

Kapitel I. Indledning

I. Indledning

1. I foråret 1999 gennemførte Institut for grænseregionsforskning en undersøgelse af danskernes grænsehandel over den dansk tyske landgrænse. Undersøgelsen resultat viste en større grænsehandel end den seneste undersøgelse, der blev gennemført i 1996, havde vist. Især grænsehandlen med øl var steget ifølge undersøgelsen.

Fra begyndelsen af 1990'erne indtil udgangen af 1998 havde den danske benzinafgift været lavere end eller på linie med den tyske afgift, når man tog hensyn til momsforskellene. 1. januar 1999 blev den danske benzinafgift forhøjet med 50 øre/l inklusive moms, mens den tyske afgift blev forhøjet med 27 øre/l den 1 april 1999. Afgiftsforskellen blev reduceret med ca 12 øre/l 1. januar 2000. Den midlertidigt større afgiftsforskel har sammen med en stigning i avanceforskellene medført fornyet interesse om benzingrænsehandlen.

1. juli 1999 blev den afgiftsfri handel for rejsende mellem EU lande afskaffet. Den tidligere handel vil blive erstattet af indkøb af varer dels i Danmark dels i andre lande eller i et mindre forbrug af de varer, der tidligere var populære i den afgiftsfrie handel. Forudsigelserne om virkningerne har været omdiskuterede.

Ved de samtidig i Danmark og Tyskland gennemførte afgiftsforhøjelser for dieselolie i 1999 og 2000 har vognmandsorganisationerne fremført, at grænsehandlen ville blive påvirket negativt, da de fjernereliggende lande ikke alle har gennemført tilsvarende stigninger. Der er også lande, der har reduceret afgiften. Det er blevet fremført, at der ville være en provenuegevinst forbundet med at øge afgiftsspændet i forhold til Tyskland i dansk favør.

Danmark skal gradvist afvikle de resterende rejsegodsrestriktioner for privates indførsel af spiritus samt tobak. Restriktionerne skal være helt væk i 2004. Afviklingen af rejsegodsrestriktionerne vil få betydelig indflydelse på grænsehandlen med mindre afgiftssatserne reduceres.

Åbningen af Øresundsbroen samt afvikling af de svenske rejsegodsrestriktioner vil øge grænsehandlen mellem Danmark og Sverige.

Samtidig med at der således er kommet større fokus på grænsehandlen, er der en tendens til, at der lægges endnu større vægt end tidligere på de sundheds- og miljøpolitiske hensyn mange af de danske afgifter tilstræber at varetage.

Grænsehandelsspørgsmål og afgiftspolitikken for de grænsehandelsfølsomme varer har således indenfor de seneste år igen været under diskusion.

Skatteministeren har på denne baggrund ønsket, at der foretages en samlet generel undersøgelse af grænsehandelsspørgsmålet, hvor der ikke alene ses på danskernes grænsehandel i udlandet, men også på udlændinges grænsehandel i Danmark. Også i de følgende år vil der blive foretaget undersøgelser. Herved vil man blandt andet kunne vurdere, om eventuelle afgiftsændringer vil få de forventede virkninger på grænsehandlen.

Skatteministeren orienterede under Folketingets behandling af F 15 den 16. november 1999 om planerne, og stillede den første afrapportering i udsigt i begyndelsen af folketingsåret 2000/2001.

En række erhvervsorganisationer med tilknytning til grænsehandelsspørgsmålet med DSK som koordinator har drøftet grænsehandelsspørgsmålet med skatteministeren i begyndelsen af 2000. På mødet blev der givet tilsagn til organisationerne om, at de ville blive inddraget i arbejdet med at udarbejde en grænsehandelsrapport. Der har været afholdt en række embedsmandsmøder med de enkelte organisationer og med organisationerne samlet, hvor organisationerne har haft lejlighed til at uddybe deres synspunkter, og hvor Skatteministeriet har orienteret om tilrettelæggelsen af undersøgelsen. På møderne har endvidere været drøftet de muligheder organisationerne har for at belyse grænsehandelsspørgsmålet. Ligeledes har der været afholdt møder med erhvervsorganisationer i Frederikshavn med henblik på belysning af grænsehandlen over Kattegat.

2. Skatteministeriet har til brug for udarbejdelsen af denne undersøgelse aftalt med Institut for Grænseregionsforskning, at instituttet efter samme retningslinier som ved tidligere undersøgelser skulle søge grænsehandlen belyst ikke alene over den dansk - tyske landgrænse og ikke alene for

danskerne, men også handlen i andre grænseregioner samt udlændingenes handel. Institutet har i maj-juni 2000 gennemført interviewundersøgelser ved:

- Landgrænsen
- Østersøen (Gedser/Rødby)
- Øresund (Helsingør/København)
- Kattegat (Frederikshavn- Göteborg)
- Skagerak (Frederikshavn)
- Lufthavne (Kastrup)

Det har været tanken, at resultatet fra interviewundersøgelserne ved de store grænseovergange også skulle kunne anvendes ved de andre færgeruter og lufthavne, således at der kunne beregnes et samlet resultat for hele landet.

Institutets undersøgelser baserer sig på interview af en stikprøve af de rejsende. Det har været vurderingen, at rejsende i maj/begyndelsen af juni kunne være repræsentative for alle rejsende gennem hele året, men sikkerhed herfor er der ikke.

3. Institutets resultater vil være i form af, at det for henholdsvis danskere og udlændinge vil fremgå, hvor stor en del af de rejsende, der har handlet på turen samt gennemsnitsbeløbet pr. handlende. For at kunne beregne den samlede handel skal man yderligere kende trafikens omfang fordelt på nationalitet.

Der er statistik over antal passagerer, der rejser med færge eller fly til og fra Danmark, men der er ikke statistik over nationalitetsfordelingen. Nationalitetsfordelingen må derfor i vid udstrækning skønnes.

Der er ligeledes statistik over antal af køretøjer, der passerer landegrænsen. Indtil 1993 blev trafikken nationalitetsopdelt og opdelt på køretøjskategorier af Toldvæsenet ved stikprøver, men ved etablering af det indre marked i 1993 ophørte Toldvæsenets muligheder herfor. Opgaven blev herefter overtaget af Vejdirektoratet i samarbejde med Sønderjyllands Amt. Vejdirektoratet ophørte imidlertid med at gennemføre nationalitetsopdelingen i 1996. Skatteministeriet har i 2000 aftalt med Vejdirektoratet, at arbejdet med at dele køretøjerne op på kategori og nationalitet skulle genoptages blandt andet til brug for udarbejdelsen af denne undersøgelse. Der foreligger dog endnu alene foreløbige beregninger fra Vejdirektoratet, jf. at de sidste tællinger der er foretaget endnu ikke er bearbejdet, og trafiktal for november og december 2000 endnu ikke foreligger.

4. Skatteministeriet offentliggjorde i december 1997 en rapport om "Vurdering af virkningerne af ophør af afgiftsfri handel mellem Danmark og EU- lande 1. juli 1999". Til brug for udarbejdelsen af rapporten fik Skatteministeriet stillet oplysninger om handlens omfang til rådighed af de væsentligste operatører på dette marked, og der forelå også en række statistiske oplysninger. Det var således muligt med stor præcision at opgøre den samlede afgiftsfrie handel fordelt på varer og ved skøn over nationalitetsfordelingen og en række antagelser at beregne den sandsynlige virkning af ophør af afgiftsfri handel.

En række af de oplysninger, der blev givet da, er fortsat aktuelle.

Skatteministeriet har forsøgt at få operatørerne til igen at afgive tilsvarende oplysninger som for 1996, men med mindre succes. Nogle oplysninger er dog afgivet.

5. Selv om der ikke udarbejdes egentlig statistik, har mange i de berørte brancher en god fornemmelse af grænsehandelens omfang. Ofte vurderes egentlige oplysninger om priser og mængder imidlertid at være af fortrolig karakter, og det har i almindelighed været vanskeligt at få oplysninger fra organisationer, brancher eller virksomheder. I en del tilfælde er der dog blevet afgivet værdifulde informationer, der sammenholdt med andre oplysninger kan tegne et billede af, hvor meget der bliver solgt i grænsehandlen.

Grænseforretningerne syd for grænsen har i de tilfælde, hvor det har været forsøgt, ikke været villige til at afgive oplysninger om handlens omfang, udvikling eller sammensætning.

6. Der er god statistik over salget af de afgiftsbelagte varer i Danmark baseret på afgiftsbetalernes indberetninger til afgiftsmyndighederne. I visse tilfælde vil man ud fra udviklingen i indtægterne kunne uddrage værdifuld information om udviklingen i grænsehandlen.

7. Med baggrund i de forskellige kilder og en række antagelser om sammenhæng mellem afgifter, priser og handlens omfang har Skatteministeriet beregnet grænsehandlens samlede omfang i kr. og for en række varers omfang og udvikling i mængder.

Da de forskellige kilder ofte giver et forskelligt svar på, hvor stor grænsehandelen er, har Skatteministeriet foretaget en vurdering af det mest sandsynlige grænsehandel. Selv om Institut for Grænseregionforskning undersøgelse har været en af hovedbyggestenene i denne rapport skal det understreges, at de forskellige vurderinger i denne rapport er Skatteministeriets, og at der er usikkerhed i vurderingerne.

8. Udover at denne rapport tilstræber at belyse omfang, udvikling og sammensætning af grænsehandelen indeholder denne rapport også en mere principiel analyse af de økonomiske virkninger af grænsehandlen. For en række af de varer, hvor grænsehandlen spiller en afgørende rolle i fastsættelsen af afgiftspolitikken, er der endvidere foretaget en vurdering af de sandsynlige virkninger af ændrede danske afgiftsregler, herunder virkninger på samfundsøkonomien.

Rapporten er i øvrigt disponeret således:

Kapitel I. Indledning

Kapitel II. Sammenfatning og anbefalinger

Kapitel III. Principielle overvejelser om grænsehandel

Kapitel IV. Institut for grænseregionsforsknings resultater

Kapitel V. Regionaløkonomiske virkninger ved grænsehandel

Kapitel VI. Spiritusafgift

Kapitel VII. Tobaksafgifter

Kapitel VIII. Ølafgift

Kapitel IX. Vinafgift

Kapitel X. Grænsehandel med benzin

Kapitel XI. Mineralvand

Kapitel XII. Chokolade

Kapitel XIII. Grænsehandel med andre varer

Kapitel XIV. Status over virkningerne af afskaffelsen af afgiftsfri handel

Undersøgelserne om dieselaflgift vil blive offentliggjort senere i anden sammenhæng.

Kapitel II. Sammenfatning og anbefalinger

1. Denne rapport indeholder

- en beskrivelse af den samlede grænsehandel foretaget til og fra Danmark
- en analyse af grænsehandelens økonomiske virkninger for det samlede danske samfund og for de berørte regioner og brancher
- en analyse af grænsehandelens betydning for afgifterne på de mest grænsehandelsudsatte varer. 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	Nettogrænsehandel i dansk favør
Tyskland	5,4	3,0	-2,4
Sverige	1,4	2,7	1,3
Norge	0,3	1,3	1,0
Flyrejsende	1,9	0,7	-1,2
I alt	9,0	7,7	-1,3
I pct. af BNP	0,7	0,6	-0,1
I pct. af privatforbrug	1,4	1,2	-0,2
Provenu	-4	2	-2
Danske rejsende sparer	3,8		
Samfundsøkonomisk gevinst	-3,0	2,0	-1,0
Beskæftigelse ved ophør af handel, men uændrede offentlige finanser. Antal ansatte	+10.750	-10.500	+250

Danskernes grænsehandel i udlandet kan med usikkerhed opgøres til ca. 9 mia. kr. Danskernes handel over landgrænsen, der udgør godt halvdelen af den samlede handel er steget markant inden for det seneste år. Derimod falder danskernes handel ved rejser med færger mv. efter ophør af det afgiftsfrie salg 1. juli 1999. Udlændinge køb kan ligeledes med usikkerhed opgøres til 7,7 mia. kr. Grænsehandlen mod syd er i tysk favør. Handlen den modsatte vej til Sverige og Norge er dog lige så meget i dansk favør. Danske flyrejsende køber mere end end udenlandske flyrejsende. Opgørelserne af grænsehandlen er foretaget før åbning af Øresundsbroen og lempelse af svenske rejsegodsregler. Inden for usikkerheden kan man således ikke udelukke, at der nu er balance i grænsehandlen.

Henved halvdelen af danskernes grænsehandel er med afgiftsbelagte nydelsesmidler (alkohol og tobak mv.) samt benzin. Nordmænd og svenskere køber også alkohol i Danmark, men i mindre omfang end danskernes køber mod syd.

Hvis hele grænsehandelsomsætningen vendte hjem til Danmark, ville staten vinde 4 mia. kr. i provenu. Ophørte udlændingens handel, ville staten tabe 2 mia. kr.

Danskerne sparer ca. 3,8 mia. kr. ved grænsehandel, når man ser bort fra besvær og omkostninger ved transport og ser bort fra, at statens provenutab i sidste ende vil skulle betales af danskerne enten i form af andre højere skatter eller lavere niveau for offentlige ydelser. Netto forringer danskernes grænsehandel samfundsøkonomien med ca. 3 mia. kr. Det danske samfund vinder modsat 2 mia. kr. ved udlændingenes grænsehandel, således at grænsehandel alt i alt belaster samfundsøkonomien med ca. 1 mia. kr.

Forestillede man sig hypotetisk, at danskerne helt holdt op med at grænsehandle, ville dansk beskæftigelse stige med ca. 10.500 under forudsætning af, at provenugevinsten blev brugt til nedsættelse af andre skatter. Hvis udlændinge tilsvarende ophørte med grænsehandel, i Danmark vil dansk beskæftigelse falde med ca. 10.750 under forudsætning af, at provenutabet herved blev finansieret ved skattestramninger.

Grænsehandel har dog ikke nogen varig virkning på beskæftigelsen, men ændringer i grænsehandlen fordrer omstillinger i erhvervene. Sønderjyderne grænsehandler netto mindre i Tyskland, end tyskerne handler i Sønderjyllands Amt. Reduktion i grænsehandlen i dansk favør kan dog mærkes for udvalgte dele af detailhandlen i amtet. Nordjyllands amt har også netto større grænsehandel ind i amtet end ud. Generelt er virkningerne af grænsehandel dog så beskedne, at det ikke påvirker erhvervsaktiviteten i de mest følsomme regioner i afgørende omfang.

Danskernes samlede grænsehandel er på ca. 1,4 pct. af privatforbruget. Grænsehandlen er dog væsentlig større for udvalgte varegrupper.

Ølgrænsehandlen, der er i vækst, udgør 18 pct. af danskernes forbrug, mens 14 pct. af danskernes vinforbrug købes i udlandet. Grænsehandlen med spiritus er endnu større. Allerede før afskaffelsen af 24 timers reglen hentes 25 pct. af spiritusen i udlandet. Grænsehandlen var før afskaffelsen af afgiftsfri handel endnu større. Når 24 timers reglen afskaffes, forventes grænsehandel at kunne forsyne over halvdelen af danskernes spritforbrug. Der er også betydelig handel med cigaretter, hvor ca. 10 pct. af forbruget købes i udlandet. Når handlen gives helt fri, vil henvend 25 pct. af cigaretforbruget blive indført i de rejsendes bagage.

Grænsehandlen med chokolade og mineralvand udgør omkring 5 pct. af danskernes forbrug. Nettogrænsehandlen i udenlandsk favør med benzin udgjorde ca. 3 pct. af forbruget i 1999, men forventet 1-2 pct. i 2000.

Grænsehandlen med nydelsesmidlerne samt benzin drives især af prisforskelle. Danmark havde tidligere højere afgifter end næsten alle andre lande. De danske afgifter er fortsat høje i forhold til landene mod syd, men på niveau med eller under afgifterne i landene mod vest (UK og Irland) og nord (Norge, Sverige, Finland). Udover afgiftsforskelle drives en del af handlen af forskelle i avancerne. Det kan være svært at sammenligne priserne mellem landene på grund af forskelle i pakningsstørrelser, kvalitet og udsalgsmåder. Når man sammenligner de danske tilbudspriser med priserne i butikkerne syd for grænsen, kan afgiftsforskellene dog vanskelig forklare hele forskellen for øl, vin, mineralvand og benzin.

For de fleste varer reduceres den reale afgiftsforskel løbende. Der er allerede foretaget en væsentlig tilnærmelse af de danske afgifter til tysk niveau. Det illustreres måske bedst af, at afgifterne på nydelsesmidler ved Danmarks indtræden i EF udgjorde godt 3 pct. af BNP, men nu alene godt 1 pct. Afgiftstilnærmelse til udenlandsk niveau forudsatte tidligere meget omfattende omlægninger i statens finanser, mens opgaven nu er mere overskuelig.

De samfundsøkonomiske tab ved danskernes grænsehandel er størst pr. omsætningkrone for de varer, der er pålagt de højeste afgifter (spiritus, tobak og benzin) og især, hvis udlandet også har høje afgifter. Det er der nærmere redegjort for i Ska, November 2000.

Afgifterne virker dog også begrænsende på forbruget af varer, der i almindelighed accepteres som skadelige for helbred eller miljø. Disse såkaldte eksterne effekter mv. kan være vanskelige at kvantificere og værdisætte. Der er dog forsøgt foretaget opgørelser af skadevirkningerne i beløb. I Ska, juli 2000 er der redegjort for afgifter og eksterne effekter i artiklen "grønne afgifter".

I denne rapport er virkningerne af forskellige afgiftsændringer gennemregnet for så vidt angår såvel helbredsskader som grænsehandelseffekter. Beregningerne, der er usikre, viser, at samfundet netto vil vinde betydelige beløb ved lavere afgifter på spiritus og tobak - og især når 24 timersreglen afskaffes. Selv om benzinhandlen ikke længere udgør en stor del af danskernes forbrug, er handlen meget følsom overfor mindre forskelle, når man er tæt på balance.

Selv om grænsehandlen med øl og vin er betydelig, viser beregningerne imidlertid, at samfundet ikke netto vil vinde særlig store beløb ved afgiftsnedsættelser, og at man ikke inden for usikkerheden i beregningerne kan afvise, at satserne er fastsat optimalt. Forskellen i forhold til spiritus skal ses i lyset af, at spiritusafgiften i forhold til alkoholindholdet er ca. 4,5 gange så høj som afgiften på øl og vin. Undersøgelserne og beregningerne fører til følgende anbefalinger.

- Pris-, avance-, omkostnings- og konkurrenceforholdene i Danmark og udlandet bør undersøges for de mest grænsehandelsfølsomme varer.
-
- Det reale afgiftstryk for de grænsehandelsfølsomme varer bør reduceres ved fortsat at undlade at forhøje de danske satser i takt med inflationen.
-
- Senest i år 2004 bør afgifterne for spiritus og tobak reduceres, således at 24 timers reglen kan afskaffes uden uacceptabel vækst i grænsehandlen. Uden 24 timers regel bør prisforskellen for cigaretter ikke være større end 4-5 kr. pr. pakke.
-
- Grænsehandlen med spiritus er allerede meget omfattende, og der er ikke udsigt til forhøjelser i Tyskland. Afgiften kan i det omfang, der er finanspolitisk råderum, med fordel reduceres i 2001.
-
- Prisforskellen for benzin i forhold til Tyskland bør elimineres. Danmark bør ikke følge de tyske forhøjelser den 1. januar 2001 og 2002 på 2×27 øre/l, men alene forhøje afgifterne som vedtaget i pinsepakken med 15 + 13 øre/l. Herved vil den danske afgift i 2002 blive 10-15 øre/l under den tyske, når man også 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.
-
- Hvis man af andre grunde ønsker at forhøje eller indføre afgifter for grænsehandelsfølsomme varer, bør grænsehandelseffekten neutraliseres ved større tilbageholdenhed på andre områder.
-

Rapporten indhold kan i øvrigt sammenfattes:

3. I Indledning, er baggrunden for rapporten gennemgået.

Grænsehandel er efter nogle år i midten af 1990'erne igen kommet i fokus. Skatteministeren har derfor bedt Skatteministeriets departement om at udarbejde en rapport om grænsehandelens omfang, udvikling og sammensætning. Såvel danskernes grænsehandel i udlandet som udlændinges grænsehandel i Danmark skal søges belyst og ikke kun grænsehandlen over den dansk-tyske landgrænse, men også grænsehandlen via fly og færger.

Skatteministeriet har indgået aftale med Institut for grænseregionsforskning om, at instituttet skulle gennemføre interviewundersøgelser af rejsendes handelsvaner ved:

- Dansk-tyske landgrænse

- Østersøen (Gedser/Rødby)
- Øresund (Helsingør/København)
- Kattegat (Frederikshavn)
- Skagerak (Frederikshavn)
- Lufttrafik (Kastrup)

Herudover har Skatteministeriet indgået aftale med Vejdirektoratet om genoptagelse af stikprøvevis optælling af køretøjer, der passerer landgrænsen efter art og nationalitet.

Skatteministeriet har holdt en række møder med berørte brancheorganisationer samt været i kontakt med centrale virksomheder, der fremstiller eller handler med grænsehandelsvarer.

Endelig har Skatteministeriet statistik for salget med afgift af grænsehandelsvarer i Danmark. Ud fra de forskellige kilder, der ikke altid giver samme svar på spørgsmålene om størrelsen og udviklingen i grænsehandlen, har Skatteministeriet vurderet grænsehandlen med usikkerhed.

4. Indeholder principielle overvejelser om grænsehandel.

Grænsehandel er ikke omfattet af den egentlige udenrigshandelsstatistik, der omfatter den erhvervsmæssige ind- og udførsel af varer, men er omfattet af statistikken for turistudgifter og indtægter.

Grænsehandlen udgør dog alene en del af turistindtægterne og - udgifterne, nemlig den del af de rejsendes indkøb, der ikke er forbrugt i indkøbslandet, men tages med over grænserne.

