning

	Andel af indkøbere, der har købt cigaretter	Gennemsnitlig indkøb	Samlet indkøb
	Pct.	Pakker	Mill. pakker
Svenskere Øresund	18,4	1,7	2,0
Svenskere Kattegat	17,4	3,1	0,5
Nordmænd Skagerrak	49,8	6,9	4,1
Nordmænd, der også gik i land	14,7	5,7	0,8
Personer i transit (fly)	22,9	7,4	1,1
Via lufthavne	19,5	6,9	2,5
I alt			11,1
Heraf skønsmæssigt med dansk afgift			2,0

Samlet set køber udlændinge omkring 220 mill. cigaretter ved rejse til Danmark, hvoraf af ca. 40 mill. stk. med dansk afgift og ca. 180 mill. stk. tax free på færger, fly og i lufthavne.

Efter instituttet køber især nordmænd tillige rulletobak på rejser til Danmark, men også svenskerne over Øresund har et vist indkøb i Danmark.

12. Konsekvenserne af ophør af 24 timers reglen

I øjeblikket er danskernes indførsel af tobak begrænset af særlige rejsegodsrestriktioner.

Danskere, der har været væk under 24 timer, må højst indføre 100 stk. cigaretter eller højst 400 g røgtobak, dog højst 250 g røgtobak afgiftsfrit eller fra ikke-EU lande.

Har rejsen været over 24 timer må højst 300 cigaretter indføres, dog højst 200 stk. tax free eller højst 400 g røgtobak, dog højst 250 g afgiftsfri eller fra ikke-EU lande.

Disse kvantitative begrænsninger skal afskaffes senest pr. 1. januar 2004 fra EU rejsende, idet rejsende fra ikke-EU-lande fortsat højst må have 200 cigaretter eller 250 g røgtobak med.

Afskaffelsen af de kvantitative begrænsninger vil medføre en stigning i grænsehandlen afhængig af den prisforskel, der vil være gældende til den tid.

I *Rapport om grænsehandel 2000* blev virkningerne af at ophæve de kvantitative begrænsninger skønnet under forskellige antagelse om prisforskellen. Det blev antaget, at der ved en prisforskel på 11 kr./20 stk cigaretter i forhold til Tyskland ville ske en stigning i grænsehandlen med 900 mill. stk fra 450 mill. stk. til 1.350 mill. stk. Det svarer til, at hver gang en dansker krydser grænsen vil han ikke tage ca. 46 cigaretter med i gennemsnit som i 2001, men 137 stk. i gennemsnit. For dem, der køber til sydeuropæiske eller afgiftsfrie priser kunne antages en stigning i indførslerne fra 400 mill. stk. til 500 mill. stk. Der vil jo fortsat være kvantitative begrænsninger ved indførsel fra ikke-EU lande, herunder afgiftsfrie indkøb. De flyrejsende indfører i dag ca. 100 cigaretter i gennemsnit. Virkningerne af ophævelse af 24 timersreglen er usikker. Virkningen kan meget vel vise sig større, men også mindre. Effekten vil næppe heller vise sig fra første dag, men skønnet på en vækst på 1 mia. stk. forudsatte, at der heller ikke ville blive organiseret et gråt smuglermarked, hvor cigaretter angiveligt købt til eget brug i større stil blev solgt videre til familie, bekendte eller kollegaer etc.

Sammenhængen kan summeres jf. tabel VII. 22

Ved uændret prisforskel ville ophævelsen af 24 times reglen føre til en vækst i grænsehandlen fra 850 mill. stk. til 1.850 mill. skt. Prisforskellen i forhold til Tyskland skulle sænkes fra 11 kr./pakken til 4-5 kr./pakken hvis grænsehandlen ikke netto skulle stige.

Tabel VII.22. Sammenhæng mellem grænsehandel med cigaretter og prisforskel med og uden 24 timers reglen

Dansk merpris i forhold til Tyskland	Dansk merpris i forhold til Sydeuropa/afgiftsfri	Grænsehandel til sydeuropæisk pris med 24 timers regel	Grænsehandel til tysk pris med 24 timers regel	Grænsehandel i alt med 24 timers regel	Grænsehandel til sydeuropæisk pris uden 24 timers regel	Grænsehandel til tysk pris uden 24 timers regel	Grænsehandel i alt uden 24 timers regel
Kr./pakke		Mill. stk					
11	16	400	450	850	500	1.350	1.850
10	15	375	409	784	469	1.227	1.696
9	14	350	368	718	437	1.105	1.542
8	13	325	327	652	406	982	1.388
7	12	300	286	586	375	859	1.234
6	11	275	245	520	344	736	1.080
5	10	250	205	455	313	614	927

4	9	225	164	389	281	491	772
3	8	200	123	323	250	368	618
2	7	175	82	257	219	245	464
1	6	150	41	191	188	123	311
0	5	125	0	125	156	0	156

Ophævelsen af 24 timers reglen vil også lovliggøre større indførelser af røgtobak. Det blev dog skønnet at denne effekt ville blive neutraliseret af, at nogle af dem, der før købte røgtobak i udlandet, ville købe grænsehandels cigaretter i stedet. Det spiller også ind, at røgtobaksrationen i dag er større end cigaretrationen under 24 timers reglen. Nettoeffekten er selvfølgelig usikker.

De rejsende, der i dag køber røgtobak i Tyskland kan deles op i to grupper. For den første gruppe, er omkostningerne pr. cigaret afgørende. Denne gruppe vil blot, der er lidt at spare ved hjemmerulning, købe røgtobak og helst i Tyskland. Når grænsehandlen bliver givet fri, vil denne gruppe øge deres indkøb i Tyskland. Denne gruppe køber meget sjældent fabriksfremstillede cigaretter.

Den anden gruppe består af rygere, der såvel køber fabriksfremstillede cigaretter og røgtobak til hjemmerulning.

Købtes 100 cigaretter i Tyskland kunne der spares ca. 55 kr. i 2001. Købes derimod 400 g røgtobak svarende til 4 gange så stort et forbrug spares imidlertid ca. 160 kr.

Når grænsehandlen gives fri vil denne gruppe overveje om der skal købes f.eks. 600 cigaretter eller 600 g røgtobak. Ved prisforskellene i 2001 ville der være ca. 330 kr. at spare ved køb af fabriksfremstillede cigaretter men alene ca. 250 kr. for røgtobak. Det vil således sandsynligvis føre til, at røgtobak køb erstattes af cigaretindkøb.

Når man ser på indkøbsvanerne for dem, der har været længere tid væk end 24 timer, og hvor forskellen i rationen er mindre 300 cigaretter i stedet for 100 cigaretter og 400 g røgtobak i stedet for 400 g røgtobak vælger de fleste at købe cigaretter og ikke røgtobak.

Nettoeffekten af ophævelse af 24 timersreglen kan således ikke bestemmes for røgtobak.

Tabel VII.22 er konstrueret under den forudsætning, at der på kortere sigt er en lineær sammenhæng mellem grænsehandlen og prisforskellen. På længere sigt vil grænsehandlen gå stort set i stå ved mindre prisforskelle, men det kan tage lang tid før indkøbsvaner ændres. Der skal således en vis prisforskel til for at sætte grænsehandlen i gang, men en noget mindre forskel til at stoppe handlen på kort sigt, når handlen først er etableret.

I *Rapport om grænsehandel 2000* blev det anbefalet ikke at reducere de danske cigaretafgifter før i 2004. Ganske vist viste beregningerne, at der ville være samfundsøkonomiske gevinster ved en øjeblikkelig nedsættelse, men tyske afgiftsforhøjelser kunne ikke udelukkes. I 2004 burde prisforskellen til Tyskland ikke være over 4-5 kr. pr. pakke. Ved denne prisforskel ville grænsehandlen efter afskaffelsen af 24 timers reglen være af samme størrelse som før ved uændret afgiftsniveau.

I 2000 rapporten var forudsætningen, at cigaretter kostede 21 kr./20 stk. i Tyskland og 32 kr./20 stk. i Danmark, men 16 kr. i gennemsnit for så vidt angår sydeuropæiske og tax free cigaretter.

I 2001 har cigaretter kostet 32 kr./20 stk. for det mest populære mærke indtil udgangen af september 2001 og 33 kr. herefter.

I Tyskland har prisen været 22 kr. pr. 20 stk. i det meste af 2001, dog lidt mindre i begyndelsen af 2001. Prisforskellen mellem Danmark og Tyskland har således i 2001 udgjort lidt mindre end 11 kr. pr. pakke i gennemsnit.

For de sydeuropæiske tax free priser kan det ligeledes lægges til grund, at prisforskellen har været og er ca. 16 kr./pakke. Altså at sydeuropæiske og afgiftsfrie Prince koster ca. 17 kr. i gennemsnit ved begyndelsen af 2002, hvilket giver en prisforskel på 16 kr.

Ved begyndelsen af 2002 koster 20 stk. cigaretter 33 kr. i Danmark og 23,50 kr. i Tyskland. Det giver en prisforskel på 9,5 kr. Ved uændret avance i forhold til nu vil prisforskellen blive indskrænket til 7,75 kr. i 2003 efter den tyske afgiftsforhøjelse og muligvis mindre, og 16 kr., når der sammenlignes med sydeuropæiske lande.

Bortset fra, at prisforskellen mellem Danmark og Tyskland er ændret i forhold til prisforskellen imellem Danmark og Sydeuropa, er der ikke grundlag for at ændre på den tidligere antagne sammenhæng.

Virkningen af at afskaffe 24 timers reglen i 2002, 2003 og 2004 kan på denne baggrund skønnes til:

Table VII.23. Virkningerne af ophør af 24 timers reglen ved tyske afgifter i 2002 og 2003 – med og uden dansk prisfald

	I forhold til Tyskland	I forhold til Sydeuropa
Prisforskel i 2000, kr./20 stk.	11	16
Prisforskel i 2001	11	16
Prisforskel i 2002	9,5	16
Prisforskel i 2003	7,75	16
Grænsehandel i 2000, mill. stk.	450	400
Grænsehandel i 2001, mill. stk.	450	400
Uden 24 timers regel	1.350	500
Grænsehandel i 2002 ved uændret 24 timers regel, mill. stk.	389	400
Grænsehandel 2002 ingen 24 timers regel, mill. stk.	1.166	500
Grænsehandel i 2003 med 24 timers regel, mill. stk.	317	400
Grænsehandel 2003 uden 24 timers regel, mill. stk.	951	500
Grænsehandel 2003 uden 24 timers regel og dansk prisnedsættelse på 4 kr., mill. stk.	460	375

I 2000 og 2001 ville ophævelse af 24 timers reglen have betydet en stigning i grænsehandlen på ca. 1 mia. cigaretter.

Indsnævringen af afgiftsforskellen i 2002 i forhold til Tyskland gør, at ophævelsen af 24 timers reglen i 2002 alene vil medføre en stigning i grænsehandlen med cigaretter ca. 875 mill. stk.

I 2003 og frem, hvor den tyske afgift yderligere er steget, vil afskaffelsen af 24 timersreglen medføre en stigning i grænsehandlen på ca. 735 mill. stk.

Mens den danske afgift tidligere skulle reduceres, så prisen faldt med 7 kr./pakke for at opnå at grænsehandelen ikke steg ved ophør af 24 timers reglen, skal afgiften nu alene reduceres så prisen falder med ca. 4 kr. pr. pakke. Der kan meget vel blive tale om, at mindre nedsættelser bliver tilstrækkelige, hvis der efter Forbundsdaysvalget sker yderligere forhøjelser i Tyskland af afgiften, eller avanceforskellen udlignes, hvilket vil have til effekt at prisforskellen indskrænkes med ca. 1,35 kr./20 stk.

For røgtobak kan det også lægges til grund, at der er en lineær sammenhæng mellem prisforskellen og grænsehandlen.

Ved afgiftsforhøjelsen 2001 forudsatte Skatteministeriet en grænsehandel på ca. 150 tons og en afgiftsbetinget prisforskel på 5,40 kr. pr. 20 gram. for finskåret røgtobak og 5,85 for grovskåret røgtobak. På grund af avanceforskelle var den faktiske prisforskel større, således at afgiftsforhøjelsen på 1,31 kr. pr. 20 gram ville få prisforskellen til at stige med hen ved 20 pct. Grænsehandlen blev derfor også skønnet at ville stige hen ved 20 pct., eller med ca. 25 tons.

Hvis Tobaksindustriens tal blev lagt til grund, hvorefter der i 2000 skulle være en grænsehandel på ca. 365 t, kunne grænsehandlen imidlertid forventes at stige med ca. 65 t. til ca. 430 t. Hertil kommer virkningen af, at flere danske rejsende tager til Tyskland, hvilket kan bringe indførslen op på godt 455 mill. g.

For 2001 kan prisforskellen opgøres til ca. 8,5 kr./20 g for danske kvaliteter og til ca. 10 kr. pr. 20 g for discount kvaliteter. Det giver vægtet en prisforskel på ca. 9,15 kr./20 g i 2001. I 2002 vil prisforskellen blive reduceret med ca. 60 øre/20 g til ca. 8,55 kr. på grund af den tyske afgiftsforhøjelse under forudsætning af uændret avanceforhold, mens prisforskellen i 2003 vil falde til ca. 7,70 kr. pr. 20 g. Tages der hensyn til avanceskift er prisforskellen i begyndelsen af 2002 omkring 8,35 kr. pr. 20 g.

Grænsehandlen med røgtobak kan med usikkerhed forventes at udvikle sig som følge i de kommende år.

Tabel VII.24. Udviklingen i grænsehandlen med røgtobak fra 2000 til 2003

	På baggrund af forudsætning i Grænsehandelsrapport 2000	På baggrund af oplysninger fra tobaksindustrien
Prisforskel i 2000 kr./20 g	7,75	7,75
Prisforskel i 2001 kr./20 g	9,15	9,15
Prisforskel i 2002 kr./20 g	8,55	8,55
Prisforskel i 2003 kr./20 g	7,70	7,70
Grænsehandel i 2000 mill. g	150	365
Grænsehandel i 2001 mill. g	175	430 *
Grænsehandel i 2002 mill. g	165	405
Grænsehandel i 2003 mill. g	150	360

Anm: Forudsat uændrede avanceforhold samt at grænsehandelen med røgtobak afhænger lineært af prisforskellen. Tobaksindustriens skøn over niveauet lagt til grund.
* Tobaksindustrien forventer 457 mill. g.

Tabel VII.24 viser den forventede udvikling i grænsehandlen med røgtobak under forudsætning af, at handlen afhænger lineært af prisforskellen og intet andet. Grænsehandlen med røgtobak afhænger dog herudover af antal danske rejsende, der tager til Tyskland, samt sandsynligvis også af prisforskellen på cigaretter. Ved en mindre prisforskel på cigaretter i form af højere tyske priser vil der være en del af de danske rejsende, der køber rulletobak i stedet for tyske cigaretter. Det forhold at tyske cigaretter stiger mere end rulletobak i afgift trækker således i retning af større grænsehandel med rulletobak.

Udover røgtobak er der grænsehandel med cigaretpapir. Tobaksindustrien har på baggrund af salgstal og overslag skønnet grænsehandlen med cigaretpapir til ca. 600 mill. stk. i 1998, 645 mill. stk. i 1999, 692 mill. stk. i 2000 og 768 mill. stk. i 2001. Før 1998 skulle grænsehandlen efter Tobaksindustrien sandsynligvis være usikre skøn have udgjort 300 mill. stk. i 1997 og højst 100 mill. stk. før.

I det mindste Tobaksindustriens skøn over grænsehandlen, antyder, at cigaretpapir er hårdere angrebet af grænsehandel end selve røgtobakken. Det taler alt andet lige for, at afgiften på cigaretpapir ikke skal veje så tungt i forhold til afgiften på røgtobak som i dag. Modsat er der større samfundsøkonomiske tab pr. grænsehandelskrone for røgtobak, jf. at der også er afgift på røgtobak i Tyskland, men ingen punktafgift på cigaretpapir i Tyskland.

13. Skal afgiften på røgtobak reduceres samtidig med afgiften på cigaretter, når 24 timers reglen bortfalder

Der synes at være den mest udbredte opfattelse, at den danske afgift på cigaretter skal tilpasses mod afgiftsniveauet i udlandet, når 24 timers reglen bortfalder. Det var den tidligere regerings indstilling og det er også den nye regerings indstilling. Vismændene har også anbefalet en afgiftstilpasning.

Der er imidlertid ikke direkte taget stilling til, hvad der skal ske med afgiften på røgtobak, hvis eller når cigaretafgiften reduceres samtidig med bortfald af 24 timers reglen.

Lægges Tobaksindustriens oplysninger til grund udgør grænsehandlen en større andel af danskernes forbrug for røgtobak end for cigaretter i dag og sandsynligvis også når 24 timers reglen er afskaffet.

Det er et stærkt argument for at reducere afgiften på røgtobak.

Modsat trækker, at der ikke er nogen sundhedsmæssig grund til, at rulletobak skulle beskattes mildere end fabriksfremstillede cigaretter. Derudover er der grund til at være opmærksom på, at lige som grænsehandel udgør en forvridding, udgør også hjemmerulning en forvridding.

Ved overvejelserne skal virkningerne af afgiftsændringer på såvel grænsehandel, forbrug og hjemmerulning afvejes.

Denne afbalancering er gjort i følgende regnestykker over virkningerne af afgiftsændringer for røgtobaksafgiften.

I øjeblikket er der et betydeligt incitament til at foretage hjemmerulninger, også ved brug af rulletobak købt i Danmark.

Omkostningerne ved fremstilling af cigaretter ved hjemmerulning er vist i følgende tabel VII.25.

Tabel VII.25. Omkostninger og besparelser ved hjemmerulning af cigaretter

	Ved brug af dansk finskåret tobak	Ved brug af dansk grovskåret tobak	Ved brug af tysk finskåret tobak
	Øre/stk.	Øre/stk.	Øre/stk.
Omkostninger til tobak	93	87	54
- heraf moms	19	17	7
- heraf afgift	45	40	24
- heraf uden afgift	29	29	23
Cigaretpapir*	8	8	4
- heraf moms	2	2	1
- heraf afgift	4	4	0
- heraf uden afgift	2	2	3

I alt omkostninger	101	95	58
- heraf punktafgift	49	44	24
Pris pr. fabriksfremstillet	165	165	118
Besparelse bortset fra besvær	64	70	60
Punktafgiftstab ved hjemmerulning	47	52	45

*Billigste pris i Danmark 8 øre/stk. Pris ellers ca. 10 øre/stk.

Som det ses af tabel VII.25 udgør omkostningerne ved hjemmerulning af cigaretter af dansk røgtobak godt 100 øre/stk. i gennemsnit ved køb i Danmark. Hjemmerullerne sparer hen ved 65 øre/stk. i forhold til at købe fabriksfremstillede cigaretter. I første del af 2001 blev besparelsen begrænset med ca. 6 øre/stk. på grund af afgiftsforhøjelsen, men de kraftigere stigninger i prisen uden afgift for cigaretter i efteråret 2000 og 2001 har elimineret effekten af afgiftsforhøjelsen på omfanget af hjemmerulningerne. Udover omkostningerne til materialer har hjemmerullerne dog også besvær ved hjemmerulning. Besværet er forsigtigt sat til ca. 15 øre/stk. Netto efter besvær er der således en fordel på ca. 50 øre/stk. Når besparelsen ved hjemmerulning således er under 15 øre/stk. vil hjemmerulningen sandsynligvis falde væk. Hjemmerulning kan antages at blive reduceret i takt med at besparelsen – efter fradrag af besværet – reduceres. En reduktion af besparelsen med 5 øre/stk. vil således reducere hjemmerulningerne med ca. 10 pct.

Det er vanskeligt at få de forskellige oplysninger og skøn om grænsehandel og salg af røgtobak mv. til at hænge sammen.

Med betydelig usikkerhed kan udviklingen måske beskrives som følge, idet tobaksindustriens tal for niveauet for grænsehandel med røgtobak lægges til grund:

Tabel VII.26. Usikker overslag for udviklingen i salget af røgtobak

Mill. g	2000	2001	2002	2003
Totalt salg af røgtobak i Danmark	2.225	1.825	1.950	1.995
Hamstring	-100	+100	0	0
Dansk salg til forbrug	2.125	1.925	1.950	1.995
Grænsehandel	365	430	405	360
Forbrug i alt	2.480	2.355	2.355	2.355
- pibeforbrug	-600	-600	-600	-600
Til hjemmerulning	1.915	1.730	1.755	1.755
Heraf forsynet fra Danmark	1.525	1.325	1.350	1.395

Selv om omfanget af hjemmerulning af cigaretter burde være reduceret som følge af afgiftsforhøjelsen neutraliseres effekten af større stigninger i prisen uden afgift for cigaretter fra 2000 til 2002. Udviklingen i forbruget af røgtobak til hjemmerulning fra 2000 til 2001 er usikker. Afgiftsforhøjelsen 1. januar 2001 har trukket i retning af lavere hjemmerulning, men modsat har den større stigning i prisen uden afgifter på cigaretter end for røgtobak trukket i den anden retning. Hertil kommer, at afgiftsforhøjelsen i Danmark først slog igennem i priserne et godt stykke tid ind i 2001 blandt andet på grund af hamstringer.

14. Begninger af de sandsynlige virkninger af nedsættelse af afgifter på cigaretter

Beregningerne af de sandsynlige virkninger afhænger af en række forhold. I beregningsmåttene er forudsat følgende jf. gennemgangen ovenfor.

1. Samfundsøkonomiske omkostninger ved tobaksforbrug :

- i faktorpriser uden moms 60 øre/cigaret

- i forbrugerpriser med moms 75 øre/cigaret

1. Grænsehandlen afhænger lineært af prisforskellen.

2. Prisforskellen i forhold til Tyskland er :

- 11 kr./pakke i 2001

- 9,50 kr./pakke i 2002

- 7,75 kr./pakke i 2003

I forhold til sydeuropæiske priser og tax free priser

- 16 kr./pakke

1. Ophævelsen af 24 timerreglen vil medføre en stigning af grænsehandlen med 100 mill. stk i forhold til Sydeuropa mv. og 900 mill. stk i forhold til Tyskland ved 11 kr./pakke i prisforskel, 775 mill. stk ved en prisforskel på 9,5 kr./pakke og 635 mill. stk. ved 7,75 kr. i prisforskel.

2. Cigaretmarkedet forudsættes at have følgende udseende i 2001, 2002, og 2003

Tabel VII.27. Beregningsforudsættninger for cigaretmarkedet

Mill. stk.	2001	2002	2003
Cigaretter	7.000	7.060	7.130
Udenlandske købere	40	40	40
Danske købere	6.960	7.020	7.090
Grænsehandel til tyske priser	450	390	320
Grænsehandel til sydeuropæiske priser	400	400	400
Dansk forbrug	7.810	7.810	7.810
Røgtobak			
Salg med dansk afgift	1.825	2.005	2.045
Hamstring fra året før	+150	0	0
Grænsehandel	455	425	385
Dansk forbrug	2.430	2.430	2.430
- pibeforbrug	600	600	600

- rulleforbrug	1.830	1.830	1.830
Rulleforbrug påvirket af prisforskel	1.350	1.350	1.395

6. Priselasticitet (konstant) -0,1

7. Forbruget følsomt i forhold til dansk cigaretpris.

Under disse forudsætninger kan virkningen ved forskellige danske afgiftsnedsættelser for cigaretter beregnes i 2002, idet uændret røgtobakafgift og uændret 24 timers regel forudsættes.

Tabel VII.28. Virkningerne af dansk afgiftsnedsættelse for cigaretter på forbrug, salg, grænsehandel, provenu og forvriddninger i faktorpriser

Afgiftssats	Dansk pris	Dansk forbrug inkl. hjemmerullede cigaretter	Heraf købt i Danmark	Heraf i hjemmerullet	Heraf sydeuropæisk pris	Heraf tysk pris	Svensk køb	Dansk afgiftsgrundlag alt i alt	Nettovirkning provenutab fortegn: - =tab for stat	Samfundsnetto-virkning. Forteign: =mindre Øk. tab
Øre/stk.	Kr./pk.	Mill. Stk.							Mill. Kr.	
2002										
95,7	33	9.290	7.150	1.350	400	390	40	8.540	0	-
91,7	32	9.319	7.380	1.215	375	349	43	8.638	-125	-150
87,7	31	9.348	7.610	1.080	350	308	47	8.737	-268	-290
83,7	30	9.379	7.842	945	325	267	50	8.837	-428	-421
79,7	29	9.411	8.075	810	300	226	53	8.938	-607	-543
75,7	28	9.444	8.309	675	275	185	57	9.041	-803	-655
71,7	27	9.478	8.546	540	250	144	60	9.145	1.017	-758
2003										
95,7	33	9.335	7.220	1.395	400	320	40	8.655	0	-
91,7	32	9.364	7.455	1.256	375	279	43	8.753	-125	-153
87,7	31	9.394	7.690	1.116	350	237	57	8.853	-268	-296
83,7	30	9.424	7.927	977	325	196	50	8.953	-429	-430
79,7	29	9.456	8.165	837	300	155	53	9.055	-608	-554
75,7	28	9.490	8.404	698	275	114	57	9.158	-805	-669
71,7	27	9.524	9.644	558	250	72	60	9.262	-1.021	-774

I tabel VII.28 første søjle, er anført dansk afgift i øre/stk. I anden søjle er prisen i dansk detailhandel som funktion af afgiften ved fuld overvæltning. I tredje søjle er vist danskernes cigaretforbrug købt såvel her som i udlandet tillagt de cigaretter, hjemmerulning ved dansk røgtobak fortrænger samt grænsehandels røgtobak.

I fjerde, femte, sjette og syvende søjle er danskernes forbrug fordelt på indkøbssted mv. I ottende søjle er vist norsk køb med dansk afgift. I niende søjle er vist afgiftsgrundlaget – såvel cigaretter som de af dansk røgtobak rullede. I tiende søjle er vist provenuvirkningen ved uændret 24 timers regel og endelig i søjle elleve den samlede samfundsøkonomiske virkning af afgiftsændringerne.

Tabellen er delt op på 2002 forudsætninger og 2003 forudsætninger.

Det ses af tabel VII.28, at en nedsættelse af den danske afgift fra 95,7 øre/stk. til 79,7 øre/stk. vil føre til et fald i prisen på cigaretter fra 33 kr./20 stk. til 29 kr./20 stk.

En sådan nedsættelse vil få forbruget til at stige med ca. 125 mill. stk. under forudsætning af en priselasticitet på -0,1.

Danskernes grænsehandel vil falde med ca. 165 mill. cigaretter, mens salget til briter og nordmænd vil stige med ca. 13 mill. stk. Hjemmerulningen af dansk røgtobak vil falde med ca. 560 mill. stk. i 2002 og ca. 568 mill. stk. i 2003. Under disse forudsætninger vil staten tabe ca. 575 mill. kr. i faktorpriser "uden moms" og ca. 720 mill. kr. i forbrugerpriser i 2002. Nettovirkningen for samfundsøkonomien vil være på en gevinst på godt 550 mill. kr.

Det skal understreges at provenuvirkningen er opgjort ved uændret 24 timers regel.

I følgende tabel VII. 29 er der nærmere gjort rede for provenuvirkningerne som summeret i tiende søjle i tabel VII.28.

Tabel VII.29. Provenuvirkninger af nedsættelse af afgifssatsen for cigaretter under en række forudsætninger

Afgiftssats	Dansk pris	Provenu- virkning uændret mængde	Provenu- ændring ændret forbrug	Ændret grænse- handel danskere	Hjemme- rulning	Ændret grænsehandel svenskere	I alt punktavgift	Moms ændret grænse- handel danskere	Moms ændret grænse- handel svenskere	I alt punktavg. og moms ved uændret 24- timers regel
Øre/stk.	Kr./pakke	Mill. kr.								
2002										
95,7	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0
91,7	32	-288	26	61	59	3	-138	14	-1	-125
87,7	31	-575	51	116	108	6	-294	28	-1	-268
83,7	30	-863	74	166	146	8	-468	42	-2	-428
79,7	29	-1.150	96	211	173	11	-660	56	-2	-607
75,7	28	-1.438	117	250	189	13	-870	69	-3	-803
71,7	27	-1.726	135	284	194	14	-1.098	83	-3	-1.017

2003										
95,7	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0
91,7	32	-290	26	61	61	3	-139	15	-1	-125
87,7	31	-581	51	116	112	6	-296	29	-1	-268
83,7	30	-871	75	166	151	8	-471	44	-2	-429
79,7	29	-1.162	97	211	179	11	-664	59	-2	-608
75,7	28	-1.452	117	251	195	13	-876	73	-3	-805
71,7	27	-1.742	136	285	201	14	-1.106	88	-3	-1.021

I tredje søjle er vist punktafgiftstabet ved uændret salg og forbrug. Hvis en pakke cigaretter skal falde med 1 kr. pr. pakke skal afgiften sættes ned med 4 øre/stk. Da der i 2002 forventes solgt ca. 7.060 mill. cigaretter vil tabet ved uændret salg udgøre 282 mill. kr.

En sådan afgiftsnedsættelse vil dog få forbruget til at stige. I fjerde søjle er vist provenuvirkningen heraf. Forbruget stiger med ca. 30 mill. stk., hvoraf den nye afgift udgør 91,7 øre/stk., altså en provenugevinst på ca. 27 mill. stk. Provenugevinsten pr. øget forbrug er faldende jo mere afgiften sættes ned, jf. at det øgede forbrug beskattes til fortsat faldende satser.

Herudover stiger salget i Danmark som følge af mindre dansk grænsehandel. Ved et dansk prisfald på 1 kr./pakke i 2002 vil danskernes grænsehandel falde med ca. 66 mill. stk., hvilket ved den nye sats på 91,7 øre/stk. giver en gevinst på 61 mill. kr.

En reduktion af cigaretprisen med 1 kr./pakke vil reducere besparelsen ved hjemmerulning med 5 øre/stk. fra ca. 50 øre inklusive besvær til ca. 45 øre/stk. inklusive besvær. Det vil medføre en tilsvarende reduktion i hjemmerulningerne på 10 pct. eller ca. 141 mill. stk. Det er antaget at alene hjemmerulningerne ved dansk røgtobak ændres. Da afgiften af cigaretter ved den nye sats vil være ca. 44 øre/stk. højere end for hjemmerullede cigaretter vindes herved ca. 62 mill. kr.

Det øgede salg til nordmænd og briter mv. vil give en gevinst på 3 mill. kr. og endelig vil ændret moms af ændret grænsehandel med cigaretter give en gevinst på netto 13 mill. kr.

Efter at der er taget hensyn til ændringer i forbrug mv. er provenutabet således alene 116 mill. kr. Ændret forbrug og ændret grænsehandel har finansieret 166 mill. kr. af det umiddelbare provenutab på 282 mill. kr.

En nedsættelse af den danske pris på 1 kr. medføre en stigning i det danske salg af røgtobak og cigaretter svarende til ca. 100 mill. cigaretter., hvoraf ca. 1/3 på grund af øget forbrug og ca. 2/3 på grund af mindre grænsehandel. Herudover skifter forholdet mellem fabriksfremstillede cigaretter og hjemmerullede cigaretter.

Ved større nedsættelser vil ændringer i forbrug og grænsehandel ikke være i stand til at finansiere en helt så stor del af det umiddelbare provneutab. Det skyldes, at det ekstra salg vil blive beskattet ved lavere satser.

Reduceres prisforskellen til Tyskland således med 2 kr. koster det 251 mill. kr., men reduceres prisforskellen yderligere med 2 kr. koster det yderligere ca. 324 mill. kr. Yderligere 2 kr. reduktion i den danske pris koster 398 mill. kr.

Det understeges igen, at de anførte provenuvirkninger er med fortsat 24 timers regel.

Virkningerne på statens finanser er selvfølgelig vigtig, men afgiftspolitikken bør afspejle ikke kun statens snævre interesser, men også borgernes interesser.

De samfundsøkonomiske virkninger er derfor beregnet i følgende tabel VII.30.

Tabel VII.30. Ændring i forvriddningsomkostningerne mv. ved reduceret afgift på cigaretter

Afgiftssats	Dansk pris	Tobaksskader	Forbrugsforvridning	Hjemmerulning	Danskernes grænsehandel	Nordmændenes grænsehandel	I alt
Øre/stk.	Kr./pk.	Mill. Kr.					
2002							
95,7	33	0	-	-	-	-	-
91,7	32	17	-27	-62	-76	-2	-150
87,7	31	35	-53	-119	-149	-4	-290
83,7	30	53	-80	-170	-219	-5	-421
79,7	29	72	-106	-216	-287	-6	-543
75,7	28	92	-131	-257	-353	-7	-655
71,7	27	113	-157	-292	-415	-8	-758
2003							
95,7	33	-	-	-	-	-	-
91,7	32	17	-27	-64	-77	-2	-153
87,7	31	35	-54	-123	-151	-4	-296
83,7	30	54	-80	-176	-222	-5	-430
79,7	29	73	-106	-223	-291	-6	-554
75,7	28	93	-132	-265	-357	-7	-669
71,7	27	114	-158	-301	-421	-8	-774

Fortegn: - = mindre tab, altså samfundsøkonomisk gevinst. Forvriddningsomkostningerne er opgjort i faktorpriser. Der skal lægges 25 pct. til for at få forvriddningerne i forbrugerpriser.

Nedsættelse af afgiften og dermed prisen vil få forbruget til at stige. I tredje søjle er vist de ekstra sundhedsomkostninger herved for samfundet. Nedsættes afgiften, så prisen falder til 29 kr. pr. pakke, stiger samfundets sundhedsudgifter med ca. 75 mill. kr. eller ca. 60 øre/stk. for forbrugsstigningen på 125 mill. stk. Denne effekt vil først visse sig på længere sigt.

Tobaksskaderne er anført med positive tal, dvs. skaderne for samfundsøkonomien stiger ved lavere priser.

Forbrugsforvridningen er forårsaget af, at staten ved kunstigt at forhøje prisen har fået forbrugerne til at sammensætte forbruget anderledes end de ville have fundet optimalt, hvis prisen havde svaret til omkostningerne ved cigaretfremstilling. Ændringen i forbrugsforvridningen, der gavner samfundsøkonomien, er større end ændringen i tobaksskaderne, jf. at tobaksskaderne er mindre end afgiftssatsen.

Forvridningerne i tobaksafgiften kan reduceres kraftigt ved en reduktion af hjemmerulningerne. Reduceres den danske cigaretpris med 4 kr. pr. pakke reduceres forvridningerne ved hjemmerulning med ca. 225 mill. kr.

Ligeledes reduceres forvridningerne ved danskernes grænsehandel. Reduceres den danske cigaretpris med 4 kr. pr. pakke falder forvridningerne ved grænsehandlen med ca. 287 mill. kr.

Endelig vil fald i den danske cigaretpris medføre et tab for det danske samfund på grund af, at den danske stats tab pr. solgt cigaret til nordmænd mv. ved en prisnedsættelse er større end gevinsten ved en vækst i grænsehandlen ud af Danmark.

Samlet reduceres forvridningerne i 2002 med ca. 153 mill. kr. ved et fald i den danske pris med 1 kr. pr. pakke. Samfundsgevinsten er lavere pr. krone. pr. pakke prisen falder yderligere.

Selv om staten taber et provenu på ca. 575 mill. kr. ved et prisfald på 4 kr./pakke, og selv om staten får ekstra sundhedsomkostninger på ca. 75 mill. kr. vinder danske borgere imidlertid netto ca. 550 mill. kr. mere end statens tab, altså i alt hen ved 1.200 mill. kr.

Det er således en god forretning for danske skatteydere netto at få sat afgiften ned på cigaretter allerede nu ved fortsat 24 timers regel, også selv om provenutabet for staten skulle finansieres ved andre skatter.

Indtil nu har beregningerne været gennemført under forudsætning af uændret 24 timers regel.

I tabel VII.31 er vist virkningerne ved ophævelse af 24 timers reglen såvel ved de i 2002 som 2003 gældende tyske afgiftsforhold.

De tyske afgiftsforhøjelser fra 2002 til 2003 vil alt andet lige give den danske stat en gevinst på ca. 100 mill. kr.

Tabel VII.31. Provenuvirkningerne samt forvridningsvirkningerne ved afgiftsnedsættelser for cigaretter efter 24 timersreglens afskaffelse

Afgiftssats	Dansk pris	I alt punktafgift og moms ved uændret 24 timersreglen	Ingen 24 timersregl			I alt satsnedsættelse samt væk 24 timers reglen	Forvridninger med 24 timersreglen	Yderligere forvridninger ved fjernelse af 24 timersreglen	I alt forvridninger ved satsnedsættelse og fjernelse af 24 timersreglen
			Punktafgift	Moms	I alt				
Øre/stk.	Kr./pk.	Mill. Kr.							
2002									
95,7	33	0	-837	-206	-1.043	-	-	-	-
91,7	32	-125	-718	-184	-902	-1.027	-150	-107	-257
87,7	31	-268	-606	-162	-768	-1.036	-290	-21	-500
83,7	30	-428	-501	-141	-642	-1.070	-421	-310	-731
79,7	29	-607	-404	-119	-523	-1.130	-543	-406	-949
75,7	28	-803	-314	-97	-411	-1.214	-655	-498	-1.154
71,7	27	-1.017	-231	-76	-307	-1.324	-758	-587	-1.345

2003									
95,7	33	0	-608	-160	-768	-768	-	-	-
91,7	32	-125	-507	-140	-647	-772	-153	-109	-262
87,7	31	-268	-413	-119	-532	-800	-296	-215	-511
83,7	30	-429	-326	-98	-424	-863	-430	-316	-746
79,7	29	-608	-245	-78	-322	-930	-554	-415	-969
75,7	28	-805	-171	-57	-227	-1.033	-669	-509	-1.178
71,7	27	-1.021	-103	-36	-139	-1.160	-774	-600	-1.374

Hvis der tages udgangspunkt i oplysningerne for 2003 ses, at afskaffelsen af 24 timers reglen i 2003 vil medføre et provenutab på 768 mill. kr. Det er mindre end før på grund af, at de tyske afgiftsforhøjelser har sørget for en del af tilpasningen.

Ved ophør af 24 timers reglen forventes grænsehandlen ved prisforskellene i 2003 at stige med ca. 635 mill. stk. cigaretter. I 2001, da prisforskellen til Tyskland var på 11 kr., forventedes stigningen at have været på 1 mia. cigaretter.

Der hersker selvfølgelig betydelig usikkerhed om virkningen af at fjerne 24 timers reglen.

Ekstra grænsehandel vil koste et tab på 608 mill. kr. i punktafgift og 160 mill. kr. i moms. Tabet pr. cigaret i moms er større end tidligere på grund af den højere tyske pris.

Reduceres den danske afgift vil tabet ved ophør af 24 timers reglen være mindre. Reduceres prisen således til 29 kr. pr. pakke vil tabet ikke være 768 mill. kr. men 322 mill. kr. – altså 446 mill. kr. mindre. Til gengæld kostede det jo 578 mill. kr. ekstra at reducere prisen til 29 kr. ved uændret 24 timers regel.

Netto koster det stort set ikke noget om 24 timersreglen ophæves og afgiften fastholders eller reglen ophæves og prisen reduceres med 2 kr. pr. pakke. Forskellen på 16 mill. kr. er inden for usikkerheden på skønnet. Men samfundet som helhed vinder ca. 515 mill. kr. ved nedsættelsen netto.

Reduceres prisen yderligere med 2 kr. koster det staten netto ca. 116 mill. kr., men borgerne vinder yderligere ca. 460 mill. kr. ud over statens tab. Ved yderligere 2 kr./pakke mister staten yderligere ca. 217 mill. kr., men samfundets mergevinst er på yderligere ca. 410 mill. kr.

Staten taber klart ved ophævelse af 24 timers reglen, men provenutabet ved afgiftsnedsættelser bliver væsentlig mindre end ved den gældende 24 timers regel. Samtidig er samfundets gevinst ved satsnedsættelser væsentlig større uden 24 timers reglen end med.

Mens et prisfald på 4 kr. pr. pakke før afskaffelsen af 24 timers reglen kostede et provenutab på 578 mill. kr, men gavnet samfundsøkonomien med 563 mill. kr., koster et prisfald på 4 kr. efter afskaffelsen af 24 timersreglen alene staten et tab på 132 mill. kr., men gavner samfundsøkonomien med 978 mill. kr.

Samfundsgevinsten ved satsnedsættelse med 4 kr. pr. pakke i forhold til provenutabet bliver således 7-8 gange større, når 24 timersreglen er afskaffet end med uændret 24 timers regel.

Ses der på forholdene i 2002 er tabet ved ophævelsen af 24 timers reglen større end i 2003. Det skyldes, at den tyske afgift er lavere i 2002 end i 2003.

Hvis afgiften i 2002 skal reduceres, så prisforskellen til Tyskland alene er ca. 4 kr./pakke skal prisen ned på 27,5 kr. Det vil give et tab på ca. 1.225 mill. kr.. Hvis afgiften sættes ned til 27,5 i 2003 koster det ca. 1.054 mill. kr. i provenutab eller ca. 170 mill. kr. mindre. Yderligere er der ikke helt samme behov for prisfald, hvilket yderligere sparer staten for ca. 154 mill. kr. Endelig betød den tyske afgiftsforhøjelse ved

uændrede regler i Danmark en provenugevinst på ca. 100 mill. kr. fra 2002 til 2003. Den tyske forhøjelse fra 2002 til 2003 har således sparet statskassen for ca. 425 mill. kr. Allerede forhøjelsen fra 2001 til 2002 har sparet statskassen for et næsten tilsvarende beløb, men udvidelsen af avanceforskellen i tysk favør har neutraliseret en stor del af denne effekt.

15. Beregninger af virkningerne af at reducere afgifterne på røgtobak

Den 1. januar 2001 blev de danske afgifter på røgtobak forhøjet med 52,5 kr./kg. Det gav en prisstigning på 131 øre pr. 20 gram, når momsens regnes med.

Forhøjelsen kunne forventes at få virkninger på salg og forbrug. For det første ville fordelene ved hjemmerulning falde, hvilket ville reducere forvriddingerne her, og for det andet ville grænsehandlen med finskåret røgtobak stige i tysk favør. Endelig for det tredje ville forhøjelsen trække i retning af et lavere forbrug.

Skatteministeriet vurderede, at nettovirkningen ved forhøjelsen ville være færre forvriddinger, således at borgernes tab var mindre end statens provenugevinst. Tobaksindustrien anfægtede dog dette, idet den fremførte, at niveauet for grænsehandlen med røgtobak var væsentlig højere end Skatteministeriet forudsatte og at væksten i grænsehandlen også ville blive større.

Fra 2001 til 2002 og igen fra 2002 til 2003 vil den tyske afgift samlet stige tilsvarende den danske stigning 1. januar 2001, således at afgiftsspændet mellem Danmark og Tyskland i 2003 vil være på samme niveau som i 2000 før den danske forhøjelse.

Senest i 2004 vil prisdifferencen mellem Danmark og Tyskland skulle reduceres betydeligt for cigaretter. I Tyskland er der allerede vedtaget afgiftsstigninger, der vil bringe den tyske pris for 20 Prince op på 25,25 kr. under forudsætning af dagens avance. Det kan ikke udelukkes, at den tyske pris i 2004 vil komme yderligere op på grund af yderligere tyske afgiftsforhøjelser efter Forbundsvalgmet i 2002 eller som følge af en tysk avancestigning. Ændres avancerne og afgifterne ikke inden 2004 er en dansk afgiftsnedsettelse således, at prisen i Danmark falder til 29 kr./pakke tilrådelig, hvis vækst i grænsehandlen skal forhindres..

Der er således to spørgsmål vedrørende røgtobaksafgiften. Vil Danmark allerede ved de nuværende prisspænd imellem hjemmerullede/fabriksfremstillede og dansk/tysk røgtobak have fordel af en ændring af røgtobaksafgiften Hvilken røgtobaksafgiftssats er hensigtsmæssig ved et lavere cigaretafgifter.

Tages der udgangspunkt i 2003 forudsætningerne vil gælde:

Pris på danske fabriksfremstillede cigaretter	165 øre/stk.
- heraf punktafgift	95,7 øre/stk.
Pris på røgtobak til hjemmerulning	92,0 øre/g
- heraf punktafgift	44,0 øre/g
hertil cigarethylster	8,0 øre/g
heraf punktafgift	4,0 øre/g
Pris for tysk røgtobak	54 øre/g
Grænsehandel røgtobak	360 mill. g
Hjemmerulning med røgtobak købt i Danmark	1.395 mill g
Pibetobak købt i Danmark	600 mill.g
Forskel mellem Danmark og Tyskland i røgtobakpris	38 øre/g

Hvis afgiften på røgtobak forhøjes med 40 kr./kg eller 4 øre/g vil prisen på røgtobak stige med 5 øre/g.

Efter denne rapport's antagelser vil det føre til følgende mængdeændringer:

Fald i hjemligt salg på grund af øget grænsehandel	360 mill.g * 5 øre/g/38 øre/g	47 mill.g
Fald i hjemligt salg på grund af mindre hjemmerulning	1295 mill. g* 5 øre/g / 50 øre/g	140 mill. g
Stigning i hjemligt salg af cigaretter		140 mill. g

Virkningen for samfundsøkonomien vil være som følge:

Tabel VII.32. virkningerne på samfundsøkonomien ved en forhøjelse/reduktion af røgtobakafgiften

	Virkninger ved forhøjelse af satsen med 4 øre/g	Virkninger ved reduktion med 4 øre/g
	Mill. kr.	Mill. kr.
Virkning for borgerne:		
Ekstra omkostninger ved højere priser på røgtobak ved uændret køb i Danmark (1.995 mill. g a 5 øre/g)	-99,75	99,75
Besparelse ved at købe 47 mill. g ekstra i Tyskland ved nye pris (47 mill. g a 43 øre/stk.)	20,21	-15,51
Ekstra besvær ved at købe i Tyskland mellem 38 og 43 øre pr. g (47 mill. g a 40,5 øre/g)	-19,035	16,685
Ekstra omkostninger ved at købe 140 mill. stk. Fabriksfremstillede cigaretter a 60 øre pr. stk.	-84	98
Mindre besvær ved at fremskaffe cigaretter mellem 60 og 65 øre pr. stk. (140 mill. stk. a 62,5 øre.)	+87,50	-94,50
Netto virkning borgerne	-95,075	104,425
Staten		
Ekstra punktafgiftsprovener ved uændret mængde (1995 g a 4 øre/g)	79,80	-79,80
Mindre punktafgiftsprovener ved større grænsehandel (47 mill. g a 48 øre/g)	-22,56	18,80
Mindre moms ved øget grænsehandel (20 pct. af 47 mill. g a 54 øre)	-5,076	5,076
Mindre røgtobaksprovener ved mindre hjemmerulning (140 mill. g a 48 øre/g)	-67,2	56,00
Mindre cigarettepapirprovener ved mindre hjemmerulning 140 mill. stk a 4 g	-5,6	5,6

Større cigaretafgiftsprovener ved mindre hjemmerulning (140 mill. stk a 95,7)	+133,98	-133,98
Netto staten faktorpriser	113,34	-128,30
Netto staten forbrugerpriser (plus moms)	141,68	-160,38
Netto samfundet eksklusive eventuel virkning på forbrug	46,605	-55,955
- heraf på grund af mindre hjemmerulning	78,975	-86,975
- heraf på grund af ekstra grænsehandel	-33,37	31,02
Virkning af eventuel ændring i forbrug pr. 10 mill. g	+1,75	-2,25

Anm: (tekst i første søjle henviser til forhøjelsen af røgtobaksafgiften med 4 øre/g)

Når virkningen for samfundet skal beregnes, skal både virkningen for borgerne og for staten betragtes

Borgerne taber, ved uændret adfærd afgiftsstigningen med moms gange med den gamle mængde, altså 102,25 mill. kr. Adfærden ændres imidlertid. For det første vil de købe ekstra 51 mill. gram i udlandet. Det sparer de ved den gamle pris 38 øre/g ved, men ved den nye pris 43 øre/g. Det er imidlertid mere besværligt at grænsehandle end at købe i hjemlandet, i det mindste på marginalen. De 51 mill. gram de køber ekstra i udlandet må der mindst være 38 øre/g ekstra besvær ved. Hvis besværet havde været mindre på marginalen før havde grænsehandlen været større. Modsat må besværet være på højst 43 øre/g. Ellers ville de ikke have købt mere. I gennemsnit sparer de således 2,5 øre/g netto ved den ekstra grænsehandel. Tilsvarende for ændringen i hjemmerulningerne, hvor de også netto sparer 2,5 øre/g mindre ved at hjemmerulle. Alt i alt kan borgerne reducere den umiddelbare regning på 102,25 mill. kr. med 2,5 øre gange ændringen i røgtobaksmængden på 196 mill. gram altså 4,9 mill. kr., således at borgerne alene taber 97,35 mill. kr. i forbrugerpriser.

Virkningen for statens punktafgiftsprovener i faktorpriser ved uændret adfærd er på 81,80 mill. kr. (102,25 mill. kr. i forbrugerpriser). Hvis der således ikke havde været adfærdsændringer, ville det have gået lige op for samfundet. Den samfundsøkonomiske virkning følger af adfærdsændringerne. Den første adfærdsændring ville have været en stigning i grænsehandlen. Statens tab ved stigningen i grænsehandlen er den nye punktafgiftssats gange stigningen i grænsehandlen, samt momsen af den omsætning, der mistes til udlandet.

Herudover er der en virkning af mindre hjemmerulning. Staten mister provener fra røgtobaksafgiften og afgiften af cigarettepapir, men vinder ekstra cigaretafgiftsprovener. Nettovirkningen for staten er en gevinst på godt 115 mill. kr. i faktorpriser og hen ved 144 mill. i forbrugerpriser. Statens gevinst i forbrugerpriser er således på hen ved således 47 mill. kr. større end borgernes tab.

Staten kunne have brugt ekstraprovenuet til at reducere indkomstsatten med 144 mill. kr., hvilket ville have været 47 mill. kr. mere end borgernes tab ved afgiftsforhøjelsen på ca. 97 mill. kr. Selv om forvriddningen i form af grænsehandel stiger, er det netto en fordel for samfundet – skatteborgerne - at forhøje afgiften. I tabellen er også vist tabet for samfundet ved at reducere afgiften med 40 kr./kg. Som det ses ville tabet for samfundet have udgjort 56 mill. kr.

Konklusionen om, at det ved 2003 forholdene herunder uændret cigaretafgift ikke er belæg for at reducere røgtobaksafgiften, selv om grænsehandlen falder, er forholdsvis robust.

Der hersker selvfølgelig usikkerhed om virkningerne på grænsehandelsmængden og hjemmerulningerne, og for den sags skyld det samlede tobaksforbrug, der har været forudsat upåvirket af røgtobakssatsen.

Hvis satsen reduceres vil der således ske en vis stigning i forbruget. Da tobakkens skadevirkning imidlertid er på 60 øre/g i faktorpriser og satsen er på ca. 44 øre/hjemmerullet cigaret, vil en stigning i forbruget som følge af en satsnedsættelse yderligere give tab for samfundsøkonomien.

Det har været forudsat, at grænsehandlen steg med 51 mill. gram ved en udvidelse af prisforskellen mellem Danmark og Tyskland med 5 øre pr. gram. Hvis det skulle have været gået lige op for samfundet skulle grænsehandlen mindst stige med 117 mill. gram, hvilket forekommer meget urealistisk, jf. at der ved en prisforskel på ca. 38 øre/g er en grænsehandel på ca. 385 mill g.

Hvis virkningen på grænsehandlen tages for givet, vil virkningen af at indskrænke prisforskellen mellem hjemmerullede og fabriksfremstillede cigaretter med 5 øre/stk. højst være 63 mill. stk., hvis forhøjelsen af røgtobaksafgiften skulle være dårlig for samfundsøkonomien.

Tilsvarende, hvis afgiften på røgtobak reduceres med 5 øre/g må stigningen i hjemmerulningen ikke være større end 52 mill. stk. cigaretter (145 mill. stk. * 31,11/87,531) før det bliver en dårlig forretning for samfundsøkonomien.

I det mindste ved de nuværende satser og forhold er det ikke sandsynligt, at en nedsættelse netto vil være til gavn for samfundsøkonomien.

I udgangspositionen vil et ekstra gram røgtobak, der grænsehandles, koste samfundet ca. 69 øre i forbrugerpriser (afgiftssats på 44 øre/stk. + 20 pct. af 54 øre, altså 10,8 i alt 54,8 plus moms, alt i alt 68,5 øre/stk.), mens et ekstra gram røgtobak, der erstattes af en fabriksfremstillet cigaret med gældende afgift vil give en gevinst på ca. 60 øre pr. stk.. (cigaretafgift på 95,7 øre/stk. fratrukket røgtobaksafgift på 44 øre/g og cigaretpapirafgift på 4 øre/stk., i alt 47,7 øre/g plus moms i alt 59,625 øre/g). Hvis virkningen af en lille afgiftsændring på hjemmerulningerne således er 15 pct. større end virkningen på grænsehandlen, vil det være en god forretning for samfundet at forhøje røgtobaksafgiften men, hvis en lille afgiftsændring har som virkning, at grænsehandlen i gram vokser med mere end 85 pct. af faldet i hjemmerulningerne, vil en afgiftsnedsættelse være optimal.

Hvis cigaretafgiften i 2004 måtte være sænket til fx 79,7 øre/stk. (svarer til et prisfald fra 33 kr. til 29 kr. pr. pakke) vil den samfundsøkonomiske gevinst ved mindre hjemmerulning marginalt være på 39,625 øre/stk. i forbrugerpriser altså noget mindre end i dag. Det vil da gælde, at en lille nedsættelse af røgtobaksafgiften skal føre til, at hjemmerulningerne stiger med mere end godt 70 pct. af faldet i grænsehandlen for at det er en dårlig forretning for samfundet.

Det er sandsynligt, at virkningen på hjemmerulningssalget vil være over 70 pct. større end virkningerne på grænsehandlen, men fuldstændig det modsatte kan ikke fuldstændig udelukkes.

Selv om konklusionen således er, at det næppe netto vil være til gavn for samfundsøkonomien at reducere røgtobaksafgiften, også selv om cigaretafgiften reduceres svarende til et prisfald på 4 kr./pakke og slet ikke ved uændret cigaretafgift, kan der dog nå at ske mange forandringer før nedsættelsen af cigaretafgiften bliver aktuel. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, at man først senere tager endelig stilling til spørgsmålet om, hvorvidt røgtobakssatsen skal reduceres ved en reduktion af cigaretafgiften.

I tabel VII.32 er det ved eksempler beregnet, hvad den samfundsøkonomiske virkning er af at forhøje henholdsvis sænke røgtobaksafgiften med 5 øre/g inklusive moms under forudsætning af den nuværende cigaretafgift.

I følgende tabel VII.33 er vist det samfundsøkonomiske resultat og statens provenugevinst i forbrugerpriser under forskellige forudsætninger.

Tabel VII.33. Samfundsøkonomisk virkning i forbrugerpriser af ændringer i røgtobaksafgiften ved forskellig cigaretafgifter

		Provenu/ (samfundsøkonomisk gevinst) i forbruger priser			
Røgtobak sats finskåret	Detailpris ændring for finskåret tobak	ved 95,7 øre/cigaret	ved 87,7 øre/cigaret	ved 79,7 øre/cigaret	ved 71,7 øre/cigaret
Pris pr. cigaret		33 kr./20 stk.	31 kr./20 stk.	29 kr./20 stk.	27 kr./20 stk.
Kr./kg	Øre/g	Mill. kr.			

292,5	-20	-754 (-280)	-642 (-224)	-530 (-168)	-419 (-113)
332,5	-15	-537 (-196)	-454 (-154)	-370 (-112)	- 286 (-71)
372,5	-10	-340 (-121)	-284 (-93)	-228 (-66)	- 172 (-38)
412,5	-5	-160 (-56)	-133 (-42)	-105 (-28)	- 77 (-14)
452,5	Uændret				
492,5	5	142 (47)	114 (32)	86 (19)	58 (5)
532,5	10	265 (84)	209 (56)	153 (28)	98 (0)
572,5	15	370 (112)	286 (70)	202 (29)	118 (-13)
612,5	20	456 (131)	344 (75)	232 (19)	121 (-36)

I tredje søjle er vist virkningerne ved de nuværende cigaretpriser. Som det ses, vil såvel staten som samfundet tabe ved afgiftsnedsættelser under de nuværende forhold, mens der er udsigt til såvel gevinst for staten og samfundet ved yderligere forhøjelser. Hvis afgiften på røgtobak således måtte sættes ned svarende til 10 øre/g vil staten tabe 348 mill.kr. i forbrugerpriser, mens samfundet ville tabe 124 mill. kr. Borgernes gevinst er således på 224 mill. kr.

Hvis prisen på cigaretter imidlertid falder til 27 kr./pakke på grund af afgiftsnedsættelse for cigaretter, vil den nuværende afgift på røgtobak være samfundsøkonomisk optimal efter beregningerne, jf. at gevinsten ved forhøjelser er tæt på nul, mens der er samfundsøkonomiske tab ved en nedsættelse.

Under de nuværende forhold kan det således med stor styrke konkluderes, at det vil være bekostelig både for staten og for samfundet at sætte røgtobaksafgiftssatserne ned. Hvis cigaretafgiften imidlertid reduceres, kan det ændre billedet. Ved den cigaretpris, der sandsynligvis vil være nødvendig for at undgå stigninger i grænsehandlen i 2004, kan det ikke helt udelukkes, at der vil optimalt at reducere røgtobaksafgiften, men sandsynligvis er det ikke nødvendigt.

Det skal i denne forbindelse understreges, at der i beregningerne er taget udgangspunkt i, at prisen uden afgift svarer til omkostningerne ved fremstilling og salg af røgtobak. Det er en rimelig antagelse i det mindste på længere sigt, men på kort sigt ved given kapacitet udgør de marginale omkostninger ved handel og fremstilling af røgtobak måske alene ca. 15 øre/g, mens de faste omkostninger udgør andre ca. 15 øre/g.

Ved pludselige fald i efterspørgslen af rulletobak vil udbydere således på kortere sigt få et tab på ca. 15 øre/g indtil kapaciteten er tilpasset gennem afskrivninger på produktionsanlæg mv. Tages der hensyn til, at man på kort sigt ikke kan tilpasse kapaciteten, er det samfundsøkonomiske tab ved afgiftsnedsættelser mindre, og fortegnet kan eventuelt ændres ved lavere cigaretpriser.

Tobaksindustrien har også fremført, at dansk eksport af røgtobak – Danmark er et dominerende eksportland for egentlige pibetobakker – afhænger af et godt hjemmemarked.

Af andre forhold, der kan nævnes er, at hjemmerulning af cigaretter især foretages af de rygere, der har mindst indkomst. Modsat er sundhedsmkostningerne ved hjemmerullede cigaretter sandsynligvis lavere end afgiftssatsen for røgtobak.

Det kan derfor indstilles, at røgtobakssatserne ikke ændres før eventuelt i forbindelse med en reduktion af satserne for cigaretter og at der til den tid foretages en vurdering af fordele og ulemper ved eventuelle afgiftsændringer.

Kapitel VIII. Ølafgift

1. Udviklingen i provenu og forbrug

De danske afgiftssatser på øl har været uændret siden 1. maj 1997. Skemaet nedenfor viser satserne.

Skatteklasser	Afgrænsning	Afgift	Afgift pr. flaske	Typisk produkt
1	11 pct. Plato eller derunder	268,50 kr/hl	88,6 øre	Pilsner
2	Mellem 11 og 14 pct. Plato	345,75 kr/hl	114,1 øre	Guldøl, fx Sort Guld og Ceres Royal
3	Mellem 14 og 18 pct. Plato	460,75 kr/hl	152,0 øre	Elefantøl
4	Mellem 18 og 22 pct. Plato	510,25 kr/hl	168,4 øre	Porter
5	Over 22 pct. Plato	27,00 kr/hl/pct. Plato	8,9 øre pr. pct. Plato	Master Brew

Afgiftssatsen i Tyskland i 2001 var tilsvarende uændret i forhold til 2000. I Tyskland beregnes afgiften som 1,54 DM pr. grad Plato pr. hektoliter, svarende til 20,3 øre for en flaske øl med dansk pilsnerstyrke. Også i Norge og Sverige var afgifterne i 2001 uændrede i forhold til 2000. Der er således ikke ændret i afgiftsforskellene mellem Danmark og de nærmeste lande, når der ses bort fra de udsving i valutakurserne, der er sket i perioden.

I EU er det kun Holland og Portugal, der opererer med skatteklasser som i Danmark. I de øvrige lande beregnes afgiften ud fra en kontinuert skala afhængig af indholdet af Plato eller alkoholprocenten. I Norge benyttes bruges skatteklasser for øl med op til 4,75 pct. alkohol og en kontinuert skala for stærkere øl.

Det indenlandske, afgiftspligtige salg af øl siden 1990 fremgår af tabel VIII.1 nedenfor. I første halvdel af 1990'erne var salget på ca. 625 mill. liter. Siden er salget faldet med ca. 100 mill. liter. Hovedparten af salgsnedgangen skyldes et vigende forbrug, men siden midten af 1990'erne har nettogrænsehandlen i udenlandsk favør også været stigende.

I 1999 blev der solgt 543 mill. liter øl, mens der i 2000 blev solgt 535 mill. liter og i 2001 518 mill. liter. Der har således været en nedgang i det indenlandske ølsalg på 17 mill. liter fra 2000 til 2001. Omkring 12 pct. af salget i klasse 2 øl eller stærkere øl.

Tabel VIII.1. Udviklingen i indenlandsk ølsalg siden 1990

	Provenu (mill. kr.)	Salg, alm. øl (1000 liter)	Salg, stærk øl (1000 liter)	Salg i alt (1000 liter)
1990	3100	559.698	61.379	621.077
1991	2839	550.298	62.636	612.934
1992	2416	562.576	63.214	625.790
1993	1632	560.087	63.389	623.476
1994	1598	569.106	63.251	632.357

1995	1649	558.919	68.880	627.799
1996	1653	547.278	81.682	618.960
1997	1673	528.071	72.485	600.556
1998	1587	489.519	67.185	556.704
1999	1535	475.245	67.291	542.536
2000	1515	469.011	66.360	535.371
2001	1471	453.205	64.588	517.794
1. halvår 1998	780	239.684	33.686	273.370
2. halvår 1998	807	249.835	33.499	283.334
1. halvår 1999	723	222.461	32.770	255.231
2. halvår 1999	811	252.784	34.521	287.305
1. halvår 2000	737	228.247	32.198	260.446
2. halvår 2000	778	240.763	34.162	274.925
1. halvår 2001	710	217.757	31.437	249.194
2. halvår 2001	760	235.448	33.152	268.600

2. Afgiftsforskelle

Tabellerne VIII.2, VIII.3 og VIII.4 viser, hvad en kasse dansk øl vil koste ved samme pris uden afgift i de andre lande som i Danmark men ved de lokale afgifts- og momssatser.

I tabel VIII.2 er der taget udgangspunkt i en kasse mærkevareøl af dansk pilsnerstyrke, der er sat til 100 kr., der er det hyppigst forekommende tilbud i Danmark. Prisen vil være højere ved normal pris. Prisen på øl vil især være høj, hvis der købes mindre mængde end 1 kasse ad gangen. I Sverige, Norge, Finland, Irland og Storbritannien er afgifterne større end i Danmark, mens det modsatte gør sig gældende i de øvrige lande.

Afgifterne i Tyskland, Luxembourg og Spanien er nede på EU's minimumsniveau. En kasse øl, der i Danmark koster 100 kr., vil i disse lande koste ca. 70 kr. I forhold til disse lande er der således en afgiftsbetinget prisforskel på ca. 30 kr.

I Sverige er prisen 132 kr., dvs. 32 kr. mere end i Danmark. I Norge, der ikke er medlem af EU, er den afgiftsbetingede pris 165 kr. større end i Danmark.

De afgiftsbetingede prisforskelle skyldes både forskelle i punktafgiftssatserne og forskelle i momssatsen.

Table VIII.2. Price elements for beer in EU countries and Norway

Dkr./case	Sale price	Of which tax	Of which VAT	VAT tax and excise	Price without VAT and excise
Danmark	100,00	26,58	20,00	46,58	53,40
Tyskland	69,04	6,10	9,52	15,62	53,40
Sverige	132,30	52,42	26,46	78,88	53,40
Norge	265,04	162,06	49,56	211,62	53,40
Østrig	83,48	16,15	13,91	30,06	53,40
Belgien	80,66	13,24	14,00	27,24	53,40
Grækenland	73,33	8,73	11,19	19,91	53,40
Spanien	68,87	5,96	9,50	15,46	53,40
Finland	183,49	96,98	33,09	130,07	53,40
Frankrig	74,40	8,79	12,19	20,98	53,40
Storbritannien	139,57	65,36	20,79	86,15	53,40
Irland	144,98	67,40	24,16	91,56	53,40
Italien	77,11	10,84	12,85	23,69	53,40
Luxembourg	68,47	6,12	8,93	15,05	53,40
Holland	77,58	11,78	12,39	24,17	53,40
Portugal	72,44	8,50	10,53	19,03	53,40

Anm: Beregnet for en øl med et ekstraktindhold på 10,5 procent Plato og alkoholprocent på 4,6. Der er set bort fra eventuel emballageafgift.

In Table VIII.3 is shown the corresponding price elements for a case of discount beer, which is sold in Denmark for 55 kr. The prices in Denmark for discount beer vary typically in the interval 50-60 kr. for 30 bottles.

The price difference between Denmark and Germany is in this case ca. 27 kr., which is slightly less than for a brand beer. The excise taxes for beer are the same for a brand beer and a discount beer, so the difference is slightly less for a discount beer, which is due to the fact that there is less VAT on the discount beer.

Tabel VIII.3. Priselementer for discountøl i EU-landene samt Norge

Dkr./kasse	Salgspris	Heraf afgift	Heraf moms	Moms afgift	Pris moms og afgift dansk avance	uden og ved
Danmark	55,00	26,58	11,00	37,58	17,40	
Tyskland	27,28	6,10	3,76	9,86	17,40	
Sverige	87,30	52,42	17,46	69,88	17,40	
Norge	220,76	162,06	41,28	203,34	17,40	
Østrig	40,28	16,15	6,71	22,86	17,40	
Belgien	37,10	13,24	6,44	19,68	17,40	
Grækenland	30,85	8,73	4,71	13,43	17,40	
Spanien	27,11	5,96	3,74	9,70	17,40	
Finland	139,57	96,98	25,17	122,15	17,40	
Frankrig	31,35	8,79	5,14	13,93	17,40	
Storbritannien	97,27	65,36	14,49	79,85	17,40	
Irland	101,78	67,40	16,96	84,36	17,40	
Italien	33,91	10,84	5,65	16,49	17,40	
Luxembourg	27,07	6,12	3,53	9,65	17,40	
Holland	34,74	11,78	5,55	17,33	17,40	
Portugal	30,32	8,50	4,41	12,91	17,40	

Anm: Beregnet for en øl med et ekstraktindhold på 10,5 procent Plato og alkoholprocent på 4,6. Der er set bort fra eventuel emballageafgift.

