



## Skatteministeriet

4. april 2019  
J.nr. 2019 - 2393

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 311 af 11. marts 2019 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rune Lund (EL).

Karsten Lauritzen

/ Mette Kildegaard Graversen



## Spørgsmål

Ministeren bedes på baggrund af svaret på SAU alm. del – spørgsmål 278 redegøre for, hvilken empiri der danner baggrund for at antage, at grænsehandel alene vil have negativ adfærdseffekt på 1,9 mia. kr. ud af et umiddelbart provenu på 3,4 mia. kr. Ministeren bedes tillige redegøre for, hvor stor en andel af mindreprovenuet der kommer fra lastbiler, og hvor stor en andel af mindreprovenuet der kommer fra personbiler.

## Svar

Der er mange forhold, der påvirker det indenlandske salg og forbrug af benzin og diesel, og dermed grænsehandlen. Set over længere perioder er det derfor vanskeligt at opgøre, hvorvidt ændringer i salget kan henføres til ændringer i grænsehandlen eller til nogle af de mange andre faktorer, der påvirker salget af brændstof.

Store afgiftsændringer over kort tid giver det mest præcise billede af afgiftens isolerede effekt på grænsehandlen (når der ikke samtidigt er andre forhold, der ændrer sig væsentligt). Et sådant naturligt eksperiment opstod i form af store afgiftsændringer i perioden 1989-1991. I denne periode blev afgiften sat op i Tyskland samtidig med at den blev sat ned i Danmark. Det betød, at prisen blev omtrent ens i Danmark og Tyskland, hvor prisen før var ca. 3 kr. pr. liter højere i Danmark. Også i forhold til Sverige ændrede grænsehandelsincitamentet sig i denne periode – om end ikke så meget som i forhold til Tyskland.

Salget af benzin i Danmark steg med over 20 pct. eller ca. 420 mio. liter i perioden frem til 1993, hvoraf det vurderes, at grænsehandlen med benzin i udenlandsk favør faldt med 340 mio. liter, som følge af, at incitamentet til grænsehandel blev reduceret med ca. 3 kr. per liter. Adfærdsændringen svarer til, at en reduktion af prisen på benzin med 10 øre/l i Danmark reducerer grænsehandlen i udenlandsk favør med ca. 11 mio. liter benzin. Den grænsehandelseffekt, der lægges til grund i dag, er omtrent af samme størrelsesordenen.

Der er imidlertid mange faktorer, der har udviklet sig siden begyndelsen af 1990'erne, og som der derfor skal korrigeres for. De forskellige faktorer trækker både grænsehandelsfølsomheden i positiv og negativ retning. Eksempelvis er antallet af køretøjer, der krydser grænserne, steget markant, og potentialet for grænsehandel ved at tilpasse tankning af brændstof før eller efter landegrænser krydses er derfor steget. Omvendt har pris- og lønudviklingen reduceret værdien af en krone, hvilket isoleret set tilsiger, at adfærdsændringen ved en prisstigning på en krone per liter benzin er blevet mindre.

For person- og varebiler, der kører på diesel, er grænsehandelsberegningerne analoge til beregningerne for benzinbiler, idet der dog bl.a. tages højde for, at varebiler ikke i lige så høj grad krydser landegrænserne.

For lastbiler afhænger grænsehandlen af priserne i en række europæiske lande og lastbilernes kørselsmønster. Dette er bl.a. indgående beskrevet i Skatteministeriets *Rapport om grænsehandel 2001*. I takt med at cabotagekørsel (dvs. godstransport internt i Danmark med udenlandske lastbiler) er blevet mere udbredt, bliver en større andel af indenlandsk lastbilstransport potentielt gennemført ved brug af brændstof tanket i udlandet. Lastbilernes

brændstofforbrug vurderes således at være særdeles grænsehandelsfølsomt, når det lægges til grund, at lastbilsvognmændene forsøger at minimere deres udgifter til brændstof ved fortrinsvist at tanke i lande, hvor brændstoffet er billigst.

I svaret på SAU alm. del – spørgsmål 278 skønnes en afgiftsstigning på benzin og diesel på 69 øre/l at medføre et umiddelbart merprovenu på 3,4 mia. kr., mens det samlede mindreprovenu vedrørende ændret grænsehandel skønnes at udgøre 1,9 mia. kr. Ca. 40 pct. af dette mindreprovenu fra grænsehandel vedrører lastbiler, mens stort set resten af provenuvirkningen vedrører personbiler og varebiler, der anvendes til privat kørsel. Ud af det samlede skift i grænsehandlen – målt i mio. liter benzin og diesel – skønnes lastbilernes grænsehandel at udgøre ca. 55 pct. Provenuvirkningen ved lastbilers grænsehandel er derved lavere end for personbiler pr. liter brændstof, der grænsehandles. Det skyldes primært, at lastbilvognmænd kan trække momsen på diesel fra.