I modsætning til den almindelige erhvervsmæssige udenrigshandel er grænsehandlen således karakteriseret ved:

- at være pålagt indkøbslandets moms- og afgiftssatser
- at blive bragt over grænsen i de rejsendes rejsegods
- at være til den rejsendes eget brug.

Hvis der ikke var forbrugsafgifter, ville grænsehandlen ikke afvige i økonomisk virkning fra udenrigshandel i almindelighed. Grænsehandlen udgør alene en beskedent del af den samlede udenrigshandel.

I modsætning til den erhvervsmæssige handel, hvor moms og afgifter pålægges i forbrugslandet uanset varernes oprindelse, og hvor forbrugsafgifterne dermed er konkurrenceevne neutrale, er forbrugsafgifterne ikke neutrale overfor grænsehandel, jf. at det her er købslandet og ikke forbrugslandets afgiftsregler, der er gældende.

Det er således forbrugsafgifterne, der gør grænsehandel til et særligt interessant spørgsmål især for afgiftspolitikken, men også i en vis udstrækning for erhvervs- og regionalpolitikken.

Danskernes grænsehandel i udlandet reducerer statens indtægter fra forbrugsafgifter. Staten mister moms af det forbrug, danskerne lægger i udlandet, samt får færre punktafgiftsindtægter.

Grænsehandles således for 1.000 kr. i udlandet af varer, der købt i Danmark ville have indbragt 500 kr. i punktafgift, mister staten umiddelbart 200 kr. i moms og 500 kr. i punktafgift altså i alt 700 kr. i faktorprisniveau. I forbrugerprisniveau - altså pålagt moms - er tabet 875 kr.

Den grænsehandlende dansker opnår modsat en besparelse ved at købe i udlandet. Besparelsen udgør statens provenutab i forbrugerprisniveau under forudsætning af, at varene i udlandet var helt fri for moms og afgifter og kostede det samme uden afgift. Hvis priserne uden afgift således er identiske mellem Danmark og udlandet, vil statens provenutab svare til de grænsehandlende borgeres besparelse, og det går således lige op set som helhed for det danske samfund. Der er alene tale om fordelingsvirkning internt i Danmark i form af, at de grænsehandlende bærer en mindre del af skattebyrden end ellers, mens de ikke-grænsehandlende må bære en større del.

De grænsehandlende danske borgere opnår imidlertid i praksis ikke en besparelse, der er lig statens provenutab.

Det skyldes:

1. at varerne i udlandet også er pålagt afgifter.
2. at der er besvær og omkostninger udover prisen ved grænsehandel, der kan udgøre henimod besparelsen for den marginale grænsehandel.

Det er disse to elementer, der i almindelighed udgør de samfundsøkonomiske omkostninger ved grænsehandel.

Der er således forskel på de samfundsøkonomiske omkostninger ved grænsehandel alt efter, hvor store afgifter varerne er pålagt i udlandet, og hvor stort besvær danskerne har ved at købe varerne andet sted end ellers, hvis der ikke var afgifter.

I følgende tabel II.2. er vist de samfundsøkonomiske omkostninger hver gang danskernes grænsehandler for 1.000 kr. for forskellige grænsehandelsvarer til typiske priser.

Tabel II.2. Gennemsnitlige samfundsøkonomiske virkninger ved danskernes grænsehandel for 1.000 kr. for forskellige grænsehandelsvarer.

Vare	Udenlandsk pris	Mængde pr. 1.000 kr.	Virkning dansk punkt-afgift	Virkning dansk moms og punktaf-giftsprovenu i forbruger-priser	Grænse handle-rens bespa-relse	Grænsehandle-rens besvær (halvdel af besparelse)	Nettovirk-ning for det danske samfund som andel af handel	Nettovirk-ning for det danske samfund
	Kr./enhed	enhed	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	pct.	Kr./enhed
Benzin ingen avanceforskel	8 Kr./l	125	-483	-853	18	-9	-84,4	-6,76
Benzin med avanceforskel	7,5Kr./l	133,33	-515	-893	85	-43	-85,1	-6,38
Spiritus Tyskland	131 kr./l.	7,63	-840	-1300	756	-378	-92,2	-120,75
Spiritus Sydeuropa	100 kr./l	10	-1100	-1625	1300	-650	-97,5	-97,5
Cigaretter Tyskland	21 Kr./20.	47,7	-903	-1379	524	-262	-111,7	-23,45
Cigaretter Sydeuropa	16 Kr./20	62,5	-1185	-1731	1000	-500	-123,1	-19,7
Øl ej dåsefordel mv.	75 kr./ks	13,3	-354	-693	400	-200	-49,3	-37
Øl + dåsefordel	75 kr./ks	13,3	-354	-693	667	-333	-36,0	-27

mv.								
Bordvin	25 kr./fl	40	-212	-514	600	-300	-21,4	-5,36
Chokolade	75 kr./kg	13,3	-189	-487	333	-167	-32,0	-24
Mineralvand	5 kr./l	200	-200	-500	1000	-500	0	0
Tøj Tyskl.	92,8	10,8	0	-250	78	-39	-21,1	-19,6
Mad Tyskl.	85,6	11,7	0	-250	168	-84	-16,6	-14,2

Det ses af tabel II.2., at det samfundsøkonomiske tab ved en given grænsehandelsomsætning er størst for de varer, der er pålagt de største punktafgift altså benzin, spiritus og cigaretter. Pr. 1.000 grænsehandelskroner taber det danske samfund mellem 850 kr. og 1250 kr. Det ses endvidere, at tabene er mindre pr. enhed, hvis varerne ikke er pålagt særlig høje punktafgifter i udlandet.

Tabene pr. omsætningskrone er på under det halve for øl, vin, chokolade og mineralvand. En del af grunden til, at tabene er mindre pr. omsætningskrone, er, at de danske indkøbere ofte sparer det samme eller mere, end den danske stat sætter til, også selv om varerne er pålagt afgift i udlandet. De danske indkøbere har glæde af den lavere udenlandske avance. Det skal dog bemærkes, at det er forudsat, at de danske priser er omkostningsbestemte ved beregning af de samfundsøkonomiske virkninger, altså at de danske handlende ikke opnår en ekstraordinær stor avance.

Der er også vist tabene ved grænsehandel i Tyskland med varer, der kun er pålagt moms. "Tøj" står for alle de varer, der er pålagt almindelig 16 pct. moms i Tyskland, mens "mad" står for de varer, der er pålagt den reducerede sats på 7 pct. i Tyskland. I beregningen af den samfundsøkonomiske konsekvens er det her forudsat, at prisforskellen alene skyldes momsforskel. Hvis der yderligere er forskelle i omkostningerne før moms, således at det er væsentlig billigere at købe varen i Tyskland, kan der være en samfundsøkonomisk gevinst ved, at danskerne grænsehandler.

Det samlede samfundsøkonomiske tab ved grænsehandlen afhænger udover tabet pr. omsætningskrone eller pr. enhed også af grænsehandlens størrelse.

Det gælder yderligere, at højere punktafgifter i indlandet vil medføre en større grænsehandelsomsætning. Særlig høje afgifter giver således ganske særlig store samfundsøkonomiske tab, både fordi tabet pr. enhed er større, og fordi der grænsehandles flere enheder.

Højere afgifter i udlandet vil reducere grænsehandelsmængden, men samtidig reducere de grænsehandlendes besparelse.

Udlændinge grænsehandler også i Danmark. Udlændinges grænsehandel i Danmark afviger fra almindelig eksport ved, at staten får moms og afgiftsindtægter herved.

I følgende tabel II.3. er vist de samfundsøkonomiske gevinster, hver gang udlændinge grænsehandler for 1.000 kr. i Danmark.

Tabel II.3. Samfundsøkonomiske gevinster ved udlændinges grænsehandel i Danmark for 1000 kr.

Vare	Dansk pris	Mængde	Vundet dansk punktafgift	Vundet dansk moms og punktafgiftsprovenu i forbrugerpriser	Gevinst for det danske samfund pr. enhed i forbrugerpriser
	Kr./enhed	Enhed	Kr.	Kr.	Kr./enhed

Benzin	8,14 Kr./l	122,90	474	843	6,86
Spiritus	230 Kr./l	4,35	478	849	195,00
Cigaretter	32 Kr./20	31,25	593	991	31,70
Billig pilsner	105 Kr./ks	9,50	253	566	59,48
Guldøl	200 Kr./ks	5,00	171	463	92,67
Bordvin	40 Kr./fl.	25,00	176	470	18,81
Chokolade	100 Kr./kg	10,00	142	428	42,75
Mineralvand	10 Kr./l	100,00	100	375	3,75
Tøj/mad	100 kr.	10,00	0	250	25,00

Igen ses, at det danske samfund især vinder pr. omsætningskrone ved udlændinges grænsehandel i Danmark for de varer, der er belagt med høje punktafgifter: benzin, spiritus og cigaretter.

Ses der på gevinsten pr. enhed ved udlændinges grænsehandel i Danmark, er denne større end tabet pr. enhed, når danskerne handler i udlandet. Danmark vinder således næsten 32 kr. når en brite køber 20 cigaretter i Danmark, mens Danmark taber 20 kr., hvis en dansker køber en pakke cigaretter i et Middelhavsland. Punktafgiftsvirkningen er den samme for staten, men de danske rejsende får varerne billigere i udlandet, end udlændingene får dem i Danmark.

5. Udover at afgifterne og eventuelle avance og omkostningsforskelle i Danmark forårsager grænsehandel, reducerer de også forbruget i Danmark. Hvis forbruget af varerne ikke påvirker andres end købernes og sælgerens nytte, indkomst eller omkostninger mv., vil forbrugsreduktionen blot give anledning til en forvridding af forbrugssammensætningen.

Ofte er punktafgifterne imidlertid pålagt varer, hvis forbrug påvirker andre end køberne og sælgerne i negativ retning. Det gælder f.eks. alkoholholdige drikkevarer, der påfører andre i samfundet omkostninger i form af udgifter i sundhedssektoren og øgede udgifter til offentlig overførselsindkomst og tabt skatteprovenu ved mindre erhvervsdeltagelse. Der kan argumenteres for, at varerne i disse tilfælde bør pålægges en afgift svarende til de eksterne omkostninger. Hvis afgifterne er mindre således, at forbrugerne betaler mindre end de samlede omkostninger forbruget giver anledning til, taber samfundet netto.

Det er vanskeligt at opgøre de eksterne omkostninger.

Sundhedsministeriet har dog opgjort de gennemsnitlige samfundsøkonomiske omkostninger ved alkoholforbrug til 160 kr./l alkohol og i en afhandling, som Sundhedsministeriet har henvist til (De samfundsøkonomiske omkostninger ved tobaksrygning. Susanne Reindahl Rasmussen), opgøres omkostningerne til ca. 60 øre/cigaret i faktorpriser. I forbrugerpriser er omkostningerne på henholdsvis ca. 200 kr./l alkohol og ca. 75 øre/cigaret. Der er tilsvarende opgørelser for trafiksektoren, f.eks. AER og DØR, hvor miljøomkostninger, ulykker mv. kan beregnes til måske 12 kr./l benzin, hvis alle de eksterne omkostninger kunne knyttes til benzinforsbruget. Der er dog også andre afgifter end benzinafgiften i transportsektoren.

Da afgifter både skaber grænsehandel, men samtidig reducerer sundhedsskader mv. , er der en konflikt mellem hensynet til at reducere de samfundsøkonomiske tab eller forvriddningerne ved grænsehandel og hensynet til at reducere forbruget så meget, at forbrugerens nytte af den marginale enhed både kan dække omkostningerne ved produktion af varerne og det offentlige omkostninger ved hospitalsbehandling mv.

Det bedste resultat opnås ved at balancere de to hensyn mod hinanden.

Det vil således ikke være optimalt ikke at have afgift. En lille afgift vil ikke have særlig store samfundsøkonomiske forvriddningsomkostninger på grund af grænsehandel, men høje eksterne omkostninger i forhold til forbrugerens marginale nyttegevinst ved forbrug af den marginale enhed. Det vil heller ikke være optimalt at fastsætte afgiften svarende til de eksterne omkostninger, når der også er grænsehandel. En lille afgiftsreduktion vil ikke have stor negativ effekt i form af færre eksterne omkostninger i form af forbrugerens nyttetab, men en betydelig positiv effekt i form af reduktion af grænsehandlen, hvor omkostningerne er særlig store ved høje afgifter.

Afgørende for, hvor afgiften skal være mellem nul og de eksterne omkostninger, er, i hvilket forhold forbruget og grænsehandlen påvirkes af afgiftsændringer.

Er den største virkning af afgifterne, at grænsehandlen stiger og den mindste virkning, at forbruget falder, skal afgiften være tættere på nul end på de eksterne omkostninger og omvendt.

I rapporten er de relevante forudsætninger for beregningerne over den optimale afgift af en række varer søgt fundet, og regnestykkerne gennemført, men med usikkerhed.

6. I [kapitel IV](#) er resultaterne af Institut for Grænseregionsforskningens undersøgelse af grænsehandlen i år 2000 gennemgået.

Da instituttet tidligere alene har gennemført tilsvarende undersøgelser af grænsehandlen over landgrænsen, kan udviklingen i grænsehandlen over tid alene belyses for landgrænsen jf. følgende tabel II.4.

Tabel II.4. Udviklingen i danskernes indkøb over landgrænsen ifølge Institut for Grænseregionsforskningens undersøgelser 1985- 2000

År	Samlet indkøb (mia. kr) årets priser	Samlet indkøb (mia. kr.) 2000 priser
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

Grænsehandlen steg efter 1973 og toppede første gang omkring 1980. I begyndelsen af 1980'erne faldt grænsehandlen under den økonomiske nedtur, men begyndte at vokse igen fra midten af 1980'erne. Af tabel II.4. ses, at grænsehandlen steg med ca. 50 pct. i faste priser fra 1985 til 1989, men faldt tilbage til det oprindelige niveau i midten af 1990'erne. Grænsehandlen har igen været i vækst i slutningen af 1990'erne. Fra 1996 til 1999 steg danskernes grænsehandel med ca. 15 pct. i faste priser, og der har ifølge Institut for Grænseregionsforskning været en yderligere vækst på over 40 pct. fra 1999 til 2000,

således at grænsehandlen nu skulle være på samme reale niveau som i 1989, da grænsehandlen toppede sidst.

Væksten fra 1985 til 1986 skyldtes blandt andet påskepakken, hvor afgifterne på en række varer herunder benzin blev forhøjet. Væksten fra 1999 til 2000 kan ikke forklares ved afgiftsændringer. Afgiftsforskellene er reelt blevet reduceret fra 1999 til 2000.

Væksten fra 1999 til 2000 er sammensat af flere forskellige elementer. Der har været lidt flere danskere afsted på grænsehandel. De danskere, der har været afsted, er kommet fra større afstand i 2000 end i 1999. Dem, der kommer længere fra, handler mere. En større del af dem, der har været afsted i 2000, har handlet end dem, der var afsted i 1999. Det gælder næsten generelt uanset, hvor langt fra de rejsende kommer. En større del af dem, der har handlet, har typisk handlet flere varekategorier end tidligere. Væksten i grænsehandlen omfatter de fleste varekategorier.

Handlen er ifølge instituttets opgørelse især steget med øl og vin.

En så kraftigt stigning i grænsehandlen som i instituttets stikprøve kan ikke bekræftes af andre kilder, der snarere taler om en vækst, der ikke er større end den trendmæssige. Der hersker selvfølgelig usikkerhed om opgørelserne både i 1999 og i 2000 og således særlig usikkerhed om forandringerne fra det ene år til det andet. Det kan ikke udelukkes, at niveauet var undervurderet i 1999 og overvurderet i 2000.

I de forskellige kapitler om de enkelte afgifter er instituttets stikprøve sammenholdt med andre oplysninger for de enkelte varertype. For visse varer synes instituttet at have spurgt et udsnit af de rejsende, der handlede mindre end gennemsnittet, mens det for andre varer gælder det modsatte. Der synes ikke at være grundlag for at sætte spørgsmålstejn ved det samlede omfang af grænsehandlen i kr., men nok ved udviklingen fra 1999 til 2000 og ved sammensætningen af grænsehandlen.

Som noget nyt har instituttet også undersøgt grænsehandlen andre steder end over landgrænsen og inkluderet udlændingene. Usikkerheden er større ved de andre grænseovergange end ved landgrænsen. På baggrund af instituttets tal for, hvor meget en rejsende i gennemsnit handler - afhængig af nationalitet og rejsemål -, statistik over antal rejsende og Skatteministeriets vurdering af nationalitetsfordelingen af de rejsende kan den samlede grænsehandel for 1999/2000 opgøres som anført i tabel II.5.

Tabel II.5. Den samlede grænsehandel over Danmarks grænser i 1999/2000

	Personer	Heraf danskere	Gnst. indkøbsbeløb	Samlet dansk grænsehandel	Udenlandske rejsende	Gnst. indkøbsbeløb	Samlet udenlandsk grænsehandel	Dansk Grænsehandel fratrukket udenlandsk
	mill.	mill.	kr.	mia. kr	mill.	kr.	mia. kr	mia. kr.
Landgrænsen	14,0	7,7	633	4,9	6,3	387	2,4	
Færger, Tyskland	3,5	1,4	375	0,5	2,1	270	0,6	
I alt Tyskland	17,5	9,1	593	5,4	8,4	358	3,0	2,4
Øresund	9,8	3,4	348	1,2	6,4	303	1,9	
Lange ruter, Sverige	1,7	0,6	389	0,2	1,1	663	0,7	

I alt Sverige	11,5	4,0	355	1,4	7,5	357	2,7	-1,2
Færgeruter, Norge	2,0	0,7	389	0,3	1,3	990	1,3	-1,0
Heraf afgiftsfri	2,0	0,7	350	0,2	1,3	600	0,8	-0,6
UK og Polen, færger	0,1	0,1	375	0,0	0,1	270	0,0	0,0
Kastrup	3,9	2,3	718	1,6	1,6	221	0,4	
Kastrup, transit	3,7	0,0	0	0,0	3,7	97	0,4	
Andre lufthavne	0,5	0,4	718	0,3	0,1	221	0,0	
I alt Lufthavne	8,1	2,7	718	1,9	5,4	136	0,7	1,2
Heraf afgiftsfri			239	0,6			0,2	0,4
Alt i alt	39,2	16,5	546	9,0	22,6	341	7,7	1,3

Det ses af tabel II.5. at danskernes grænsehandel i udlandet med betydelig usikkerhed kan beregnes til ca. 9 mia. kr. Udlændingenes grænsehandel i Danmark kan modsat beregnes til ca. 7,7 mia. kr. Netto skønnes danskernes grænsehandel i udlandet at være ca 1,3 mia. kr. større end udlændingene grænsehandel i Danmark. Opgørelsen er fortaget på baggrund af handlen pr. rejsende i 2000, men uden at virkningen af Øresundsbroen og mindre restriktive rejsegodsregler for svenske rejsende er indregnet. Danskerne grænsehandler for ca. 2,4 mia. kr. mere i Tyskland, end tyskerne handler i Danmark. Modsat handler nordmænd og svenskere for ca. 2,3 mia. kr. mere i Danmark, end danskerne grænsehandler i Sverige og Norge. Danske flyrejsende handler dog efter undersøgelsen for ca. 1,2 mia. kr. mere i udlandet, end udlændingene handler for i Danmark. Der er meget betydelig usikkerhed vedrørende oplysningerne om de flyrejsende, jf. at en del af danskernes handel i udlandet sandsynligvis er købt på danske fly og muligvis i dansk lufthavn, og undersøgelsen bygger på en beskedent stikprøve af de flyrejsende, der derfor ikke nødvendigvis er repræsentativ. Der er også betydelig usikkerhed vedrørende nordmændenes handel i Danmark.

Udover de i tabellen opgjorte rejsende er der grænsehandel foretaget af cyklister og fodgængere over landgrænsen, lystsejlere, passagerer på krydstogtskibe, chauffører, søfolk og piloter mv. Til sammenligning af grænsehandelstallene kan det oplyses, at de samlede turistudgifter, hvoraf danskernes grænsehandel er en del, udgjorde ca. 37 mia. kr. i 1999, heraf ca. 30 mia. kr. for husholdningerne, mens turistindtægterne, der også omfatter udenlandske erhvervskøb i Danmark, udgør 26 mia. kr.

[Kapitel IV](#) indeholder i øvrigt som bilag en række mere specifikke resultater fra instituttets undersøgelse.

7.1 [kapitel V](#) undersøges de erhvervsmæssige og regionale virkninger af grænsehandel. Danskernes grænsehandel i udlandet udgør i alt 9 mia. kr. svarende til 1,4 pct. af det samlede private forbrug eller 0,7 pct. af BNP. Udlændingenes grænsehandel i Danmark udgør ca. 7,7 mia. kr. I forhold til den almindelige udenrigshandel udgør grænsehandlen ca. 2 pct. af udenrigshandlen.

Selv om grænsehandlen således udgør en forholdsvis begrænset andel af den samlede økonomi, har den større betydning for visse varer og visse erhverv i visse regioner.

Målt i forhold til det danske forbrug grænsehandler danskerne især nydelsesmidler såsom alkohol og tobak. Det øl og de cigaretter, danskerne henter i udlandet, er imidlertid næsten 100 pct. dansk fremstillet. Det påvirker således ikke netto den danske produktion af øl og cigaretter, at varerne købes i udenlandsk detailhandel i stedet for dansk detailhandel. For vin skulle produktet i alle tilfælde importeres. For chokolade og spiritus udgør udenlandsk fremstillede varer sandsynligvis en lidt større andel i grænsehandlen end ved køb i normal dansk detailhandel, mens produktionen på de danske raffinaderier er uafhængig af, om benzinen købes i Danmark eller udlandet. For de tunge grænsehandelsvarer er det således først og fremmest detailhandlen, der påvirkes ved dansk grænsehandel i udlandet. For de andre varer såsom beklædning, kosmetik og forbrugerelektronik er virkningen på dansk produktion også begrænset, mens virkningen slår 100 pct. i gennem på dansk detailhandel.