Tabel VIII.4 viser de tilsvarende priselementer for guldøl, dvs. en øl, der i Danmark falder i skatteklasse 2. Der vises afgiftsbetingede prisforskelle for en kasse med 30 guldøl, der i Danmark koster 156 kr.

Den afgiftsbetingede prisforskel til Tyskland er i dette tilfælde ca. 42 kr., hvilket er større end for pilsnerøl. Forøgelsen skyldes dels punktafgift og dels forskelle i momssatserne.

I forhold til Sverige er den afgiftsbetingede prisforskel 36 kr. i dansk favør, hvilket ikke er den store forskel i forhold til pilsnerøl.

Det skal bemærkes, at i Danmark er afgifterne på øl inddelt i 5 skatteklasser, jf. tidligere, hvilket kan betyde, at afgifterne på to øl med forskellig styrke er ens, blot de falder i samme skatteklasse. I Tyskland og Sverige beregnes afgiften kontinuert ud fra det aktuelle indhold af Plato eller ud fra alkoholprocenten. Dermed vil de afgiftsbetingede prisforskelle som vist i tabellerne VIII.2, VIII.3 og VIII.4 være meget afhængige af, hvilke forudsætninger om øllenes styrke, der ligger til grund for beregningerne. Her er valgt øl, der svarer til en almindelig dansk pilsnerøl samt en almindelig guldøl.

Tabel VIII.4. Priselementer for guldøl i EU-landene samt Norge

	Dkr./kasse	Heraf afgift	Heraf moms	Moms og afgift	Pris uden moms og afgift ved dansk avance
Danmark	156,00	34,23	31,20	65,43	90,6
Tyskland	113,82	7,55	15,70	23,25	90,6
Sverige	195,84	66,10	39,17	105,27	90,6
Norge	369,19	209,58	69,04	278,62	90,6
Østrig	132,68	19,99	22,11	42,11	90,6
Belgien	129,43	16,40	22,46	38,86	90,6
Grækenland	119,62	10,80	18,25	29,05	90,6
Spanien	113,62	7,37	15,67	23,04	90,6
Finland	259,68	122,28	46,83	169,11	90,6
Frankrig	121,58	11,08	19,92	31,01	90,6
Storbritannien	203,26	82,42	30,27	112,69	90,6
Irland	210,67	84,98	35,11	120,09	90,6
Italien	124,79	13,42	20,80	34,22	90,6
Luxembourg	112,86	7,57	14,72	22,29	90,6
Holland	126,45	15,69	20,19	35,88	90,6
Portugal	118,43	10,65	17,21	27,86	90,6

Anm: Beregnet for en øl med et ekstraktindhold på 13 procent Plato og alkoholprocent på 5,8. Der er set bort fra eventuel emballageafgift.

3. Prisforskelle

I tabellerne ovenfor er det lagt til grund, at avancer og omkostninger er de samme i udlandet som i Danmark. Det vil typisk ikke være tilfældet. Der vil være forskelle i omkostningerne, som skyldes forskelle i fremstillingsprocessen, eller ved distributionen eller konkurrencen blandt bryggerierne og i detailhandlen. Herunder vil der være forskelle, der skyldes emballagen til øllet. I Danmark var det frem til den 23. januar 2002 forbudt at sælge øl i dåser, hvorimod dåseøl hele tiden har været tilladt i Tyskland og Sverige. Grundlaget for denne undersøgelse er priser indsamlet før dåseforbuddet i Danmark blev ophævet.

Den følgende tabel VIII.5 viser nogle aktuelle tilbudspriser fra diverse indkøbssteder i Danmark og i grænseregionen. Bilagstabellerne til dette kapitel indeholder flere priser.

Tabellen viser, at for mærkevareøl er der ikke den store forskel på pilsnere købt i Danmark og Tyskland. Den typiske pris for en mærkevareøl i dåse i grænseregionen er 2,83 kr. pr. dåse. Til sammenligning koster en pilsner på tilbud i Danmark ca. 3,33 kr. Forskellen på en mærkevareøl er således 0,50 kr., hvortil kommer, at øllen købt i Tyskland er en dåseøl, mens øllen købt i Danmark er en returpantflaske.

For discountøl gælder, at de som hovedregel sælges som pantflasker i både Danmark og Tyskland. De billigste tilbud i Danmark er på ca. 2 kr. for en discountøl. De billigste tilbud i grænseregionen er ca. 1 kr. pr. flaske. Det er således muligt at spare ca. 1 kr. pr. flaske på en discountøl, svarende til afgiftsforskellen.

Guldøl sælges i grænseregionen til samme pris som pilsnerøl, dvs. ca. 2,83 kr. pr. dåse. I Danmark koster de på tilbud ca. 4,83 kr. pr. returpantflaske. Besparelsen er således på ca. 2. kr. pr. øl, hvortil skal lægges værdien af den forskel, at øllen købt i Tyskland er en dåseøl, mens øllen købt i Danmark er en returpantflaske.

Table VIII.5. Aktuelle tilbudspriser på øl

	Danmark		Grænseregionen	
	Tilbud	Stykpris	Tilbud	Stykpris
<i>Carlsberg pilsner</i> Pantflaske	30 for 94,95	3,17		
	30 for 99,95	3,33		
Dåse			30 for 84,95	2,83
<i>Carlsberg sort guld</i> Pantflaske				
Dåse			30 for 84,95	2,83
<i>Ceres Royal</i> Pantflaske	6 for 28,95	4,83	30 for 59,95	2,00
Dåse			30 for 84,95	2,83

Anm: Priser indsamlet i vinteren 2001/2002. Se bilagstabeller for flere priser

I forhold til 2000 er der sket nogle ændringer i prisforskellene mellem Danmark og Tyskland. I Danmark synes prisen på mærkevareøl på tilbud stort set uændret omkring 95-100 kr., men samtidig synes tilbud til denne pris hyppigere forekommende end tidligere. I grænseregionen er priserne på mærkevareøl steget fra 70-75 kr. for 30 dåseøl til et meget ensartet niveau for alle grænsehandelsbutikkerne på 80 - 85 kr. for 30 stk. Dermed er prisforskellen indsnævret med 10 kr. fra 2000 til 2001.

Prisstigningerne i Tyskland fandt sted i februar 2001. De danske bryggerier satte prisen op, og de tyske grænsekøbmænd "rundede" yderligere op så detailprisen steg 10 kr./kassen.

Det samme gør sig gældende for guldøl. Prisen for guldøl på tilbud i Danmark er ikke steget fra 2000 til 2001. I grænseregionen er prisen for guldøl den samme som for pilsnerøl, nemlig 85 kr. pr. kasse med 30 dåseøl, hvilket er 10 kr. mere end for et år siden.

For discountøl er billedet mere broget. I efteråret 2000 var der mange tilbud på 90 discountøl for 100 kr. Det findes stadig tilbud til denne pris, men de er færre. Et mere typisk tilbud på discountøl er 90 for 120 kr. Prisen på discountøl er således også steget ca. 10 kr./kassen

Disse priser svarer til de observationer, Konkurrencestyrelsen har i *Priser og avancer i grænsehandlen med øl og sodavand* (Konkurrencestyrelsen, 2001). I Konkurrencestyrelsens rapport er priserne indsamlet i ugerne 5-8 i 2001, og konklusionen er den samme som Skatteministeriets. En kasse med 30 mærkevareøl koster 85 kr. i grænsehandelsbutikkerne, uanset om det er almindelig øl eller guldøl. Den gennemsnitlige pris på almindelige øl på tilbud i Danmark er 100 kr. pr. kasse og 156 kr. for en kasse guldøl. Den gennemsnitlige normalpris var 130 kr. for almindelige øl og 206 kr. for guldøl.

Ifølge Konkurrencestyrelsens analyse er den gennemsnitlige prisforskel 26 kr. for en skatteklasse 1 øl mellem et dansk supermarked og en grænsehandelsbutik. I dette skøn er de indenlandske ølpriser vægtet efter, hvor stor en del af salget, der sker til normalpris på ca. 130 kr. og til tilbudspris på ca. 100 kr.

For en guldøl er den tilsvarende gennemsnitlige prisforskel mellem danske butikker og grænsehandelsbutikkerne på 114 kr. Den store forskel skyldes, at forskellen er beregnet med udgangspunkt i at langt størstedelen, ca. 85 pct., af det indenlandske salg af guldøl sker til normalpris på 206 kr. pr. flaske.

4. Samlet fordel ved grænsehandel

I de foregående afsnit er forskellige fordele ved grænsehandel blevet uddybet. Det er forskelle i afgifter, omkostninger og avancer, der alle er tilknyttet sælgernes prisfastsættelse samt fordelene ved engangsemballage. Analyserne vedrører grænsehandlen før dåseforbuddet blev ophævet.

Udover prisforskellen og mulighed for engangsemballage er der også ulemper ved grænsehandel. Det er først og fremmest omkostningerne ved at handle ind syd for landegrænsen. Omkostningerne udgøres dels af tid, dels af udgifter til transport, herunder brændstof.

Der er stor forskel på værdien af de forskellige fordele og ulemper fra den ene grænsehandlende til den anden. For nogle er det af stor betydning, at guldøl er relativt billige, for andre har det ingen værdi. Hvis det skulle opgøres, hvordan en gennemsnitlig grænsehandler opfatter fordele og ulemper ved at handle i Tyskland, kunne regnestykket se således ud:

Table VIII.6. Anslåede fordele for en typisk grænsehandler ved at købe øl i Tyskland i forhold til at købe øl i Danmark i 2001

	Kr./kasse
Pris for 1 kasse mærkevareøl i Danmark på tilbud	100
Pris for 1 kasse guldøl på dåse i Tyskland	85
Prisbesparelse	15
Fordel ved guldøl frem for almindelig øl	7,5
Fordel ved dåseøl	5
Fordel ved engangsemballage frem for returemballage	10
Fordel ved andre tilbud i Tyskland	2,5
Samlet fordel	40

Prisstudierne i de forrige afsnit viser en forskel på 15 kr. på en kasse dansk skatteklasse 1 øl på tilbud i Danmark og en kasse guldøl på dåse i Tyskland. For andre typer emballage er prisforskellen større. For mærkevareøl på flaske er forskellen 40 kr., dog er ikke alle typer mærkevareøl at finde på flaske. For discountøl er forskellen ca. 25 kr. pr. kasse. Hvis prisforskellen for de forskellige typer emballage blev vægtet med salgets fordeling, ville den gennemsnitlige prisforskel være lidt større end 15 kr., formentlig omkring 18 kr.

Dertil kommer, at mange grænsehandlere foretrækker at købe guldøl frem for almindelig øl. De to typer øl koster det samme i Tyskland, hvorimod prisforskellen i Danmark er ca. 56 kr. pr. kasse på tilbud. Det er meget svært at kvantificere denne forskel. Det skyldes ikke mindst, at der er stor forskellen på værdien af en guldøl mellem forbrugerne. For nogle grænsehandlende, der ellers ville købe skatteklasse 2 øl i Danmark, er værdien 56 kr. pr. kasse, svarende til forskellen på tilbudsprisen på almindelige øl og guldøl i Danmark. For andre handlende er der næsten ingen forskel, de ville under ingen omstændigheder købe skatteklasse 2 øl. Under visse forudsætninger er det muligt at give et bud på fordelene ved guldøl fremfor

almindelige øl. Hvis det forudsættes, at halvdelen af det indenlandske salg af øl ville være skatteklasse 2 øl, hvis prisen var den samme som for skatteklasse 1 øl, ville forbrugernes gevinst i gennemsnit være ca. 10 kr. I tabellen er beløbet lidt forsigtigt sat til 7,5 kr.

Der er en fordel ved at købe dåseøl frem for at købe pantflasker. Den typiske prisforskel mellem dåse og pantflasker på i øvrigt ens ølmærker er på ca. 25 kr., jf. tabel VIII.7 nedenfor, der viser nogle prisforskelle på øl afhængig af emballageform, idet alle priser er omregnet, så de svarer til en kasse med 30 stk. Det er imidlertid ikke alle, der er villige til at betale 25 kr. mere for dåseøl, hvorfor den gennemsnitlige fordel kan være mindre end 25 kr. Skønnes ca. 75 pct. af salget i grænseregionen at være dåseøl, er den gennemsnitlige fordel ca. 18-19 kr. Fordelen ved dåseøl frem for pantflasker er her lidt forsigtigt sat til 15 kr., hvoraf de 5 kroner er fordelen ved dåser frem for andet engangsemballage, og de 10 kr. er fordelen ved engangsemballage frem for returflasker.

Tabel VIII.7. Eksempler på prisforskelle

Kr./30 stk.	Pantflasker	Engangsflasker	Dåser	Forskel på pant- og engangsflasker	Forskel på engangsflasker og dåser	Forskel på pantflasker og dåser
Carlsberg pilsner		81	85		4	
Ceres Royal	60		85			25
Albani pilsner	55	75	80	20	5	25
Harboe pilsner	30		56			26
Thor pilsner	43		69			26

Endelig er der en fordel for den handlende i, at der altid er tilbud på øl i grænseregionen samt at udbuddet af forskellige mærker er stort. Denne er skønnet til 2,50 kr.

Alt i alt giver det en fordel på 40 kr. pr. kasse ved grænsehandel, når der ses bort fra besværet og udgifterne for den handlende, jf. tabel VIII.6. I *Rapport om grænsehandel 2000* skønnede Skatteministeriet, at der var en fordel på 50 kr. pr. kasse. Reduktionen på 10 kr. i fordelen ved grænsehandel dækker over et fald i prisforskellen på 15 kr. og en stigning i skønnet over fordelen ved engangsemballage på 5 kr. Fordelen ved engangsemballage var i 2000-opgørelsen meget lavt sat til 5 kr.

Det skal understreges, at der vil være stor variation blandt forbrugerne på værdien af de forskellige elementer i ovenstående analyse, hvilket bl.a. understreges af den store variation i ølmærker og emballageformer, der er på markedet i grænsehandlen. Tabel VIII.8 afspejler således ikke en enkelt forbruger, endside den typiske forbruger, men er et bud på værdien for den gennemsnitlige forbruger.

5. Omfanget af danskernes grænsehandel med øl

Det er tilladt at medbringe øl til Danmark under den forudsætning, at det er til eget forbrug. Der vil normalt ikke blive stillet spørgsmål ved, om det er til eget forbrug, hvis der indføres under 110 liter.

Der er flere kilder til belysning af grænsehandlen med øl. Dels er der oplysninger vedrørende køberne, som er undersøgt af Institut for grænseregionsforskning, dels er der oplysninger fra sælgere, som Skatteministeriet har været i kontakt med.

Institut for grænseregionsforskning har med mellemrum siden 1977 undersøgt omfanget af grænsehandlen med øl, jf. tabel VIII.8.

Tabel VIII.8. Danskeres handel over landgrænsen ifølge Institut for grænseregionsforskning

	Andel af handlende, der har købt øl (pct.)	Samlet køb (mill. liter)	Samlet køb (mill. kr.)
1977	54		
1980	59		
1985	60	51,2	
1986	67		
1989	80		
1991	71	54,0	350
1996	62	76,8	394
1999	66	96,6	635
2000	74	196,6	1.363
2001	73	217,7	1.357

I 1999 fandt instituttet, at der blev grænsehandlet små 100 mill. liter. I 2000 fandt instituttet, at dette var fordoblet til ca. 200 mill. liter. I undersøgelsen fra 2001 finder Institut for grænseregionsforskning, at danskere køber ca. 220 mill. liter øl i udlandet, en stigning på godt 20 mill. liter eller ca. 10 pct. Værdien af det samlede køb er ca. 1,4 mia. kr. ifølge Institut for grænseregionsforskning.

Dertil kommer danskeres køb af øl ved rejser over Kattegat, Skagerrak og Østersøen. Instituttet har opgjort danskernes samlede grænsehandelskøb af øl 239 mill. liter, hvoraf 91 procent fandt sted ved landgrænsen mod Tyskland, jf. tabel VIII.9.

I forhold til 2000 er der en stigning i grænsehandlen med øl over landgrænsen på godt 10 pct. ifølge instituttets undersøgelser. For rejsende over Østersøen er stigningen større. Her er mængden fordoblet fra ca. 10 mill. liter i 2000 til ca. 21 mill. liter i 2001. Der gøres opmærksom på, at tallene er baseret på en stikprøve med nogen usikkerhed, men det kan tyde på, at der er en stor stigning i øl, der hjemtages over Østersøen. Det kan skyldes, at der i 2001 er kommet deciderede grænsehandelsbutikker i nærheden af Puttgarden. Således er der etableret Scandlines Bordershop i færgehavnen i Puttgarden samt en Calle butik ved Burg nær Puttgarden. Samtidig har Scandlines reklameret med 3-timers billetter for personbiler over Rødby-Puttgarden, hvor billetprisen er kraftigt reduceret, hvis personbilen er tilbage til ombordkørsel i Puttgarden højst 3 timer efter at være ankommet.

Tabel VIII.9. Danskeres grænsehandel med øl i 2000 og 2001

	2000 Beløb (mill. kr.)	2000 Mængde (mill. l)	2001 Beløb (mill. kr.)	2001 Mængde (mill. l)
Landgrænsen	1.362,9	196,9	1.357	217,7
Østersøen	83,7	9,8	215	21,1
Skagerrak			5	0,2
Kattegat			3	0,3
I alt	1.446,6	206,7	1.580	239,2

Ca. 70 pct. af de rejsende, der krydser landgrænsen, har ifølge Institut for grænseregionsforskning købt øl, jf. tabel VIII.10. Andelen af de rejsende, der køber øl, hænger sammen med, hvor de kommer fra. Des længere væk, de kommer fra, des større andel af de rejsende har købt øl. De 70 pct. svarer nogenlunde til andelen i 1999 og 2000.

For færgetrafikken gælder, at 57 pct. af de rejsende til Tyskland har købt øl. Det er en stigning i forhold til 2000, hvor det gjaldt for 37 procent af de rejsende. Det kan som nævnt skyldes, at der i nærheden af Puttgarden er kommet grænsehandelsbutikker, der primært henvender sig til danskere.

Tabel VIII.10. Andel af danske rejsende der har købt øl, afhængig af afstand til grænsen

	0 – 10 km	10 – 25 km	25 – 50 km	50 – 125 km	125+ km vest	125+ km øst	Alle
1999 Landgrænsen	44	61	77	77	82	54	66
2000 Landgrænsen	53	60	75	85	83	84	74
2001 Landgrænsen	60		68	82	82	91	71
2001 Østersøen	54	55	59	66	55		57
2001 Kattegat	16			19	7		13
2001 Skagerak							20

Tabel VIII.11 viser, hvor meget øl de handlende ved landgrænsen har købt, og hvor langt fra landgrænsen de bor. Tabellen viser køb foretaget af rejsende med bil, som har købt tilsammen 210 mill. liter øl ifølge Institut for grænseregionsforskning undersøgelse. Des længere væk de kommer fra, des større er andelen, der har købt øl, og des større mængde køber de.

De grænsehandlende, der bor tættest ved grænsen, handler de mindste mængder og beløb pr. tur, men til gengæld tager de oftere over grænsen for at handle. Det skyldes, at de har færre omkostninger til tid og transport ved at passere grænsen, og derfor behøver de ikke købe så stort ind.

Tabel VIII.11. Ølkøb betinget af afstand til landegrænsen

	Antal indbyggere (1.000)	Indkøbsprocent	Gnsn. køb pr. indkøber (kr.)	Gnsn. køb pr. indbygger (kr.)	Gnsn. køb pr. indkøber (liter)	Gnsn. køb pr. indbygger (liter)	Gnsn. pris (kr./liter)
0 – 25 km	89	60,1	118	1.519	22,6	292	5,21
25 – 50 km	108	68,1			21,2	115	
50 – 125 km	585	81,9	173	539	38,8	120	4,48
125 + vest	2.142	82,1	800	403	70	35	11,4
125 + øst	2.371	91,2	56	6	108,4	12	0,51
I alt	5.295	73,1	267	243	43,5	40	6,1

Anm: Kun handlende i bil medtaget.

I tabellen vises endvidere den købte øl omregnet til mængder og beløb pr. indbygger. I gennemsnit køber danskerne ifølge Institut for grænseregionsforskning 40 liter øl årligt syd for grænsen, men der er variation. Indbyggere, der bor under 25 km fra grænsen køber i gennemsnit små 300 liter øl årligt ifølge

instituttet, mens indbyggere, der bor i Østdanmark og har mere end 125 km til grænsen, køber 12 liter årligt.

En gennemsnitlig mængde indført øl på 292 liter pr. indbygger i den del af landet, der er tættest på landegrænsen, er meget højt. Det gennemsnitlige afgiftspligtige salg er på ca. 90 liter/indbygger i Danmark. Hertil kommer den øl der indføres, mens den øl, der udføres af udlændinge, skal fratrækkes, hvorefter det gennemsnitlige ølforbrug pr. dansker bliver ca. 135 liter efter instituttets undersøgelse. Af disse er måske 25 liter købt på restauration og 110 liter i detailhandlen, heraf ca. 65 liter i dansk detailhandel og ca. 45 liter i tysk detailhandel efter instituttets undersøgelse.

Det tyder således på, at sønderjydernes ølgrænsehandel overvurderes i instituttets undersøgelser. Tages yderligere i betragtning, at sønderjyderne også har et indenlandsk køb af øl, er det ikke realistisk, at sønderjyderne køber små 300 liter øl årligt, når landsgennemsnittet er i nærheden af 110.

Når Institut for grænseregionsforsknings undersøgelse sammenholdes med oplysninger om det indenlandske afgiftspligtige salg, skulle danskernes ølforbrug i 2000 have været på ca. 710 mill. liter. I 2001 skulle det være ca. 725 mill. liter. Der skulle således have været en stigning i ølforbruget fra 2000 til 2001 på ca. 2 procent. Det kan ikke afvises, at det har været tilfældet, men det strider imod, at der gennem de sidste år har været en trend mod lavere ølforbrug, jf. også det indledende afsnit i dette kapitel.

Institut for grænseregionsforskning gør selv opmærksom på, at en ændret undersøgelsesmetode i forhold tidligere kan påvirke resultaterne. På grund af Danmarks indtrædelse i Schengen-samarbejdet var det kun muligt at lave interview i forbindelse med kontroller, som politi og toldvæsen udførte nord for grænsen. Endvidere har det ikke været muligt at eftervægte undersøgelsen på basis af trafiktal ved de enkelte overgange. Instituttet bemærker selv til undersøgelsen, at den ændrede indsamlingsmetode kan have givet overvægt af større indkøb i stikprøven.

6. Udlændinges grænsehandel af øl i Danmark

Ifølge Institut for grænseregionsforskning køber udlændinge i Danmark mere end 36 mill. liter øl til en samlet værdi af ca. 460 mill. kr., jf. tabel VIII.12. Det er hovedsageligt svenskere, der køber øl i Danmark.

Tabel VIII.12. Udlændinges køb af øl i Danmark

	Andel af handlende, der har købt øl (pct.)	Gnsn.pr. indkøber (kr.)	Gnsn.pr. indkøber (liter)	Samlet køb (1.000 liter)	Samlet køb (mill. kr.)
Svenskere over Øresund	52	111,29	10,10	28.394	355
Svenskere over Kattegat	75	98,39	7,49	5.489	33
Nordmænd over Skagerrak	44	4,85	62,04	2.607	72

I gennemsnit betaler udlændinge 125-130 kr. pr. kasse øl plus dansk ølpant. Denne gennemsnitspris dækker dog over discountøl, mærkevareøl og guldøl.

Svenskere over Øresund køber godt 28 mill. liter øl i Danmark. I den tilsvarende opgørelse for 2000, som blev foretaget før åbningen af Øresundsbron, blev det skønnet, at svenskere over Øresund handlede 17 mill. liter øl til en samlet værdi af ca. 240 mill. kr.

Imidlertid er øl købt af svenskere over Kattegat faldet med ca 7 mill. liter, fra 12,6 mill. liter til 5,5 mill. liter. Det kan skyldes, at en del svenskere nu benytter Øresundsbron, hvor de tidligere sejlede over Kattegat, hvorved rejsetrafikken over Kattegat er blevet mindre. Det samlede salg af øl til svenskere er således netto forøget med 4,1 mill. liter.

Denne stigning er sket på trods af en faldende svensk valutakurs, der har reduceret den svenske krones værdi med ca. 10 procent i forhold til den danske. Stigningen i svenskernes ølkøb i Danmark må først og fremmest tilskrives åbningen af Øresundsbron samt lempeligere svenske toldregler gældende fra 1. juli 2000.

Fra og med 1. januar 2002 må en svensker indføre 32 liter øl ved indrejse fra et andet EU-land. Det forøges til 64 liter fra 1. januar 2003 og igen til 110 liter fra 1. januar 2004.

Tabellen nedenfor viser nogle priser på danske øl i Systembolaget i Sverige. I tabel VIII.2 og VIII.4 blev priser i Danmark og andre landet sammenlignet, givet danske avancer. Det fremgik, at en kasse pilsnerøl, fx Hof, der i Danmark koster 100 kr. på tilbud, i Sverige ville koste 132 kr. ved dansk avancenniveau. Af tabellen nedenfor ses, at den koster 220-240 dkr. afhængig af emballageform. Der er således 120-140 kr. at spare for en svensker ved at købe en kasse øl på tilbud i Danmark frem for i Sverige, og ca. 100 kr. hvis øllene ikke er på tilbud i Danmark. Herfra skal dog trækkes udgifterne og besværet med at købe øllen i Danmark og returnere genbrugsflasker. Samtidig er det ikke et helt identisk produkt, der købes. En Hof i Danmark har et alkoholindhold på 4,6 pct., hvorimod den i Sverige har et indhold på 4,2 pct.

En kasse Carlsberg Sort Guld burde i Sverige koste 192 dkr. ved danske avancer og svenske afgifter. Den koster 250-285 dkr. afhængig af emballage, eller ca. 100 kr. mere end på tilbud i Danmark.

Table VIII.13. Priser på øl i Sverige

Bryggeri	Øl	Emballage	Indhold (cl)	Styrke (pct.)	Pris (skr.)	Pris (skr.)	Pris for 9,9 l = 1 kasse (dkr.)
Harboe	Bjørnebryg	Dåse	50	5,3	11,20	8,99	177,92
Carlsberg	Elefant	Dåse	33	7,2	12,90	10,35	310,49
		Flaske	33	7,2	12,00	9,63	288,83
	Hof	Flaske	50	4,2	14,80	11,87	235,11
		Dåse	50	4,2	13,80	11,07	219,22
		Flaske	33	4,2	10,00	8,02	240,69
	Sort guld	Dåse	50	5,5	15,80	12,68	250,99
		Flaske	33	5,5	11,80	9,47	284,01
Tuborg	Guld	Flaske	50	5,2	14,90	11,95	236,69
		Dåse	50	5,2	14,90	11,95	236,69
		Flaske	33	5,2	10,90	8,75	262,35

Indsamlet 12. februar 2002. Kilde: www.systembolaget.se

Nordmænds køb af øl i Danmark er forøget med ca. 1 mill. liter fra 2000 til 2001 ifølge Institut for grænseregionsforsknings undersøgelser.

7. Sammenfattende overvejelser om omfanget af grænsehandel med øl

I *Rapport om grænsehandel 2000* skønnede Skatteministeriet, at omfanget af grænsehandel med øl udgjorde 120 mill. liter. Skønnet var baseret på forskellige kilder og behæftet med usikkerhed.

En af kilderne var Institut for grænseregionsforsknings undersøgelser, ifølge hvilket grænsehandlen ved landgrænsen skulle være blevet fordoblet fra små 100 mill. liter i 1999 til små 200 mill. liter i 2000, jf. tabel VIII.8. Skatteministeret fandt, at det var en urealistisk stor stigning.

En anden kilde var Bryggerigruppen, der oplyste om gruppens eksport af øl til Tyskland. Disse oplysninger indikerede et noget lavere niveau for grænsehandlen på ca. 100 mill. liter.

Oplysningerne fra Bryggerigruppen sammenholdt med Institut for grænseregionsforsknings oplysninger førte til Skatteministeriets skøn over grænsehandlen på som nævnt 120 mill. liter.

Efterfølgende har Konkurrencestyrelsen skønnet grænsehandlen til at udgøre 100 mill. liter. Ifølge Konkurrencestyrelsen er dette skøn baseret på mere præcise oplysninger fra bryggerierne.

I Bryggeriforeningens publikation *Tal fra Bryggeriforeningen* præsenteres Skatteministeriets skøn på 120 mill. liter, men både Konkurrencestyrelsens skøn på 100 mill. liter og Institut for grænseregionsforsknings undersøgelse, der viste en grænsehandel på 196,6 mill. liter, nævnes i noter.

Tages der udgangspunkt i Konkurrencestyrelsens skøn for 2000 sammenholdt med Institut for grænseregionsforsknings oplysninger, kan grænsehandlen med øl i 2000 opsummeres i følgende tabel VIII.14.

Tabel VIII.14. Danskere og udlændinges køb af øl i 2000

Mill. liter	Øl købt af danskere	Øl købt af udlændinge	I alt
Øl solgt i Danmark	505	30	535
Øl solgt i udlandet	100	-	-
I alt	605	-	-

Den stigning i grænsehandlen, der har været gennem de sidste år, kan have betydet, at der er en effekt på husholdningernes lager af øl, der er steget til et højere niveau.

Ved køb af øl i Danmark vil mængderne være små. De fleste køber en kasse eller mindre, og kun ved gode tilbud vil der blive købt flere – men stadig et begrænset antal – kasser. Til gengæld sker indkøbene i Danmark jævnlige.

I grænselandet er indkøbene karakteriseret ved få, men store indkøb. Hvis en grænsehandlende, der køber alle sine øl i Tyskland, handler ind 4 gange årligt, skal der købes øl til 3 måneders forbrug. Dermed vil den grænsehandlende have et meget stort, gennemsnitligt lager af øl, hvorimod den forbruger, der køber alle sine øl i Danmark, vil have et langt mindre gennemsnitligt lager.

Forskellene i lagerbeholdningerne vil betyde forskydninger mellem det samlede forbrug og det samlede køb i perioder, hvor grænsehandlens andel af det samlede ølsalg ændrer sig. I perioder, hvor grænsehandlen forøges, vil der samtidig ske en lagerophobning af øl hos husholdningerne. I perioder hvor grænsehandlen formindskes, vil der samtidig ske en lagerreduktion.

Situationen illustreres bedst ved et taleksempel, jf. tabel VIII.15 nedenfor.

I udgangssituationen handles der årligt 550 mill. liter øl i Danmark og 50 mill. liter øl i Tyskland, i alt 600 mill. liter, svarende til forbruget. Det er forudsat, at en gennemsnitligt handlende, der køber øl i Danmark, handler 24 gange årligt, mens en handlende, der køber øl i Tyskland, handler 4 gange årligt.

I år 3 sker der en forøgelse af grænsehandlen, således at niveauet fordobles. Da der handles større mængder i Tyskland og færre gange årligt, skal der for at fastholde uændret forbrug handles mere ind det første år. I eksemplet skal der handles 6 mill. liter mere ind det første år. De 6 millioner liter, der handles mere end forbruget, vil indgå i husholdningernes lager. I år 4 falder tingene på plads, køb og forbrug svarer til hinanden.

For at illustrere, hvad der sker når grænsehandlen reduceres, sker der i periode 7 en reduktion af grænsehandlen fra 100 mill. liter til 50 mill. liter. Imidlertid vil husholdningerne det første år i høj grad bruge af lagerbeholdningen, så grænsehandlen bliver reduceret til 44 mill. liter i stedet for de 50 mill. liter, der er langtsigtsniveauet. Først året efter faldet i grænsehandel svarer køb og forbrug igen til hinanden.

Der kan således være tale om en 'overshooting' effekt, både når grænsehandlen stiger, og når den falder.

Tabel VIII.15. Køb, forbrug og lager af øl (mill. liter), taleksempel

År	Køb i Danmark	Køb i Tyskland	Samlet køb	Samlet forbrug	Lager ultimo	- heraf købt i Danmark	- heraf købt i Tyskland
1	550	50	600	600	18	11	6
2	550	50	600	600	18	11	6
3	500	106	606	600	24	10	13
4	500	100	600	600	23	10	13
5	500	100	600	600	23	10	13
6	500	100	600	600	23	10	13
7	550	44	594	600	17	11	6
8	550	50	600	600	18	11	6
9	550	50	600	600	18	11	6
10	550	50	600	600	18	11	6

Anm: Der er ikke tale om empiriske talstørrelser. Tabellens formål er illustrativt. Det er forudsat, at den typiske handlende, der køber øl i Danmark, handler 24 gange årligt, mens den typiske handlende, der køber øl i Tyskland, handler 4 gange årligt.

I 2000 var omfanget af grænsehandel ca. 100 mill. liter. Det var en forøgelse i forhold til 1999. Eksemplet ovenfor illustrerer, at en del af de ca. 100 mill. liter kan have været 'overshooting', således at det permanente niveau for grænsehandel er mindre. Der vil ikke være tale om et væsentligt meget mindre niveau, men måske i størrelsesordenen 5 mill. liter.

Indikatorerne for danskernes grænsehandel med øl er noget divergerende:

- I 2001 blev der solgt 518 mill. liter øl i Danmark, heraf 35 mill. liter til udlændinge. Det giver et indenlandsk ølsalg til danskere på 483 mill. liter. Det er et fald på ca. 22 mill. liter i forhold til 2000, eller ca. 4,4 pct. Ved uændret forbrug vil det medføre en øget grænsehandel. Det er dog ikke givet, at forbruget er uændret. Formentlig er der tale om et fald.
- Ifølge Institut for grænseregionsforskning er der sket en forøgelse af grænsehandlen med øl på 20 mill. liter ved landgrænsen og ca. 10 mill. liter over Østersøen, i alt en forøgelse på godt 30 mill. liter. Forøgelsen af handlen over Østersøen er en fordobling af niveauet i 2000.
- Prisfordelen ved at handle i Tyskland er blevet reduceret. I 2000 var der ca. 25 kr. i forskel på en kasse mærkevarepilsnere på tilbud i Danmark og en kasse mærkevareøl på dåse i Tyskland. I 2001 var forskellen reduceret til typisk 15 kr.
- Der har været flere danske rejsende, men en mindre andel af de rejsende over landgrænsen køber øl.
- Skatteministeriet har i forbindelse med udarbejdelsen af denne rapport været i kontakt med repræsentanter fra købmændene i grænseregionen. Det har givet det indtryk, at der er et stort fald i grænsehandlen med øl. Det er især salget til handlende, der køber meget store mængder, der er faldet. Dem der købte meget store mængder købte normalt dåseøl. Salget af pantflasker er mere stabilt.
- Der er sket en stigning i grænsehandlen med især spiritus. Effekten på ølsalget heraf kan være dobbelttydig. På den ene side kan der være en synergieffekt, så folk der primært kommer for at handle spiritus også køber nogle øl med på vejen og vice versa. Det vil trække i retning af højere grænsehandel med øl. På den anden side er spiritus og øl substitutter, så en stor handel af den

ene vare sker til en vis grad på bekostning af den anden. Det vil trække i retning af lavere ølgrænsehandel.

- Den meget store stigning, der har været i grænsehandlen de sidste år, har fået husstandene til at opbygge lager, hvorefter grænsehandlen automatisk bør rette sig ind til et lidt lavere niveau.

På basis af analyserne i de foregående afsnit er det Skatteministeriets opfattelse, at der ikke er sket en stigning i grænsehandlen fra 2000 til 2001, men at der er tale om et samlet fald. Det samlede fald dækker dog over en stigning i salget til rejsende over Østersøen og et fald i salget til rejsende over landgrænsen.

Med nogen usikkerhed vurderer Skatteministeriet således, at der er sket en stigning i grænsehandlen på 5 mill. liter i salget ved Østersøen, og at grænsehandlen over landgrænsen er faldet med ca. 15 mill. liter, eller med 1/6 i forhold til 2000. Netto er der således sket en reduktion i grænsehandlen med 10 mill. liter.

Mens det således vurderes, at der har været et fald i grænsehandlen fra 1999 til 2000, kan niveauet for grænsehandlen diskuteres. I *Rapport om grænsehandel 2000* skønnede Skatteministeriet en grænsehandel på 120 mill. liter. Tages der udgangspunkt i dette niveau for 2000, og er der sket en reduktion på 10 mill. liter, var grænsehandlen i 2001 på ca. 110 mill. liter.

Konkurrencestyrelsen har vurderet grænsehandlen i 2000 til 100 mill. liter. Dette skøn er baseret på oplysninger fra bryggerierne, som Skatteministeriet ikke har eller havde adgang til, og det må formodes at være et mere præcist skøn.

Med udgangspunkt i Konkurrencestyrelsens skøn over grænsehandlen med øl på 100 mill. liter, skønner Skatteministeriet derfor, at grænsehandlen i 2001 er i størrelsesordenen 90 mill. liter. Dermed kan grænsehandlen med øl i 2001 opsummeres i følgende tabel VIII.16:

Tabel VIII.16. Danskere og udlændinges køb af øl i 2001

Mill. liter	Øl købt af danskere	Øl købt af udlændinge	I alt
Øl solgt i Danmark	483	35	518
Øl solgt i udlandet	90	-	-
I alt	573	-	-

Sammenlignes tabel VIII.14 og VIII.16 ses, at danskernes forbrug af øl skulle være faldet med ca. 5,5 pct. fra 2000 til 2001. Det er et stort fald, og vel også i overkanten af det trendmæssige fald, der har været i ølforbruget gennem de sidste år. En del af faldet i salget kan dog skyldes, at der tidligere har været opbygget nogle lagre i husholdningerne, hvorved faldet i salget er større end faldet i forbruget.

8. Avanceforskelle

Forskelle på priser mellem Danmark og Tyskland skyldes udover forskelle i punktafgifter og moms en række andre faktorer. Det kan være forskelle i emballageomkostninger, distributionsomkostninger samt i avancer hos bryggerierne og i detailhandlen. De sidste forhold er belyst i Konkurrencestyrelsens rapport *Priser og avancer i grænsehandlen med øl og sodavand* (Konkurrencestyrelsen, 2001), jf. også nedenstående tabel VIII.17.

Tabel VIII.17. Prisforskellene mellem tyske grænsebutikker og danske supermarkeder for en kasse øl

Kr./kasse	Forskel i forbrugerpriser	Forskel i moms og afgifter	Forskel i emballageomk. inkl. moms	Forskel i distributionsomk. inkl. moms	Forskel i bryggeriernes bruttoindtjening inkl. moms	Forskel i detailavancen inkl. moms
Sk.kl.I øl	26	32	-14	12	15	-19
Sk.kl.II øl	114	46	-14	12	40	30

Kilde: Konkurrencestyrelsen, 2001

Anm: Normalpriser og tilbudspriser er vejlet sammen med følgende vægte: Skattekasse 1 øl: 65 pct. på tilbud, skattekasse 2 øl: 15 pct. på tilbud.

Ifølge Konkurrencestyrelsens rapport kan de tyske grænsehandelsbutikker købe øl til lavere engrospriser end danske supermarkeder kan. Tages der hensyn til rabatter og markedsføringsbidrag skønner Konkurrencestyrelsen, at de tyske grænsehandelsbutikker betaler 4,50-5,00 kroner i engrospris pr. liter skattekasse 1 øl, mens danske butikker betaler en engrospris på 5,50-6,00 kr. pr. liter. Der er således en forskel på 1,00-1,50 kr. pr. liter øl.

For guldøl skønner Konkurrencestyrelsen, at der er en forskel i engrospriserne på 3,00-3,50 kr. pr. liter mellem danske supermarkeder og grænsehandelsbutikkerne.

En del af disse prisforskelle skyldes forskelle i omkostningselementer som produktion, distribution og markedsføring, der er højere ved salg til danske butikker end til grænsehandelsbutikkerne, samt udgifter til emballering, der er højere ved salg til grænsehandelsbutikkerne end til danske supermarkeder. Konkurrencestyrelsen vurderer, at emballageomkostningerne er ca. 11 kr plus moms dyrere pr. kasse ved levering til grænsehandelsbutikkerne end til danske butikker. Omvendt er distributionsomkostningerne små 10 kr. plus moms større ved levering til danske butikker.

Tages der højde for forskelle i de forskellige omkostningselementer, konkluderer Konkurrencestyrelsen med udgangspunkt i vægtede gennemsnitspriser, at bryggeriernes bruttoindtjening er ca. 12 kr. ekskl. moms større ved salg af en kasse almindelige øl til danske butikker end ved salg til grænsehandelsbutikkerne. Ved salget af guldøl er bryggeriernes bruttoavance 32 kr. større i Danmark.

I detailhandlen skønner Konkurrencestyrelsen, at avancerne på almindelige øl er 1,50-2,00 kroner/liter lavere i danske supermarkeder end i grænsehandelsbutikkerne. Det svarer til 15-20 kr. for en kasse øl. Omvendt er avancerne på guldøl størst i danske butikker, nemlig 25-30 kr. større pr. kasse. Forskelle i detailhandelns avancer skal bl.a. dække forskelle i omkostninger. Især for guldøl har den danske detailhandel store omkostninger ift. grænsehandelsbutikkerne, idet en stor del af det indenlandske salg sker i små mængder og ofte ved enkeltsalg.

9. Dåseøl, engangsemballage og returpantssystemer

I Danmark er der afgift på al emballage til øl, uanset om det er en returflaske eller engangsemballage. Afgiften er på 50 øre for en 33 cl. flaske eller dåse, og den refunderes ved eksport af emballagen sammen med øllet. Det vil sige, at ved eksport af danske pantflasker refunderes 50 øre pr. flaske.

Afgiften skal i princippet betales igen ved eventuel reimport til Danmark, men da de returpantflasker, der købes i grænseregionen, importeres privat, sker der ingen afgiftsberigtigelse, når flasker kommer tilbage til Danmark. Det vil sige, at refusionen af emballageafgiften ved eksport kommer til at virke som et tilskud på 50 øre pr. returpantflaske i grænsehandlen. Trods dette forhold er handlen med returpantflasker syd for landgrænsen begrænset.

Det skal dog bemærkes, at der også betales pant i Tyskland, og at en del af de tomme flasker returneres til Tyskland igen. Herefter vender de tomme flasker tilbage til Danmark, hvor de igen afgiftsberigtiges. En del vender dog ikke tilbage via Tyskland med via det danske retursystem.

Emballageafgiftsreglerne for genbrugsflasker er således medvirkende til at drive grænsehandlen, jf. følgende eksempel:

Pant på flaske i Danmark	1,50 kr.
- heraf moms	0,30 kr.
- heraf punktafgift	0,50 kr.
Pris på flaske uden moms ved eksport fra	0,70 kr.
Danmark til Tyskland	

Pant på flaske i Tyskland	1,50 kr.
- heraf moms	0,21 kr.
Pris på flaske uden moms ved eksport	
Via grænsehandler til Danmark	1,29 kr.
Gevinst for grænsehandler pr. flaske, der ikke returneres	0,59 kr.

Grænsekøbmanden vil også kunne tjene momsforskellen på pantet på selve kassen. Emballageafgiften er således med til at drive grænsehandlen og tilskuddet, der gives gennem emballageafgiften kan billiggøre dansk øl i genbrugsflaske med over 20 kr., pr. kasse. En stor del af emballagen returneres dog til den tyske grænseforretning. Det skyldes dels, at der opkræves stort set samme pant i Tyskland, som der gøres i Danmark, selv om der sandsynligvis ville være en markedsfordel for den tyske forretning ved at opkræve et mindre pant, hvorved returprocenten ville falde og dels, at en del af de danske indkøbere føler ubehag ved at returnere grænsehandelsflasker til den lille danske købmand.

Derudover gælder, at emballage til øl i Danmark skal indgå i et returpantssystem, der sikrer at emballagen genbruges.

Før den 23. januar 2002 var det ikke tilladt at markedsføre dåser i Danmark. Den 23. januar 2002 ophævede Danmark forbuddet mod dåser til øl og kulsyreholdige drikkevarer, herunder sodavand. Reelt har det p.t. ikke betydet, at der sælges øl og sodavand på dåse i Danmark. Årsagen er, at der skal være etableret et pant- og retursystem, før det er lovligt at sælge øl og sodavand på dåse. Dette betyder i praksis, at Dansk Supermarked, FDB og De Samvirkende Købmænd først begynder at sælge dåseøl og -sodavand fra den 1. juni, fordi Dansk Retursystem først på dette tidspunkt er fuldt funktionelt.

Panten på en dåse bliver den samme som for en øl- eller sodavandsflaske, dvs. 1,50 kr.

Når dåserne og engangsemballagen for alvor indtager det danske marked, vurderes de at tage ca. 10 pct. af markedet for sodavand svarende til ca. 140 mill. dåser sodavand (emballage af ca. 47 mill. sodavand i dåse eller engangspantflaske) og tilsvarende ca. 10 af øllene, svarene til ca. 170 mill. liter. Tilladelsen af dåser vil uden tvivl betyde en del hjemvendt grænsehandel. Årsagen er, at dåsen som emballage i dag er meget attraktiv for forbrugerne. Således er dåseøl og dåsesodavand væsentligt dyrere end tilsvarende produkter på anden emballage i Tyskland. Det er således dåsen i sig selv, der gør det attraktivt at grænsehandle sodavand og øl. Årsagen er formentlig, at den er ikke vejer ret meget. En aluminiumsdåse vejer ca. 14 gram, mens en ståldåse vejer ca. 18 gram. Til sammenligning vejer en ølflaske 300 gram og en ½ liters plastflaske vejer 53 gram. Udover vægtfordelen er formen formentlig også afgørende for danskerne. To rammer dåser fylder næsten det samme som en kasse pantflasker.

Det må forventes, at dåsernes indtog på det danske marked vil resultere i hjemvendt grænsehandel. Danske dåseøl vil dog blive dyrere end tyske. For det første er dåsen en dyrere emballagetype end flasken og for det andet udgør emballageafgiften på en dåse 50 øre pr. stk. Alene emballageafgiften vil gøre en kasse danske dåseøl ca. 18 kr. dyrere end en kasse dansk flaskeøl.

Forskellen til tyske dåseøl vil blive endnu større pga. forskelle i punktafgift, momssats, distribution og avancer. Tabel VIII.18 viser, at ved ens avanceforhold i Danmark og Tyskland vil en kasse dåseøl blive godt 47 kr. dyrere i danske butikker end i tyske. Dertil kommer formodede større omkostninger til distribution i Danmark samt avanceforskelle. Tages der udgangspunkt i oplysningerne i tabel VIII.17, kan disse vurderes til ca. 8 kr. pr. kasse. Dermed vil en kasse dåseøl på tilbud i Danmark, hvis avancen i Danmark fastholdes blive ca. 55 kr. dyrere i Danmark end i Tyskland.

Tabel VIII.18. Afgiftsbetingede forskelle i en kasse dåseøl

Kr./kasse	Danmark	Tyskland
Pris uden moms og afgift ved ens avance	64,32	64,32
Punktafgift	26,58	6,10
Emballageafgift/Die Grüne punkte	15,00	2,86
Moms	26,48	11,72
Salgspris	132,38	85,00

Anm: Ekskl. emballageafgift til karton. Øl med dansk pilsnerstyrke.

Muligheden for at købe dåser i Danmark vil dog reducere den del af grænsehandlen, der sker udelukkende med det formål at købe dåseøl. Det blev i afsnit VIII.4 skønnet, at værdien af dåser for en gennemsnitlig forbruger er ca. 5 kr. for en kasse øl ud af en samlet fordel ved grænsehandel på 40 kr. Når dåser bliver tilgængelige på det danske marked, vil fordelene ved grænsehandel blive reduceret med ca. 1/8.

Det kan på den baggrund, men med nogen usikkerhed, skønnes, at grænsehandlen med øl vil blive reduceret med ca. 10 mill. liter årligt, når det bliver muligt at købe dåseøl i Danmark, selv med den noget betydeligere merafgift på dåser i Danmark.

I Tyskland er reglerne anderledes. I princippet skal producenter af emballage opkræve pant for al engangsemballage, men denne forpligtigelse kan producenterne slippe for, hvis de betaler en afgift til et landsdækkende system for indsamling. Et sådant system er *Der Grüne punkte*, der koordinerer indsamling af engangsemballage. Producenterne betaler en afgift på ca. 10 øre pr. dåse til *Der Grüne punkte*.

Der har siden 1991 været en bestemmelse om, at hvis andelen af drikkevarer på returflasker kommer under 72 pct. af den samlede mængde drikkevarer, skal der indføres pant på emballagen. I de 10 år ordningen har fungeret, har andelen været under 72 pct., men der er endnu ikke indført en pantordning for dåser.

Den tyske miljøminister foreslog i foråret 2000 en dåsepant på 0,25 Euro, svarende til ca. 1,85 kr., men forslaget blev nedstemt i det tyske Forbundsråd, bl.a. på grund af kraftige protester fra den tyske handelsstand. Hvis forslaget genfremsættes efter offentliggørelse af nye tal for andelen af returemballage af den samlede emballage, kan det først have virkning 6 måneder efter offentliggørelsen af tallene. Det er endnu ikke sket, så der er ingen grund til umiddelbart at forvente en tysk dåsepant. Indføres dåsepant i Tyskland kan det næppe ske før medio 2002 eller efter valget til Forbundsdagen i September 2002.

Indføres der en pant på 1,85 kr. pr. dåse i Tyskland, vil fordelene ved at købe store mængder dåser syd for landgrænsen blive kraftigt reduceret. Ganske vist vil det være muligt for de grænsehandlende at få panten indfriet ved efterfølgende indkøbsture i Tyskland, men dermed reduceres fordelene ved engangsemballagen kraftigt. En forhøjelse på 1,85 kr. pr. dåse svarer til 55 kr. for en kasse, og dermed vil dåseøl blive betragtelig mindre konkurrencedygtig i forhold til flaskeøl.

I afsnit VIII.4 blev det skønnet, at dåser og engangsemballage for den gennemsnitlige grænsehandlende havde en værdi på 15 kr. ud af en samlet fordel ved grænsehandel på ca. 40 kr. Selvom det stadig vil være muligt at købe flaskeøl til samme pris i grænsehandelsbutikkerne som hidtil, vil det være mindre attraktivt for mange mennesker at handle i Tyskland. Under visse antagelser og med nogen usikkerhed kan det skønnes, at grænsehandlen med øl vil blive reduceret med 1/3, hvis der indføres en dåsepant i Tyskland. Det betyder, at grænsehandlen vil blive reduceret fra anslået ca. 90 mill. liter til ca. 60 mill. liter.

Den tilbageværende del af grænsehandlen vil i viden udstrækning blive returpantflasker, der med en dåsepant bliver mere konkurrencedygtige. Som nævnt ovenfor sker der en refusion på 50 øre pr. returpantflaske, der eksporteres fra Danmark til Tyskland. Denne refusion virker som et tilskud til grænsehandel med returpantflasker. Et tilskud der hidtil har været begrænset, fordi handlen med flaskeøl

i grænseregionen er begrænset. Men hvis der sælges et større antal danske returpantflasker i Tyskland, vil der blive givet et større samlet tilskud målt i kroner og øre.

Det skal afslutningsvis bemærkes, at det ikke tyder på, at der kommer en pant på dåser i Tyskland før tidligst efter det tyske valg til Forbundsdagen i september 2002.

10. Virkningerne af en afgiftsnedsættelse på øl

Under en række forudsætninger kan virkningerne af en afgiftsnedsættelse på øl belyses. Forudsætningerne er:

1.	Samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med alkoholforbrug	160 kr./liter ekskl. moms 200 kr./liter inkl. moms
2.	Grænsehandlen afhænger lineært af besparelsen	
3.	Danskeres besparelse ved køb i Tyskland	40 kr./kasse
4.	Svenskeres besparelse ved køb i Danmark	40 kr./kasse
5.	Danskeres køb af øl i Danmark	483 mill. liter øl
6.	Danskeres køb af øl i Tyskland	90 mill. liter øl
7.	Svenskeres køb af øl i Danmark	35 mill. liter øl
8.	Priselasticitet for mærkevareøl (konstant). Forbruget er følsomt overfor såvel dansk som udenlandsk pris	-0,15
9.	Dansk pris	100 kr./kasse

For en nærmere diskussion af prislefølsomheden samt omkostninger ved alkoholforbrug henvises til *Rapport om grænsehandel 2000*, Skatteministeriet.

Tabel VIII.19 viser, under de givne forudsætninger, udvikling i forbrug og salg af øl. Det ses, at hver gang prisen på en kasse øl falder med 1 krone, vil forbruget stige med ca. 1 mill. liter. Samtidig vil en stadig større del af øllene blive købt i Danmark og en stadig mindre del i udlandet. Således vil salget af øl i Danmark til danskere stige med 30 mill. liter for hver gang, prisen på en kasse øl reduceres med 10 kr.

Svenskernes køb i Danmark stiger med ca. 1 mill. liter, hver gang prisen falder med 1 kr. for en kasse øl. Samlet vil et prisfald på fx 10 kr. for en kasse mærkevareøl således føre til en forøgelse af det indenlandske, afgiftspligtige salg af øl med ca. 40 mill. liter.

Mersalget vil isoleret set give et statsligt merprovenu, men en afgiftsnedsættelse vil samtidig komme alle de øl, der i forvejen blev solgt i Danmark, til gode. En afgiftsnedsættelse vil derfor føre til et statsligt provenutab. En nedsættelse, der fx får øllene til at falde med 10 kr. pr. kasse, vil reducere provenuet med ca. 300 mill. kr.

Tabel VIII.19. Virkningen af en afgiftsnedsættelse på forbrug og salg af øl

Afgift	Dansk pris	Dansk forbrug	Heraf i Danmark	Heraf i Tyskland	Svensk køb i Danmark	Afgiftsgrundlag	Statslig provenu	Samfundets nettoforvriddning
Kr/liter	kr/kasse	mill.liter	mill.liter	mill.liter	mill.liter	mill.liter	mill. kr.	mill. kr.
2,685	100,00	573	483	90	35	518	0	0

2,483	97,50	575	491	84	37	528	-68	-15
2,281	95,00	577	498	79	39	538	-140	-28
2,079	92,50	579	506	73	42	548	-217	-37
1,877	90,00	582	514	68	44	558	-297	-43
1,675	87,50	584	522	62	46	568	-381	-47
1,473	85,00	586	530	56	48	578	-470	-47
1,271	82,50	589	538	51	50	588	-563	-44
1,069	80,00	591	546	45	52	599	-660	-38
0,867	77,50	594	554	39	55	609	-762	-28
0,665	75,00	596	563	34	57	619	-868	-16
0,463	72,50	599	571	28	59	630	-978	1
0,261	70,00	602	579	23	61	641	-1.093	20

Provenuvirkningerne er yderligere specificeret ud i nedenstående tabel VIII.20. En afgiftsnedsættelse, svarende til en prisreduktion på 10 kr. for en kasse øl, vil i første omgang og uden adfærdsændringer, medføre et provenutab på ca. 420 mill. kr. Imidlertid vil der være adfærdsændringer. Forbruget vil stige, hvilket giver 16 mill. kr., og danskerne vil købe flere øl i Danmark frem for i Tyskland, hvilket giver 42 mill. kr. Det giver merindtægter på ca. 58 mill. kr. Samtidig vil svenskerne forøge købet af øl i Danmark, hvilket bidrager med yderligere 16 mill. kr.

Den hjemvendte grænsehandel betyder ikke kun et øget punktafgiftsprovenu, men også øgede momsindtægter. Tilsvarende vil også mersalget til svenskere bidrage med øgede momsindtægter.

Sidste søjle viser de samlede provenumæssige konsekvenser af en afgiftsnedsættelse. En afgiftsnedsættelse, der sætter prisen på en kasse øl ned med 10 kr., vil som nævnt give et provenutab på ca. 300 mill. kr. En nedsættelse til EU's minimumssats vil give et provenutab på ca 1,1 mia. kr.

Tabel VIII.20. Provenuvirkninger af en afgiftsnedsættelse på øl

Dansk afgift	Dansk pris	Provenu, uændret salg	Provenu, ændret salg	Ændret grænsehandel, danskere	Ændret grænsehandel, svenskere	I alt punkt-afgifter	Moms af ændret grænsehandel, danskere	Moms af ændret grænsehandel, svenskere	I alt punktafg. og moms
Kr/liter	kr/kasse	mill. kr.							
2,685	100,00	0	0	0	0	0	0	0	0
2,483	97,50	-105	5	14	5	-80	10	3	-68
2,281	95,00	-209	10	26	10	-164	19	5	-140
2,079	92,50	-314	13	35	14	-252	29	7	-217
1,877	90,00	-419	16	42	16	-344	38	9	-297

1,675	87,50	-523	18	47	18	-440	48	10	-381
1,473	85,00	-628	19	50	19	-540	57	12	-470
1,271	82,50	-733	20	50	19	-643	67	13	-563
1,069	80,00	-837	19	48	19	-751	76	14	-660
0,867	77,50	-942	18	44	17	-863	86	15	-762
0,665	75,00	-1.046	15	37	15	-979	96	15	-868
0,463	72,50	-1.151	12	29	11	-1.099	105	16	-978
0,261	70,00	-1.256	8	18	7	-1.224	115	16	-1.093

Tabel VIII.21 viser de samfundsøkonomiske virkninger af en afgiftsnedsættelse.

En nedsættelse, der fører til et prisfald på fx 10 kr. pr. kasse, vil få ølforbruget til at stige. De samfundsøkonomiske omkostninger ved stigende alkoholskader vurderes i den forbindelse til at være 62 mill. kr.

I modsat retning trækker, at forbrugsforvridningerne reduceres med 19 mill. kr., og at forvridninger på danskernes grænsehandel reduceres med 90 mill. kr.

Prisfaldet på 10 kr. pr. kasse vil føre til et mindre tab på svenskernes grænsehandel på 3 mill. liter. Salget til svenskere vil stige målt i liter, men målt i kroner vil der være et tab.

Den samlede samfundsøkonomiske gevinst ved en afgiftsnedsættelse svarende til 10 kr. pr. kasse vil være 43 mill. kr., jf. sidste søjle. Det vil sige, at samfundet netto vinder 43 mill. kr. ved en nedsættelse af afgiften fra 2,685 kr./liter til 1,877 kr./liter. Der gøres opmærksom på, at der er usikkerhed beregningerne.

Den maksimale samfundsøkonomiske gevinst er små 50 mill. kroner og kræver en afgiftsnedsættelse til ca. halvdelen af det nuværende niveau.

Ølafgiften er således i overkanten ud fra en samfundsøkonomisk betragtning ifølge analyserne, men omvendt er de samfundsøkonomiske gevinster ved en afgiftslettelse så beskedne, at de ligger inden for den usikkerhed, der er i beregningerne. Samlet må det således konkluderes, at ølafgiften er i balance.

Tabel VIII.21. Samfundsøkonomiske virkninger af en afgiftsnedsættelse

Dansk afgift	Dansk pris	Alkoholskader	Forbrugsforvridning	Grænsehandelsforvridning, danskere	Grænsehandelsforvridning, svenskere	I alt forvridning
kr/liter	kr/kasse	mill. kr.				
2,685	100,00	0	0	0	0	0
2,483	97,50	15	-5	-24	-1	-15
2,281	95,00	30	-10	-47	-1	-28
2,079	92,50	46	-15	-69	1	-37
1,877	90,00	62	-19	-90	3	-43

1,675	87,50	79	-23	-109	7	-47
1,473	85,00	96	-27	-128	11	-47
1,271	82,50	114	-30	-145	17	-44
1,069	80,00	133	-33	-161	24	-38
0,867	77,50	152	-36	-176	32	-28
0,665	75,00	171	-38	-190	41	-16
0,463	72,50	192	-39	-203	51	1
0,261	70,00	213	-40	-214	62	20

Flere forhold gør, at der umiddelbart er mindre behov for en nedsættelse af afgiften på øl før andre mere presserende grænsehandelsproblemer er løst.

For det første er den nuværende afgift tæt på at være i samfundsøkonomisk balance. Der er kun en forholdsvis beskedne gevinst ved en afgiftsnedsættelse, i størrelsesordenen max. 50 mill. kroner.

For det andet skal denne gevinst sættes i forhold til det statslige provenutab på 300-400 mill.kr. afhængig af afgiftsnedsættelsen.

For det tredje ser ølgrænsehandlen ud til at være faldende. Således skønner Skatteministeriet, at der har været et fald fra 2000 til 2001 på ca. 10 mill. liter.

For det fjerde er det blevet tilladt at sælge dåseøl i Danmark. Det vil få en effekt på grænsehandlen, når dåserne for alvor kommer i butikkerne fra den 1. juni 2002. Det skønnes, at grænsehandlen reduceres med årligt ca. 10 mill. liter.

For det femte er det muligt, at der indføres pant på dåser i Tyskland efter valget til Forbundsdagen i september 2002. En pant på dåser i Tyskland vil reducere den danske grænsehandel betragteligt.

Sidst synes der at være et større behov for afgiftsnedsættelser på andre produkter end øl, fx spiritus.

Kapitel IX. Vinafgift

1. Udvikling i afgiftssats, provenu og forbrug

Afgiften på almindelig bordvin er 7,05 kr. pr. liter, svarende 5,29 kr. for en flaske med 75 cl. Af hedvin med mindst 15 pct. alkohol udgør afgiften 10,55 kr. pr. liter (7,91 kr. pr. flaske), mens der af alkoholsvag vin med højst 6 pct. alkohol betales en afgift på 4,50 kr. pr. liter (3,38 kr. pr. flaske). For champagne og tilsvarende mousserende varer betales et tillæg på 3,50 kr. pr. liter (2,63 kr. pr. flaske) til de nævnte satser. Afgiften blev senest forhøjet 1. maj 1997.

Tabel IX.1 viser udviklingen i provenu og mængder siden 1960.

Tabel IX.1. Udviklingen i vinafgiftsprovenu og vinmængder siden 1960

	Provenu	Mængde
	(mill. kr.)	(mill. liter)
1960	61	14
1970	217	29
1975	362	58
1980	611	72
1985	1.211	106
1990	1.448	110
1991	1.351	114
1992	1.155	125
1993	875	131
1994	910	136
1995	956	144
1996	1.009	149
1997	1.090	155
1998	1.099	154
1999	1.129	159
2000	1.177	164
2001	1.188	167
1. halvår 1998	549	75
2. halvår 1998	560	79

1. halvår 1999	547	77
2. halvår 1999	581	82
1. halvår 2000	573	80
2. halvår 2000	604	84
1. halvår 2001	589	83
2. halvår 2001	599	84

Udviklingen i salget har været stærkt stigende siden 1960. I perioden 1960-70 steg salget målt i liter med i gennemsnit 7,5 pct. pr. år. I 1970'erne var den gennemsnitlige vækstrate på 9,5 pct. pr. år og i første halvdel af 80'erne på 8,0 pct. og i sidste halvdel af 80'erne på 0,7 pct. I sidste halvdel af 80'erne har der dog samtidig været en stigning i grænsehandlen. Bortset fra et lille fald fra 1997 til 1998 er vinsalget fortsat med at stige i 1990'erne men i et lavere tempo end tidligere. Siden 1990 er salget steget med i gennemsnit 3,8 pct. pr. år.

Opgjort i liter er der dog fortsat en bemærkelsesværdig vækst. I 1960'erne steg salget med ca. 1,5 mill. l om året. I 1970'erne var væksten i salget i gennemsnit 4,3 mill. liter pr. år. Væksten i salget i 1980'erne var på 3,8 mill. liter mens væksten i 1990'erne udgør 5,4 mill. liter pr. år i gennemsnit.

Den lidt lavere vækst i 1980'erne end i 1990'erne skyldes sandsynligvis, at grænsehandlen steg i slutningen af 1980'erne, men faldt i begyndelsen af 1990'erne.

Af de 167 mill. liter indenlandsk solgt vin er de ca. 3 mill. liter hedvin, eller under 2 pct.

2. Afgiftsforskelle

Tabel IX.2 viser de afgiftsbetingede prisforskelle mellem EU-landene samt Norge for en flaske bordvin, der i Danmark koster 40 kr. Der sammenlignes priser for en flaske med 0,75 liter bordvin med et alkoholindhold på 12 pct. under den forudsætning, at salgsprisen ekskl. afgifter er den samme i alle lande.

Tabel IX.2. Preiselementer for bordvin (12 pct. vol.) i EU-landene samt Norge, efterår 2001

Dkr.	Salgspris	heraf afgift	heraf moms	Moms og afgift	Pris uden moms og afgift ved dansk avance
Danmark	40,00	5,29	8,00	13,29	26,71
Tyskland	30,99	0,00	4,27	4,27	26,71
Sverige 01	52,94	15,64	10,59	26,53	26,71
Sverige 02	49,26	12,70	9,85	22,55	26,71
Norge	70,69	30,76	13,22	43,98	26,71
Østrig	32,06	0,00	5,34	5,34	26,71
Belgien	35,51	2,63	6,16	8,79	26,71
Grækenland	31,52	0,00	4,81	4,81	26,71

Spanien	30,99	0,00	4,27	4,27	26,71
Finland	48,64	13,15	8,77	21,92	26,71
Frankrig	32,17	0,19	5,27	5,46	26,71
Storbritannien	47,81	13,98	7,12	21,10	26,71
Irland	50,36	15,25	8,39	23,64	26,71
Italien	32,06	0,00	5,34	5,34	26,71
Luxembourg	29,92	0,00	3,21	3,21	26,71
Holland	35,03	2,72	5,59	8,32	26,71
Portugal	28,05	0,00	1,34	1,34	26,71

Anm: I Sverige blev afgiften pr. 1. januar 2002 sænket fra 27,20 skr./liter til 22,08 skr./liter

I Danmark udgør moms og punktafgift 13,30 kr. af en flaske vin til 40 kr. Dertil kommer emballageudgift på ca. 2 kr. inklusiv moms. I Sverige vil den samme flaske vin koste ca. 53 kroner ved dansk avance og i Norge ca. 70 kr. Svenskerne kan således spare ca. 13 kr. på en flaske vin ved at handle i Danmark frem for i Sverige. Efter den svenske afgiftsreduktion er afgiftsbesparelsen ved at købe vin i Danmark for svenskerne nu reduceret til ca. 9 kr. pr. flaske.

I Holland og Belgien er prisen ca. 35 kr. for den samme flaske, mens prisniveauet ville være ca. 32 kr. eller derunder pr. flaske ved dansk avancenniveau i Tyskland, Østrig, Grækenland, Spanien, Frankrig, Italien, Luxembourg samt Portugal. Der er 9 kr. pr. flaske at spare ved at købe en flaske i Tyskland i stedet for i Danmark, når man alene ser på moms og vinafgiftsforskelle

Tabel IX.3 viser priserne i EU-landene samt Norge for en flaske hedvin (18 pct. vol.), der i Danmark koster 45 kr.