For udlændingenes grænsehandel i Danmark gælder, at handlen øger omsætning og beskæftigelse svarende til handlens omfang. Da det i en del tilfælde gælder, at udlændingenes handel i Danmark er betinget af bedre muligheder for at kunne købe danske mærker her end i udlandet, har dansk produktion sandsynligvis større fordel af den udenlandske grænsehandel her, end danske producenter taber ved dansk grænsehandel i udlandet. Blandt erhvervene, er det således primært detailhandlen, der påvirkes af grænsehandlen. Da handlen alene udgør ca. 1,4 pct. af privatforbruget, er det dog begrænset, hvilken virkning handlen har på dansk detailhandel.

Handlen er imidlertid af større betydning for visse regioner. I forhold til Tyskland grænsehandler danskerne for 4,9 mia. kr. over landgrænsen, mens tyskerne grænsehandler for 2,4 mia. kr. i Danmark. Især sønderjyderne grænsehandler relativt meget i Tyskland. Sønderjydernes grænsehandel i Tyskland ses meget tydeligt på sammensætningen af detailforretningernes omsætning. Sønderjyske købmænd har væsentlig lavere salg af alkohol og tobak end købmænd i resten af landet. Netto taber den helt grænsenære detailhandel dog næppe. Det skyldes, at en stor del af tyskernes grænsehandel i Danmark placeres netop i de helt grænsenære forretninger. Samlet set har de sønderjyske kommuner, der ligger helt op til grænsen, således en større detailhandelsomsætning pr. indbygger end i sammenlignelige områder. De områder, hvor detailhandlen derfor netto belastes mest af grænsehandlen, er et stykke længere op i Jylland, hvor indbyggerne ikke har den store ulempe ved at tage til Tyskland og købe ind, men hvor der ikke er forretninger, der tiltrækker særlig mange tyskere. Mens grænsehandlen er i tysk favør ved landgrænsen, er grænsehandlen i dansk favør i Nordjylland. Svenskere og især nordmænd kan opnå betydelige besparelser ved køb i danske detailforretninger og en betydelig del af handlen i f.eks. Frederikshavn afhænger af grænsehandlen.

Grænsehandlen er også i dansk favør for detailhandlen i Helsingør, Amager og København. Forestillede man sig, at danskernes grænsehandel i udlandet ville ophøre fuldstændig, vil den umiddelbare effekt være en gevinst for dansk detailhandel på ca. 6.250 beskæftigede eller ca. 3 pct. af beskæftigelsen og for dansk produktion på godt 2.250 beskæftigede. Herved er forudsat, at danskerne ville købe samme mængde som i udlandet, selv om varerne er dyrere i Danmark. Når der tages hensyn til, at danskerne vil reducere indkøbene i mængde for at få budgettet til at slå til, reduceres beskæftigelsen i dansk detailhandel med ca. 1.750 og henved 3.500 i produktionen mv., således at nettoeffekten er på 4.500 ekstra arbejdspladser i detailhandlen, men godt 1.000 færre beskæftiget i andre erhverv.

Staten vil dog opnå en betydelig provenugevinst, hvis danskernes handel i udlandet ophører. Anvendes provenugevinsten til reduktion af andre skatter, vil der blive skabt ekstra efterspørgsel efter henved 2.500 ekstra ansatte i dansk detailhandel og godt 4.750 ekstra ansatte dansk produktion mv. således, at den

samlede beskæftigelsesvirkning andrager ca. 10.750 ansatte heraf omkring 7.000 arbejdspladser i handlen og ca 3.750 i andre produktionen mv.

Henved 2.500 af arbejdspladserne vil skyldes bortfald af grænsehandlen med højafgiftsvarerne tobak, spiritus og benzin, andre henved 2.500 grænsehandel med mellemafgiftsvarerne øl, vin, chokolade og mineralvand og henved 6.000 grænsehandel med andre varer.

Det skal bemærkes, at det er urealistisk at forestille sig, at danskernes grænsehandel i udlandet skulle kunne bringes til fuldstændigt ophør.

Hvis udlændingens grænsehandel ophørte i Danmark, ville dansk handel miste godt 4.250 arbejdspladser og beskæftigelsen i produktionen ville blive reduceret med godt 3.250 ansatte. Herudover ville staten miste et provenu. Hvis dette provenutab blev søgt neutraliseret ved forhøjelse af andre skatter, ville virkningen være et yderligere fald i beskæftigelsen i handels erhvervene på ca. 1.250 og henved 2.400 i produktionserhvervene mv. Således ville der alt i alt tabes godt 5.500 arbejdspladser i dansk handel og ca. 4.750 arbejdspladser i produktionen, således at den danske beskæftigelse netto ville falde med henved 10.500 ansatte.

Nettoeffekten af den samlede grænsehandel på dansk beskæftigelse er således tæt på nul.

I øvrigt er der i kapitlet set på, om grænsehandlen har en målelig virkning på indkomstforholdene i de enkelte regioner mv. Det er ikke tilfældet. Det skyldes, at nettogrænsehandlen er beskeden i forhold til den samlede økonomiske aktivitet i de forskellige regioner.

8. Kapitel VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII og XIII indeholder en beskrivelse af afgifterne på henholdsvis spiritus, tobak, øl, vin, benzin, mineralvand, chokolade og andre varer.

I kapitlerne redegøres der for udviklingen i afgiftssatserne, salget i Danmark og grænsehandlen med de pågældende varer. De forskellige oplysninger om grænsehandlen diskuteres, og der foretages en vurdering af den sandsynlige grænsehandel samt prisforskellen til udlandet.

Eventuelle eksterne omkostninger ved forbrug af de forskellige varer beskrives, og endelig er der beregninger af de samfundsøkonomiske virkninger af eventuelle afgiftsændringer.

I tabel II.6. er vist den afgiftsbetingede prisforskel for de forskellige varer ved udgangen af juni 2000.

Tabel II.6. Afgift og moms af alkohol, tobak og benzin i EU-landene og Norge juni 2000 ved samme pris som i Danmark uden afgifter.

	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	125	31	17	8,25
Moms og afgift ved same pris uden moms og afgift som i DK							
Østrig	35,4**	10,5	5,3	34,0	15,3	9,8	4,2
Belgien	52,7	12,6	8,8	31,4	16,6	6,8	5,1
Tyskland	39,8	14,4	4,3	18,8	14,3	6,0	5,3
Danmark	109,2**	16,9	13,3	51,6	24,9	11,4	5,5
Grækenland	31,6	8,0	4,8	23,9	15,3	16,2	3,1

Spanien	24,8	7,5	4,3	18,6	14,2	5,9	3,7
Finland	139,5	54,2	21,9	134,2	20,0	13,6	5,7
Frankrig	47,1	20,1	5,7	25,7	18,4	11,9	5,9
UK	82,7	25,7	20,2	83,2	36,3	26,5	7,1
Irland	80,4	32,6	24,0	96,8	27,3	25,0	4,0
Italien	26,5	8,9	5,3	27,7	16,7	13,5	5,4
Luxembourg	32,7	8,5	1,3	18,1	13,1	4,5	3,6
Holland	45,9	10,5	7,9	26,7	13,6	6,6	5,6
Portugal	28,6	7,9	4,5	22,1	13,3	4,5	3,5
Sverige	162,2	43,0	28,4	89,5	17,2	14,8	5,5
Norge	227,0	109,0	42,0	197,3	37,5	26,2	6,6
Uvægtet snit EU	62,6	18,8	10,6	46,8	18,4	11,8	4,9

* Det er forudsat, at prisen uden afgift er identisk med den danske i alle landene. Afgiften og moms af en flaske spiritus, der i Danmark koster 161 kr., er i Danmark 109,2 kr. Prisen uden afgift er således 51,8 kr. Ved samme pris uden afgift vil der blive opkrævet 35,4 kr. ved de østrigske afgiftsatser, således at prisen med østrigsk afgift vil være 87,2 kr.

Det ses af tabel II.6, at Danmark i almindelighed har højere afgifter på alkohol, tobak og benzin end landene mod syd, mens de danske afgifter ofte er lavere eller på niveau med afgifterne i landene mod nord (Norge, Sverige og Finland) og vest (UK og Irland).

Bortset fra tobak og spiritus kan de rejsende frit indføre varer til eget forbrug i bagagen uden at skulle betale afgift til Danmark. Foruden de anførte moms- og afgiftsforskelle kan der være avanceforskelle mellem landene.

I tabel II.7. er vist danskernes grænsehandel med de vigtigste varer i mængde og værdi, danskernes besparelse ved grænsehandlen, og hvad det offentlige ville have fået i provenu, hvis hele grænsehandlen vendte tilbage til Danmark, og forbruget i mængde i øvrigt var konstant.

Tabel II.7. Danskernes grænsehandel med de vigtigste varer i mængde og værdi

Vare	Enhed	Dansk pris	Udenlandsk pris	Grænsehandelsmængde	Værdi af grænsehandel i udenlandsk pris	Danskernes besparelser	Dansk moms og afgiftstab af grænsehandel
		Kr./ enhed	Kr./ enhed	Mill. enheder	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.
Benzin	l	8,14	7,5	32,0	240	20	176

Spiritus Tyskland	l	230	131	2,5	328	248	390
Spiritus Sydeuropa	l	230	100	3,0	300	390	468
Cigaretter Tyskland	20 stk.	31	21	22,5	473	225	560
Cigaretter Sydeuropa	20 stk.	31	16	20,0	320	300	498
Øl	kasse	105	75	12,0	900	360	571
Øl dåsefordel mv.	kasse		-20	12,0		240	
Vin	flaske	40	25	33,3	833	500	496
Chokolade	kg	100	75	4,0	300	100	137
Mineralvand	l	10	5	30,0	150	150	90
I alt "store" punktafgifter					3.843	2.533	3.487
Residualt andre varer		100	80		5.200	1.300	1.398
I alt					9.043	3.833	4.885

Danskernes samlede grænsehandel anslås i 2000 til 9 mia. kr. jf. tabel II.4. Af de 9 mia. kr. anvendes 3,8 mia. kr. på de punktafgiftsbelagte varer, benzin, cigaretter, spiritus, øl, vin chokolade og mineralvand. Danskerne sparer ca. 2,5 mia. kr. ved at grænsehandle disse varer i udlandet, og staten ville have fået ca. 3,5 mia. kr. i moms og afgift, hvis varerne var handlet i Danmark, og forbruget i mængde i øvrigt ikke var ændret. Tager man hensyn til, at forbrugssummen, er uændret er statens provenutab i faktorpriser dog alene på ca. 2,9 mia. kr. under forudsætning af at hele grænsehandlen vendte hjem og det samlede forbrug i beløb var uændret og mængder af de grænsehandlede varer var uændret. Foruden de pågældende varer er der en grænsehandel på 5,2 mia. kr., hvor danskerne sparer skønmæssigt ca. 1,3 mia. kr., og hvor staten isoleret set ville have vundet 1,4 mia. kr. ved handel med samme mængde i Danmark, men alene 1,1 mia. kr. ved handel med samme værdi. Af de 5,2 mia. kr. er en del sandsynligvis ikke grænsehandel i streng teknisk forstand, men danskeres forbrug i udlandet af varer indkøbt i udlandet.

Det ses af tabellen, at ølgrænsehandelen udgør godt 900 mill. kr., grænsehandlen med vin godt 800 mill. kr., cigaretter ca. 800 mill. kr. og spiritus godt 600 mill. kr. I følgende tabel II.8. er vist skøn for grænsehandlen og det hjemlige salg af de væsentligste grænsehandelsfølsomme punktafgiftsvarer før og efter afviklingen af 24 timers reglen. Efter 24 timers reglen, må der højst indføres 1,5 l spiritus (ved ikke EU rejser højst 1 l) hvis rejsen er på mindst 24 timer, men intet spiritus ved rejser under 24 timer. For cigaretter må der højst indføres 300 stk, (ved ikke- EU rejser højst 200 stk), men højst 100 stk. ved rejser under 24 timer. Fra 1. januar 2004 vil eneste restriktion for EU- rejser være, at varerne er til eget forbrug, mens den særlige begærsning for korttidsrejser ophæves for ikke-EU rejser.

Tabel II.8. Grænsehandlen og det hjemlige salg af de væsentligste grænsehandelsfølsomme punktafgiftsvarer før og efter afviklingen af 24 timers reglen i 2000 niveau

		Dansk salg med afgift	Dansk grænsehandel i udlandet	Udenlandsk grænsehandel i Danmark	Netto grænsehandel	Forbrug i Danmark	Dansk grænsehandel i pct. af dansk forbrug
Spiritus med 24 timers regel	mill.l	16,5	5,5	1,8	3,7	20,2	27
Spiritus uden 24 timers regel	mill.l	11,5	13	1,8	11,2	22,7	57
Cigaretter med 24 timers regel	mill.stk.	7.250	850	+	850	8.100	10
Cigaretter uden 24 timers regel	mill.stk.	6.250	1.850	+	1.850	8.100	23
Øl	mill.l	575	120	30	90	665	18
Bordvin	mill.l	170	25	10	15	185	14
Chokolade	mill.kg	90	4	2	2	92	4
Mineralvand	mill.l	500	30	+	30	530	6
Benzin 1999	mill.l	2.680			80	2.760	3
Benzin 2000	mill.l	2.750			45	2.795	2

Det ses af tabel II.8., at spiritus er den vare, hvor den største del af det danske forbrug hentes i udlandet. 27 pct. af det spiritus, danskerne drikker, hentes i udlandet. Ved afskaffelse af 24-timers reglen vil skønsmæssigt 50-60 pct. blive hentet i udlandet.

For øl og vin hentes 10-20 pct. af danskerenes forbrug i udlandet, mens 10 pct., af cigaretforbruget indføres via grænsehandel. For andre varer udgør grænsehandlen under 10 pct. af danskernes forbrug. Samlet udgør danskernes grænsehandel i udlandet ca. 1,5 pct. af det samlede konsum og ca. 3/4 pct. af BNP.

I følgende tabel II.9. er vist de beregnede virkninger på grænsehandlen af forskellige afgiftsændringer under forudsætning af fortsat 24 timers regel:

Tabel II.9. Eksempel på beregnede virkninger på grænsehandlen af forskellige afgiftsændringer

	Slik	Spiritus	Cigaretter	Øl	Vin	Benzin	Mineralvand
	kr./kg	kr/ l	Pr.kr	Pr.kr. kasse	Pr.kr.	Pr.kr./ l	Pr.kr./l

			20 stk.		flaske		
Nuværende afgift	14,2	275	18,93	26,58	5,29	3,86	1,00
Afgiftsnedsættelse	4,0	125	5,6	12	2,4	0,4	0,40
Ny afgift	10,2	150	13,33	14,58	2,89	3,46	0,60
Pris før med moms	100	230	32	105	40	8,25	10,00
Prisfald	5	62,5	7	15	3	0,5	0,50
Pris efter	95	167,5	25	90	37	7,75	9,50
Tysk pris	75	131	21	21	25	7,75	5,00
Sydeuropæisk pris	75	100	16	145	53	8,5	7,50
Svensk pris	75	306	31				
	Mill.kg	Mill.l	Mill.stk	Mill.l	Mill.l	Mill.l	Mill.l
Forbrug før	92,0	20,2	9.800	665	185	2.795	530,0
Forbrug efter	93,4	22,9	10.045	679	187,5	2.835	538,2
Dansk gr.handel før	4,0	5,5	850	120	25	28	30,0
Dansk gr.handel eft	3,8	2,5	389	84	20,8	-11	27,0
Udenl. gr.handel før	2,0	1,8	0	30	10	-17	0,0
Udenl. gr.handel eft	2,1	3,3	105	41	12,3	30	0,0

I følgende tabel II.10. er vist virkningerne af de i tabel II.9. anførte ændringer af danske afgifter på provenu, samfundsøkonomi mv. før ophævelse af 24 timers regel.

Tabel II.10. Virkningerne af afgiftsændringerne på grænsehandel, provenu og samfundsøkonomi.

Mill. kr.	Slik	Spiritus	Ciga- retter	Øl	Vin	I alt øl og vin	Benzin	Mineralvand
Umiddelbart provenuvirk.	-360	-825	-	-	-	-1.241	-	-200
Provenugevinst ændret forbrug	15	163	2.030	697	544	34	1.100	5
Provenugevinst ændret dansk grænsehandel	4	181	163	21	13	71	138	2
Provenugevinst ændret udenlansk grænsehandel	1	89	307	52	19	26	134	0
Andet	0	0	70	17	9	0	129	0
I alt punktafgift	-340	-392	302	0	0	-1.109	380	-193

Moms af ændret grænsehandel	6	97	-	-	-	105	-320	2
I alt provenuvirkning "uden moms"	-334	-295	1.185	607	502	-1.005	120	-190
I alt provenuvirkning forbrugerpriser med moms"	-418	-369	110	65	40	-1.256	-200	-238
			-	-	-			
			1.075	542	463		-250	
			-	-	-			
			1.344	678	579			
Gevinst færre forvridninger i forbrug	17	227	196	30	19	49	146	7
Gevinst mindre dansk grænsehandel	11	327	460	127	61	188	202	5
Gevinst mere udenlandsk grænsehandel	-7	26	96	-8	-8	-16	95	0
Gevinst andet	0	0	471	0	0	0	380	0
Ekstra helbredsskader mv.	?	-174	-147	-	-67	-173	-480	-?
			106					
Netto samfundsøkonomi faktorpriser	max 21	406	1.076	43	4	47	343	max 12
Netto samfundsøkonomi forbrugerpriser	max 26	508	1.345	54	5	59	429	max 15
Grænsehandel før	300	628	793	900	833	1.733	220	150
Grænsehandel efter	270	278	352	630	693	1.323	-85	135
Fald i grænsehandel varen	30	350	440	270	140	410	305	15
Reduktion i besparelse ved handel i Tyskland	15	155	160	180	100	280	15	15
Reduktion i grænsehandel andre varer i Tyskland	15	165	165	340	195	535	30	15
Borgernes gevinst	439	876	2.689	732	584	1.316	679	253
Statens provenutab netto i forbrugerpriser	-418							
Samfundsøkonomisk gevinst	max 21	-369	-	-	-	-1.257	-250	-238
Reduktion i Danskernes grænsehandel	45	508	1.344	678	579	59	429	max 15
		515	1.345	54	5	945	335	30
			605	610	335			
Samfundsøkonomisk gevinst i pct. af provenutab	max 5	138	100	8	1	5	172	max 6
Reduktion i danskernes grænsehandel i pct.	11	140	45	90	58	75	134	13

af provenutab*								
----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

*Hertil kommer ekstra grænsehandel i Danmark.

Det ses, at de største gevinster for samfundsøkonomien opnås ved reduktion af afgifterne på spiritus, cigaretter og benzin, mens reduktion af afgifterne på øl, vin, chokolade og mineralvand ikke giver større samfundsøkonomisk gevinst, når man også regner virkningerne på helbredsskader med. Ses der på grænsehandelsomsætningen i forhold til provenutabet, fås den største effekt også af at nedsætte afgifterne på spiritus og benzin. Der kommer en lidt mindre grænsehandelsomsætning tilbage til Danmark i forhold til provenutabet ved afgiftsnedsættelser for øl, mens virkningen på grænsehandelsomsætningen for vin og cigaretter er mere beskednen. Virkningerne for mineralvand er meget beskednen.

De gunstige virkninger af at nedsætte afgifterne på spiritus og cigaretter bliver væsentlig større, når 24 timersreglen afskaffes.

Afgiftspolitikken for benzin har hidtil været, at den danske afgift skulle være identisk med den tyske, når man også tog hensyn til momsforskellene. De danske avancer er imidlertid højere end de tyske avancer, således at prisen i Danmark ved samme afgifter er højere i Danmark end i Tyskland.

Det anbefales, at Danmark undlader at følge de kommende tyske afgiftsforhøjelser helt under betingelse af en samtidig reduktion i de danske avancer for de grænsenære stationer, således at priserne i grænselandet bliver identisk.

For alkohol og tobak har politikken hidtil været at lade inflationen gradvist udhule de reale afgifter for spiritus og cigaretter og først lade afgifterne sætte ned ved udløb af 24 timersreglen senest i 2004. Det anbefales at reducere afgiften på først og fremmest spiritus i det omfang, der er finanspolitisk mulighed herfor. Afgifterne vil skulle reduceres senest i 2004.

Mens Tyskland ikke i lange tider har ændret afgiften for spiritus, forhøjer Tyskland med mellemrum afgiften for tobak. Siden 1990 er afgifterne og priserne i de andre EU lande steget markant mere end i Danmark, men ikke så meget mere i Tyskland, hvor afgiften er sat op, men priserne uden afgift er steget mindre end i Danmark.

Senest i 2004 skal afgiften på tobak og spiritus reduceres, jf. at det vil være dyrere provenumæssigt at fastholde satsen end at reducere den.

For øl og vin har politikken tilsvarende været, at lade inflationsudviklingen gradvist udhule de reale afgifter eller alene delvist at regulere afgiftssatserne med inflationsudviklingen, således at den reale afgiftsforskel ikke steg.

Tysklands planer om at indføre pant på dåser mv. samt en øget konkurrence på det danske marked vil reducere grænsehandlen.

Det anbefales, at Danmark fortsat lader inflationsudviklingen gradvist udhule den reale afgiftsforskel for øl og vin.

Det anbefales, at konkurrenceforholdene undersøges.

Den danske politik med at lade inflationen udhule de reale punktafgiftssatser på alkohol og tobak svarer til en reduktion i den reale afgiftsbelastning på ca. 300 mill. kr. årligt ved en inflation på 2,5 pct. Den tyske afgiftsforhøjelse på benzin den 1. januar 2001 svarer til 27 øre/l benzin med moms, mens Danmark alene forhøjer afgiften med 15 øre/l med moms. Forskellen i afgiftsudviklingen på ca 10 øre/l svarer til ca. 275 mill. kr. uden moms.