Tabel IX.3. Priselementer for hedvin (18 pct. vol.) i EU-landene samt Norge, efterår 2001

Dkr.	Salgspris	heraf afgift	heraf moms	Moms og afgift	Pris uden moms og afgift ved dansk avance
Danmark	45,0	7,9	9,0	16,9	28,1
Tyskland	42,5	8,6	5,9	14,4	28,1
Sverige	67,6	26,0	13,5	39,4	28,1
Norge	91,1	45,3	17,6	63,2	28,1
Østrig	38,6	4,1	6,4	10,6	28,1
Belgien	40,7	5,5	7,1	12,6	28,1
Grækenland	36,1	2,5	5,5	8,0	28,1
Spanien	35,5	2,6	4,9	7,5	28,1

Finland	82,3	39,4	14,8	54,2	28,1
Frankrig	47,8	11,9	7,8	19,7	28,1
Storbritannien	54,8	18,6	8,2	26,7	28,1
Irland	60,2	22,1	10,0	32,1	28,1
Italien	37,0	2,8	6,2	8,9	28,1
Luxembourg	37,6	3,7	4,8	8,5	28,1
Holland	39,1	4,7	6,2	11,0	28,1
Portugal	36,0	2,7	5,2	8,0	28,1

Anm: I Norge blev afgiften pr. 1. januar 2002 sænket fra 65,70 nkr./liter til 62,46 nkr./liter

Det ses af tabellen, at Irland, UK, Finland, Norge og Sverige har væsentlig højere afgifter end Danmark. Afgifter og moms er i disse lande 10-46 kr. pr. flaske højere end i Danmark. Afgiften i Tyskland er ca. 2,5 kr. pr. flaske lavere end i Danmark, mens afgiften i Frankrig er omkring 3 kr. pr. flaske højere. Østrig, Benelux, Italien, Grækenland, Spanien og Portugal beskatter hedvin med 4-9 kr. pr. flaske lavere end Danmark.

I modsætning til bordvin, hvor EU minimumsafgiften er 0 har EU en minimumsafgift på hedvin på ca. 3,35 kr. pr. I svarende til ca. 2,5 kr. pr. flaske. Den tyske punktafgift er højere end den danske punktafgift, men det mere end opvejes af den danske mermoms..

3. Prisforskelle

Tabellerne IX.2 og IX.3 viste nogle forskelle i priserne givet at avancer og omkostninger er ens i alle lande. Det er ikke nødvendigvis tilfældet. Tabel IX.4 viser nogle aktuelle priser og tilbud på sammenlignelige vine i Danmark, Sverige og Tyskland.

Tabel IX.4. Aktuelle eksempler på priser på vin i Danmark, Tyskland og Sverige

Dkr.	Calle	Kay-Uwe Jensen	Føtex	Bilka	Kvickly	Systembolaget
Faustino I	90,00		119,50		119,50	127,57
Faustino V	74,00				92,50	
Faustino Martinez	43,00		54,95	52,95		
	36,67 v/6 stk.		49,00 v/2 stk.	37,50 v/6 stk.		
Torres Coronas	40,00				54,95	
		31,66 v/6 stk.		39,67 v/3 stk.	41,67 v/3 stk.	
Matäus Rose	27,95		39,95			
Diego Almagro reserva	32,00		46,95			
			33,33 v/3 stk.			

Anm: Indsamlet februar 2002

Tabellen antyder, at danske normalpriser typisk ligger 12-15 kr. over tyske normalpriser. For vin i prislejet 40-50 kr. er forskellen nærmere 12 kr. De danske tilbudspriser svarer nogenlunde til de tyske normalpriser. I de tyske butikker er der typisk tilbud, der er billigere end dem, der er vist i tabellen, fx 6 eller 12 flasker spansk rødvin for 100 kr. Prisforskellen er således 15 kr. pr. flaske eller mere for de billigste vine.

Forskellen i priser kan udover punktafgift og moms skyldes emballageafgift, forskelle i distributionsomkostninger eller bruttoavancer i grossist- eller detailledet. Tabel IX.5 viser, hvordan en dansk salgspris på 40,00 kr. for en flaske bordvin kan være fordelt på henholdsvis grossistpris, avance i detailledet og afgifter. Tabellen viser endvidere, hvordan tilbudsprisen 6 flasker til 200 kr. er dannet i Danmark, og endelig gennemsnitsprisen ved 40 pct. til listepriis og 60 pct. solgt på tilbud. Det kan sammenlignes med prisen i Tyskland, hvor andelen af vin solgt på tilbud i grænseforretningerne nærmer sig 100 pct.

Højere dansk avance er ikke nødvendigvis udtryk for, at nettoindtjeningen på vin er større i danske butikker end i tyske. Der kan være større udgifter forbundet med salg af vin i Danmark, ikke mindst, hvis salget i Danmark i videre udstrækning sker stykvis, mens salget i Tyskland i langt højere grad sker i hele kasser. Ligeledes kan omsætningshastigheden opgjort som salg i forhold til lager være flere gange større i Tyskland i forhold til Danmark.

Tabel IX.5. Eksempel på priselementer for bordvin i Danmark og Tyskland

	Danmark normal pris pr. flaske	Danmark tilbudspris pr. 6 flasker	Gennemsnit Danmark pr. flaske	Tyskland normal pris pr. flaske	Tyskland tilbudspris pr. 6 flasker
Detailpris	40,00	200,00	36,00	23,33	140,00
Moms	8,00	40,00	7,20	3,22	19,31
Detailavance	8,00	16,00	4,80	2,88	17,31
Emballageafgift	1,60	9,60	1,60	0,12	0,72
Vinafgift	5,29	31,74	5,29	0	0
Grossistpris	17,11	102,66	17,11	17,11	102,66
Detailavance i procent af detailpris	20,0	8,0	13,3	12,3	12,3
Detailavance i procent af grossistpris med afgift	33,3	11,1	20,0	16,7	16,7

Sammenlignes normalprisen i Danmark med prisen i Tyskland er der i eksemplet en forskel på 16,67 kr. pr. flaske. Sammenlignes derimod tilbudsprisen i Danmark med tilbudsprisen i Tyskland er prisforskellen alene 10 kr. pr. flaske. I gennemsnit er prisen 12,67 kr. lavere i Tyskland end i Danmark.

Detailavancen i Danmark for vin til normalpris er klart over den tyske, men detailavancen for vin på tilbud er ofte højere i Tyskland end i Danmark for og især hvis avancen opgøres i forhold til prisen. Som nævnt kan de tyske omkostninger for detailbutikken være væsentlig lavere end de danske på grund af flere gange større omsætning pr. m² samt færre omkostninger til udpakning mv.

Det er vanskeligt at opgøre prisforskellen mellem Danmark og Tyskland. Det skyldes, at vin er en heterogen vare, og udbuddet er sammensat forskelligt i de to lande.

Hvis man således forsøger at sammenligne den vægtede prisforskel vil der være betydelig forskel mellem om man bruger de vægte vin sælges ved i Tyskland eller Danmark. Hvis man tager udgangspunkt i den

vægt vin sælges til i Danmark vil prisforskellen måske alene være de anførte 12,67 kr. pr. flaske, men tager man udgangspunkt i de vægte vinen sælges ved i Tyskland er prisforskellen måske 16,67 kr. pr. flaske, jf. at mange af de vine, der sælges i Tyskland sjældent sælges på tilbud i Danmark, mens de vine, der sælges på tilbud i Danmark oftest også sælges på tilbud i Tyskland. Hertil kommer, at udbuddets bredde i Tyskland oftest er væsentlig bredere end i almindelige danske supermarkeder og af samme størrelse som i store danske varehuse.

Disse forhold bevirker, at Skatteministeriet anslår fordelene ved at handle vin i Tyskland til ca. 15 kr. pr. flaske, hvoraf ca. 11 kr. pr. flaske skyldes afgiftsbetingede forskelle og ca. 4 kr. fordelene i gennemsnit ved et bredere udvalg og større sikkerhed for, at den vin man ønsker at købe næsten altid er på tilbud i Tyskland, men ikke altid i Danmark.

Også for vin er der således en slags ketchup effekt i grænsehandlen. Der skal en vis afgiftsforskel til for at sætte grænsehandlen i gang, men er den først kommet i gang får grænsehandlen yderligere interesse gennem at stordrift muliggør lavere avance, bredere udvalg, salg i store pakninger etc. Når grænsehandlen først er etableret, skal afgiftsforskellene reduceres til noget under det niveau, der skulle til for at sætte grænsehandlen i gang.

Denne ketchupeffekt illustreres fx ved lufthavnenes fortsatte salg af parfume, mv. Selv om der ikke længere er nogen afgiftsforskel mellem salg i lufthavne og i "land" udgør lufthavnenes salg fortsat en betydelig del af det samlede parfumemarked.

For billig vin er den procentvise besparelse ved køb i Tyskland større end for dyrere vine, men den absolutte besparelse mindre.

Det er illustreret i følgende tabel IX.6 B

Tabel IX.6. Priselementer for billig vin i Danmark og tyskland eksempel

	Danmark normal pris pr. flaske	Danmark tilbudspris pr. 6 flasker	Gennemsnit Danmark pr. flaske	Tyskland normal pris pr. flaske	Tyskland tilbudspris pr. 6 flasker
Detailpris	21,55	107,70	19,39	8,33	50
Moms	4,31	21,54	3,88	1,15	6,90
Detailavance	4,31	8,58	2,58	1,02	6,12
Emballageafgift	1,6	9,6	1,6	0,12	0,72
Vinafgift	5,29	31,74	5,29	0	0
Grossistpris	6,04	36,24	6,04	6,04	6,04
Detailavance i procent af detailpris	20,0	8,0	13,3	12,2	12,2
Detailavance i procent af grossistpris med afgift	33,3	11,1	20,0	16,6	16,6

For billig vin er forskellen mellem dansk normalpris og tysk tilbudspris 13,22 kr. mens forskellen mellem dansk tilbudspris og tysk tilbudspris er på 9,62 kr. pr. flaske. Ved 60 pct. på tilbud og 40 pct. til normalpris er prisforskellen i gennemsnit på ca. 11 kr. pr. flaske. Igen skal det understreges, at den tyske købmand kan have væsentlig større nettoavance end den danske på grund af stordriftsfordele.

I eksemplet er vinen under halv så dyr i Tyskland som i Danmark, men besparelsen pr. flaske er mindre end for dyrere vine.

Tabel IX.7 viser nogle priseksempler på en flaske Baileys likør.

Tabel IX.7. Aktuelle eksempler på priser på hedvin i Danmark, Tyskland og Sverige (En flaske Baileys omregnet til dkr./liter)

Calle	110
Føtex	157
Bilka	169
	229
Systembolaget	234
	250
	265

Anm: Indsamlet februar 2002. De forskellige literpriser i Systembolaget er for forskellige flaskestørrelser.

Der er ikke den store afgiftsbetingede prisforskel mellem Danmark og Tyskland for hedvin, men avance ?? er anderledes. Det mærkes, hvor avancen er lavere i Tyskland. V???

4. Omfanget af danskernes grænsehandel i udlandet

Institut for grænseregionsforskning har på forskellige tidspunkter undersøgt omfanget af danskernes grænsehandel med vin, jf. tabel IX.7.

Tabel IX.8. Udviklingen i danskernes grænsehandel med vin

Mill. liter	Landgrænsen	Andet	I alt
1991	15,0		
1996	25,5		
1999	24,8		
2000	41,9	2,8	44,7
2001	49,0	2,6	51,6

Ifølge instituttets opgørelse er den danske grænsehandel steget fra 44,7 mill. liter i 2000 til 51,6 mill. liter i 2001. Stigningen på små 7 mill. liter svarer til en stigning på 15 pct. Stigningen er udelukkende sket ved landgrænsen. Det er overraskende, at der ikke er fundet nogen stigning ved færgerne over Østersøen, idet både Calle og Scandlines har etableret bordershops i nærheden af Puttgården.

Tabel IX.8 herunder viser, at ca. 47,3 pct. af alle, der har krydset landgrænsen, har købt bordvin ifølge Institut for grænseregionsforskning. Det er en lidt mindre andel end i 2000, men større end i 1999. Der er en tendens til, at des længere væk fra de rejsende kommer, des større andel vil købe bordvin. Den samme tendens gør sig gældende for hedvin.

Ved grænseovergangene ved Østersøen er det ca. hver tredje, der køber bordvin, og ved de øvrige grænseovergange er det kun en beskednen del, der medbringer vin på rejsen tilbage.

Tabel IX.9. Andel af danske rejsende, der har købt bordvin, afhængig af rejselængde og grænseovergang

Afstand til grænsen	Bordvin			Hedvin		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001
<i>Landegrænsen</i>						
0-10 km	19,2	26,1	26,2	1,5	1,9	4,1
10-25 km	33,2	33,1		1,6	2,5	
25-50 km	39,8	42,2	47,0	2,2	2,6	3,0
50-125 km	61,7	70,6	61,9	5,9	6,2	6,0
> 125 km vest	63,6	67,7	60,9	9,8	5,7	7,3
> 125 km øst	49,0	61,0	53,0	3,2	14,0	18,0
Alle	43,5	52,3	47,3	3,9	4,8	5,7
<i>Østersøen</i>						
< 50 km		48,0	39,9		5,0	12,5
> 50 km		37,7	33,9		3,5	17,4
Alle		41,2	36,3		4,0	15,4
<i>Øresund</i>		0,0	1,5		0,0	-
<i>Kattegat</i>		0,0	4,6		2,0	3,1
<i>Skagerak</i>			4,0			10,0
<i>Fly</i>		5,0	-		0,0	-

Tabel IX.9 viser, hvor meget vin, de handlende har købt, afhængig af afstand til grænsen ifølge undersøgelsen fra Institut for grænseregionsforskning. Tabellen viser, at indbyggere, der bor inden for 25 km. fra landgrænsen i gennemsnit grænsehandler 50 liter pr. indbygger pr. år. Hertil kommer, hvad de eventuelt medbringer ved busrejser. Det er et højt tal, idet gennemsnitsforbruget af vin pr. dansker er i størrelsesordenen 30-35 liter pr. år. Oveni grænsehandlen skal lægges den vin, indbyggerne køber i Danmark, herunder den del der købes på restaurationer, hvorefter forbruget af vin pr. indbygger i det sydlige Jylland er meget stort.

Det store køb af vin skal i øvrigt ses sammen med den store mængde øl, de samme indbyggere køber, jf. kapitlet om grænsehandlen med øl. Der er således noget der tyder på, at Institut for grænseregionsforskning's undersøgelse ikke bygger på en repræsentativ stikprøve, men at en del personer med et meget stort køb af vin er overrepræsenteret i undersøgelsen. Instituttet gør selv opmærksom på, at det har været nødvendigt at ændre på dataindsamlingsmetoden ved landgrænsen efter Danmarks

indtræden i Schengen-samarbejdet, og at den ændrede indsamlingsmetode kan have givet en overvægt af større indkøb i stikprøven.

Skatteministeriet har været i kontakt med personer i branchen og har ikke andetsteds kunnet få bekræftet, at der skulle være tale om en stigning i grænsehandel. Nogle kilder taler om et mindre fald i størrelsesordenen 10 pct., andre taler om en nogenlunde uændret grænsehandel fra 2000 til 2001.

Tabel IX.10. Vinkøb betinget af afstand til landgrænsen (kun biler)

Afstand til grænsen	Antal indbyggere	Indkøbsprocent	Antal indkøbere	Gnsn. køb pr. indkøber	Gnsn. køb pr. indbygger	Total på
	(tusind)		(tusind)	(liter)	(liter)	(1.000 liter)
0-25	89	26,2	501	9	50	4.413
25-50	108	47,2	405	8	29	3.102
50-125	585	61,9	1.372	14	33	19.155
125+ vest	2.142	60,9	801	20	7	15.952
125+ øst	2.371	52,9	146	24	1	3.533
I alt	5.295	47,3	3.115	14	8	44.851

5. Udlændinges grænsehandel af vin i Danmark

Ifølge Institut for grænseregionsforskning har udlændinge, hovedsageligt svenskere, i 2001 købt 17 mill. liter bordvin i Danmark. Det er i forhold til 2000 en stigning på 6 mill. liter. En del af stigningen i svenskernes vinkøb må formodes at skyldes åbningen af Øresundsbron den 1. juli 2000. Således er salget af vin til svenskere over Øresund næsten fordoblet, delvis på bekostning af salget til svenskere, der rejser over Kattegat.

Tabel IX.11. Udlændinges køb af vin i Danmark (mill. liter)

	2000	2001
Svenskere over Øresund	7,5	14
Svenskere over Kattegat mv.	3,3	2
Nordmænd over Skagerrak	-	1
I alt	10,8	17

Skatteministeriet har været i kontakt med repræsentanter fra branchen i Danmark, der ikke har kunnet bekræfte, at der har været en stigning i salget til svenskere, men derimod et fald i størrelsesordenen gennemsnitligt 30 pct.

6. Sammenfattende overvejelser om omfanget med grænsehandel

I *Rapport om grænsehandel 2000* skønnede Skatteministeriet, at grænsehandlen i 2000 var på ca. 25 mill. liter. Samtidig blev det skønnet, at svenskere købte ca. 10 mill. liter vin i Danmark. Sammenholdt med oplysningerne om det afgiftspligtige indenlandske salg af vin i tabel IX.1. kan sammenhængen mellem danskeres indenlandske og udenlandske køb af vin sammenfattes således:

Tabel IX.12. Danskeres og udlændinges køb af vin i 2000

Mill. liter	Vin købt af danskere	Vin købt af udlændinge	I alt
Vin solgt i Danmark	154	10	164
Vin solgt i udlandet	25		-
I alt	179	-	-

Dvs. at hver 7. flaske vin, der blev forbrugt af danskerne, var købt i udlandet.

Det er vanskeligt at skønne over udviklingen fra 2000 til 2001. Analyserne i de foregående afsnit giver ikke noget entydigt bud på udviklingen i grænsehandlen:

- Salget af vin i Danmark er steget med 3 mill. liter fra 2000 til 2001. Det er en stigning på små 2 pct., hvilket ligger lidt under stigningstakten den sidste halve snes år.
- Salget til svenskere er forøget med netop 6 mill. liter, ifølge Institut for grænseregionsforskning. I det omfang det er korrekt, er det indenlandske salg til danskere således faldet fra 2000 til 2001 med ca. 3 mill. liter.
- Folk i branchen, Skatteministeriet har været i kontakt med, vurderer, at salget til svenskere er faldet meget, formentlig pga. at værdien af den svenske krone er faldet.
- Institut for grænseregionsforskning har opgjort en stigning i danskernes grænsehandel med vin fra 44,7 mill. liter i 2000 til 51,6 mill. liter i 2001, altså en stigning på ca. 7 mill. liter. Det er overraskende, at hele stigningen er sket ved landgrænsen, mens grænsehandlen over Østersøen stort set er uændret.
- Der har været en stigning i antallet af rejsende fra 2000 til 2001, men en mindre andel af de rejsende har købt vin end i 2000.
- Der er sket en stigning i grænsehandlen med især spiritus. Effekten på vinsalget heraf kan være dobbelttydig.
- Skatteministeriet har været i kontakt med folk i branchen, der har givet divergerende meldinger om udviklingen i grænsehandlen. Nogle taler om et mindre fald, i størrelsesordenen 10 pct., andre taler om en uændret grænsehandel.

Det er på baggrund af de nævnte oplysninger vanskeligt at skønne over udviklingen i grænsehandlen. Institut for grænseregionsforskning's undersøgelse tyder på en stigning, mens de øvrige indikatorer tyder på et fald eller en uændret grænsehandel i 2000 i forhold til 2001. Tages i betragtning, at Institut for grænseregionsforskning's undersøgelse er mere usikker end tidligere med en tendens til overvægt af store indkøb, vurderer Skatteministeriet, at niveauet for danskernes grænsehandel i 2000 på ca 25 mill. liter ikke har ændret sig nævneværdigt i 2001. Muligvis er der tale om et mindre fald.

Hvad angår den svenske grænsehandel i Danmark, er oplysningerne tilsvarende divergerende. Institut for grænseregionsforskning's undersøgelse indikerer en stigning, mens branchefolk taler om et fald. Uden instituttets undersøgelse ville Skatteministeriet have skønnet et fald i svenskernes grænsehandel, men tages instituttets undersøgelse i betragtning skønnes svenskernes grænsehandel i Danmark at være nogenlunde uændret.

Uændret dansk grænsehandel i udlandet og uændret svensk grænsehandel i Danmark betyder, at stigningen i det afgiftspligtige salg i Danmark på 3 mill. liter svarer til en tilsvarende stigning i danskernes forbrug af vin. Det svarer til en stigning på små 2 pct. En stigning i danskernes vinforbrug fra 2000 til 2001 stemmer overens med den trendmæssige udvikling, der har været de sidste år, om end stigningen er lidt mindre end stigningstakten de foregående år.

Tabel IX.12 sammenfatter vurderingen af danskere og udlændinges køb af vin i 2001.

Tabel IX.13. Danskeres og udlændinges køb af vin i 2001

Mill. liter	Vin købt af danskere	Vin købt af udlændinge	I alt
Vin solgt i Danmark	157	10	167
Vin solgt i udlandet	25		-
I alt	182	-	-

7. Virkningerne af en afgiftsnedsættelse på vin

Under en række forudsætninger kan virkningerne af en afgiftsnedsættelse på vin belyses. Forudsætningerne er:

1.	Samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med alkoholforbrug	160 kr./liter ekskl. moms 200 kr./liter inkl. moms
2.	Grænsehandlen afhænger lineært af besparelsen	
3.	Danskeres besparelse ved køb i Tyskland	15 kr./flaske
4.	Svenskeres besparelse ved køb i Danmark	13 kr./flaske
5.	Danskeres køb af vin i Danmark	157 mill. liter
6.	Danskeres køb af vin i Tyskland	25 mill. liter
7.	Svenskeres køb af vin i Danmark	10 mill. liter
8.	Priselasticitet for vin (konstant). Forbruget er følsomt overfor såvel dansk som udenlandsk pris	-0,25
9.	Dansk pris	40 kr./flaske

For en nærmere diskussion af prislelsomheden samt omkostninger ved alkoholforbrug henvises til *Rapport om grænsehandel 2000*, Skatteministeriet.

Tabel IX.13 viser, at en afgiftsnedsættelse, der fører til et prisfald på 1 kr./flaske, vil føre til, at danskernes vinforbrug øges med 1,1 mill. liter. Det indenlandske salg vil øges med mere end forbruget, nemlig med 3,5 mill. liter. Stigningen i salget på 3,5 mill. liter skyldes stigning i forbruget på 1,1 mill. liter, hjemvendt grænsehandel på 1,7 mill. liter samt øget salg til svenskere på 0,8 mill. liter

En afgiftslettelse svarende til et prisfald på 1 kr. pr. flaske fører til et provenutab på rundt regnet 145 mill. kr. Provenutabet skyldes, at afgiftsindtægterne fra det øgede salg ikke opvejer det fald i afgiftsindtægter, der kommer, når afgiften sænkes på det nuværende eksisterende indenlandske salg.

Tabel IX.14. Virkningen af en afgiftsnedsættelse på forbrug og salg af vin

Afgift	Dansk pris	Dansk forbrug	Heraf i Danmark	Heraf i Tyskland	Svensk køb i Danmark	Afgiftsgrundlag	Statslig provenu	Samfundets nettoforvridning
Kr/liter	kr/flaske	mill.liter				mill. kr.		
7,05	40,00	182,0	157,0	25,0	10,0	167,0	0	0
6,52	39,50	182,5	158,4	24,2	10,4	168,8	-71	-4
5,98	39,00	183,1	159,8	23,3	10,8	170,5	-143	-7
5,45	38,50	183,7	161,2	22,5	11,2	172,3	-218	-9
4,92	38,00	184,2	162,6	21,7	11,5	174,1	-294	-9
4,38	37,50	184,8	164,0	20,8	11,9	175,9	-373	-8
3,85	37,00	185,4	165,4	20,0	12,3	177,7	-453	-5
3,32	36,50	186,0	166,9	19,2	12,7	179,5	-536	-1
2,78	36,00	186,6	168,3	18,3	13,1	181,4	-620	4
2,25	35,50	187,3	169,8	17,5	13,5	183,2	-707	11
1,72	35,00	187,9	171,2	16,7	13,8	185,1	-795	20
1,18	34,50	188,5	172,7	15,8	14,2	186,9	-886	30
0,65	34,00	189,2	174,2	15,0	14,6	188,8	-979	41
0,12	33,50	189,8	175,7	14,2	15,0	190,7	-1.074	54
0,00	33,39	190,0	176,0	14,0	15,1	191,1	-1.095	57

Virkningerne på det statslige provenu er uddybet i tabel IX.15. En afgiftslettelse for bordvin på 1,07 kr/liter vil reducere prisen på en flaske bordvin med 1 kr. Uden adfærdsændringer vil det give et provenutab på 178 mill. kr. Der vil dog ske adfærdsændringer. For det første vil danskerne købe mere vin, for det andet vil de købe en større andel af vinen i Danmark i stedet for i Tyskland, og for det tredje vil svenskere handle mere vin i Danmark. Det vil alt i alt øge provenuet fra punktafgiften på vin med 22 mill. kr., hvorved det samlede provenutab fra vinafgiften bliver 157 mill. kr.

Dette beløb skal dog korrigeres for momsindtægter fra den hjemvendte grænsehandel og svenskernes øgede køb, hvorved der samlet vil komme et provenutab på ca. 143 mill. kr. adfærdsændringer kan således finansiere ca. 20 pct. af det umiddelbare provenutab.

Tabel IX.15. Provenuvirkninger af en afgiftsnedsættelse på vin

Dansk afgift	Dansk pris	Provenu, uændret salg	Provenu, ændret salg	Ændret grænsehandel, danskere	Ændret grænsehandel, svenskere	I alt punkt-afgifter	Moms af ændret grænsehandel, danskere	Moms af ændret grænsehandel, svenskere	I alt punktafg. og moms
kr/liter	kr/flaske	mill. kr.							
7,05	40,00	0	0	0	0	0	0	0	0
6,52	39,50	-89	4	5	3	-78	4	3	-71
5,98	39,00	-178	7	10	5	-157	8	5	-143
5,45	38,50	-267	9	14	6	-238	12	8	-218
4,92	38,00	-356	11	16	8	-321	17	10	-294
4,38	37,50	-445	12	18	8	-406	21	13	-373
3,85	37,00	-534	13	19	9	-493	25	15	-453
3,32	36,50	-623	13	19	9	-582	29	17	-536
2,78	36,00	-713	12	19	9	-673	33	19	-620
2,25	35,50	-802	12	17	8	-765	37	21	-707
1,72	35,00	-891	10	14	7	-860	42	23	-795
1,18	34,50	-980	8	11	5	-956	46	24	-886
0,65	34,00	-1.069	5	6	3	-1.055	50	26	-979
0,12	33,50	-1.158	1	1	1	-1.155	54	27	-1.074
0,00	33,39	-1.177	0	0	0	-1.177	55	28	-1.095

Tabel X.15 viser de samfundsøkonomiske konsekvenser af at reducere afgiften på vin. En reduktion af afgiften på 1,07 kr. pr. liter vil alt andet lige give et prisfald på 1 kr. pr. flaske. Det vil få forbruget af vin til at stige, hvilket vurderes at koste samfundet 21 mill. kr. årligt i form af alkoholskader.

Afgiftslempelsen vil samtidig føre til mindre forvriddning for forbrugerne. For det salg, der allerede sker i Danmark, vil forvriddningstabet blive reduceret med 7 mill. kr. (beregnet som forbrugsstigningen på 1,1 mill. liter gange gennemsnittet af afgiften før og efter afgiftslettelsen, dvs. $(7,05+5,95) \cdot \frac{1}{2}$).

Dertil kommer, at grænsehandelsforvriddningen reduceres med 22 mill. kr. (beregnet som faldet i grænsehandlen på 1,7 mill. liter gange ny punktafgiftssats pr. liter plus moms af salgsprisen af en liter vin).

Endeligt vil Danmark tabe på svenskernes køb i Danmark. Ganske vist vil der blive solgt mere vin til svenskere, men samtidig vil det eksisterende salg også nyde godt af afgiftslettelsen, hvorved nettoeffekten bliver et tab på 1 mill. kr.

Samlet vil en afgiftslettelse på 1,07 kr./liter føre til en samfundsøkonomisk gevinst på 7 mill. kr.

Der vil kunne opnås en større samfundsøkonomisk gevinst ved en nedsættelse af afgiften til 5,0-5,5 kr./liter. Herved vil samfundet vinde små 10 mill. kr. Det nuværende afgiftsniveau er således i overkanten af det optimale niveau, men omvendt er de samfundsmæssige gevinster meget beskedne ved en nedsættelse.

Table IX.16. Samfundsøkonomiske virkninger af en afgiftsreduktion

Dansk afgift	Dansk pris	Alkohol-skader	Forbrugs-forvriddning	Grænse-handels-forvriddning, danskere	Grænse-handels-forvriddning, svenske	I alt forvriddning
Kr/liter	kr/flaske	mill. kr.				
7,05	40,00	0	0	0	0	0
6,52	39,50	11	-4	-11	0	-4
5,98	39,00	21	-7	-22	1	-7
5,45	38,50	32	-10	-32	2	-9
4,92	38,00	43	-13	-42	4	-9
4,38	37,50	54	-16	-52	6	-8
3,85	37,00	66	-19	-61	8	-5
3,32	36,50	77	-21	-69	12	-1
2,78	36,00	89	-23	-77	15	4
2,25	35,50	101	-24	-85	19	11
1,72	35,00	113	-25	-92	24	20
1,18	34,50	125	-26	-99	29	30
0,65	34,00	138	-27	-105	35	41
0,12	33,50	151	-27	-111	41	54
0,00	33,39	153	-27	-112	43	57

I overvejelserne om behovet for en afgiftsreduktion på vin bør følgende tages i betragtning:

Den danske grænsehandel af vin i Tyskland vurderes ikke at være steget fra 2000 til 2001. Der er nogen usikkerhed på dette skøn. Flere kilder indikerer et fald i grænsehandlen, mens en enkelt viser en stigning.

Afgiften er i overkanten samfundsøkonomisk. Der er dog kun meget beskedne gevinster ved en nedsættelse, i størrelsesordenen 10 mill. kr., hvilket yderligere skal ses i lyset af, at der er usikkerhed på beregningerne.

En afgiftslempelse, der fører til den nævnte beskedne samfundsøkonomiske gevinst medføre et provenutab i størrelsesordenen 250-300 mill. kr.

På den baggrund vurderes det, at der ikke umiddelbart er behov for en reduktion af afgiften på vin før de større grænsehandelsproblemer vedrørende fx spiritus er løst. Skattestoppet vil gradvist sikre et mere hensigtsmæssigt niveau.

Kapitel X. Benzinafgift

1. Indledning

I *Rapport om grænsehandel 2000* er der nærmere redegjort for benzingrænsehandlens særlige karakter, økonomitankninger, grænsehandelstankninger og den historiske udvikling i incitamentet til grænsehandel med benzin mv. Der er også gennemført beregninger over de samfundsøkonomiske virkninger af at ændre benzinafgiften, når der tages hensyn til såvel eksterne omkostninger forbundet eller korreleret med benzinforbrug og grænsehandlen med benzin.

Undersøgelserne blev sammenfattet med, at den danske benzinafgift inklusive moms i 2000 var lidt højere end den tyske afgift, men at afgiftsforskellen ville blive elimineret fra 1. januar 2001, hvor den tyske afgift steg mere end den danske afgift. I 2000 var den danske afgift lavere end afgiften i Norge og Sverige.

De danske avancer for benzin var dog ca. 30/40 øre/liter højere end de tyske avancer.

Selv om grænsehandlen med benzin i 2000 var væsentlig mindre end i starten af 1990'erne, blev det fremhævet at selv mindre ændringer i afgiften kunne give store skift i grænsehandlen. Da afgiften udgør en stor del af prisen på benzin ville virkningen på samfundsøkonomien af mindre benzinafgiftsændringer være stor og samfundsøkonomien ville vinde betydeligt, hvis grænsehandlen med benzin i tysk favør blev elimineret.

På grund af avanceforskellene forudsatte dette, at den danske afgift blev mindre end den tyske, samt at avanceforskellen blev reduceret i det mindste for de grænsenære stationer.

Uden ny lovgivning ville den danske afgift pr. 1. januar 2002 automatisk blive mindre end den tyske afgift.

Rapportens anbefaling vedrørende benzin var:

"Prisforskellen mellem benzin i forhold til Tyskland bør elimineres. Danmark bør ikke følge den tyske forhøjelse den 1. januar 2001 og 2002 på 2 x 27 øre/liter, men alene forhøje afgifterne som vedtaget i pinsepakken med 15 + 13 øre/liter. Herved vil den danske afgift i 2002 blive 10-15 øre/liter under den tyske, når man tager hensyn til moms. Hvis de danske selskaber vil reducere avancerne med et tilsvarende beløb i det mindste for de grænsenære stationer, kan opnås prismæssig balance."

I denne *Rapport om grænsehandel 2001* vil udviklingen siden 2000 blive belyst. For nærmere oplysninger om metoder etc. henvises til uddybende forklaringer i *Rapport om grænsehandel 2000*.

2. Udviklingen i pris og afgift på benzin i Danmark

I Danmark blev benzinafgiften forhøjet i pinsepakken over årene 1998 til 2002.

Satsen for blyfri benzin med under 1 pct. benzen fra stationer med dampretur, der er den helt dominerende kvalitet, har udviklet sig som følge i de seneste år:

Tabel X.1. Udviklingen i dansk afgift på blyfri benzin 1998–2002

År	Blyfri benzin fra stationer uden dampretur	Blyfri benzin fra stationer med dampretur	Rabat for benzin med under 1 pct. benzen	Netto for blyfri benzin med under 1 pct. benzen fra stationer med dampretur
1998	337	334	4	330
1999	377	374	4	370
2000	387	384	2	382
2001	397	394	0	394
2002	407	404	0	404

Afgiften steg 50 øre/liter inklusiv moms 1. januar 1999 og er herefter januar 2000, 2001 og 2002 steget med 15,15 og 12,5 øre/liter.

For servicestationer, der er indrettet og drives efter skærpede regler udstedt af Miljøstyrelsen (lækfattige), reduceres afgiften med 3 øre/liter fra 1. januar 2001. Der er endnu forholdsvis få sådanne stationer. Afgiftsreduktionen svarer for de største stationer til meromkostningerne ved at fremrykke ombygningen til lækfattige stationer. Efter oliebranchens overslag er meromkostningerne ved lækfattige stationer væsentlig over 3 øre/liter i gennemsnit. For blyholdig benzin, der stort set ikke længere anvendes, er afgiften 65 øre/liter højere end for blyfri benzin.

Udover disse afgifter til staten opkræves en parafiskal afgift, hvor provenuet går til en miljøpulje, der betaler for oprensning af olieforurenede servicestationer. Tillægget udgør 4 øre/liter til og med oktober 2001 og 5 øre/liter derefter.

I følgende tabel X.2 er vist priselementerne for benzin medio og ultimo 2000, primo, medio og ultimo 2001 og primo 2002.

Tabel X.2. Preiselementer for 95 oktan blyfri benzin med under 1 pct. benzen fra stationer med dampretur

Øre/liter	Priselementer for 95 oktan blyfri benzin med under 1 pct. benzen fra stationer med dampretur					
	medio 2000	ultimo 2000	primo 2001	medio 2001	ultimo 2001	primo 2002
Listepris	894	770,0	782,0	816,0	767,0	781,0
Moms heraf	178,8	154,0	156,4	163,2	153,4	156,2
Pris uden moms	715,2	616	625,6	652,8	613,6	624,8
Punktafgift	382	382	394	394	394	404
Miljøpulje	4	4	4	4	5	5
Pris uden afgift	329,2	230	227,6	254,8	214,6	215,8
Heraf variable omkostninger	230-255	130-155	130-155	155-180	115-140	115-140
Heraf faste omkostninger og nettooverskud	75-100	75-100	75-100	75-100	75-100	75-100

Det ses af tabel X.2, at prisen i 2001 og 2002 er lavere end medio 2000. Fra 2000 til 2001 steg afgiften på benzin med 15 øre/liter inklusive moms og fra 2001 til 2002 med yderligere ca. 14 øre/liter. Grunden til, at priserne alligevel er faldet, er således et væsentligt fald i priserne uden afgift. Faldet i priserne uden afgift skyldes lavere internationale priser.

Prisen for benzin har udviklet sig som følge:

Tabel X.3. Udviklingen i listepriisen for blyfri benzin i Danmark

Øre/liter	Listepris for 95 oktan blyfri benzin
1. august 1985	652
1. august 1990	550
1. august 1995	585
1. januar 1998	661
1. januar 1999	660
1. april 1999	701
1. juli 1999	712
1. oktober 1999	759
1. januar 2000	786
1. april 2000	832
1. juli 2000	877
1. oktober 2000	846
1. januar 2001	782
1. februar 2001	827
1. marts 2001	825
1. april 2001	840
1. maj 2001	890
1. juni 2001	874
1. juli 2001	816
1. august 2001	817
1. september 2001	835
1. oktober 2001	796
1. november 2001	772
1. december 2001	764
1. januar 2002	781

Det ses af tabel IX.3, at den absolutte pris for benzin var stabil omkring 650 øre/liter fra midten af 1980'erne til begyndelsen af 1999. Efter afgiftsnedsettelse i begyndelsen af 1990'erne var prisen dog da nede omkring 550 øre/liter. Afgiftsstigninger og i sær stigninger i de internationale priser førte herefter til en kraftig stigning i prisen til 2000, hvor prisen var vel over 8 kr./liter. Efter et midlertidigt dyk omkring årskiftet 2000/2001 steg priserne til ca. 9 kr./liter i foråret 2001, men fra sommeren 2001 har der været et klart fald i priserne på ca. 1 kr./liter, der har mere end opvejet afgiftsstigningen 1. januar 2002.

3. Udviklingen i priser og afgifter i udlandet

I praksis er det alene pris- og afgiftsforholdene i Norge, Sverige og især Tyskland, der har betydning for udviklingen i grænsehandlen.

Den socialdemokratisk/grønne regering i Tyskland vedtog i 1999 en økologisk skattereform, hvor afgiften på blandt andet benzin blev sat op 1999-2003.

I 1998 var afgiften 98 pf./liter blyfri benzin. Afgiften er steget med 6 pf./liter liter hvert af årene 1999-2003. Med tysk moms svarer de tyske afgiftsstigninger til henvend 27 øre/gang.

I følgende oversigt er vist udviklingen i den tyske afgift:

Tabel X.4. Udviklingen i den tyske afgift

1998	98 pf./liter
1999	104 pf./liter
2000	110 pf./liter
2001	116 pf./liter
2002	(122) pf./liter, 0,6238 EUR/liter* - 0,6391 EUR/liter**
2003	(128)pf./liter 0,6545 EUR/liter*** - 0,6698 EUR/liter****

*højst 50 ppm S, ** over 50 ppm S, *** højst 10 ppm S, ****over 10 ppm S

Fra 1998 til 2003 stiger den tyske afgift således med 30 pf./liter eller i alt med ca. 133 øre/liter inklusiv tysk moms.

Udover den egentlige afgift opkræves I Tyskland en beredskabslagerafgift på 8,9 DM pr. ton svarende til ca. 2,5 øre/liter. Den tyske moms udgør 16 pct.

I Sverige, der også har en moms på 25 pct., var afgiften i 2000 på 4,47 Skr/liter, mens afgiften i 2001 var 4,50 Skr./liter. Da værdien af den svenske krone imidlertid er blevet lavere i forhold til den danske krone i 2001, er den svenske afgift reelt sænket i forhold til den danske afgift. I gennemsnit er den svenske afgift blevet reduceret med ca. 40 øre/liter uden moms fra 2000 til 2001.

I følgende tabel X.5. er vist priselementerne for benzin i begyndelsen af august 2001i Danmark, Tyskland og Sverige.

Tabel X.5. Priselementer for 95 oktan blyfri benzin i Danmark, Sverige og Tyskland i begyndelsen af august 2001

	Priselementer i Danmark	Priselementer i Tyskland	Priselementer i Sverige	Merpris i Danmark i forhold til Tyskland.	Merpris i Danmark i forhold til Sverige
	Øre/liter				
Listepris	817	780,4	758,5	37,4	59,5
Heraf moms	163,4	107,6	151,7	55,8	11,7
Pris uden moms	653,6	672,8	606,8	-19,2	46,8
Punktafgift	394,0	445,5	363,4	-51,5	30,6
Miljøpulje og lign	4,0	2,6	0	1,4	4
Pris uden afgift	255,6	224,7	243,4	30,9	12,2

I begyndelsen af august 2001 var den danske benzinpris ca. 35 øre/liter højere end den tyske og ca. 60 øre/liter højere end den svenske.

Det ses af tabel X.5, at den danske punktafgift er væsentlig lavere end den tyske, men at den danske moms er højere. Bruttoavanceforskellen uden moms var 31 øre i tysk favør. Hvis dansk bruttoavance blev reduceret til tysk niveau i begyndelsen af august 2001 ville prisen i Danmark falde med 38,6 øre, hvorved prisen ville have været identisk. I 2001 skyldtes eventuelle prisforskelle i forhold til Tyskland således stort set alene forskelle i avancerne. I slutningen af 2001 har de internationale priser været vigende. Da den danske moms er højere end den tyske, har det ført til, at den tyske afgift i slutningen af 2001 har været højere end den danske.

Det er lettere at sammenligne Danmark og Sverige, da momsen er ens. Punktafgifterne var i august 2001 ca. 35 øre/liter højere i Danmark end i Sverige uden moms og ca. 43 øre/liter med moms. Her til kom en avancebetiget prisforskel på 15 øre/liter i svensk favør.

Priserne på benzin ændres hyppigt i Danmark og udlandet, og pris- og avanceforskellen kan derfor variere betydeligt på kort sigt.

Det er dog ikke blot et tilfælde, at den danske avance var over den tyske i begyndelsen af august 2001. Der har gennem en lang årrække været en dansk meravance på i størrelsesordenen ca. 40 øre/liter.

Udviklingen i pris- og avanceforholdene er beskrevet i følgende tabel X.6.

Tabel X.6. Benzinpris for 95 oktan blyfri benzin i Danmark Sverige og Tyskland den 1. onsdag i måneden samt avanceforskellen

	Benzinpris Danmark	Benzinpris Sverige	Benzinpris Tyskland	Danske merbrutto avance i forhold til Tyskland	Dansk merbrutto avance i forhold til Sverige
	Øre/liter				
1999 i alt	711	700	643	41	15
<i>2000</i>					
Januar	775	773	716	42	3
Februar	785	786	719	48	4
Marts	816	826	735	59	3
April	832	829	733	73	19
Maj	835	846	722	85	10
Juni	892	873	781	80	30
Juli	877	903	784	65	-10
August	827	828	761	45	7
September	855	878	788	45	-5
Oktober	836	838	789	28	3
November	867	865	806	37	12
December	830	824	781	30	12
I alt 2000	836	839	760	53	7
<i>2001</i>					
Januar	782	750	752	28	6
Februar	827	795	759	58	8
Marts	813	797	752	53	-11
April	840	783	790	42	15
Maj	890	841	824	53	12
Juni	874	810	807	54	19
Juli	834	800	800	27	-3

August	817	758	780	31	12
September	835	762	761	62	15
Oktober	796	750	757	33	-16
November	757	681	719	35	18
December	757	684	703	49	17
2001	819	767	767	44	8
Jan 2002	787	708	709	80	19

Kilde: Vejdirektoratet.

Tabel X.6 viser listepriser. I forhold til listepriserne er det ofte muligt at opnå rabat, især i Danmark og Sverige. Hvis der kunne korrigeres for forskelle i rabatter ville prisforskellen i forhold til Tyskland blive indsnævret. Det følgende skal læses med disse forbehold.

Det ses af tabel X.6, at listeprisen for benzin i 1999 i Danmark var 11 øre/liter højere end i Sverige og 68 øre/liter højere end i Tyskland. Bruttomer-avancen i Danmark var imidlertid uden moms 15 øre/liter højere i Danmark end i Sverige og 41 øre/liter højere end i Tyskland. Såfremt den tyske avance var steget til dansk niveau ville prisforskellen ikke have været på 68 øre/liter, men alene på ca. 20 øre/liter. Hvis den danske avance var faldet til tysk niveau ville prisforskellen alene have udgjort 17 øre/liter. Merprisen på 68 øre/liter i 1999 kan således for 17-20 øre/liter forklares ved højere dansk afgift og for 48-51 øre/liter ved højere dansk avance samt moms heraf.

Mens merprisen i forhold til Tyskland var 68 øre/liter i 1999 var merprisen i 2000 på 76 øre/liter. Stigningen i merprisen på 8 øre/liter skyldtes ikke større afgiftsforskel i tysk favør, men at den danske meravance samt moms heraf i 2000 var 14-15 øre/liter højere end i 1999.

I 2001 er merprisen i Danmark i forhold til Tyskland på 52 øre/liter eller 24 øre/liter mindre end i 2000. Halvdelen af de 24 øre/liter skyldes at den tyske afgift er steget mere end den danske, og den anden halvdel at den danske meravance i 2001 er faldet i forhold til 2000.

Hele prisforskellen i 2001 på 52 øre/liter kan forklares ved forskelle i avancer. Måtte den tyske avance stige til dansk niveau, ville prisforskellen falde med 51 øre/liter, mens prisforskellen ville falde med 55 øre/liter, hvis den danske avance faldt til tysk niveau. I 2001 har den danske og tyske afgift således været tæt på identisk.

I 1999 var dansk benzin ca. 10 øre/liter dyrere end svensk benzin, når der ses på listepriser, men i 2000 var svensk benzin i gennemsnit dyrere med 3 øre/liter. I 2001 er dansk benzin i 2001 52 øre/liter dyrere end svensk. Mens dansk meravance i 1999 var henvend 20 øre/liter med moms, er meravancen i 2000 og 2001 indskrænket til alene at udgøre ca. 10 øre/liter. Den svenske afgift var således i 1999 ca. 8 øre/liter over den danske og i 2000 ca. 12 øre/liter, mens den i 2001 har været ca. 42 øre/liter under den danske afgift.

Den lavere svenske afgift skyldes den betydelige nedskrivning af den svenske krone. I 1999 var kursen på svenske kroner ca. 84,5, mens kursen i 2000 var på ca. 88,3 i gennemsnit. I 2001 var kursen i januar på ca. 84, i sommeren 2001 på ca. 80 og omkring 1. oktober 2001 på ca. 75. I slutningen af 2001 har kursen rettet sig til 78-79. For hele 2001 var kursen i gennemsnit ca. 80,5 eller ca. 9 pct. lavere end i 2000 i gennemsnit. Den svenske devaluering har reduceret den svenske afgift med moms med ca. 50 øre/liter i 2001 i forhold til 2000.

I lyset af den svenske devaluering er det bemærkelsesværdigt, at den danske meravance i forhold til Sverige er konstant. Da den svenske devaluering næppe er slået fuldt ud igennem på det svenske løn- og omkostningsniveau, kunne det forventes, at den svenske avance var faldet i forhold til den danske i 2001. Sammenlignet med udviklingen i prisen for benzin på de internationale markeder er de danske olieselskabers og servicestationers bruttoavance – altså prisen uden moms, afgift og uden udgifter til køb af benzin fra udland/raffineri – faldet fra 1-1,1 kr./liter i 1999 og 2000 til ca. 95 øre/liter i 2001. De

danske benzinselskaber har således sandsynligvis reduceret deres bruttoavance i 2001 i forhold til 2000, mens avancen sandsynligvis har været stigende i Sverige og konstant i Tyskland.

Det har været omdiskuteret, i hvilket omfang meravancen på benzin i Danmark i forhold til Tyskland har kunnet forklares ved forskelle i rabatniveau, omkostninger eller nettoavance.

En pæn del af forskellen i bruttoavancen i 2001 kan sandsynligvis forklares ved forskelle i rabatter i Danmark og Tyskland. Der er heller ikke tvivl om, at salget pr. servicestation i Danmark er væsentlig mindre end i Tyskland. Der er derfor færre liter i Danmark til at bære de betydelige faste omkostninger pr. servicestation. Mens nettoavancen i Tyskland konkurreres ned gennem lavere priser, konkurreres den tilsyneladende ned gennem større omkostninger til service i Danmark. På stationer med samme salg er nettoavancen større i Danmark end i Tyskland, hvilket medfører, at olieselskaberne i Danmark tilstræber at have flere stationer i forhold til salget end i Tyskland.

I forhold til 2000 er der sammenfattende sket en reduktion i besparelsen ved at købe benzin i Tyskland på ca. 25 øre/liter i 2001. Halvdelen på grund af afgiftstilpasning og halvdelen på grund af mindre avanceforskel. I forhold til Sverige er der derimod sket et skift i priserne i svensk favør på ca. 55 øre/liter. Det skyldes udelukkende ændringer i afgiftsforholdene, hvor den svenske devaluering har været af afgørende betydning.

Mens den svenske afgift tidligere var over den danske afgift, har Danmark nu klart en højere afgift.

I *Rapport om grænsehandel 2000* er der tabel X.18 redegjort for grænsehandelens følsomhed ved de for 1999/2000 gældende trafiktal. Resultatet af overvejelserne blev vist i 2000 rapportens tabel X.14. En tilsvarende tabel er vist i følgende tabel X.7.

Tabel X.7. Grænsehandlen med benzin som funktion af prisforskel ifølge Rapport om grænsehandel 2000

Afgiftsforskel i dansk favør	Danskeres handel netto i Tyskland	Udlændinges nettoimport fra Tyskland	Samlet grænsehandel i tysk favør	Danskeres handel i Sverige	Udlændinges nettoimport fra Sverige	Samlet grænsehandel i svensk favør
Øre/liter	Mill. liter					
150	-64	-87	-151	-21	-39	-60
125	-56	-75	-131	-17	-31	-48
100	-48	-63	-111	-14	-26	-40
75	-36	-47	-83	-11	-20	-31
50	-24	-32	-56	-7	-13	-20
25	-12	-16	-28	-4	-7	-11
0	0	0	0	0	0	0
-25	16	12	28	4	7	11
-50	32	24	56	7	13	20
-75	47	36	83	11	20	31
-100	63	48	111	14	26	40

-125	75	56	131	17	31	48
-150	87	64	151	21	39	60

På baggrund af ovenstående tabel samt oplysninger om prisforskellen kan man herefter beregne grænsehandlen i udenlandsk favør i henholdsvis 1999, 2000 og 2001. For at tage højde for de større rabatter i Danmark og Sverige er prisforskellen reduceret med 15 øre/liter i forhold til Tyskland, mens der ikke er korrigeret for rabatforskelle i forhold til Sverige.

Tabel X.8. Beregnet grænsehandel ved i 1999-2001 gældende prisforhold

År	Dansk merpris i forhold til Tyskland	Dansk merpris i forhold til Sverige	Grænsehandel i tysk favør	Grænsehandel i svensk favør	Samlet grænsehandel i udenlandsk favør
	Øre/liter		Mill.l		
1999	53	11	60	4	64
2000	61	-3	68	-1	67
2001	37	52	41	21	62

Som det ses, har udviklingen i prisforskellene trukket i hver sin retning i de senere år, således at grænsehandlen nærmest er stabil. Det skal understreges, at beregningerne er usikre, og at grænsehandlen reagerer med forsinkelse på ændringerne i prisforskellene. Især i forhold til Sverige er beregningerne usikre.

Den danske benzinafgift var før pinsepakken omkring midten af EU niveauet, mens Pinsepakkens stigninger nu placerer Danmark blandt de lande, der har den højeste benzinpris, jf. følgende tabel X.9.

Tabel X.9. Priselementer for 95 oktan blyfri benzin 1.oktonber 2001 i europæiske lande ved samme pris uden afgift som i Danmark

Land	Forbrugerpris	Moms	Punktafgift	Pris uden afgift identisk med dansk avance
	Øre/liter			
Østrig	658	110	306	243
Belgien	742	129	370	243
Tyskland	798	110	445	243
Danmark	796	159	394	243
Grækenland	550	84	223	243
Spanien	605	83	279	243
Finland	801	145	414	243

Frankrig	802	132	428	243
UK	938	143	573	243
Irland	610	106	261	243
Italien	760	127	390	243
Luxembourg	600	78	279	243
Holland	816	130	443	243
Portugal	538	78	217	243
Sverige	738	148	348	243
Norge	817	153	421	243

*. Der er set bort fra parafiskale afgifter mv.

Tabel X.9. viser hvad benzinprisen ville have været i Danmark den 1. oktober 2001, hvis Danmark havde anvendt andre landes afgiftssatser. Storbritannien har uden konkurrence den højeste afgift. Herefter følger Tyskland, Danmark, Finland, Frankrig, Holland og Norge, hvor moms og afgift udgør 550-575 øre/liter. Ved disse landes afgifter ville listepriisen ved uændret avance have været 796-817 øre/liter. Grækenland, Spanien, Irland, Luxembourg og Portugal er lavafgiftslande, mens Østrig, Belgien, Italien og Sverige er lande med middelf afgift.

Sverige var tidligere et højafgiftsland, men Sverige ligger nu klart under en række andre lande. I forhold til 2000 har de mest markante afgiftsændringer fundet sted i Tyskland og Norge, der henholdsvis har forhøjet og reduceret afgiften.

4. Udviklingen i salget af benzin

Fra 1989 til 1998 steg salget af benzin med ca. 700 mill. liter eller 35 pct. En væsentlig del af salgsændringen skyldtes skift i grænsehandlen. Salget af benzin var på 2.687 mill. liter i 1998.

Salget i 1999 var næsten lige så højt nemlig på 2.678 mill. liter. I 2000 er salget faldet med ca. 57 mill. liter til 2.621 mill. liter. På baggrund af salget i de første 11 måneder af 2001 skønnes salget yderligere at falde med ca. 21 mill. liter til ca. 2.600 mill. liter.

I følgende tabel X.10 er vist udviklingen i salget i de seneste år:

Tabel X.10. Udviklingen i salget af benzin fordelt på regioner

Mill.l	Jylland	Fyn	Sjælland og Lolland Falster	Bornholm	Hele landet
1. kvartal 99	292	51	252	4	598
2. kvartal 99	341	58	280	4	684
3. kvartal 99	357	59	283	6	705
4. kvartal 99	342	63	282	4	692
1. kvartal 00	297	51	264	4	615
2. kvartal 00	335	57	280	5	677

3. kvartal 00	340	56	276	5	678
4. kvartal 00	318	54	275	4	651
1. kvartal 01	286	49	253	3	592
2. kvartal 01	317	56	294	5	671
3. kvartal 01	315	56	285	5	662
1. halvår 99	633	109	532	8	1282
2. halvår 99	699	123	565	10	1396
1999	1332	232	1097	18	2678
1. halvår 00	632	108	544	8	1292
2. halvår 00	658	111	551	9	1329
2000	1290	219	1096	17	2621
1 halvår 01	603	105	547	8	1233

Som det ses af tabel X.10 er faldet i benzinsalget tydeligt fra og med 2. halvår 2000 især i Jylland, hvor salget falder med 41 mill. liter, mens salget falder med ca. 26 mill. liter på øerne.

I første halvår af 2001 er salget faldet med 29 mill. liter i Jylland i forhold til samme periode sidste år, mens salget på øerne alt i alt er konstant.

Salget i Danmark påvirkes af skift i grænsehandlen og ændringer i forbruget. De meget højere priser på benzin i især 2000 og hovedparten af 2001 har sandsynligvis ført til en reduktion i forbruget af benzin. Det ses også af, at der var negativ vækst i kørslen i Danmark i 2001 og væksten i 2000 var mindre end sædvanlig. De større fald i Jylland tyder alt andet lige på, at grænsehandlen i tysk favør er steget i 2000 og 2001, men kan også skyldes at trafikken udvikler sig svagere i Jylland end på Sjælland, jf. åbningen af først Storebæltsbroen og siden Øresundsbroen.

Grænsehandlen kan med usikkerhed beregnes som residualen mellem det konstaterede salg og det beregnede forbrug. Ved beregning af forbruget tages udgangspunkt i udviklingen i kørslen i km med personbiler og små varebiler. Efter korrektion for udviklingen i benzinbilernes andel af den samlede bilbestand kan beregnes et indeks for benzinbilernes kørsel. Benzinforbruget afhænger af kørslen og bilernes brændstoføkonomi. Hvis det lægges til grund, at bilbestandens brændstoføkonomi givet vægten forbedres med ca. 1,5 pct. om året, samt korrigerer for at gennemsnitsvægten af personbiler ændres, udviklingen i benzinforbruget beregnes.

I 1998 var det således beregnede benzinforbrug på 2.689 mill.liter.

Benzinforbruget i 1999 kan herefter beregnes som følge:

	Mill. liter.
Benzinforbrug 1998	2.689
Udvikling i kørslen med benzinbiler 1998-1999 3,4 pct.	+91

Forbrug ved uændret brændstoføkonomi	2.780
Øget vægt (991 kg i 2000 mod 974 kg i 1998 øger brændstofforbruget med 1,1 pct.	+31
Forbrug ved uændret brændstoføkonomi pr. kg. Bil	2.811
Forbedret brændstoføkonomi pr. kg. 1,45 pct	-41
Beregnet nettoforbrug i 1999	2.771
Samlet ændring i beregnet forbrug	+82

Salget i 1998 var på 2.687 mill. liter, mens salget i 1999 var på 2.679 mill.liter Salget faldt således med ca. 8 mill. liter Det giver en stigning i grænsehandelen i udenlandsk favør på 90 mill. liter, hvis hele forskellen kan forklares ved residual.

Hamstringer forud for afgiftsforhøjelsen 1. januar 1999 flyttede imidlertid måske 25 mill. liter fra 1999 til 1998. Korrigeret for hamstringer stiger salget fra 1998 til 1999 således med 42 mill. liter, men forbruget er steget med 82 mill. liter. Forskellen på ca. 40 mill. liter svarer til øget grænsehandel i udenlandsk favør.

Tages der udgangspunkt i det således beregnede forbrug i 1999 på 2771 mill. liter kan forbruget i 2000 beregnes således:

Forbrug 1999	2.771 mill. liter
Ændring i benzinbilkørsel – 0,4 pct.	-12 mill. liter
Øget vægt 1,5 pct. giver ca. 1 pct. ekstra forbrug	+27 mill. liter
Bedre brændstoføkonomi reducerer forbrug med 1,45 pct.	-40 mill. liter
Beregnet forbrug i 2000	2.745 mill. liter
Ændring i forbrug	-26 mill. liter

Altså et fald på 26 mill. liter i det beregnede forbrug. Salget faldt imidlertid med 58 mill. liter før korrektion for hamstring og 83 mill. liter efter korrektion. Det giver en vækst i grænsehandlen i udenlandsk favør på 32 mill. liter før korrektion for hamstring og 57 mill. liter efter korrektion for hamstring.

I 2001 kan forbrugsvæksten beregnes således:

Forbrug i 2000	2.745 mill.l
Ændring i benzinbilkørsel – 1,6 pct.	-44 mill.l
Øget vægt 1,2 pct. giver ca. 0,8 pct. ekstra forbrug	+22 mill.l
Bedre brændstoføkonomi reducerer forbrug med 1,45 pct.	-40 mill.l
Beregnet forbrug i 2001	2.683 mill.l
Ændring i forbrug	-62 mill.l

Salget for 2001 forventes med usikkerhed at falde med ca. 21 mill. liter. Herved kan det skønnes, at grænsehandlen i 2001 falder med ca. 41 mill. liter

I følgende tabel X.11 er vist beregninger over udviklingen i det beregnede forbrug etc. fra 1980.

Tabel X.11. Udvikling i det beregnede forbrug sammenholdt med udviklingen i salget fra 1980

	Samlet benzinsalg i Danmark	Beregnet forbrug i Danmark	Beregnet nettoimport (grænsehandel)	Beregnet benzin bilkørsels indeks	Vægt i gennemsnit for persønbiler
År	Mill.l	Mill.l	Mill.l	1980=100	Kg/bil
1980	1966	2100	134	100	862
1981	1846	1988	142	95,9	864
1982	1813	1936	123	94,6	866
1983	1858	1946	88	96,4	868
1984	1928	2003	75	100,5	871
1985	1978	2052	74	104,2	874
1986	1976	2115	140	108,8	877
1987	1986	2184	198	113,7	880
1988	2006	2261	255	119,2	883
1989	1979	2287	308	122,0	887
1990	2094	2295	201	123,9	890
1991	2225	2325	100	127,0	895
1992	2339	2351	12	129,9	900
1993	2406	2371	-34	132,4	906
1994	2491	2426	-65	136,3	917
1995	2518	2505	-13	141,6	930
1996	2543	2556	13	145,4	943
1997*	2616 (2606)	2633	17 (27)	150,5	957
1998*	2687 (2678)	2689	2 (12)***	154,2	974
1999*	2678 (2668)	2771	93 (103)***	159,4	991
2000*	2621 (2611)	2745	124 (134)	158,8	1006
2001**	2600 (2580)	2683	83 (93)	156,6	1018

*fra og med 1997 inkluderes også benzin til landbrugets traktorer på 10 mill l i det samlede salg. Tal i parentes således salg til andre end landbrugets traktorer. ** skøn, *** ved korrektion for hamstring måske 37 mill. liter i 1998 og 77 mill. liter i 1999.

I *Rapport om grænsehandel 2000* blev der vist tilsvarende beregninger i tabel X. 11. Beregningerne af forbruget er blevet justeret på baggrund af at oplysningerne om kørslen er blevet justeret med nye tal fra Vejdirektoratet.

Af tabellen ses, at den usikkert beregnede grænsehandel var vigende i begyndelsen af 1980'erne, men steg kraftigt efter påskepakkens afgiftsforhøjelser i 1986 til 1989, hvor grænsehandlen toppede med ca. 300 mill. liter. Efter danske afgiftsnedsettelse og tyske forhøjelser i 1990/1991 faldt grænsehandlen kraftigt til midten af 1990'erne, hvor grænsehandlen var i dansk favør. Fra 1994 og frem til og med og især i 1999 steg grænsehandlen i udenlandsk favør i takt med danske benzinafgiftsforhøjelser. Grænsehandlen i tysk favør, der blev skabt ved hurtigere danske afgiftsforhøjelser, har tilsyneladende bidt sig fast på et niveau på omkring 100 mill. liter, men er efter beregningerne faldet i 2001 til godt 80 mill. l.

Det skal ses i lyset af, at avanceforskellen steg selv om afgiftsforskellen mellem Danmark og Tyskland blev indskrænket i 2000, samt på baggrund af, at den danske benzinafgift har overhalet den svenske afgift på grund af den svenske devaluering. Det skal også bemærkes, at erfaringerne fra midten af 1980'erne viser, at grænsehandlen reagerer med en vis forsinkelse på isolerede danske afgiftsforhøjelser.

Som nævnt er beregningerne i tabel IX. 10 usikre især når der ses på et enkelt år. De store skift i grænsehandlen lader sig imidlertid fint opfange af beregningerne.

Efter de usikre beregninger er grænsehandlen 83 mill. l i 2001, hvilket er noget i overkanten af det forventede niveau ved de for 2001 gældende benzinprisforskelle. Grænsehandlen med benzin skal ses i lyset af, at der er ca. 10 mill. benziner, der kører ind i Danmark årligt og et tilsvarende antal, der kører ud. En grænsehandel på 80 mill. l betyder således, at bilerne i gennemsnit kører ind i Danmark med fx. 34 l i tanken, men kører ud af landet med ca. 26 l i tanken

De store stigninger i benzinprisen fra 1998 til 2000 niveauet på ca. 25 pct., eller ca. 175 øre/liter, har givet en god mulighed for at undersøge, hvor følsomt benzinforbruget på kort sigt er i forhold til prisændringer. Mens kørslen med benzinbil i seneste 20 år er steget trendmæssigt med ca. 2,5 pct. om året, er kørslen i benzinbil fra 1998 til 2001 alene steget med ca. 0,5 pct. pr. år. Med betydelig usikkerhed kan det således anslås, at kørslen er ca. 6 pct. mindre i 2001 end den ville have været ved konstante benzinpriser. Det svarer til en priselasticitet på ca. -0,25. Det er den prisfølsomhed Skatteministeriet har anvendt ved vurdering af de miljømæssige konsekvenser af afgiftsændringer, hvorefter en prisstigning på 12,5 øre/liter giver et fald i forbruget på ca. 10 mill. liter. Prisstigningen fra 1998 på omkring 175 øre/liter skulle således give et fald i forbruget på ca. 140 mill. liter eller på ca. 5 pct.

Foruden prisen på benzin afhænger forbruget af benzin dog også af andre forhold herunder udvidelse af vejnettet og udviklingen i den økonomiske aktivitet i øvrigt.

Der knytter sig også usikkerhed til udviklingen i brændstoføkonomien. Skatteministeriet har lagt til grund, at brændstoføkonomien givet vægten stiger med 1,45 pct. pr. år, i alle årene 1980-2001, samt at en vægtstigning med 5 pct. forringer brændstoføkonomien med ca. 3,3 pct.

I de senere år er brændstoføkonomien for nye personbiler steget mere end 1,45 pct. årligt givet vægten. Fra 1. halvår 1998 til 1. halvår 2001 er nye benzineres brændstofforbrug pr. km således faldet med 5 pct., samtidig med, at vægten er steget med 4,3 pct. Det svarer til en vækst i produktiviteten givet vægten på ca. 2,5 pct. årligt for nye biler.

Hvis det forudsattes, at produktivitetsvæksten havde været 1,45 pct. hvert år til og med 1994, men 2,5 pct. fra 1995, benzinforbruget bliver i 2001 overvurderet med 1,6 pct. i forhold til, beregningen ved en konstant produktivitetsfremgang i alle årene. Det svarer til ca. 40 mill. liter.

Mens produktivitetsfremgangen har været større i de senere år end i gennemsnit, var produktivitetsfremgangen i begyndelsen af 1990'erne tilsyneladende mindre. Det hang sammen med introduktion af katalysatorerne. Igennem anden halvdel af 1970 og 1980'erne var der derimod fremgang i bilernes brændstoføkonomi.

Der er ikke videre gode holdepunkter for, hvordan gennemsnitsbrændstoføkonomien har udviklet sig fra år til år for hele bilbestanden. Skulle forudsætningen om konstant produktivitetsfremgang afviges, vil det

trække i retning af at forbruget i første halvdel af 1990'erne udviklede sig lidt kraftigere end antaget, mens forbruget i sidste halvdel af 1990'erne har udviklet sig langsommere end antaget. Set over en 5 års periode kan den faktiske, men ukendte, produktivitsfremgang i forhold til den forudsatte således måske sløre den beregnede udvikling i grænsehandlen med op mod 40-50 mill. liter. Ændringen fra år til år i den beregnede grænsehandel kan alene sløres med en usikkerhed på + - 10 mill. liter på grund af anden udvikling i produktiviteten end forudsat. Det skyldes, at det tager lang tid at udskifte bilbestanden, og brændstoføkonomien udvikler sig i gennemsnit derfor trægt, selvom der sker store ændringer i produktiviteten fra årgang til årgang.

5. Sammenfatning grænsehandel benzin

I *Rapport om grænsehandel 2000* blev der i kapitel X redegjort for grænsehandlen med benzin fra 1980 til 1999 samt de samfundsøkonomiske konsekvenser af, at ændre på benzinafgiften.

Der er ikke kommet nye oplysninger, der ændrer på 2000 rapportens beskrivelser og analyser bortset fra udviklingen i de seneste år.

I 2000 rapporten blev det vurderet, at forhøjelsen af den danske benzinafgift 1. januar 1999 med 50 øre/liter fik grænsehandlen med benzin i udlandet til at stige med ca. 50 mill. liter, selv om den danske forhøjelse kort efter blev fulgt af en tysk forhøjelse på 27 øre/liter. Grænsehandlen i 1999 blev vurderet til at udgøre ca. 80 mill. liter i udenlandsk favør.

På grund af at afgiftsforskellen mellem Tyskland og Danmark blev indsnævret i 2000, og den svenske benzinpris var over den danske, blev det skønnet at grænsehandlen med benzin ville falde til 45 mill. liter i 2000 og yderligere ville falde i 2001 som følge af yderligere indskrænkning i den afgiftsbetingede prisforskel i forhold til Tyskland.

Dette overslag må nu ændres. De nye oplysninger tyder på, at stigningen i grænsehandlen i udenlandsk favør fra 1998 til 1999 var noget større end 50 mill. liter og at grænsehandelsniveauet i 1999 har været på omkring 100 mill. liter. Det forventede fald for 2000 indtraf ikke. Godt nok blev afgiftsforskellen i forhold til Tyskland indsnævret, men samtidig steg forskellen i bruttoavance i tysk favør mere. Prisforskellen i tysk favør steg derfor fra 1999 til 2000. Grænsehandlen i udenlandsk favør kan således meget vel være steget i 2000 til 125 mill. liter.

I 2001 er den afgiftsbetingede prisforskel i forhold til Tyskland blevet elimineret og samtidig er der sket et fald i avanceforskellen. Til gengæld har den svenske devaluering medført, at der er opstået et incitament til at købe i Sverige i stedet for i Danmark. Netto er grænsehandlen med benzin derfor sandsynligvis faldet til ca. 85 mill. liter.

Det skal understreges, at der hersker betydelig usikkerhed om opgørelsen af grænsehandlen med benzin.

I 2000 rapporten blev der foretaget beregninger af de samfundsøkonomiske konsekvenser af at ændre på benzinafgiften.

Selv et højt overslag af de eksterne omkostning ved benzinforsbrug og den hermed korrelerede kørsel på 12 kr./liter blev indregnet, blev det beregnet, at en forhøjelse af afgiften med 20 øre/liter ville give et samfundsøkonomisk tab på ca. 200 mill. kr. netto i faktorpriser. Selv hvis der sås bort fra alle andre afgifter på biler, og forskellen mellem de eksterne omkostninger og benzinafgiften var på ca. 8 kr./liter, ville samfundet ikke vinde ved en benzinafgiftsforhøjelse på grund af virkningerne på grænsehandlen.

Det blev derfor anbefalet, at den danske benzinafgift udover de ved pinsepakken aftalte stigninger i 2001 og 2002 ikke blev forhøjet, også selv om den danske afgift herved blev overhalet af den tyske afgift.

Det blev konkluderet, at det kunne være optimalt at fastsætte benzinafgiften således, at prisen bliver identisk mellem Danmark og Tyskland, hvilket forudsætter at afgiftsforskellen i dansk favør, der i 2002 er på 15-20 øre/liter, udvides yderligere. Det vil ske gennem en isoleret tyske forhøjelse af benzinafgiften med 27 øre/liter pr. 1. januar 2003.

De nye oplysninger siden *Rapport om grænsehandel 2000* underbygger anbefalingen af, at benzinafgiften ikke sættes op, jf. at den svenske afgift gennem den faldet i kursen på svenske kroner er blevet reduceret målt i dansk valuta.

Også i en situation uden skattestop ville det således være hensigtsmæssigt, at Danmark også i 2003 undlader at følge den tyske afgiftsforhøjelse.

Kapitel XI. Dieselafgift

1. Udviklingen i afgiftssatsen for dieselolie

Dieselolie er en grænsehandelsvare ud fra den definition af grænsehandlen, der lægges til grund i denne rapport. Efter denne definition, er grænsehandel ind- og udførsel af varer, der er belastet med en anden afgift end det lands, hvor varen forbruges. I modsætning til de almindelige grænsehandelsvarer som alkohol og tobak grænsehandles det meste dieselolie af erhverv. I Rapport om grænsehandel 2000 blev det bebudet, at dieselolmrådet ville blive nærmere undersøgt. Resultatet af disse undersøgelser foreligger med dette kapitel.

Dieselolie er pålagt forskellig afgift alt efter kvalitet og anvendelse. Dieselolie er teknisk næsten identisk med fyringsgasolie. Dieselolie er populærbetegnelsen for gasolie, der anvendes til motordrift.

For svovlfattig dieselolie med højst 0,005 pct. svovl (50 ppm S, part per million svovl) har afgiften siden 1. april 2001 udgjort 248 øre/liter plus 27 øre/liter i CO2 afgift, altså i alt 275 øre/liter. For let dieselolie med højst 0,035 pct. svovl, (350 ppm S) udgør afgiften 266 øre/liter tillagt 27 øre/liter i CO2 afgift i alt 293 øre/liter For dieselolie med et større svovlindhold udgør afgiften i alt 303 øre/liter. Langt hovedparten af salget af dieselolie med fuld afgift har siden 1. juni 1999, hvor afgiften blev differentieret, været i form af svovlfattig dieselolie. For diesel anvendt til landbrugsvirksomhed godtgøres dieselaugiften og 10 pct. af CO2 afgiften. Nettoafgiften for diesel til landbruget er således 24,3 øre/liter Landbruget anvender normalt en mere svovlholdig kvalitet.

Dieselolie er det helt dominerende drivmiddel for større køretøjer og motorredskaber. Til brug for personbiler og varebiler konkurrerer dieselmotorer med benzinmotorer. Herhjemme er benzinmotorer dominerende for personbiler og dieselmotorer dominerende for varebiler. Afgiften på dieselolie er noget lavere end på benzin, men afgiften er højere end på fyringsgasolie. I 2002 vil benzinaugiften udgøre ca. 124 kr./GJ, mens afgiften for svovlfattig dieselolie udgør ca. 77 kr./GJ. Afgiften for fyringsgasolie vil udgøre ca. 59 kr./GJ. I udlandet er benzinaugiften også typisk noget højere end dieselaugiften, mens afgiftsspændet mellem fyringsgasolie og dieselolie oftest er væsentlig større end i Danmark.

Afgiftsforskellen for benzin og dieselolie søges udlignet gennem et tillæg til den periodiske vægtafgift eller grønne ejeravgift for de lettere køretøjstyper, den såkaldte udligningsavgift.

Hovedårsagen til, at dieselolie i Danmark er pålagt mindre afgift end benzin, er grænsehandel. Også i udlandet er dieselolie typisk pålagt mindre afgift end benzin. Grunden til, at landene er mere tilbageholdende med at lægge afgift på dieselolie end på benzin, er sandsynligvis, at dieselaugiften i videre udstrækning betales af erhvervene end benzinaugiften, der fortrinsvis betales af husholdningerne.

Det er sandsynligvis, fordi dieselaugiften hovedsagelig betragtes som en afgift på transport og ikke en afgift på energiforbrug, at afgiften på dieselolie oftest er væsentligt højere end afgiften på det teknisk næsten identiske produkt fyringsgasolie i næsten alle lande.

I tabel XI.1. er vist udviklingen i afgiftssatsen for dieselolie i Danmark.

Tabel XI.1. Udviklingen i afgiftssatsen for dieselolie i Danmark

	Almindelig dieselolie		Let dieselolie		Svovlfattig dieselolie	
Primo	Øre/l					
	Husholdninger	Erhverv	Husholdninger	Erhverv	Husholdninger	Erhverv
1975	0		0		0	
1980*	30	0	30	0	30	0
1985*	36	0	36	0	36	0

1986*	48	0	48	0	48	0
1987*	185	0	185	0	185	0
1988*	176	0	176	0	176	0
1989*	176	0	176	0	176	0
1990*	176	0	176	0	176	0
1991*	176	0	176	0	176	0
1992*	176	110	176	110	176	110
1993	204		194		194	
1994	204		194		194	
1995	227		217		217	
1996	229		219		219	
1997	239		229		229	
1998	239		229		229	
1999**	262		252		234	
2000	285		275		257	
2001	285		275		257	
1.4.2001	303		293		275	
2002	303		293		275	

*Afgiften for momsregistrerede erhverv var indtil 1. januar 1993 lavere end for husholdninger mv. Satsen før / er for husholdninger og satsen efter / er for erhverv.

** Fra 1. juni 1999.

De anførte satser gælder for dieselolie anvendt til motordrift og omfatter foruden køretøjer også motorredskaber så som entreprenørmaskiner. Der betales imidlertid som følge af Eu-reglen ikke afgift af diesel til fly, færger og andre fartøjer. For rutebiler er afgiften nul, og der ydes et tilskud. Jernbanedrift er også begunstiget ved reducerede satser.

Dieselafgiften blev indført i 1977. I begyndelsen var satsen den samme som for fyringsgasolie. Momsregistrerede erhverv fik afgiften godtgjort i samme omfang som de fik moms af olie godtgjort, og dieselafgiften var derfor alene effektiv for personbiler og hyrevogne. Heller ikke erhverv kan få momsen på køb af olie til personbiler godtgjort. I 1986 blev afgiften kraftigt forhøjet, men var herefter stabil til 1992. I 1993 blev satsen forhøjet og adskilt fra afgiftssatsen for fyringsgasolie. Forhøjelsen skete for at kunne opfylde EU's minimumsafgift, der ved den daværende kurs på ECU svarede til 194 øre/liter

Forud herfor var der dog sket en indskrænkning i erhvervenes fulde godtgørelse af afgiften, og denne var blevet differentieret mellem normal dieselolie, der dengang indeholdt 0,2 pct. svovl (2000 ppm S), og let dieselolie, der indeholdt 0,05 pct. svovl (500 ppm). Differentieringen på 10 øre/liter bevirkede, at let dieselolie blev næsten enerådende på markedet.

Ved skattereformen, der blev vedtaget i 1993, blev afgiften på dieselolie vedtaget forhøjet med 23 øre/liter i 1995, yderligere 23 øre/liter i 1996 og 10 øre/liter i 1997 under forventning om tyske afgiftsforhøjelser på 2 gange 23 øre/liter samt tysk overgang til let dieselolie i 1997.

Den tyske forhøjelse blev dog alene på ca. 25 øre/liter fra 1. januar 1994 plus overgang til let dieselolie i 1997. Da det stod klart, blev de vedtagne afgiftsforhøjelser reduceret. Siden 1993 har målet med dieselafgiften været, at den skal være i underkanten af den tyske afgift af hensyn til grænsehandlen og vognmændenes konkurrenceevne. En afgiftsforskel i dansk favør på omkring 15 øre/liter i forhold til Tyskland blev fundet passende. Da Norge og Sverige havde eller fik væsentlig højere afgifter, var afgiftsforskellen i dansk favør væsentlig større i forhold til de nordiske naboer.

Ved pinsepakken, der blev vedtaget i sommeren 1998, blev benzinafgiften forhøjet under forventning om tilsvarende snarlige tyske forhøjelser, men da det var mere usikkert om Tyskland ville forhøje dieselafgiften, blev der ikke vedtaget sådanne forhøjelser for dieselolie.

Den nye tyske SPD-ledede regering, der kom til magten i efteråret 1998, vedtog imidlertid en omfattende grøn skattereform, der over årene 1999-2003 indebærer en væsentlig forhøjelse af den tyske dieselafgift jf. følgende tabel XI.2.

Tabel XI.2. Tyske forhøjelser for dieselolie siden 1999 jf. tysk grøn skattereform

	Akkumuleret forhøjelse			
	let dieselolie	svovlfattig dieselolie	let dieselolie	svovlfattig dieselolie
	Pf./l	Pf./l	Øre/l	Øre/l
1. apr. 1999	6	6	23	23
1. jan. 2000	12	12	46	46
1. jan. 2001	18	18	69	69
1. nov. 2001	21	18	80	69
1. jan. 2002	27	24	103	92
1. jan. 2003	33	30	126	115

Den danske afgift fulgte med op i 1999, hvor satsen blev forhøjet med 23 øre/liter den 1. juni for let dieselolie, men alene med 5 øre/liter for svovlfattig dieselolie, der samtidigt blev introduceret. Det blev skønnet nødvendigt at differentiere satsen med 18 øre/liter, selv om meromkostningerne ved fremstilling af svovlfattig olie alene var på 6-9 øre/liter. Stærk efterspørgsel efter svovlfattige kvaliteter gjorde dog, at markedsprisen uden afgift var 12,6 øre/liter højere for den svovlfattige kvalitet. Den danske afgift blev igen forhøjet med 23 øre/liter fra 1. januar 2000. Den tyske forhøjelse 1. januar 2001 med 23 øre/liter blev fulgt af en dansk forhøjelse 1. april 2001, men alene med 18 øre/liter. Ved forhøjelsen med 18 øre/liter kom Danmark på niveau med Sverige ved den i efteråret 2000 gældende kurs på svenske kroner. Af den tyske stigning fra 1. april 1999 til og med 1. januar 2001 på i alt 69 øre/liter er Danmark fulgt med for ca. 59 øre/liter, når merprisen for svovlfattig olie tælles med. Danmark er ikke fulgt med de tyske stigninger på 34 øre/liter siden 1. januar 2001.

I lyset af de kraftige stigninger i prisen på olie uden afgift siden 1999 har tendensen i øvrigt været, at andre lande har sat afgiften ned. Det gælder fx Holland, Frankrig og Norge. I Forslag til Finanslov 2002 (august 2001 version) blev der bebudet en dansk forhøjelse af dieselafgiften fra 2002, men under forudsætning af tilsvarende forhøjelser i Norge og Sverige. Da der imidlertid ikke var udsigt til at Norge, satte afgiften op, og den svenske forhøjelse med ca. 8 svenske øre/liter er langt mindre end faldet i den svenske afgift opgjort i danske kroner forårsaget af svensk devaluering, besluttede den daværende

regering imidlertid i efteråret 2001 at undlade at følge den tyske forhøjelse i denne omgang, men vente og se tiden an. Den nuværende regering har ikke planer om at ændre afgiften.

2. Udviklingen i salget af dieselolie

Da diesel og fyringsgasolie er stort set identiske produkter, er det svært at fordele salget mellem de to produkter. Opgørelsesmetoderne er blevet ændret over tiden. Der findes derfor ikke nogen ubrudt sammenhængende tidsserie for salget af dieselolie til vejtransport mv. I følgende tabel XI.3. er vist udviklingen i salget af miljødieselolie siden seneste opgørelsesmetode blev taget i brug i 1995.

Tabel XI.3. Udviklingen i salget af miljødieselolie siden 1995

Mill. liter	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Jan.	141	155	159	154	153	149	176
Feb.	153	155	164	166	163	172	167
Mar.	189	173	165	193	198	200	209**
1.kvartal	483	483	489	512	514	521	553
Apr.	148	160	177	154*	169	166	165
Maj	174	176	173	149*	191**	198	194
Jun.	171	162	171	178	176	179	182
2.kvartal	493	497	521	481	535	544	540
Jul.	140	154	157	162	161	160	167
Aug.	176	175	168	177	180	201	197
Sep.	176	175	182	191	189	193	192
3. kvartal	491	505	507	530	530	544	555
Okt.	174	177	189	189	182	192	
Nov.	178	172	176	184	193	197	
Dec	167	177	173	181	206**	175	
4.kvartal	519	527	537	554	581	565	
Året	1985	2012	2055	2076	2161	2184	2230
Året korr. hamstring	1985	2012	2055	2076	2141	2204	2230
Vækst korr. for hamstring		27	43	21	65	63	26

*Storkonflikt,

** Hamstring forud for afgiftsforhøjelse

Det skal bemærkes, at salget af miljødieselolie er mere omfattende end nettoafgiftsgrundlaget for dieselafgiften, jf. at afgiften af forbruget til fx rutebiler, der anvender miljødieselolie, godtgøres. Nettoafgiftsgrundlaget for dieselolie skønnes at være ca. 200 mill. liter /år lavere end anført i tabellen.

Det ses af tabellen, at salget af dieselolie er fortsat stigende. Væksten er på 1-3 pct. om året. Fra 1995 til 2000 er salget af dieselolie således steget med ca. 11 pct. Væksten i salget svarer ikke nødvendigvis til væksten i forbruget i Danmark på grund af mulige skift i grænsehandlen.

Der er dog næppe tvivl om, at forbruget af dieselolie i Danmark har været stigende igennem perioden. Væksten i salget af diesel er større end for benzin, især i de seneste år. Fra 1999 til 2000 steg salget af dieselolie med ca. 3 pct., mens benzinsalget faldt.

Væksten i dieselsalget skyldes først og fremmest, at den samlede kørsel er steget, samt at dieselbilernes andel heraf udgør en stigende andel. Modsat har der sandsynligvis været en større fremgang i dieselbilernes brændstoføkonomi end der har været for benzinbilerne.

I følgende tabel XI.4. er vist udviklingen i bestanden af dieselbiler primo året fra 1995 til 2001 samt udviklingen i national godstransport med lastbil.

Tabel XI.4. Udviklingen i bestanden af dieselbiler primo året fra 1995 til 2001 samt udviklingen i national godstransport med lastbil

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Vækst 1995- 2001
	1.000 stk.							Pct.
Personbiler benzin	1.534,0	1.600,0	1.659,0	1.703,0	1.734,0	1.750,0	1.748,0	14,0
Personbiler diesel	76,0	78,0	79,0	80,0	83,0	93,0	106,0	39,0
Busser benzin	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	-3,0
Busser diesel	12,0	12,0	12,2	12,1	12,1	12,0	12,1	+1,0
Varebiler benzin	95,0	97,0	97,0	96	99,0	102,0	101,0	+6,0
Varebiler diesel	180,0	189,0	196,0	202,0	210,0	222,0	235,0	+30,0
Lastbiler indtil 6 t	4,9	4,9	4,7	4,6	4,9	4,8	4,5	-8,0
Lastbiler 6-15 t	12,3	12,0	11,6	11,2	10,9	10,7	10,5	-15,0
Lastbiler over 15 t	20,1	20,7	21,2	21,8	22,2	22,5	22,4	+11,0
Sættevognstrækkere	8,7	9,4	9,6	9,9	10,5	11,2	11,5	+33,0
Mill. Km.								
National godstransport med lastbil	1345	1362	1365	1421	1495	1496	(1489)+**	11 pct. fra 95 til 2000
Danske bilers internationale godstransport*	954	876	857	790	860	891	(867)+**	

* i 1993 860 mill. km, i 1994 881 mill. km.. Tallene for 1995 og 1998 er usædvanlige, + (4 kvartal 2000 første 3 kvartaler i 2001).

Det ses af tabel XI.4., at mens antal dieseldrevne personbiler kun steg svagt til og med 1999, har der i de seneste år været en kraftig vækst. Væksten fra 1995 til 1999 var på ca. 10 pct., mens væksten fra 1999 til 2001 var på 30 pct. I alt har væksten været på 39 pct. For varebiler er der en jævn vækst på i alt 30 pct. i perioden. Antallet af lastbiler er uændret gennem perioden, men med en tendens til, at lastbilerne bliver større. Antallet af sættevognstrækkere, der ofte har en større årlig kørsel end almindelige lastbiler, er steget med 33 pct. i perioden. Tendensen til vækst i bestanden af dieslbiler er fortsat gennem 2001.

Under forudsætning af uændret dieselforbrug pr. personbil, varebil og bus samt under forudsætning af at brændstofforbruget pr. km national godstransport er uændret, svarer væksten i person- og varebilbestanden til en vækst i forbruget på godt 200 mill. liter fra 1995 til 2001, heraf godt 100 mill. liter fra 1999 til 2001, mens væksten i den nationale lastbilkørsel svarer til en vækst i forbruget på omkring 50 mill. liter. Hertil skal dog lægges, at personbilerne og varebilerne kører længere pr. bil, men fratrækkes, at bilerne har fået en bedre brændstoføkonomi.

Med betydelig usikkerhed kan det danske salg af beskattet dieselolie i 2000 på ca. 2 mia. liter fordeles således på de forskellige anvendelser, jf. følgende tabel XI.5.

Tabel XI.5. Salget af beskattet dieselolie i Danmark i 2000 fordelt på forskellige anvendelser

Anvendelse	Mill. liter	Pct.
Personbiler	275	14
Varebiler	650	33
Turistbusser	75	4
Lastbiler national transport	575	29
Entreprenørmaskiner mv.	200	10
International transport danske vognmænd	200	10
International transport udenlandske vognmænd	25	1
I alt salg i Danmark	2000	100

Af tabellen ses, at omkring halvdelen af dieselolien sælges til personbiler, busser og varebiler, ca. 30 pct. til lastbiler ved brug til national godstransport og godt 20 pct. til international transport samt entreprenørmaskiner. Af salget til international transport på i alt ca. 225 mill. liter anvendes omkring 75 mill. liter i Danmark, således at der netto eksporteres ca. 150 mill. liter diesel med dansk afgift i form af grænsehandel. Det skal bemærkes, at opgørelsen af det samlede salg af afgiftspligtig dieselolie er behæftet med usikkerhed, samt at usikkerheden er større, når salget fordeles på anvendelser. Væksten i salget fra 1995 til 2000 på ca. 250 mill. liter har som nævnt hovedsagelig været i form af øget salg til personbiler og varebiler.

Selv om der hersker betydelig usikkerhed om fordelingen af salget på anvendelser er der ikke meget, der tyder på, at grænsehandlen i dansk favør er ændret markant i perioden. Variationerne i væksten i salget jf. tabel XI.3 kan således i det store og hele forklares ved overslag over udviklingen i forbruget i Danmark. Modsat kan en ændring i grænsehandlen ikke udelukkes på grund af usikkerheden.

3. Grænsehandlen med dieselolie

Grænsehandel med dieselolie er forbrug af olie i et andet land end det, hvor afgiften af olien er betalt.

Grænsehandlen er således danske bilers forbrug i udlandet fratrukket danske bilers olie­køb i udlandet tillagt udenlandske bilers køb i Danmark fratrukket udenlandske bilers forbrug i Danmark.

Grænsehandlen med dieselolie har en anden karakter end grænsehandelen med traditionelle grænsehandelsvarer så som benzin, alkohol og tobak. Normalt forbindes grænsehandel med husholdninger, der kører til udlandet for at gøre billige indkøb. For dieselolie foretages hovedparten af grænsehandlen imidlertid af erhvervsvirksomheder og ikke af husholdningerne. Det er også erhvervsvirksomhederne, der står for hovedparten af forbruget af dieselolie. Yderligere er det sjældent, at erhvervsvirksomhederne kører til udlandet blot for at grænsehandle. Derimod gælder det, at virksomhederne benytter muligheden for at købe det billigste eller mest bekvemme sted på en tur gennem flere lande.

Grænsehandlen med dieselolie er betydelig og i dansk favør. I de senere år kan grænsehandlen i dansk favør med usikkerhed skønnes til at udgøre omkring 150- 200 mill. liter dieselolie. Grænsehandlen i dansk favør skyldes dels Danmarks geografiske placering, dels afgiftsforskelle mellem landene. I en situation, hvor

- dieselafgifterne var identiske over hele Europa,
- vognmænd fra de forskellige lande havde samme markedsandel i udenrigstrafikken mellem landene (50 pct. af eksporten sker på eksportlandets biler, og 50 pct. på importlandets), og at
- der ses bort fra transittrafik,

vil der være en tendens til, at de små lande får positiv grænsehandel. Det skyldes, at strækningerne, der tilbagelægges på en international tur, vil være større i de geografisk store lande end i de små lande, og at nationale vognmænd vil tendere mod at købe dieselolie i hjemlandet på grund af mindre besvær herved.

Da danske vognmænd til og med har en markedsandel, der er klart over 50 pct. af transport af im- og eksport til Danmark, er det ikke overraskende, at Danmark har en positiv grænsehandel med dieselolie. Danske vognmænds andel er på ca. 60 pct., men har sandsynligvis været faldende.

Grænsehandlen i dansk favør har imidlertid også været betinget af, at vognmænd har ændret tankningssted fra det mest bekvemme til det billigste på grund af pris- og afgiftsforskelle. Selv om den danske dieselafgift er i den øvre ende, når man sammenligner med udlandet, har den danske afgift længe været lavere end i de nærmeste nabolande. Det har i en vis udstrækning fået vognmændene til at ændre tankningsmønster. Selv om hovedforklaringen på den danske positive grænsehandel sandsynligvis er betinget af geografi og vognmændenes markedsandele, skal det understreges, at der ved skift i afgiftsforskellen især i forhold til nabolandene kan ske væsentlige ændringer i grænsehandelen, og at grænsehandlen ikke kun i forhold til nabolandene Tyskland, Norge og Sverige er følsom overfor afgiftsforskelle, men også i forhold til "genbolande" som Benelux, Frankrig, Schweiz, Østrig, Tjekkiet og Polen.

Grænsehandlen i dansk favør defineres som nettoeksporten af afgiftsbelagt olie. Dieselafgiften afhænger af, hvor olien sælges til forbrugerne, og ikke af hvilken nationalitet forbrugerne har.

I praksis er der tale om mængden af dieselolie i køretøjernes tanke, når de kører ud af Danmark ("eksport") fratrukket indholdet ved indkørsel ("import"). En finsk lastbil, der kører 300 km gennem Danmark på vejen til Holland, og ikke tanker her, vil fx have 500 liter i tanken, når der køres ind i Danmark, og 400 liter, når der køres ud igen. Det giver en negativ grænsehandel på 100 liter. Når lastbilen vender tilbage foretages måske en tankning i Danmark, således at bilen kører ind med 350 liter og ud med 750 liter. Det giver en positiv grænsehandel på 400 liter. På en sådan transittur er der således blevet solgt 300 liter mere diesel i Danmark end lastbilen har forbrugt i Danmark. De 300 liter er grænsehandel i dansk favør.

Indhold i tank ved indkørsel i Nordjylland	500 l
+ Tankning i Danmark på vej mod syd	0 l

-Indhold i tank ved udkørsel til Tyskland	400 l
= forbrug i Danmark	100 l
Indhold i tank ved indkørsel fra Tyskland	350 l
+ Tankning i Danmark på vej mod nord	500 l
- Indhold i tank ved udkørsel i Nordjylland	750 l
= forbrug i Danmark	100 l

Køb i Danmark – forbrug i Danmark (500 liter – 2 x 100 liter = 300 liter) = grænsehandel i dansk favør.

Indhold i tank ved udkørsel – indhold i tank ved indkørsel (400 liter + 750 liter) – (500 liter + 350 liter) = 300 liter = grænsehandel i dansk favør.

Grænsehandlen kan opgøres for:

- Lastbiler
- Busser
- Personbiler og varebiler

Det største potentiale for grænsehandel er ved international lastbiltransport.

Der foreligger ikke nogen direkte opgørelser af grænsehandlens størrelse. Grænsehandlen må derfor beregnes eller anslås ud fra forskellige usikre kilder:

- Oplysninger om hvor det kan betale sig at købe diesellole kombineret med oplysninger om, hvor mange der har mulighed for at tanke.
- Udviklingen i det samlede salg af diesellole.
- Oplysninger fra olieselskaber om fordeling af salg til danskere og udlændinge, i de tilfælde en sådan fordeling kan foretages, samt oplysninger fra danske olieselskaber om salg i udlandet på danske dieselkontokort.
- Transportstatistik.

4. Opgørelse af lastbiltrafikken til, fra og gennem Danmark ud fra transportstatistik

Der er en livlig trafik med diesellastbiler mellem Danmark og udlandet. Der foretages tællinger af lastbiler, der færges til og fra Danmark og kører over Øresundsbroen.

Ved landgrænsen foretages der tællinger af det samlede antal køretøjer. Det samlede antal køretøjspassager fordeles på de forskellige køretøjskategorier samt nationalitet (dansk, tysk, anden) ved stikprøver på udvalgte dage. Indtil 1993 blev der foretaget en totaltælling af antal lastbiler og en fuldstændig fordeling efter nationalitet. Nu foretages nationalitetsfordelingen alene ved stikprøver ved landgrænsen, mens der ikke forsøges foretaget nationalitetsopdeling af lastbiler, der færges til og fra Danmark.

Udover statistiske oplysninger om antal grænsepassager offentliggør Danmarks Statistik opgørelser over danske lastbilers internationale kørsel. Her opgøres foruden antal ture også kørte kilometer, samt hvilke lande danske lastbiler kører til. Ved at kombinere oplysningerne fra godtransportstatistikken med oplysninger om grænsepassager kan antallet af udenlandske passager beregnes som residual. Da der er usikkerhed i begge statistikker bliver usikkerheden særlig stor for residualen.

I følgende tabeXI.6 er vist udviklingen i danske lastbilers internationale transporter:

Tabel XI.6. Udviklingen i danske lastbilers internationale transporter 1993-2000

	Mill. km
1993	860,3
1994	880,7
1995	953,9
1996	875,7
1997	856,5
1998	790,2
1999	859,7
2000	891,2
+4 kvrt. 2000 og 1-3 kvrt. 2001	866,7
Gennemsnit 1993-2000	871,0
1. kvrt. 1999	195,7
2. kvrt. 1999	252,7
3. kvrt. 1999	212,4
4. kvrt. 1999	199,0
1. kvrt. 2000	235,7
2. kvrt. 2000	208,4
3. kvrt. 2000	204,7
4. kvrt. 2000	242,4
1. kvrt. 2001	189,2
2. kvrt. 2001	255,1
3. kvrt. 2001	180,0

Som det ses, har kørslen været på mellem 855 mill. km og 890 mill. km i alle årene bortset fra 1995, hvor kørslen var ca. 950 mill. km og i 1998, hvor kørslen var på ca. 790 mill. km. Der er givetvis en udvikling over tiden, men de store spring op og ned omkring 1995 og ned og op i 1998 afspejler sandsynligvis ikke helt en tilsvarende udvikling i virkeligheden. Det lave niveau i 1998 skyldtes, så vidt det kan ses af statistikken, et fald i kørslen til og fra Italien. For 2000 stiger kørslen i 1. kvartal med ca. 20 pct. i forhold til året før, mens kørslen falder tilsvarende kvartalet efter. For fjerde kvartal 2000 er der igen en vækst på 20 pct. i forhold til året før. For 2001 er kørslen i 1. kvartal ca. 46 mill. km mindre end i 1. kvartal 2000, mens kørslen i 2. kvartal 2001 er steget tilsvarende. Kørslen i 3. kvartal 2001 er 10 pct. lavere end i 3.

kvartal 2000. De store og delvist uforklarlige spring i kvartalstallene illustrerer usikkerhed i opgørelsen, og en eventuel udvikling skal fortolkes med den yderste varsomhed.

Da der ikke synes at være nogen trendmæssig udvikling, kan der tages udgangspunkt i oplysningerne fra 2000, der ligger lidt højere end gennemsnittet for de seneste 8 år. I 2000 var kørslen således ca. 890 mill. km, mens kørslen i gennemsnit var på ca. 870 mill. km. Ligesom man skal være forsigtig med at fortolke udviklingen alt for bogstavelig, skal man også være forsigtig med at tro, at niveauet er helt præcist opgjort.

I 2000 kørte danske lastbiler 837,8 mill. km. på ture til og fra Danmark herunder også tomme ture. Hertil kommer 53,2 mill. km i tredjelandskørsel (kørsel mellem to udlande) og cabotagekørsel (kørsel mellem kunder i samme udland).

I følgende tabel XI.7. er vist den samlede kørsel i mill. km og antal ture til og fra Danmark inklusive tomkørsel samt tredjelandskørsel og cabotagekørsel i 2000 fordelt på lande. For ture med læs foreligger der oplysninger om afgang- og ankomstland for ture til og fra Danmark for danske lastbiler, mens tomkørsel og tredjelandskørsel ikke er opdelt på både afrejse og ankomstland. Sådanne kørsler er skønnet. Vedrørende udenlandske lastbilers kørsel foreligger ikke anden systematisk statistik end opgørelser af det samlede antal biler, der krydser grænsen. Antal udenlandske ture er fundet ved at trække de danske ture fra totalen. Fordelingen af de udenlandske lastbilers kørsel på lande er sket på baggrund af oplysninger fra DTL om sandsynlige markedsandele, der i visse tilfælde er korrigeret for at få totalerne til at passe.

Tabel XI.7. Antal ture og kørsel til og fra Danmark foretaget af henholdsvis danske og udenlandske lastbiler fordelt på lande i 2000

Danmark til og fra	Antal ture ud og ind i Danmark, danske biler	Samlet kørsel, danske biler	Antal ture ud og ind i Danmark, udenlandske biler	Samlet kørsel, udenlandske biler	Gennemsnitstur
	1.000 stk.	Mill.km	1.000 stk	Mill.km	km
Finland	8	8,9	5	5,9	1.110
Norge	68	52,8	45	35,2	780
Sverige	239	133,1	60	33,3	560
I alt nord	315	194,8	110	74,4	620
Grækenland	0	0,7	0	0,7	2.500
Italien	49	106,4	26	57,3	2.170
Polen	7	7,7	28	30,8	1.100
Schweiz	10	12,6	8	10,3	1.260
Tjekkiet	2	2,5	5	5,8	1.250
Østrig	9	12,8	7	10,5	1.420
Andre lande	6	14,8	11	27,5	2.500
I alt syd og øst for Tyskland	83	157,5	86	142,9	1.900
Belgien	20	22,2	16	18,2	1.100

Frankrig	60	95,7	40	63,8	1.590
Holland	48	44,8	72	67,2	930
Luxemburg	1	1,3	1	0,9	850
Portugal	2	3,4	1	2,3	2.300
Spanien	16	44	11	29,3	2.750
UK og Irland	13	19,3	9	13,3	1.390
I alt vest for Tyskland	161	230,7	150	194,9	1.430
Tyskland	498	308	332	205,3	620
Alt i alt mod syd, øst og vest	742	695	568	541,9	940
Alt i alt	1.057	891	678	617,5	870

Af tabel XI.7. ses, at 47 pct. af de ture danske lastbiler foretager, og 35 pct. af danske lastbilers kørsel er til eller fra Tyskland. 30 procent af turene og 22 pct. af kørslen, går mod andre nordiske lande.

Der er således 23 pct. af turene og 43 pct. af kørslen, der går via Tyskland til andre lande, heraf 15 pct. af turene og 26 pct. af kørslen til lande vest for Tyskland og 8 pct. af turene og 17 pct. af kørslen til lande syd og øst for Tyskland.

Mens der er statistik for danske lastbiler internationale kørsel, indsamles der ikke til danske myndigheder statistiske oplysninger om udenlandske lastbilers kørsel til, fra eller gennem Danmark. Oplysningerne herom i tabel XI.7 er således overslag.

Af de udenlandske lastbiler kommer 49 pct. af turene og 33 pct. fra af kørslen fra Tyskland. Fra Norden kommer 16 pct. af turene og 12 pct. af kørslen. For lande øst og syd for Tyskland kommer 13 pct. af turene og 23 pct. af kørslen, mens 22 pct. af turene og 32 pct. af kørslen kommer fra lande vest og sydvest for Tyskland.

Herudover er der udenlandske lastbiler, der bruger Danmark som transitland. Oplysninger herom må konstrueres ud fra oplysninger om det samlede antal biler, der passerer Danmarks grænser, og grovere overslag for hvilke lande transitbilerne kører fra og til.

I følgende tabel XI.8 er vist den samlede lastbiltrafik ud og ind af Danmark fordelt på grænse og nationalitet for lastbil.

Tabel XI.8. Lastbilernes passage af danske grænser fordelt på grænseovergang og lastbilens nationalitet i 2000

1.000 stk.	Sjælland mv.	Jylland mv.	I alt
Mod nord	527*	257*	784*
- danske biler	210	105	315*
- udenlandske biler	55	55	110

- transit fra syd ej over Storebælt	162	97	259
- transit fra syd via Storebælt	100	0	100
Mod syd	339*	1.331*	1.670*
- danske biler	100	643*	743*
- udenlandske biler	77	491	568
- transit fra nord ej over bælt	162	97	259
- transit fra nord via bælt	0	100	100

Anm. Oplysninger fra færgestatistik, vejtransportstatistik eller tællinger ved landgrænsen. Resten af tabel overslag konsistent med udefra givne oplysninger.

Det ses, af tabel XI.8. at der er ca. 784.000 lastbiler, der årligt kører ud af Danmark mod Sverige og Norge. Heraf er ca. 315.000 danske lastbiler, ca. 110.000 norske og svenske lastbiler og ca. 360.000 udenlandske lastbiler, der kører gennem Danmark i transit til norden. Danske biler, der kører i transit, er inkluderet i oplysningerne om den bilaterale trafik.

Der er ca. 1.670.000 lastbiler, der kører ud af Danmark til Tyskland eller Polen. Heraf er omkring 740.000 danske lastbiler, ca. 570.000 udenlandske lastbiler og 360.000 udenlandske lastbiler i transit fra norden. De danske lastbiler har således omkring 75 pct. af de bilaterale ture til og fra Sverige og Norge, og omkring 55 pct. af de bilaterale ture til og fra sydligere lande. Godt 45 pct. af passagerne mod nord er lastbiler i transit, mens transitandelen mod syd er på godt 20 pct.

Der er bemærkelsesværdig mange lastbiler, der kører mod nord via Sjælland, i forhold til den bilaterale godstransport. Såvel åbningen af Storebæltsbroen i 1998 som Øresundsbron i 2000 har sandsynligvis fået transittrafikken over Sjælland til at stige kraftigt. Mens antal danske lastbiler over landgrænsen er steget med ca. 5 pct. fra 1990 til 2000, er den samlede lastbiltrafik steget med 32 pct. og antal udenlandske lastbiler med omkring 73 pct. Der har også været en kraftig vækst i trafikken med færge og over bro. Således er trafikken fra de østlige øer mod nord steget med 76 pct. fra 1990, mens trafikken fra de østlige øer mod syd er steget med 51 pct. fra 1990 til 2000.

Sandsynligvis skyldes en stor del af væksten en stigning i transittrafikken til Sverige og Norge efter åbning af Storebæltsbroen og Øresundsbron.

I følgende tabel XI.9 er vist udviklingen i lastbiltrafikken fra 1990 til 2000:

Tabel XI.9. Udviklingen i lastbiltrafikken mellem Danmark og udlandet 1990-2000

	1990	1992	1996	1998	2000	Vækst 1990-00
Fra østlige øer mod nord	299	287	342	436	527	76
Fra Jylland mod nord	257	244	251	287	257	0
Fra østlige øer mod syd	224	247	274	305	339	51
Fra Jylland mod syd	1.009	1.169	1.401	*	1.331	32
Heraf danske landgrænse	607	731	875	*	640	5
Heraf udlændinge landgrænse	394	429	518	*	683	73

* Der foreligger ikke opgørelser

Åbningen af broerne mellem Fyn og Sjælland og mellem Sjælland og Skåne har øget Danmarks betydning som transitland. Det ses også, at mens antal danske lastbiler over landgrænsen er på samme niveau i 2000 som i begyndelsen af 1990'erne er der sket en stigning i antal udenlandske lastbiler. En del af stigningen i antal udenlandske lastbiler er transitbiler, men der er også flere udenlandske biler i den bilaterale trafik mod syd. Danske lastbilers markedsandel har således været vigende i 1990'erne.

I følgende tabel XI.10 er den udenlandske transitkørsel gennem Danmark søgt skønnet. Det bemærkes, at hver transittur indebærer dobbelt så mange grænseoverskridelser.

Tabel XI.10. Antal udenlandske transitture og udenlandsk transitkørsel gennem Danmark i 2000

	Antal transitture	Kørsel
	1.000 stk.	Mill. km
Transit med færge til og fra Sjælland		
- nordiske biler til Tyskland	17	18,7
- nordiske biler til Vest EU	9	14,9
- nordiske biler til Syd og øst	4	7,5
- Tyske biler til Sverige	87	95,7
- Vest EU til Norden	34	58,7
- Syd og Øst til Norden	11	20,4
I alt transit over Sjælland	162	215,8
Transit landgrænse –Jylland		
- nordiske biler til Tyskland	11	13,8
-nordiske biler til vest for Tyskland	5	9,4
- nordiske biler til syd og øst	2	3,7
- Tyske biler til Sverige og Norge	52	65
- vest EU til Norden	21	39,4
- syd og øst til Norden	6	12,0
I alt transit landgrænse - Jylland	97	165,3
Transit landgrænse via sundet		
- nordiske biler til D	12	14,8
- nordiske biler til vest for D	5	9,3
- nordiske biler til syd og øst for D	3	5,6

- tyske biler til S og N	53	65,2
- Vest EU til norden	21	39,0
- syd og øst til Norden	6	11,9
I alt transit landgrænse via sundet	100	145,6
Alle former for transit		
- nordiske biler til Tyskland	40	47,2
- nordiske biler til Vest for Tyskland	16	28,8
- nordiske biler til syd og øst for Tyskland	12	21,6
- Tyske biler til Norden	192	225,9
- Vest EU biler til Norge og Sverige	76	137,0
- Syd og øst til Norge og Sverige	23	44,2
I alt	359	504,7

Det skal bemærkes, at tabellen ikke bygger på direkte opgørelse, men på usikre beregninger herunder beregninger af residualer, der er ekstra usikre.

Det ses af tabel XI.10 at udenlandske lastbiler kører godt 500 mill. km årligt på transitture, der går gennem blandt andet Danmark. Heraf står norske, svenske og finske lastbiler for ca. 100 mill. km, tyske lastbiler for ca. 225 mill.km., lastbiler fra Benelux, Spanien, og Frankrig mv. for ca. 135 mill. km og lastbiler fra Italien, Østrig og Østeuropa kører ca. 45 mill. km på transitture gennem Danmark. Det skal understreges, at opgørelsen over udenlandske lastbilers transitkørsel gennem Danmark er behæftet med betydelig usikkerhed.

5. Hvor langt kan lastbiler komme på en tankfuld

Lastbiler, der kører på lange ture til udlandet, har større brændstoftanke end lastbiler beskæftiget i lokal transport. Typisk kan tankene rumme 800-1.000 liter. Moderne lastbiler kører godt 3 km/liter, men der bruges også brændstof til køleanlæg, tomgangskørsel mv. I denne rapport er der regnet med, at der bruges 0,34 liter diesel olie pr. km, og at lastbilerne maksimalt kan bruge 850 liter pr. optankning. Det giver en rækkevidde på 2.500 km pr. optankning, men der tankes tit oftere. På en tur fra Danmark til fx Barcelona på 2 x 2.200 km kunne tankningsmønstret være, at der tankes maksimalt i Barcelona. Når lastbilen efter ca. 1.200 km gennem Frankrig har brugt ca. 400 liter og har 450 liter tilbage, tankes der ca. 400 liter i et af lavprislandene Luxembourg eller Belgien. Lastbilen kan herefter på denne tank nå fra Benelux til København og tilbage til Benelux igen – en tur på ca. 2.000 km, hvor der er brugt ca. 680 liter, men fortsat er ca. 170 liter tilbage i tanken. Der tankes herefter ca. 250 liter og med et tankindhold på ca. 400 liter, kan lastbilen netop nå til Barcelona, hvor der kan tankes 850 liter. osv. På turen på 4.400 km er der i alt brugt ca. 1.500 liter olie, hvoraf 850 liter er tanket i Spanien og 650 liter i Belgien eller Luxembourg.

Hvis den danske afgift kom ned i nærheden af den belgiske/luxembourgske/spanske afgift, ville tankningsmønstret være, at der fortsat blev tanket ca. 650- 850 l i Spanien, men 650-850 l i Danmark.

Det er således ikke kun pris- og afgiftsniveauet i nabolandene, der er afgørende for, hvor der tankes, men også i Tysklands nabolande mod øst, syd og vest.

I følgende tabel XI.11 er vist afstandene til en række europæiske byer fra København. Er afstanden under 1.250 km, kan man nå frem og tilbage på en enkelt tankfuld.

Tabel XI.11. Afstande fra København til en række europæiske byer

	Afstand fra København i km
Amsterdam	765
Basel	1.160
Berlin	385
Bruxelles	995
Calais	1.101
Køln	770
Luxembourg	958
München	1.122
Oslo	620
Prag	755
Stockholm	635
Warszawa	971
Wien	1.060
Mere end en tankfuld på turen	
Athen	2.825
Barcelona	2.175
Beograd	1.652
Lissabon	3.135
London	1.280
Milano	1.515
Paris	1.255

Som det ses af tabellen, kan man på en tankfuld nå fra Danmark ikke alene til alle byer i Tyskland og store byer i Norden, men også til bælte omkring Tyskland mod øst, syd og vest. Det er derfor ikke kun afgifterne og priserne i Norden og Tyskland, der er afgørende for grænsehandlen, men også i Tysklands nabolande. Derimod spiller det ikke den store rolle for salget af diesellole i Danmark, hvad afgiften er i fx Spanien, Portugal og Grækenland.

6. Opgørelse af potentialet for grænsehandel med dieselolie ud fra transportstatistik

Den internationale lastbiltrafik er meget betydelig. Samlet set tilbagelægger danske lastbiler ved udførsel af transportopgaver internt i Danmark ca. 1,5 mia. km om året, mens danske lastbiler på internationale ture tilbagelægger ca. 0,9 mia. km om året. De internationale ture omfatter både kørsel i Danmark og udlandet.

Udenlandske lastbiler, der kører til og fra Danmark tilbagelægger ca. 0,6 mia. km, mens udenlandske lastbiler på transitture gennem Danmark tilbagelægger ca. 0,5 mia. km.

Samlet set kører lastbiler således ca. 3,5 mia. km ved ture internt i Danmark, fra og til Danmark eller gennem Danmark, heraf ca. 2 mia. km ved udenlandske ture.

Til brug ved kørslen skal der bruges ca. 1/3 liter dieselolie pr. km. Hertil kommer et vist forbrug til drift af køleanlæg mv., således at der bruges ca. 0,34 l liter pr. km svarende til 2,95 km pr. liter. Det samlede forbrug af dieselolie ved internationale ture til, fra eller gennem Danmark er således på ca. 680 mill. liter., der fordeles således, jf. tabel XI.12.

Tabel XI.12. Forbrug af dieselolie for lastbiler på ture til, fra eller gennem Danmark i 2000

Mill. liter	I alt forbrug til, fra og gennem Danmark	Bruges på dansk vej	Bruges på udenlandsk vej	Kan ikke tankes i Danmark.
Danske vognmænd	303	36	267	35
Udenlandske vognmænd	210	23	187	25
Udenlandske transitture	172	24	148	17
I alt	685	83	602	77

Tabel XI.12 kan under en række forudsætninger anvendes som udgangspunkt ved overslag over grænsehandelspotentialet.

For det første er det muligt ud fra tabellen af beregne den sandsynlige grænsehandel i dansk favør, hvis afgifterne blev helt ens i Europa, og vognmændene har præferencer for at tanke i eget land. I dette tilfælde ville danske vognmænd tanke ca. 265 mill. liter i Danmark og bruge ca. 230 mill. liter heraf i udlandet, mens udenlandske vognmænd ville tanke måske 5 mill. liter i Danmark, men bruge 47 mill. liter ved kørsel på dansk vej. Helt uden afgiftsforskelle ville grænsehandlen i dansk favør være på ca. 190 mill. liter dieselolie årligt. Grænsehandlen i dansk favør i 1999 var på ca. 165 mill. liter og i 2001 skønnes grænsehandlen i dansk favør til ca. 135 mill. liter. Grænsehandlen i dansk favør er således forholdsvis tæt på den "naturlige" grænsehandel, betinget af Danmarks udstrækning og placering i periferien af det centrale Europa. Så længe grænsehandlen i dansk favør er i størrelsesordenen 150- 200 mill. liter, er det ikke rimeligt at anse den danske dieselafgiftspolitik som aggressiv skattekonkurrence overfor andre lande.

For det andet kan potentialet for grænsehandel i snæver forstand beregnes.

Forestillede man sig således, at det var de samme lastbiler, der kørte frem og tilbage og i transit på samme rute, og lastbilerne alene kørte på én rute, ville grænsehandlen i dansk favør højst kunne udgøre ca. 525 mill. liter, (685 mill. liter – 83 mill. liter -77 mill. liter), mens grænsehandlen i udenlandsk favør modsat højst kunne udgøre ca. 85 mill. liter.

Ved mindre stive forudsætninger er grænsehandelspotentialet i udenlandsk favør noget større. I praksis vil en del af fx de danske lastbiler, der kører ture til og fra Danmark, også blive brugt til at køre ture internt i Danmark. Hvis dieselolie er markant dyrere i Danmark end i udlandet, vil danske lastbiler på udenlandske ture forsøge at køre ud af Danmark med så lidt diesel i tanken som muligt og tanke maksimalt i udlandet før lastbilen vender tilbage til Danmark. Forskellen mellem den indførte mængde og udførte mængde kan herefter anvendes til kørsel på danske veje. Under forudsætning af en maksimal nettoimport på fx 850 liter pr. tur vil der på denne måde kunne indføres ca. 450 mill. liter eller nok til at dække ca. 80 pct. af lastbilflådens forbrug af diesel i Danmark. Det er dog urealistisk, blandt andet fordi det langt fra er alle

vognmandsforretninger, der har internationale transportere. Der skal meget store prisforskelle til, før det vil kunne betale sig for vognmænd alene med national kørsel at køre til udlandet blot for at tanke diesel.

Forudsætningen om, at det er de samme lastbiler, der hele tiden kører til og fra de forskellige lande, er ikke realistisk. I praksis vil samme lastbil blive brugt til ture til og fra flere forskellige lande. Hvis fx en dansk lastbil kan have 1.000 liter i tanken og på hver anden tur brugte 500 liter ved kørsel til og fra Tyskland og hver anden tur er til og fra Holland, og den hollandske pris er lavest, den tyske højst og den danske imellem, vil der slet ikke blive tanket i Danmark, mens man ved blot at se på trafikmønstret vil forvente et vist salg vedrørende turene til Tyskland.

Tilsvarende kan der argumenteres for, at grænsehandelspotentialer i dansk favør er væsentligt større, hvis de udenlandske biler, der tankes i Danmark, ikke kun bruger olien på ture til, fra og gennem Danmark, men også til andre ture. Hvis udenlandske lastvogne altid kørte ud af Danmark, med fuld tank og ind med næsten tom tank, og der var fx 1.000 l i forskel mellem udførslen og indførslen, ville der alt i alt kunne udføres ca. 1 mia. liter diesel i danske og udenlandske lastbiler. Hertil kommer potentialer ved at udenlandske lastbiler måtte omlægge ruterne og køre til eller gennem Danmark udelukkende for at tanke i Danmark.

I Norge blev der i 2000 og tidligere i udpræget grad ulovligt indført dieselolie i lastbilernes tanke til omladning til national transport. Det var sandsynligvis en af grundene til, at Norge valgte at sænke afgiften i 2001.

Når potentialer for grænsehandel i dansk favør således opgøres til omkring 525 mill. liter og i udenlandsk favør opgøres til ca. 85 mill. liter, skal man være opmærksom på, at det maksimale potentialer kan være større. Ved helt urealistisk store prisforskelle vil der kunne grænsehandles ca. 600 mill. liter i udenlandsk favør og hen ved 1.000 mill. liter i dansk favør.

Et er imidlertid at gøre sig overvejelser om hypotetiske eller potentielle grænsehandelstal. Et andet er at forsøge at opgøre den faktiske grænsehandel og grænsehandlen under realistiske forudsætninger om afgiftsforskelle.

7. Afgiftssatser og regler i Danmark og i udlandet

EUs medlemslandsatser kan fastsætte afgifterne på dieselolie efter eget ønske, så længe EUs minimumsafgift på omkring 1,85 kr./liter (245 Euro pr. 1.000 liter) overholdes. EU standarden for dieselolie fra før 1. januar 2000 tillod højst et indhold af svovl på 0,05 pct. (500 ppm), mens der højst må være 350 ppm svovl efter 1. januar 2000. Svovlindholdet vil skulle sænkes til 50 ppm senest i 2005, og der er overvejelser om yderligere reduktioner.

En del lande, herunder Danmark, søger mere svovlfattige kvaliteter end standarden med 350 ppm fremmet ved afgiftsdifferentieringer. Typisk fremmes salget af diesel med højst 50 ppm, men der er også lande, der søger 10 ppm S diesel fremmet.

De nationalt fastsatte afgiftssatser gælder for olie, der sælges i landet. For olie, der erhvervsmæssigt eksporteres gælder afgiftsfritagelse i eksportlandet, mens olien belægges med importlandets afgiftssats.

For olie, der medtages i køretøjernes tanke mellem EU-landene gælder imidlertid, at dette kan ske uden afgiftsmæssige konsekvenser.

Indtil 1. januar 1993 kunne EU-landene begrænse mængden af olie, der kunne tages med i køretøjernes tanke til 200 liter for lastbiler og 600 liter for busser både for køretøjer, der kom fra andre EU-lande, og for biler, der kommer fra tredjelande. Var der mere olie i tanken, kunne medlemslandet opkræve national afgift af den overskydende mængde. Visse EU-lande tillod dog, at man i transit kunne medbringe større mængder olie ubeskattet i plomberede tanke, hvis indholdet heraf ikke blev brugt i landet. Efter indførslen af det indre marked er der ikke kvantitative restriktioner for hvor store mængder dieselolie, der kan bringes med over grænserne i tankene internt i EU, men EU-landene kan fortsat anvende kvantitative restriktioner i forhold til lande uden for EU. De kvantitative restriktioner må dog ikke være forskellige mellem vognmænd af forskellig nationalitet. I praksis er den eneste lastbiltrafik direkte mellem Danmark og lande udenfor EU trafikken til og fra Norge og Polen. Da den norske afgift er højere end den danske, har det ikke været aktuelt at overveje at indføre restriktioner i forhold til Norge, men Norge praktiserer restriktioner i forhold til Danmark og andre EU-lande. I forbindelse med den norske afgiftsnedsættelse har Norge dog forhøjet de 200 liter til 600 liter. Indførslen af diesel fra lavafgiftslandet Polen er af begrænset omfang og foretages af såvel danske som polske vognmænd. Da danske vognmænd sandsynligvis har større fordel af import af billig polsk diesel i tanken end polske, og omfanget af importen i øvrigt kun vil

blive begrænset i mindre omfang, er der indtil videre ingen grund til, at Danmark skal gøre brug af mulighederne for at begrænse importen i køretøjernes tanke.

Lastbiler, der kører internationale ture har større tanke end lastbiler, der kører mindre ture. Den normale tankstørrelse for eksportlastbiler er på 800 -1.000 liter, men der er både lastbiler med mindre og større tanke. Dieselaftgiften er helt uafhængig af vognmandens nationalitet eller hvor lastvognen er indregistreret. Det afgørende er hvor der tankes. I Holland, Frankrig og Italien og måske også fra 2003 eller 2004 i Tyskland gives refusion af dieselaftgiften anvendt til lastbiler. Da der er en forøget omkostning ved at søge refusion i et udland, vil vognmændene fra de nævnte lande, hvor der gives refusion, opnå en besparelse sammenholdt med vognmænd fra andre. Ordningerne i Holland Frankrig og Italien anses principielt af EU-kommissionen for statsstøtte men Rådet har midlertidigt godkendt ordningerne. Ordningerne vil næppe bliver forlænget udover 2002.

I følgende tabel XI.13 er vist dieselaftgiftssatserne samt merpriserne i forhold til diesel med 350 ppm svovl i de europæiske lande 1. juli 2000, 1. januar 2001, 1. juli 2001 og 1. oktober 2001 for lastbiler.

Tabel XI.13. Afgiftssatser og merpris i forhold til diesel med 350 PPM svovl Afgiftssatserne er de for lastbiler gældende

Land	1.7.2000	1.1.2001	1.7.2001	1.10.2001	Dansk merafgift 1.10.2001
	Øre/l				
Finland*	241	241	240	240	+48
Sverige**	283	279	268	256	+32
Norge*	380	318	314	309	-21
Danmark	270	270	288	288	0
Tyskland	286	309	310	309	-21
Holland***	211	256	253	253	+35
Belgien	218	218	217	217	+71
Luxembourg	190	190	189	189	+99
Frankrig***	254	235	242	242	+46
Spanien	203	203	202	202	+86
Portugal	185	185	184	184	+104
Østrig	212	212	212	211	+77
Schweiz	366	374	374	384	-96
Italien	264	248	247	247	+41
UK**	591	555	595	576	-288
Irland	244	187	187	187	+101
Grækenland	183	183	182	182	+106

*50 ppm for Norge dog fra 1. juli 2001 merpris i forhold til 350 ppm ca. 13 øre/l .

** For 10 ppm, dog for UK først fra 1. juli 2001 merpris i forhold til 50 ppm ca. 10 øre/l efter usikkert overslag.

*** I Holland har der i 2000 været midlertidige varierende nedslag i afgiften på 25-65 øre/liter, der er indregnet.

Af tabel XI.13 ses, at der er betydelig spredning i afgiftssatserne mellem de forskellige lande. Det højeste niveau er i Storbritannien og Schweiz med en afgift på næsten 6 og 4 kr. liter. I Tyskland, Danmark, Norge er afgiften omkring 300 øre/liter. I Frankrig Italien, Finland og Holland er satsen på 240- 255 øre/liter, mens afgiften er omkring ca. 215 øre/liter i Belgien og Østrig. De laveste afgifter i EU findes i middelhavslandene Spanien, Grækenland og Portugal samt i Luxembourg og Irland, hvor afgifterne er 185-200 øre/liter. EU's minimumsafgift er ca. 182 øre/liter ved den aktuelle valutakurs. I de østeuropæiske lande er afgifterne oftest væsentlig lavere end i EU.

Sverige, der i mange år har været et højafgiftsland, ligger nu på det typiske europæiske niveau. Den svenske afgift er faldet fra ca. 285 øre/liter til ca. 255 øre/liter på et år som følge af nedskrivning af den svenske krone med ca. 10 pct. Den svenske devaluering har været langt kraftigere end virkningen af en forhøjelse af afgiften i Sverige med ca. 12 svenske øre/liter pr.1 januar 2001. For især Frankrig, Holland og Italien er oversigten over satserne usikker i 2000, jf. at der har været mange ændringer i afgifterne, herunder særlige midlertidige godtgørelser til vognmænd.

Mens Danmark og Tyskland tidligere lå omkring det typiske europæiske niveau omkring og i underkanten af 250 øre/liter, har de seneste års afgiftsforhøjelser bragt Danmark og Tyskland klart over det typiske niveau. Samtidig er afgifterne blevet reduceret i Italien, Irland og Norge samt i Frankrig og Holland for vognmænd.

For de lande, der ikke er med i Euro eller har bundet kursen til Euro – Sverige, Norge, Schweiz og UK – har ændringer i valutakursen ofte større betydning for afgiften opgjort i danske kroner end ændringer i afgiftssatserne i national valuta. I løbet af 2001 har den svenske afgift opgjort i danske kroner således været mellem 291 øre pr.liter i begyndelsen af året og 248 øre/liter i slutningen af september 2001. I 2000 var den svenske afgift opgjort i danske kroner mellem 270 og 295 øre/liter.

8. Dieselmarkedet

Forsyningen af diesel til lastvognmænd sker gennem flere led:

- Råolie til raffinaderi
- Diesel fra raffinaderi til terminaler
- Diesel fra terminaler til servicestationer/større hjemmetanke
- Diesel fra servicestationer eller større hjemmetanke til lastbiler.

I et fuldkommen konkurrencemarked for dieselolie vil det gælde, at prisen uden afgift vil være identisk i de forskellige lande korrigeret for forskelle i transportomkostninger. Råolie markedet og markedet for levering af dieselolie fra raffinaderier til terminaler er internationalt organiseret, hvor handlerne ofte sker til priser fastsat ved notering. Markedet kan tilnærmelsesvis karakteriseres som et fuldkomment konkurrencemarked.

Derimod er markedet for levering fra terminaler til detailsalgssalgssteder, herunder større hjemmetank oftest organiseret nationalt. På de forskellige nationale markeder kan der være forskellige handelsmønstre, og markedet kan være organiseret forskelligt. Disse forskelle kan give forskelle mellem landene i prisen uden afgift.

De nationale markeder præges af, om dieselolie sælges via egne eller andres servicestationer eller direkte til vognmændenes hjemmetanke. Olien kan således leveres

- direkte til vognmænds hjemmetankanlæg,
- via servicestationer, der ejes af olieselskab, eller
- via servicestation, der ejes af andre end olieselskab eller drives af forpagter.

For de servicestationer, der drives af andre end olieselskabet selv, kan der være forskellige aftaler med hensyn til, hvordan detailavancen og rabatter skal deles mellem olieselskabet og servicestationen.

Olieselskaberne fastsætter ofte en listepriis, der gælder for køb såvel til hjemmetanke som ved køb på servicestationer. Køb på servicestationer betales ofte via kontokort i olieselskabet. Listepriisen er oftest ens i samme land for de forskellige olieselskaber, eventuelt med regional variation. I forhold til listepriisen kan der gives forskellige kvantumsrabatter. Rabatterne afhænger også af køberens kreditværdighed.

En del af rabatten kan være mekanisk fastsat, fx således:

Tabel XI. 14. Eksempel på mekanisk rabatstruktur ved køb af diesellole

	Øre/liter
Rabat til dem, der ikke beder herom	0
Rabat til dem, der beder herom uanset kvantum	15
Rabat ved køb af over 0,1 mill. Liter	22
Rabat ved køb af over 0,25 mill. liter	40

Udover de mekaniske rabatter kan der gives yderligere rabatter, hvor rabatniveauet er fastsat ved individuel sagsbehandling, forhandling eller licitation.

Der er væsentlig forskel i forholdet mellem rabat og listepriis i de forskellige nationale markeder.

Konkurrencen i det nationale marked foregår sjældent direkte på listepriisen, der som nævnt ofte er identisk i de forskellige lande (regioner i større lande). Listepriisen beregnes af de enkelte olieselskaber efter en mekanisk procedure, og ved en given forskel i forhold til den gældende listepriis, kan et olieselskab melde en ny listepriis ud. De andre olieselskaber, der foretager tilsvarende beregninger, vil ofte følge listepriisændringen. Hvis de andre olieselskaber af den ene eller anden grund ikke følger med op ved en forhøjelse af listepriisen, vil det selskab, der har meldt forhøjelsen ud, trække den tilbage.

I det mindste på det danske marked er det indtrykket, at konkurrencen i markedet ikke giver sig udslag i ændringer i den mekanik, hvorved listepriisen beregnes som cost plus variable omkostninger plus et tillæg for faste omkostninger og nettoavance. Hvis et selskab reducerer cost plus for at erobre markedsandele, vil det ikke lykkes på kort sigt, fordi de andre selskaber også vil sænke cost plus. Konkurrencen sker derimod gennem forskelle i rabatstrukturen mellem selskaberne og større eller mindre villighed til at yde individuelle rabatter. På de udenlandske markeder er forholdene sandsynligvis de samme, idet der dog kan være forskelle i hyppigheden, hvormed priserne ændres. Det at der er flere aktører på markedet, kan også gøre, at det er vanskeligere end i Danmark at forudsige konsekvenserne af ændringer i listepriisen for det enkelte selskab. Der kan også være forskel mellem om man kører et – "last in first out" - eller – "first in first out"- omkostningsprincip. I Danmark bruger man konsekvent –"last in first out"- , altså at prisen afhænger af den aktuelle markedspris, selv om den olie, der sælges, har været købt til en anden pris.

Der er forskelle i rabatniveau og dermed cost plus mellem landene og forskelle i hvilke mængder, der udløser kvantumsrabatter.

9. Detailmarkedet

Konkurrencen på detailmarkedet for diesel kan nærmest karakteriseres som monopolistisk konkurrence.

Der er forskelle i graden af brug af hjemmetanke.

Der er væsentlige stordriftsfordele ved at drive en servicestation. En stor del af omkostningerne er helt faste. En anden del af omkostningerne er halvfaste omkostninger. De halvfaste omkostninger vedrører fx personale og antallet af standere mv. Endelig er der mindre variable omkostninger. For olieselskabet, der fastsætter rabat og listepriis, er en større del af omkostningerne imidlertid ofte variable, hvis aflønningen af forpagter eller servicestationens ejer er aftalt som et beløb pr. liter, der sælges via tanken.

En del af kvantumsrabatten, der gives via kort, må detailforhandleren selv være med til at yde, men forhandlerne får ofte stor gevinst i forhold til omkostningerne ved salg til en storkunde. Selv om der samlet set ville være færre omkostninger ved at begrænse hjemmetankanlæg til kun at gælde virkelig store kunder, kan ikke helt omkostningsægte aftaler om aflønning af forpagter/forhandler gøre det hensigtsmæssigt for olieselskabet at tilbyde hjemmetanke til flere for at undgå at betale forpagtere mv. for store beløb. Det er vanskeligt for olieselskaberne at ændre på aftalerne med forpagtere/forhandlere.

Efter det af oliebranchen oplyste, er Danmark karakteriseret ved, at der ikke er den store forskel i priserne mellem køb af olie via servicestationer og via hjemmetanke ved samme kvantum. Det skyldes sandsynligvis et ønske fra olieselskaberne om, at man udnytter servicestationerne bedre ved at begrænse antal af hjemmetanke. Antallet af hjemmetankeanlæg er i de senere år også blevet begrænset af de miljømæssige og de deraf afledte økonomiske risici i forbindelse med jord- og grundvandsforurening.

Derimod gælder det ofte i udlandet fx i Tyskland, at vognmændene kan opnå væsentlig lavere priser ved køb via hjemmetanke end via servicestationer, fordi den for høje mellemhandleravance herved spares. Det gælder i det mindste for vognmænd med et stort olieforbrug.

Der forekommer tilfælde, hvor større vognmandsforretninger videresælger dieselolie fra hjemmetankanlæg til andre vognmænd, herunder vognmænd fra andre nationer.

10. Salg via kontokort til udenlandske vognmænd

Det meste dieselolie i international transport købes over kontokort. Kontokortene kan være knyttet til et bestemt olieselskab eller til en slags indkøbsforening.

For de selskaber, der ikke har søsterselskaber med et net af servicestationer over hele Europa, kan vognmanden fortsat opnå kredit og en samlet regning fra den normale nationale olieleverandør ved, at den nationale leverandør kan have samarbejdsaftaler med ikke beslægtede selskaber i andre lande herunder med indkøbsforeninger.

For de selskaber, der har servicestationer i alle europæiske lande fx Q8 eller Shell, vil det gælde, at vel sælges olien fra servicestationer med samme navn, men olieselskabet er organiseret med et selskab i hvert land. Udadtill fremstår de forskellige Shell selskaber måske som et fælles selskab. Fx vil Shells kontokort gælde for alle Shells tankanlæg i alle europæiske lande. Hvad enten der købes i vognmandens hjemland eller i udlandet, vil alle køb blive samlet på en samlet regning.

Samarbejdet mellem de forskellige Shell selskaber vil være udstrakt til, at Shell kunden også i udlandet vil opnå de mekanisk beregnede rabatter, men vognmanden vil ikke kunne forhandle de individuelt fastsatte rabatter alene i ét Shell datterselskab. Hvis der skal opnås individuel rabat i udlandet, må forhandlingerne foregå mellem de forskellige Shellselskaber, der hver for sig er selvstændige profitcentre.