Samlet set svarer inflationen og indsnævringen af afgiftsforskellen på benzin således til, at der årligt bruges ca. 600 mill. kr. realt til nedsættelse af de danske forbrugsafgifter på grænsehandelsfølsomme varer.

Selv om afgiften på mineralvand og rulletobak forhøjes i 2001, sker der en indsnævring af afgiftsforskellene til Tyskland, således at incitamentet til grænsehandel fortsat reduceres. Med anbefalingerne vil der fortsat være plads til at indføre eller forhøje afgifterne på varer, der er grænsehandelsfølsomme, hvis der måtte være særlige ønsker om eller grunde hertil, men sådanne

afgiftsændringer vil forudsætte større tilbageholdenhed ved fastsættelsen af den reale afgift for andre varer.

I bilag II.1. er vist afgiftstrykket for nydelsesmidler fra 1973 til 1999. Heraf fremgår det, at afgifterne på alkohol, tobak, chokolade og mineralvand i 1973 udgjorde godt 3 pct. af BNP, mens indtægterne nu udgør godt 1 pct. af BNP.

9. I kapitel XIII er grænsehandlen med andre varer beskrevet med udgangspunkt i Institut for grænseregionsforsknings opgørelser.

Undersøgelsen fra instituttet viser, at det især er fødevarer, beklædning og kosmetik og andet, der handles, når man ser på danskernes indkøb af "andre varer". Instituttet undersøgelse viser, at andelen af danskere, der grænsehandler fødevarer var større i 2000 end i 1999 andelen, der købte kosmetik var mindre. Undersøgelsen fra instituttet viser dog, at udlændinge handler flere fødevarer i Danmark end danskerne handler i udlandet.

Undersøgelsen fra Institutet viser også, at udlændinge handler mere kosmetik end danskerne. Udover fødevarer og beklædning er møbler en stor grænsehandelsvare.

10. I kapitel XIV er der gjort status over udviklingen efter ophør af afgiftsfri handel.

Det afgiftsfrie salgs ophør den 1. juli 1999 forventedes at føre til et fald i danskernes samlede grænsehandel i udlandet og øgede udenlandske indkøb i Danmark svarende til merindtægter på ca. 450 mill. kr.

Selv om der fremdeles er usikkerhed, synes den oprindelige forudsigelse af, at afskaffelse af afgiftsfri handel ville medføre en ekstra indtægt på tobaksafgiftskontoen på ca. 450 mill. kr., næsten præcist bekræftet af den faktiske udvikling i indtægterne. Man kan uden usikkerhed opføre, at indtægterne mindst er steget med 350 mill. kr. som følge af den afgiftsfri handels afskaffelse.

Med hensyn til effekten på spiritussalget i Danmark som følge af ophøret af det afgiftsfrie salg blev det skønnet at medføre følgende ændring i handelen jf. tabel II.11:

Tabel II.11. Oprindeligt overslag over virkning af ophør af afgiftsfri handel med spiritus i mill.l.

Rejseform	Tidl. handel afgiftsfrit	Nedgang i forbrug	Øget handel i Danmark	Øget handel i udlandet
EU charter	0,7	0,2	0,2	0,3
Andre fly	1,2	0,4	0,5	0,3
Kattegat	0,9	0,3	0,6	0
Østersøen	1,7	0,5	0,7	0,5
I alt danskere	4,5	1,4	2	1,1
Svenskere Kattegat	1,2	?	0,2	?
Udlændinge køb i dansk lufthavn	2,0	?	0,2	?
I alt skønnet effekt på dansk handel			2,4	

For det første forudsattes forbruget at falde med 30 pct. af de tidligere handlede mængder, mens 70 pct. ville blive handlet med enten dansk afgift eller udenlandsk afgift.

For danskerne regnedes der med, at ophør af tax-free ville medføre et fald i passagertallet. Yderligere regnedes med, at højere priser i udlandet end på færger mv. ville medføre, at der netto blev købt mindre i udlandet.

Ved en stigning i det danske salg med 2,4 mill. l ville afgiftsindtægterne stige med ca. 275 mill. kr. på årsbasis eller med godt 15 pct.

Når man ser på indtægterne fra spiritussalget for de første 6 måneder efter ophør af den afgiftsfri handel, faldt provenuet med ca. 2 pct. i forholdet til året før. Når man ser på indtægterne fra salget i første halvår af 2000 sammenlignet med indtægterne fra salget i første halvår 1999, er der en stigning i indtægterne på 12 pct.

Det er forventeligt, at virkningen af ophør af afgiftsfrit salg først viser sig med nogen forsinkelse. For det første er det indtrykket, at handelen op til ophøret den 30. juni 1999 var ekstra stor, da passagerne hamstrede. Dette indtryk bekræftes af de meget store passagertal i andet kvartal 1999 og af indikatorer fra interviewundersøgelser stillet til rådighed af spiritusbranchen, hvorefter andelen, der havde købt den seneste flaske spiritus i udlandet, var større end andelen, der normalt køber spiritus i udlandet.

For det andet er det indtrykket, at passagerer, der købte afgiftsfri spiritus, snarere har købt, når lejlighed til et sådan køb bød sig end, når beholdningen af spiritus var brugt op. Der er således i den første tid efter ophør af det afgiftsfrie salg sket en nedgang i husholdningernes lager, og faldet i indkøb i udlandet slår først igennem med en forsinkelse i ekstra indkøb i Danmark. For cigaretter, hvor lageret i husholdningerne ikke rækker særligt langt frem, kunne man forvente en hurtigere reaktion.

Selv om det ikke kan udelukkes, at forsinkelseseffekterne er så kraftige, at de oprindelige forudsatte virkninger viser sig på langt sigt (væksten i første kvartal 2000 var 4 pct., mens vækst i andet kvartal var på 20 pct.), vil almindelig forsigtighed tilsige, at omfanget af hjemvendt spiritussalg vil være mindre end oprindeligt skønnet. I stedet for et ekstra provenu på 275 mill. kr. fra spiritusafgiften er en provenugevinst på ca. 150 -200 mill. kr. svarende til omkring 1,5 mill. l mod tidligere skønnet ca. 2,5 mill.l.

For vin, øl og chokolade skønnes forudsigelserne om merindtægter på 45 mill. kr. at være realiseret. For moms regnedes der med øgede indtægter på 325 mill. kr. Selv om der måtte blive solgt mindre spiritus i Danmark end forudsagt, er salget i lufthavne og på færger af blandt andet kosmetik med dansk moms højere end forventet. Samlet set skønnes de ekstra momsindtægter ikke at være mindre end de forventede 325 mill. kr.

Samlet set har statens provenugevinst ved afskaffelse af den afgiftsfri handel således indbragt den skønnede merindtægt på 1 mia. kr.

Med hensyn til beskæftigelsesvirkningerne blev det skønnet, at ca. 1.400 danskere, der var beskæftiget med den afgiftsfri handel, ville miste deres arbejde. Den direkte beskæftigelsesvirkning har været mindre end anslået, jf. at forudsigelsen oprindeligt var et maksimumsskøn, og at den handel, der var forudsagt at flytte fra afgiftsfri til udlandet med udenlandsk afgift også var forudsat at ske ved udenlandsk beskæftigelse. En del af handlen med udenlandsk afgift sker dog med dansk beskæftigelse på færger og i fly mv.

Udviklingen i trafikomfanget var forudsat at blive som angivet i tabel II.12.:

Tabel II.12. Skatteministeriets forudsigelse om udviklingen i fly og færgetrafik før afskaffelsen af afgiftsfri handel.

Ruteflyrejsende	uændret
Charterrejsende til EU lande	-6 pct.
Charterrejsende til ikke EU lande	uændret

Øresund	uændret (før bro)
Kattegat og Bornholm-Sverige	-25 til -30 pct. Ca. 0,7 mill. returrejser, fortrinsvis en dagrejsende
Spritruter mv. til Tyskland	ophører næsten dvs. ca. 3,7 mill. rejser
Bilfærger til Tyskland	-25 til 30 pct. ca. 0,95 mill. returrejser, fortrinsvis dagrejser, heraf ca. 0,55 mill. vedrørende Langeland og Fåborg
Færger til Norge	uændret

Sammenlignes perioden 1. juli 1998-30. juni 1999 med 1. juli 1999-30. juni 2000, kan man af statistikken se, at forudsigelserne er blevet bekræftet af den faktiske udvikling, idet faldet i trafikken med bilfærge til Tyskland fra Lolland Falster ikke var 0,4 mill. passager, men 0,6 mill. passager.

Det forhold, at både den usikre forudsigelse om udviklingen i indtægterne og den usikre forudsigelse om udviklingen i trafikken nogenlunde lader sig bekræfte af den faktiske udvikling, øger sandsynligheden for, at der ikke blot er tale om en tilfældig udvikling, men at de oprindelige forudsigelser har holdt stik også i praksis.

I bilagstabel II.1. og 2 er vist udviklingen i afgiftsprovener og - tryk for nydelsesmidler fra 1993 til 2000. I bilagstabel II.3. er vist udviklingen i rejsegodsreglerne ved indrejse fra andet EU land.

Bilagstabel II.1. Udviklingen i provener fra afgifter på nydelsesmidler

Mill. kr.	Øl	Vin	Spiritus	Mineralvand	Tobak	Chokolade	Sum	BNP Mia kr.
1973	1.269,7	240,3	807,5	154,0	2.597,9	288,0	5.357,4	172,9
1974	1.485,7	283,7	910,4	180,0	2.732,3	285,8	5.877,9	193,6
1975	1.600,0	353,7	1.056,1	191,3	2.964,2	286,8	6.452,1	216,3
1976	1.716,2	439,7	1.270,9	204,7	3.375,1	319,7	7.326,3	251,2
1977	1.871,5	518,7	1.505,6	197,8	3.868,4	323,6	8.285,6	279,3
1978	1.902,7	545,2	1.324,3	204,6	4.043,2	328,3	8.348,3	311,4
1979	1.966,2	596,2	1.449,6	200,2	4.487,4	344,0	9.043,6	346,9
1980	1.958,1	604,1	1.427,2	194,3	4.692,3	345,5	9.221,5	373,8
1981	2.003,4	687,1	1.562,8	191,5	4.871,7	358,5	9.675,0	407,8
1982	2.099,7	822,9	1.770,8	200,7	5.360,1	449,7	10.703,9	464,5
1983	2.403,3	1.021,4	1.902,2	201,4	5.921,8	598,9	12.049,0	512,5
1984	2.702,1	1.106,3	1.815,8	383,9	6.411,7	624,9	13.044,7	565,3

1985	2.668,2	1.200,3	2.095,1	390,1	6.629,8	650,5	13.634,0	615,1
1986	2.907,4	1.347,5	2.152,7	415,3	6.984,8	758,7	14.566,4	666,5
1987	3.029,9	1.395,2	2.108,9	404,3	6.745,4	813,6	14.497,3	699,9
1988	3.056,2	1.438,7	2.118,1	425,0	6.852,2	815,2	14.705,4	748,3
1989	3.109,6	1.429,6	2.020,0	451,6	6.446,7	822,1	14.279,6	788,6
1990	3.106,3	1.445,9	1.979,7	465,7	6.645,5	861,4	14.504,5	825,3
1991	2.857,0	1.371,3	1.961,6	345,6	6.756,8	924,1	14.216,4	857,6
1992	2.507,1	1.199,9	1.819,1	241,6	7.106,8	936,2	13.810,7	887,9
1993	1.640,7	873,7	1.657,3	267,3	6.831,6	968,3	12.238,9	900,2
1994	1.650,7	909,0	1.642,4	319,8	6.956,3	1.022,0	12.500,2	965,7
1995	1.662,5	954,0	1.644,1	350,2	6.922,7	1.035,2	12.568,7	1.009,8
1996	1.641,8	1.002,9	1.675,8	366,4	7.289,5	1.049,7	13.026,1	1.060,9
1997	1.672,5	1.079,9	1.608,1	396,6	7.443,7	1.070,9	13.271,7	1.112,0
1998	1.586,9	1.098,0	1.632,2	481,0	7.520,5	1.223,7	13.542,3	1.163,8
1999	1.534,7	1.128,0	1.630,8	501,3	7.661,9	1.259,6	13.716,3	1.213,3

Bilagstabel II.2. Udviklingen i afgiftstrykket for nydelsesmidler (provenu i forhold til BNP).

Pct.	Øl	Vin	Spiritus	Mineralvand	Tobak	Chokolade	Sum	
1973	0,73	0,14	0,47		0,09	1,50	0,17	3,10
1974	0,77	0,15	0,47		0,09	1,41	0,15	3,04
1975	0,74	0,16	0,49		0,09	1,37	0,13	2,98
1976	0,68	0,18	0,51		0,08	1,34	0,13	2,92
1977	0,67	0,19	0,54		0,07	1,39	0,12	2,97
1978	0,61	0,18	0,43		0,07	1,30	0,11	2,68
1979	0,57	0,17	0,42		0,06	1,29	0,10	2,61

1980	0,52	0,16	0,38	0,05	1,26	0,09	2,47
1981	0,49	0,17	0,38	0,05	1,19	0,09	2,37
1982	0,45	0,18	0,38	0,04	1,15	0,10	2,30
1983	0,47	0,20	0,37	0,04	1,16	0,12	2,35
1984	0,48	0,20	0,32	0,07	1,13	0,11	2,31
1985	0,43	0,20	0,34	0,06	1,08	0,11	2,22
1986	0,44	0,20	0,32	0,06	1,05	0,11	2,19
1987	0,43	0,20	0,30	0,06	0,96	0,12	2,07
1988	0,41	0,19	0,28	0,06	0,92	0,11	1,97
1989	0,39	0,18	0,26	0,06	0,82	0,10	1,81
1990	0,38	0,18	0,24	0,06	0,81	0,10	1,76
1991	0,33	0,16	0,23	0,04	0,79	0,11	1,66
1992	0,28	0,14	0,20	0,03	0,80	0,11	1,56
1993	0,18	0,10	0,18	0,03	0,76	0,11	1,36
1994	0,17	0,09	0,17	0,03	0,72	0,11	1,29
1995	0,16	0,09	0,16	0,03	0,69	0,10	1,24
1996	0,15	0,09	0,16	0,03	0,69	0,10	1,23
1997	0,15	0,10	0,14	0,04	0,67	0,10	1,19
1998	0,14	0,09	0,14	0,04	0,65	0,11	1,16
1999	0,13	0,09	0,13	0,04	0,63	0,10	1,13

Bilagstabel II.3. Udviklingen i rejsegodsregler ved indrejse fra andet EU land.

Tidspunkt	Spititus (liter)		Øl (liter)		Bordvin (liter)		Hedvin (liter)		Cigaretter (antal)		Andet (dkr.)	
	Lille	Stor	Lille	Stor	Lille	Stor	Lille	Stor	Lille	Stor	I alt	Enhed
April 1971	0	0,75	0	2	0	1	0	0	40	200	350	

Januar 1973	0	*0,75	2	2	3	3	3	*3	40	200	950	
Januar 1978	0	*1,5	2	-	3	3	3	*3	40	300	950	
Januar 1979	0	*1,5	2	-	3	3	3	*3	40	300	1.275	950
Januar 1981 ²⁾	0	*1,5	2	-	3	3	3	*3	40	300	1.400	1.050
Januar 1982	0	*1,5	2	-	3	3	3	*3	60	300	1.400	
Januar 1983	0	*1,5	2	-	3	3	3	*3	60	300	1.500	
Januar 1984	0	*1,5	4	-	4	4	3	*3	60	300	1.700	
Juli 1984	0	*1,5	4	-	4	4	3	*3	60	300	2.300	
Januar 1985	0	*1,5	-	-	4	4	3	*3	60	300	2.300	
Oktober 1985	0	*1,5	-	-	4	4	3	*3	60	300	2.800	2.300
Juni 1986	0	*1,5	10	10	4	4	3	*3	60	300	2.800	2.300
April 1987	0	*1,5	10	10	4	4	3	*3	60	300	2.750	2.200
Januar 1989	0	*1,5	10	10	5	5	3	*3	80	300	2.750	2.200
Juli 1989	0	*1,5	10	10	5	5	3	*3	80	300	3.100	2.475
Januar 1990	0	*1,5	10	10	5	5	3	*3	80	300	3.100	2.725
Februar 1991	0	*1,5	15 ³⁾	15 ⁴⁾	5	5	3	*3	80	300	3.100	2.725
Marts 1991 ⁵⁾	0	*1,5	12	-	5	5	3	*3	100	300	3.100	2.725
Juli 1991	0	*1,5	12	-	5	5	3	*3	100	300	4.700	2.725
Januar 1993 ⁶⁾	0	1,5							100	300	Ubegrænset	
Januar 1997 ⁷⁾	0	1,5							100	300	Ubegrænset	
Januar 2004											Ubegrænset	

* Enten 1,5 liter spiritus eller 3 liter hedvin.

1) Ophold under eller over 3 døgn.

2) 3 døgn ændres til 2 døgn.

3) og 4) Der kunne medtages ubegrænset mængde, hvis man afgav erklæring om, at det var til eget forbrug.

5) 2 døgn ændres til 36 timer.

6) For så vidt angår øl, bord og hedvin er mængden reguleret af cirkulationsdirektivet, der angiver henholdsvis 110, 90 og 10 liter som maksimumindikator for, at den indførte mængde er til eget forbrug.

7). Maksimumsindikator 10 liter for spiritus og 800 stk. for cigaretter.

Kapitel III. Principielle overvejelser om grænsehandel

1. Hvad er grænsehandel.

Der er ikke nogen fast definition af grænsehandel. En del af forklaringen på, at der kan være forskellige vurderinger af grænsehandlens omfang er, at der anvendes forskellige definitioner i forskellige undersøgelser, hvor man søger at belyse en del af grænsehandlen.

Bredt teknisk kan man definere grænsehandlen som den del af den fysiske ind- og udførsel af varer, hvor det er salgslandets og ikke forbrugslandets afgifter, der gælder.

Grænsehandel er således en del af den samlede handel mellem Danmark og udlandet. Danmark er en lille åben økonomi med en omfattende udenrigshandel. Handlen med udlandet søges opgjort på forskellig måde. For en stor del af handlen er der etableret særlige ordninger, hvorefter de handlende skal oplyse om handlens omfang og sammensætning. Disse indberetninger har tidligere været grundlaget for grænseudligningen af forbrugsafgifter. For grænsehandlen er der i sagens natur ikke etableret sådanne ordninger. Grænsehandlen påvirker imidlertid betalingsbalancen, og ved opgørelsen af den samlede betalingsbalance (løbende poster) er valutaudgifter og -indtægter vedrørende grænsehandel inkluderet.

I følgende tabel III.1. er vist en bruttoopgørelse af betalingsbalancens løbende poster i perioden 1994-1999

Tabel III.1. Bruttoopgørelse af betalingsbalancens løbende poster i perioden 1994-1999

Mill. kr.	1994	1995	1996	1997*	1998*
Vareeksport	269.310	284.491	296.939	319.560	322.118
Vareimport	229.519	256.522	261.731	291.994	306.851
Handelsbalance	39.791	27.969	35.208	27.566	15.267
Turistindtægter	22.375	20.888	20.223	21.339	22.204
Turistudgifter	23.466	24.721	24.673	28.222	32.712
- heraf husholdninger	18.668	19.666	19.627	22.451	25.396
Turistbalance	-1.091	-3.833	-4.450	-6.883	-10.508
Øvrig tjenesteeksport	50.947	52.075	62.251	64.842	66.407
Øvrig tjenesteimport	38.017	34.901	40.777	46.633	48.898
Øvrig	12.930	17.174	21.474	18.209	17.509

tjenestebalance					
Vare- og tjenesteeks	342.632	357.454	379.413	405.741	410.729
Vare- og tjenesteimp	291.002	316.144	327.181	366.849	388.461
Vare- og tjenestebal.	51.630	41.310	52.232	38.892	22.268
Andre løbende indt.	137.812	137.912	140.919	104.804	93.627
Andre løbende udg.	174.626	172.068	177.716	141.045	131.787
Anden balance	-36.814	-34.156	-36.797	-36.241	-38.160
Samlet løb. indtægter	480.444	495.366	520.332	510.545	504.356
Samlet løb. udgifter	465.628	488.212	504.897	507.894	520.248
Betalingsbalance	14.816	7.154	15.435	2.651	-15.892
BNP	965.718	1.009.756	1.060.888	1.111.958	1.163.820
Vare- og tjenesteeks.					
i pct. af BNP	35	35	36	36	35
Heraf vare	28	28	28	29	28
Heraf turist	2	2	2	2	2
Heraf andre tjenester	5	5	6	6	6

Vare- og tjenesteimp.					
i pct. af BNP	30	31	31	33	33
Heraf vare	24	25	25	26	26
Heraf turist	2	2	2	3	3
Heraf andre tjenester	4	3	4	4	4

* Foreløbige tal

Kilde: Danmarks Statistik SE, Nationalregnskab og betalingsbalance 2000:7, tabel 3

Det ses af tabel III.1., at den samlede vare- og tjenesteeksport i 1999 er opgjort til ca. 450 mia. kr., mens importen var på 400 mia. kr. Heraf udgjorde valutaandtægterne fra turister og andre rejsende m.fl. ca. 26 mia. kr. (2,1 pct. af BNP), mens valutaudgifterne udgjorde ca. 37 mia. kr. (3,0 pct. af BNP).

Den almindelige vare- og tjenestehandel er ikke en del af grænsehandlen, omend den har samme virkning på betalingsbalancen som grænsehandlen.

Grænsehandlen afviger fra den almindelige handel ved, at der ikke sker udligning af varerelaterede afgifter ved handel over grænsen. For den almindelige del af vare- og tjenesteeksporten afløftes afgifterne normalt ved eksport, eller eksporten er afgiftsfri. Ved import belastes med importlandets moms- og forbrugsafgifter.