Uden afgift kan billedet således være som følgende eksempel:

Tabel XI. 15. Eksempel på prisdannelse før afgift for dieselolie

øre/liter	Danmark	Tyskland servicestation	Tyskland hjemmetank
International dieselpris	195	195	195
Bruttoavance til olieselskab før rabat	125	85	65
Listepris før rabat	320	280	260
Automatisk rabat ved køb af 0,25 mill. l	-40	-15	-15
Nettopris før individuel rabat	280	265	245
Individuel rabat	-45	-10	-10

Nettopris efter individuel rabat ved køb i hjemland	235	255	235
---	-----	-----	-----

Den danske vognmand får fx automatisk 40 øre/liter i rabat efter et mekanisk rabatskema og får yderligere 45 øre/liter i rabat efter individuel forhandling ved køb i Danmark. Samlet opnås således en nettopris før afgift på 235 øre/liter eller det samme som den tyske kollega opnår ved køb i Tyskland via egen hjemmetank.

Når den tyske vognmand skal købe i Danmark sker det via det nationale kortelskab. Det nationale søsterkortselskab opnår den automatiske rabat på 40 øre/liter, der sendes videre til den tyske vognmand, men den tyske vognmand opnår ikke mekanisk den individuelt aftalte rabat. Hvis den tyske vognmand skal opnå den individuelle rabat, skal det tyske selskab tage kontakt til det danske selskab og aftale, at den specifikke kunde også skal have en individuel rabat. Det danske søsterselskab vil som udgangspunkt give rabatten ud fra kommercielle overvejelser, altså hvor meget markedet kan bære. Det danske søsterselskab vil ikke i sit tilbud tage hensyn til, at kunden måske er meget værdifuld for det tyske selskab. Den tyske storkunde vil derfor måske alene blive tilbudt en individuel rabat på fx 25 øre/liter ved køb i Danmark af det danske selskab. Det kan også modsat være, at det danske selskab er opmærksom på, at det vil være afgørende for salg til den tyske kunde, at denne opnår en individuel rabat på 50 øre/liter, hvilket da vil blive givet, hvis der fortsat er en nettoavance ved handlen for det danske selskab.

11. Salg via indkøbsforeninger og samarbejdspartnere

Den danske vognmand får fx automatisk 40 øre/liter i rabat efter et mekanisk rabatskema og får yderligere 45 øre/liter i rabat efter individuel forhandling ved køb i Danmark. Samlet opnås således en nettopris før afgift på 235 øre/liter eller det samme som den tyske kollega opnår ved køb i Tyskland via egen hjemmetank.

Når den tyske vognmand skal købe i Danmark sker det via det nationale kortelskab. Det nationale søsterkortselskab opnår den automatiske rabat på 40 øre/liter, der sendes videre til den tyske vognmand, men den tyske vognmand opnår ikke mekanisk den individuelt aftalte rabat. Hvis den tyske vognmand skal opnå den individuelle rabat, skal det tyske selskab tage kontakt til det danske selskab og aftale, at den specifikke kunde også skal have en individuel rabat. Det danske søsterselskab vil som udgangspunkt give rabatten ud fra kommercielle overvejelser, altså hvor meget markedet kan bære. Det danske søsterselskab vil ikke i sit tilbud tage hensyn til, at kunden måske er meget værdifuld for det tyske selskab. Den tyske storkunde vil derfor måske alene blive tilbudt en individuel rabat på fx 25 øre/liter ved køb i Danmark af det danske selskab. Det kan også modsat være, at det danske selskab er opmærksom på, at det vil være afgørende for salg til den tyske kunde, at denne opnår en individuel rabat på 50 øre/liter, hvilket da vil blive givet, hvis der fortsat er en nettoavance ved handlen for det danske selskab.

11. Salg via indkøbsforeninger og samarbejdspartnere

Ikke alle olieselskaber har et net af servicestationer over hele Europa. Sådanne olieselskaber kan dog også tilbyde kontokort med rabat ved køb af olie hos samarbejdspartnerne i andre europæiske lande.

Sådanne olieselskaber vil indgå aftale med olieselskaber i andre lande, hvorefter det danske olieselskab opnår en rabat fra de udenlandske samarbejdspartnere, når de danske kunder køber dieselolie der. En del af denne rabat beholder det danske olieselskab imidlertid selv, og den danske vognmand opnår derfor alene en del af rabatten. Det danske olieselskab skal have en avance til dækning af tab ved manglende betaling og udgifter ved administration af kontoordningen samt eventuel nettoavance.

12. Hjemtagelse af indkøbsmoms

Der er moms på dieselolien. Momsen gives tilbage til vognmænd. For vognmænd, der køber olie i hjemlandet, er der ikke særlige omkostninger ved at få momsens retur. Indkøbsmomsen på olien skrives blot på momsregnskabet, og der afgives en samlet momsangivelse. Vognmænd kan også få indkøbsmomsen retur ved køb af dieselolie i andre lande. Det sker imidlertid efter særlige procedurer, hvor de udenlandske myndigheder skal have regnskab med bilag mv. forelagt. Det kan være en tung procedure. Der er bureauer, der har specialiseret sig i at søge momsens retur fra udenlandske myndigheder. Bureauerne tager sig betalt herfor ved fx at forlange 10 pct. af returmomsen for besværet. Hermed bliver det hen ved 10 øre/liter dyrere at købe olie i udlandet end i hjemlandet som følge af omkostninger ved at få momsens retur. jf. følgende eksempel:

Tabel XI. 16. Eksempel på udgifter ved hjemtagelse af indkøbsmoms fra udlandet

	Øre/l
Pris for olie med afgift uden moms: 1,35 Dm, 3,80 kr./Dm	513,0
Tysk moms 16 pct. heraf	82,0
Omkostninger ved at få moms retur: 10 pct. af 82 øre/l til bureau	8,2
Nettopris	521,2

Yderligere gælder for visse lande (Frankrig, Holland og Italien), at lastvognmænd under visse betingelser kan få en del af punktafgiften godtgjort. Også herved er der særlige procedurer, der er omkostningsfulde især for udenlandske vognmænd.

13. Sammenfatning dieselmarked

Der er svært at sammenfatte disse observationer mv. fra dieselmarkedet i få formler eller sætninger.

Udgangspunktet er, at der er mindst besvær og færrest omkostninger for vognmændene ved at købe dieselolie i hjemlandet. Oftest vil de største indkøb også foregå her, hvorfor der lettere opnås kvantumsrabat, og yderligere har olieselskaberne bedre muligheder for at foretage en kreditvurdering af de nationale vognmænd.

Principielt kunne opnås samme kvantumsrabatter mv. i udlandet, således at prisen når ned på samme nettopris uden afgift i udlandet som i hjemlandet, og ved store indkøb af dieselolie vil det sandsynligvis være muligt at hjemtage den udenlandske moms for lavere omkostninger end bureauerne tager. Det kan dog være, at den maksimale rabat i første omgang alene kan opnås ved tankning fra hjemmetank og ikke ved tankninger fra det almindelige net af servicestationer i udlandet.

Med stor usikker skønnes det, at det alt andet lige vil koste mindst 10 - 20 øre/liter ekstra for udenlandske vognmænd at tanke i Danmark, end det koster danske vognmænd, mens det vil koste mindst 10 - 20 øre/liter ekstra for danske vognmænd at tanke i et givet udland end for vognmænd fra dette land. Måske er merprisen/meromkostningerne for udlændinge ved at tanke i Danmark mindre end merprisen/meromkostningerne for danskere, der tankes i udlandet. Forskellen skyldes, at den maksimale rabat i udlandet ofte alene gives ved hjemmetanke og ved salg gennem særlige servicestationer.

Alt andet er imidlertid ikke altid lige. Hvis der alene handles sporadisk og mindre mængder i udlandet, vil ikke kunne opnås de samme kvantumsrabatter og slet ikke individuelle rabatter. Som nævnt varierer såvel de mekaniske rabatter som de individuelle rabatter mellem landene. Nettoprisen uden afgift kan derfor sagtens være fx 50 øre/liter højere når udlændinge tanker end når indlændinge tanker, men med betydelig variation fra land til land. Ved store avanceforskelle vil der være olieselskaber, der vil kunne se en interesse i, at satse på salg til udlændinge gennem prisnedsættelser, hvis der vel at mærke er udsigt til en stigning i salget. Det vil der være, hvis nettoprisen, der kan tilbydes, bliver lavere end i andre lande, hvilket vil være tilfældet, hvis afgiften er på niveau med eller lavere i landet end i udlandet. Afgiftsforskelle kan således være med til at føre til avanceforskelle i praksis.

Dieselmarkedet i Sverige er kendetegnet ved meget høje bruttoavancer, men også store rabatter. I Danmark er bruttoavancen og rabatterne ca. 30 øre/liter lavere end i Sverige, mens bruttoavancen og rabatterne er omkring 40 øre/liter højere i Danmark end i Tyskland og mange andre lande i det øvrige Europa. I grove træk kan markedet søges beskrives som i tabel XI.17, hvor det er forudsat, at der er samme afgift i Sverige og Tyskland som i Danmark.

Tabel XI. 17. eksempel på afgift- og avancestruktur ved samme afgift i Sverige og Tyskland som i Danmark

	Øre/liter	Sverige	Danmark	Tyskland
1	Importpris	150	150	150
2	Afgift og merpris	288	288	288
3	Avance uden nogen rabat	160	130	90
4	Avance ved automatisk min. kvantumsrabat	145	115	85
5	Avance ved automatisk max kvantumsrabat	85	90	75
6	Avance ved stor individuel rabat stor national vognmand	35	35	35
7	Listepris uden rabat (1)+(2)+(3)	598	568	528
8	Nettopris med min. aut. rabat (1)+(2)+(4)	583	553	523
9	Nettopris med max aut. rabat (1)+(2)+(5)	523	528	513
10	Nettopris ved max forhandlet rabat (1)+(2)+(6)	473	473	473
11	Meromkostning for udlænding vedrørende moms	10	10	10
12	Mindre rabat for udlændinge	?	?	?

Betragtes først en stor dansk vognmandsforretning er nettoomkostningerne ved køb i Danmark omkring 473 øre/liter. Hvis vognmanden køber olie i udlandet er nettoprisen mindst 10 øre/liter højere på grund af udgifter til afløftning af moms og mindre rabat til udlændinge plus/minus eventuelle afgiftsforskelle. Vognmanden vil derfor købe hovedparten af sin olie i Danmark og kun små mængder i udlandet, når afgifterne er ens mellem landene. De mængder, der købes i udlandet, vil ikke berettige til en særlig stor kvantumsrabat, og der er ikke basis for indgåelse af aftale om opnåelse af individuel rabat i udlandet. De sporadiske mængder, der købes i udlandet vil koste 583 øre/liter + 10 øre/liter vedrørende moms i alt 593 øre/liter i Sverige og 523 øre/liter + 10 øre/liter i alt 533 øre/liter i Tyskland.

Hvis Danmark fra dette udgangspunkt isoleret set sætter afgiften op, vil den danske afgift skulle overstige den tyske afgift med 60 øre/liter ($533 \text{ øre/liter} - 473 \text{ øre/liter} = 60 \text{ øre/liter}$) før tysk olie med den minimale kvantumsrabat bliver billigst, og den danske afgift vil skulle være hele 120 øre/liter højere end den svenske afgift ($593 \text{ øre/liter} - 473 \text{ øre/liter} = 120 \text{ øre/liter}$) før den vil kunne betale sig at skifte til svenske olie.

På helt kort sigt skal der således være betydelige afgiftsforskelle, før danske vognmænd begynder at købe olie i udlandet. I eksemplet skal forskellen være 60 øre/liter i forhold til Tyskland og 120 øre/liter i forhold til Sverige, men hvis der er tale om en mindre dansk vognmand, der ikke får særlig meget rabat i Danmark, vil forskellen være mindre. For en mindre dansk vognmand, der ikke får andet end fx samlet set 15 øre/liter i rabat i forhold til listeprisen, vil olien koste 553 øre/liter i Danmark. Det er mere end ved køb til listepris i Tyskland til 528 øre/liter plus omkostninger ved at hente moms hjem i Tyskland på 10 øre/liter i alt 538 øre/liter.

Hvis afgiftsforskellene er af længere varighed vil den kritiske afgiftsforskel være noget mindre end de nævnte 60 – 120 øre/liter. Ved længerevarende større afgiftsforskelle i udenlandsk favør vil der være en del vognmænd, som vil tanke i udlandet, og der vil opstå en vis konkurrence mellem de udenlandske selskaber for at få danske vognmænd til netop at tanke hos dem gennem tilbud af automatisk større kvantumsrabatter mv. Yderligere vil der i stigende omfang blive indgået individuelle aftaler med de større

vognmandsforretninger. Hastigheden, hvormed store rabatter vil blive udbredt, afhænger af afgiftsforskellen.

Før en stor tysk vognmand med maksimal tysk kvantumsrabat koster olien i eksemplet 473 øre/liter. Købes i Danmark til listeprijs fratrukket den minimale automatiske rabat koster det i alt 563 øre/liter at købe olie i Danmark. Den danske afgift skal derfor være 90 øre/liter lavere end den tyske før den tyske vognmand skifter til dansk olie, med mindre han historisk har haft en individuel rabataftale med et dansk selskab.

De afgiftsforskelle, der skal til før vognmændene skifter tankningssted, varierer således fra vognmand til vognmand afhængig af størrelsen af forretningen og med hvilken frekvens, der køres til de forskellige lande og vognmandens normale olieselskab.

14. Dieselsalgets følsomhed overfor afgiftsforskelle

Førløbet kunne således være som beskrevet i følgende tabel XI.18.

Tabel XI.18. Andel af danske vognmænd med og uden særlige rabataftaler, der vil tanke i Danmark givet afgiftsforskellen mv.

Afgiftsforskel i dansk favør	Andel af danske vognmænd, der tankes i Danmark		Andel danske vognmænd, der har særlig rabataftale i Tyskland efter længere tid med permanent afgiftsforskel	Andel olie, der tankes i Danmark efter lang tid med permanent afgiftsforskel
	hvis der ikke er veletablerede rabataftaler.	hvis der er veletablerede rabataftaler		
Øre/l	Pct.			
100	100	100	0	100
90	100	100	0	100
80	100	99	0	100
70	100	99	0	100
60	100	99	0	100
50	99	98	0	99
40	99	97	0	99
30	99	96	0	99
20	98	95	0	98
10	97	90	1	97
0	96	80	2	96
-10	95	63	5	94
-20	90	33	10	84
-30	80	15	20	67
-40	63	8	30	46

-50	33	4	50	18
-60	15	3	75	6
-70	8	2	85	3
-80	4	2	95	2
-90	3	1	96	1
-100	2	1	97	1

Udgangspunktet i tabellen er, at den danske afgift er på niveau med den tyske afgift gennem meget lang tid. I så fald købes 96 pct. af dieselolien i Danmark og der er stort set ingen vognmænd, der har særlige aftalte rabatter i Tyskland udover automatiske kvantumsrabatter.

Danmark øger herefter sin afgift så den kommer fx 30 øre/liter over den tyske afgift. Da der ikke er ret mange, der har haft veletablerede aftaleordninger, vil omkring 80 pct. af olien fortsat blive købt i Danmark. På meget langt sigt vil ca. 20 pct. af vognmændene indgå særlige rabataftaler, og for dem, der har særlige rabataftaler i Tyskland, vil 15 pct. af olien blive købt i Danmark og resten i Tyskland. På langt sigt vil 67 pct. af olien blive købt i Danmark og resten i Tyskland.

Danmark kunne også øge afgiften, så den kom fx 60 øre/liter over den tyske afgift. I dette tilfælde vil 85 pct. af oliesalget på kort sigt skifte til Tyskland, men efter forholdsvis kort tid vil 75 pct. af vognmændene indgå særlige rabataftaler. Dem med rabat vil købe 97 pct. af olien i Tyskland således, at alene 3 pct. af olien købes i Danmark. I gennemsnit vil 94 pct. af olien blive købt i Tyskland.

Har udgangspunktet et stykke tid været, at den danske afgift har været 60 øre/liter over den tyske afgift, og alle større vognmandsforretninger har etableret særlige rabatorordninger i Tyskland, og Danmark herefter sænker afgiften, så afgiftsforskellen i tysk favør reduceres til 30 øre/liter, vil de 75 pct. af vognmændene, der har etableret rabataftaler fortsat købe 85 pct. af olien i Tyskland og alene 15 pct. i Danmark. De 25 pct., der ikke havde indgået rabataftaler da afgiftsforskellen var 60 øre/liter, vil købe 80 pct. af olien i Danmark og 20 pct. af olien i Tyskland. Netto vil ca. 84 pct. af olien fortsat blive købt i Tyskland og 16 pct. i Danmark ved en afgiftsforskel i tysk favør på 30 øre/liter. På noget længere sigt vil andelen af danske vognmænd, der har særlige aftaler i Tyskland, vige og andelen af tysk olie vil gradvist falde til 33 pct., mens den danske andel vil stige til 67 pct.

Ved en afgiftsforskel i tysk favør på 30 øre/liter kan andelen af olien, der købes i Tyskland således være 20, 33 og 84 pct. i eksemplet alt efter, hvordan afgiftsforskellen har været i fortiden, og hvor lang tid afgiftsforskellen har været gældende.

Hvis Danmark hæver afgiften over tysk niveau, vil virkningen på grænsehandlen være særlig omfattende, når afgiftsforskellen stiger til 30-60 øre/liter i tysk favør. Sænker Danmark afgiften fra et niveau væsentlig over tysk niveau, vil den store effekt på grænsehandlen komme, når afgiftsforskellen i tysk favør reduceres til 0-30 øre/liter.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at hastigheden hvormed andelen af danske vognmænd etablerer særlige rabataftaler, er særlig stor ved store afgiftsforskel i tysk favør. Endvidere tager det længere tid før de særlige rabataftaler er afviklet ved mindre afgiftsforskel, end det tager at etablere dem ved de mindre afgiftsforskel.

Alt andet lige vil den afgiftsforskel, der skal til før der for alvor kommer gang i grænsehandlen, være større jo mindre det potentielle marked er. I forhold til Tyskland skal der således 30-60 øre/liter før der for alvor kommer gang i grænsehandlen, mens der fx vedr. Frankrig skal være en afgiftsforskel på fx 60-90 øre/liter før grænsehandlen for alvor skifter.

For Sverige og Norge, hvor bruttoavancen og rabatterne er større end i Danmark, skal niveauet sandsynligvis være over 40-50 øre/liter i noget tid, før der for alvor indgås særlige rabataftaler.

Betragtes de udenlandske vognmænd gør der sig tilsvarende forskelle gældende.

Her skal der igen være en vis afgiftsforskel i dansk favør før grænsehandlen går i gang, men en mindre afgiftsforskel før grænsehandlen igen afvikles. Reaktionsmønstret for udenlandske vognmænd kan fx se således ud jf. tabel XI.19.

Tabel XI.19. Andel af tyske vognmænd med og uden særlige rabataftaler, der vil tanke i Danmark givet afgiftsforskellen mv.

Afgiftsforskel i dansk favør	Andel af tyske vognmænd, der tanker i Danmark,		Andel tyske vognmænd, der har særlig rabataftale i Danmark efter længere tid med permanent afgiftsforskel	Andel olie, der tankes i Danmark efter lang tid med permanent afgiftsforskel
	hvis der ikke er veletablerede rabataftaler.	hvis der er veletablerede rabataftaler		
Øre/l	Pct.			
100	98	99	97	99
90	97	99	96	99
80	96	98	95	98
70	93	98	85	97
60	85	97	75	94
50	68	96	50	82
40	38	93	30	54
30	20	85	20	33
20	10	68	10	16
10	5	38	5	7
-0	4	20	2	4
-10	3	10	1	3
-20	2	5	0	2
-30	1	4	0	1
-40	1	3	0	1
-50	1	2	0	1
-60	0	1	0	0
-70	0	1	0	0
-80	0	1	0	0

-90	0	0	0	0
-100	0	0	0	0

Igen kan udgangspunktet være, at der igennem længere tid ikke har været nogen afgiftsforskel mellem Danmark og Tyskland. I så fald køber tyske vognmænd 96 pct. af olien i Tyskland og alene 4 pct. i Danmark i eksemplet.

Hvis Tyskland sætter afgiften op, således at afgiftsforskellen i dansk favør bliver 30 øre/liter vil 20 pct. af de tyske vognmænd, der ikke har særlige rabataftaler i Danmark, købe diesel i Danmark, mens 85 pct. af de vognmænd, der har særlige rabataftaler i Danmark, vil købe dieselen her. Det vil dog alene være ca. 20 pct. af vognmændene, der vil etablere særlige rabataftaler på længere sigt og derfor vil alene 33 pct. af olien blive købt i Danmark.

Øger Tyskland yderligere afgiften således, at afgiftsforskellen i dansk favør bliver på 60 øre/liter, vil 85 pct. af vognmændene, der ikke har særlige rabataftaler købe diesel her, mens 97 pct. af vognmændene med særlige rabataftaler vil købe olie i Danmark. Ved en afgiftsforskel på 60 øre/liter i dansk favør vil 75 pct. af de tyske vognmænd efter et stykke tid få etableret særlige rabataftaler. Omkring 94 pct. af olien vil derfor blive købt i Danmark.

Forhøjer Danmark efter nogle år afgiften, så afgiftsforskellen reduceres til 30 øre/liter igen, vil 85 pct. af de 75 pct. tyske vognmænd, der etablerede rabataftaler fortsat købe i Danmark, mens de 25 pct. der ikke etablerede rabataftaler alene vil købe 20 pct. af olien i Danmark. På kort sigt vil 68 pct. af olien således fortsat blive købt i Danmark, men på længere sigt vil andelen falde til 33 pct.

Historisk set har afgiftsforskellen i dansk favør været betydelig til Sverige og især Norge. Norske og svenske vognmænd har derfor i vid udstrækning veletablerede rabataftaler i Danmark.

Før 1993 var der også en betydelig afgiftsforskel i dansk favør i forhold til Tyskland og andre lande i Europa. Grænsehandlen da var dog begrænset af 200 literreglen. Fra 1993 til 1999 var den danske afgift 10-20 øre/liter under den tyske afgift og på niveau eller under afgiften i de fleste lande i EU, herunder fx Frankrig og Italien. Især for vognmænd, der foruden kørsel til og fra Danmark også har kørt gennem Danmark til Norge og Sverige, var Danmark et attraktivt land at tanke dieselolie i, og en del af de udenlandske vognmænd havde særlige rabatordninger i Danmark både officielt og uofficielt. De uofficielle rabatordninger er og var i form af, at der bliver tanket på danske søsterselskabers hjemmetankanlæg, eller at danske kontokort til udenlandske biler bruges. I sagens natur er det vanskeligt at skønne over de uofficielle tankninger.

Det skal understreges, at tabel XI.18 og XI.19 er konstruerede samt forsimplede og bygger på kvalificerede gæt. Det er kendetegnende ved tabellerne, at der skulle store afgiftsforskel til før der kommer gang i grænsehandlen for alvor, men når først grænsehandlen er etableret, kan denne fortsætte på et højt niveau selv ved mindre afgiftsforskel.

Tabellerne forudsætter en rationel maksimerende adfærd. Spørgsmålet er dog, om det er rationelt for vognmænd, at være helt rationelle i den konstant maksimerende forstand. Det er det næppe. Vognmænd skal træffe mange beslutninger, og det er fornuftigt ikke at bruge kræfter på at fremskaffe det helt rigtige beslutningsgrundlag hver gang. Ligeledes forudsætter tabellerne, at der ikke er særlige ekstra omkostninger ved at foretage ekstra tankninger. Det er der imidlertid. Der vil derfor være en del vognmænd, der har den simple politik at tanke, når tanken er ved at løbe tør, medmindre, der er store besparelser ved en mere fornuftig tankning. Der er dog sandsynligvis et kritisk niveau for prisforskellen, der vil få vognmændene til at skifte vaner. For disse vognmænd vil dieselkøbet være mindre følsomt overfor afgiftsændringer end anvist i tabellen ovenfor.

15. Størrelsen af grænsehandlen med dieselolie ved forskellige afgiftssatser, danske vognmænd

Visse af de danske olieselskaber har via Oliebranchens Fælles Repræsentation stillet oplysninger til rådighed for Skatteministeriet vedrørende danske kontokunders køb af dieselolie i udlandet og udenlandske kunders køb i Danmark. Oplysningerne er af forskellige detaljeringsgrad og ikke givet for alle år, men eventuelt for dele af år eller 12 måneders perioder, der omfatter to kalenderår.

Danske vognmænds dieselkøb via kontokort i udlandet kan opgøres således:

Tabel XI.20. Oplysninger fra danske olieselskaber om omfang af salg af dieselolie til danske kontokunder i udlandet i 1999, 2000 og 2001

	1999	2000	2001
Område	Mill. liter		
Tyskland	28	29	25*
Norden	9	11	15*
Øst og syd for Tyskland	17	23	25*
Vest og sydvest for Tyskland	40	45	40*
I alt	94	108	107

*Meget usikker, da alene skøn i alt for 1. halvår 2001. Oplysningerne fra olieselskaberne indeholder sandsynligvis også i en vis udstrækning andre køretøjskategorier end lastbiler. Dette er der korrigeret for ved at reducere selskabernes oplysninger med ca. 5 pct.

I 1999 købte danske lastbiler ca. 95 mill. liter dieselolie i udlandet, heraf 28 mill. liter i Tyskland, 9 mill. liter i Norden, 17 mill. liter øst og syd for Tyskland og 40 mill. liter vest og sydvest for Tyskland. De 9 mill. liter, der blev købt i Norden, kan overraske, jf. at afgifterne og bruttoavancerne var højere i Sverige og Norge end i Danmark. De 9 mill. liter svarer til ca. 14 pct. af danske lastbilers forbrug ved kørsel mellem Danmark og Norden. I forhold til Tyskland var de danske afgifter lavere end de tyske i 1999, mens den tyske bruttoavance var højere. En del af den olie, der er købt i Tyskland, vedrører sandsynligvis ikke kun olie købt ved danske bilers ture til og fra Tyskland, hvor forbruget er ca. 105 mill. liter, men også danske biler på transit gennem Tyskland. Køb af olie i landene øst og syd for Tyskland er således forbavsende begrænset. På disse ture bruges ca. 55 mill. liter, hvoraf hen ved 20 mill. liter må tankes på turen. Væksten fra 1999 til 2000 kan forklares ved større salg til danske lastbiler i Østrig. Med hensyn til salget i landene vest for Tyskland vedrører ca. 2/3 salg i Benelux og stort set lige meget i hver af de tre lande. Salget til danske lastvognmænd i udlandet er stabilt. Fra 1999 til 2001 er der dog tale om en forholdsvis kraftig vækst for salget via Østrig. I 1999 blev der solgt godt 10 mill. liter, mens salget i 2001 kan skønnes til ca. 18 mill. liter Østrig er transitland til Italien. I Italien købes kun begrænsede mængder dieselolie.

Det er som nævnt bemærkelsesværdig, at danske vognmænd tanker i Tyskland og Norden i det omfang de faktisk gør, når man tager afgiftsforskellene i 1999 i dansk favør i betragtning.

En af forklaringerne kan være at mange danske lastvognmænd før 1993 etablerede individuelle rabataftaler, der fortsat gælder. Før 1993 var den danske afgift væsentlig lavere end i udlandet, men i modsætning til i dag skulle vognmændene tanke i udlandet på grund af 200 l grænsen. Hertil kommer, at bruttoavancen før rabat oftest er væsentlig lavere i udlandet end i Danmark.

Oplysningerne fra de danske olieselskaber tilsiger varsomhed med ikke at overvurdere dieselsalgets følsomhed overfor mindre afgiftsforskelle. Der er med andre ord en del danske vognmænd, der ikke planlægger tankningerne så nøje, men åbenbart tanker, når tanken er ved at blive tom. De fleste vognmænd er dog sandsynligvis rationelle i deres tankninger.

På baggrund af strukturen i tabel XI.18 og oplysningerne i tabel XI.20 kan danske lastbilers tankninger i udlandet skønnes ved forskellige danske afgiftsniveauer.

Tabel XI.21. Dieselsalg i Danmark til danske lastbiler, der kører internationale ture ved forskellige afgiftssatser

Mill. liter	Fra Danmark til Tyskland	Fra Danmark til Norge, Sverige og Finland	Fra Danmark til Østeuropa, Balkan og Italien	Fra Danmark til Benelux, Frankrig og Spanien mv.	I alt
Tankning på turene	105	66	54	78	303
Heraf skal tankes i udlandet	0	0	19	16	35
Grænsehandels potentiale	105	66	35	62	268
Heraf i Danmark 1999	85	55	30	40	210
2000	85	55	25	30	195
2001	90	50	20	30	190
2002 + 0	100	40	20	30	190
+20 øre/l	95	20	15	15	145
+40 øre/l	85	10	10	10	115
+60 øre/l	75	5	5	5	90
+ 80 øre/l	60	1	5	1	67
+ 100 øre/l	35	1	1	1	38
+120 øre/l	15	1	1	1	18
-20 øre/l	104	50	20	35	209
-40 øre/l	104	55	20	45	224
-60 øre/l	104	60	25	50	239
-80 øre/l	104	65	30	55	254
-100 øre/l	104	65	34	61	264

Det ses af den usikre oversigt, at danske lastbiler på internationale ture i 1999 købte ca. 210 mill. liter i Danmark ud af det maksimalt mulige ca. 270 mill. liter. Da danske lastbiler på internationale ture bruger omkring 30 mill. liter på dansk vej, var grænsehandlen i danske lastbilers tanke i dansk favør med ca. 180 mill. liter. I 2000 faldt danske lastbilers køb på grund af dansk afgiftsforhøjelse og udenlandske nedsættelser med ca. 15 mill. liter til ca. 195 mill. liter. Der blev tanket mere i Østrig og i Benelux. I 2001 og 2002 skønnes danske lastbilers køb at være stort set uændret i forhold til 2000. Forbruget af dieselolie til danske lastbiler, der kører til og fra Tyskland, forsynes i vid udstrækning fra Danmark, mens tankninger i Benelux og Østrig reducerer salget i Danmark ved ture til Vesteuropa og Italien. I anden halvdel af 2001 og i 2002 forventes den svenske devaluering og norske afgifts-nedsættelse at reducere salget af diesel i Danmark til danske lastbiler, der kører mod nord. I 2002 vil den tyske afgiftsforhøjelse medføre et øget salg af diesel i Danmark til danske lastbiler, der kører til og fra Tyskland.

Hvis Danmark sætter afgifterne op i 2002 vil virkningerne af mindre forhøjelser være forholdsvis kraftige med hensyn til salget på ture til Sverige og Vesteuropa, mens der skal store forhøjelser til for at reducere salget til danske lastbiler der kører til og fra Tyskland. En forhøjelse af afgiften med 20 øre/liter medfører et fald i salget til danske lastbiler med ca. 45 mill. liter og en yderligere forhøjelse med 20 øre/liter til 40 øre/liter øger faldet i salget med yderligere 30 mill. liter.

Øges forhøjelsen af den danske afgift herudover er virkningen på salget til danske lastbiler ca. 25 mill. liter pr. 20 øre/liter forhøjelse indtil satsen er forhøjet med godt 1 kr. pr. liter. Herefter er virkningen på salget mere begrænset.

Det skal understreges, at der hersker betydelig usikkerhed om dieselsalgets følsomhed overfor afgiftsændringer.

16. Størrelsen af grænsehandlen med dieselolie udenlandske vognmænd

Også for udenlandske vognmænd foreligger der oplysninger fra visse danske olieselskaber om udenlandske vognmænds tankninger i Danmark. Før 1993, da dieselafgiften blev godtgjort fuldt ud til vognmændene, foreligger der endvidere oplysninger fra Told- og Skattestyrelsen om omfanget af godtgørelse af olieafgiften. I begyndelsen af 1990'erne blev der således godtgjort afgift af ca. 50 mill. liter dieselolie, heraf skønsmæssigt godt 40 mill. liter vedrørende lastbiler og henved 10 mill. liter vedrørende busser. Udenlandske lastbilers grænsehandel var dengang begrænset af 200 l reglen for lastbiler og 600 liter reglen for busser, efter hvilken vognmændene måtte betale afgift i indførelseslandet af tankens indhold udover 200 og 600 liter

På baggrund af visse danske olieselskabers oplysninger kan følgende salg til udenlandske vognmænd med usikkerhed opgøres for 1999, 2000 og 2001 jf. tabel XI.22.

Tabel XI.22. Oplysninger fra danske olieselskaber om omfang af salg af dieselolie til udenlandske kontokunder i Danmark i 1999, 2000 og 2001

Mill. liter	1999	2000	2001
Tyskland	8	6	6
Norden	23	18	17*
Øst og syd for Tyskland	1	1	1*
Vest og sydvest for Tyskland	7	5	5*
I alt	39	30	29*

Meget usikker, da alene skøn i alt for 1. halvår 2001. Salget fordelt på lande kun for enkelte år for visse olieselskaber.

Efter olieselskabernes oplysninger blev der solgt hen ved 40 mill. liter dieselolie til udenlandske kunder i 1999. Over halvdelen af salget sker til norske lastvognmænd. Udover salget fra olieselskaberne via kontokort til udenlandske vognmænd sker der sandsynligvis et vist salg til udlændinge fra danske søsterselskabers hjemmetanke mv. Omfanget heraf lader sig meget vanskeligt opgøre. Oplysningerne fra de danske olieselskaber viser et overraskende beskedent salg i forhold til tidligere opgørelser og skøn. Godt halvdelen af salget til udlændinge skønnes at ske ved ture til og fra Danmark og hen ved halvdelen ved ture gennem Danmark. Fra 1999 til 2000 falder salget med hen ved 10 mill. liter. Hele faldet og lidt til kan tilskrives mindre salg gennem et enkelt olieselskab, der har oplyst, at selskabet i 2000 ikke længere tilbød samme forhold som i 1999. Landefordelingen i 1999 er oplyst for de fleste selskaber, mens fordelingen i 2000 og 2001 er meget usikker. Ser man bort fra det selskab, der har ændret udbudsforholdene, er der stor stabilitet.

På baggrund i opgørelserne over forbruget på ture til og fra Danmark, oplysningerne fra olieselskaberne og den formodede struktur i hvordan vognmænd reagerer på afgiftsforskelle jf. tabel XI.19. er der i

følgende tabel XI.23 skønnet over, hvordan salget til udenlandske vognmænd påvirkes af danske afgiftsændringer.

Tabel XI.23. Dieselsalg i Danmark ved forskellige afgiftssatser til udenlandske lastbiler, der kører internationale ture

Mill. liter	Fra Danmark til Tyskland	Fra Danmark til Norge, Sverige og Finland	Fra Danmark til Østeuropa, Balkan og Italien	Fra Danmark til Benelux, Frankrig og Spanien mv.	I alt
Tankning på turene	70	25	49	66	210
Heraf skal tankes i udlandet	0	0	14	11	25
Grænsehandelspotentiale	70	25	35	55	185
Heraf i Danmark 1999	4	12	1	3	20
2000	3	9	1	3	16
2001	3	9	1	3	16
2002 + 0	45	5	5	5	60
+20 øre/l	20	1	3	4	28
+40 øre/l	5	1	1	3	10
+60 øre/l	3	1	1	2	7
+ 80 øre/l	1	1	1	1	4
+ 100 øre/l	1	1	0	0	2
+120 øre/l	1	0	0	0	1
-20 øre/l	60	10	6	6	82
-40 øre/l	65	12	7	10	94
-60 øre/l	66	15	8	15	104
-80 øre/l	67	20	9	20	116
-100 øre/l	68	25	10	25	128

Det ses af tabel XI.23, at udenlandske lastbiler, der kører til og fra Danmark, bruger 210 mill. liter diesel på turene, heraf godt 30 pct. vedrørende Tyskland, godt 30 pct. vedrørende lande vest og sydvest for Tyskland, hen ved 25 pct. for lande syd og øst for Tyskland og godt 10 pct. for de nordiske lande. Af de 210 mill. liter vil mindst 25 mill. liter dog skulle tankes i udlandet, mens 185 mill. liter potentielt kunne tankes i Danmark. De udenlandske lastbiler, der kører til og fra Danmark, bruger ca. 20 mill. liter på danske veje. Grænsehandelspotentialet i dansk favør er således omkring 165 mill. liter. Der er dog alene ca. 15 mill. liter heraf der har været tanket i Danmark i de seneste år, heraf hen ved 10 mill. liter vedrørende Norge og Sverige. De senere års danske afgiftsforhøjelser har sandsynligvis haft en begrænset virkning på de udenlandske bilers tankninger, da biler fra Tysklands nabolande i forvejen har haft større

fordele af at tanke der og ikke i Danmark. Afgiftsforskellen i forhold til Tyskland på 10-20 øre/liter er ikke tilstrækkelig til for alvor at sætte gang i tyskernes grænsehandel, mens indskrænkningen i incitamentet til grænsehandel for norske vognmænd ikke har været så stort, at det har haft nogen afgørende virkning. Den svenske devaluering har dog gjort Sverige til Nordens lavafgiftsland.

Med hensyn til Sverige var den danske afgift lavere i 1999, mens den danske afgift nu er højere. Det har haft en virkning, men det er først for nylig, at den svenske krone er blevet devalueret så meget, at fortegnet på afgiftsforskellen er vendt til svensk favør. De svenske lastvognmænd har dog ikke hidtil tanket særligt meget i Danmark efter olieselskabernes oplysninger.

I 2002 vil den tyske afgift være ca 55 øre/liter over den danske afgift. Ved en sådan afgiftsforskel vil der være et stort incitament for tyske vognmænd til at tanke i Danmark. Det skønnes, at det efter nogen tid vil få salget til tyske vognmænd til at stige med godt 40 mill. liter. Herfra skal trækkes virkningen af, at den svenske devaluering får helårseffekt, der vil være større end virkningen af en beskeden svensk forhøjelse af afgiften.

Hvis Danmark sætter afgiften op i 2002 vil virkningen på salget af de første 20-40 øre/liter være, at den forventede vækst i salget til tysk vognmænd elimineres, mens det resterende salg til norske og svenske vognmænd bringes til ophør. Forhøjes afgiften herudover vil virkningen på salget til udenlandske vognmænd være meget beskedent, da salget i praksis vil ophøre blot den danske afgift sættes op med fx 40 øre/liter

Reduceres afgiften i 2002 vil virkningen på salget være en vækst i salget med ca.20 mill. liter for de første 20 øre/liter , og ca 10 mill. liter pr. 20 øre/liter afgiften nedsættes yderligere. Afgiften skal således sættes meget kraftigt ned før salget til vognmænd fra Tysklands nabolande for alvor vendes.

17. Størrelsen af grænsehandlen med dieselolie, udenlandske vognmænd i transit

Danmark anvendes i et vist omfang som transitland for udenlandske lastbiler på ture mellem Sverige, Norge og Finland og lande syd for Danmark.

Sverige og især Norge har traditionelt været højafgiftslande, og lastbiler herfra på ture til lande syd for Danmark har i det mindste afgiftsmæssigt haft fordele af at tanke i Danmark. For lastvognmænd fra det sydlige Europa vil en tur til godt oppe i Sverige og Norge og retur ofte kræve mere end en tankfuld dieselolie. Selv om Tysklands nabolande måtte have lavere afgifter end Danmark, vil der derfor alligevel være nogle vognmænd herfra, der bruger Danmark som optankningsland i forhold til Norge, fordi de danske afgifter er lavere, og i forhold til Sverige fordi der i videre udstrækning har været etableret rabataftaler i Danmark end i Sverige af historiske grunde.

I følgende tabel XI.24. er salget til transitbiler søgt opgjort.

Tabel XI.24. Dieselsalg i Danmark til udenlandske lastbiler, der kører gennem Danmark

Mill. Liter	Tyske biler til Norden	Nordiske biler til Tyskland	Andre europæiske biler til Norden	Nordiske biler til andre europæiske lande.	I alt
Tankning på turene	77	16	62	17	172
Heraf skal tankes i udlandet	0	0	14	3	17
Grænsehandels potentiale	77	16	48	14	155
Heraf i Danmark 1999	4	11	0	3	18
2000	3	9	0	2	14

2001	3	8	0	2	13
2002 + 0	40	5	0	1	46
+20 øre/l	20	2	0	2	24
+40 øre/l	2	1	0	1	5
+60 øre/l	2	1	0	1	5
+ 80 øre/l	1	1	0	1	3
+ 100 øre/l	1	1	0	0	2
+120 øre/l	1	0	0	0	1
-20 øre/l	55	7	4	6	72
-40 øre/l	65	10	6	8	89
-60 øre/l	70	12	8	10	100
-80 øre/l	75	14	10	12	111
-100 øre/l	76	15	15	13	119

Det ses af tabel XI.24, at der i de seneste år er solgt 10- 15 mill. liter dieselolie til transit lastbiler fortrinsvis mellem Tyskland og Norden, mens salget til transitbiler mellem det øvrige Europa og Norden er forholdsvis beskedent. I 2002 forventes salget at stige markant som følge af tysk afgiftsforhøjelse. Sætter Danmark afgiften op i 2002 vil de første 20 øre/liter afgiften reducere salget med ca. 20 mill. liter. Ved en forhøjelse med 40 øre/liter reduceres salget til transitbiler med ca. 40 mill. liter, mens forhøjelser herudover ikke har den store effekt.

Sætter Danmark afgiften ned, vil mindre nedsættelser have størst virkning på salget i forhold til nedsættelsen. Salget stiger hen ved 40 mill. liter ved en nedsættelse med 40 øre/liter, mens en reduktion af satsen med 1 kr. pr. liter vil få transitsalget til at stige med hen ved 70 mill. liter.

Selv om Danmark har haft og fortsat har en afgiftsmæssig fordel i forhold til Tyskland, Norge og til tider Sverige, er der sandsynligvis flere udenlandske vognmænd, der har rabataftaler i Tyskland end i Danmark. Tyskland er således i et vist omfang konkurrent ved salg af diesel til transitvognmænd.

18. Sammenfatning salg af dieselolie til lastvogne i international fart

Sammenfattende har salget af dieselolie til lastvogn i international fart udviklet sig og vil blive påvirket af afgiftsændringer som følge:

Tabel XI.25. Salget af dieselolie til lastvogne, der kører til, fra og gennem Danmark ved forskellige afgiftssatser

Mill. liter	Danske lastvognmænd	Udenlandske lastvognmænd til og fra Danmark	Udenlandske lastvognmænd gennem Danmark	I alt lastvognmænd til, fra og gennem Danmark
Samlet forbrug på ture	303	210	172	685
Heraf skal tankes i udlandet	35	25	17	77
Heraf kan tankes i Danmark max.	268	185	155	608
Heraf brugt på dansk vej	36	23	24	83
Tanket i DK ved satser i:				
1999	210	20	18	248
2000	195	16	14	225
2001	190	16	13	219
2002+0 øre/l	190	60	46	296
+ 20 øre/l	145	28	24	197
+40 øre/l	115	10	5	130
+60 øre/l	90	7	5	102
+80 øre/l	67	4	3	74
+100 øre/l	38	2	2	42
+120 øre/l	18	1	1	20
-20 øre/l	209	82	72	363
- 40 øre/l	224	94	89	407
-60 øre/l	239	104	100	443
-80 øre/l	254	116	111	481
-100 øre/l	264	128	119	511

Af oversigten ses, at salget af dieselolie til lastbiler i international fart faldt med ca. 23 mill. liter fra 1999 til 2000 og yderligere med ca. 4 mill. liter fra 2000 til 2001 på grund af afgiftsændringer. Af faldet fra 1999 til 2000 skyldtes dog ca. 10 mill. liter at et enkelt dansk olieselskab ændrede på salgsbetingelserne. Fra 2001 til 2002 vil salget imidlertid stige med ca. 75 mill. liter især som følge af den tyske afgiftsforhøjelse. Sætter Danmark imidlertid afgiften op i 2002 med 20 øre/liter vil det føre til et fald i salget. Virkningen af at sætte afgiften op med 20 øre/liter i 2002 er således på ca. 100 mill. liter. Det skyldes, at væksten i salget til tyske lastbiler ikke vil blive så stor som ellers samt, at salget til lastbiler, der kører til og fra Norden, vil falde stærkt.

Forhøjes den danske sats med 40 øre/liter i stedet for 20 øre/liter vil virkningen af den yderligere forhøjelse være ca. 65 mill. liter. Virkningen af yderligere forhøjelser med 20 øre/liter vil være ca. 30 mill. liter reduceres den danske afgift stiger salget med omkring 70 mill. liter for de første 20 øre/liter satsen reduceres og med ca. 40 mill. liter for hver 20 øre/liter satsen yderligere reduceres.

Det skal understreges, at der er tale om meget usikre modelberegninger, der er foretaget under en række forudsætninger om udenlandske afgiftssatser, rabatpolitik i olieselskaber og vognmændenes adfærd. Det skal også understreges, at virkningerne af afgiftsændringerne først vil virke med fuld styrke efter nogen forsinkelse.

Usikkerheden er mindst når man ser på virkningen af store afgiftsændringer. Ved en stigning med 1 kr. pr. l vil salget til internationale ture falde med ca. 250 mill.liter, mens salget vil stige med ca. 215 mill. liter ved et afgiftsfald på 1 kr./liter Usikkerheden omkring disse tal er måske +/-50 mill. liter. Det skal erindres, at potentialet for grænsehandlen er større end de mængder, der bruges på de internationale ture, idet diesel købt i Danmark af udenlandske vognmænd også vil kunne bruges til nationale transporter, og modsat at danske vognmænd kan købe diesel i udlandet til brug ved national kørsel.

Usikkerheden omkring virkningen af en afgiftsstigning på 20 øre/liter er tilsvarende måske +/-50 mill. liter.

Følsomheden i salget og usikkerheden er således meget sårbart overfor over for mindre ændringer i forudsætningerne.

I takt med at de internationale olieselskaber får indført "et indre marked", således at kunder kan handle til samme bruttoavance i alle lande, vil salget til lastbiler i international kørsel blive mere følsomt overfor afgiftsændringer.

Når grænsehandlen gøres op skal salget reduceres med 83 mill. liter, der er forbruget af dieselolie på dansk vej til lastbiler i international fart. For lastbiler var grænsehandelen i dansk favør således ca 165 mill. liter i 1999 og ca 135 mill. liter i 2001. For 2002 skønnes grænsehandlen i dansk favør til ca. 210 mill. liter vedrørende lastbiler.

19. Busser og rutebiler

I 2000 var der også en livlig trafik af busser over grænserne mellem Danmark og udlandet jf. tabel XI.26.

Tabel XI.26. Antal busser, der kører til og fra udlandet i 1996 og 2000

	Danske busser	Udenlandske busser	I alt busser
1996 landgrænsen	77	140	217
2000 landgrænsen	54	28	82
1996 Færge Tyskland	19*	37*	56
2000 Færge Tyskland	16*	32*	49
1976 Færge Sverige og Norge	32*	64*	96
2000 Færge Sverige og Norge	24*	47*	71
2000 Øresundsbroen	8*	15*	23
I alt 1996	128*	241*	369
I alt 2000	102*	122*	224

* Skøn

I 2000 var der således ca. 112.000 busser, der kørte ind i Danmark. Det kan sammenlignes med, at der var omkring 1,25 mill. lastbiler, der kørte ind i Danmark. Bustrafikken over landgrænsen er faldet siden 1996. Det er fortrinsvis antallet af udenlandske busser, der er faldet. Tidligere var et stort antal udenlandske busser beskæftiget med at køre tyske indkøbsrejsende til og fra smør- og spritbåde i Danmark. Ved ophør af det toldfrie salg 1. juli 1999 ophørte denne trafik stort set. Trafikken til og fra Sverige og Norge er mere stabil.

Forholdsvis flere af busserne end lastbilerne kører kortere ture med fx indkøbsrejsende. Derfor spiller afgiftsforholdene i de nærmeste lande en endnu mere afgørende rolle for busser end for lastbiler. Dieselmarkedet for busser er af samme karakter som for lastbiler. Man kan derfor sandsynligvis forudsætte, at salget af diesel til busser følger salget til lastbiler, idet bussernes handel udgør godt 5 pct. af lastbilernes handel. Ved et salg af dieselolie til lastbiler i international fart på ca. 200 mill. liter kan det således skønnes, at der yderligere sælges ca. 10 mill. liter til busser i international fart, heraf 7 mill. liter til danske busser og ca. 3 mill. liter til udenlandske busser. Busser i international trafik bruger skønsmæssigt hen ved 10 mill. liter til kørsel på dansk vej. Grænsehandlen for busserne er således nogenlunde neutral.

20. Personbiler

I modsætning til busser og lastbiler er det prisen med moms, der er afgørende for, hvor det er billigst at tanke for personbiler.

I begyndelsen af oktober 2001 var listepriisen med moms for dieselolie 711 øre/liter i Danmark, 637 øre/liter i Tyskland, 706 øre/liter i Sverige og 779 øre/liter i Norge. Omkring 5 pct. af den danske personbilpark er dieseldrevet, mens andelen er noget højere i udlandet. Ved en prisforskel i tysk favør på 75 øre/liter for benzin grænsehandles der omkring 85 mill.liter benzin. Overføres disse erfaringer til personbilsområdet bevirker den nuværende prisforskel en grænsehandel i tysk favør på ca. 7 mill. liter diesel på personbilsområdet. Den tyske afgiftsforhøjelse på 40 øre/liter inklusive moms for dieselolie vil medføre et fald i grænsehandlen med diesel med ca. 4 mill. liter for personbiler.

I forhold til Sverige er prisen med moms stort set identisk. Der er sandsynligvis ikke nogen systematisk grænsehandel i forhold til Sverige, mens trafikken i forhold til Norge er så begrænset, at grænsehandlen med diesel til personbiler til og fra Norge er meget lille om end i dansk favør.

Det samlede bidrag fra busser og personbiler til grænsehandelen er således, at der i 2001 er en grænsehandel i udenlandsk favør på ca. 5 mill. liter for busser og personbiler. Ændres den danske afgift med 20 øre/liter vil virkningen være en ændring i salget til personbiler og busser på ca. 5 mill. liter eller ca. 5 pct. af virkningen for lastbiler.

Der foreligger forholdsvis sikre historiske erfaringer vedrørende virkningerne af ændringer i dieselafgiften på grænsehandelen til personbiler. I 1986 blev afgiften for olie til personbiler forhøjet fra 36 øre/liter til 185 øre/liter. Det medførte, en tyske privatbilers køb af dieselolie i Danmark faldt med omkring 50 mill. liter årligt fra den ene dag til den anden.

21. Samlet skøn over grænsehandlen med dieselolie

På baggrund af ovenstående oplysninger og analyse kan følgende udvikling i grænsehandlen med dieselolie med betydelig usikkerhed skønnes fra 1985 til i dag.

Tabel XI.27. Skøn over udviklingen i grænsehandelen med dieselolie

År	Salg til danske eksportvognmænd	Salg til udenlandske vognmænd	Salg til personbiler mv.	Samlet salg til international transport.
	Mill. l			
1980-1985	100	50	50	200
1986-1990	100	50	-5	145
1991	100	50	-5	145

1992	100	40	-5	135
1993	125	25	-5	145
1994	170	40	-5	205
1995	180	50	-5	225
1996	190	50	-5	235
1997	200	45	-5	240
1998	210	45	-5	250
1999	210	40	-5	245
2000	195	30	-5	220
2001	190	30	-5	215
2002	190	105	0	295

Når grænsehandelen skal opgøres, skal salget til international transport reduceres med forbruget på dansk vej, der er steget fra ca. 65 mill. liter til i begyndelsen af 1990'erne til ca. 85 mill. liter i dag.

22. Samfundsøkonomiske virkninger, når der ses bort fra grænsehandel

I *rapport om grænsehandel 2000* er der gennemgået mere metodemæssige spørgsmål om opgørelse af samfundsøkonomiske virkninger af punktafgifter. Fremstillingen i denne rapport bygger på denne metode.

Ændringer i dieselaftgiften vil ikke kun ændre salget på grund af skift i grænsehandlen men også på grund af ændringer i forbruget. Forbruget af diesellole er mere eller mindre direkte forbundet med miljøbelastning mv. Ved diskussion om fastsættelse af den rette afgiftsats for diesellole må der derfor foretages beregninger over hvilken virkningen på miljøet, afgiftsændringer for diesellole vil have.

Transport, herunder transport udført af køretøjer der drives af diesel, er forbundet med større omkostninger for samfundet end de udgifter vognmændene mv. betaler. I midten af 1990'erne blev de eksterne omkostninger ved brug af varebiler og lastbiler af Det Økonomiske Råd formandskab (DØR) opgjort til:

Tabel XI.28. Eksterne omkostninger for lastbiler og varebiler

	Varebiler	Lastbiler
	Mill.kr.	
Ulykker	2329	1227
Støj	570	1340
Luftforurening	1294	1657
CO2	433	330
Infrastruktur	1000	870

- heraf vejslid	58	227
Trængsel	?	?
I alt	5626	5424
Forudsat kørsel ved beregningen mill.km	6545	1313
Omkostninger øre/km	86	413
Heraf betalt via reg. afgift og årlige faste afgifter øre/km	11	30
Omkostninger efter faste afgifter øre/km	75	383
Omkostninger bortset fra CO2 efter faste afgifter øre/km	69	358

Kilde: DØR, 1996

Hvis der var en helt perfekt sammenhæng mellem kørslen og de eksterne omkostninger og mellem kørslen og brændstofforbruget, og en dieselvarebil kører ca. 11 km/liter, mens en lastbil kører ca. 3 km/liter svarer de eksterne omkostninger, der ikke betales via registreringsafgift og vægtafgift, til ca. 8,25 øre/liter dieselolie for varebiler (75 øre/km 11 km/liter) og 11,5 kr./liter vedrørende lastbiler (383 øre/km 3 km/liter). For dieselpersonbiler er omkostningerne højere Siden DØR opgjorde omkostningerne i midten af 1990'erne er udledningerne af forurenende stoffer blevet reduceret ved mere restriktive udstødningsnormer, men samtidig er prisen pr. forureningsmængde steget både som følge af den almindelige prisudvikling og som følge af en opvurdering af skadevirkningerne pr. forureningsmængde. For dieselpersonbiler svarer de eksterne omkostninger omtrentlig til den samlede afgiftsbelastning. DØR har regnet med en CO2 skyggepris på 200 kr./ton.

Hvis man forhøjer dieselafgiften vil en del af effekten slå ud i mindre kørsel samt bedre kørsel og en del af effekten slå ud i bedre brændstoføkonomi givet kørselsmåden. Da de fleste af de eksterne effekter er forbundet med kørslen i km, vil den første effekt være særdeles gavnlig samfundsøkonomisk, mens den anden effekt sandsynligvis vil være skadelig for samfundsøkonomien, jf. at afgiften på dieselolie allerede er væsentlig større end miljøomkostningerne ved CO2, der er den eneste eksterne omkostning, der reduceres direkte ved forbedringer i køretøjernes brændstoføkonomi.

Forbedringer i køretøjernes brændstoføkonomi kan opnås ad to veje. Forbedringen kan komme ved, at der bruges mindre brændstof ved en given køremåde, men også ved at køremåden ændres. Man kan dog ved bedre kørsel – undgå kraftige accelerationer, nedbremsninger og ved tilpasset hastighed – opnå reduktioner i såvel dieselforbruget som i udledningerne af en række af de miljøskadelige stoffer. Derimod er der ikke nødvendigvis nogen sammenhæng mellem brændstoføkonomien ved en given køremåde og forureningen med andre stoffer. En bil, der måtte bruge 0,25 l pr. km, kan således forurene lige så meget med andre stoffer som en bil, der måtte bruge 0,4 l pr. km bortset fra CO2, hvor der er proportionalitet.

I gennemsnit kan det på denne baggrund skønnes, at en reduktion af dieselforbruget med 1 l som følge af mindre kørsel vil reducere de eksterne forureningsomkostninger mv. med ca. 10 kr., heraf 0,8 kr. på grund af mindre CO2. Skyldes faldet i dieselforbruget derimod bedre brændstoføkonomi, vil virkningen på forureningsomkostningerne alene være på ca. 80 øre/liter Ved dette skøn har man sandsynligvis ikke undervurderet de eksterne omkostninger.

Der er siden foretaget andre opgørelser, som i almindelighed viser mindre eksterne omkostninger. Der hersker betydelig usikkerhed om opgørelsen af omkostningerne.

Usikkerheden kan illustreres ved opgørelsen af de eksterne omkostninger i EU-kommissionens hvidbog om europæisk transportpolitik for 2010:

Tabel XI.29. EU-kommissionens opgørelse af eksterne omkostninger ved tung lastbiltrafik på motorvej i åbent landskab udenfor myldretid

	Omkostninger pr. km	Omkostninger pr. l dieselolie
	Øre/km	Øre/l
Luftforurening	17-112	50-329
Klima	1,5-11,5	4-34
Infrastruktur	16-25	46-72
Støj	5-30	15-88
Uheld	1,5-19	4-57
Trængsel	20-69	59-204
I alt	61-266	180-783

Efter denne opgørelse udgør de eksterne omkostninger mindst 180 øre/liter og højst ca. 8 kr. pr. l ved kørsel på motorvej uden for myldretid og i det åbne land. Ved kørsel i by mv. er omkostningerne noget højere. I modsætning til det indtryk man får gennem den almindelige debat udgør CO2 udledninger fra lastbiltransport den mindste del af de eksterne omkostninger ved lastbilkørsel.

På grund af den betydelige usikkerhed er der derfor foruden beregninger ud fra DØR opgørelser også foretaget beregninger, der forudsætter at de eksterne omkostninger kan opgøres til det halve altså 5 kr./liter dieselolie, heraf 0,4 kr./liter vedrørende CO2.

Dieselmotorer er pålagt registreringsafgift og vægtafgift. Disse afgifter påvirker kørselens omfang gennem antallet af biler. Reduceres kørslen svarende til 1 l dieselolie kan det med usikkerhed skønnes, at det fører til et fald i indtægterne fra registreringsafgiften og vægtafgiften med ca. 2 kr./liter i gennemsnit. Beløbet er væsentlig større for personbiler og mindre for lastbiler. Det er yderligere her teknisk forudsat, at dieselmotorer ikke erstattes med benzindrivne.

Dieselforbruget og kørslen påvirkes af dieselprisen. Effekten er dog forholdsvis beskeden især på kort sigt. Det kan tage 10-15 år (bilernes levetid) før effekten af en dieselprisændring er slået fuldt igennem, jf. bilernes levetid.

For lastbiler, der kører lange strækninger, og hvor udgifterne til dieselolie udgør en større del af omkostningerne end for lastbiler i gennemsnit, udgør omkostningerne til dieselolie omkring 20 pct. af de samlede udgifter.

Hvis udgifterne til diesel måtte stige 10 pct. eller med ca. 50 øre/liter uden moms, stiger prisen på transporten derfor alene med 2 pct., når markedet er tilpasset. Hvis prisfølsomheden for transport er således, at efterspørgselen falder med 10 pct., hver gang prisen på transport stiger 10 pct. (priselasticitet på -1), vil en stigning i prisen på diesel med 10 pct. alene føre til et fald i efterspørgselen på 2 pct. som følge af mindre kørsel på 2 pct.

For lastbiler, der er beskæftiget med lokal transport udgør dieselomkostninger omkring 10 pct. af de samlede udgifter. Effekten af højere dieselomkostninger på kørslen er således endnu mere beskeden her.

Udover at efterspørgselen efter transport målt i tonkm vil falde ved højere dieselomkostninger, vil der dog også være en effekt på, at kørslen vil blive organiseret lidt bedre i form af, at der bliver større opmærksomhed på at få returlæs mv. selv om der måtte være ekstra besvær herved og i form af, at frekvensen, hvorved kunder måtte forsynes med varer, vil blive reduceret, hvorved kapaciteten i lastbilerne kan udnyttes bedre.

Samlet vurderes det, at en stigning i prisen på dieselolie med 50 øre/liter før moms (ca. 10 pct.) vil reducere kørslen med ca. 1,75 pct. eller ca. 0,7 mill. liter pr. øre dieselafgiften ændres. Virkningen på kort sigt er væsentlig mindre.

En stigning i dieselprisen vil også føre til, at der i videre udstrækning anskaffes mere brændstoføkonomiske køretøjer. For personbiler sker det gennem, at der i videre udstrækning efterspørges mere effektive motorer, men også ved at motorens størrelse i forhold til bilens vægt reduceres. For lastbiler, der sjældent anskaffes til lystkørsel, vil det alene være den første effekt, der tæller sammen med en tendens til hurtigere at udskifte ældre mindre brændstoføkonomiske biler med nye mere effektive. Det er også muligt at indrette kørslen mere brændstoføkonomisk.

Samlet vurderes det med usikkerhed, at en stigning i prisen på diesel med 50 øre/liter vil føre til et fald i dieselforbruget på ca. 0,375 pct. eller ca. 0,15 mill. liter pr. øre/liter afgiften ændres på grund af bedre brændstoføkonomi. Denne effekt vil først vise sig fuldt ud, når køretøjsbestanden er fuldt udskiftet.

Samlet set falder dieselforbruget således med ca. 0,85 mill. liter for hver gang prisen på dieselolie stiger med 1 øre/liter. Det svarer til en priselasticitet på ca. -0,21. Effekten på kort sigt er snarere omkring eller under det halve.

Som nævnt er CO2 den eneste miljøbelastning, der helt entydigt og direkte afhænger af dieselforbruget. Hvis en skyggepris på fx 300 kr./tons CO2 anvendes som et groft skøn for hvilken afgiftssats, der var nødvendig for at nå Danmarks CO2 mål med afgifter alene, vil de eksterne omkostninger således falde med ca. 80 øre/liter dieselolie, der bruges mindre på grund af bedre brændstoføkonomi, og med 10 kr./liter dieselolie på grund af mindre kørsel, heraf 80 øre/liter vedrørende CO2.

Som nævnt er opgørelse af eksterne omkostninger usiklere og der er derfor også gennemført beregninger ved halvt så store omkostninger.

Den danske afgift på dieselolie er 275 øre/liter. Hvis der ses bort fra virkningen på grænsehandlen, vil virkningen af at forhøje afgiften med 50 øre/liter være som følge:

Tabel XI.30. Virkningerne på forbruget af dieselolie ved en stigning i prisen på 50 øre/liter uden moms

Fald i forbruget af dieselolie	42,5 mill.l
Heraf på grund af mindre kørsel	35,0 mill.l
Heraf på grund af bedre brændstoføkonomi	7,5 mill.l
Reduktion af de eksterne omkostninger bortset fra CO2 som følge af mindre kørsel (4,6 kr./l/henholdsvis 9,2 kr./l)	161-322 mill. kr.
Reduktion af CO2 belastningen som følge af mindre kørsel 40/80 øre/l	14- 28 mill. kr.
Fald i indtægterne fra registreringsafgift og vægtafgift som følge af mindre kørsel 2 kr./l	-70 mill. kr.
Fald i indtægterne fra dieselafgift som følge af mindre kørsel (2,75 kr./l)	-96,25 mill. kr.
Tilpasningsomkostninger for bilister ved mindre kørsel 25 øre/l	-8,75 mill. kr.
I alt samfundsøkonomisk gevinst ved mindre kørsel	0 -175 mill. kr.
Reduktion af CO2 udledninger som følge af bedre brændstoføkonomi 40 - 80 øre/l	3- 6 mill. kr.
Fald i indtægterne fra registreringsafgift og vægtafgift ved bedre brændstoføkonomi ?	- ? mill. kr.

Fald i indtægterne fra dieselafragift ved bedre brændstoføkonomi (2,75 kr./l)	-20,6 mill. kr.
Tilpasningsomkostninger for bilister ved bedre brændstoføkonomi (25 øre/l)	-1,9 mill. kr.
I alt samfundsøkonomisk gevinst ved bedre brændstoføkonomi	-19,5 - -16,5 mill. kr.
I alt gevinst for samfundet ved forhøjelse af dieselafragift med 50 øre/l når der ses bort fra grænsehandel	- 20 - + 160 mill. kr.

Det ses af tabel XI.30, at forureningsomkostningerne ved brug af dieselbiler vil falde med omkring 180-360 mill. kr, hvis dieselafragiften sættes op med 50 øre/liter uden moms. Det er dog ikke gratis at nå denne miljøgevinst. Tilpasningsomkostningerne, der i hovedsagen må betales af det offentlige, vil være på ca. 200 mill. kr. således at nettoeffekten vil være på en gevinst på ca. 160 mill. kr. hvis miljøomkostningerne mv. ved dieselkørsel sættes højt og et tab på ca. 20 mill. kr. hvis miljøomkostningerne sættes lavt. Når der ses bort fra ændret grænsehandel vil det efter en balanceret vurdering sandsynligvis netto være en fordel for samfundsøkonomien at sætte afragiften op, men beregninger, der viser, at satsen i forvejen nogenlunde svarer til det optimale niveau – når man ser bort fra grænsehandel – kan ikke afvises som helt urealistisk.

Personbiler med bedre brændstoføkonomi koster oftest mindre end biler med dårligere brændstoføkonomi, men der er selvfølgelig undtagelser. Bedre brændstoføkonomi som følge af højere dieselpriser vil derfor reducere indtægterne fra værdiafragiften mv. på fx personbiler. Effekten er ikke søgt skønnet her.

I følgende tabel XI.31 er de samfundsøkonomiske virkninger af forskellige dieselafragiftsatser beregnet, når der ses bort fra virkningerne på grænsehandel.