Derimod er den del af eksporten, der består af turisternes m.fl. indkøb i Danmark, belastet af normal dansk moms og afgift, og tilsvarende er den del af importen, der består af danske turisternes køb i udlandet normalt belastet med udenlandske afgifter.

For den almindelige erhvervmæssige handel gælder således forbrugslandets afgifter. Man taler om forbrugslandsprincippet eller bestemmelseslandsprincippet, mens man ved grænsehandel anvender salgslandets afgifter eller oprindelseslandsprincippet.

I almindelighed er salg af varer og ydelser, der udgør turistindtægterne belastet med dansk moms og afgift. Tilsvarende er salg af varer og ydelser i udlandet, der udgør turistudgifterne, belastet med udenlandsk moms og afgift.

Grænsehandlen er imidlertid alene en del af turistindtægterne og -udgifterne efter den almindelige forståelse af begrebet. Turistindtægterne omfatter både udlændinges indkøb af varer og tjenester i Danmark, der forbruges i Danmark (f.eks. udlændinges leje af feriehus) og indkøb, der tages ud af landet igen i den rejsendes bagage mv. Alene indkøb, der tages med over grænsen indgår i grænsehandlen. Normalt vil man ikke omfatte indkøb af varer, der forbruges i indkøbslandet som grænsehandel.

Modsat vil en del af grænsehandlen ikke være omfattet af opgørelserne over turistindtægter og -udgifter. Grænsehandel vil således også omfatte danske rejsendes indkøb i Danmark, der tages med ud over grænsen og forbruges i udlandet, og tilsvarende udlændinges indkøb i udlandet indbragt til Danmark til forbrug her.

Opgørelse af turistindtægter og -udgifter er således allerede af disse grunde ikke et mål for grænsehandlen. I øvrigt skal man være opmærksom på, at betalingen fra f.eks. svenskere for køb af en ferierejse i et dansk rejsebureau til f.eks. Grækenland indgår i statistikken over turistindtægter, mens rejsebureauets udgifter til køb af flysæde indgår under andre udgifter, ligesom der i statistikken i en del tilfælde sker en nettificering. Statistikken bygger således på køb og salg af rejsevaluta herunder handel ved brug af kontokort. Hvis de kroner en dansk rejsende til Tyskland veksler til DM, herefter købes af en tyske rejsende til Danmark indgår beløbet ikke i statistikken.

Uanset at en mindre del af turistudgifter og -indtægter består af grænsehandel, og at en anden del af grænsehandlen ikke omfattes af turistudgifter og -indtægter, kan opgørelse af turistbalancen dog have en

vis interesse ved undersøgelse af, hvordan grænsehandlen påvirkes af pris- og afgiftsforskelle, jf. at pris- og afgiftsforskelle også kan påvirke turistbalancen.

Uanset at denne rapport alene har til formål at belyse grænsehandlen, vil der dog også sporadisk blive gjort overvejelser om, hvordan afgiftsforholdene kan påvirke den øvrige del af turistbalancen.

2. Hvordan opgøres grænsehandlen.

Der foretages ikke nogen løbende statistisk opgørelse af grænsehandlen. Omfanget af grænsehandlen må derfor i vid udstrækning anslås eller skønnes ud fra usikre kilder. Der er principielt to måder handlen kan søges opgjort på:

- hvad har de grænsehandlende købt
- hvad er der solgt til de grænsehandlende

Oplysninger fra sælgerne om salgets størrelse er værdifulde. I praksis gælder det imidlertid, at mange af sælgerne ikke ønsker at give oplysningerne videre, og det kan være uoverkommeligt at spørge andre end dem, der har specialiseret sig i grænsehandel om deres salg. Især lufthavne, færger og flyselskaber kan bidrage med nyttig information. I visse tilfælde er det ganske få producenter, der leverer en bestemt vare til grænsehandlen og oplysninger fra sådanne producenter er en vigtig kilde. Der er dog også mange sælgere, der ikke har mulighed for at oplyse, om deres salg er til grænsehandlende eller til andre.

Det er helt uoverkommelig at spørge alle rejsende om deres indkøb. Opgørelsen af grænsehandlen ud fra købernes oplysninger må derfor basere sig på stikprøver.

Der er to måder det kan gøres på.

- interview ved grænsepassagen
- interview af forbrugerne om deres indkøbsvaner.

Ved interview ved grænsepassagen får man forholdsvis sikre og detaljerede oplysninger om indkøbsvanerne blandt de rejsende, der indgår i den interviewede stikprøve. Under forudsætning af at stikprøven er repræsentativ, kan man gange op til årsresultat ud fra oplysninger om trafikens omfang.

Der er imidlertid usikkerhed om stikprøverne er repræsentative og usikkerhed om trafikens omfang herunder især nationalitetsfordelingen. Grænsehandlens omfang og sammensætning er i vid udstrækning sæsonbestemt og for flyrejsende også efter rejsemål. Der kan også være vidt forskellig grænsehandel mellem de enkelte grænse-overgange til samme land og over døgnet. Da man ikke kender den "sande" grænsehandel er det vanskeligt at afgøre om stikprøverne er repræsentative. Yderligere gælder, at der i praksis er tale om forholdsvis små stikprøver, hvor enkelte med unormale store indkøb kan påvirke gennemsnitstallet kraftigt. Når der således blandt få hundrede danske rejsende fra Sverige over Øresund er en enkel, der oplyser at have købt en båd til f.eks. 50.000 kr. vil alene denne rejsendes indkøb svare til måske halvdelen af den samlede grænsehandel for danskere, der kommer fra Sverige over Øresund. Det er ikke sandsynlig, at 3 promille af danske rejsende til Sverige køber en stor båd, men modsat er indkøberne af campingvogne, større tandlægearbejder, pelse, dyre smykker, større computere, sølvbestik og porcelæn, der også er få, men køber for et stort beløb måske ikke repræsenteret i stikprøven.

Mens interview ved grænsen udemærker sig ved, at de rejsende har indkøbene i frisk erindring, udemærker interview af forbrugerne sig ved principielt at kunne være baseret på en repræsentativ stikprøve. De færreste forbruger kan dog oplyse om, hvor meget af en given vare de har købt for indenfor f.eks. det sidste år, men måske nok om, hvor de sidst købte varen. Selv om stikprøverne er udvalgt repræsentativt blandt forbrugerne, er der ofte store afvigelser mellem, hvad forbrugerne oplyser de har købt, og hvad sælgerne oplyser, at de har solgt i egentlige totaltællinger af f.eks. det samlede salg af punktafgiftspligtige varer i Danmark.

Ser man på definitionen af grænsehandel, omfatter den både de varer, de rejsende tager med fra hjemlandet til forbrug i udlandet, og de indkøb, der foretages i udlandet til forbrug i hjemlandet. Interviewundersøgelserne afdækker imidlertid alene indførslen i hjemlandet. Det har samme økonomiske virkning, at danske rejsende til Sverige medbringer, øl, snaps, rugbrød, remulade, tandpasta og røde pølser til ferieopholdet i Sverige, som at disse varer måtte blive købt i Danmark af den svenske rejsende, men alene oplysninger om de svenske rejsendes indkøb er undersøgt. Tilsvarende kan tyske ferierejsende

medbringe fødevarer fra Tyskland til ferieopholdet i Danmark uden at denne handel er forsøgt fanget af opgørelserne.

Omfanget af hele handlen er dog søgt opgjort for benzin.

3. Fordele og ulemper ved grænsehandel

Udgangspunktet for denne rapport er, at grænsehandel defineres som indførsel og udførsel af varer, der er belastet med salgslandets afgiftssatser. I praksis vil det gælde de varer, rejsende har med, når grænserne passeres, plus de begrænsede legale muligheder, der er for at sende varer over grænsen med afsenderlandets satser.

Selv om grænsehandlen udgør en meget lille del af den samlede udenrigshandel knytter der sig meget stor interesse hertil. I almindelighed forbindes grænsehandel med noget problematisk, og noget der bør søges begrænset. Der er imidlertid grænsehandel begge veje, og mens danskerens grænsehandel kan være et problem for danske handlende og for statskassen, kan den give fordele for rejsearrangører og de rejsende.

Grænsehandlen påvirkes blandt andet af afgiftspolitikken, jf. at de mest grænsehandlede varer oftest er de, der er pålagt punktafgifter. Det er derfor vigtigt, når punktafgiftspolitikken skal fastlægges, at man gør sig eventuelle grænsehandelskonsekvenser klart og især er opmærksom på omfanget af ulemper eller fordele.

Grænsehandlen påvirker på forskellig vis økonomien. De grænsehandlende må formodes at have fordel af handelen uanset, hvilken vej handelen foregår. De danske forbrugere har hver for sig både fordel ved indførsel af varer købt billigt i udlandet til forbrug her og fordel ved at udføre varer indkøbt billigt i Danmark til forbrug i udlandet. Statskasserne har normalt en interesse i, at der indføres mindst muligt med udenlandsk afgift, der fortrænger indkøb med afgift i hjemlandet og modsat interesse i, at der er store indtægter fra afgift af eksporten. De danske handlende har en interesse i, at øge indtægterne herunder ved større salg, mens de danske producenter kan have en interesse i, at grænsehandelsindførslen til Danmark er stor, hvis de herved får et større marked. Betalingsbalancen påvirkes. De forskellige hensyn punktafgifterne søger at varetage foruden fiskale formål påvirkes også af grænsehandlen. Tilstedeværelsen af grænsehandel kan have indflydelse på konkurrencen. Der er således både vindere og tabere ved grænsehandel. Et spændende spørgsmål at få belyst er, hvor stort nettotabet eller -gevinsten er for landet som helhed, hvori tabene og gevinsterne består, og hvem de tilfalder. Det er mindst lige så spændende at undersøge, hvordan nettotabet eller nettogevinsten ændres ved ændrede afgifter.

Der er også regionale økonomiske og politiske interesser knyttet til grænsehandlen.

Hvis man i første omgang ser helt bort fra afgifter afviger virkningerne af grænsehandel ikke fra virkningerne af udenrigshandel i almindelighed på betalingsbalance, beskæftigelse, erhvervsindtjening og realløn mv. Der hersker ikke tvivl om, at verden i sin helhed vinder ved fri udenrigshandel. Ved udenrigshandel udnytter man, at landene har forskellige forhold mellem omkostningerne ved produktion af de forskellige varer. Ved en fri udenrigshandel vil der blive købt, hvor det er billigst, altså hvor omkostningerne ved produktionen er mindst. Igen, hvis man ser bort fra afgifterne, er der ingen grund til, at det i givet fald skulle være mere hensigtsmæssigt at søge importen via grænsehandel hæmmet eller eksporten via grænsehandel fremmet end den almindelige udenrigshandel. Det er ikke her hensigten at give en yderligere fremstilling af udenrigshandelsteorien.

Hvis varerne er pålagt moms eller punktafgifter får grænsehandlen en anden karakter end almindelig udenrigshandel. Alle varer og de fleste ydelser - bortset fra aviser er pålagt 25 pct. i moms i Danmark. Herudover er en række varer pålagt punktafgifter.

F.eks. kan priselementerne for en vare se således ud:

Tabel III.2. Eksempel på priselementer for vare pålagt punktafgift og moms

	Kr.
Detailpris i Danmark	200
Moms	40
Pris uden moms med afgift	160
Punktafgift	60
Pris uden afgift og moms	100

I Tyskland er prisen f.eks. 100 kr.

4. Danske handlende

Hvis en dansker køber 1 ekstra enhed af varen i Tyskland og en enhed mindre af varen i Danmark, er virkningen for statskassen umiddelbart, at der tabes 60 kr. i punktafgift og dansk moms af den omsætning, der netto flytter til udlandet altså 20 pct. af 100 kr. = 20 kr. alt i alt 80 kr. "eksklusive moms". Det er således forudsat, at det beløb, den grænsehandlende sparer, bliver brugt på ekstra køb i Danmark af andre varer.

Hvis dette provenutab skal dækkes ind via højere indkomstskat, skal indkomstskatten hæves med 100 kr. Provenuvirkningen i forbrugerprisniveau er med andre ord 100 kr. altså de 80 kr. tillagt 25 pct. "moms".

Boks III.1

Ofte anføres provenuvirkningen af punktafgiftsændringer inklusive moms. Strengt taget har staten ikke udsigt til, at momsprovenuet vil stige blot fordi punktafgiftsprovenuet stiger. Momsprovenuet afhænger af det samlede forbrugssum anvendt til indkøb i Danmark. Forbrugerne får ikke flere midler til rådighed til indkøb af momsbelagte varer, blot fordi priserne stiger som følge af ekstra punktafgifter.

Man lægger imidlertid momsen til for at gøre provenuvirkningerne af punktafgifter sammenlignelige med provenuvirkningerne af indkomstskatteændringer eller ændringer i indkomstoverførsler efter skat.

Hvis indkomstskatten således reduceres med 75 kr. vil momsindtægterne mv. stige. Hvis alle de 75 kr. anvendes til køb af momsbelagte varer stiger momsprovenuet med 15 kr. Der er en del ydelser, der ikke er belagt med moms, men til gengæld også en række varer, der er belagt med mere end moms nemlig de punktafgiftspligtige varer. Herudover er indkomstelasticiteten for de ydelser, der ikke er belagt med moms forholdsvis beskeden. I gennemsnit vil det marginale forbrug være belastet med ca. 20 pct. af forbrugerprisen i afgifter.

Med andre ord kan en punktafgiftsændring på 60 kr. i gennemsnit finansiere en skatnedsættelse på 75 kr. Traditionelt har man gjort punktafgiftsprovenu og indkomstskatteprovenu sammenlignelig ved at lægge 25 pct. moms oven i punktafgiftsprovenuet, selv om man strengt taget (mere korrekt) burde fratække 20 pct. af indkomstskatteprovenuet i tabt moms- og afgiftsindtægt. I tilfælde af grænsehandel bør der ikke alene lægges "moms" på punktafgiftsændringen, men også "moms" på den umiddelbare momsændring, hvis man skal omregne virkningen for staten til forbrugerprisniveau.

Mens provenuvirkningen for staten i forbrugerprisniveau er på 100 kr. sparer den grænsehandlende borger 100 kr. ved at købe varen i Tyskland i forhold til at kunne købe varen i Danmark, når man ser bort fra eventuelt ekstra besvær ved grænsehandlen.

Når man ser bort fra det ekstra besvær, er der således netto ikke større fordele eller ulemper ved, at der importeres i form af grænsehandel end ved almindelig erhvervsmæssig import. Der er selvfølgelig en fordelingsvirkning i form af, at staten før eller siden må hæve skatterne 100 kr. tillagt rente, for at kunne finansiere det umiddelbare punktafgifttab mv. på 80 kr. eksklusive moms, og denne skattestigning sandsynligvis i hovedsagen vil blive betalt af andre end den grænsehandlende. Men netto er nationen hverken blevet rigere eller fattigere ved grænsehandlen i forhold til almindelig import, når man ser bort fra eventuelt besvær ved grænsehandlen.

Der er imidlertid besvær ved grænsehandlen. Det ses bedst af, at grænsehandlens omfang påvirkes af, hvor stor prisforskel, der er.

Ved den i eksemplet anførte prisforskel på 100 kr. er grænsehandlen på f.eks. 500 enheder.

Ved en prisforskel på 0 kr. er grænsehandlen måske 0 enheder, ved 10 kr. på 50 enheder, ved 20 kr. på 100 enheder etc.

Når prisforskellen er på 1 kr. grænsehandles alene 5 enheder. For de, der grænsehandler, er besværet mellem 0 og 1 kr. Når prisforskellen øges med yderligere 1 kr. til 2 kr. pr. enhed øges grænsehandlen med yderligere 5 enheder. Besværet ved køb af disse ekstra 5 enheder må være på mellem 1 og 2 kr./stk. Besværet må være på over 1 kr./stk, for ellers ville der jo være indkøbt dengang besparelsesmuligheden var 1 kr. Besværet må modsat ikke være over 2 kr./stk. for ellers ville der ikke blive handlet.

I gennemsnit er besværet ved de første 5 enheder således 0,5 kr./stk., ved de næste 5 enheder på 1,5 kr./stk. og osv. således at besværet ved køb af de sidste 5 enheder er på 99,5 kr./stk.

I følgende tabel III.3. er virkningerne af grænsehandel ved forskellige prisforskelle illustreret jf. eksemplet.

Tabel III.3. Eksempel på virkninger af danskeres grænsehandel som følge af dansk afgift og ingen udenlandsk afgift

Prisforskel = dansk afgift	Grænsehandel	Tab for staten ved grænsehandel i forbrugerpriser	Besparelse for grænsehandler	Besvær ved handel for rejsende	Netto samfundsøkonomisk virkning	Ændring i nettovirkning
Kr/enhed	Enheder	Kr.				
0	0	0	0	0	0	0
10	50	-500	+500	-250	-250	-250
20	100	-2000	+2000	-1000	-1000	-750
30	150	-4500	+4500	-2250	-2250	-1250
40	200	-8000	+8000	-4000	-4000	-1750
50	250	-12500	+12500	-6250	-6250	-2250
60	300	-18000	+18000	-9000	-9000	-2750
70	350	-24500	+24500	-12500	-12500	-3250
80	400	-32000	+32000	-16000	-16000	-3750

90	450	-40500	+40500	-20250	-20250	-4250
100	500	-50000	+50000	-25000	-25000	-4750

Den samfundsøkonomiske virkning af grænsehandel ved en ensidig dansk afgift er således jf. søjle 6 i table III.3. det besvær, der er forbundet med grænsehandel for de rejsende. De rejsende er villige til at påtage sig større besvær ved større prisforskel, og samtidig stiger grænsehandlen. Derfor stiger besværet til det firedobbelte, når afgiftssatsen forhøjes til det dobbelte.

Igen skal man være opmærksom på, at spørgsmålet om virkningen af større import af grænsehandelsvarer foruden ovennævnte virkning også har en virkning som ved en forøgelse af almindelig erhvervsmæssig import, samt at der er fordelingsvirkninger, således at der brutto tabes væsentlig mere end netto.

Foruden, at afgiftsgrundlaget bliver reduceret via grænsehandel ved afgiftsstigninger, vil afgiftsændringen også medføre et fald i forbruget, hvilket også giver anledning til et forvriddingstab. Hvis forbruget af varen giver andre en ekstra omkostning (eksternalitet), vil der modsat opstå en gevinst for andre, når forbruget måtte falde på grund af højere afgifter. Disse effekter vil der blive redegjort for senere.

5. Afgift på udenlandske varer

I eksemplet ovenfor gjaldt, at prisen i udlandet var identisk med prisen i hjemlandet uden afgift. Ofte vil der dog kunne være avanceforskelle, og de udenlandske produkter vil kunne være belagt med udenlandske afgifter.

Det er set fra den danske grænsehandlendes synspunkt ligegyldigt, hvad der bestemmer prisniveauet i udlandet.

I eksemplet ovenfor blev det antaget at varen kostede 100 kr. i Tyskland. Ved andre priser vil nettotabet ved køb af en ekstra enhed være anderledes jf. følgende oversigt:

Table III. 4. Beregning af samfundsøkonomisk nettotab ved grænsehandel når en vare koster 200 kr. i Danmark heraf 40 kr. moms og 60 kr. punktafgift og henholdsvis 50, 100 kr., 150 kr. og 200 kr. og 250 kr. i udlandet

Tysk pris	50	100	150	200	250
Dansk punktafgiftstab	-60	-60	-60	-60	-60
Momstab ved mindre dansk omsætning	-10	-20	-30	-40	-50
I alt umiddelbar provenuvirkning dansk stat	-70	-80	-90	-100	-110
"Moms" heraf	-17,5	-20	-22,5	-25	-27,5
I alt tab for det offentlige i forbrugerpriser	-87,5	-100	-112,5	-125	-127,5
Besparelse for dansk indkøber	+150	+100	+50	0	-50
Besvær i gennemsnit i forhold til indkøb i Danmark	-75	-50	-25	0	+25
Nettotab Danmark	-12,5	-50	-87,5	-125	-152,5

Nettotabet pr. grænsehandlet stk. i gennemsnit er således større, jo større den udenlandske pris er. Modsat vil handelen i stk. falde, når den udenlandske pris stiger.

Man kan ikke på forhånd vide, hvad nettovirkningen er. I tilfælde af, at grænsehandlen ikke reagerer særligt kraftigt f.eks. fordi prisforskellene i forvejen er meget store, vil der være en tendens til, at udenlandske prisstigninger medfører en stigning i nettotabet ved grænsehandel for den danske samfundsøkonomi og omvendt.

I følgende tabel III.5 er vist et eksempel på, hvor stort nettotabet ved danskernes grænsehandel er for den danske samfundsøkonomi under forudsætning af forskellige udenlandske priser, når grænsehandlen afhænger lineært af prisforskellen.

Tabel III.5. Eksempel på nettotab ved danskernes grænsehandel uden forudsætning af forskellig udenlandsk pris

Udenlandsk pris	Prisforskel i udenlandsk favør	Grænsehandel til Danmark	Tab for staten ved grænsehandel i forbrugerpriser	Besparelse for grænsehandler	Besvær ved handel for rejsende	Nettosamfundsøkonomisk virkning ved grænsehandel
Kr./enhed	kr/enhed	enheder	Kr.			
100	100	500	-50000	+50000	-25000	-25000
110	90	450	-46125*	+40500**	-20250	-25875
120	80	400	-42000	+32000	-16000	-26000
130	70	350	-37625	+24500	-12250	-25375
140	60	300	-33000	+18000	-9000	-24000
150	50	250	-28125	+12500	-6250	-21875
160	40	200	-23000	+8000	-4000	-19000
170	30	150	-17625	+4500	-2250	-15375
180	20	100	-12000	+2000	-1000	-11000
190	10	50	-6125	+500	-250	-5875
200	0	0	0	0	0	0

* Statens tab i faktorpriser er på punktafgiftsatsen 60 kr./enhed gange grænsehandlen på 450 enheder = 27.000 kr. tillagt moms af den omsætning der er flyttet til udlandet 110 kr./enhed gange med 450 enheder gange med 20 pct. = 9.900 kr. i alt 36.900 kr. Tillægges 25 pct. - 9.225 kr. - fås statens tab i forbrugerpriser altså pris inklusive moms på 46.125 kr.

** Borgernes besparelse er 90 kr./enhed gange med 450 enheder = 40.500 kr.

Mens statskassens tab altid reduceres ved højere priser på de afgiftsbelagte varer i udlandet, taber de danske grænsehandlende. Det ses af dette eksempel, at Danmark netto taber mere ved udenlandske prisstigninger, når prisforskellen er over 80 kr, mens tabene for den danske samfundsøkonomi omvendt reduceres ved udenlandske prisstigninger, når prisforskellen i forvejen er mindre end 80 kr.

6. Udenlandske rejsende

Mens man i samfundsøkonomiske beregninger inkluderer virkningerne for de danske grænsehandlere i form af besparelser og besvær ved grænsehandel, tages der ikke hensyn til de udenlandske rejsende i det samfundsøkonomiske resultat for Danmark. Der er også en forskel i momsvirkningen.

Når grænsehandlen ændrer sig som følge af, at en udlænding køber en enhed mere eller mindre, er virkningen jf. eksemplet i tabel III.2., hvor varen kostede 200 kr./stk. heraf 40 kr. i moms og 60 kr. i punktafgift, vil virkningen for den danske samfundsøkonomi være:

Tabel III.6. Eksempel på samfundsøkonomisk gevinst ved udlændinges grænsehandel

	Kr.
Statens punktafgiftsprovenu stiger	60,00
Statens momsprovenu stiger	40,00
I alt umiddelbar provenuvirkning	100,00
I alt provenuvirkning i forbrugerprisniveau	125,00

Igen skal man være opmærksom på, at staten kan sænke skatter med 125 kr., selv om man alene umiddelbart får en provenugevinst på 100 kr., jf. at en nedsættelse af de direkte skatter med 125 kr. muliggør, at danskerne kan øge forbruget med 125 kr., hvilket udløser ca. 25 kr. ekstra i moms- og punktafgiftsprovenu.

7. Andre velfærdsvirkninger af afgiftsændringer

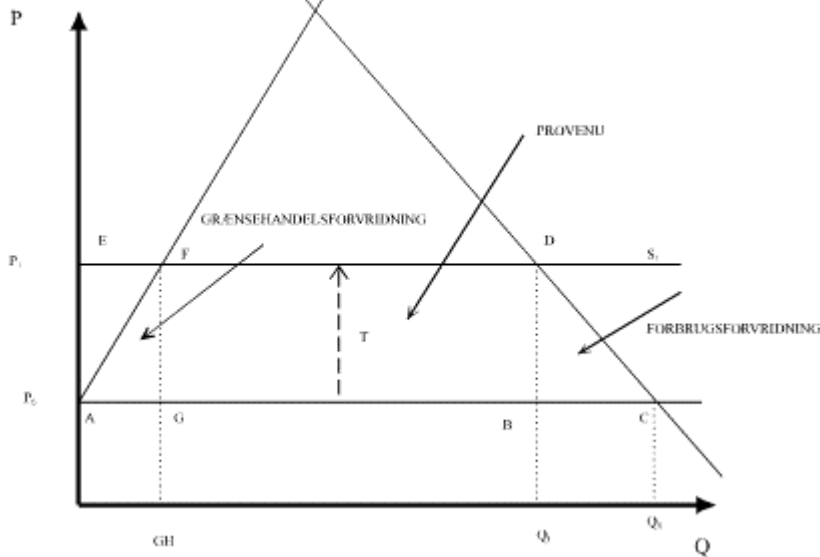
I følgende figur 1. er illustreret sammenhængen mellem prisen (og afgiften) på en vare og afgiftsgrundlaget, (den solgte mængde med dansk afgift under forudsætning af, at prisen uden afgift ikke påvirkes af afgiften).

Uden afgift er efterspørgsel lig udbud i punktet C, hvor ligevægtsmængden eller forbruget er på Q_0 og ligevægtsprisen er på P_0 .

Når varen pålægges afgift T/enhed vil den forbrugte mængde af varen blive reduceret fra Q_0 til Q_1 , jf. at den nye ligevægt er i punkt D, mens ligevægtsprisen er steget til P_1 .

Provenuet af afgiften efter forbrugstilpasningen, men før grænsehandel svarer til arealet af firkanten ABDE. Dem, der køber varen, får imidlertid et tab, der er større end afgiftsprovenuet. For de varer, der ikke længere købes gælder, at forbrugeren værdsætter købene til under den nye pris. Ellers ville der fortsat være købt. Modsat gælder også, at forbrugeren værdsætter varerne til mere end den gamle pris. Ellers ville de ikke have købt varerne før. Man kan fortolke efterspørgselskurven som forbrugernes marginale værdsættelse af varerne. Forvriddningen i forbrugssammensætningen kan således opgøres som arealet af trekanten BCD.

Figur 1.



Afgiften har imidlertid også ført til grænsehandel. Grænsehandlen er illustreret ved kurven I, der viser, at handlen stiger lineært ved større dansk afgift. Ved afgiften finder grænsehandlen GH sin ligevægt neden for F. Grænsehandlen har således reduceret provenuet fra afgiften svarende til arealet af firkanten AGFE. Borgeren har dog sparet et tilsvarende beløb, men har også haft ekstra besvær ved handlen. Det ekstra besvær eller grænsehandelsforviridningen svarer til arealet af AGF.

Når satsen sættes op til det dobbelte, vil forviridningstabene stige til det firedobbelte. Dels vil mængdevirkningen være dobbelt så stor, dels vil forviridningstabet pr. mængdeenhed stige jo højere afgiften er. På marginalen vil den sidste enhed af købet, der opgives, give anledning til et forviridningstab svarende til afgiftssatsen.

For den sidste enhed af varen vurderer forbrugeren, at det vil være hip som hap om denne enhed købes, eller pengene bruges til indkøb af andre varer. For forbrugeren betyder det således ikke noget, at købet af den sidste enhed opgives. For staten er det imidlertid af betydning, idet opgivelse af købet medfører et provenutab svarende til afgiftssatsen. Netto taber samfundet derfor et beløb svarende til afgiftssatsen ved opgivelse af den marginale enhed.

Når der er tale om en grænsehandelsvare, vil én del af mængdeændringen skyldes, at forbrug flytter til udlandet, og én del af mængdeændringen skyldes, at forbruget alt i alt bliver mindre.

Der er isoleret set ikke forskel i forviridningstabet ved en punktafgift alt efter om afgiftsgrundlaget ændres ved en afgiftsforhøjelse på grund af mindre forbrug eller større grænsehandel. Grænsehandlen har dog også en afledt momseffekt, mens dette normalt ikke er tilfældet ved ændret forbrug af varen, jf. at den sparede forbrugssum bruges på andre varer, med et moms- og punktafgiftstryk på ca. 20 pct. af prisen inklusive afgifter.

Oftentimes er forbruget af de varer, der pålægges særlige punktafgifter, skadelige for andre end de, der forbruger varen- udover eventuelt også at skade forbrugeren selv. Det kan blandt andet være derfor varen er blevet pålagt afgiften. At varen kan være skadelig for forbrugeren selv, er efter et strengt vælfærdsteoretisk synspunkt ikke grund nok til, at man pålægger varen en afgift, hvis forbrugets skadevirkning i øvrigt er fuldt oplyst overfor forbrugeren. Den rationelle forbruger vil sammenligne pris og nytelse ved forbruget og korrigere for eventuelle skadevirkninger for sig selv i sit valg. Hvis nydelsen fratrukket skadevirkning af udsigt til eventuel kortere levetid vurderes at være større end prisen, vil forbrugeren købe og omvendt. For den marginale enhed, der forbruges, er der som udgangspunkt sammenfald mellem pris og den nytte forbrugeren selv vurderer, at forbruget af den marginale enhed netto giver.

Når forbruget imidlertid også giver andre omkostninger, gener eller ubehag er forbruget set fra samfundets side for stort. Hvis forbruget kunne reduceres marginalt ville samfundet netto vinde svarende

til de andres færre gener. For samfundet som helhed er det optimalt, at forbruget begrænses indtil gevinsten ved en marginal nedsættelse af forbruget for andre er lig med forbrugerens nettotab.

Denne balance kan elegant opnås via at pålægge varen en afgift svarende til andres gener ved forbruget, jf. følgende eksempel i tabel III.7., hvor det er antaget at forbrugeren værdsætter den første enhed til 15,5 kr., den næste enhed 14,5 kr., den tredje enhed 13,5 kr. osv, mens andre generes svarende til 5 kr./enhed af forbruget. Prisen uden afgift er på 4 kr.

Tabel III.7. Illustration af optimal afgift når varen ikke grænsehandles, men medfører eksterne omkostninger

Pris på varen	Forbrug	Forbrugerens nytte af forbrug	Forbrugerens udgift til køb	Forbrugerens netto gevinst ved forbrug	Provenu til staten	Andres gener ved forbrug	Netto for samfundet
kr./stk	stk.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
16	0	0	0	0	0	0	0
15	1	15,5	15	0,5	11	-5	6,5
14	2	30	28	2	20	-10	12
13	3	43,5	39	4,5	27	-15	16,5
12	4	56	48	8	32	-20	20
11	5	67,5	55	12,5	35	-25	22,5
10	6	78	60	18	36	-30	24
9	7	87,5	63	24,5	35	-35	24,5
8	8	96	64	32	32	-40	24
7	9	103,5	63	40,5	27	-45	22,5
6	10	110	60	50	20	-50	20
5	11	115,5	55	60,5	11	-55	16,5
4	12	120	48	72	0	-60	12
3	13	123,5	39	84,5	-13	-65	6,5
2	14	126	28	98	-28	-70	0
1	15	127,5	15	112,5	-45	-75	-7,5
0	16	128	0	128	-64	-80	-16

Uden afgift, hvor prisen er 4 kr. pr. stk vil forbrugeren købe 12 stk. Det koster 48 kr., men giver forbrugeren en nytte på 120 kr. (15,5 kr. for første enhed, 14,5 kr. for anden enhed, 13,5 kr. for tredje enhed etc.) altså en gevinst på 72 kr. Hvis der havde været købt 13 stk. a 4 kr. ville nytten have udgjort 123,5 kr., men udgiften 52 kr., altså en gevinst på 71,5 kr. Hvis der havde været købt 11 stk. a 4 kr. ville nytten udgøre 115,5 kr. men udgiften 44 kr, således at gevinsten er på 71,5 kr. Ved en pris på 4 kr. maksimerer forbrugeren sin nytte ved at købe 12 enheder. Ved et køb på 12 enheder bliver andre dog generet for 60 kr. Mens forbrugeren vinder ved at reducere forbruget fra 12 til 11 enheder alene faldt med 0,5 kr. ville forureningens ofre vinde 5 kr. herved. For samfundet ville der således være en gevinst ved et nedsat forbrug. Forbruget kunne reduceres til 11 enheder, hvis forbrugeren betalte en afgift på 1 kr. pr. stk. Afgiften ville da give 11 kr. i provenu, men forbrugeren ville tabe 11,5 kr., mens dem, der lider skade ville vinde 5 kr. Netto ville samfundet således vinde 4,5 kr.

Det ses, at det optimale for samfundet (forbrugerenes gevinst plus provenu fratrukket ofrenes gener) ville blive opnået ved en pris på 9 kr., hvor afgiften er lig 5 kr. svarende til forureningsofrenes omkostninger/stk.

Når man tager hensyn til, at der er grænsehandel, må ovennævnte konklusion ændres. Marginalt tabte forbrugeren jo nøjagtig det samme beløb som ofret i eksempelet vandt, hvis køberen forbrugte en enhed mindre, men hvis salgsnedgangen på én ikke skyldes mindre forbrug, men grænsehandel, vil ofret ikke vinde ved salgsnedgangen. Den optimale afgift bliver derfor mindre.

Når man skal regne virkningen af afgiftsændringer på samfundsøkonomien ud, må der således tages hensyn til en lang række forudsætninger. I følgende tabel III.8. er vist de samlede samfundsøkonomiske virkninger, hvor der tages hensyn til, at afgiftsændringer både påvirker danskernes forbrug og danskernes grænsehandel, udlændingenes forbrug og udlændingenes grænsehandel, samt eventuelle eksterne omkostninger etc.

Tabel III.8. Beregninger af de samfundsøkonomiske virkninger af afgiftsændringen

Udgangspunktet er følgende:	
	Eksempel
(1): P_u = udenlandsk pris	150 kr./stk
(2): P_k = dansk pris uden moms og afgift	100 kr./stk
(3): t_0 = dansk punktafgift før	60 kr./stk
(4): $P_0 = (P_k + t_0) \times 1,25$ = dansk pris før	200 kr./stk
(5): t_1 = dansk punktafgift efter	68 kr./stk
(6): $P_1 = (P_k + t_1) \times 1,25$ dansk pris efter	210 kr./stk
(7): $B_0 = B_1$ = Gener ved danskernes forbrug for Danmark pr. stk.	120 kr./stk
(8): $Q_0^{\&}$ = dansk salg til danskere før	980 stk
(9): Q_0^* = dansk salg til udlændinge før	20 stk
(10): $M_0^{\&}$ = udenlandsk salg til danskere før	200 stk
(11): $F_0^{\&} = Q_0^{\&} + M_0^{\&}$ = dansk forbrug før	1180 stk

(12): $G_0 = Q_0^{\&} + Q_0^*$ = dansk afgiftsgrundlag før	1000 stk
(13): $Q_1^{\&}$ = dansk salg til danskere efter	911 stk
(14): Q_1^* = dansk salg til udlændinge efter	16 stk
(15): $M_1^{\&}$ = udenlandsk salg til danskere efter	240 stk
(16): $F_1^{\&} = Q_1^{\&} + M_1^{\&}$ = dansk forbrug efter	1151 stk
(17): $G_1 = Q_1^{\&} + Q_1^*$ = dansk afgiftgrundlag efter	927 stk
Danske handlende:	
Staten:	
(18): $R_0^{\&} = t_0 * Q_0^{\&}$ = punktafgiftsprovenu før fra danskere	58.800 kr.
(19): $R_1^{\&} = t_1 * Q_1^{\&}$ = punktafgiftsprovenu efter fra danskere	61.948 kr.
(20): $DR^{\&} = R_1^{\&} - R_0^{\&}$ = punktprovenugevinst fra danske borgere	3.148 kr. =
(21): ved uændret mængde $(t_1 - t_0) \times Q_0^{\&}$	7.840 kr.
(22): - ved ændret grænsehandel $(M_1^{\&} - M_0^{\&}) \times t_1$	-2.720 kr.
(23): - ved ændret forbrug $(F_1^{\&} - F_0^{\&}) \times t_1$	- 1.972 kr.
(24): Moms af ændret grænsehandel $(M_1^{\&} - M_0^{\&}) \times P_u \times 0,2$	-1.200 kr.
(25): I alt staten umiddelbart provenu (21) + (24)	1.948 kr.
(26): I alt staten i forbrugerprisniveau (25) $\times 1,25$	2.435 kr.
Borgere:	
(27): Prisstigning ny mængde $(P_1 - P_0) \times Q_1^{\&}$	-9.110 kr.
(28): Tilpasningsomkostning $(P_1 - P_0) \times (Q_1^{\&} - Q_0^{\&}) \times 0,5$	-345 kr.
(29): I alt borgerne (27) + (28)	-9.455 kr.
Ofrene:	
(30): Færre gener $B_1 \times (F_1^{\&} - F_0^{\&})$	+3.480 kr.
Udenlandske handlende:	

Staten:	
(31): Ændret punktafgift ($P_1 \times Q_1^* - P_0 \times Q_0^*$)	-112 kr. =
(32): ved uændret mængde $(P_1 - P_0) \times Q_0^*$ (bytteforholdsgevinst)	160 kr.
(33): - ændret grænsehandel $(P_1 - P_0) \times (Q_1^* - Q_0^*)$	-272 kr.
(34): Ændret momsprovenu $((P_1 \times Q_1^*) - (P_0 \times Q_0^*)) \times 0,2$	-128 kr.
(35): I alt staten umiddelbart provenu (31)+(34)	-240 kr.
(36) : I alt i forbrugerprisniveau (35)*1,25	-300 kr.
(37): I alt det danske samfund (26)+(29)+(30)+(36)	-3.840 kr.
Grænsehandel:	
(38) : Ændret punktafgift ved danskeres grænsehandel(22)	-2.720 kr.
(39): Ændret moms danskernes grænsehandel (24)	-1.200 kr.
(40): Ændret moms og afgift udlændinge (36)	-240 kr.
(41): I alt umiddelbar provenuvirkning (38)+(39)+(40)	-4.160 kr.
(42): I alt provenuvirkning i forbrugerpriser (41)×1,25	-5.200 kr.
(43): Nettobesparelse ved ændret handel for danske borgere $(M_1^{\&} - M_0^{\&}) \times (P_1 - P_0) \times 0,5$	+200 kr.
(44): I alt grænsehandel	-5.000 kr.
Forbrug:	
(45): Tabt punktprovenu i forbrugerpriser $(F_1^{\&} \times F_0^{\&}) \times 0 \times 1,25$	-2.175 kr.
(46): Forbruger tilpasningsomkostning: $(F_1^{\&} - F_0^{\&}) \times (P_1 - P_0) \times 0,5$	-145 kr.
(47): Færre gener $B_1 \times (F_1^{\&} - F_0^{\&})$	3.480 kr.
(48): I alt ændret forbrug	1.160 kr.
(49): Alt i alt (44)+(48)	-3.840 kr.
Virkningerne kan også deles op på følgende 4 kategorier:	
(50) Færre gener ved forbrug (47)	3.480 kr.

(51) Forvridding i forbruget $-(F_1^{\&}-F_0^{\&}) \times (1+o)/2 \times 1,25$	-2.320 kr.
(52) Forvridding ved danskernes grænsehandel $-(M_1^{\&}-M_0^{\&}) \times ((1+o)/2 + P_u \times 0,2) * 1,25$	-4.700 kr.
(53) Tab ved udlændinges grænsehandel (36)	-300 kr.
Netto for samfundet	-3.840 kr.

I rapportens forskellige afsnit om konkrete punktafgifter (spiritus, cigaretter, øl, vin, benzin, chokolade, mineralvand vil virkningerne blive delt op på disse fire kategorier. (50)- (53).

Der er her ikke taget hensyn til udlandet. Hvis moms og punktafgift i udlandet udgør 50 kr./stk ud af den samlede udenlandske pris på 150 kr. vil udlandets statskasse vinde 50 kr. pr. stk., som danskerne grænsehandler mere, og ca. 60 kr. pr. stk. som udlændingene grænsehandler mindre. Det er i alt ca. 2.250 kr. i eksemplet i umiddelbar provenugevinst. I den nationale afgiftspolitik tages der ikke hensyn til virkningerne for de udenlandske statskasser.

Under forudsætning af, at der er en lineær sammenhæng mellem grænsehandel og prisforskel, vil det samlede regnestykke se således ud ved forskellige danske afgifter efter eksemplet:

Tabel III.9.

Punktafgift	Dansk pris	Dansk salg til danskere	Dansk salg til udlændinge	Afgiftsgrundlag	Danskere grænsehandel	Danskere forbrug	Gener ved danskernes forbrug	Forvridding forbrug	Forvridding danskernes grænsehandel	Gevinst udlændinges handel i Danmark	I alt samfundsøkonomisk virkning af afgift
0	125	1.397,50	50	1.447,50	0	1.397,50	-167.700	0,00	0,00	1.562,50	0,00
4	130	1.383,00	48	1.431,00	0	1.383,00	-165.960	-36,25	0,00	1.800,00	1.941,25
8	135	1.368,50	46	1.414,50	0	1.368,50	-164.220	-145,00	0,00	2.012,50	3.785,00
12	140	1.354,00	55	1.398,00	0	1.354,00	-162.480	-326,25	0,00	2.200,00	5.531,25
16	145	1.339,50	42	1.381,50	0	1.339,50	-160.740	-580,00	0,00	2.362,50	7.180,00
20	150	1.325,00	40	1.365,00	0	1.325,00	-159.000	-906,25	0,00	2.500,00	8.731,25
24	155	1.290,50	38	1.328,50	20	1.310,50	-157.260	-1.305,00	-1.300,00	2.612,50	8.885,00
25	156,25	1.281,88	37,5	1.319,38	25	1.306,86	-156.825	-1.416,02	-1.640,63	2.636,72	8.892,58

26	157,5	1.273,25	37	1.310,25	30	1.303,25	-156.390	-1.531,56	-1.987,50	2.659,38	8.887,81
28	160	1.256,00	36	1.392,00	40	1.296,00	-155.520	-1.776,25	-2.700,00	2.700,00	8.841,25
32	165	1.221,50	34	1.255,50	60	1.281,50	-153.780	-2.320,00	-4.200,00	2.762,50	8.600,00
36	170	1.187,00	32	1.219,00	80	1.267,00	-152.040	-2.936,25	-5.800,00	2.800,00	8.161,25
40	175	1.152,50	30	1.182,50	100	1.252,50	-150.300	-3.625,00	-7.500,00	2.812,50	7.525,00
44	180	1.118,00	28	1.146,00	120	1.238,00	-148.560	-4.386,25	-9.300,00	2.800,00	6.691,25
48	185	1.083,50	26	1.109,50	140	1.223,50	-146.820	-5.220,00	-11.200,00	2.762,50	5.660,00
52	190	980,00	24	1.004,00	160	1.209,00	-145.080	-6.126,25	-13.200,00	2.700,00	4.431,25
56	195	1.014,50	22	1.036,50	180	1.194,50	-143.340	-7.105,00	-15.300,00	2.612,50	3.005,00
60	200	980,00	20	1.000,00	200	1.180,00	-141.600	-8.156,25	-17.500,00	2.500,00	1.381,25
64	205	945,50	18	963,50	220	1.165,50	-139.860	-9.280,00	-19.800,00	2.362,50	-440,00
68	210	911,00	16	927,00	240	1.151,00	-138.120	-10.476,25	-22.200,00	2.200,00	-2.458,75
72	215	876,50	14	890,50	260	1.136,50	-136.380	-11.745,00	-24.700,00	2.012,50	-4.675,00
120	275	462,50	-10	452,50	500	962,50	-115.500	-32.625,00	-62.500,00	2.187,50	-46.675,00

Beregning jf. eksemplet ved at gå fra 60 til 68 kr. i afgift

Tab ved udlændinges grænsehandel - 300 kr. jf. (53) er lig 2.200 kr. fratrukket 2.500 kr.