Tabel XI.31. Beregninger af de samfundsøkonomiske virkninger af ændringer af afragiften på dieselolie, når der ses bort fra grænsehandel

Ændring i dieselsats i forhold til nu	Dieselsats	Forbrug i DK	Tilpasningsomkostninger dieselafragift ændret kørsel	Afledt omkostning andre bilafgifter	Miljøomkostninger mv. ændret kørsel	Tilpasningsomkostninger bedre brændstoføkonomi	Miljøomkostninger ved bedre brændstoføkonomi	Nettogevinst		
								Samfundsøkonomi ændret kørsel	Samfundsøkonomi ændret brændstoføkonomi	Samfundsøkonomi i alt
Øre/l								Mill.kroner		
-275	0	2.109	-265	- 385	1.925	-57	33	-1.275	24	-1252
-195	80	2.041	-242	-273	1.365	-52	23	-850	29	-821
-80	195	1.943	-132	-112	560	-28	10	-316	19	-298
-60	215	1.926	-103	-84	420	-22	7	-233	15	-218
-40	235	1.909	-71	-56	280	-15	5	-153	11	-142
-20	255	1.892	-37	-28	140	-8	2	-75	6	-69
0	275	1.875	0	0	0	0	0	0	0	0
+20	295	1.858	40	28	-140	9	-2	72	-6	66

+40	315	1.841	83	56	-280	18	-5	141	-13	129
+60	335	1.824	128	84	-420	27	-7	210	-20	188
+80	355	1.807	176	112	-560	38	-10	272	-28	243
+100	375	1.790	228	140	-700	49	-12	333	-37	296
+120	395	1.773	281	168	-840	60	-14	391	-46	345
+200	475	1.705	525	280	-1.400	113	-24	595	-89	507
+300	575	1.620	893	420	-2.100	191	-36	788	-155	632
+400	675	1.535	1.330	560	-2.800	285	-48	910	-237	673
+500	775	1.450	1.838	700	-3.500	394	-60	963	-334	629
+1.000	1.275	1.025	5.425	1.400	-7.000	1.163	-120	175	-1.043	-868

Det ses af tabel XI.31, at hvis der ses bort fra grænsehandel og forudsættes, at miljøomkostningerne mv. svarer til 10 kr./liter ved uændret brændselsøkonomi, heraf 0,8 kr. pr. l for selve dieselforbruget (CO₂), vil samfundet vinde ved at afgiften sættes op og tabe, hvis afgiften reduceres. Dieselafgiften har reduceret forbruget af dieselolie i Danmark med ca. 234 mill. liter, heraf ca. 193 mill. liter på grund af mindre kørsel og 41 mill. liter på grund af bedre brændstoføkonomi. Tilpasningsomkostningerne vedrørende dieselafgiften på grund af mindre kørsel har været på 265 mill. kr., der svarer til halvdelen af dieselafgiftssatsen gange 193 mill. liter. Den mindre kørsel har nødvendiggjort færre biler, hvorved indtægterne fra registreringsafgiften og vægtafgiften på fortrinsvis personbiler og varebiler er faldet med 385 mill. kr. på grund af forhøjelsen af dieselafgiften fra 0 til 275 øre/liter Den mindre kørsel svarende til 193 mill. liter eller ca. 10 pct. har imidlertid også reduceret behovet for bygning og vedligeholdelse af veje, støj, ulykker og forurening fra dieslbiler. Den gavnlige effekt heraf kan opgøres til 1.925 mill. kr. eller 10 kr./liter dieselforbruget reduceres med. Netto har dieselafgiften på 275 øre/liter således givet en gevinst på 1.275 mill.kr. i det omfang det reducerede forbrug skyldes mindre kørsel.

Dieselafgiften har imidlertid også forbedret brændstoføkonomien. Det har en positiv CO₂ effekt, men er ligegyldigt for så vidt angår forureningen med andre stoffer, ulykker og vejslid mv. Ved et fald i forbruget på 41 mill. liter på grund af bedre brændstoføkonomi er tilpasningsomkostningerne for dieselafgiften på henvend 57 mill.kr. (41 mill. liter gange satsen på 275 øre/liter gange med 0,5) og miljøgevinsten på 33 mill. kr. (41 mill. liter gange med 80 øre/liter). Netto har samfundet således tabt 22 mill.kr. på grund af den bedre brændstoføkonomi. Tages der også hensyn til virkningerne på indtægterne fra registreringsafgift og vægtafgift er tabet større Samlet set er samfundets gevinst på 1.252 mill. kr. på grund af dieselafgiften.

Som det ses af tabellen vil samfundet kunne vinde yderligere ved en forhøjelse af dieselafgiften, hvis der ses bort fra virkningerne på grænsehandlen. Ved 20 øre/liter ekstra vil gevinsten være på 66 mill. kr. Gevinsten vil blive større ved endnu større forhøjelser, men i aftagende takt. De næste 20 øre/liter giver således alene en samfundsøkonomisk gevinst på 63 mill. kr., de næste igen på 59 mill.kr. etc. Den optimale afgift – når der ses bort fra grænsehandel er på 673 øre/liter eller ca. 675 øre/liter, beregnet som $((10 \text{ kr./l} - 2 \text{ kr./liter}) \times 7 + 0,8 \text{ kr./liter} \times 1,5)/8,5$. Gevinsten for samfundet af at sætte afgiften op fra 275 øre/liter til 675 øre/liter altså med 400 øre/liter, er på 673 mill. kr. Som det ses, er virkningen stort set den samme om afgiften sættes op med 300 eller 500 øre/liter Det skal bemærkes, at samfundet netto vinder mest ved de første forhøjelser. De første 275 øre/liter gav således en gevinst på ca. 1250 mill. kr. for samfundet, mens en yderligere forhøjelse med 400 øre/liter alene giver en gevinst på ca. 675 mill.kr.

Tabel XI.31 viser, at den optimale afgiftssats er lig med de eksterne omkostninger. Den optimale sats er den, der maksimerer samfundets gevinst netto, men afgiftspolitikken har også fordelingsvirkninger.

I følgende tabel XI.32 er fordelingsvirkningerne af at sætte afgiften op fra 275 øre/liter til 675 øre/liter illustreret.

Tabel XI.32. Fordelingsvirkningen af en afgifts forhøjelse

Mill. kr.	Bilister	Stat	Forureningsofre mv.	I alt.
Virkning ved uændret mængde	-7.500 (1.875 mill. l x 4 kr./l)	+7.500	0	0
Mængder falder med 280 mill.l på grund af mindre kørsel før tilpasningsomkostninger	+1.890 (280 mill.l x 6,75 kr./l)	-1.890	+2.800 (280 mill.l x 10 kr./l)	+2800
Tilpasningsomkostninger bilister ved mindre kørsel	-1.330 (280 mill.l x (2,75 + 6,75)/2)			-1330
Tilpasningsomkostninger stat på grund af mindre reg.afgift mv. ved mindre kørsel		-560 (280 mill. l x 2 kr./l)		-560
Netto ved mindre kørsel	-6.940	5.050	2.800	910
Mængde falder med 60 mill.l på grund af bedre brændstoføkonomi før tilpasningsomkostninger	+405 (60 mill. l x 6,75 kr./l)	-405	48 (60 mill.l x 0,8 kr./l)	48
Tilpasningsomkostninger bilster ved bedre brændstoføkonomi	-285 (60 mill. l x (2,75 + 6,75)/2)			-285
Staten taber reg. afgift mv.		-?		- ?
Netto på grund af bedre brændstoføkonomi	120	-405	48	-237
Netto i alt	-6.820	4.645	2.848	673

Som det ses vil såvel staten som forureningsofrene vinde ved en forhøjelse af satsen til det niveau, der netto er optimalt for samfundet, mens bilisterne vil tabe. Der er her set bort fra grænsehandel mv.

I tabel XI.32 var det forudsat, at de eksterne omkostninger faldt med 10 kr./liter diesel, hvis dieselforbruget var blev reduceret ved mindre kørsel og 0,8 kr./liter hvis dieselforbruget faldt på grund af bedre brændstoføkonomi. Der var tale om en forholdsvis høj vurdering af forureningsomkostningerne. I følgende tabel XI.33 er tilsvarende beregninger foretaget under forudsætning af, at de eksterne omkostninger er halvt så store.

Tabel XI.33. Beregninger af de samfundsøkonomiske virkninger af ændringer af afgiften på dieselolie, når der ses bort fra grænsehandel ved lave eksterne omkostninger

								Nettogeinst		
Ændring i dieselsats i forhold nu	Dieselsats	Forbrug i DK	Tilpasningsomkostninger dieselaftgift ændret kørsel	Afledt omkostning andre bilafgifter	Miljøomkostninger mv. ændret kørsel	Tilpasningsomkostninger bedre brændstoføkonomi	Miljøomkostninger ved bedre brændstoføkonomi	samfundsøkonomi ændret kørsel	samfundsøkonomi ændret brændstoføkonomi	samfundsøkonomi i alt
Øre/l		Mill.l								
-275	0	2.109	-265	- 385	963	-57	17	-313	40	-273
-195	80	2.041	-242	-273	683	-52	12	-167	40	-127
-80	195	1.943	-132	-112	280	-28	5	-36	23	-13
-60	215	1.926	-103	-84	210	-22	4	-23	18	-5
-40	235	1.909	-71	-56	140	-15	2	-13	13	0
-20	255	1.892	-37	-28	70	-8	1	5	7	2
0	275	1.875	0	0	0	0	0	0	0	0
+20	295	1.858	40	28	-70	9	-1	2	-7	-5
+40	315	1.841	83	56	-140	18	-2	1	-15	-14
+60	335	1.824	128	84	-210	27	-4	-2	-24	-26
+80	355	1.807	176	112	-280	38	-5	-8	-33	-41
+100	375	1.790	228	140	-350	49	-6	-18	-43	-60
+120	395	1.773	281	168	-420	60	-7	-29	-53	-83
+200	475	1.705	525	280	-700	113	-12	-105	-101	-206
+300	575	1.620	893	420	-1.050	191	-18	-263	-173	-436
+400	675	1.535	1330	560	-1.400	285	-24	-490	-261	-751
+500	775	1.450	1838	700	-1.750	394	-30	-788	-364	-1.151
+1.000	1.275	1.025	5425	1.400	-3.500	1.163	-60	-3.325	-1.103	-4.428

Det ses af tabel XI.33., at samfundet alene har vundet ca. 275 mill. kr. ved den nuværende afgiftsats på diesel, under forudsætning af, at de eksterne omkostninger er 5 kr./liter diesel, der bruges til mere kørsel og 0,4 kr./liter diesel, der bruges til dårligere brændstoføkonomi, idet har været forudsat, at diesel indirekte har været belagt med 2 kr./liter via registreringsafgiften og vægtafgiften. Der er her set bort fra

virksomheden af ændret grænsehandel. Under disse forudsætninger er den optimale dieselaftgift ca. 255 øre/liter eller lidt lavere end den nuværende afgift. Igen bemærkes, at det ikke gør den store forskel i resultatet for samfundet netto at ændre satsen blot man er i nærheden af optimum, mens det har større virkninger, hvis man er langt fra optimum.

Ændringer i dieselaftgiften har imidlertid også virkninger på grænsehandlen.

23. Samfundsøkonomiske virkninger af ændringer af ændringer i grænsehandlen som følge af ændringer i dieselaftgiften

I følgende tabel XI.34 er vist sammenhængen mellem dansk dieselaftgift og salg af dieselaftolie til lastvognmænd i international fart i 2002.

Tabel XI.34. Sammenhæng mellem dieselaftgift og salg til international transport

Dansk afgift	Dansk salg			i alt til lastbiler i international fart	Ændring i forhold til nu
	til danske vognmænd	til udenlandske vognmænd i bilateral transport	til udenlandske vognmænd i transit		
Øre/l	Mill.l				
195	254	116	111	481	+185
215	239	104	100	443	+147
235	224	94	89	407	+111
255	209	82	72	363	+67
275	190	60	46	296	
295	145	28	24	197	-99
315	115	10	5	130	-166
335	90	7	5	102	-194
355	67	4	3	74	-222
375	38	2	2	42	-254
395	18	1	1	20	-276

Ser man først på de samfundsøkonomiske virkninger af en afgiftsændring for danske vognmænd er virkningerne af en forhøjelse af afgiften med 20 øre/liter som følger:

Tabel XI.35. Samfundsøkonomiske virkninger af en afgiftsforhøjelse

Mill. kr.	Danske vognmænd	Staten	Udlændinge	Netto Danmark
Virkninger uændret salg	-38 (190 mill. l x 0,2 kr./l)	+38		0
Ændret salg i Danmark	+4,5 (45 mill.l x 0,2 kr./l x 0,5)	-132,75 (45 mill. l x 2,95 kr./l)	Op til +128,25 (45 mill.l x 2,85 øre/l)	-128,25
Netto før overvæltning	-33,5	-94,75	Op til 128,25	-128,25
Eventuel overvæltning			-17 ?	+ 17 ?

Forhøjelsen af afgiften med 20 øre/liter giver umiddelbart ekstra 38 mill. kr. i statskassen fra danske vognmænd, før adfærd ændres. Danske vognmænd vil imidlertid tanke 45 mill. liter mindre i Danmark. Den danske stat taber ca. 133 mill. kr. herved, mens vognmændene alene vinder ca. 4,5 mill. kr. herved. De 45 mill. liter, der tankes ekstra i udlandet, kan højst være 20 øre billigere end i Danmark, besparelsen må også være positiv. I gennemsnit spares således alene 10 øre/liter i udlandet vinder den udenlandske stat og eventuelt de udenlandske olieselskaber, der får en højere pris end omkostningerne. Udlandet kan højst vinde 128 mill. kr., idet danske vognmænd kan have ekstra besvær ved at købe i udlandet. Alt i alt taber Danmark imidlertid ca. 128 mill. kr. og udlændinge vinder et mindre beløb.

De danske vognmænds ekstra omkostninger kan i et vist omfang væltes over på kunderne, herunder udenlandske kunder. Hvis udenlandske vognmænd har fået en lige så stor omkostningsstigning som danske vognmænd, vil ekstraregningen kunne væltes næsten fuldt over. Hvis de udenlandske vognmænd alene har fået en mindre omkostningsstigning vil alene en del af ekstraregningen blive væltet videre. Udenlandske vognmænd vil få en lige så stor ekstra regning, hvis de i samme udstrækning som danske vognmænd købte olie før i Danmark og reagerer på samme måde som danskerne. Det vil være tilfældet, hvis enten ingen køber olie i Danmark eller alle køber alt olie i Danmark. Virkningerne af vognmændenes overvæltning er således et kompliceret spørgsmål, der behandles dybere nedenfor.

For de udenlandske vognmænd er virkningerne af afgiftsforhøjelsen på 20 øre/liter vist i følgende tabel XI.36:

Tabel XI.36. Virkning af en afgiftsforhøjelse på diesel for udenlandske vognmænd

Mill. kr.	Andre danskere	Staten	Udlændinge	Netto Danmark
Virkninger, uændret salg		+21,2	-21,2	+21,2
Ændret salg i Danmark	- ? eventuelt tabt nettoavance for danske olieselskaber	-159,3 (54 mill. l x 2,95 kr./l)	+ 5,4	-159,3
Netto før overvæltning	-	-138,1	-15,8	-138,1 foruden eventuelt tab i olieselskaber
Eventuel overvæltning	-8		+8	-8 ?

Ved 2002-satserne kan der ved uændret dansk afgift forventes solgt ca. 106 mill. liter dieselolie til udlændinge på længere sigt. Forhøjes den danske afgift med 20 øre/liter uden at mængden ændres får staten en ekstra indtægt på 21,2 mill. kr. fra salg af diesel til udlændinge. Afgiftsstigningen får imidlertid

salget til udlændinge til at falde med ca. 54 mill. liter, hvilket staten taber 159,3 mill. kr. ved. Netto taber staten således 138,1 mill. kr. Det er det danske samfunds tab foruden et eventuelt tab for danske olieselskaber, hvis de måtte have haft positiv fortjeneste ved salg til udlændinge, samt eventuelt tab ved, at udlændingene i et vist omfang vælter ekstra omkostninger over på danske transportkøbere.

De samlede samfundsøkonomiske virkninger af at ændre den danske afgift i forhold til afgiftsniveauet her og i udlandet i 2002 er således:

Tabel XI.37. Samfundsøkonomiske virkninger af ændret dieselaflagift via ændret grænsehandel

Ændring dansk afgift	Dansk afgift	Danske vognmænds		Statens gevinst ved		I alt
		gevinst ved uændret køb i Danmark*	gevinst ved at købe i andet land end nu*	uændret salg vedrørende international lastvognskørsel	ændret salg vedrørende international lastvognskørsel	
Øre/l		Mill.kr.				
-80	195	152	24	-237	361	300
-60	215	114	14	-178	316	266
-40	235	76	6	-118	261	225
-20	255	38	2	-59	171	152
0	275	0	0	0	0	0
+20	295	-38	5	+59	-292	-266
+40	315	-76	14	+118	-523	-467
+60	335	-114	26	+178	-650	-560
+80	355	-152	42	+237	-788	-661
+100	375	-190	68	+296	-953	-778
+120	395	-228	90	+355	-1.090	-873

* Før overvæltning og skift i markedsandele. Tages også hensyn hertil ændres resultatet kun marginalt jf. afsnit X.25.

Det ses af tabel XI.37., at dieselaflagiftsændringers virkning på grænsehandelen har væsentlige samfundsøkonomiske virkninger. Forhøjes dieselaflagiften med 20 øre/liter vil danske eksportvognmænd tabe ca. 33 mill. kr. og den danske stat yderligere ca. 233 mill. kr., således at samfundet i alt taber 266 mill. kr. For de næste 20 øre/liter er tabet yderligere 200 mill. kr. mens tabet herefter er omkring 100 mill. kr. pr. 20 øre/liter afgiften sættes op udover 40 øre/liter.

Reduceres afgiften med 20 øre/liter, vil danske internationale vognmænd vinde ca. 40 mill. kr., og staten vil yderligere vinde 112 mill. kr. fra salget til vognmænd i international fart. Samlet set vinder det danske samfund således ca. 150 mill. kr. ved en afgiftsnedsættelse med 20 øre/liter, når virkningen på grænsehandlen betragtes isoleret. Reduceres afgiften med yderligere 20 øre/liter vindes yderligere ca. 75 mill. kr. og ved en reduktion på i alt 60 øre/liter vindes 40 mill. kr. ekstra i forhold til en reduktion på 40 øre/liter

Det skal fremhæves, at virkningen for danske vognmænd er før overvæltning. Når vognmændene får reduceret deres omkostninger, vil en del af omkostningsfaldet slå ud i lavere priser. De lavere priser vil

komme transportkøberne til gode, herunder udenlandske transportkøbere. De positive samfundsøkonomiske virkninger af reduceret afgift på diesel ovenfor opgjort bør således korrigeres for virkningerne af vognmændenes overvæltning, skift i markedsandele mv.

Det skal understreges, at der er tale om meget følsomme beregninger, især når det gælder mindre ændringer. Procentvis er beregningerne mindre usikre når der er tale om større afgiftsændringer, hvor det er muligt med større sandsynlighed at bestemme virkningen på grænsehandlen. Sættes afgiften således op med 80 øre/liter tabes efter tabel XI.37 ca. 660 mill. kr., mens der vindes ca. 300 mill. kr. ved at sætte afgiften ned med 80 øre/liter

Der er således væsentligt mere at tabe ved forhøjelser end der er at vinde ved nedsættelser. Det skyldes, at grænsehandlen i dansk favør i 2002 vil være stor efter at tyskerne sætter deres afgift op. Der er således en stor positiv grænsehandel at miste ved forhøjelser. Modsat er der ikke helt så meget at vinde ved nedsættelser. For at opnå det samlede billede af afgiftsændringerne må tabel XI. 37 sammenlignes med tabel XI.31 eller eventuelt XI.33.

Tabel XI.38. Samlet samfundsøkonomiske virkninger af ændret dieselafgift

Dieselafgiftsændring	Samfundsøkonomisk gevinst ved			Netto samfundsøkonomisk gevinst	
	lave eksterne omkostninger eksklusive grænsehandelsvirkning	høje eksterne omkostninger eksklusive grænsehandelsvirkning	grænsehandel	lave eksterne omkostninger	høje eksterne omkostninger
Øre/l	Mill. kr.				
-80	-13	-298	+300	+287	+2
-60	-5	-218	+266	+261	+43
-40	0	-142	+225	+225	+83
-20	2	-69	+152	+154	+85
0	0	0	0	0	0
+20	-5	+66	-266	-271	-200
+40	-14	+129	-467	-481	-352
+60	-26	+188	-560	-586	-398
+80	-41	+243	-661	-702	-459
+100	-60	+296	-778	-838	-542
+120	-83	+345	-873	-956	-511

I tabel XI.38 er den samfundsøkonomiske virkning af, at ændre afgiften på dieselolie, beregnet, når der tages hensyn til såvel eksterne effekter som grænsehandel. Opgørelsen er usikker. Det fremgår af tabel XI.38. at det har betydelige samfundsøkonomiske virkninger at ændre på afgiften på dieselolie. I det mindste ved mindre ændringer i dieselafgiften er virkningerne af skift i grænsehandlen dominerende over virkninger af skift i forbruget. Det skyldes, at den danske afgift i øjeblikket er omkring balance i forhold til udlandet. Netop her er grænsehandlen mest følsom overfor afgiftsændringer.

Forhøjes afgiften med 20 øre/liter ses, at samfundet efter beregningerne taber 200 mill. kr., hvis det forudsættes, at de eksterne omkostninger er høje. En yderligere forhøjelse med 20 øre/liter vil give et yderligere tab på ca. 150 mill. kr., mens yderligere forhøjelser derover alene vil give et tab på ca. 50 - 100 mill. kr. pr. 20 øre/liter. Når afgiften er forhøjet med ca. 1 kr./liter vil yderligere forhøjelser ikke give yderligere tab, men snarere gevinst. Det skyldes, at når afgiften er forhøjet med 1 kr./liter er grænsehandlen næsten fuldstændigt forskudt til udlandets fordel. Yderligere forhøjelser vil derfor ikke give yderligere tab på grund af grænsehandel, men gevinster på grund af mindre forurening. Det skal dog understreges, at der fortsat er væsentlige tab forbundet med forhøjelse af afgiften ved forhøjelser udover 1 kr./liter, men at tabene er mindre end ved 1 kr./liter. *Konklusionen om, at der er tab ved forhøjelse af dieselaafgiften er robust, selv om beregningerne er usikre.* Forudsættes således fx at grænsehandlen er halvt så følsom overfor afgiftsændringer som forudsat, vil en forhøjelse af afgiften med 20 øre/liter fortsat være forbundet med tab, selv når der forudsættes, høje forureningsomkostninger.

Forudsættes lave forureningsomkostninger er det allerede uden grænsehandel forbundet med tab, at forhøje dieselaafgiften.

Det er også muligt at se på virkningerne af at reducere dieselaafgiften. Det ses af tabel XI.38 at en nedsættelse af afgiften med 20 øre/liter vil give en samfundsøkonomisk gevinst på ca. 85 mill. kr. under forudsætning af, at forureningsomkostningerne er høje. Denne gevinst bliver ikke større, men mindre, af yderligere nedsættelser. Beregningerne viser således, at en reduktion af dieselaafgiften med 20 øre/liter ville give den optimale afgiftssats, under forudsætning af høje forureningsomkostninger. Forudsættes forureningsomkostningerne at være lave, ses, at samfundet vil vinde ca. 154 mill. kr. ved en nedsættelse af afgiften med 20 øre/liter. Gevinsten vil stige ved yderligere nedsættelser, men knap så meget som de første 20 øre/liter. Konklusionen om, at samfundet netto vil vinde ved en lavere afgift er sandsynlig, men ikke sikker eller robust overfor ændrede forudsætninger. Forudsættes således høje forureningsomkostninger, og at grænsehandelsvirkningen er det halve af det forudsatte vil det give stort set samme resultat, om afgiftssatsen fastholdes eller reduceres med 20 øre/liter. Ved lave forureningsomkostninger vil der sikkert være gevinst ved nedsættelse af dieselaafgiften. Selv om det således sandsynligvis samfundsøkonomiske kan betale sig at reducere afgiften på diesel, er det ikke muligt indenfor usikkerheden at afvise, at den nuværende afgiftssats er samfundsøkonomisk optimal. Det vil sikkert give tab at forhøje satsen, mens der ikke er sikkerhed for, at det vil give gevinster ved at reducere satsen.

Det har været hævdet, at staten ville kunne vinde provenu ved en reduktion af afgiftssatsen. Det er dog meget usandsynligt, at dette ville kunne ske.

I følgende tabel er vist provenuvirkningen af henholdsvis at forhøje satsen med 20 øre/liter og reducere satsen med 20 øre/liter.

Tabel XI.39. provenuvirkning af en forhøjelse henholdsvis en reduktion af afgiftssatsen med 20 øre/liter

	Forhøjelse af dieselaafgiften	Reduktion af dieselaafgiften
Samlet salg før ændring	2088 mill. l	2088 mill. l
Virkning ved uændret salg	+418 mill. kr.	-418 mill. kr.
Virkning af ændret forbrug længere sigt (17 mill. l)	-50 mill. kr.	+43 mill. kr.
Virkning af ændret grænsehandel	-292 mill. kr.	+171 mill. kr.
Virkning på andre afgifter	-28 mill. kr.	+28 mill. kr.
I alt netto dieselaafgift	48 mill. kr.	-176 mill. kr.
Udligningafgift	-55 mill. kr.	+55 mill. kr.
I alt netto med udligningsafgift	-7 mill. kr.	-121 mill. kr.

Indenfor usikkerheden kan det ikke afvises, at en forhøjelse af dieselaafgiften ikke vil give provenugevinst, mens det vil være usandsynligt, at en nedsættelse af afgiften vil give provenugevinst.

24. Vognmændenes konkurrenceevne og dieselaafgiften

Uanset hvilken nationalitet dieselskøberne har, er dieselaafgiften identisk. Dieselaafgiften påvirker således ikke konkurrencen mellem danske og udenlandske vognmænd i det omfang vognmændene tanker de samme steder. Som nævnt har nationale vognmænd imidlertid en præference for at tanke i hjemlandet indtil afgiftsforskellen overstiger en vis grænse.

Forestillede man sig således, at den udenlandske afgift i alle andre lande var 2,5 kr./liter, men afgiften i Danmark var nul, ville alle, der havde mulighed herfor tanke i Danmark.

Hvis Danmark i dette tilfælde indførte en afgift på 1 kr./liter, ville det ikke få indflydelse på konkurrenceforholdet, jf. at den danske afgiftsstigning ville blive båret af såvel udenlandske som danske vognmænd. Yderligere afgiftsforhøjelser ville være konkurrenceevneneutrale indtil stigningen blev så stor, at udenlandske vognmænd ophørte med at tanke i Danmark. Herefter ville yderligere danske afgiftsforhøjelser alene påvirke danske vognmænd, indtil også disse ophørte med at tanke i Danmark, hvorefter yderligere danske afgiftsforhøjelser ikke ville påvirke konkurrenceevnen.

Meknikken er illustreret i følgende tabel XI.40, hvor det er forudsat, at vognmænd har ekstraomkostninger på 40 øre/liter ved at tanke i udlandet. Det forudsættes, at den udenlandske afgift er 250 øre/liter og prisen uden afgift 200 øre/liter ved tankning i hjemland, men 240 øre/liter ved tankning i udlandet. Der sammenlignes en dansk og en udenlandsk vognmand med 1 lastbil, med et årligt forbrug på 50.000 liter diesellole.

Tabel XI.40. Eksempel på virkningen af dansk dieselaafgift på omkostninger for danske og udenlandske vognmænd

Danske dieselaafgift	Omkostninger til brændstof for dansk eksportbil.	Omkostninger til brændstof for udenlandslansk eksportbil	Dansk konkurrenceevnefordel
Øre/l	Kr./bil		
0	100.000	120.000	20.000
100	150.000	170.000	20.000
200	200.000	220.000	20.000
210	205.000	225.000	20.000
230	215.000	225.000	10.000
250 ens afgift	225.000	225.000	0
270	235.000	225.000	-10.000
290	245.000	225.000	-20.000
300	245.000	225.000	-20.000
500	245.000	225.000	-20.000

Som det ses af eksemplet har danske vognmænd en konkurrenceevnefordel på 20.000 kr./bil i forhold til udenlandske vognmænd på grund af dieselaafgiften så længe den danske afgift er 40 øre/liter under den udenlandske afgift. Ved ens afgift har danske og udenlandske vognmænd samme omkostninger til diesel,

mens danske vognmænd har en konkurrenceulempe på 20.000 kr./bil, uanset hvor meget den danske afgift overstiger den udenlandske afgift med 40 øre/liter Afgørende for konkurrenceevnevirkningen af dieselafgiften er således, hvor stor afgiftsforskel, der skal til for at ændre på grænsehandlen for henholdsvis udenlandske og danske vognmænd. Denne kritiske forskel varierer fra vognmand til vognmand.

Ved bedre konkurrenceevne vindes markedsandele fra udenlandske konkurrenter og omvendt.

Under forudsætning af en efterspørgselselasticitet på -1 og en udbudselasticitet på -10 for såvel danske som udenlandske vognmænd kan følgende udvikling i markedsandelene for lastvognmænd beregnes. Der er i øvrigt udgangspunkt i de tidligere beregninger over tankning sted og afhængig af afgiftsforskellen.

Tablel XI.41. Virkningen på gennemsnitlige omkostninger for danske og udenlandske vognmænd af ændret dansk dieselafgift og beregnet konsekvenser for konkurrenceevne og beskæftigelse ved international lastbilkørsel

Diesel afgifts ændring	Meromkostninger		Forbedring i dansk lastbils konkurrenceevne gevinst	Danske lastbiler	
	pr dansk lastbil i gennemsnit	pr udenlandsk lastbil		markedsandel	beskæftiget med udenrigskørsel
Øre/l	Kr./lastbil (50.000 l)			Pct.	Stk.
-100	-38.100	-23.300	14.800	62,5	6.600
-80	-29.500	-17.500	12.000	61,9	6.490
-60	-21.400	-12.300	9.100	61,2	6.380
-40	-13.700	-7.600	6.100	60,5	6.270
-20	-6.600	-3.400	3.200	59,8	6.170
0	0	0	0	59,1	6.060
+20	5.500	2.100	-3.400	58,2	5.950
+40	9.800	3.000	-6.800	57,5	5.850
+60	13.200	3.400	-9.800	56,7	5.760
+80	15.800	3.700	-12.100	56,6	5.700
+100	17.500	3.800	-13.700	55,7	5.650

Hvis lastbilerne udelukkende brugte danske diesel ville omkostningerne ændres med 10.000 kr./lastbil, hver gang den danske afgift blev ændret med 20 øre/liter Det ses, af tabel XI.41. at omkostningerne ændres med væsentligt mindre. Ved en nedsættelse af afgiften med 1 kr./liter falder omkostningerne for et dansk eksportvogntog med et årligt forbrug på 50.000 l med ca. 38.000 kr., mens omkostningerne alene falder med ca. 23.000 kr. for et udenlandsk vogntog. Ændringen i omkostningsforholdet svarer således til et isoleret fald i de danske omkostninger på ca. 15.000 kr. eller ca. 1,5 pct. Et sådant isoleret omkostningsfald for danske vognmænd vil på længere sigt give anledning til en vækst i danske vognmænds markedsandel på ca. 3,4 pct. point, hvorved der vil være beskæftiget ca. 350 flere danske eksportvogntog. Hertil kommer, at omkostningsfaldet for såvel danske som udenlandske vognmænd vil få prisen på transport til at falde, hvilket fører til en øget efterspørgsel på ca. 300 lastbiler, hvoraf hen ved

200 danske lastbiler. Samlet beskæftiges ca. 540 flere danske lastbiler ved en nedsættelse af den danske dieselaftgift med 1 kr./liter

Hvis der for hver eksportvogn er heltidsbeskæftiget 1,5 mand, svarer det til en beskæftigelsesfremgang på ca. 800 heltidsbeskæftigede.

Forhøjes afgiften med 1 kr./liter stiger omkostningerne alene med ca. 17.500 kr. for danske eksportvognmænd, mens de stiger hen ved 4.000 kr. for udenlandske vogntog. En dansk afgiftsstigning på 1 kr. pr. liter belaster således danske eksportvognmænd med ekstra ca. 14.000 kr., hvorved den danske markedsandel falder med ca. 3,4 pct. point. Ca. 430 færre danske lastbiler vil være beskæftiget ved eksportkørsel, og beskæftigelsen vil falde med ca. 650 fuldtidsbeskæftigede

I følgende tabel XI.42 er vist virkningen på indtjeningen pr. lastbil og på de samlede omkostninger.

Tabel XI.42. Virkninger på vognmandens indtjening af ændret dansk dieselaftgift

Dansk afgiftsændring	Indtjening efter overvæltning for		
	danske lastvognmænd pr. bil ved kørsel til og fra Danmark.	udenlandske lastvognmænd pr. bil ved kørsel til og fra Danmark	Omkostningsstigning for transportkøbere for gods mellem Danmark og udlandet.
Øre/l	Kr./bil (50.000 l)		
-100	8.900	-5.800	-29.100
-80	7.100	-4.800	-22.400
-60	5.300	-3.760	-16.000
-40	3.500	-2.600	-10.200
-20	1.800	-1.400	-4.800
0	0	0	0
+20	-1.800	+1.700	3.700
+40	-3.400	+3.400	6.400
+60	-4.800	+5.000	8.400
+80	-5.900	+6.200	9.800
+100	-6.700	+7.000	10.800

Det ses af tabel XI.42 at en nedsættelse af afgiften med 1 kr./liter under de anvendte forudsætninger vil føre til et stigning i danske vognmænds indtjening efter overvæltning på ca. 9.000 kr., mens ca. 29.000 kr. overvælttes i lavere transportpriser.

Modsat vil en forhøjelse af afgiften med 1 kr./liter føre til at de danske eksportvognmænd taber hen ved 7.000 kr. pr. lastbil, der bruger 50.000 l, mens priserne stiger med ca. 11.000 kr. Virkningen på kort sigt er større.

25. Vognmændenes konkurrenceevne, markedsandel og samfundsøkonomien

I beregningerne af de samfundsøkonomiske konsekvenser af ændringer i dieselaftgiften har det indirekte været forudsat, at danske vognmænds markedsandel var uafhængig af dieselaftgiftssatsen. Ligeledes har det været forudsat, at danske vognmænds umiddelbare besparelse også netto svarede til en gevinst for det danske samfund uanset, at en del af de danske vognmænds besparelse ville blive væltet over i lavere eksportpriser. Modsat er der ikke taget hensyn til, at danske dieselaftgiftsændringer også påvirker økonomien for udenlandske vognmænd, og at en del af den umiddelbare ændring af resultatet for udenlandske vognmænd også ville blive væltet over på danske transportkøbere. Tages der også hensyn til disse effekter ændres resultatet dog ikke i videre udstrækning netto.

I følgende tabel XI.43 er vist effekten på dieselsalget til vognmænd, der kører gods til og fra Danmark af ændrede markedsandele og ændret markedsstørrelse som følge af dieselaftgiftsændringer.

Tabel XI.43. Salget af dansk diesel som følge af afgiftsændring når der tages hensyn til ændret markedsandel

Dansk diesel						
Afgift	salg til danske vognmænd uændret lastmarked	salg til udenl. Vognmænd (ej transit) uændret lastmarked	I alt uændret lastmarked	Salg til danske vognmænd ændret lastmarked	Salg til udenl. Vognmænd (ej transit) ændret lastmarked	I alt ændret lastmarked
Øre/l	Mill. liter					
175	264	128	392	288	121	408
195	254	116	370	272	110	383
215	239	104	343	253	100	352
235	224	94	318	232	92	323
255	209	82	291	213	81	294
275	190	60	250	190	60	250
295	145	28	173	142	28	171
315	115	10	125	111	10	121
335	90	7	97	86	7	93
355	67	4	71	63	4	67
375	38	2	40	35	2	38
395	18	1	19	17	1	18

Som det ses, bliver ændringerne i dieselsalget større, når der også tages hensyn til at lastmarkedets størrelse samt markedsandelene ændres ved ændret dansk dieselaftgift.

Med udgangspunkt i disse tal, samt ved hensyntagen til, at en del af vognmændenes ændrede omkostninger overvælttes herunder til udlændinge, vil det samfundsøkonomiske resultat være som følger:

Tabel XI.44. Samfundsøkonomisk gevinst ved ændret dieselafgift gennem skift i grænsehandelen, når der også tages hensyn til skift i vognmændenes markedsandel og overvæltning mv.

Afgift	Diesel provenu fra international transport ved uændret salg	Diesel provenu fra international transport ved ændret salg	I alt staten diesel provenu fra int. transport	Danske transport købere sparer	Danske vognmænd vinder netto	I alt netto danske samfund
Øre/l	Mill. kr.					
175	-296	405	109	152	57	317
195	-237	385	148	116	45	309
215	-178	335	157	83	33	273
235	-118	274	155	53	22	230
255	-59	177	118	25	11	154
275	0	0	0	0	0	0
295	59	-298	-239	-19	-11	-269
315	118	-534	-416	-33	-20	-469
335	178	-663	-486	-43	-29	-557
355	237	-801	-565	-50	-35	-650
375	296	-962	-666	-55	-39	-760
395	355	-1095	-740	-58	-42	-839

Som det ses af tabel XI. 44 er nettoresultatet for samfundsøkonomien ikke meget anderledes, når der tages hensyn til skift i markedsandele og overvæltning fra vognmænd i forhold til den mere summariske beregning, der er gengivet i fx tabel XI.37. Der er dog er tale om et lidt mindre tab for staten ved en afgiftsnedsættelse, en noget mindre gevinst for vognmændene og en tydelig gevinst for transportkøberne. Lavere transportomkostninger i udenrigstrafikken er godt for eksportører og importører, men giver tab for virksomheder, der konkurrerer med importerede varer.

26. Skattekonkurrence og harmonisering

Af beregningerne i tabel XI.31 og XI.32, fremgår det, at ses der bort fra grænsehandel ville det optimale afgiftsniveau for Danmark være på omkring 2,5 kr. pr. l ved lave skøn over de eksterne omkostninger og ca. 6,75 kr. ved høje skøn over de eksterne omkostninger. Blev der foretaget tilsvarende beregninger i udlandet ville den optimale dieselafgift sandsynligvis være endnu højere, jf. blandt andet større trængselsproblemer og ofte tættere bebyggelse end i Danmark. I lighed med Danmark er dieselafgiften i udlandet lavere end benzinafgiften, skønt der næppe er saglige grunde hertil. Uden grænsehandel ville de europæiske lande derfor sandsynligvis finde, at dieselafgiften burde være højere end nu.

Alle lande må imidlertid tage hensyn til grænsehandelsspørgsmålet. Tager landene andre landes afgifter som givet, vil landene kunne begrænse deres grænsehandelstab eller øge deres grænsehandelsgevinst ved lavere afgifter. Der er derfor i det mindste på det overordnede principielle plan en vis enighed om, at EU kan spille en nyttig rolle ved koordineringen af landenes afgiftspolitik.

Ved åbningen af det indre marked foreslog EU-kommissionen da også en harmoniseret afgift på diesel. EU-landene fandt dog, at en EU minimumsafgift kunne opfylde behovet for koordination uden at virke unødigt begrænsende på landenes autonomi i afgiftspolitikken. Lande, der måtte vælge at have højere afgift end minimumsniveauet, ville ikke skade andre lande, og landene skulle derfor have frihed til at selv at vurdere om fordelene ved at have en højere sats oversteg ulemperne. Danmark støttede minimumsafgiftstankegangen.

Efter etableringen af det indre marked, hvor minimumsafgiften blev fastsat til ca. 190 øre/liter, skete der en vis tilnærmelse af afgifterne i EU ved at lande med meget lav afgift, herunder Danmark, satte afgiften op, men tendensen i det mindste i de seneste år har været en større spredning i afgiftssatserne.

EU-kommissionen har derfor overvejelser om at indføre en harmoniseret dieselaftgift, men er ikke kommet nærmere ind på niveauet.

Om EU-landene indenfor overskuelig fremtid kan opnå enighed om en forhøjelse af minimumsafgiften eller eventuelt at harmonisere afgifterne skal ikke vurderes her.

Udover formelle bindinger af dieselaftgiftspolitikken har EU-landene senest i efteråret 2000 i fællesskab udtrykt en vilje til at tage konsekvenserne af deres politik i andre lande med i deres overvejelser om fastsættelse af dieselaftgiften. Dette skete som reaktion på, at visse lande, herunder Frankrig, havde givet efter for pres for en lavere afgift for delvist at neutralisere virkningen af højere internationale priser. Afgiftsnedsettelse i blandt andet Frankrig satte andre lande under pres for at reducere afgiften af hensyn til vognmændenes internationale konkurrenceevne og grænsehandlen.

For et land som Danmark, der har en klar positiv grænsehandel, vil det af andre lande blive opfattet som en uvenlig handling, hvis afgiften reduceres med henblik på, at Danmark ønsker at spekulere i endnu større grænsehandel og ensidige forbedringer af danske vognmænds konkurrenceevne gennem lavere skatter mv.

Det vil derfor i det mindste have visse politiske omkostninger, hvis Danmark gennem afgiftsnedsettelse aggressivt fører skattekonkurrence.

27. Sammenfatning

Grænsehandlen med dieselolie er i dansk favør, men stærkt følsom overfor ændringer i afgiftsforholdet mellem Danmark og andre lande, herunder især nabolandene i Norden og i Tyskland. I modsætning til grænsehandel i almindelighed, der oftest foretages af husholdningerne, er det erhvervene der står for hovedparten af dieselgrænsehandlen. Det er sjældent sådan, at vognmænd kører til udlandet blot for at grænsehandle, men på internationale ture har vognmændene mulighed for at tanke, hvor de finder det billigst.

Der er en meget livlig lastbiltrafik over de danske grænser. Nationale vognmænd tilbagelægger ca. 1,5 mia. km. ved kørsel i Danmark, men danske og udenlandske vognmænd tilbagelægger i alt ca. 2 mia. km på ture til, fra og gennem Danmark til udlandet.

Lastvogne har typisk en så stor tankkapacitet, at de kan køre ca. 2.500 km mellem hver optankning. Hermed er det muligt på en tankfuld nå frem og tilbage mellem Danmark og alle destinationer i Tyskland, det meste af det befolkede Norden, Benelux, Nord- og Østfrankrig og Tysklands nabolande mod øst og syd.

På de internationale ture bruges i alt ca. 685 mill. liter, hvoraf potentielt ca. 610 mill. liter kan tankes i Danmark, mens ca. 75 mill. liter skal tankes i udlandet.

Af de 685 mill. liter bruges ca. 600 mill. liter i udlandet og ca. 85 mill. liter ved kørsel på dansk vej.

I de senere år har salget af diesel fra Danmark til lastbiler i international fart været stigende fra ca. 250 mill. liter til ca. 220 mill. liter. I 2002 forventes salget dog at stige til hen ved 300 mill. liter. Grænsehandlen, der er salget af dieselolie i Danmark til biler i internationale fart fratrukket disse bilers forbrug i Danmark, forventes således i 2002 at blive på ca. 210 mill. liter svarende til ca. 10 pct. af salget i Danmark. I 2001 var grænsehandlen på ca. 140 mill. liter i dansk favør.

Forestillede man sig, at afgifterne var helt identiske i Europa, og nationale vognmænd havde ikke afgiftsmæssige fordele af at tanke i deres hjemland, ville grænsehandlen for lastvogne være på ca. 150 – 200 mill. liter i dansk favør.

Den nuværende grænsehandel er således omkring det "naturlige" niveau for et land af Danmarks udstrækning og placering i periferien af det centrale Europa.

Den positive grænsehandel kan hurtigt sættes over styr. Forhøjes den danske afgift isoleret set med 1 kr./liter vil grænsehandelen blive forringet med ca. 250 mill. liter, mens en afgiftsnedsættelse med 1 kr./liter vil medføre en stigning i grænsehandlen med godt 200 mill. liter. Grænsehandlen er endda endnu mere relativ følsom ved mindre afgiftsændringer.

Udover grænsehandlen giver dieselafgiften som andre skatter anledning til forvridninger i form af reduceret forbrug. En reduktion af dieselforbruget giver dog – især hvis det foranlediges af mindre kørsel – også anledning til en reduktion af trafikens eksterne omkostninger i form af forurening, vejslid, støj trængsel mv.

Der er foretaget usikre skøn over omfanget af de eksterne omkostninger. Lægges lave skøn til grund svarer den nuværende dieselafgift til de eksterne omkostninger, mens høje omkostninger burde medføre en dieselafgift der er ca. 4 kr./liter over den nuværende sats, hvis der vel at mærke ikke tages hensyn til grænsehandel.

Tages der også hensyn til grænsehandelsforvridninger vil det give et klart og betydeligt samfundsøkonomisk tab at forhøje afgiften, og sandsynligvis ville det give en gevinst at reducere, afgiften men det kan ikke indenfor usikkerheden, der er betydelig afvises, at den nuværende sats er optimal.

En reduktion af afgiften vil i et vist omfang forbedre danske vognmænds konkurrenceevne. En reduktion på fx 20 øre/liter vil kunne føre til en vækst i antal eksportbiler på ca. 2 pct.

Udover beregninger af konkurrenceevne og samfundsøkonomi bør den danske afgiftspolitik dog også indrettes under hensyntagen til konsekvenserne i nabolandene. Mens den nuværende grænsehandel nogenlunde svarer til det niveau, der ville fremkomme ved helt identiske afgifter i de europæiske lande, ville en afgiftsnedsættelse, der flytter salg fra nabolandene til Danmark, kunne opfattes som aggressiv skattekonkurrence, der skader nabolandene og det kan ikke afvises, at nabolandenes afgiftspolitik vil blive påvirket af den danske politik.

Kaster alle lande sig ud i skattekonkurrence på dieselområdet ender alle med at have en lavere sats end de egentlig ønsker uden at der nødvendigvis for noget land vindes grænsehandel.

Selvom EU-kommissionen overvejer at foreslå en harmonisering af afgifterne, er der ingen formelle regler, der hindrer Danmark i at ændre dieselafgiften, så længe satsen ikke kommer under EU's minimumsafgift på ca. 190 øre/liter

EU-landene har dog udtrykt en fælles forståelse for, at landene i deres dieselafgiftspolitik bør tage hensyn til de mulige virkninger i andre lande. Det vil blive opfattet som en uvenlig handling, hvis Danmark gennem afgiftsnedsættelser forsøgte at forbedre den i forvejen gunstige grænsehandelsposition. En sådan politik ville således give Danmark visse politiske omkostninger.

Den danske afgiftspolitik har op gennem 1990'erne været, at dieselafgiften gerne måtte stige væsentligt, dog aldrig mere, end afgiften var 10-20 øre/liter under den tyske afgift. Den danske afgift blev dermed også i praksis under niveauet i Sverige og Norge.

Denne politik blev senest fulgt i efteråret 2000, hvor det i lyset af den tyske forhøjelse med 23 øre/liter pr. 1. januar 2001 blev vedtaget at forhøje den danske afgift med 18 øre/liter den 1. april 2001.

Den danske afgift ville herved blive ca. 20 øre/liter under den tyske, på niveau med den svenske og væsentlig lavere end den norske afgift.

Den tyske forhøjelse med i alt 34 øre/liter den 1. november 2001 og 1. januar 2002 har givet anledning til overvejelser om Danmark skulle følge Tyskland med op. I den tidligere regerings finanslovsforslag blev en sådan forhøjelse gjort betinget af tilsvarende norske og svenske forhøjelser.

Allerede på grund af den nye regerings skattestop skal der være tvingende grunde for at forhøje dieselaafgiften og bruge provenuet til nedsættelser andet sted.

Disse grunde er klart ikke tilstede, jf. denne rapport, hvor konklusionen er, at det uden tvivl vil føre til samfundsøkonomiske tab at forhøje den danske dieselaafgift, mens der sandsynligvis vil være samfundsøkonomiske gevinster ved en vis nedsættelse. Uden for usikkerheden kan det dog ikke afvises, at den nuværende aafgift er samfundsøkonomisk balanceret.

Da en isoleret dansk nedsættelse, der yderligere vil øge grænsehandelen i dansk favør, vil blive opfattet som aggressiv skattekonkurrence, anbefales det ikke at ændre den danske dieselaafgift under de nuværende forhold.

Den tyske aafgift vil yderligere blive forhøjet i 2003 og traditionelt forhøjes den svenske aafgift årligt med ca. 10 øre/liter. Disse ændringer vil næppe i sig selv gøre det anbefalelsesværdigt at forhøje den danske aafgift, men vil svække argumenterne for en generel nedsættelse.

Den tyske aafgiftsforhøjelse i 2003 er vedtaget. I Tyskland er der dog også overvejelser om at indføre en sted- og afstandsbestemt motorvejsaafgift for lastbiler til erstatning af den nuværende tidsbestemte aafgift. Den nye aafgift vil give et væsentligt større provenu end den nuværende, men vil også være dyrere i administration. Provenuet fra den nye aafgift udover administrationsomkostningerne og provenutabet ved ophævelse af den nuværende aafgift planlægges anvendt til finansiering af vejbyggeri, men også til indførelse af en reduktion af dieselaafgiften for lastbiler med måske omkring 25 øre/liter.

Hvordan de tyske planer virkeliggøres vil påvirke anbefalingerne af dieselaafgiftspolitikken i Danmark.

Der er således usikkerhed omkring udviklingen i andre landes dieselaafgiftspolitik og omkring vurderingen af virkningerne af danske aafgiftsændringer. Der bør derfor ikke drages nogen konklusion om dieselaafgiften efter 2002. Spørgsmålet bør løbende vurderes.

I stedet for at den danske aafgift formelt alene var orienteret efter den tyske aafgift bør aafgiftsforholdene i andre lande også inddrages. Det vil næppe være muligt at opstille en generel model, hvorefter den danske aafgift kan fastsættes optimalt som funktion af en række landes aafgifter, herunder fortsat ikke mindst Tyskland. Et muligt pejlemærke for aafgiftspolitikken, hvor man hverken får fastsat aafgiften så højt, at danske vognmænd mister konkurrenceevne og grænsehandelsfordelen går tabt, men heller ikke får fastsat aafgiften så lavt, at der vil kunne rettes anklager mod Danmark for urimelig skattekonkurrence, kunne være at tilstræbe, at grænsehandelen skal være omkring det niveau, der ville følge af helt ens aafgifter i EU.

Ved denne politik vil det ikke kræve særlige tilpasninger for Danmark, hvis der måtte blive opnået enighed om en aafgiftstilpasning i EU.

Kapitel XII. Mineralvandsafgift

1. Udvikling i afgiftssats, priser, provenu og forbrug

Mineralvand er pålagt en afgift på 1,65 kr. pr. liter. Afgiftspligten omfatter sodavand og andre kulsyreholdige drikke samt most- og grønsagssaft mv. Usødet ikke-aromatiseret mineralvand (danskvand uden smag) og egentlig juice (dvs. ikke tilsat sukker og vand) samt læskedrikkoncentrater til privat fremstilling er fritaget for afgift.

Satsen var 80 øre pr. liter fra 1973 til 1984, hvor satsen blev fordoblet til 160 øre pr. liter. Satsen blev reduceret til 80 øre pr. liter i 1991, men hævet til 1 kr. pr. liter 1. januar 1998. Den 1. januar 2001 blev satsen forhøjet til 165 øre pr. liter.

Salget af sodavand var stabilt omkring ca. 250 mill. liter i første halvdel af 1980'erne og steg gradvist til ca. 300 mill. liter fra midten af 1980'erne til begyndelsen af 1990'erne. Salget steg herefter stærkt fra 1992 til 1997 med ca. 200 mill. liter til ca. 500 mill. liter. Herefter stagnerede salget til 2000 og i 2001 er salget faldet til ca. 465 mill. liter. Den store salg fremgang i 1990'erne skete samtidig med at pakningsstørrelsen i almindelighed steg.

De anførte salgstal, er de mængder hvoraf der er betalt afgift. Forbruget i Danmark består herudover af mineralvand, som danskerne har købt ved grænsehandel i udlandet, tillagt ulovlige indførsler, fratrukket udlændingenes grænsehandel og korrigeret for lagerforskydninger.

Tabel XII. 1. Udviklingen i salget og provenu af sodavand o. lign.

År	Provenu mill. kr.	Mill. liter
1990	465,9	291,2
1991	326,2	280,0
1992	246,6	308,3
1993	270,0	337,5
1994	322,6	403,3
1995	355,0	443,7
1996	369,4	461,8
1997	404,6	505,7
1998	488,1	488,1 ¹
1999	493,5	493,5
2000	512,1	512,1
2001	767,1	464,9
1. halvår 1999	242,0	242,0
2. halvår 1999	251,5	251,5
1. halvår 2000	257,7	257,7

2. halvår 2000	254,4	254,4
1. halvår 2001	367,0	222,4
2. halvår 2001	400,1	242,5

¹: Afgiften steg pr. 1. januar 1998 med 20 øre pr. liter til 1 kr. pr. liter.

Kilde: Statsregnskabet

Note: Provenu og afgiftsberigtigede mængder opgjort efter nationalregnskabsprincippet

Af tabel XII.2 herunder fremgår, hvorledes salget har udviklet sig i måned for måned i 1998, 1999, 2000 og 2001. Det fremgår, at der i december 2000 var en vis hamstring som følge af, at afgiftsforhøjelsen trådte i kraft den 1. januar 2001. Dette afspejles også i januar 2001, hvor den solgte mængde var usædvanlig lav. I første halvdel af 2001 ligger salget ca. 14 pct. under salget i første halvår af 2000. Salgsnedgangen i sidste halvår af 2001 er mindre. Salget ligger alene ca. 5 pct. under salget i anden halvår af 2000. Samlet giver det et fald i salget i Danmark på 9 pct. i forhold til sidste år. Hamstringen kan ud fra tabel XII.2 opgøres som forskellen mellem salget i december 2000 i forhold til december 1998 og 1999. Ud fra dette kan hamstringen i december 2000 skønnes til mellem 4 og 11 mill. liter. Hvis der korrigeres for hamstringen i forbindelse med afgiftsforhøjelsen (forsigtigt skønnet til 5 mill. liter), er salget faldet med godt 7 pct. fra 2000 til 2001 fra ca. 507 mill. l. til ca. 470 mill. liter.

Tabel XII.2. Afgiftsberigtigede mængder i 1999, 2000 og 2001, mill. liter

	1998	1999	2000	2001
Januar	22,1 ¹	33,2	38,3	26,9
Februar	46,2	33,0	37,5	31,1
Marts	43,5	44,3	39,4	37,6
April	35,9	37,8	41,9	38,2
Maj	45,2	45,0	54,7	48,0
Juni	52,1	48,7	45,9	40,6
Juli	43,5	48,1	42,8	47,9
August	40,0	48,8	46,1	45,7
september	41,2	42,8	37,7	34,1
Oktober	20,8	35,5	38,4	37,2
november	50,2	36,8	38,1	35,2
december	47,3	39,5	51,1	42,3

Kilde: Statsregnskabet. Mængder opgjort efter nationalregnskabsprincippet

¹: Det lave salg i januar 1998 skyldtes en vis hamstring i december 1997 som følge af, at afgiften steg med 20 øre pr. 1. januar 1998.

Der knytter sig særlig interesse til udviklingen i salget efter afgiftsforhøjelsen 1. januar 2001. Korrigeret for hamstring faldt salget i første halvår 2001 sammenlignet med ca. 30 mill. l og i andet halvår 2001 sammenlignet med andet halvår 2000 faldt salget med ca. 7 mill. l.

Ved en afgiftsforhøjelse forventes prisen at stige i det afgiftsforhøjelsen mere eller mindre helt væltes over i højere priser. Højere priser vil medføre mindre forbrug og større grænsehandel, altså mindre dansk salg.

Det skal imidlertid fremhæves, at det er prisen, der påvirker forbrug og grænsehandel. Afgiften har kun en indirekte effekt på salget. Det afgørende for salget er den pris, som varen udbydes til. Prisen består af flere komponenter: omkostning til fremstilling, distribution, avance samt afgift og moms. Denne pris skal ses i forhold til prisen på andre varer, herunder specielt andre drikkevarer. Selv om afgiften ikke overvælttes helt i højere priser, kan afgiften dog alligevel have en indflydelse på salget gennem, at det ikke i samme udstrækning kan betale sig at reklamere for varen.

Forbruget afhænger således ikke alene af prisen, men også af markedsføringsindsatsen og selvfølgelig forbrugernes smag og vaner.

Der er flere delvist modstridende oplysninger om, hvilken effekt afgiftsstigningen havde på priserne. Kilderne til prisudviklingen er de af Danmarks Statistik udarbejdede prisindeks, oplysningerne om udviklingen engroslistepriserne for Coca Cola, og prisobservationer foretaget af Skatteministeriet og Konkurrencestyrelsen for 1,5 l Coca Cola. Først ses på prisudviklingen ifølge Danmarks Statistik

Af tabellen herunder fremgår realforbrugerprisindekset for sodavand, juice mv., jf. anden søjle i tabel XII.3. Det fremgår, at sodavand o. lign. har oplevet en realprisstigning på 28 pct. siden 1980. Realprisen på sodavand steg ved afgiftsforhøjelsen i 1984, men i 1992, da afgiftsforhøjelsen i 1984 var blevet elimineret var realprisen på samme niveau som i 1980, på trods af, at realafgiften fra 1980 til 1992 var faldet med ca. 46 pct. I perioden 1992-1997 hvor salget steg med ca. 65 pct. var realprisen stigende. Fra 1995 til 2001 er realprisen steget med ca. 24 pct. Afgiftsstigningerne i 1998 og 2001 kan forklare ca. 1/3 af prisstigningen. Det skal bemærkes, at der indgår andet end afgiftspligtige sodavand i indekset.

I tredje søjle er realafgiften vist, dvs. afgiften korrigeret for inflation. Det fremgår, at afgiften på trods af afgiftsforhøjelserne i 1998 og 2001 er blevet udhulet så meget, at realafgiften i 2001 er lavere end i 1980, selvom afgiften nominelt er steget fra 80 øre til 1,65 kr. pr. liter.

Af fjerde søjle fremgår udviklingen i realprisindekset på ikke-alkoholholdige drikkevarer, hvor sodavand o. lign. ligeledes indgår. I modsætning til sodavand er realprisen på ikke-alkoholiske drikkevarer faldet med 16 pct. i forhold til 1980 på trods af, at realprisen på sodavand mv. er steget.

Tabel XII.3. Udviklingen i realpris og -afgift (1980=100)

År	Realprisindeks, sodavand o. lign.	Realafgift	Realprisindeks, drikkevarer
1980	100	100	100
1985	109	137	98
1990	108	113	94
1991	103	55	91
1992	100	54	88
1993	101	53	82
1994	100	52	81
1995	103	51	80
1996	107	50	80

1997	109	49	81
1998	117	60	82
1999	117	59	81
2000	117	57	80
2001	128	92	84

Kilde: Danmarks Statistik: Prisstatistik

Samlet set er prisen på sodavand o. lign. steget markant i forhold til ikke-alkoholiske varer på trods af, at afgiften reelt er faldet.

2. Effekten af afgiftsforhøjelsen pr. 1. januar 2001

Pr. 1. januar 2001 blev afgiften som nævnt forhøjet med 65 pct. Effekten af afgiftsforhøjelsen kan vurderes ud fra forskellige kilder. Af Danmarks Statistiks oplysninger kan det umiddelbart udledes, at prisen på sodavand er steget pr. 1. januar 2001 jf. tabel XII.3.

Danmarks Statistik udarbejder prisindeks. De indeks, der udarbejdes er med faste vægte. Indeks med faste vægte tenderer mod at overvurdere prisudviklingen. I princippet indgår også prisudviklingen for sodavand på tilbud, men fastprisindeks har svært ved at fange prisudviklingen, hvis tilbuddene gives for varierende kvanta. Danmarks Statistik udvælger visse mærker og visse kvanta, som man vil følge prisen for. Disse kvanta revideres med mellemrum.

Denne metode udelukker en stor del af tilbuddene på sodavand. I en given forretning undersøger Danmarks Statistik således, om der er et bestemt tilbud på sodavand; for eksempel 2 stk. 1½ liter Coca-Cola for et eller andet beløb. Hvis der i den pågældende forretning er et tilbud på fx 3 stk. 1½ liter Coca-Cola, registreres tilbuddet ikke. Dette sker heller ikke, hvis tilbuddet fx er 2 stk. 1½ liter Pepsi. Specielt med mærkevarer sodavand omfatter tilbuddene flere liter end tidligere. Til denne rapport har Skatteministeriet undersøgt priser på sodavand i hovedstadsområdet. I undersøgelsen har hovedparten af de undersøgte forretninger med mellemrum haft tilbud på 10 stk. 1½ liters sodavand jf. bilagstabel XII.1. Disse tilbud indgår ikke i Danmarks Statistiks tal. I stedet vil normalprisen indgå, hvorved prisudviklingen kan blive noget overvurderet, hvis tilbudsmængden ændres over tid.

Danmarks Statistik har for Skatteministeriet opgjort forbrugerprisindekset og nettoprisindekset separat for sodavand i 2001. Forbrugerprisindekset for sodavand i 2001 er 118,1, mens realnettoprisindekset er 112,9 (år 2000=100). Denne forskel i prisudviklingen svarer til, at sodavand i gennemsnit kostede 12,50 kr. pr. liter i 2000 med afgift og 9 kr. pr. liter uden afgift, mens prisen i 2001 er ca. 14,76 kr. med afgift og ca. 10,16 kr. pr. liter uden afgift. Af prisstigningen på 2,26 kr. pr. liter skyldes ca. 81 øre pr. liter afgiftsforhøjelsen og 145 øre pr. liter stigning i prisen uden afgift.

Detailprisen i 2001 på 14,75 kr. pr. liter er et gennemsnit af mærkevarer sodavand og discountsodavand til normalpris og på tilbud i store og små flasker.

Da discountsodavand koster omkring 6 -7 kr. pr. liter, store mærkevarer sodavand 10-11 kr. pr. liter må mærkevarer sodavand i 25 cl flasker, hvor priserne normalt er 20 kr./l eller over indgå med en meget stor vægt i Danmarks statistisk prisindeks. Tilsvarende må sodavand på tilbud, discountsodavand og sodavand i store flasker være underrepræsenteret. Indekset vil derfor blive påvirket kraftigt af prisstigninger på mærkevarer sodavand i 25 cl flasker.

En gennemsnitspris inklusive tilbud på omkring 10 kr. pr. liter ville nok have været mere realistisk, hvis priserne blev vægtet efter de faktiske salgstal.

Prisudviklingen for sodavand i store flasker synes at have været væsentlig mere afdæmpet end prisudviklingen i almindelighed jf tabellen herunder som viser, at der ikke er sket en stigning i prisen på de store 1½ liter mærkevarer sodavand (literprisen på 1½ liter Coca-Cola er ca. 10,33 kr.).

Af tabel XII.6 fremgår det jf oplysninger fra Danske Læskedrik Fabrikanten, at prisen på de små sodavand er steget mere end afgiftsforhøjelsen. Dette kan være forklaringen på, at Danmarks Statistiks tal er steget

så markant fra 2000 til 2001, selvom umiddelbare observationer af udviklingen i prisen for Coca Cola i 1,5 liter flasker viser en mere afdæmpet prisudvikling.

Der er andre kilder til belysning af prisudviklingen. I Skatteministeriets *Rapport om grænsehandel 2000* fra efteråret 2000 samt i Konkurrencestyrelsens *Priser og avancer i grænsehandelen med øl og sodavand* fra februar/marts 2001 fremgår prisen på 1½ liter Coca-Cola ved enkelte observationer i udvalgte butikskæder. Skatteministeriet har desuden som tidligere nævnt undersøgt prisen på Coca-Cola til nærværende rapport.

Tabel XII.4. Prisoplysninger fra Konkurrencestyrelsen og Skatteministeriet

	Grænsehandelsrapport 2000	Konkurrencestyrelsen 2001	Grænsehandelsrapport 2001
Bilka	14,50	14,50	14,50
Irma	15,95		
ISO	15,95		15,95
OBS	14,95		14,95
Superbest	15,95		
Superbrugsen	15,95	15,95	15,95
Fakta		14,50	
Favør			15,95
Føtex			15,95
Uvejet gennemsnit	15,54	14,98	15,54

For mærkevarelæskedrikke anføres i *Rapport om grænsehandel 2000*, at "Mineralvand kan dog ofte købes på tilbud til lavere priser", mens der i Konkurrencestyrelsens rapport er gengivet en tilbudspris i Bilka på 5 stk. 1½ liter Cola til 48,95 svarende til 9,79 kr./stk og 3 stk for 39,95 i Superbrugsen svarende til 13,31 kr./stk, hvilket af Konkurrencestyrelsen omregnes til en uvægtet gennemsnitspris på 11,50 kr./stk. eller ca. 7,67 kr. pr. liter.

Af tabellen herunder fremgår, eksempler på tilbud på 1½ liter Coca-Cola i efteråret 2001. Et uvejet gennemsnit giver 11,26 kr. pr. 1½ liter Coca-Cola.

Tabel XII.5. Tilbudspriser på 1½ liter Coca-Cola i efteråret 2001

	2 stk.	3 stk.	4 stk.	5 stk.	6 stk.	10 stk.
Bilka				64,95	58,95	97,95
Netto	20,00					
ISO						
OBS				67,95		97,95

Kvickly		39,95				
Superbrugsen		39,95				99,95
Fakta	25,00					
Favør			39,95			
Føtex						99,95
Uvejet gennemsnit	11,25	13,32	9,99	13,29	9,98	9,90

For discountmineralvand angives prisen for cola til ca. 9 kr. pr. 1½ liter i *Rapport om grænsehandel 2000*, mens Konkurrencestyrelsen i 2001 angiver prisen for Big Cola i Superbrugsen i 2001 til 8,95 kr. pr. 1½ liter og prisen for Harboe Cola i Bilka i 2001 til 3,50 kr. pr. 1½ liter. Det giver en uvægtet gennemsnitspris på 6,23 kr. pr. 1½ liter.

Af bilagstabellen til dette kapitel fremgår flere tilbud på discountsodavand. I Netto kostede 1½ liter Harboe Cola 7,95 kr. På tilbud i Bilka kostede 4 stk. 1½ liter Harboe Cola 24 kr. svarende til 6 kr. pr. 1½ liter (normalprisen var 7,95 kr.). Hos Strandberg kostede 4 stk. 1½ liters Kvallsodavand 25 kr. svarende til 6,25 kr. pr. 1½ liter. Hos ISO kostede 1½ liter Harboe Cola 8,95 kr. Et uvægtet gennemsnit af disse priser giver 7,42 kr. pr. 1½ liter.

Det fremgår af tabel XII.5, at normalprisen på 1½ liter mærkevarer sodavand ikke har ændret sig i de undersøgte butikker. Til gengæld er der kommet flere tilbud i 2001, hvor der i fire af de undersøgte forretninger var tilbud på 10 stk. 1½ liter Coca-Cola for ca. 10 kr. pr. stk. Da Skatteministeriet undersøgte priserne i 2000 var der ikke i samme grad disse store tilbud.

Det skal bemærkes, at tallene for Skatteministeriets vedkommende er hentet i københavnske butikker, og at det ikke kan afvises, at prisen har udviklet sig anderledes udenfor Københavnsområdet. Både undersøgelsen fra Konkurrencestyrelsen og Skatteministeriet bygger på et spinkelt grundlag.

På discountsodavand er prisbilledet mere broget, og der er ikke grundlag for at betvivle overvæltning af afgiftsstigningen.

Udover Danmarks Statistiks indeks og Skatteministeriets og Konkurrencestyrelsens observationer foreligger listeprisen for Coca Cola oplyst.

Af tabellen herunder fremgår det, at engrosprisen på 1½ liter Coca-Cola er steget pr. 1. januar 2001. Rent faktisk er prisforhøjelsen for fx 2-,3- og 4-pack større end afgiftsforhøjelsen., jf. afgiftsstigningen var 65 øre pr. liter dvs. 98 øre pr. 1½ liter.