Tab danskernes grænsehandel - 4.700 kr. jf. (52) er lig -22.200 fratrukket - 17.500 kr.

Forbrugsforvridning -2.320 kr. jf. (51) er lig -10.476,25 fratrukket - 8.156,25 kr.

Gevinst ved færre gener 3.480 kr. jf. (50) er lig -138.120 kr. fratrukket -141.600

Samfundsøkonomisk virkning -3.840 kr. jf. (54) er lig -2458,75 fratrukket 1.381,25 kr.

Af tabellen ses, at den optimale punktafgift vil være på omkring 25 kr./stk., når man tager hensyn til såvel forvridningsomkostningerne i forbruget, at tredjepart har gener ved forbruget og på grund af grænsehandel. Hvis der ikke havde været grænsehandel, ville den optimale afgift have været på 120 kr./stk.

Den optimale afgift vil ikke kunne være større end de eksterne gener som forbruget af den afgiftsbelagte vare giver anledning til, med mindre udlandets afgift er meget høj. Når der er grænsehandel, vil den optimale afgift i praksis være væsentlig mindre. Den optimale afgiftsats vil alt andet lige være større, når generne er større, eller når en større del af ændringen i afgiftsgrundlaget skyldes ændringer i forbruget, og en mindre del skyldes ændringer i grænsehandlen.

I følgende tabel III.10. er angivet den optimale afgift under forskellige forudsætninger om gener, sammenhæng mellem grænsehandel og pris og forbrug og pris jf. eksemplet.:

Tabel III.10. Optimal afgift ved forskellige forudsætninger om gener, elasticiteter i forbrug og grænsehandel og udenlandsk pris

Gener	Ændring i forbrug når pris stiger 10 kr./stk	Ændring i danskernes grænsehandel, når pris stiger 10 kr./stk	Ændring i udlændinges grænsehandel, når pris stiger 10 kr. pr. stk.	Udenlandsk pris	Optimal afgift
kr./stk	stk.	stk.	stk.	kr.	kr./stk.
120	-29	+40	-4	150	25
180	-29	+40	-4	150	43
60	-29	+40	-4	150	20
120	-14,5	+40	-4	150	20
120	-43,5	+40	-4	150	41
120	-29	+20	-4	150	44
120	-29	+60	-4	150	20
120	-29	+40	-4	75	32,5
120	-29	+40	-4	225	80

I praksis hersker der usikkerhed om såvel størrelsen af de eksterne gener, sammenhængen mellem dansk pris og forbrug og sammenhængen mellem dansk pris og grænsehandel.

Når de forskellige afgifter vil blive gennemgået, vil der blive foretaget en beregning som ovennævnte ud fra de oplysninger eller indikatorer om sammenhæng mellem forbrug/salg og pris, der er til rådighed og oplysninger om eventuelle gener ved forbrug. Hvis der ikke måtte være oplysninger om størrelsen af generne, vil der blive beregnet, hvor store generne skal være ved givne afgiftsats, for at satsen er optimal.

8. Grænsehandel, moms og bytteforhold.

Foruden de punktafgiftsbelagte varer grænshandles der i betydeligt omfang også ikke punktafgiftsbelagte varer. Yderligere vil en vis del af det samlede salg af almindelige varer med hjemlandets moms være salg til udlændinge udover grænsehandel være i form af forbrug i hjemlandet.

Salget til udlændinge af varer, der alene er pålagt moms er væsentlig større end salget af de særlig punktafgiftspligtige varer. Tilsvarende er danskernes køb af varer i udlandet, der alene er pålagt moms, det være sig med henblik på indførsel i Danmark eller forbrug i udlandet væsentlig større end købet af de særlig punktafgiftspligtige varer.

Forhøjelser af den danske moms vil både medføre, at danskerne grænsehandler mere, samt at danskerne i videre udstrækning skifter ferieophold i Danmark ud med ophold i udlandet. Herudover vil udlændinges grænsehandel i Danmark blive reduceret og udlændingene vil holde mindre ferie i Danmark end ellers.

Danske momsændringer vil således påvirke beskæftigelsen i ikke mindst turistbranchen. Hvis dem, der måtte miste deres arbejde i turistbranchen ved en dansk momsforhøjelse imidlertid kan finde anden beskæftigelse i andre erhverv vil en dansk momsforhøjelse ikke nødvendigvis medføre et nettotab for den danske samfundsøkonomi. Det skyldes, at en del af den ekstra momsbelastning vil blive båret af den omsætning, der fortsat ville være i Danmark. Hvis elasticiteten i turistindtægter og -udgifter således er mindre end elasticiteten i anden udenrigshandel, vil Danmark netto få en bytteforholdsgævinst, hvis prisen på eksporten af turisttjenester stiger.

Det kan illustreres ved et simpelt eksempel. I udgangspositionen er der ikke moms. Der bruges 475 mia arbejdsenheder, der får 1 kr. i løn til vareeksport af 475 mia. kr. Tilsvarende eksporteres der for 25 mia. kr. turistydelse/grænsehandel.

Importen, der er af samme størrelse, fortrænger en tilsvarende dansk beskæftigelse.

Udgangspositionen er illustreret i følgende tabel III.11.

Tabel III.11. Udenrigshandel uden moms.

	Elasticitet	Pris	Mængde	Værdi
		kr./enhed	mia. enheder	mia.kr.
Vareeksport		1	475	475
Turistindtægt	-0,4	1	25	25
Valutaindtægt				500
Vareimport		1	475	475
Turistudgift	-0,4	1	25	25
Valutaudgift				500

Nu indføres 10 pct. moms. Momsen belaster alene den del af eksporten, der består af turistindtægter. Med 10 pct. ekstra moms falder mængden af turistindtægter med ca. 4 pct., mens turistudgifterne stiger med ca. 4 pct.

Virkningen er jf. tabel III.12.

Tabel III.12. Udenrigshandel med moms af turistindtægter.

	Elasticitet	Pris	Mængde	Værdi
		kr./enhed	mia. enheder	mia.kr.

Vareeksport		1	475	475
Turistindtægt	-0,4	1,1	24	26,4
Valutaindtægt				501,4
Vareimport		1	475	475
Turistudgift	-0,4	1	26	26
Valutaudgift				501
Betalingsbalance				0,4

Nettoeffekten er, at der ved en mindre dansk beskæftigelse til eksport af turists tjenester på 1 mia. arbejdsenheder kan opnås en betalingsbalanceforbedring på svarende til 0,4 mia. arbejdsenheder. Ved samme betalingsbalanceoverskud som før, kan der således frigøres 1,4 mia. arbejdsenheder ekstra til fremstilling af varer til forbrug til indlændingene. Det er en samfundsøkonomisk gevinst. Der er dog samtidig sket en forvridding i udenrigshandlen, der omtrentlig udgør 1 mia. arbejdsenheder gange 10 pct. gange 0,5 altså ca. 0,05 mia. arbejdsenheder. Nettovirkningen for samfundsøkonomien er således meget positiv, når man isoleret ser på virkningerne af momsen på udenrigshandlen. Der kan dog være være samfundsøkonomiske tab ved en momsforhøjelse, når man ser på den indenlandske økonomi.

Det vil gælde, at når summen af de numeriske elasticiteter ved eksport og import er mindre end 1, vil eksportlandet vinde ved højere priser. I dette eksempel var summen af elasticiteterne alene 0,8.

Hvis summen af elasticiteterne er over 1, vil man netto tabe på betalingsbalancen ved moms på turistindtægter. Man kan dog genskabe ligevægten eller den ønskede betalingsbalance ved en lidt lavere nominal løn. Afgørende for nettoresultatet for landet er, om elasticiteterne for den almindelige udenrigshandel er større end elasticiteterne for turistomsætningen.

Hvis man antog at elasticiteterne for turistindtægterne - og udgifterne var 1, men 1,25 for den almindelige udenrigshandel vil nettoresultatet være:

Tabel III.13. Udenrigshandel med moms af turistindtægter.

	Elasticitet	Pris	Mængde	Værdi
		kr./enhed	mia. enheder	mia.kr.
Vareeksport	-1,25	0,996622	477,0136	475,402
Turistindtægt	-1	1,1*0,996622	22,8043	25,0
Valutaindtægt				500,402
Vareimport	1,25	1	472,9949	472,9949
Turistudgift	1	1	27,4071	27,4071
Valutaudgift				500,402
Betalingsbalance				0

* Elasticiteterne er i praksis lavere på kort sigt og større ved eksport og valutaindtægter end ved import og valutaudgifter.

I dette tilfælde vil den nominelle løn skulle sættes ned fra 1 til 0,996622. Det ses imidlertid, at mens der tidligere skulle arbejdes 500 mia. enheder til eksport, skal der nu alene arbejdes 499,82 enheder, således at der er 0,18 mia. arbejdsenheder ekstra fra eksport, der kan frigøres til produktion af forbrugsvarer til indlænderne. Ses der alene på turistindtægterne kan man ved 2,2 mia. færre arbejdsenheder få den samme indtægt. Det ses yderligere, at indlænderne yderligere får varer og ydelser fra udlandet for ekstra 0,40 mia. arbejdsenheder således at landet netto vinder 0,58 mia. arbejdsenheder, der kan bruges til fremstilling af forbrugsvarer til indlænderne uden, at betalingsbalancen netto forringes, når først lønnen er tilpasset. Herfra dog fratrækkes godt 0,1 på grund af forvriddinger ved at forbrugerne har omkostninger i form af besvær og transport mv. ved grænsehandel.

Konklusionen er således, at det forhold at Danmark har en højere moms end udlandet fører til ekstra grænsehandel, men også til en bytteforholdsgevinst, hvis elasticiteterne for turistindtægterne og -udgifterne er mindre end for almindelig eksport og import, hvilket er sandsynligt. I praksis vil nettoeffekten for den danske samfundsøkonomi under de nuværende forhold være positiv, men meget beskeden, når man har gennemført den fulde tilpasning, men tilpasningsprocessen kan være byrdefuld.

Hvis derimod elasticiteterne for turistindtægterne og udgifterne er betydelige vil Danmark netto få en nettoforringelse af bytteforholdet.

Grænsehandel, turistbalance mv. udgør under de nuværende forhold således ikke nogen trussel mod den højere danske moms, på den måde, at de samfundsøkonomiske omkostninger eller forvriddingerne ved momsen er uacceptable høje. Man vil heller ikke få en samfundsøkonomisk gevinst fra ændret grænsehandel og turistomsætning ved at nedsætte momsen. Det vil derimod ofte være tilfældet for visse punktafgifter. Det skyldes dels, at grænsehandelsforvriddningen ved høje satser betyder forholdsvis mere, samt at når prisforskellen bliver større end et kritisk punkt, bliver elasticiteten betydelig. Denne kritiske prisforskel er alene nået for ganske få varer, der alene er pålagt moms. Momsen skaber dog også forvriddinger i den indenlandske økonomi og bytteforholdsgevinsten er i praksis så beskeden, at den ikke i sig selv påvirker de samlede forvriddinger ved momsen i nævneværdigt omfang.

Når man ser på andre varer end de, der er pålagt særlige punktafgifter, er der balance i grænsehandlen, selv om den danske moms er højere end den udenlandske.

Når de samfundsøkonomiske virkninger af afgiftsændringer for de grænsehandelsfølsomme varer (varer med betydelig elasticitet i udenrigshandlen) i denne rapport er blevet beregnet, er det indirekte forudsat, at ændringer i grænsehandlen ikke påvirker bytteforholdet eller med andre ord, at elasticiteterne i den almindelige udenrigshandel er meget store. Hermed kan, dem der måtte miste deres arbejde ved større dansk grænsehandel, finde beskæftigelse i eksportvirksomhederne uden at eksportpriserne skal sænkes ret meget. Ved mere beskeden elasticiteter vil bytteforholdsvirkningen ikke være så beskeden, at den kan ignoreres, men der er ikke gjort forsøg på at foretage beregninger heraf i denne rapport. De beregnede samfundsøkonomiske virkninger af større dansk grænsehandel er derfor undervurderet, idet man også burde medregne tilpasningsomkostningerne og omkostningerne ved at landet skal være mere konkurrencedygtig i den øvrige udenrigshandel, når grænsehandlen i udenlandsk favør måtte stige. Effekten skal dog ikke overvurderes.

Kapitel IV. Institut for grænseregionsforskningsresultater

I det følgende gennemgås resultaterne af Institut for grænseregionsforsknings (IFG) undersøgelse.

I år har IFG også gennemført en undersøgelse af udlændingenes grænsehandel. Resultatet af denne del af undersøgelsen vil også blive gennemgået.

I 1.del af dette kapitel vil den samlede grænsehandel blive beskrevet. Således beskrives det hvor meget danskerne og udlændingene samlet set handler for ved de forskellige grænsehandelsovergange. Der ses også på udviklingen i danskernes gennemsnitlige grænsehandel.

I de følgende del kapitler vil udviklingen i danskernes og udlændingenes grænsehandel være for vare blive beskrevet. Det vil også blive beskrevet, hvorvidt der ses nogen udvikling m.h.t. hvilke danskere det er, der handler ved grænsen. Hermed skal forstås, at det vil blive undersøgt, hvilken afstandsfordeling af de danske grænsepassanter undersøgelsen har. IFG har også spurgt danskerne om de købte en given vare på deres tur, og hvor meget de i så fald brugte på indkøbet af den pågældende vare.

I år 2000 undersøgelsens resultater bliver sammenlignet med tidligere undersøgelser som IFG har gennemført i det omfang det er muligt⁽¹⁾.

1. Grænsehandel i alt

IFG har gennemført en undersøgelse af danskernes grænsehandel ved landgrænsen. Undersøgelsen i 2000 fandt ligesom sidste år sted i slutningen af maj og begyndelsen af juni måned.

Som noget nyt har IFG i år udover undersøgelsen af danskernes og tyskernes grænsehandel ved landgrænsen undersøgt

- a) Danskernes grænsehandel over Rødby/Gedser
- b) Danskernes grænsehandel over Øresund
- c) Danskernes grænsehandel over Kattegat
- d) Danskernes grænsehandel via Kastrup
- e) Tyskernes grænsehandel over Rødby/Gedser
- f) Svenskernes grænsehandel over Øresund
- g) Svenskernes grænsehandel over Kattegat
- h) Nordmændenes grænsehandel over Skagerak
- i) Udlændingenes grænsehandel udrejst via Kastrup
- j) Udlændingenes grænsehandel transit via Kastrup
- k) Danskernes handel over Skagerak⁽²⁾

Den i år gennemførte undersøgelse af grænsehandlen er altså betydelig mere omfattende end tidligere år f.eks. end IFG's undersøgelse fra sidste år.

Som noget nyt i undersøgelsen i år er der også blevet spurgt mere uddybende til grænsehandlen med benzin. Eksempelvis er der blevet spurgt til om man tankede ved grænsen eller længere inde i landet, og om man har tanket flere forskellige steder.

Inden for hver gruppe skulle der tilstræbes en stikprøve på 1.000. Efter en kontakt mellem Skatteministeriet og butikshandlen i Frederikshavn blev det besluttet at lade halvdelen af interviewene fra Frederikshavn gælde ruter til Norge.

								udenlandsk
	mill.	mill.	kr.	mia. kr	mill.	kr.	mia. kr	mia. kr.
Landgrænsen	14	7,7	633	4,9	6,3	387	2,4	
Færger, Tyskland	3,5	1,4	375	0,5	2,1	270	0,6	
I alt Tyskland	17,5	9,1	593	5,4	8,4	358	3,0	2,4
Øresund	9,8	3,4	348	1,2	6,4	303	1,9	
Lange ruter, Sverige	1,7	0,6	389	0,2	1,1	663	0,7	
I alt Sverige	11,5	4,0	355	1,4	7,5	357	2,7	-1,1
Færgeruter, Norge	2,0	0,7	389	0,3	1,3	990	1,3	-1,0
Heraf afgiftsfri	2,0	0,7	350	0,2	1,3	600	0,8	-0,6
UK og Polen, færger	0,1	0,1	375	0,0	0,1	270	0,0	0,0
Kastrup	3,9	2,3	718	1,6	1,6	221	0,4	
Kastrup, transit	3,7	0,0	0	0,0	3,7	97	0,4	
Andre lufthavne	0,5	0,4	718	0,3	0,1	221	0,0	
I alt Lufthavne	8,1	2,7	718	1,9	5,4	136	0,7	1,2

Heraf afgiftsfri	8,1	2,7	239	0,6	5,4	45	0,2	0,4
Alt i alt	39,2	16,5	546	9,0	22,6	341	7,7	1,3

Det bemærkes, at opgørelsen, der er foretaget af Skatteministeriet, af den samlede grænsehandel er forbundet med stor usikkerhed. Dette skyldes flere forhold.

1. IFG undersøger alene danskernes og udlændingenes grænsehandelsvaner p.b.a. en stikprøve. Selvom denne stikprøve teoretisk set er korrekt udtaget og af en tilstrækkelig størrelse er der ikke tale om en totaltælling men alene en stikprøvetælling, som opregnes.

2. Skatteministeriet er ikke i besiddelse af præcise fordelinger af, hvordan passagerne fordeler sig på hhv. personer med dansk nationalitet og personer med udenlandsk nationalitet.

I bilag IV.2 er der nærmere redegjort for hvordan den samlede grænsehandel er opgjort.

Gennemsnitsindkøbets størrelse for danskere i bil var 662 kr i 2000 mens det i 1999 var på 539 kr. For danskere, der passerede landgrænsen i bus var gennemsnitsindkøbet på 653 kr i 2000⁽³⁾.

I tabellen nedenfor er gennemsnitsindkøbets størrelse for danskere, der var på grænsehandel fra 1985 til 2000 angivet.

Af tabellen fremgår det, at danskere køber for i alt 9 mia. kr. i udlandet, men udlændinge handler for 1,7 mia. kr. i Danmark. Danskere køber for 2,4 mia. kr. mere i Tyskland end tyskere køber i Danmark. Grænsehandlen er imidlertid i dansk favør med 2,3 mia. kr. Vedrørende Sverige og Norge, men i udenlandske favør med 1,2 mia. kr. vedrørende flyrejser.

Tabel IV.3. Gennemsnitsindkøbets størrelse for danskere, der var på grænsehandel

Kr. pr. indkøber	Pr. person i personbiler	Pr. person i busser
	Årets priser	Årets priser
1985	303	380
1986	344	-
1989	299	257
1991 1. halvår	306	-
1991 2. halvår	298	-
1996	450	-
1999	539	-
2000	662	653

Note: - Angiver at IFG ikke har undersøgt dette i den pågældende undersøgelse

Som noget nyt er det i år også blevet undersøgt, hvor meget danskere, der passerer grænsen via færge og fly grænsehandler ligesom det er blevet undersøgt, hvor meget udlændinge, der passerer grænsen via fly eller færger, grænsehandler.

I den følgende tabel er vist såvel danskernes som udlændingenes samlede grænsehandels indkøb over enten landgrænsen eller andre grænseovergange.

Men grænsehandelsbeløbet var konstateret pr. rejsende fra 1985 - 1991 er det steget til over det dobbelte fra 1991 til 2000.

En af grundene hertil er bortfald af de fleste rejsegodsrestriktioner.

Tabel IV.4. Danskere og udlændinges indkøb total beløb i 2000, mill. kr

	Samlet indkøb, mill. kr
Danskere over landgrænsen i bil	4.105
Danskere over landgrænsen i bus	589
Danskere over landgrænsen, i alt	4.694
Tyskere over landgrænsen i bil	1.561
Tyskere over landgrænsen i bus	69
Tyskere over landgrænsen, i alt	1.630
Danskere over Østersøen & via Havneby	579
Danskere over Øresund	1101
Danskere, lange ruter til Sverige	252
Danskere via Kastrup	1.212
Tyskere over Østersøen & via Havneby	369
Svenskere over Øresund	1.937
Svenskere lange ruter	859
Nordmænd over Skagerak	1.298

Udlændinge udrejst via Kastrup	550
Udlændinge transit via Kastrup	348

Instituttets undersøgelse viser, at den største grænsehandel, der finder sted i undersøgelsen, er danskernes grænsehandel via landgrænsen. Herefter følger den svenske grænsehandel over Øresund og tyskernes grænsehandel via landgrænsen. Den danske grænsehandel via landgrænsen kan i følge Institutet opgøres til ca. 4.700 mill. kr. Den svenske grænsehandel via Øresund kan opgøres til godt 1.900 mill. kr og den tyske grænsehandel via landgrænsen kan opgøres til ca. 1.600 mill. kr.

Når IFG opgør grænsehandlen sker det på følgende måde. Antallet af køretøjer, der passerer grænsen ganges med en indkøbsprocent samt antallet af personer pr. køretøj.

Når indkøbsprocenten og antal voksne pr. køretøj er blevet ganget med antallet af køretøjer fås antallet af indkøbere. Antallet af indkøbere ganges herefter med det gennemsnitlige indkøb pr. person⁽⁴⁾. Herved fremkommer det samlede indkøb pr. år. I den følgende tabel er vist et eksempel på IFG's beregningsmetode.