Spørgsmålet er, hvorfor engrosprisstigningen tilsyneladende ikke afspejles i tilsvarende detailprisstigninger. Den mest sandsynlige forklaring er, at markedsføringstilskuddene blev hævet pr. 1. januar 2001, således at detailhandlen kunne fastholde prisen på de store 1½ liter Coca-Cola, formentlig for at styrke salget af de store flasker. Dette bekræftes også af, at detailpriserne på 1½ liter Coca-Cola pr. 1. januar 2002 er steget med ca. 1 kr., efter at markedsføringstilskuddene er blevet reduceret. I foråret 2001 opgjorde Konkurrencestyrelsen markedsføringstilskud og rabatter til ca. 2 kr. pr. liter for ca. 2,5 kr. pr. liter for øvrige læskedrikke. Opgørelsen vedrørte 2000. Markedsføringstilskuddene gives ikke i forskellig udstrækning til forskellige forretningstyper. Store butikker får mere end små.

Skatteministeriet har ikke kunnet erfare, om markedsføringstilskuddene blev omlagt fra 1. januar 2001 for især at fremme markedsføring af 1½ liters sodavand, men det er Skatteministeriets fornemmelse, at det forholder sig sådan. Det underbygges af, at Coca Cola tilsyneladende har fundet det hensigtsmæssigt især at forhøje listeprisen for de små pakninger, og alene lade afgiftsforhøjelsen slå igennem på listeprisen.

Dette kan også være forklaringen på, at Danmarks Statistiks prisindeks viser en stigning. Således vil prisstigningerne på små flasker med mærkevarer sodavand samt prisstigninger på discountsodavand kunne forklare den ifølge Danmarks Statistik store prisstigning, selv om prisen på de store 1½ liters mærkevarer sodavand tilsyneladende ikke steg i 2001.

Tabel XII.6. Engrosprisen på Coca-Cola før og efter afgiftsforhøjelsen

	Pris pr. flaske inkl. afgift ekskl. moms og ekskl. markedsføringstilskud mv. 2. maj 2000	Pris pr. flaske inkl. afgift ekskl. moms og ekskl. markedsføringstilskud mv. 2. januar 2001	Stigning i engrosprisen	Stigning i afgift
1½ l. REF/PET flaske i kasser (Coca-Cola, Sprite og Fanta mv.)	11,32	12,30	0,98	0,98
1½ l. REF/PET flaske enkeltstyk plastbakke (Coca-Cola, Sprite og Fanta mv.)	11,32	12,30	0,98	0,98
1½ l. REF/PET flaske 2-pack (Coca-Cola, Sprite og Fanta mv.)	11,12	12,10	1,10	0,98
1½ l. REF/PET flaske 3- og 4-pack (Coca- Cola, Sprite og Fanta mv.)	11,12	12,30	1,18	0,98
0,5 l. REF/PET flaske i kasser (Coca-Cola, Sprite og Fanta mv.)	4,90	5,95	1,05	0,33
0,5 l. REF/PET flaske 3- og 4-pack (Coca- Cola, Sprite og Fanta mv.)	-	5,95	-	0,33
0,25 l. glasflaske (Coca-Cola, Sprite og Fanta mv.)	2,92	3,10	0,18	0,13

Kilde: Danske Læskedrik Fabrikanter

Note: I den undersøgte periode har kvantumsrabatterne ikke ændret.

3. Incitamentet til grænsehandel med mineralvand

Udover Danmark har Belgien, Finland, Frankrig, Holland og Norge afgift på mineralvand. Danmark har den højeste afgift og moms på sodavand i EU, og kun Norge har en afgift og moms på samme niveau som i Danmark. Hverken Tyskland eller Sverige har punktafgift på sodavand.

Tabel XII.7. Afgift og moms på mineralvand i EU-landene og Norge i 2001

Land	Afgift pr. liter DKR	Moms i pct.
Østrig	-	20,0
Belgien	0,553	21,0
Tyskland	-	16,0
Danmark	1,65	25,0

Finland	0,287	17,0
Frankrig	0,040	5,5
Grækenland	-	8,0
Italien	-	20,0
Irland	-	20,0
Luxembourg	-	3,0
Holland	0,674	6,0
Portugal	-	12,0
Spanien	-	7,0
Storbritannien	-	17,5
Sverige	-	12,0
Norge	1,520	24,0

Kilde: UNESDA-CISDA

Tabellen herunder viser priselementer for 1½ liter Coca-Cola i EU og Norge. Effekten af afgift og moms er illustreret ved den danske pris ekskl. afgift og moms. Effekterne er således målt ud fra den danske avance.

Tabel XII.8. Eksempel på priselementer for 1½ liter Coca-Cola i EU-landene og Norge

Land	Detailpris inkl. moms og afgift	Heraf moms og punktafgift	Heraf pris uden moms og afgift ved dansk avance
	kr. pr. flaske		
Østrig	11,43	1,91	9,53
Belgien	12,53	3,00	9,53
Tyskland	11,05	1,52	9,53
Danmark	15,00	5,48	9,53
Finland	11,65	2,12	9,53
Frankrig	10,11	0,59	9,53
Grækenland	10,29	0,76	9,53
Italien	11,43	1,91	9,53
Irland	11,43	1,91	9,53

Luxembourg	9,81	0,29	9,53
Holland	11,17	1,64	9,53
Portugal	10,67	1,14	9,53
Spanien	10,19	0,67	9,53
Storbritannien	11,19	1,67	9,53
Sverige	10,67	1,14	9,53
Norge	14,64	5,11	9,53

Tabellen viser, at hvis 1½ liter Coca-Cola koster det samme at producere, og avancen er den samme i alle landene, så vil prisen i Danmark være noget højere end i de andre lande pga. afgift og moms. Af en pris på 15 kr. udgør 5,48 kr. således moms og afgift. I Norge udgør afgift og moms 5,11 kr.

Sammenlignet med vores nabolande Sverige og Tyskland er der i de to lande ingen afgift på sodavand. Momsen er desuden noget lavere. I Tyskland udgør moms 16 pct., og i Sverige er der reduceret moms på sodavand, således at moms udgør 12 pct. Af tabel XII.8 fremgår, at moms på 1½ liter Coca-Cola dermed udgør 1,14 kr. i Sverige og 1,52 kr. i Tyskland, forudsat prisen ekskl. moms og afgift er den samme som i Danmark.

Udover sodavandsafgift og moms er der i Danmark ligeledes emballageafgift, som på 1½ Coca-Cola udgør ca. 10 øre. Der kan således spares 4,06 kr. på 1½ liter Coca-Cola i Tyskland og 4,34 kr. i Sverige i moms og afgifter. I Tyskland er der dog en Grüne Punkt ordning [\[1\]](#), som det dog er frivilligt, om virksomhederne vil deltage i. På en 1½ liter engangsflaske vil der i Tyskland være en afgift på ca. 60 øre, således at afgiftsfordelen bliver reduceret til 3,46 kr. pr. 1½ liter Coca-Cola. På returflasker er der ingen afgift.

Som det fremgår af tabellen herunder, er prisen på sodavand i gennemsnit højere i Danmark end i Tyskland og Sverige. Der er dog mange tilbud på Coca-Cola i Danmark, der kan hamle op med både de svenske og de tyske priser. Superbrugsen, OBS, Favør, Netto og Bilka har således haft tilbud, der har ligget mellem 6,55 kr. pr. liter (kun Bilka og OBS) og 6,66 kr. pr. liter. Det ligger under gennemsnitsprisen i både Tyskland og Sverige, jf. tabellen herunder. Flere priser fremgår af bilagstabel XII.1.

Tabel XII.9. Pris pr. 1½ liter Coca-Cola i Danmark (DK), Tyskland (D) og Sverige (S) omregnet fra diverse tilbud og emballagestørrelser

Indkøbsted (land)	Detailpris i DKK
Bilka (DK)	14,50
Favør (DK)	15,95
OBS (DK)	14,95
ISO (DK)	15,95
Føtex (DK)	15,95
Superbrugsen (DK)	15,95
Gennemsnitlig pris (DK), uvægtet	15,5¹

Gennemsnitlig tilbudspris (DK) uvægtet	11,26¹
Kay Uwe Jensen (D) 1½ liter returflaske	6,95
Kay Uwe Jensen (D) omregnet fra 2 liter engangsflaske	8,96
Kay Uwe Jensen (D) omregnet fra 24 gange 33 cl. dåser	13,25
Dan Discount (D) omregnet fra 24 gange 33 cl. dåser	11,35
SK Discount (D) omregnet fra 24 gange 33 cl. dåser	12,19
ICA (S)	10,25

¹ jf. bemærkning til tabel XII.5

1½ liter mærkeveragesodavand koster ca. 5,25 kr. mere i Danmark end i Sverige. I Danmark koster 1½ liter mærkeveragesodavand cirka 6 kr. mere end i Tyskland.

I forhold til sidste år er avancen på sodavand i Danmark faldet. Sidste år udgjorde prisen uden afgift ca. 7 kr. pr. liter. I år er pris uden afgift og moms faldet til ca. 6,35 kr. pr. liter. Den tyske pris uden afgift og moms er steget fra 4,31 kr. pr. liter i 2000 til 5,17 kr. pr. liter i 2001.

Priserne i Tyskland svinger meget afhængig af hvilken emballagetype, der vælges. Købes Coca-Cola i 2 liters engangsemballage er prisen ca. 6 kr. pr. liter inkl. afgift og moms. En 1½ liters Coca-Cola i returflaske giver en literpris på 4,50 kr. Vælges derimod 24 stk. dåser koster Coca-Cola ca. 7,85 kr. pr. liter. I det følgende benyttes en pris på ca. 6 kr. pr. liter.

Den svenske pris uden afgift er faldet fra 6,70 kr. pr. liter sidste år til 6,25 kr. pr. liter i år jf. tabel XII.10 herunder.

I Tyskland er prisen uden afgift 5,17 kr. pr. liter. Det fremgår desuden, at prisen uden moms og afgifter i Danmark er 6,35 kr. pr. liter mærkeveragesodavand. I *Rapport om grænsehandelsrapport 2000* fremgik det, at forskellen var over 2,50 kr. pr. liter. I forhold til sidste år er avancen i Danmark blevet mindre, og avancen i Tyskland lidt større, således at forskellen udgør 1,18 kr. pr. liter. Det skal i den forbindelse nævnes, at de danske tapperier ikke distribuerer mærkeveragesodavand i Tyskland. Licenserne er typisk fordelt til nationale tapperier.

Tabel XII.10. Prissammenligning Danmark, Tyskland og Sverige på 1 liter Coca-Cola

	Danmark	Tyskland	Sverige
	kr. pr. liter		
Detailsalgspris inkl. moms og afgift	10,00	6,00	7,00
Heraf moms	2,00	0,83	0,75
Heraf punktafgift	1,65	0,00	0,00
Heraf pris uden moms og afgifter	6,35	5,17	6,25

Note: Beregningen er foretaget på en pris på 1½ liter i Danmark, 12 kr. for 2 liter i Tyskland hos Kay-Uwe Jensen og 10,50 kr. for 1½ liter i Sverige.

Af en discountvand til 5,50 kr. pr. liter i Danmark udgør moms og afgift 2,75 kr., og prisen uden afgift og moms er 2,75 kr. Af en discountvand til 3,50 kr. pr. liter i Tyskland udgør den tyske moms ca. 50 øre pr. liter, og dermed udgør prisen uden moms 3 kr. pr. liter. Der er således ikke den store forskel i prisen uden afgift for discountvand.

Det skal bemærkes, at der er væsentlige prisforskelle for mineralvand også i samme butik i Tyskland alt efter mærke og emballageform. Af tabel XII.11 fremgår eksempelvis priserne for mineralvand hos Calle (danskejet kæde af grænsebutikker syd for landegrænsen) i slutningen af november 2001:

Tabel XII.11. Priserne på mineralvand hos Calle i begyndelsen af november 2000

	Pris pr. enhed	Pris pr. liter med tysk moms	Pris pr. liter uden tysk moms
	kr./enhed	kr./l	kr./l
Dåser			
Fanta 24*0,33 l	59,95	7,57	6,53
Faxe Kondi 24*0,33 l	59,95	7,57	6,53
Jolly 24*0,33 l	49,95	6,31	5,44
Nikoline 24*0,33 l	59,95	7,57	6,53
Pepsi/7UP 24*0,33 l	44,95	5,68	4,89
Pepsi Max 0,5 l	3,85	7,70	6,64
Ramlösa 24*0,33 l	59,95	7,57	6,53
Sprite 24*0,33 l	59,95	7,57	6,53
Engangsemballage			
Pepsi Max 1½ l	8,90	5,93	5,11
Schweppes 0,75	8,50	11,33	9,77
Pantflasker			
Calle Cola 1½ l	5,40	3,60	3,10
Fanta og Coca-Cola 1½ l	10,10	6,73	5,80
Hancock 30*,25 l	33,85	4,51	3,89
Sprite 1½ l	10,10	6,73	5,80

I Danmark er der ligeledes prisforskel alt afhængig af emballagestørrelse og sodavandsmærke. I Danmark er der dog generelt en større prisforskel mellem discount- og mærkevarer sodavand i forhold til grænsehandelsbutikkerne, der altid har tilbud på mærkevarer sodavand.

1) Producenter af engangsemballage skal opkræve pant af emballagen. Denne forpligtigelse kan producenter slippe for ved at tilmelde sig den landsdækkende Grüne Punkt-ordning. De får herefter ret til at mærke deres produkter med Grüne Punkt mærket. Ordningen finansieres ved en form for emballageafgift, der består af to dele: en vægtbaseret del afhængig af emballagemateriale plus en stykafgift baseret på volumen. For yderligere oplysninger om Grüne Punkt henvises til afsnit 9 i kapitlet om øl.

4. Markedet for mineralvand i Danmark

I Danmark udgør discountsodavand ca. 35 pct. af det samlede sodavandssalg. Den resterende del er mærkevarer sodavand til supermarkeder, hoteller, restauranter mv., samt post-mix [2] læskedrikke til horecasektoren (HOTellerREstauranterCAtering). Cirka 25 pct. af den solgte mængde læskedrikke i horecasektoren er post-mix. [3]

Konkurrencestyrelsen har opdelt mineralvandssalget i 2000, som følger:

Tabel XII.12. Salg af mineralvand mv. i Danmark

	Procentvis fordeling iflg. Konkurrencestyrelsen	Mill. liter
Colaprodukter	60	331
Appelsinvand	9	47
Andre farvede vand	8	42
Hvide vand med og uden smag	23	68
I alt med afgift	100	470

Kilde: Procentvisfordeling: Konkurrencestyrelsen "Carlsbergs overtagelse af Coca-Cola Tapperierne", 2001

Note: Der er ikke afgift på hvide vand uden smag, i literfordelingen er det derfor antaget, at cirka halvdelen af de hvide vand er uden afgift.

Ifølge Konkurrencestyrelsen udgjorde Coca-Cola ca. 65 pct. af det samlede colasalgs i 2000. Af det samlede mærkevarer salg udgjorde Coca-Cola næsten 60 pct. i 2000. Det skal bemærkes, at fordelingen kan have ændret sig i 2001 i forhold til 2000, da Bryggerigruppen ifølge deres årsberetning har øget deres markedsandel i 2001. Bryggerigruppen fører bl.a. flere af discountvandene samt mærkerne Nikoline, Faxekondi og Pepsi.

Mineralvandsmarkedet er domineret af få producenter. Der er væsentlige forskelle i priserne mellem mærkevarer vand og discountvand. Mærkevarer vand koster cirka 80 pct. mere end discountvand, når der ses på prisen med afgift og moms og over dobbelt så meget, når der ses på prisen uden afgift. Literafgiften belaster discountvand mere i procent af prisen, end afgiften belaster mærkevarer vand. Mineralvand sælges endvidere ofte på tilbud. Det gælder især for mærkevarer vand. På samme måde som for øl muliggøres tilbuddene for mærkevarer vand ofte af særlige markedsføringsstilskud fra producenterne.

Der er som anført avanceforskelle for især Coca-Cola mellem Danmark og Tyskland. Der sker i begrænset omfang parallelimport af Coca-Cola i flasker, der i udlandet er engangsflasker, men i Danmark belægges med pant, der refunderes til kunden. Flaskerne bliver dog næppe alle genpåfyldt. Selv om der således skal betales emballageafgift af de parallelimporterede flasker, kan disse sælges til lavere priser end de danske producerede Coca-Cola. Hertil kommer den ulovlige indførsel af sodavand, som i ofte kan sælges væsentligt under normalpris.

5. Danskernes grænsehandel ifølge undersøgelse fra Institut for grænseregionsforskning

Ifølge undersøgelsen fra Institut for grænseregionsforskning i 2001 er danskernes indkøb af sodavand i Tyskland steget markant siden 1991, jf. tabel XII.13 herunder.

Tabel XII.13. Danskernes samlede indkøb af sodavand ved den tyske landgrænse, 1991-2001

År	Samlet indkøb (mill. liter)
1991	6,2
1996	6,9
1999	16,6
2000	33,8
2001	45,2

Grænsehandlen udgjorde i begyndelsen af 1990'erne 5-10 mill. liter svarende til ca. 2 pct. af det danske salg, men er efter instituttets undersøgelse nu steget til ca. 45 mill. liter svarende til ca. 8 pct. af forbruget i Danmark. Hertil kommer mindre mængder købt på rejser til Norge og Sverige. Grænsehandlen med sodavand kan for 2001 samlet opgøres til 46,4 mill. liter ifølge IFG's undersøgelse.

Umiddelbart er det meget vanskeligt at forklare stigningen fra 1999 til 2000. I perioden skete der ingen afgiftsændringer, og realprisindekset for sodavand mv. var uændret i 1999 og 2000, jf. tabel XII.3. Umiddelbart indikerer dette, at enten ligger tallet fra 1999 for lavt eller, at tallet fra 2000 ligger for højt.

Stigningen fra 2000 til 2001 kan bl.a. forklares ved, at afgiftsstigningen pr. 1. januar betød, at danskerne blev mere opmærksomme på, hvor meget der kunne spares på at grænsehandle sodavand i Tyskland. Desuden kan stigningen i prisen på discountsodavand have betydet en stigende grænsehandel, og endelig kan prisstigninger på mærkevarer sodavand i små emballager ligeledes begrunde en stigning i grænsehandlen med sodavand.

Man skal dog være opmærksom på, at grænsehandlen har det med at blive selvforstærkende. Kommer der først gang i grænsehandlen kan grænsekøbmændene købe ind til lavere priser, varen får en mere fremtrædende plads i forretningen og i reklametryksager. De seneste års vækst i grænsehandlen kan således være forårsaget af ændringer i prisforholdet indtruffet igennem 1990'erne f.eks. de prisstigninger for sodavand, der blev gennemført i Danmark fra midten af 1990'erne.

I følgende tabel XII.14 er udviklingen i indkøbsvanerne fra 2000 til 2001 vist.

Tabel XII.14. Grænsehandlen med sodavand ifølge IFG's oplysninger

	Indkøbsprocent	Beløb årsbasis (mill. kr.)	Gennemsnitsindkøb pr. sodavandsindkøber (kr.)	Mængde årsbasis (mill. liter)	Gennemsnitsmængde (liter) pr. indkøber
Landgrænsen					
Danskere i bil	32,1	447	211,60	44,7	21,16
Danskere i bus	9,1	5	67,93	0,5	5,46
Østersøen					
Danskere	31,7	37	85,12	3,7	8,51
Tyskere	0	0	0	0	0

Skagerrak					
Danskere	28,1	2	13,53	0,2	1,35
Nordmænd	21,9	15	55,37	1,5	5,54
Kattegat					
Danskere	14,5	1	16,64	0,1	1,66
Svenskere	15,6	1	7,01	0,1	0,70
Øresund					
Danskere	14,6	10	37,29	1,0	3,73
Svenskere	0	0	0	0	0

Note: IFG har spurgt til mængder og ikke til beløb på sodavand. Beløbene er dermed noget overvurderet, da IFG har brugt 10 kr./liter til at omregne mængder til beløb. De korrekte beløb skulle have været ca. 6 kr./liter ved grænsehandel i Tyskland og ca. 7 kr./liter ved grænsehandel i Sverige jf. tabel XII.10.

Af tabellen herover fremgår det, at danskerne hovedsageligt grænsehandler sodavand over landgrænsen. En grænsehandlende køber i gennemsnit ca. 21 liter sodavand svarende til lidt over to rammer sodavand ved landgrænsen. Sodavand er ifølge undersøgelsen ikke en magnetvare men dog en vare, som 32,1 pct. af bilister køber i forbindelse med fx grænsehandel med øl. Over Østersøen grænsehandler en dansker ca. 5 liter i gennemsnit. Dette er under en ramme pr. indkøber.

Med ca. 3,7 liter i gennemsnit, svarende ca. til 12 dåser eller 2 såkaldte sixpacks, er der også en vis grænsehandel over Øresund. På Kattegat og Skagerraksruterne er der tilsyneladende udelukkende tale om sodavand til fortæring på rejsen.

Tabel XII.15. Andel af danske rejsende i pct. der har købt sodavand afhængig af rejselængde og grænseovergangssted

Bopælens afstand til grænsen	2001 indkøbsprocent	2000 indkøbsprocent
Landgrænsen		
0-10 km		22,4
10-25 km	31,0	34,1
25-50 km	25,0	39,3
50-125 km	34,4	39,2
>125 km vest	32,5	39,5
>125 km øst	41,2	46,0
Alle	32,1	36,6
Færger til Tyskland		
0-10 km	29,3	

10-25 km	28,2	
25-50 km	32,1	
50-125 km	30,6	
> 125 km	33,8	
Alle	31,7	9,6
Sverige over Øresund	14,6	4,5
Sverige over Kattegat	14,5	0,0
Fly		
Kastrup	0,0	0,0

Det fremgår af tabel XII.15, at jo længere væk den rejsende kommer fra, jo mere sandsynligt er det, at der bringes sodavand med tilbage. I forhold til sidste år er der tilsyneladende færre grænsehandlere, som køber sodavand ved landgrænsen, men til gengæld køber de mere jf. tabel XII.13. Over Østersøen til Tyskland er andelen af grænsehandlere blevet mangedoblet i forhold til sidste år. Ifølge instituttets undersøgelse er der desuden mange, der grænsehandler sodavand i Sverige både over Kattegat og Øresund.

Som anført er der ikke andre kilder end Institut for grænseregionsforskning, der kan belyse omfang og udvikling i grænsehandlen med mineralvand. Usikkerheden i overslaget kunne reduceres, hvis andre kilder kunne bekræfte størrelsesordenen. Da de tyske grænseforretninger ikke ønsker at oplyse om salget, og hovedparten af sodavand fra Tyskland er af tysk oprindelse kan instituttets ikke sammenholdes med andre opgørelser.

6. Udlændinges grænsehandel med sodavand i Danmark ifølge undersøgelse fra Institut for grænseregionsforskning

Som det fremgår af tabel XII.14 i forrige afsnit er udlændingenes grænsehandel i Danmark med sodavand meget begrænset. Kun nordmændene har en egentlig grænsehandel i Danmark. Det hænger sammen med, at den norske afgift og moms er på højde med den danske jf. tabel XII.7. En stor del af de norske indkøb er sandsynligvis foretaget afgiftsfrit på færgerne.

7. Konsekvenser af ophævelse af dåseforbuddet for grænsehandlen

Den 23. januar 2001 ophævede Danmark forbuddet mod dåser og anden engangsemballage til øl og kulsyreholdige drikkevarer herunder sodavand. Reelt kan danskerne først købe dåsesodavand i supermarkederne fra den 1. juni 2002, jf. afsnit 9 i kapitlet om ølafgiften.

Når engangsemballage, herunder dåser, for alvor indtager det danske marked, vurderes engangsemballage at tage ca. 10 pct. af markedet for sodavand svarende til ca. 47 mill. liter sodavand. Tilladelsen af dåser vil uden tvivl betyde en del hjemvendt grænsehandel. For en del af dem, der køber sodavand i Tyskland er det muligheden for at kunne købe i dåser, der er afgørende. For nogle er dåsen som emballage attraktiv fordi den er ikke vejer så meget, og den er let at stable.

I Tyskland er danskerne villige til at betale helt op til 2,85 kr. pr. liter mere for sodavand på dåse end på engangsflaske jf. tabellen herunder. I de fleste tilfælde ligger forskellen dog på 2 kr. pr. liter. Det skal bemærkes, at der konkurreres på forskellige emballagestørrelser i Danmark og i Tyskland, og dette forhold kan være en del af forklaringen på forskelle i avancerne.

Tabel XII.16. Prissammenligning af Coca-Cola mellem Danmark og Tyskland afhængig af emballagestørrelse

	Pantreturflaske 1½ liter	Dåser 24 stk. 33 cl	Engangsflaske 2 liter
	kr. pr. stk.		
<i>Danmark</i>			
Normalpris	15,54	-	-
Tilbud	11,26	-	-
<i>Tyskland</i>			
Normalpris	10,10	69,95	11,95
Tilbud.	6,95	59,95	9,99
	kr. pr. liter		
<i>Danmark</i>			
Normalpris	10,36	-	-
Tilbud	7,51	-	-
<i>Tyskland</i>			
Normalpris	6,73	8,74	5,98
Tilbud	4,63	7,49	5,00
Emballageafgift i Danmark pr. stk	0,10	0,50	3,20
Grüne Punkt i Tyskland pr. stk.	0	0,10	0,65
Priser renset for emballageafgift og Grüne Punkt	kr. pr. liter		
<i>Danmark</i>			
Normalpris	10,29	-	-
Tilbud	11,19	-	-
<i>Tyskland</i>			
Normalpris	6,73	8,44	5,66
Tilbud	4,63	7,19	4,68

I Danmark vil sodavand på dåse også blive dyrere end sodavand på en returflaske. For det første er dåsen en dyrere emballagetype end flasken, og for det andet udgør emballageafgiften på en dåse 50 øre pr. stk.

For en returflaske betales der ligeledes 50 øre i afgift, første gang flasken kommer på markedet, men da en flaske i gennemsnit cirkulerer 30 gange er det reelle emballageafgift på en sodavandsflaske kun 2 øre. Prisforskellen bliver dermed 48 øre plus forskellen i emballagevalg, som forsigtigt kan skønnes til 40 øre. Mindre dåser kommer således til at koste ca. 85-90 øre mere uden moms og ca. 110 øre pr. stk. mere inklusive moms. end på en returflaske af samme størrelse.

Et forsigtigt skøn er, at ca. 10 pct. af grænsehandlen vil vende hjem til Danmark, når pant- og retursystemet for dåser er fuldt operationelt fra 1. juni 2002. Det svarer til ca. 5 mill. liter sodavand i hjemvendt grænsehandel.

8. Sammenfatning grænsehandel med mineralvand

Mineralvand bliver i stigende grad handlet over grænsen til Tyskland. Institut for grænseregionsforsknings undersøgelse fra 2001 har estimeret grænsehandlen over landgrænsen med sodavand til ca. 45,2 mill. liter om året, hvortil kommer grænsehandel i forhold til Sverige på ca. 1,2 mill. liter. Mineralvandsafgiften, momsforskellen og de høje avancer i Danmark på sodavand giver danskerne et incitament til at grænsehandle sodavand både i forhold til Tyskland og Sverige. Danskernes grænsehandel med mineralvand foregår dog primært i Tyskland. Der er ikke andre kilder, der kan be- eller afkræfte de af instituttet beregnede 46,4 mill. liter.

Det er især på Coca-Cola i store flasker, der kan spares ved køb i Tyskland, mens prisen på Coca-Cola i dåse er forholdsvis høj efter tysk standard. Der sælges dog også mange dåsecolaer i Tyskland. En af forklaringerne kan være, at dåsen som emballage i sig selv er attraktiv. Således fylder en kasse sodavandsflasker det samme som to rammer. Med tilladelsen af dåser i Danmark skønnes ca. 5 mill. liter sodavand at vende hjem til Danmark. I afsnittet om grænsehandelens prisfølsomhed anvendes 40 mill. liter som den faktiske grænsehandel. Dette tal fremkommer ved at korrigerer IFG's tal for 5 mill. liter i hjemvendt grænsehandel som følge af dåsernes indtog på det danske marked.

9. Ulovlig indførsel af sodavand

Ulovlig indførsel af sodavand vurderes at være stigende. Således er salget af sodavand fra bryggerierne faldet ganske kraftigt i visse områder i København ifølge oplysninger fra Danske Læskedrikfabrikanter. Dette billede bekræftes ligeledes af Told og Skats kontrolbesøg på bl.a. Nørrebro. Ifølge Danske Læskedrik Fabrikanters oplysninger er salget af Coca-Cola på Nørrebro faldet med 28 pct. i fra 2000 til 2001. Det skal dog bemærkes, at nedgangen i det danske engrossalg af Coca-Cola udover ulovlig indførsel også kan skyldes en stigende lovlig parallelimport.

Ifølge Told og Skat kommer langt den overvejende del af den ulovligt indførte sodavand fra Østeuropa, og hovedparten afsættes i hovedstadsområdet. Det samme problem gør sig i øvrigt gældende for chokoladevarer i de samme butikker.

Da smugling netop er ulovlig, kan det være vanskeligt at estimere størrelsen. Bryggerierne har estimeret den ulovlige indførsel til mindst 20 mill. liter i 2001.

Det har i sagens natur ikke været muligt at få bekræftet dette tal fra andre kilder. Formentlig er der dog tale om smugling af en vis størrelse. Skatteministeriet skønner, at den illegale indførsel er steget fra 2000 til 2001. Da detailpriserne i hovedstadsområdet ifølge Skatteministeriets oplysninger tilsyneladende ikke er steget, skal årsagen formentligt findes i det forhold, at Coca-Cola har hævet priserne, og dermed indsnævret detailhandelns avance. For supermarkeder er det muligt at få del i markedsføringstilskuddene, men specielt de små kiosker har ikke i samme grad som supermarkederne den "rabatmulighed".

Incitamentet til smugling kan belyses ved nedenstående eksempel. Det er antaget, at 1½ liter lovlig Coca-Cola i en kiosk koster 19,50 kr. Det samme koster en halvlovlig Coca-Cola, dvs. hvor afgiften er betalt, men der er ikke betalt moms. En kiosk, som snyder med momsregnskabet, er nødt til at have lovlige varer for at kunne camouflere lovovertrædelsen.

Tabel XII.17. Priselementer pr. liter Coca-Cola ved lovlig og ulovlig handel

	Lovlig	Halvlovlig	Ulovlig
Detailpris	13	13	9
Moms	2,60	-	-
Afgift	1,65	1,65	-
Engrospris	6,55	6,55	3,50
Fortjeneste	2,20	4,80	6,50

Ifølge rygter i branchen kan kioskerne købe en ulovlig 2 liters Coca-Cola til ca. 7 kr. og sælge den til 18 kr.

Det fremgår af tabellen, at incitamentet til at handle med ulovlig Coca-Cola dels er en afgift og momsforskel på tilsammen 4,25 kr. pr. liter samt en forskel på engrosprisen på 3,05 kr. pr. liter. Det skal bemærkes, at der formentlig er flere kiosker, som har problemer med momsregnskabet end med, at afgiften ikke er betalt. Alternativet til de ulovlige Coca-Cola er derfor at købe lovlige colaer men ikke betale moms. Ulempen er dog, at det er sværere at snyde med afgiften i så fald. Udover at afgiften skal betales, skal kiosken også betales næsten dobbelt så meget for colaen før afgift. Det skal bemærkes, at det er lovligt at importere fx Coca-Cola fra Østeuropa – såkaldt parallelimport – blot moms og afgift bliver betalt.

Den ulovlige indførsel er begrænset til kiosker og mindre købmænd. Staten mister indtægter fra moms og afgifter ved ulovlig indførsel, og desuden er der et moralsk problem, hvor den lovlige købmand eller kioskejer udsættes for unfair konkurrence pga. lovovertrædelser i andre kiosker.

I det følgende benyttes Danske Læskedrik Fabrikanters tal på 20 mill. liter til beregning af grænsehandlens prisfølsomhed. En del af disse 20 mill. liter er dog formentlig ganske lovlige parallelimporterede Coca-Cola fra bl.a. Østeuropa.

10. Grænsehandlens prisfølsomhed

Der hersker meget betydelig usikkerhed om grænsehandlens prisfølsomhed.

Der spares cirka 40 pct. ved at hente 1½ liter Coca-Cola i Tyskland frem for at købe den i Danmark. En stor del af grænsehandlen med mineralvand skyldes prisforskellen på sodavand. Sammenlignes prisen for Coca-Cola i store flasker, kan prisen i Tyskland være 9 kr. pr. 1½ liter, mens normalprisen i Danmark typisk er på 15 kr. Den afgiftsbetingede forskel mellem Danmark og Tyskland udgør i dette tilfælde ca. 4 kr. pr. 1½ liter Coca-Cola. Dertil kommer forskellen i avancerne, hvor meget tyder på, at den høje avance ligger i producentleddet og ikke i detailleddet i Danmark, jf. Konkurrencestyrelsens undersøgelse, der viser, at detailavancen i Danmark er 50 øre mindre end i Tyskland pr. 1½ liter mærkevarer sodavand. Der spares noget mindre ved at hente discountvand i Tyskland.

Forudsat at en lavere afgift resulterer i lavere priser på sodavand, vil der ske en adfærdsændring. Det være sig både i forhold til grænsehandlen og i forhold til den ulovlige indførsel. Ifølge IFG og Danske Læskedrik Fabrikanters oplysninger er ca. 65 mill. liter sodavand, der drikkes i Danmark, uden danske afgifter og dansk moms. Dette svarer til, at der ikke betales dansk afgift og moms af hver 8. sodavand. Dette tal er under forudsætning af, at den ulovlige indførsel kan opgøres til 20 mill. liter. Da Danske Læskedrik Fabrikanter formentlig har anslået de 20 mill. I ud fra mindresalget i bestemte områder omfatter de 20 mill. I formentlig også i en vis udstrækning lovlig parallelimport.

Den seneste afgiftsændring betød som nævnt både prisstigninger for små sodavand samt discountvand og ingen prisstigning på 1½ liter mærkevarer sodavand. Det er på den baggrund vanskeligt at estimere forbrugets elasticitet.

I det følgende antages en elasticitet på $-0,3$. Det betyder, at hvis en afgiftsændring med fuld overvæltning resulterer i, at prisen ændres med 10 pct., så ændres forbruget med -3 pct. En elasticitet på $-0,3$ pct. indikerer, at forbruget af sodavand til en vis grad er følsom overfor prisstigninger.

Danske Læskedrik Fabrikker har fået udarbejdet en rapport vedr. sodavandssalgets prisleedsomhed. Konklusionen i rapporten er, at sodavandssalgene er meget prisleedsomt. Således er elasticiteten opgjort til $-1,0$ svarende til, at hvis priserne ændres med 10 pct., så ændres forbruget ligeledes med -10 pct.

I undersøgelsen sammenlignes udviklingen i salget i faste priser med udviklingen i priserne. Salget i faste priser er steget væsentlig mindre end udviklingen i salget i mængde. Hvis denne forskel skal kunne forklares, må det skyldes, at der er sket et skift hen imod de kvaliteter, hvor literprisen er forholdsvis lav.

Dette giver en endnu højere elasticitet målt på mængder. I forhold til effekterne på provenuet er påvirkningen af mængderne det, der er relevant.

Når man sammenligner udviklingen i privatforbruget i faste priser med udviklingen i priserne, er det strengt taget alene privatforbruget på dansk område, der fanges op og ikke det samlede privatforbrug. Den estimerede elasticitet omfatter mere end påvirkningen af forbruget, nemlig også påvirkningen af grænsehandlen.

Undersøgelsen er foretaget ved at sammenholde udviklingen i salget i faste priser med udviklingen i priserne i samme periode.

Det er dog Skatteministeriets indtryk, at man ville være kommet frem til et andet resultat, hvis man havde koncentreret sig om udviklingen i de seneste 20 år, hvor den store stigning i salget gennem midten af 1990'erne skete samtidig med en realprisstigning. Markedet er nu stort set mættet, jf. at danskerne drikker mere sodavand end indbyggerne i de fleste andre lande.

Der er dog sandsynligvis en sammenhæng mellem forbruget og priserne. Skatteministeriet antager, at elasticitet på forbruget på $-0,3$, hvilket er et forsigtigt skøn. Elasticiteten på salget ligger noget højere, men en elasticitet på $-1,0$ er formentlig noget overvurderet.

Elasticiteten ligger dog over de $-0,45$ fra Skatteministeriets *Rapport om grænsehandel 2000*, hvis man også indregner virkningen af ulovlige indførsler, og tager udgangspunkt i en større grænsehandel.

Prisforskellen mellem Danmark og Tyskland er ca. 4 kr. pr. liter. Forudsat der er en lineær sammenhæng mellem prisbesparelsen og grænsehandlen, samt at grænsehandlen med sodavand er 40 mill. liter [\[4\]](#)), vil en afgiftsnedsættelse på 20 øre pr. liter uden moms (25 øre pr. liter inkl. moms) betyde, at incitamentet til grænsehandel falder med 6,25 pct. (0,25 kr./4 kr.). Dette vil betyde et fald i grænsehandlen på 2,5 mill. liter (40 mill. liter * 6,25 pct.). Beregningen er under forudsætning af fuld overvæltning af afgiftsnedsættelsen i detailprisen.

Samme beregning kan foretages for den ulovlige indførsel, hvis fordelene for kioskejerne ved at sælge ulovlig sodavand opgøres til f.eks. 3,75 kr. pr. liter (efter fradrag for omkostninger ved risiko for afsløring etc.), og hvis den ulovlige indførsel, som tidligere nævnt kan skønnes til ca. 20 mill. liter. Ud fra disse oplysninger vil en afgiftsnedsættelse på 25 øre pr. liter inkl. moms reducere den ulovlige indførsel med 1,1 mill. liter.

Der er forskellige grader af overvæltning af afgiften i prisen afhængig af, hvilken markedssituation, der er herskende. Den økonomiske teori tilsiger, at hvis der er tale om et monopolmarked, overvælter producenten halvdelen af afgiften. Hvis der er tale om fuld konkurrence, overvæltes derimod hele afgiften i prisen. Hvis det antages, at der er fuld overvæltning i detailprisen på sodavand, vil prisen på en discountvand på 6 kr. pr. liter falde med 4,2 pct., mens mærkevarer sodavand til 10 kr. pr. liter vil falde 2,5 pct. Med en elasticitet på $-0,3$ betyder det en stigning i forbruget af discountvand med 1,3 pct. svarende til 2,1 mill. liter og for mærkevarer vand en stigning på 0,8 pct. svarende til 2,4 mill. liter, jf. at salget af discountvand udgør 165 mill. liter og mærkevarer sodavand 305 mill. liter.

Priserne falder i gennemsnit med 3,1 pct., mens salget øges med 1,7 pct. (jf. at salget øges med $2,5 + 1,1 + 2,1 + 2,4 = 8,1$ mill. liter). Elasticiteten kan dermed opgøres til $-0,55$.

Det skal bemærkes, at virkningerne på kort sigt vil være mindre.

11. Sundhedsaspekter ved mineralvandsforbrug

Skatteministeriet er ikke bekendt med særlige undersøgelser af sundhedseffekterne af mineralvandsforbrug.

12. Beregning af de sandsynlige virkninger af nedsættelse af afgiften på mineralvand

I dette afsnit anvendes følgende antagelser:

1. Grænsehandlen afhænger lineært af prisforskel	
2. Prisforskel til Tyskland udgør for 1 liter mineralvand	
- forskel i mineralvandsafgift og moms heraf	2,06 kr./liter
- forskel i moms af tysk pris uden afgift	0,47 kr./liter
- forskel i avance og moms heraf	1,47 kr./liter
Prisforskel i alt	4 kr./liter
3. Nuværende sodavandsmarked:	
- salg af sodavand med dansk afgift korrigeret for dåser	475 mill. liter
- udenlandske købere	0 mill. liter
- danske købere korrigeret for dåser	475 mill. liter
- danskernes grænsehandel i Tyskland korrigeret for dåser	40 mill. liter
- danskernes forbrug af ulovligt indførte sodavand	20 mill. liter
Nuværende dansk forbrug	535 mill. liter
4. Priselasticitet (konstant)	-0,3
5. Dansk pris mærkevarevand	10,00 kr./liter
6. Tysk pris	6,00 kr./liter
7. Svensk pris	7,00 kr./liter
8. Det er antaget, at der kan spares afgift plus forskellen i engrosprisen ved at sælge ulovligt indførte sodavand. Desuden er det antaget, at ved en ændring af den ulovligt solgte mængde, er det kun halvdelen der efterfølgende bliver momsberigtiget. Det antages, at hvis prisen falder med 3,75 kr./liter, vil al ulovlig indførsel af sodavand ophøre.	3,75 kr./liter

Det bemærkes, at det er antaget, at 5 mill. liter sodavand vender hjem til Danmark som følge af ophævelsen af dåseforbuddet. Dette reducerer grænsehandlen til 40 mill. liter, og salget i Danmark stiger til 475 mill. liter.

I tabel XII.18 er virkningen af forskellige afgiftsreduktioner på mineralvand i Danmark beregnet.

Tabel XII.18. Virkninger af afgiftsændringer for mineralvand

Afgift	Dansk pris	Dansk forbrug	Heraf købt i Danmark	Heraf grænsehandlet	Heraf ulovlig indførsel	Nettoprovenu gevinst for stat	Samfundsmæssig nettoforvridning før eventuelle ændringer i sundhedsomkostningerne ¹⁾
Kr./liter		Mill. liter					
2,05	10,50	527,0	460,3	45,0	22,1	151	36
1,85	10,25	531,0	467,6	42,5	21,1	77	17
1,65	10,00	535,0	475,0	40,0	20,0	0	0
1,45	9,75	539,0	482,6	37,5	18,9	-80	-16
1,25	9,50	543,0	490,2	35,0	17,9	-163	-30
1,05	9,25	547,0	497,7	32,5	16,8	-249	-42
0,85	9,00	551,1	505,3	30,0	15,7	-338	-53
0,65	8,75	555,1	512,9	27,5	14,7	-430	-63
0,45	8,50	559,1	520,5	25,0	13,6	-525	-71
0,25	8,25	563,1	528,1	22,5	12,5	-623	-77
0,05	8,00	567,1	535,6	20,0	11,5	-724	-82
0,00	7,94	568,1	537,5	19,4	11,2	-749	-83

¹⁾ Fortegn: - = færre forvridninger = samfundsøkonomisk gevinst

Tabellen viser effekten af en ændring af afgiften på grænsehandel, provenu og samfundsøkonomien.

Første søjle viser afgiften pr. liter. Anden søjle viser den danske pris. Tredje søjle viser det danske forbrug dvs. summen af salg i Danmark (fjerde søjle), grænsehandel (femte søjle) og den ulovlige indførsel (sjette søjle). Syvende søjle viser nettoprovenugevinsten for staten jf. tabel XII.19 og 8. søjle viser den samfundsøkonomiske nettoforvridning jf. tabel XII.20.

Det fremgår af tabellen, at en nedsættelse af afgiften med 20 øre vil øge det danske forbrug med 4,0 mill. liter. Det danske salg vil stige med 7,6 mill. liter, hvor 2,5 mill. liter skyldes reduceret grænsehandel, og 1,1 mill. liter skyldes en reduktion af den ulovlige indførsel. Staten får et provenutab på 80 mill. kr., men til gengæld vinder den danske befolkning 96 mill. kr. som følge af lavere priser og højere forbrug. Netto er der tale om en samfundsøkonomisk gevinst på 16 mill. kr. Eventuelle sundhedsomkostninger vil påvirke resultaterne vedr. forvridningen, men det har som nævnt ikke været muligt at opgøre disse omkostninger.

Provenuvirkningen i syvende søjle i tabel XII.18 er nærmere uddybet i nedenstående tabel.

Tabel XII.19. Provenuvirkning af afgiftsændringer på mineralvand

Dansk afgift	Dansk pris	Provenuvirkning ved uændret forbrug og salg	Provenuvirkning ved ændret forbrug	Provenuvirkning v. ændret grænsehandel	Provenuvirkning v. ændring i ulovlig indførsel	I alt	Moms ved ændret grænsehandel	I alt punktafgift og moms
Kr./liter	Kr./flaske	Mill. kr.						
2,05	10,50	190,0	-16	-10	-4	159	-8	151
1,85	10,25	95,0	-7	-5	-2	81	-4	77
1,65	10,00	0,0	0	0	0	0	0	0
1,45	9,75	-95,0	6	4	2	-84	4	-80
1,25	9,50	-190,0	10	6	3	-171	>8	-163
1,05	9,25	-285,0	13	8	3	-261	12	-249
0,85	9,00	-380,0	14	9	4	-354	16	-338
0,65	8,75	-475,0	13	8	3	-450	20	-430
>0,45	8,50	-570,0	11	7	3	-550	24	-525
0,25	8,25	-665,0	7	4	2	-652	28	-623
0,05	8,00	-760,0	2	1	0	-757	33	-724
0,00	7,94	-782,8	0	0	0	-783	34	-749

Af tabellen fremgår det, at forudsat at forbruget ikke ændrer sig, vil staten tabe 95 mill. kr. i afgiftsprovener ved at sænke mineralvandsafgiften med 20 øre. En afgiftsnedsættelse vil dog øge forbruget svarende til 6 mill. kr. Samtidig vil en afgiftsnedsættelse reducere grænsehandlen og den ulovlige indførsel med hhv. 4 og 2 mill. kr. Netto vil staten således miste 84 mill. kr. i afgiftsprovener. Den hjemvendte grænsehandel og reduktion i den ulovlige indførsel vil dog give et merprovener på moms svarende til 4 mill. kr., således at det samlede provenutab bliver 80 mill. kr.

Af tabel XII.18's ottende søjle fremgår den samfundsøkonomiske virkning af en afgiftsændring. I nedenstående tabel er der nærmere redegjort for disse virkninger.

Tabel XII.20. Samfundsøkonomiske virkninger af afgiftsændringer for mineralvand før eventuelle virkninger på sundhedsmkostningerne

Dansk afgift	Dansk pris	Sundheds-skader	Forbrugsforvridning	Grænsehandelsforvridning	Forvridning ulovlig indførsel	I alt forvridning
Kr./liter		Mill. kr.				
2,05	10,50	-?	15	15	6	36
1,85	10,25	-?	7	7	3	17
1,65	10,00	-?	0	0	0	0
1,45	9,75	-?	-6	-7	-2	-16
1,25	9,50	-?	-12	-13	-5	-30
1,05	9,25	-?	-16	-19	-7	-42
0,85	9,00	0	-20	-25	-9	-53
0,65	8,75	?	-23	-29	-10	-63
0,45	8,50	?	-25	-34	-12	-71
0,25	8,25	?	-27	-38	-13	-77
0,05	8,00	?	-27	-41	-14	-82
0,00	7,94	?	-27	-42	-14	-83

Fortegn: - = færre forvridninger = samfundsøkonomisk gevinst

Tabellen skal forstås således, at hvis afgiften fx nedsættes med 20 øre fra 1,65 kr. pr. liter til 1,45 kr. pr. liter, vil forbruget stige med ca. 4,0 mill. liter. Forbrugsforvridningen er de 4,0 mill. liter gange med gennemsnittet af den gamle og den nye afgiftssats, altså 1,55 kr. pr. liter. Alt i alt ca. 6,2 mill. kr. (afrundet 6 mill. kr.). Grænsehandlen vil falde med 2,5 mill. liter. Den samfundsøkonomiske gevinst herved er på 2,5 mill. liter gange med gennemsnittet af den gamle og den nye afgiftssats altså 1,55 kr. pr. liter plus momsgevinsten på 20 pct. af den tyske pris på 6 kr. pr. liter (1,20 kr. pr. liter). Det samfundsøkonomiske gevinst på grund af grænsehandel er således på 2,5 mill. liter gange med 2,75 kr. pr. liter, altså 6,9 mill. kr. (afrundet 7 mill. kr.). Hertil kommer virkningen på den ulovlige indførsel, der kan opgøres på lignende vis til 2 mill. kr. Samlet reduceres forvridningerne således med 16 mill. kr.

13. Vil en afgiftsnedsættelse kunne være provenuneutral

Danske Læskedrik Fabrikanten har givet udtryk for, at en nedsættelse af afgiften vil være provenumæssigt fordelagtigt. Af ovennævnte tabeller fremgår det, at fx en halvering af afgiften til 0,85 kr. pr. liter vil betyde et provenutab på 338 mill. kr.

Provenuvirkningen er beregnet under forudsætning af en elasticitet i forbruget på $-0,3$. Der hersker usikkerhed om hvad elasticiteten er og derfor også om provenuvirkningen, men det er vanskeligt at forestille sig, at en halvering af afgiften skulle være provenuneutral. Fra 2000 til 2001 blev afgiften forhøjet fra 1 kr. pr. liter til 1,65 kr. pr. liter. Selv før der tages hensyn til hamstring fik det provenuet til at stige med ca. 255 mill. kr. Det er før, der er taget hensyn til momsvirkningen af øget grænsehandel, men hvis afgiftsstigningen skulle have været provenuneutral må forudsættes, at grænsehandlen skulle stige med ca. 1,3 mia. kr. eller med godt 200 mill. liter, hvilket er helt urealistisk.

Hvis Danske Læskedrik Fabrikanter skulle have rat i, at en afgiftsnedsættelse til det halve f.eks. med 80 øre/l skulle være provenuneutral, må forudsættes en helt urealistisk vækst i forbruget ved et afgiftsfald på 1 kr. pr. liter. Med moms.

Ved et salg på 475 mill. liter er punktafgiftsindtægten på 784 mill. l

Ved uændret salg vil en afgiftsnedsættelse på 80 øre/ l give et provenutab på 380 mill. kr..

Hvis man højt sat regnede med, at afgiften blev overvæltet fuldt ud i lavere priser ville prisen falde med 1 kr. pr. liter, og hvis et sådant prisfald højt sat fik grænsehandlen til at falde med 15 mill. l ville provenuvirkningen af mindre grænsehandel være på ca. 31 mill. kr. (15 mill. l gange nye sats på 85 øre pr. liter er lig 12,75 mill. kr. og dansk moms – 20 pct. - af hjemvendt af hjemvendt grænsehandel 90 mill. kr. (15 mill. liter gange tysk pris på 6 kr. pr. liter) er lig 18 mill. kr.

Forbruget skal således mindst stige svarende til en indtægtsfremgang på 349 mill. kr., hvilket ved en sats på 85 øre pr. liter forudsætter at forbruget stiger med 411 mill. liter.

Efter afgiftsnedsættelsen på 80 øre pr. liter skulle salget i Danmark således stige fra ca. 475 mill. l til ca. 900 mill. l

Et prisfald på 10 pct. skulle således føre til en salgsvækst på 89 pct. Prisfølsomheden for enkelte mærker eller forretninger er væsentlig større end prisfølsomheden for hele markedet. Hvis salget virkelig var så prisfølsomt ville det kunne betale sig for producenterne at reducere prisen uden afgift.

Hvis der blev solgt 900 mill. liter sodavand svarede det til, at hver dansker i gennemsnit købte 168 liter sodavand om året. Dette ville gøre danskerne til de mest sodavandsdrikkende i hele EU, jf følgende tabel.

Tabel XII.21. Forbrug af sodavand i EU-landene og i Norge

Land	Forbrug mill. liter	Forbrug pr. indbygger (liter pr. person)
Østrig	676	83,5
Belgien	958	93,9
Danmark	449	84,7
Finland	294	56,9
Frankrig	2.276	38,6
Tyskland	7.054	85,8
Grækenland	669	63,7
Irland	447	120,8
Italien	2.886	50
Holland	1.341	84,4
Portugal	486	48,7
Spanien	3.873	98,3
Sverige	638	71,8

Storbritannien	5.329	89,9
EU gennemsnit	27.375	72,9
Norge	522	116

Kilde: UNESDA-CISDA (Union of EU Soft Drinks Associations)

Danske Læskedrik Fabrikanters påstand om, at en afgiftsnedsættelse skulle kunne være selvfinansierende, ligger således klart uden for det realistiske

Det afgørende for afgiftspolitikken er imidlertid ikke om staten vinder eller taber, men hvordan afgiften påvirker samfundsøkonomien.

Efter beregningerne ville samfundet vinde ca. 53 mill. kr. netto før eventuelle helbredsskader netto ved en afgiftsnedsættelse på 80 øre øre pr. l., der vil føre til et provenutab på ca. 338 mill. kr. i faktorpriser. Ved nedsættelsen steg forbruget med ca. 16 mill. l. Hvis helbredsskaderne ved forbrug af sodavand skulle er under 3,3 kr. pr. liter, ville nedsættelsen også være til gavn for samfundsøkonomien, når man medregnede sundhedsskaderne.

Helbredsskaderne ved forbrug af sodavand er næppe så høje. Der er således ikke saglig begrundelse for forhøjelse af sodavandsafgiften, og samfundet vil sandsynligvis netto vinde ved en nedsættelse, men gevinsten i forhold til provenutabet er væsentlig mindre end for visse af de andre grænsehandelsfølsomme varer. Eventuelle nedsættelser af afgiften på mineralvand bør derfor afvente løsning af mere presserende problemer.

24*0,33																	
Coca-Cola engangsflaske 6*2 liter					59,95												
Pepsi dåser 24*50 cl.					69,95												
Coca-Cola returflaske 10 stk. 1 ½ liter							99,95			99,95	97,95	97,95					
Coca-Cola returflaske 4 stk. 1 ½ liter								39,95									
Coca-Cola returflaske 2 stk. 1 ½ liter									25					20			
Coca-Cola, Sprite, Fanta returflaske 5 stk. 1 ½ liter											67,95	64,95					
Faxe kondi returflaske 3*1 ½ liter							39,95	35		32							
Big returflaske 24 stk. 0,25 liter											22,95						
Coca-Cola returflaske 6 stk. 1 ½ liter												58,95					
Harboe Cola returflaske 24*0,5 l													70				

Coca-Cola returflaske 3*1½ liter							39,95							39,95		
Faxe kondi, Pepsi returflaske 0,25 l*30													54,95			
Harboe returflaske 2*1½														12		
>Kvallisodavand returflaske 4*1½ liter															25	
Harboe returflaske 4*1½ liter													24			
Pepsi, Faxe Kondi, Nicoline returflaske 3*1½ liter							39,95			32						
Coca-Cola, Sprite, Fanta returflaske 30*25 cl.										59,95	58,95					
Pepsi, Faxe Kondi, Nicoline returflaske 4*1½ liter										56,95						
returflaske 1½ liter Coca-Cola							15,95	15,95		15,95	14,95	14,50		15,95		10,27
Harboe Cola returflaske 1½ liter													7,95			

2) Post-mix blandes med vand på udsækningsstedet. [Tilbage](#)

3) Kilde: Konkurrencestyrelsens rapport *Carlsbergs overtagelse af Coca-Cola Tapperierne 2001*. [Tilbage](#)

4) Som tidligere nævnt ventes 5 mill. liter af den grænsehandlede mængde sodavand at vende hjem til Danmark, når engangsemballage kommer på markedet fra 1. juni 2002. [Tilbage](#)

Kapitel XIII. Chokoladeafgift

1. Udviklingen i afgiftssats, provenu og forbrug

Afgiften af chokolade og sukkervarer udgør 14,20 kr. pr. kg. Før 1969 var afgiften af chokolade og sukkervarer en ren omsætningsafgift. Den 1. februar 1969 blev afgiften ændret til en vægtbaseret afgift. Den 1. juli 1982 blev afgiften hævet fra 6 kr. pr. kg til 10 kr. pr. kg. og yderligere til 12,50 kr. pr. kg fra 1. maj 1986. Den 1. januar 1998 blev afgiften hævet til 14,20 kr. pr. kg.

Udover den almindelige vægtbaserede afgift svares der også afgift af råstoffer (diverse nødder og kerner). Derudover betales der en dækningsafgift.

Af nedenstående tabel XIII.1 ses gældende afgiftssatser.

Tabel XIII.1. Afgiftssatsen for chokolade og sukkervarer mv.

	Kr./kg
Afgift af chokolade- og sukkervarer	
Chokoladevarer, kakao m.v.	14,20
Bolcher, lakridsvarer, tyggegummi, kandiseret frugt m.v.	14,20
Råstofafgift af varer, der indføres fra udlandet, herunder andre EU-lande, eller i visse tilfælde ved produktion i Danmark	
Ubehandlede mandelkerner m.v.	21,30.
Behandlede mandelkerner m.v.	25,55.
Ubehandlede og behandlede valnødder m.v.	14,20
Behandlede hasselnødder	17,05.
Mandler i skal	10,70
Hasselnødder i skal m.v.	7,10
Behandlede jordnødder	8,50
Ubehandlede og behandlede kokosnødder m.v.	4,25
Dækningsafgift af varer under position 1806, 1901, 1904, 1905, 2008, 2105, 2106, og 2202 i EU's kombinerede nomenklatur, der ikke i sig selv er afgiftspligtige, jf. ovenfor, men som indeholder afgiftspligtige bestanddele svares ved indførsel fra steder udenfor EU eller fra udlandet, herunder andre EU-lande.	
Kokos	4,25
Andre afgiftspligtige bestanddele	14,20

I følgende tabel XIII.2 beskrives provenuudviklingen fra vægt-, råstof- og dækningsafgiften samt mængdeudviklingen fra vægtafgiften på chokolade og sukkervarer.

Tabel XIII.2. Provenu- og mængdeudviklingen på chokolade og sukkervarer

Chokolade og Sukkervarer					
	Provenu ¹				Mængde ²
	Vægtafgift	Råstofafgift	Dækningsafgift	I alt	Vægtafgift
	- mill. kr. -				- 1.000 tons -
1980	331	14	2	347	55
1985	611	36	8	655	61
1990	801	54	13	868	64
1995	946	62	26	1.034	76
1996	975	56	19	1.050	78
1997	997	67	29	1.093	80
1998	1.120	67	43	1.230	79
1999	1.133	70	47	1.250	80
2000	1.205	60	76	1.340	85
2001	1.199	69	48	1.317	84

Kilde: Danmarks Statistik, Skatter og Afgifter samt Statsregnskabet.

¹ Provenuet er angivet i nationalregnskabstal (= faktiske salg).

² Ekskl. råstof- og dækningsafgift.

Som det fremgår af ovenstående tabel kommer størstedelen af indtægterne fra vægtafgiften, nemlig ca. 93 pct. En mindre del på ca. 5 pct. kommer fra råstofafgiften, mens dækningsafgiften udgør de resterende ca. 2 pct.

Provenuet af chokolade og sukkervarer er generelt steget gennem perioden både på grund af højere satser og større salg i mængde. Salget i mængde er steget mere end udviklingen i det samlede realforbrug. Fra 1980 til 2001 steg salget af chokolade- og sukkervarer med ca. 53 pct. Væksten i salget fra 1980 til 1990 var på ca. 9 mill. kg., mens salget steg med 21 mill. kg fra 1990 til 2000, heraf alene 5 mill. kg fra 1999 til 2000. Salget faldt dog med godt 1 mill. kg fra 2000 til 2001, men det skal ses i lyset af den ekstra store vækst fra 1999 til 2000.

Omkring halvdelen af salget er chokolade, mens resten er sukkervarer. Forbruget af chokolade pr. indbygger i Danmark hører til blandt verdens højeste.

Tabel XIII.3 viser den reale prisudvikling for chokolade og sukkervarer samt realafgiften.

Som det fremgår af tabellen, steg realafgiften ved forhøjelsen 1. juli 1982. Realafgiften blev udhulet af inflationen frem til forhøjelsen i 1986, der bragte realafgiften op på 1982-niveauet igen. Fra 1986 til 1997 faldt realafgiften gradvis med ca. 26 pct., mens afgiften steg med ca. 12 pct. reelt fra 1997 til 1998, hvor afgiften blev hævet til 14,20 kr. pr. kg.

Realprisen på chokolade og især sukkervarer er steget kraftigere end den almindelige prisudvikling for varer og ydelser og væsentlig mere end for andre varer.

Tabel XIII.3. Udviklingen i realpris og –afgift

	Realprisindeks, chokolade o.lign.	Realprisindeks, sukkervarer	Realafgift
1980	100	100	100
1981	100	101	90
1982	105	108	81 / 135 ¹
1983	110	116	127
1984	117	117	119
1985	117	120	114
1986	119	122	109 / 137 ¹
1987	119	125	132
1988	119	127	126
1989	117	127	120
1990	117	129	117
1991	115	128	115
1992	115	130	112
1993	116	130	111
1994	116	132	109
1995	116	132	107
1996	116	131	104
1997	116	133	102
1998	121	136	114
1999	120	135	111
2000	118	133	108
2001	119	132	106

Kilde: Danmarks Statistik, Prisstatistik.

¹ Før / efter afgiftsstigningen.

Væksten i det danske salg i gennem 1990'erne skyldes således ikke at den relative pris på chokolade og sukkervarer har været faldende på grund af faldende realt afgiftstryk. Afgiftsforhøjelserne i 1982, 1986 og 1998 presser prisen op, men der synes at være en tendens til, at priserne mellem afgiftsforhøjelserne følger den almindelige prisudvikling selv om omkostningerne til afgiften er konstant.

2. Incitament til grænsehandel med chokoladevarer

Chokolade og sukkervarer er foruden moms pålagt afgift i Danmark, mens der alene er moms i de andre EU lande. Udover Danmark er det kun Norge, der har afgift på chokolade.

I følgende tabel XIII.4 er moms- og afgiftssatserne for chokoladevarer angivet for Danmark, Tyskland, Norge og Sverige i 2001.

Tabel XIII.4. Moms- og afgiftssatser for chokoladevarer

Lande	Momssatser	Afgiftssatser
	- pct. -	kr./kg.
Danmark	25	14,20
Tyskland	16	-
Norge ¹	12	13,75
Sverige	25	-

¹ Norge anvender den reducerede momssats for chokolade og sukkervarer. Endvidere har Norge afgift på sukker på 5,75 Nkr. pr. kg, mens afgiften på chokolade udgør 14,85 kr./kg

Af ovenstående tabel ses det, at momssatsen er lavere i Tyskland og i Norge, men Sverige har samme momssats som i Danmark for chokoladevarer. Norge har en chokoladeafgift på samme niveau som i Danmark. Hverken Tyskland eller Sverige har punktafgift på chokoladevarer.

Nedenstående tabel XIII.5 viser priselementer for en plade chokolade à 200 g i Danmark, Tyskland, Sverige og Norge, der sælges til samme pris uden afgift i landene.

Tabel XIII.5. Priselementer for en plade chokolade i Danmark, Tyskland, Sverige og Norge

	Danmark	Tyskland	Sverige	Norge
Mellempri				
Detailpris inkl. moms og afgift	20,00	15,27	16,45	17,82
Heraf moms	4,00	2,11	3,29	1,91
Heraf afgift	2,84	-	-	2,75
Heraf pris uden moms og afgift	13,16	13,16	13,16	13,16
Høj pris				
Detailpris	30,00	24,55	26,45	26,78
Moms	6,00	3,59	5,29	2,87
Punktafgift	2,84	0	0	2,75
Pris uden afgift	21,16	21,16	21,16	21,16
Lav pris				

Detailpris	10,00	5,99	6,45	8,86
Moms	2,00	0,83	1,29	0,95
Punktafgift	2,84	0	0	2,75
Pris uden afgift	5,16	5,16	5,16	5,16

Af ovenstående tabel ses det, at ved samme pris uden afgift i alle landene bevirker afgiftsforskelle, at man kan spare ved at købe chokolade i udlandet. Billigst er Tyskland, hvor man sparer ca. 25 pct. ved køb af kvaliteter, der koster ca. 100 kr. pr. kg i Danmark, men 40 pct. ved køb af billig slik. Besparelsen er næsten lige så stor ved køb i Sverige, mens den norske pris er godt 10 pct. under den danske pris.

Mens afgiften er klart højere i Danmark end i udlandet er der mange eksempler på, at avanceforskellene kan opveje afgiftsforskellene for udvalgte varer. Det kan illustreres ved et eksempel.

Ud fra 5 observationer er gennemsnitsprisen på en Toblerone à 200 g ca. 16,55 kr. i Danmark. I Tyskland er gennemsnitsprisen (ud fra 3 observationer) på ca. 15,62 kr. Som det fremgår af nedenstående tabel XIII.6 er vil avancen noget højere i Tyskland end Danmark.

Tabel XIII.6. Avancesammenligning på Toblerone i Danmark og Tyskland

	Danmark	Tyskland
Detailpris inkl. moms og afgift	16,55	15,62
Heraf moms	3,31	2,15
Heraf afgift	2,84	-
Heraf pris uden moms og afgift	10,40	13,47

Som det fremgår af ovenstående eksempel tabel, er gennemsnitsprisen på en Toblerone à 200 g ca. 1 kr. højere i Danmark end i Tyskland, jf. tabel XIII.7. Avanceforskellen er ca. 3 kr. i dansk favør, men den danske merafgift udgør ca. 4 kr.

Prisbilledet er uigennemskueligt såvel i Danmark som i udlandet. Visse mærker vil være discountmærker i visse lande, mens de i andre lande er mærkevarer. Der er ofte store muligheder for kvantumsrabat og ofte forskel på pakningernes størrelse i de forskellige lande. Internt i landene kan der være væsentlige prisforskelle fra butik til butik. Man vil derfor kunne opleve, at man kan spare ligeså meget ved at købe det billigste sted i Danmark i stedet for et tilfældigt sted i udlandet. Priserne på færgerne er på niveau med eller over priserne på de billigste steder i Danmark, men priserne i grænseforretningerne syd for grænsen er almindelighed lidt lavere end i Danmark, jf. bilag 1.

Endvidere er udbuddet af forskellige discountchokolademærker steget gennem de sidste par år. For eksempel har Aldi, Netto mv. mange forskellige discountchokolademærker til en meget lav pris, som konkurrerer med grænsehandelsvarer.

Af nedenstående tabel XIII.7 fremgår prisen på Toblerone à 200 g i Danmark og Tyskland.

Tabel XIII.7. Pris eksempel på Toblerone à 200 g i Danmark og Tyskland

DKK.	
Toblerone à 200 g	Detailpris inkl. moms og afgift
OBS (DK)	14,95
SuperBest (DK)	16,95
Bilka (DK)	17,95
Netto (DK)	13,95
Føtex (DK)	18,95
Scanlines Boarder Shop (D)	15,95
Kay Uwe (D)	12,95
Otto Duborg (D)	17,95

Som det fremgår af ovenstående tabel, er prisen på Toblerone à 200 g 1 kr. højere i Føtex end hos Otto Duborg. Til gengæld er den 4 kr. billigere hos Netto end hos Otto Duborg. Kay Uwe er billigst med 12,95 kr. I Tyskland er der 5 kr. i forskel mellem billigste og dyreste pris I Danmark er forskellen 4 kr. Den billigste tyske pris 12,95 svarer til 11,16 kr. uden afgift og 17,50 kr. med dansk afgift.

Man kan finde mange eksempler på betydelig prisspredning både i Danmark og i udlandet jf. bilag 1. Det vil med andre ord sige, at det ikke nødvendigvis er billigere at købe chokoladevarer i udlandet. For mange rejsende er det formentlig sådan, at der det slik der købes i udlandet, er en del af rejseoplevelsen eller er til brug som gaver. Der er sandsynligvis mange, der forventer, at der er penge at spare ved at grænsehandle ud fra tidligere erfaringer.

Prissammenligninger vanskeliggøres ofte af, at slik sælges i forskellige paknings størrelser. For eksempel koster Matador Mix 13,95 kr. for 245 g herhjemme i ISO, hvilket svarer til ca. 56,95 kr. pr. kg. Den samme vare koster 35 kr. for 570 g i Tyskland i Scanlines Border Shop, hvilket svarer til ca. 61,50 kr. pr. kg. Normalt ville man forvente en vis kvantumsrabat, men ikke her. Kiloprisen er ca. 4,50 kr. billigere i Danmark i ISO end i Tyskland i Scanlines Border Shop.

Hos Kay Uwe koster den samme Matador Mix 12,95 kr. for 400 g, hvilket svarer til ca. 32,50 kr. pr. kg. Det vil sige, at kilo prisen for Matador Mix er ca. 24,50 kr. pr. kg. billigere i Tyskland hos Kay Uwe end i Danmark i ISO.

Et andet eksempel er Fazermint, der koster 15,95 kr. for 150 g i Danmark i Netto, hvilket svarer til ca. 106,33 kr. pr. kg. I Sverige koster den 30,50 kr. for 250 g, hvilket svarer til 122 kr/kg. Det vil med andre ord sige, at det er ca. 16 kr. pr. kg. billigere i Danmark i Netto end i Sverige, selv om pakningsstørrelsen er mindre i Danmark. Samme chokolade kan fås til 29,95 kr. for 400 g i Scanlines Border Shop, hvilket svarer til ca. 75 kr. pr. kg. Det vil sige, at det er ca. 31 kr. pr. kg. billigere at købe Fazermint i Scanlines Border Shop end i Danmark i Netto. En del af prisforskellen kan skyldes kvantumsrabat.

Sandsynligvis udgør forbrug på selve rejsen en væsentlig del af danskernes grænsehandel. Forbrug på udenlandsrejser er formentlig større end ved indenlandske rejser af samme længde. Der er også større traditioner, at rejsende medbringer gaver til familie fra udlandsrejser end ved indenlands rejser af samme længde. Yderligere sider pengene ofte mere løst på en grænsehandelstur end på en almindelig indkøbstur i Danmark Endelig kan man spare ved at købe i udlandet, men for en del af de rejsende er den faktiske besparelse mindre end den forventede, og som en gang imellem er det dyrere i udlandet end herhjemme.

Selv om der er betydelige avanceforskelle fra vare til vare, er der dog ikke tilstrækkelig grundlag til at kunne konkludere, at der er en systematisk avanceforskellen i dansk favør. I gennemsnit er det derfor forudsat, at chokolade er billigere i udlandet svarende til afgiftsforskellene.

3. Danskernes grænsehandel med chokoladevarer ifølge Institut for grænseregionsforskning (IFG)

Institut for grænseregionsforskning har undersøgt grænsehandlen med chokoladevarer i 2001.

Af nedenstående tabel XIII.8 fremgår danskernes grænsehandel med chokoladevarer i 2001 angivet i gennemsnitlige indkøb (af dem der har handlet) og samlet indkøb på årsbasis i danske kroner.

Tabel XIII.8. Danskernes grænsehandel med chokoladevarer i 2001

	Gennemsnitlige indkøb	Samlet indkøb på årsbasis
	- DKK. -	- mill. DKK. -
Landgrænsen i bil	74	180
Østersøen & via. Havneby	119	86
Øresund	35	13
Lange ruter fra Sverige	33	6
Ruter fra Norge	65	18
I alt		303

Af ovenstående tabel, kan danskernes grænsehandel med chokoladevarer i 2001 opgøres til ca. 303 mill. kr. ifølge IFG. Ved en udenlandsk pris på 75 kr./kg svarer det til ca. 4 mill. kg. Det svarer til Skatteministeriets skøn i *Rapport om grænsehandel 2000* om end fordelingen mellem grænseovergangene her var en anden. I 2000 skønnede 60 pct. af slikgrænsehandlen at ske ved rejser til Tyskland, 25 pct. ved flyrejser og 15 pct. ved rejser til Sverige. De 4 mill. kg. var mindre end overslaget over grænsehandlen før afskaffelsen af afgiftsfri salg, hvor det for 1996 skønnedes, at grænsehandlen med chokolade udgjorde 6 mill. kg.

I følgende tabel XIII.9 er danskernes grænsehandel med chokoladevarer i 1999, 2000 og 2001 gengivet, hvad angår indkøbsprocenten. Nedenstående tabel viser, hvor stor en andel af de grænsehandelnde danskere, som købte chokoladevarer på deres tur, og hvor langt de boede fra grænseovergangsstedet.

Tabel XIII.9. Andel af danske rejsende i pct. der har købt chokoladevarer afhængig af rejselængden og grænseovergangssted

Bopælsafstand til grænsen	1999 indkøbsprocent	2000 indkøbsprocent	2001 indkøbsprocent
Landgrænsen			
0 – 10 km	35,8	26,7	
10 - 25 km	43,8	44,0	36,1 ¹
25 - 50 km	45,6	52,9	31,0
50 - 125 km	49,4	65,4	38,1

> 125 km vest	52,0	62,4	39,7
> 125 km øst	34,7	58,0	47,0
Alle	44,5	53,4	37,1
Færger til Tyskland	-	54,2	52,5
Øresund mod Sverige	-	35,1	20,2
Kattegat mod Sverige	-	54,0	62,6
Skagerrak mod Norge	-	-	56,0
Fly	-	28,0	22,6

¹ I 2001 – undersøgelsen har det ikke været muligt for IFG, at opdele de grænsehandlende ned til 0 – 10 km. fra landgrænsen. Tallet er derfor fra 0 – 25 km.

Som det fremgår af ovenstående tabel, er andelen af danskere, der grænsehandler chokoladevarer større for dem, der bor langt fra landgrænsen end for Sønderjyder.

Som det ligeledes fremgår af ovenstående tabel, steg andelen af danskere, der grænsehandler chokoladevarer ved landgrænsen fra 1999 til 2000, men faldt fra 2000 til 2001. I 1999 købte 45 pct. slik, i 2000 53 pct., mens andelen i 2001 er på 37 pct.

Umiddelbart er der ikke nogen forklaring på disse udsving. Udviklingen er den samme uanset hvor langt fra grænsen de danske rejsende bor. Man skal sandsynligvis være varsom med ikke at overfortolke resultatet og konkludere, at udviklingen i grænsehandlen har varieret tilsvarende.

Andelen af danskere som grænsehandler chokoladevarer på færgeture til Tyskland er på et højt stabilt niveau. Det gælder også for rejsende med færge over Kattegat. Derimod er andelen af rejsende, over Øresund faldet, fra at være ca. 35 pct. i 2000 til at være ca. 20 pct. i 2001. Dette kan forklares ved, at der ikke er samme lejlighed til at købe slik på Øresundsbron som på færgerne over Sundet.

Selv om indkøbsprocenten - andelen af danskere der grænsehandlede – generelt faldt fra 2000 til 2001 med undtagelse på Kattegat over Sverige kan danskernes grænsehandel med chokoladevarer anslås til uændret ca. 4 mill. kg.

4. Udlændinges grænsehandel med chokoladevarer i Danmark

Af tabel XIII.10 fremgår udlændinges grænsehandel med chokoladevarer i 2001 angivet i gennemsnitlige indkøb (af dem der handlet) og samlet indkøb på årsbasis i danske kroner.

Tabel XIII.10. Udlændinges grænsehandel med chokoladevarer i 2001

	Gennemsnitlige indkøb	Samlet indkøb på årsbasis
	- DKK. -	- mill. DKK. -
Svenskere over Øresund	28	21
Svenskere over Kattegat	57	21
Nordmænd over Skagerrak	85	57
I alt		99

Som det fremgår af ovenstående tabel, kan svenske og norske rejsendes grænsehandel med chokoladevarer i 2001 opgøres til ca. 99 mill. kr. ifølge IFG. Ved en gennemsnitspris på 100 kr. pr. kg. svarer det til ca. 1 mill. kg.

I følgende tabel XIII.11 er de svenske, tyske og norske grænsepassanternes indkøb af chokoladevarer vist for 2000 og 2001.

Tabel XIII.11. Andel af udenlandske rejsende i pct. der har købt chokoladevarer afhængig af rejselængde og grænseovergangssted

Bopælsafstand til grænsen	2000 indkøbsprocent	2001 indkøbsprocent
Landgrænsen (tyske passanter)		
0 - 10 km	8,0	
10 - 125 km	5,5	
> 125 km	5,5	
Alle	6,4	
Østersøen (tyske passanter)	27,0	17,5
Øresund (svenske passanter)	7,8	12,1
Kattegat (svenske passanter)	32,0	38,9
Skagerrak (norske passanter)	72,0	54,9
Fly	49,0	43,5

Det har ikke været muligt for IFG at interviewe tyske passanter ved landgrænsen i 2001, men IFG skønner ikke, at der er sket væsentlige ændringer i forhold til 2000

Som det fremgår af ovenstående tabel, er der relativt mange nordmænd og udenlandske flyrejsende, der grænsehandler chokoladevarer i Danmark. Det er derimod væsentlig færre tyskere, der køber i Danmark end danskere, der køber i Tyskland. På Øresund er andelen af de svenske rejsende, der køber slik steget, hvilket er overraskende jf., at der ikke er chokoladeudsalg på Øresundsbron. Der er således sandsynligvis grænsehandel i dansk favør med chokoladevarer for flyrejsende og rejsende til Norge og Sverige, mens grænsehandlen i forhold til Tyskland er klart i udenlandsk favør.

Udlændinges køb af chokoladevarer må hovedsageligt forventes at være til fortæring på rejsen eller til brug som gaver mv., når de rejsende kommer hjem. Skatteministeriet skønnede i 2000 udlændinges grænsehandel til 2 mill. kg. Der er ikke grundlag for at ændre dette skøn.

5. Sammenfatning

Danskernes grænsehandel i udlandet udgør ca. 4 mill. kg. der er tale om et usikkert overslag. Danskernes grænsehandel er sandsynligvis faldet fra før afskaffelsen af det afgiftsfrie salg, og måske yderligere fra 2000 til 2001, men der er ikke sikkerhed for et fald fra 2000 til 2001.

En væsentlig del af disse indkøb er formentligt til fortæring på rejsen eller til brug som gaver mv., når de rejsende kommer hjem igen. Det skønnes at halvdelen er til fortæring på rejsen eller til gaver, mens den anden halvdel hentes i udlandet til senere fortæring af de rejsende selv. Det er alene denne halvdel, der er særlig følsom af prisforskelle.

Udlændingens grænsehandel kan med usikkerhed opgøres til ca. 2 mill. kg. Det er stort set alene til fortæring på rejsen og til brug som gaver. En stor del heraf købes af fly og færgerejsende, mens rejsende med bil sjældent køber chokolade i Danmark.

6. Beregninger af de samfundsøkonomiske virkninger af ændrede afgifter på chokoladevarer

Ved beregningerne er følgende forudsætninger anvendt:

1. Danskernes grænsehandel vil falde med 0,4 mill. kg. hver gang prisen falder med 5 kr. pr. kg. i Danmark.
2. Udlændingenes grænsehandel vil stige med 0,1 mill. kg. hver gang prisen i Danmark falder med 5 kr./kg.
3. Markedet består af:
 - salg med indenlandsk afgift 94 mill. kg
 - heraf til udlændinge 2 mill. kg
 - salg til danskere med dansk afgift 92 mill. kg
 - danskernes grænsehandel 4 mill. kg
4. samlet dansk forbrug 96 mill.kg
5. Prisen i Danmark 100 kr./kg
6. Prisen i udlandet 75 kr./kg
7. Priselasticitet -0,3

Tabel XIII.12 Virkningerne af afgiftsændringer for chokolade

Afgift	Dansk pris	Dansk forbrug	Heraf købt i Danmark	Heraf købt i udlandet	Udenlandsk køb i Danmark	Netto-provenu-gevinst for stat	Ændring samfundsmæssig nettoforvridning før eventuelle virkninger på sundhed
	Kr./kg	Mill. kg				Mill. kr.	
14,2	100	96	92	4	2	0	0
12,2	97,5	96,7	92,9	3,8	2,1	-173	-12
10,2	95,0	97,5	93,9	3,6	2,1	-350	-22
8,2	92,5	98,3	94,9	3,4	2,2	-530	-30
6,2	90	99,1	95,9	3,2	2,2	-715	-36
4,2	87,5	99,9	96,9	3,0	2,3	-904	-40
2,2	85,0	100,8	98,0	2,8	2,3	-1.097	-42
0,2	82,5	101,7	99,1	2,6	2,4	-1.295	-41
0,0	82,25	101,8	99,2	2,6	2,4	-1.315	-41

Tabellen viser virkningerne på salg, grænsehandel og forbrug af at nedsætte afgiften fra 14,2 kr./kg. til 12,2 kr., 10,2 kr. og 8,2 kr./kg etc..

Ved en nedsættelse af afgiften med 4 kr./kg. vil prisen falde 5 kr./kg. med moms. Det vil føre til en stigning i forbruget på ca. 1,5 pct. svarende til ca. 1,5 mill kg. ekstra slik og chokoladeforbrug, jf. tredje søjle. Hertil kommer, at danskernes grænsehandel i udlandet vil falde med 0,4 mill. kg. jf. femte søjle således at salget med dansk afgift til danskerne stiger med 1,9 mill. kg. jf fjerde søjle. Samtidig vil salget med dansk afgift til udlændinge stige med ca. 0,1 mill. kg. En sådan afgiftsnedsættelse vil føre til et provenutab for staten på ca. 350 mill. kr. i forbrugerpriser og en samfundsøkonomisk gevinst på 22 mill. kr. før eventuelle helbredsskader. Den samfundsøkonomiske gevinst udgør således omkring 6 pct. af provenutabet før helbredsskader. Hvis man ser bort fra eventuelle helbredsskader ville samfundet således vinde ved en afgiftsnedsættelse, men gevinsten er ikke særlig stor. Det forudsætter, at helbredsskaderne er på omkring 16 kr./kg, hvis den nuværende sats skulle være optimal. Så store er helbredsskaderne næppe, så der er næppe grund til at forhøje satsen. Modsat er den samfundsøkonomiske gevinst begrænset i forhold til provenutabet ved en nedsættelse. Det taler for, at afgiften på chokoladevarer ikke bør reduceres før de væsentlig større grænsehandelsproblemer vedrørende andre varer er løst.

I følgende tabel XIII.13, er der nærmere redegjort for provenuvirkningerne af nedsættelser af afgiften på chokolade.

Tablet XIII.13. Provenuvirkning af afgiftsændringer på chokolade

Afgift	Dansk pris	Provenuvirkning ved uændret forbrug og salg	Provenuvirkning ved ændret forbrug	Ændret grænsehandel for danskerne	Ændret udenlandsk grænsehandel	I alt punkt-afgift	Moms ved ændret grænsehandel	I alt punkt-afgift og moms
	Kr./kg							
14,2	100	0	0	0	0	0	0	0
12,2	97,5	-188	9	2	1	-176	3	-173
10,2	95,0	-376	15	4	1	-356	6	-350
8,2	92,5	-564	19	5	1	-539	9	-530
6,2	90	-752	19	5	1	-727	12	-715
4,2	87,5	-940	16	4	1	-918	14	-904
2,2	85,0	-1.128	11	3	1	-1.114	17	-1.097
0,2	82,5	-1.316	1	0	0	-1.315	20	-1.295
0,0	82,25	-1.335	0	0	0	-1.335	20	-1.315

Tabellen viser provenuvirkningen af afgiftsnedsættelser. Sættes afgiften ned med 4 kr. pr. kg. tabes 376 mill. kr. provenu ved uændret salg og forbrug, jf. salget udgør 94 mill. kg. Forbruget vil imidlertid stige med ca. 1,5 mill. kg., hvilket ved den nye sats på 10,2 kr./ kg. giver en indtægt på ca 15 mill. kr. Hertil kommer at danskernes grænsehandel i udlandet falder med 0,4 mill. kg., der ved den nye sats giver en gevinst på 4 mill. kr. Øget grænsehandel til udlændinge giver ca. 1 mill. kr. i ekstra provenu. Samlet set tabes 356 mill. kr. i punktafgiftsprovenu. Afgiftsnedsættelsen vil reducere grænsehandlen i udenlandske priser med ca. 30 mill. kr. (0,4 mill. kg a 75 kr./kg). Dansk moms heraf – 20 pct.- udgør 6 mill. kr. Nettomomsvirkningen af ændret udenlandsk grænsehandel er stort set nul. Alt i alt er provenutabet på ca.

350 mill. kr. i faktorpriser og ca. 438 mill. kr. i forbrugerpriser – det beløb indkomstskatten skulle hæves med, hvis staten netto skal have 350 mill. kr. ekstra i kassen efter at der er taget hensyn til færre forbrugsafgiftsindtægter ved højere indkomstskat.

Ændret forbrug og salg kan således finansiere ca. 7 pct. af det umiddelbare provenutab. Vurderingerne af virkningen på grænsehandel og forbrug er selvfølgelig usikker, men selv om man måtte forudsætte dobbelt så store mængdevirkninger som her lagt til grund, vil ændringer i forbrug og grænsehandel alene kunne finansiere en syvende del af provenutabet.

Det ses også af tabellen, at man ved større nedsættelser kan finansiere en minde del af provenutabet ved øget forbrug og mindre dansk grænsehandel.

Afgiftspolitikken bør dog ikke alene indrettes ud fra statens snævre provenuinteresser. Man bør også se på virkningerne for borgerne for at kunne beregne den samlede virkning for det danske samfund.

Disse beregninger er vist i følgende tabel XIII.14

Tabel XIII.14. Samfundsøkonomiske virkninger af afgiftsændringer for chokolade før eventuelle virkninger på sundhedsmkostninger

Afgift	Dansk pris	Sundheds-skader	Forbrugs-forvridding	Danskernes grænsehandels-forvridding	Udlændinges grænsehandels forvridding	I alt forvridding
Kr./kg		Mill. kr				
14,2	100	0	0	0	0	0
12,2	97,5	?	-10	-6	3	-12
10,2	95,0	?	-18	-11	7	-22
8,2	92,5	?	-25	-16	11	-30
6,2	90,0	?	-31	-20	15	-36
4,2	87,5	?	-36	-24	20	-40
2,2	85,0	?	-38	-28	24	-42
0,2	82,5	?	-39	-31	29	-41
0,0	82,25	?	-39	-31	30	-41

Fortegn - = færre forvriddinger = gevinst for samfundsøkonomi.

Da der ikke foreligger kvantificerede skøn over de samfundsmæssige helbredsskader ved forbrug af slik og chokolade, kan virkningen af nedsat chokolade på sundhedsmkostninger mv. ikke opgøres.

Hvis afgiften reduceres med 4 kr. pr. kg. øges forbruget med ca. 1,5 mill. kg. Forbrugernes værdsættelse af disse ekstra 1,5 mill. kg. er på i gennemsnit 12,20 kr. over prisen uden afgift, således at samfundet ville vinde 18 mill. kr., hvis forbrugernes sammensætning af deres forbrug ikke blev forvredet af afgiften. Danskernes grænsehandel vil falde med 0,4 mill. kg den samfundsøkonomiske gevinst herved er på ca. 11 mill. kr. Det danske samfund vil imidlertid tabe 7 mill. kr. på udlændinges grænsehandel i Danmark. Udlændingene sparer ved uændret køb ca. 10 mill. kr., hvilket er et tab for det danske samfund. Dette tab er større end gevinsten ved, at grænsehandlen i mængde stiger.

Samlet set vinder samfundet således 22 mill. kr. i faktorpriser ved afgiftsnedsættelsen svarende til 28 mill. kr. i forbrugerpriser når man ser bort fra virkningerne på helbred. Ved en lille nedsættelse af afgiften svarer den samfundsøkonomiske gevinst før sundhedsskader til ca. 16 kr./kg forbruget øges. De sundhedsmæssige omkostninger skal derfor være på ca. 16 kr. pr. kg for at afgiften er optimal.

Det skal understreges, at beregningerne ikke omfatter de samfundsøkonomiske gevinster en lavere afgift vil få gennem færre ulovlige indførsler. Selv om det blev forudsat, at omfanget af de ulovlige indførsler blev påvirket lige så kraftigt af lavere afgift som grænsehandlen ændres konklusionerne dog ikke afgørende.

Som nævnt tidligere er den mulige samfundsøkonomiske gevinst ved en afgiftsnedsættelse beskedne i forhold til provenutabet. Det trækker i retning af, at eventuelle nedsættelser af chokoladeafgiften bør prioriteres lavere end nedsættelser for visse af de andre grænsehandelsvarer herunder alkohol.

Det skal understreges, at der er andre forhold end beregninger af de samfundsøkonomiske virkninger, der kan begrunde ændringer i afgiften på chokolade og sukkervarer, og selv om beregningerne viser, at samfundet sandsynligvis netto ville vinde ved en nedsættelse er virkningen beskedne andre forhold vil derfor let blive mere tungtvejende.

7. Ulovlig indførsel af chokoladevarer

Grænsehandel er ind- og udførsel af varer over landgrænser til de rejsendes eget brug. I EU kan de rejsende stort set uden restriktioner foretage indkøb i andre lande medbringe varerne over EU landenes interne grænser uden afgiftsmæssige konsekvenser. En afgørende forudsætning er imidlertid, at varerne er til eget brug. Man må således ikke videresælge grænsehandelsvarerne uden at betale afgift i indførelseslandet.

Hvis chokolade varer indføres fra udlandet og sælges videre i Danmark uden at der betales dansk afgift er der tale om ulovlige indførsler eller smugleri.

En del af grænsehandelsvarerne bliver sandsynligvis solgt videre til venner og bekendte, men i almindelighed finder grænsehandelsvarerne ikke frem til mere organiseret detailhandel. Der er dog undtagelser herfor. Blandt undtagelserne fremhæves chokoladevarer og mineralvand. Det er især visse mindre købmænd, kiosker og lignende, der vider sælger ulovlig indført chokolade og mineralvand.

Afgiftsbetinget grænsehandel i udlandet udgør en forvriddning og tab for det danske samfund. De rejsendes besparelse er mindre end statskassens tab. Ved ulovlig indførsel taber ikke kun statskassen, men butiksindehavere, der er overholder lovgivningen bliver mødt af unfair konkurrence.

Det er ikke holdepunkter for, at skønne over omfanget af ulovlige indførsler af chokolade, men det forekommer at indførslerne ikke kun sker tilfældigt eller sporadisk, men mere eller mindre er organiserede. I en vis udstrækning indføres hele læs chokoladevarer f.eks. i en varebil, men ofte foretages de ulovlige indførsler af lastbilchauffører uden vognmandens billigelse.

Bilag 1. Detailsalgspriser på chokoladevarer ¹⁾

	Otto Duborg (D)	Kay Uwe (D)	Scanlines Boarder Shop (D)	SK Discount (S)	Bilka	Føtex	OBS	SuperBrugsen	Fakta	Kvickly	ISO	Superbest	Irma	Netto
Chokolade mv.														
Ponetti smørepålæg					14,95 (400g), 25,00 (750g)		14,95 (400g)							
Carletti Skumbananer	39,95 (800g)		32,00 (800g)		TP: 20,00 (3x150g), NP: 11,95 (150g)		11,50 (150g)				12,95 (150g)	13,95 (150g)		
BonBon slik poser					20,00 (2x160-225g)			TP: 30,00 (5x75-90g), NP: 9,95 (75-90g)						
Kathy chokoladeæske						29,95 (400g)								
Ferrero Rocher, Mon Cheri eller Raffaello	24,95 (200g)	39,95 (375g)	44,95 (375g)	14,95 (500g)			TP: 19,95 (150-200g), NP: 30,95							
Toms chokolade						39,95 (2x200g)		TP: 25,00 (2x200g), NP: 20,95 (200g)						
Evers bolcher								TP: 20,00 (3x65-80g), NP: 9,95						

								(65-80g)						
Katjes eller Fazer								TP: 20,00 (3x90-100g), NP: 9,95 (90-100g)						
Carletti; Brazil, Tærter eller Skumbananer						14,95 (50g)		TP: 11,95 (150g), NP: 14,95						
Haribo mix								TP: 14,95 (160g), NP: 19,95						
Vicks Blue					TP: 20,00 (2x65- 85g), NP: 13,95 (65-85g)		14,95 (65- 85g)			10,00 (65- 85g)				
Hollandske Drop										10,00 (150g)				
Nussenia Nougat Creme chokolade										30,00 (750g)				
Galle & Jessen pålægsschokolade		12,95 (250g)			26,95 (360g)		27,95 (360g)						TP: 18,95 (240g), NP: 22,50	
Riesen, Werthers, Campino eller Toffiffe					TP: 20,00 (2x150g), NP: 11,95 (150g)	TP: 8,95 (150g), NP: 15,50 (150g)	TP: 19,95 (2x125- 150g), NP: 14,95 (125-150g)							
Anthon Berg Marcipanbrød								TP: 19,95 (5x40-50g),						

							NP: 7,50 (40-50g)							
Pingvin Lakrids/Vingummi					TP: 25,00 (2x210- 225g), NP: 16,95 (210- 225g)	TP: 20,90 (3x90g), NP: 9,95 (90g)			TP: 15,95 (TP: 30,00 210-225g (5x90g),) , NP: 9,95 NP: 18,95 (90g)					
Støvring sukkerfri bolcher						TP: 27,93 (2x200g), NP: 19,95 (200g)								
Bentasil						TP: 14,70 (2x32g), NP: 10,50 (32g)								
Mars, Snickers, Twix, Bounty, MilkyWay mv.						TP: 19,46 (4x35- 60g), NP: 6,95 (35-60g)	TP: 15,00 (10x10- 28g), NP: 2,50 (10-28g)							
Samba Mix Flødeboller						TP: 8,05 (12 stk./180g), NP: 11,50	TP: 17,95 (12stk./180- 230g), NP: 25,95	TP: 19,95 (12 stk./300g), NP: 29,95	18,95 (12 stk./180g)	TP: 10,00 (12 stk./180g), NP: 19,95				
Anthon Berg Tærter						TP: 20,00 (300g), NP: 39,95 (300g)								
Malaco Ruller						TP: 20,00 (8x30g), NP: 4,00								

					(30g)									
Guldkarameller					TP: 30,00 (2x200g), NP: 19,95 (200g)		19,95 (200g)							
Gigant flødebolles					TP: 30,00 (2x230g), NP: 16,95 (230g)									
Malaco Stjerner/Snører					TP: 20,00 (2x120- 140g), NP: 12,95 (120- 140g)		TP: 24,95 (3x95- 140g), NP: 13,95 (95-140g)		TP: 20,00 (3x94g), NP: 7,50 (94g)	TP: 20,00 (2x95- 140g), NP: 13,50 (95-140g)	TP: 15,00 (2x94g), NP: 8,95 (94g)		TP: 25,00 (3x94g), NP: 9,95 (94g)	
Big Ben Karameller					TP: 10,00 (135g), NP: 12,95 (135g)					TP: 25,00 (2x135g), NP: 14,95 (135g)				
Toms Yankie eller Holly Bar										TP: 15,00 (4x40g), NP: 5,95 (40g)				
Nesquik chokoladedrik									39,95 (800g)	TP: 29,95 (800g), NP: 38,95				
Smaskens Flødebolles						TP: 20,00 (12 stk./276g), NP: 29,95								
Smækkys Flødebolles									TP: 10,95 (12 stk./240g), NP: 12,95					

Bassett's slikposer					TP: 20,00 (2x200g), NP: 15,95 (200g)									
Toms Guld Barrer					TP: 20,00 (5x49g), NP: 7,25 (49g)									
Kæmpe Skildpadder					TP: 20,00 (2x112g), NP: 13,50 (112g)									
Toffifee æsker			25,95 (400g)	25,95 (400g)	TP: 16,95 (2x125g), NP: 4,95 (125g)		9,95 (125g)							
Haribo slikposer							TP: 49,95 (10x80- 105g), NP: 9,95 (80-105g)							
Toblerone	17,95 (200g)	12,95 (200g)	15,95 (200g)	16,95 (400g)	17,95 (200g)	18,95 (200g)	14,95 (200g)	9,95 (100g)				16,95 (200g)	9,95 (100g)	8,95 (100g)
Freia Marabou	11,95 (200g)			11,95 (200g)	13,95 (200g)		17,95 (200g)	19,95 (200g)			17,95 (200g)	13,95 (200g)	19,95 (200g)	14,95 (200g)
Rittersport		6,95 (100g)			7,95 (100g)	TP: 6,95 (100g), NP: 9,25	7,95 (100g)	8,95 (100g)			8,50 (100g)		8,95 (100g)	6,50 (100g)
After Eight	18,95 (400g)	19,95 (400g)		39,95 (400g)	21,95 (200g)		21,95 (200g)	20,95 (200g)			19,95 (200g)		19,95 (200g)	14,95 (200g)
Freia Twist					13,95 (160g)		18,95 (160g)	27,95 (160g)			16,95 (160g)	16,95 (160g)	19,95 (160g)	

Nutella					75,00 (1500g)									

¹⁾ TP: Tilbudspris og NP: Normalpris.

Kapitel XIV. Grænsehandel med andre varer

1. Indledning

I kapitlerne VI-XIII er gennemgået grænsehandlen med de væsentligste punktafgiftsbelagte varer, der samtidig er væsentlige grænsehandelsvarer. Der er imidlertid også en meget væsentlig grænsehandel med andre varer. Godt halvdelen af danskernes grænsehandel i udlandet består af andre varer end drivmidler og afgiftsbelagte nydelsesmidler. For udlændingene er "andre varer" klart den dominerende grænsehandelsvarer.

Det er karakteristisk, at grænsehandlen med andre varer sjældent udgør større andele af danskernes samlede forbrug af disse varer. Der er dog undtagelser i form af grænsehandel med flaskegas og energikoks. I sær for sidstnævnte vare udgør grænsehandlen en meget stor del af det samlede forbrug. Det samlede forbrug er dog beskedent.

Såvel flaskegas som energikoks er varer, der er belagt med punktafgift i Danmark. Blandt andre punktafgiftsbelagte varer, der grænsehandles, er pesticider samt uindspillede videobånd mv. Uindspillede videobånd er ikke pålagt en egentlig afgift, men en para- fiskal afgift, hvor provenuet ikke går direkte i statskassen, men fordeles blandt kunstnere, hvis værker formodes at blive kopieret til videobåndene.

Andre varer omfatter herudover f.eks. kosmetik, hvor tidligere tiders afgiftsforskelle har medvirket til at opbygge handel på færger og i lufthavne, men hvor handlen nu mere drives af stordriftsfordele i indkøb og et indarbejdet indkøbsmønster.

For andre varer er det i visse tilfælde momsforskelle, der er afgørende for hvilken vej handlen strømmer, men langt oftere er det forskelle i udbud og avancestruktur mellem landene, der driver handlen.

Mellem Danmark og Tyskland er der momsforskelle i tysk favør. En varer, der koster 1.000 kr. i Danmark med dansk moms vil ved samme avance i Tyskland koste 928 kr. Man kan således spare ca. 7 pct. i Tyskland på grund af momsforskellen for almindelige varer. For fødevarer, er momsforskellen større. Hvis fødevarerne koster 100 kr. i Danmark med dansk moms, vil de kunne købes i Tyskland for 85,6 kr. Man kan således spare hen ved 15 pct. ved at foretage fødevareindkøb i Tyskland, hvis den tyske avance i øvrigt er lig den danske.

Erfaringsmæssigt har det været svært at få belyst grænsehandlen med andre varer kvantitativt. Det skyldes, at der ofte er få der køber givne varer, men til gengæld er mange forskellige andre varer.

Institut for Grænseregionsforsknings undersøgelser kan bruges til at kaste lys over omfanget, men ofte er undersøgelserne for andre varer meget usikre. Det gælder især for de varer, hvor få køber, men hvor prisen pr. indkøb er høj.

I dette kapitel er resultaterne af Institut for Grænseregionsforsknings undersøgelser refereret og kommenteret.

2. Danskernes grænsehandel med andre varer

I dette afsnit vil danskernes grænsehandel med andre varer beskrives nærmere på baggrund af IFG's undersøgelse.

I følgende tabel XIV.1 ses danskernes grænsehandel med andre varer i 1999, 2000 og 2001, ved landgrænsen.

Tabel XIV.1. Andel af danskere, der grænsehandlede ved landgrænsen

	Danskere der handlede ved landegrænsen i 1999	Danskere der handlede ved landegrænsen i 2000	Danskere der handlede ved landegrænsen i 2001
	- i pct. -		
Andel af rejsende, der er indkøbere	85,7	95,9	91,5
Øl	66,2	74,2	73,1
Bordvin	43,5	52,3	47,3
Hedvin	3,9	4,8	5,7
Spiritus	11,3	7,1	18,6
Sodavand	25,4	36,6	32,1
Cigaretter	41,2	39,5	23,3
Rulle – tobak	8,7	8,3	9,2
Cigaretpapir	1,5	3,0	3,6
Chokoladevarer mv.	44,5	53,4	37,1
Fødevarer	11,5 ¹	14,8	10,4
Mandler/nødder	1,7	2,1	2,2
Andre dagligvarer	2,6	8,1	7,5
Radio/TV	0,2	0,9	0,4
Video/kassettebånd/cd	1,9	1,1	1,3
Hårde hvidevarer	0,3	0,6	0,9
Andre el - artikler	1,7	1,0	3,4
Kosmetik	13,6	6,4	2,1
Beklædning	2,9	2,1	1,3
Sko	0,7	0,8	0,3
Sportsudstyr	0,2	0,1	0,2
Fotoudstyr	0,5	-	0,1
Hobby/legetøj	1,3	0,3	0,1

Koks	0,6	0,4	1,0
Gas	3,1	2,7	2,2
Byggemateriale	-	0,9	0,6
Gift	-	0,6	0,1
Andet	6,6	3,1	1,6

¹. 11,5 pct. af de 85,7 pct., af dem der har handlet, har købt fødevarer. Det vil sige ca. 10 pct.

Som det fremgår af ovenstående tabel er andelen af danskere, der køber andre varer end de særlige punktafgiftsbelagte varer forholdsvis beskeden ved landgrænsen.

Der var en vis vækst i andelen, der oplyste at have købt fødevarer fra 1999 til 2000, men andelen er nu tilbage på 1999 niveau.

Fra 1999 til 2000 steg andelen, der havde købt andre dagligvarer som f.eks. vaskepulver eller alufolie. Andelen er også høj i 2001.

Grænsehandlen med kosmetik over landgrænsen synes klart for nedadgående, mens andelen, der har købt hårde hvidevarer og andre el artikler er stigende. Momsbesparelsen på en køleskab til 4.000 kr. i Danmark er på hen 300 kr..

Da der tidligere var punktafgifter på hårde hvidevarer og forbrugerelektronik i Danmark var disse varer blandt de mest grænsehandelsudsatte, selv om afgiften ikke nødvendigvis udgjorde nogen særlig stor del af prisen. For disse varer er der en kritisk afgift af ukendt størrelse, hvis overskridelse vil kunne føre til en betydelig afgiftsforskel. Ved en vis afgiftsforskel vil der være mulighed for et større handelsomfang, og visse af grænseforretningerne vil sætte handlen i system.

Selv om det ikke syner af meget, at alene 0,9 pct. køber hårde hvidevarer syd for grænsen, er der dog tale ofte tale om store enkelt køb. Hvis 0,9 pct. af de rejsende således køber hårde hvidevarer for f.eks. 4.000 kr. pr. rejsende udgør grænsehandlen hermed ca. 300 mill. kr. over landgrænsen. Der er nogle rejsende, der køber for væsentlig mere, men der er også en del billige hårde hvidevarer, som f.eks. bordovne og kogeplader.

Andre elartikler omfatter f.eks. elektriske pærer, der er belagt med afgift i Danmark, men også mindre elapparater som barbermaskiner, elkedler, toastmaskiner osv.

Efter undersøgelsen er grænsehandlen over landgrænsen med kosmetik i kraftigt fald. I 1999 havde ca. 14 pct. af indkøberne købt kosmetik, i 2000 godt 6 pct. og i 2001 godt 2 pct. Den særlige danske afgift på kosmetik blev afskaffet for ca. 10 år siden, men fordi kosmetik inden afskaffelsen var blevet en indarbejdet grænsehandelsvare fortsatte grænsehandlen hermed i årevis efter.

I følgende tabel XIV.2 ses danskernes grænsehandel med andre varer i 2000 og 2001 på Østersøen og Øresund.

Tabel XIV.2. Andel af danskere, der grænsehandlede over Østersøen og Øresund

	Danskere der handlede på Østersøen i 2000	Danskere der handlede på Østersøen i 2001	Danskere der handlede på Øresund i 2000	Danskere der handlede på Øresund i 2001
	- i pct. -			
Andel af rejsende,				
der er indkøbere	95,4	91,1	57,9	46,2
Øl	39,0	57,3	0,9	6,2
Bordvin	41,2	36,3	-	1,5
Hedvin	4,0	15,4	-	-
Spiritus	26,6	43,1	-	1,7 ¹
Sodavand	9,6	31,7	4,5	14,6
Cigaretter	48,0	62,1	48,2	38,8
Rulle – tobak	23,7	24,1	2,7	3,6
Cigaretpapir	8,5	18,0	-	1,0
Chokoladevarer mv.	54,2	52,5	35,1	20,2
Fødevarer	2,3	7,7	22,9	26,9
Mandler/nødder	-	7,6	0,9	-
Andre dagligvarer	5,1	6,8	2,7	9,2
Radio/TV	-	0,9	-	0,2
Vieo/kasettebånd/cd	0,6	10,4	0,9	2,3
Hårde hvidevarer	-	0,1	-	0,7
Andre el - artikler	-	1,7	1,8	4,7
Kosmetik	18,6	21,8	2,6	5,6
Beklædning	4,0	5,4	11,0	16,2
Sko	-	3,5	1,5	3,2
Sportsudstyr	-	0,9	0,9	1,8
Fotoudstyr	-	0,9	0,9	0,2

Hobby/legetøj	1,7	2,6	1,7	3,0
Hunde- og kattemad	-	1,9	-	-
Medicin	-	-	-	1,7
Boligudstyr	-	-	-	5,9
Autoreservedele	-	-	-	6,7
Andet	3,4	3,6	10,6	8,9

¹ Tallet angiver, andelen af danskere der handlede på Øresund i 2001 med spiritus og hedvin tilsammen.

På Østersøen er de dominerende grænsehandelsvarer de punktafgiftspligtige nydelsesmidler. Kosmetik er dog også en stor grænsehandelsvare og ligeledes video og kassettebånd. I 2001 oplyser ca. 10 pct. af de danske rejsende at have købt video og kassettebånd.

Danskernes grænsehandel i Sverige er af en helt anden karakter. Først og fremmest er der lige så mange, der oplyser at de har grænsehandlet som rejsende, der oplyser ikke at have foretaget indkøb. Andelen af indkøbere er endog faldet, sandsynligvis som følge af at Øresundsbron. Der er mange danskere, der køber fødevarer og beklædning i Sverige, men også kosmetik er en grænsehandelsvare ligesom videobånd og el-artikler. Boligudstyr og autoreservedele er også grænsehandelsvarer for danskerne, der rejser til Skåne og ligeledes medicin.

Bortset fra eventuelle afgiftsfrie cigaretter, chokolade og videobånd er det ikke punktafgiftsforskelle, der driver handlen over Øresund for danskerne.

I følgende tabel XIV.3 ses danskernes grænsehandel med andre varer i 2000 og 2001 på Kattegat og via lufthavne.

Tabel XIV.3. Andel af danskere, der grænsehandlede over Kattegat og via lufthavne

	Danskere der handlede på Kattegat i 2000	Danskere der handlede på Kattegat i 2001	Danskere der handlede via lufthavne i 2000	Danskere der handlede via lufthavne i 2001
	<i>- i pct. -</i>			
Andel af rejsende, der er indkøbere	62,2	50,0	55,6	68,2
Øl	6,0	13,0	1,0	0,6
Bordvin	-	4,6	5,0	
Hedvin	2,0	3,1	-	2,4
Spirit	6,0	13,7	47,0	60,8
Sodavand	-	14,5	-	-
Cigaretter	29,0	26,0	31,0	40,1
Rulle – tobak	-	0,8	-	-

Chokoladevarer mv.	54,0	62,6	28,0	22,6
Fødevarer	6,0	15,3	-	0,9
Mandler/nødder	4,0	3,1	-	-
Andre dagligvarer	2,0	8,4	-	-
Radio/TV	2,0	2,3	-	-
Video/kassettebånd/cd	4,0	4,6	8,0	1,1
Andre el - artikler	-	7,6	-	-
Kosmetik	10,0	29,0	41,0	38,9
Beklædning	21,0	14,5	24,0	9,4
Sko	6,0	10,7	14,0	-
Sportsudstyr	2,0	4,6	-	-
Fotoudstyr	-	1,5	4,0	-
Hobby/legetøj	2,0	5,3	3,0	1,6
Bøger/blade	-	-	-	1,6
Smykker	-	-	-	0,3
Souvenirs	-	-	-	2,0
Boligudstyr	-	-	-	1,7
Lædervarer	-	-	-	0,7
Andet	15,0	13,0	6,0	2,3

Som det fremgår af ovenstående tabel er andelen af danskere, der køber andre varer end de særlige punktafgiftsbelagte varer forholdsvis beskeden også over Kattegat. Endvidere ses det, at grænsehandel med beklædning er faldet i 2001 i forhold til 2000, hvorimod for eksempel fødevarer og kosmetik er steget i 2001 i forhold til 2000.

Som det ligeledes fremgår af ovenstående tabel, er andelen af danskere, der grænsehandler med fødevarer på lufthavne, i meget beskeden omfang i 2001. Kosmetik er den store grænsehandelsvare for flyrejsende. Andelen af de handlende, der har købt kosmetik er faldet en smule fra 2000 til 2001, men til gengæld er der flere der har grænsehandlet i alt i 2001 end i 2000. Der er således omkring 23 pct. af samtlige flyrejsende, der har købt kosmetik i 2000, men godt 27 pct. i 2001.

Udover kosmetik købes der en række andre varer af de flyrejsende herunder beklædning..

I følgende tabel XIV.4 fremgår danskernes grænsehandel med andre varer i 2001 over Skagerrak.

Tabel XIV.4. Andel af danskere, der grænsehandlede på Skagerrak

	Danskere der handlede på Skagerrak i 2001
	- pct. -
Andel af rejsende,	
der er indkøbere	78,3
Øl	20,0
Bordvin	4,0
Hedvin	10,0
Spiritus	32,0
Sodavand	28,0
Cigaretter	51,0
Rulle - tobak	3,0
Cigaretpapir	1,0
Chokoladevarer mv.	56,0
Fødevarer	17,0
Mandler/nødder	2,0
Andre dagligvarer	2,0
Video/kassetebånd/cd	1,0
Hårde hvidevarer	1,0
Kosmetik	27,0
Beklædning	9,0
Sko	3,0
Sportsudstyr	1,0
Hobby/legetøj	4,0
Andet	2,0

Udover de punktafgiftspligtige varer, der kan købes afgiftsfrie på rejser til Norge købes større mængder kosmetik og fødevarer. Igen er videobånd mv. registreret som en typisk grænsehandelsvare.

Det kan undre hvorfor danskerne køber fødevarer i Norge, men muligvis er indkøbene til fortæring på rejsen.

Af nedenstående tabel XIV.5 fremgår danskernes grænsehandel med andre varer; fødevarer, andre dagligvarer, kosmetik, beklædning, sko, videobånd, cd'er etc. i 2001 angivet i samlet indkøb på årsbasis i danske kroner.

Tabel XIV.5. Danskernes grænsehandel med andre varer i 2001

2001	Samlet indkøb på årsbasis
	- mill. DKK -
Fødevarer	
Lande grænsen i bil	214
Østersøen & via Havneby	16
Øresund	63
Lange ruter fra Sverige	4
Ruter fra Norge	7
I alt	304
Andre dagligvarer	
Østersøen & via Havneby	27
I alt	27
Kosmetik	
Østersøen & via Havneby	40
Lange ruter fra Sverige	12
Ruter fra Norge	21
Via lufthavne	363
I alt	436
Beklædning	
Østersøen & via Havneby	32
Øresund	102
Lange ruter fra Sverige	19
I alt	153
Sko	
Lange ruter fra Sverige	6

I alt	6
Videobånd, CD'er etc.	
Østersøen & via Havneby	15
I alt	15
Alt i alt	941

Opgørelsen er meget usikker og omfatter langt fra den samlede grænsehandel med andre varer. Det skyldes, at en del af de rejsende undlader at sætte beløb på deres indkøb af andre varer. Samlet set køber danskerne andre varer for ca. 5 mia. kr. men beløbsmæssigt er der alene redegjort for omkring 1/5 heraf.

Ligeledes af nedenstående tabel XIV.6 fremgår danskernes grænsehandel i 2000 med de samme andre varer som der er opgjort beløb for i 2001.

Tabel XIV.6. Danskernes grænsehandel med andre varer i 2000

	Samlet indkøb på årsbasis
	- mill. DKK -
Fødevarer	
Tyskland samt UK og Polen	115
Øresund	45
Lange ruter fra Norge og Sverige	5
I alt	165
Andre dagligvarer	
Tyskland samt UK og Polen	65
I alt	65
Kosmetik	
Tyskland samt UK og Polen	70
Øresund	5
Lange ruter fra Norge og Sverige	20
Via lufthavne mv.	180
I alt	275
Beklædning	
Tyskland samt UK og Polen	90
Øresund	55

Lange ruter fra Norge og Sverige	150
I alt	295
Sko	
Tyskland samt UK og Polen	5
Øresund	5
Lange ruter fra Norge og Sverige	40
I alt	50
Videobånd, CD'er etc.	
Tyskland samt UK og Polen	5
I alt	5
Alt i alt	855

Den største post i 2000 var beklædning med ca. 295 mill. kr. Denne post er faldet til en tredjeplads med ca. 153 mill. kr. i 2001. Den næststørste post i 2000 var kosmetik med ca. 275 mill. kr. Danskernes grænsehandel med kosmetik er efter undersøgelsen steget med ca. 161 mill. kr. til ca. 436 mill. kr. i 2001. Den tredje største post i 2000 var fødevarer med ca. 165 mill. kr. Danskernes grænsehandel med fødevarer er steget med ca. 139 mill. kr. til ca. 304 mill. kr. i 2001.

Man skal sandsynligvis være meget varsom med ikke at overfortolke disse ændringer. Som nævnt er det alene for ca. 1/5 af grænsehandlen med andre varer, de rejsende har fordelt indkøbsbeløbene.

3. Udlændinges grænsehandel med andre varer i Danmark

I dette afsnit vil udlændinges grænsehandel med andre varer i Danmark beskrives nærmere på baggrund af IFG's undersøgelse.

I følgende tabel XIV.7 ses nordmændenes grænsehandel på Skagerrak i 2000 og 2001.

Tabel XIV.7. Andel af nordmænd, der grænsehandlede på Skagerrak

	Nordmænd der handlede på Skagerrak i 2000	Nordmænd der handlede på Skagerrak i 2001
	- pct. -	
Andel af rejsende, der er indkøbere	100,0	90,9
Øl	50,0	44,3
Bordvin	39,0	47,3
Hedvin	22,0	21,7
Spiritus	61,0	53,6

Sodavand	11,0	21,9
Cigaretter	50,0	49,8
Rulle - tobak	8,0	28,7
Cigarettpapir	-	16,9
Chokoladevarer	72,0	54,9
Kødvarer	-	56,4
Fødevarer	31,0	25,4
Mandler/nødder	3,0	8,9
Andre dagligvarer	6,0	23,0
Radio/TV	-	0,8
Video/kassettebånd/cd	3,0	4,7
Hårde hvidevarer	-	0,2
Andre el - artikler	-	0,6
Kosmetik	25,0	27,8
Beklædning	11,0	18,8
Sko	-	5,2
Sportsudstyr	-	3,5
Fotoudstyr	3,0	1,4
EDB	3,0	0,6
Hobby/legetøj	8,0	9,7
Gift	-	0,9
Andet	-	2,1

Som det fremgår af ovenstående tabel, grænsehandler nordmændene mest med kødvarer i Danmark i 2001. Andelen af nordmænd, der grænsehandlede med kødvarer udgør ca. 56 pct. i 2001. Andelen af fødevarer er faldet fra ca. 31 pct. i 2000 til ca. 25 pct. i 2001. Andelen af andre dagligvarer er til gengæld steget fra ca. 6 pct. i 2000 til ca. 23 pct. i 2001. Ligeledes er andelen af kosmetik og beklædning steget henholdsvis fra ca. 25 pct. til ca. 28 pct. og fra ca. 11 pct. til 19 pct., fra 2000 til 2001.

I følgende tabel XIV.8 ses tyskernes grænsehandel med andre varer på Østersøen i 2000 og 2001.

Tabel XIV.8. Andel af tyskere, der grænsehandlede på Østersøen

	Tyskere der handlede på Østersøen i 2000	Tyskere der handlede på Østersøen i 2001
Andel af rejsende, der er indkøbere	56,0	25,2
Øl	3,0	5,0
Bordvin	5,0	3,0
Hedvin	3,0	0,8
Spiritus	3,0	1,5
Sodavand	-	1,7
Rulle - tobak	22,0	9,8
Piber	-	0,4
Chokoladevarer	27,0	17,5
Fødevarer	47,0	14,5
Andre dagligvarer	3,0	-
Radio/TV	-	1,0
Hårde hvidevarer	3,0	-
Andre el - artikler	8,0	1,0
Kosmetik	13,0	17,7
Beklædning	21,0	23,5
Sko	3,0	7,3
Fotoudstyr	-	2,6
EDB	-	2,9
Hobby/legetøj	8,0	21,7
Møbler	3,0	1,9
Andet	26,0	12,4

Som det fremgår af ovenstående tabel, grænsehandler flest tyskerne beklædning på rejser over Østersøen,

I følgende tabel XIV.9 ses svenskernes grænsehandel med andre varer på Øresund og Kattegat i 2000 og 2001.

Tabel XIV.9. Andel af svenskere, der grænsehandlede på Øresund og Kattegat

	Svenskere der handlede på Øresund i 2000	Svenskere der handlede på Øresund i 2001	Svenskere der handlede på Kattegat i 2000	Svenskere der handlede på Kattegat i 2001
Andel af rejsende, der er indkøbere				
	72,0	67,7	92,0	85,6
Øl	51,1	51,7	75,0	75,1
Bordvin	52,0	49,8	58,0	58,2
Hedvin	7,2		15,0	31,3
Spiritus	9,6	34,5 ¹	20,0	46,9
Sodavand	0,9	4,0	-	15,6
Cigaretter	17,3	18,4	3,0	17,4
Rulle - tobak	3,4	3,8	-	0,5
Cigaretpapir	0,6	0,1	2,0	0,5
Chokoladevarer	7,8	12,1	32,0	38,9
Kødvarer	-	-	-	11,0
Fødevarer	30,9	25,8	17,0	17,1
Mandler/nødder	-	2,7	2,0	3,7
Andre dagligvarer	1,3	6,3	18,0	6,8
Radio/TV	-	0,2	-	0,2
Video/kassetiebånd/cd	0,6	2,6	-	0,7
Hårde hvidevarer	-	0,9	-	-
Andre el - artikler	-	2,3	-	-
Kosmetik	0,6	5,1	15,0	24,9
Beklædning	12,9	12,9	20,0	15,9
Sko	2,6	4,6	3,0	3,2
Sportsudstyr	-	1,4	-	2,2
EDB	0,6	0,2	-	0,2
Hobby/legetøj	4,5	3,8	2,0	5,4

Medicin	-	2,1	-	-
Boligudstyr	-	3,9	-	2,9
Autoreservedele	-	0,2	-	0,5
Andet	20,2	9,3	18,0	3,2

¹ Tallet angiver, andelen af svenskere der handlede spiritus og hedvin tilsammen.

Udover alkohol er fødevarer den mest populære grænsehandelsvarer for svenske rejsende over Øresund, mens kosmetik og chokolade kommer ind på førstepladsen for rejsende over Kattegat. Herudover handles en lang række andre varer herunder beklædning hobby/legetøj etc.

I følgende tabel XIV.10 ses udlændinges grænsehandel med andre varer via lufthavne i 2000 og 2001.

Tabel XIV.10. Andel af udlændinge, der grænsehandlede via lufthavne

	Udlændinge der handlede via lufthavne, som besøgte Danmark i 2000	Udlændinge der handlede via lufthavne, som besøgte Danmark i 2001	Udlændinge der handlede via lufthavne (transit) i 2000	Udlændinge der handlede via lufthavne (transit) i 2001
Andel af rejsende, der er indkøbere				
	53,1	60,9	40,8	33,8
Øl	1,9	0,4	0,7	2,4
Bordvin	6,8	1,7	7,8	2,4
Hedvin	-	1,7	-	2,4
Spiritus	27,9	27,9	39,3	36,3
Cigaretter	23,1	15,5	26,9	22,9
Rulle - tobak	-	-	-	1,2
Chokoladevarer	49,0	49,8	39,3	35,7
Fødevarer	7,8	7,0	4,6	6,6
Video/kassettebånd/cd	-	2,4	-	0,6
Kosmetik	21,1	29,4	29,5	33,1
Beklædning	15,3	13,6	4,7	3,6
Hobby/legetøj	5,8	7,0	2,7	3,6
Isenkram	4,9	-	-	-
Bøger/blade	1,0	5,0	1,4	6,6

Souveniris	5,8	4,6	3,4	1,2
Boligudstyr	-	3,8	-	0,6
Smykker	-	0,8	-	-
Lædervarer	-	0,4	-	-
Andet	8,6	4,2	2,0	1,8

Som det fremgår af ovenstående tabel, grænsehandler udlændinge der rejser med fly mest med kosmetik.

I tabel XIV.11 er anført udlændinges grænsehandel med andre varer i 2000 og 2001.

Tabel XIV.11. Udlændinges grænsehandel med andre varer i 2000 og 2001

	Samlet indkøb på årsbasis i 2000	Samlet indkøb på årsbasis i 2001
	<i>- mill. DKK -</i>	
Fødevarer		
Tyskland samt UK og Polen	590	-
Svenskere over Øresund	-	149
Svenskere over Kattegat	-	11
<i>Sverige</i>	170	160
Nordmænd over Skagerrak	-	32
<i>Norge</i>	35	32
I alt	795	192
Andre dagligvarer		
Tyskland samt UK og Polen	5	-
Svenskere over Øresund	-	37
<i>Sverige</i>	25	37
Nordmænd over Skagerrak	-	39
<i>Norge</i>	10	39
I alt	40	76
Kosmetik		
Tyskland samt UK og Polen	25	-

Tyskere over Østersøen eller Havneby	-	9
Svenskere over Øresund	-	35
Svenskere over Kattegat	-	25
<i>Sverige</i>	15	60
Nordmænd over Skagerrak	-	50
<i>Norge</i>	160	50
Lufthavne	225	154
I alt	425	273
Beklædning		
Tyskland samt UK og Polen	180	-
Tyskere over Østersøen eller Havneby	-	49
Svenskere over Øresund	-	316
Svenskere over Kattegat	-	31
<i>Sverige</i>	280	347
Nordmænd over Skagerrak	-	83
<i>Norge</i>	60	83
Lufthavne	145	-
I alt	665	479
Alt i alt	1.925	1.020

Kun en beskedent del af udlændingens grænsehandel med andre varer er fordelt på varer i 2001.

I 2000 blev udlændingens grænsehandel med andre varer opgjort til ca. 5,5 mia. kr. De største poster var møbler købt af tyskerne i Danmark (1,7 mia. kr.), fødevarer (0,8 mia. kr.), beklædning (0,7 mia. kr.) og kosmetik (0,4 mia. kr., men der var ca. 1,4 mia. kr. der ikke kunne fordeles på nogen varekategori. Andelen af andre varer, der ikke er fordelt på nogen varekategori er væsentlig større i 2001.

På grund af den betydelige usikkerhed kan der ikke med nogen form for sikkerhed udledes konklusioner om udviklingen.

4. Karakteren af grænsehandlen med andre varer

For andre varer, der ikke er pålagt punktafgifter drives grænsehandlen især af forskelle i udbud og avancer mellem landene.

Momsforskelle synes ikke at have betydning. For fødevarer, hvor momsforskellene er størst i udenlandsk favør grænsehandler udlændinge for væsentlig større beløb end danskerne. Det er især i forhold til Tyskland grænsehandlen er i dansk favør med fødevarer.

Udover fødevarer kunne man forvente, at momsforskellene havde betydning for grænsehandlen med større enkeltvarer. Undersøgelserne viser imidlertid, at udlændingene køber for større beløb "større enkeltvarer" end danskerne. Det er tyskerne køber af møbler, der betyder noget, mens danskernes køber af

f.eks. hårde hvidevarer er af mindre betydning. Tyskernes køb af møbler i Sønderjylland er sandsynligvis især begrundet i, at der er et andet udbud i Danmark herunder af møbler, der i Tyskland markedsføres som eksklusiv skandinavisk design, mens møblerne i Danmark udbydes til en bredere kreds af kunder.

I 2000 undersøgelsen var der to meget store enkelt køb, herunder en lystbåd til 50.000 kr., men båden blev ikke købt i Tyskland, hvor der kunne spares moms, men i Sverige.

Grænsehandlen med andre varer er meget omfattende, men der handles også for store beløb over fx danske amtsgrænser.

For Sønderjylland er det af stor betydning, at Flensborg er nærmeste store handelsby med mange specialforretninger og store varehuse. Store dele af Flensborg er naturligt opland for Sønderjylland. Tyskernes grænsehandel i Danmark af andre varer synes især at være begrundet i et andet vareudbud end i Tyskland. Som anført i *Rapport om grænsehandel 2000* udgør tyskernes grænsehandel i Sønderjylland et større beløb end sønderjydernes handel i Tyskland.

Ved Øresund ligger det rige forretningsudbud på den danske side af sundet. For Skåne og store dele af Sydsvetserne er København nærmeste storby. Det trækker grænsehandel til Danmark.

I almindelighed er grænsehandlen med andre varer end de punktafgiftspligtige af meget lille betydning for den samlede omsætning i Danmark. Skift i grænsehandlen lader sig registrere i de mest grænsenære områder og hos handlende, der har specialiseret sig i salg til udlændinge, men for hovedparten af detailhandlen er grænsehandlen af minimal betydning.

Udviklingen i grænsehandlen med andre varer knyttes dog ofte sammen med overvejelser om, hvorvidt de nuværende momsforskelle mellem Danmark og udlandet er holdbare.

Under de nuværende forhold kan grænsehandlen ikke bruges som argument for at reducere den danske moms. Der er nogenlunde balance i grænsehandlen med varer, hvor der alene er momsforskelle.

En dansk momsnedsættelse vil sandsynligvis føre til mindre dansk grænsehandel i udlandet og større udenlandsk grænsehandel i Danmark. Gevinsten herved skal imidlertid sammenholdes med det bytteforholdstab, Danmark vil lide herved.

Sættes den danske moms ned til f.eks. 15 pct. vil den umiddelbare virkning være, at den danske stats indtægter fra udlændinges køb i Danmark falder med ca. 650 mill. kr. Der skal ske en kraftig vækst i udlændingenes køb i Danmark for at opveje dette tab. Da elasticiteterne i den almindelige udenrigshandel er større end for turistindtægter – og udgifter vil Danmark under de nuværende forhold snarere tabe end vinde ved en generel momsnedsættelse, hvis man alene ser på grænsehandel.

Der kan dog være områder, hvor momsforskelle kan medvirke til en betydelig grænsehandel i udenlandsk favør.

Der fremføres normalt tre sådanne områder.

Det første område er fødevarer. Det andet er E handel (fjernsalg) og det tredje område er såkaldt fjernkøb.

Mens man alene kan spare 7 pct. på grund af momsforskelle ved køb af almindelige varer svarer momsforskellen til Tyskland til ca. 15 pct. Der har fra tid til andet været udtrykt frygt for, at den betydelige forskel i fødevareomsættelsen skulle føre til, at et større antal sønderjyder omlagde de daglige eller ugentlige indkøbene til Tyskland, hvilket kunne føre til en udbredt butiksdød i Sønderjylland. Som nævnt er der ikke tegn på en sådan udvikling, og tyskerne køber flere fødevarer i Sønderjylland, end danskerne køber i Tyskland.

E-handel nævnes ofte som den mest sandsynlige trussel mod dansk momsprovenu. E-handel er især særlig form for postordrehandel eller fjernsalg. Efter EU reglerne er det som udgangspunkt afsenderlandets moms der gælder, når private køber ved postordre salg. Det er dog samtidig en regel, hvorefter dem, der sælger skal betale moms i modtagerlandet, hvis postordresalget overstiger et bestemt beløb. Beløbet er så stort, at lejlighedsvisse forsendelser fra udenlandske butikker, der ikke har specialiseret sig i salg til udlandet kan ske med afsenderlandets moms, men så beskedent, at virksomheder, der mere aktivt markedsføre postordresalg hurtigt kommer op over omsætningsgrænsen. Det er i denne forbindelse ligegyldigt om den udenlandske virksomhed får ordrer pr. post, telefon eller internet.

Der er sandsynligvis en del tilfælde, hvor reglerne for fjernsalg ikke overholdes, men omgøelserne er næppe af særligt stort omfang. Reglerne lader sig kontrollere ved at følge postforsendelser. Måtte en udenlandsk virksomhed gennem længere tid sende et stort antal pakker til Danmark er det svært at skjule.

E-handel kan afvige afgørende fra almindelig postordresalg ved, at de goder, der handles ikke sendes med posten men overføres elektronisk fx musik, film eller spil. Denne trafik er vanskeligere at kontrollere. Omfanget af handel, med goder der lader sig overføre elektronisk er imidlertid af begrænset omfang, og det virker som om, at det største problem ved E-handel ikke så meget skyldes vanskeligheder ved at få fordelt moms til forbrugslandet, men måske snarere, at aftagerne går skridt videre og ikke kun søger at spare momsforskelle, men også efterspørger billige eller gratis kopier, hvor rettighedsindehaverne ikke får deres betaling. Modtagelse af gratis kopier udgør ikke et momsproblem.

Den største potentielle trussel mod de nuværende momsforskelle er således sandsynligvis fjernkøb. En rejsende må gerne hjemtage varer til eget forbrug fra udlandet uden at skulle betale hjemlandets moms. En dansker må også gerne bestille en vare til levering i udlandet med udenlandsk moms, og hvis den rejsende selv organiserer hjemtransporten ved egne vognmand kan varen indføres uden at betale andet end den udenlandske moms.

Denne mulighed for fjernkøb kunne især være interessant ved køb af større dyre enkeltvare. Skal der således købes f.eks. et flygel til 30.000 kr. vil der kunne spares ca. 2.200 kr., hvis flyglet leveres i Tyskland og køberen selv lejer en vognmand til hjemtransporten.

Andre dyre enkeltkøb er f.eks. lystbåde, campingvogne, sølvservice, porcelæn, pelse, kunstgenstande, HI-Fi anlæg, EDB udstyr mv.

Selv om der har været gjort adskillige forsøg fra danske handlende på at organisere fjernkøb er forsøgene indtil nu ikke rigtigt slået an. I praksis har det vist sig, at køberne ikke har været trygge ved at få leveret varerne i udlandet, og når sælgerne er for behjælpelige med at sørge for transport, forsikringer etc. brydes reglerne for lovlig fjernkøb let.

Fjernkøb forekommer dog og endda ofte inden for visse brancher, men beløbsmæssigt er omfanget beskedent i forhold til det samlede danske forbrug.

Denne rapport omfatter ikke fjernkøb – hvor varen leveres i udlandet og transporteres hjem af en vognmand hyret af indkøberen, men grænsehandel, hvor køberne selv medbringer varen på rejsen.

Ser man imidlertid på grænsehandlen forekommer der grænsehandel med store enkeltvarer – både, forbrugerelektronik og hårde hvidevarer og møbler, men det er i videre udstrækning udlændinge, der køber i Danmark end danskere der køber i udlandet.

Samlet er konklusionen således, at opgørelserne af grænsehandlen med andre varer ikke i sig selv vil kunne begrunde ændringer af dansk moms. Der kan være indenlandske grunde hertil, men i sin nuværende udstrækning kan grænsehandel ikke et argument for reduceret dansk moms.

Litteraturliste

Bygvrå, Susanne m.fl. (2002) Grænsehandel foråret 2001 – efter Øresundsbro og Schengen

Bygvrå, Susanne (1987): Den dansk-tyske grænsehandel - udvikling-indhold-årsager. Institut for grænseregionsforskning

Bygvrå, Susanne (1992): Grænsehandel ved porten til Europa. Institut for grænseregionsforskning

Bygvrå, Susanne (2000): Sønderjysk detailhandel - status og perspektiver. Institut for grænseregionsforskning

Bygvrå, Susanne m.fl. (1999): Danskernes handel over landegrænsen maj 1999. Institut for grænseregionsforskning

Bygvrå, Susanne m.fl. (2000): Grænsehandel over Danmarks grænser maj 2000. Institut for grænseregionsforskning

Bryggeriforeningen/Danske Læskedrik Fabrikker, www.bryggeriforeningen.dk

Bryggerigruppen, delårsrapport for 3. kvartal 2001 for Bryggerigruppen A/S

Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger, Prisstatistik diverse årgange

Danske Læskedrik Fabrikker, Coca-Cola Sortiments- og prislister pr. 2. maj 2000 og 2. januar 2001

Diverse priser fra SK Discount, Kay Uwe Jensen, Otto Duborg, Dan Discount, Boardershop

Det Økonomiske Råd. Dansk økonomi forår 1996

Det Økonomiske Råd. Dansk økonomi forår 2001

Det Tysk-Danske Handelskammer www.ahk-daenemark.dk

EU Kommissionen. Excise duty Tables. October 2001

Jan Bentzen, lektor, Nationaløkonomisk Institut, Handelshøjskolen i Århus, *Stykafgift kontra værdiafgift: Vurdering af effekter på læskedrikforbruget*

Konkurrencestyrelsen, Carlsbergs eventuelle overtagelse af Albani, 2000

Konkurrencestyrelsen, *Priser og avancer i grænsehandelen med øl og sodavand 2001*

Konkurrencestyrelsen "Carlsbergs overtagelse af Coca-Cola Tapperierne", 2001

Puttgarden, Calle, Kvickly, Føtex, OBS, Bilka og Favør mfl.

Rasmussen, Susanne Reindahl (1998): De samfundsøkonomiske omkostninger ved tobaksrygning, Århus Universitet.

Skatteministeriets *Rapport om grænsehandel 2000*

Skatteministeriet, Skat artikel om grønne afgifter. Juli 2000

Skatteministeriet, Skat artikel om grænsehandel. November 2000

Skatteministeriet (1997) vurderingen af virkningerne af ophør af afgiftsfri handel for rejsende mellem Danmark og EU landene 1. juli 1999.

Statsregnskabet

Sundhedsministeriet (1999): De samfundsøkonomiske konsekvenser af alkoholforbrug.

UNESDA-CISDA (Union of EU Soft Drinks Associations) , www.unesda-cisda.org

Vejdirektoratet: Biltrafikken over den dansk/tyske landegrænse i 2000. 2001