Tabel IV.5. Danskere over landgrænsen i bil, 2000

	Danskere over landgrænsen i bil
Antal køretøjer	3.189.677
Indkøbsprocent	95,9
Køretøjer med indkøbere	3.058.900
Voksne pr. køretøj	2,027
Antal indkøbere	6.200.391
Gnst. indkøb, kr	662,06
Samlet indkøb/år, mill. kr	4.105
Foregående år	3.300 ¹

¹ Inkl. danskere over landegrænsen i bus

Som det fremgår er det en forholdsvis mekanisk undersøgelsesmetode som IFG anvender til at opgøre den samlede grænsehandel, når først indkøbsprocenten, antallet af voksne pr. køretøj samt det gennemsnitlige indkøb er fastlagt. Beregningsmetoden betyder også, at mindre ændringer i et eller flere af

parametrene i tabellen ovenfor kan forrykke den samlede grænsehandel meget. Nævnte er søgt illustreret i den følgende tabel, hvor indkøbet af øl er beregnet i 1999-undersøgelsen og 2000-undersøgelsen.

Tabel IV.6. Indkøb af øl i 2000 og 1999 ifølge Institutet for Grænseregionsforskning. Danske bilister over landgrænsen

	2000	1999
Antal køretøjer	3.189.677	3.066.746
Indkøbsprocent	95,9	85,7
Køretøjer med indkøbere	3.058.900	2.628.201
Indkøbsprocent for øl	74,2	66,2
Antal køretøjer hvor købt øl	2.269.704	1.739.869
Voksne pr. køretøj	2,027	2
Antal indkøbere	4.600.690	3.479.739
Gnst. indkøb, liter	37,37	22,6
Samlet indkøb/år, mill. liter	171,93	78,64

Som det fremgår af tabellen viser grænsehandelsundersøgelsen i år 2000, at der er ca. 1,1 mill. flere der grænsehandler i 2000 undersøgelsen i forhold til 1999 undersøgelsen. Ca. 100.000 af denne stigning kan forklares ved, at der kører flere biler over grænsen i 2000 end i 1999.

Tabellen viser, at den generelle indkøbsprocent er steget med over 10 procentpoint og at indkøbsprocenten m.h.t. øl er steget med næsten 10 procentpoint. Tabellen viser ligeledes, at det gennemsnitlige indkøb af øl er steget fra 22,6 til 37,37.

Som tidligere nævnt gennemfører IFG interviewene i tidsrummet kl. 8 til 20. At der udelukkende interviewes i dette tidspunkt kan muligvis påvirke indkøbsprocenten i opadgående retning. Hvis man antager, at de fleste af de personer, som udelukkende har grænsehandel som formål, når de tager til Tyskland passerer grænsen i dagtimerne vil indkøbsprocenten blive overestimeret, idet personerne, som passerer landegrænsen i nattetimerne ikke er med i undersøgelsen.

Hvis indkøbsprocenten som følge af interviewstidspunktet bliver højere end den ind-købsprocent, som vil blive opgjort, hvis man interviewede hele døgnet vil grænsehandelsomfanget blive påvirket i opadgående retning. I det følgende eksempel er dette søgt illustreret.

Af tabellen fremgår det, at hvis man antager at indkøbsprocenten var på 85 pct. i 2000-undersøgelsen i stedet for 95,9 pct. vil den samlede grænsehandel være på ca. 3.650 mill. kr.

Tabel IV.7 Danskere over landegrænsen i 2000 undersøgelsen samt eksempel på grænsehandel ved landegrænsen, hvis indkøbsprocenten var på 85 pct.

	2000	Eksempel på samlet grænsehandel, hvis indkøbsprocenten var på 85 pct.
Antal køretøjer	3.189.677	3.189.677
Indkøbsprocent	95,9	85
Køretøjer med indkøbere	3.058.900	2.711.225
Voksne pr. køretøj	2,027	2,027
Antal indkøbere	6.200.391	5.495.653
Gnst. indkøb, kr	662,06	662,06
Samlet indkøb/år, mill. liter	4.105	3.638

At de fleste køretøjer passerer landegrænsen i tidsrummet kl. 8-20 er der næppe nogen tvivl om. I den følgende tabel er illustreret med et resultatet fra Vejdirektoratets undersøgelse af køretøjer, der passerede landegrænsen i perioden 1. maj til 7. maj 2000 gengivet.

Tabel IV.8. Antal køretøjer i perioden 1/5-7/5-2000 ved Kruså Grænse mod Tyskland

Antal køretøjer	Hverdagsgennemsnit
Tids-interval	
00:00-01:00	17
01:00-02:00	10
02:00-03:00	7
03:00-04:00	6
04:00-05:00	10
05:00-06:00	35
06:00-07:00	89
07:00-08:00	228
08:00-09:00	235

09:00-10:00	358
10:00-11:00	414
11:00-12:00	391
12:00-13:00	374
13:00-14:00	378
14:00-15:00	410
15:00-16:00	443
16:00-17:00	503
17:00-18:00	513
18:00-19:00	422
19:00-20:00	301
20:00-21:00	169
21:00-22:00	108
22:00-23:00	90
23:00-24:00	176
I alt	5.687

Ca. 83 pct. af køretøjerne passerede Kruså-landegrænsen i tidsrummet kl. 8 til 20. De resterende ca. 17 pct. passerede landegrænsen i tidsrummet kl. 20 til 8.

Gennemsnitsindkøbets størrelse for danskere og udlændinge, der passerede grænsen, varierer en del. Danskere, der passerede grænsen anvendte som tidligere nævnt 662 kr. Tyskere, der passerede landegrænsen, anvendte 898 kr i gennemsnit. IFG's undersøgelser viser, at det var danskere, som rejste via Kastrup, og nordmænd, der rejste over Skagerak, der i gennemsnit anvendte mest på grænsehandel, idet de anvendte hhv. 1.291 kr og 990 kr i gennemsnit. Udlændinge, der rejste transit via Kastrup anvendte mindst i gennemsnit, idet denne gruppe kun brugte 356 kr i gennemsnit på grænsehandel.

I tabellen nedenfor er gennemsnitsindkøbets størrelse for danskere og udlændinge, der grænsehandlede i 2000 angivet.

Tabel IV.9. Skøn over beløb anvendt af danskere og udlændinge på grænsehandel

	Gennemsnitligt indkøb, kr
Danskere over landgrænsen i bil	662
Danskere over landgrænsen i bus	653

Tyskere over landgrænsen i bil	898
Tyskere over landgrænsen i bus	393 ¹
Danskere over Rødby/Gedser	393
Danskere over Øresund	601
Danskere over Kattegat	625
Danskere via Kastrup	1.291
Tyskere over Rødby/Gedser	478
Svenskere over Øresund	421
Svenskere over Kattegat	717
Nordmænd over Skagerak	990
Udlændinge udrejst via Kastrup	417
Udlændinge transit via Kastrup	356

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

I tabellen nedenfor ses det gennemsnitlige indkøbsbeløb fordelt efter bopælens afstand fra grænsen.

Table IV.10. Gennemsnitlige indkøbsbeløb fordelt efter bopælens afstand fra grænsen

pct.	1999 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	460	424
10-25 km	349	368
25-50 km	392	485
50-125 km	661	713
over 125 km-vest	654	967

over 125 km-øst	1.000	967
I alt	539	662

Som det fremgår er det især gruppen som bor ml. 25-50 km fra grænsen og gruppen der bor 125 km fra grænsen vest for Storebælt, som har øget deres indkøb af grænsehandelsvarer i 2000 i.f.t. 1999 undersøgelsen.

Grænsepassanterne er blevet spurgt om, hvilket formål de havde med turen. Deres svar ses i den følgende tabel

Tabel IV.11. Grænsepassanternes formål med turen

Pct.	Kun in dkøb	Indkøb og andet	Ikke handlet	I alt
Danske grænsepassanter ved landgrænsen, 1999	68	18	14	100
Danske grænsepassanter ved landgrænsen, 2000	80	16	4	100
Danske grænsepassanter via Østersøen, 2000	40	55	5	100
Danske grænsepassanter mod Sverige via Øresund, 2000	7	51	42	100
Danske grænsepassanter mod Sverige via Kattegat, 2000	5	57	38	100
Danske grænsepassanter via Kastrup, 2000	0	56	44	100
Tyske grænsepassanter ved landgrænsen, 2000	15	32	54	100
Tyske grænsepassanter via Østersøen, 2000	2	54	44	100
Svenske grænsepassanter via Øresund, 2000	23	49	28	100
Svenske grænsepassanter via Kattegat, 2000	12	80	8	100
Norske grænsepassanter via Skagerak, 2000	11	89	0	100
Udlændinge som har været i DK, Kastrup, 2000	0	53	47	100
Udlændinge i transit via Kastrup	0	41	59	100

Tabellen viser, at det primært er danskere, der passerer landegrænsen, som har det at handle som eneste formål med turen. 80 pct. af danskerne har i IFG's undersøgelse angivet, at formålet med turen kun er at købe ind. Ses der på gruppen "indkøb og andet" er det især svenskerne, men også nordmændene som har angivet at formålet med turen var indkøb og andet. For eksempel har 80 pct. af de svenske grænsepassanter der passerede grænsen via Kattegat angivet, at formålet med turen var indkøb og andet.

I bilag IV.1 tabel 1, 12 og 13 er afstandsfordelingen d.v.s. hvor langt de grænsehandlende havde til grænsen vist. I bilaget ses også hvilket formål de grænsehandlende havde med turen og hvor lang tid de var afsted., jvf. bilag IV.1 tabel 2, 3, 13 og 14.

Udlændingenes grænsehandel samt danskernes grænsehandel vil i det følgende blive gennemgået nærmere vare for vare. Det bør dog allerede på nuværende tidspunkt nævnes, at opgørelserne via fly samt visse af færgeovergangene er mere usikre end opgørelsen af danskernes grænsehandel via landegrænsen. Således bygger nogle af delundersøgelserne på relativt få interviews. Som eksempel kan nævnes, at nordmændenes grænsehandel via Skagerak bygger på 36 interviews⁽⁶⁾ og at danskernes grænsehandel via Kastrup bygger på 133 interviews⁽⁶⁾. IFG har også bemærket, at der i nogle af delundersøgelserne var mange, som ikke var villige til at deltage i undersøgelsen⁽⁷⁾.

For en del af undersøgelserne har det været nødvendigt at ændre interviewformen. Oprindeligt var det meningen, at IFG skulle indsamle telefonnumre på de personer, som skulle interviewes og så efterfølgende kontakte dem på telefon⁽⁸⁾. IFG har anført, at det i nogle af delundersøgelserne viste sig svært, at få det ønskede antal rejsende til at indvillige i efterfølgende telefoninterviews. Derudover var der i nogle af delundersøgelserne en del af dem, der indvilligede i at blive interviewet, som efterfølgende ikke kunne træffes⁽⁹⁾. For at skaffe et tilstrækkeligt antal interview ændrede IFG undersøgelsesmetoden på nogle af delundersøgelserne, således at der også blev gennemført interview på stedet.

I bilag IV.1 er undersøgelsens resultater vedlagt.

2. Grænsehandel med spiritus

I den følgende tabel er vist danskernes indkøb af spiritus ved landgrænsen.

Tabel IV.12. Udviklingen i danskernes indkøb af spiritus og hedvin over landegrænsen ifølge Institut for Grænseregionsforskningens undersøgelser, 1991- 2000

År	Samlet indkøb (mill. l)	Samlet indkøb (mill. kr)
1999	0,6	93
1996	0,3	43
1991	0,8	68 ²

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

¹ Skøn. Det bør nævnes at opgørelsen er forbundet med usikkerhed

² Kun persTabellen viser udviklingen i daonbiler

nskernes grænsehandel af spiritus og hedvin via landegrænsen i følge Institut for Grænseregionsforskning.

Bemærk at grænsehandlen med spiritus ved landegrænse i 2000 har været for lille til at Institut for Grænseregionsforskning har kunnet registrere den jvf. Bilag IV.1 tabel 7. Der henvises også til kapitel VI. omhandlende spiritus i Skatteministeriets rapport i hvilke Skatteministeriet skønner over grænsehandlen med spiritus til ca. 5,5 mill. kr.

Institut for Grænseregionsforskning har dog på trods af ovenstående undersøgt hvor stor en andel af de samlede indkøbere, som indkøbte spiritus fordelt efter bopælens afstand fra grænsen. Resultatet for 1999 og 2000 undersøgelsen er gengivet i den følgende tabel.

Tabel IV.13. Spiritus købt med hjem af danske grænsepassanter på vej fra Tyskland fordelt efter bopælens afstand fra grænsen i procent af alle indkøbere

pct.	1999 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	2,1	2,4
10-25 km	5,8	4,7

25-50 km	13,7	3,7
50-125 km	13,7	10,3
over 125 km-vest	19,5	9,4
over 125 km-øst	27,0	10
I alt	11,3	7,1

Af tabellen fremgår at andelen af indkøbere, der havde spiritus med over grænsen generelt er faldet. Således var der i 1999 11,3 pct., der havde købt spiritus, mens der i 2000 var 7,1 pct. Tabellen viser også, at andelen af de rejsende, der køber spiritus stiger jo længere væk fra grænsen de rejsende kommer.

I bilag IV.1, bilagstabel og 5 er det angivet, hvor stor en andel af de grænsehandlende, der krydsede de øvrige grænseovergange, som købte spiritus og hedvin fordelt på bopælens afstand fra grænsen. Som det fremgår af tabellen, er der flere danskere, der handler spiritus når de rejser via Østersøen eller Kastrup end ved landegrænsen. Således købte ca. 25 pct. af danskerne spiritus på deres rejse via Østersøen, mens knap 50 pct. købte spiritus på rejsen via Kastrup.

I bilagstabel 15 og 16 i bilag IV.1 ses, hvor stor en andel af de udenlandske grænsehandlere, som købte spiritus og hedvin fordelt på bopælens afstand fra grænsen.

Endvidere har IFG undersøgt hvor meget de, der købte varen i gennemsnit købte for: I følge IFG købte denne gruppe for 136 kr. i gennemsnit, jvf. følgende tabel.

Tabel IV.14. Gennemsnitsindkøb af spiritus fordelt på afstanden fra grænsen, kr.

Kr.	1999 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	52	104
10-25 km	62	202
25-50 km	79	219
50-125 km	115	140
over 125 km-vest	91	99 ¹
over 125 km-øst	147	99 ¹
I alt	99	136

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 d.v.s. for personer, som boede mere end 125 km fra Storebælt

Som det fremgår, er gennemsnitsindkøbet steget meget væsentligt for nogle af afstandsgrupperne, mens det er faldet for andre. Den største stigning, der har været er for gruppen, der bor ml. 10-25 km fra grænsen. For denne gruppe er gennemsnitsindkøbet steget fra 62 kr i 1999 til 202 kr i 2000 svarende til ca. 225 pct.

Ses der på gennemsnitsindkøbet (mængde) fordelt på afstanden fra grænsen, viste IFG's undersøgelser følgende.

Tabel IV.15. Gennemsnitsindkøb af spiritus fordelt på afstanden fra grænsen, liter

Liter	1999 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	0,6	1,2
10-25 km	0,8	1,8
25-50 km	0,7	1,7
50-125 km	0,9	1,2
over 125 km-vest	0,8	2 ¹
over 125 km-øst	0,9	2 ¹
I alt	0,8	1,6

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 d.v.s. for personer, som boede mere end 125 km fra Storebælt

Ses der på afstandsgrupperne under et, er gennemsnitsindkøbet steget fra 0,8 liter i 1999 til 1,6 liter i 2000. Dette svarer til en fordobling. Som det ligeledes fremgår, er gennemsnitsindkøbet i liter steget for alle afstandsgrupper.

Som noget nyt er det i år også blevet undersøgt, hvor meget danskere, der passerer grænsen via færge og fly grænsehandler, ligesom det er blevet undersøgt, hvor meget udlændinge, der passerer grænsen via fly eller færger, grænsehandler.

I den følgende tabel er vist såvel danskernes som udlændingenes indkøb af spiritus over enten landegrænsen eller andre grænseovergange.

Tabel IV.16. Danskere og udlændinges indkøb af spiritus i 2000, mill. kr

	Samlet indkøb, mill. kr
Danskere over Østersøen & via Havneby	62,5
Danskere via Kastrup	81,1
Nordmænd over Skagerak	183,8

Udlændinge udrejst via Kastrup	95,3
Udlændinge transit via Kastrup	98,1

Ses der på grænsehandlen med spiritus viser Instituttets undersøgelse, at det er udlændingene, som handler mest. Således er den udenlandske grænsehandel via Kastrup opgjort til ca. 200 mill. kr. Nordmændene handler ca. lige så meget spiritus som udlændinge i Kastrup. Således handler nordmændene for ca. 200 mill. kr årligt. Som det fremgår af tabellen, viser IFG's undersøgelse, at grænsehandlen med spiritus er i dansk favør. I følge IFG handler danskerne for ca. 140 mill. kr, mens udlændingene handler for ca. 380 mill. kr.

Spiritus var den vare, som blev grænsehandlet næst mest af nordmændene. Således købte ca. 60 pct. af nordmændene spiritus på turen. Spiritus og chokolade var de varer som flest af udlændingene, der rejste i transit via Danmark handlede, jvf. bilag IV.1, tabel 16.

Gennemsnitsindkøbets størrelse for danskere og udlændinge, der passerede grænsen, varierer en del. Danskere, der passerede grænsen, anvendte som tidligere nævnt ca. 160 kr. IFG's undersøgelser viser, at det var danskere, som rejste over Rødby/Gedser, der i gennemsnit anvendte mindst på grænsehandel med spiritus. Udlændinge, der rejste via Kastrup, anvendte mest nemlig ca. 260 kr.

I tabellen nedenfor er det gennemsnitlige indkøb af spiritus for danskere og udlændinge, der grænsehandlede vin i 2000 angivet.

Tabel IV.17. Skøn over beløb anvendt af danskere og udlændinge til spiritus

	Gennemsnitligt indkøb, kr
Danskere over Rødby/Gedser	159,4
Danskere via Kastrup	182,7
Nordmænd over Skagerak	229,4
Udlændinge udrejst via Kastrup	258,6
Udlændinge transit via Kastrup	255,9

Note: I bilag IV.1, bilagstabel 7 og 18 er resultatet af IFG's undersøgelse i 2000 gengivet.

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

I bilag IV.1 er afstandsfordelingen for svenske og tyske grænsepassanter gengivet, jvf. tabel 15. Endvidere er afstandsfordelingen for hhv. danskere der passerede Østersøen mod Tyskland, Øresund og Kattegat mod Sverige som tidligere nævnt gengivet, jvf. bilagstabel 4 og 5.

3. Grænsehandel med tobak

I den følgende tabel er vist danskernes indkøb af cigaretter ved landgrænsen.

Tabel IV.18. Udviklingen i danskernes indkøb af cigaretter over landgrænsen efter Institut for Grænseregionsforsknings undersøgelser, 1991- 2000

År	Samlet indkøb (mill. pakker)	Samlet indkøb (mill. kr)
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 landegrænsen, Grænsehandel ved Porten til Europa s. 43 og s. 103 samt Institutets undersøgelse fra 2000

Note: Indkøb fra såvel personer som krydser landegrænsen i bus og 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.

Tabellen viser udviklingen i danskernes grænsehandel af cigaretter via landegrænsen i følge Institut for grænseregionsforskning.

Grænsehandlen med cigaretter er faldet fra 1999 til 2000. I 1999 blev der købt ca. 14,1 mill. pakker mens der i 2000 er blevet købt 12,5 mill. pakker. Ændringen svarer til et fald på ca. 12 pct.

I følgende tabel er det vist, hvor stor en andel af de samlede indkøbere, som indkøbte cigaretter fordelt efter bopælens afstand fra grænsen.

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

pct.	1999 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	38,5	39,3
10-25 km	43,8	41,9
25-50 km	47,1	40,3
50-125 km	35,4	39
over 125 km-vest	43,3	37,9
over 125 km-øst	42,7	37
I alt	41,2	39,5

Af tabellen fremgår at andelen af grænsehandlere, der indkøbte tobak var mindre i 2000 end i 1999. Således havde 39,5 pct. af de handlende cigaretter med over landegrænsen. Det tilsvarende tal året før

var 41,2 pct. Som det fremgår af tabellen har afstanden til grænsen ingen betydning for hvor mange indkøbere, der handler cigaretter.

I bilag IV.1, bilagstabel 4 og 5 er det angivet, hvor stor en andel af de grænsehandlende, som krydsede de andre grænseovergange, der købte tobak fordelt på bopælens afstand fra grænsen. Tabellerne viser ligeledes hvor mange, som handlede cigarette og tobak til hjemmerulning. I bilagstabel 15 og 16 ses, hvor stor en andel af de udenlandske grænsehandlere, som købte cigaretter, cigarette og tobak til hjemmerulning fordelt på bopælens afstand fra grænsen.

Ses der på gennemsnitsindkøbet i pakker fordelt på afstanden fra grænsen viste IFG's undersøgelser følgende.

Tabel IV.20. Gennemsnitsindkøb af cigaretter fordelt på afstanden fra grænsen

pakker	1999 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	4,1	4,1
10-25 km	4,6	4,7
25-50 km	5,0	4,9
50-125 km	5,7	4,2
over 125 km-vest	6,8	4,5 ¹
over 125 km-øst	5,1	4,5 ¹
I alt	5,3	4,4

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 d.v.s. for personer, som boede mere end 125 km fra Storebælt

Ses der på afstandsgrupperne under et, er gennemsnitsindkøbet faldet fra 5,3 pakker i 1999 til 4,4 pakker i 2000. Dette svarer til et fald på knap 20 pct. Fordelt på de enkelte afstandsgrupper ses en forskellig udvikling. Bortset fra gruppen, der bor 10-25 km fra grænsen, har der været et fald i indkøbet af cigaretter for alle grupper.

4. Grænsehandel med øl

I den følgende tabel er vist udviklingen i danskernes indkøb af øl ved landegrænsen.

Tabel IV.21. Udviklingen i danskernes indkøb af øl over landegrænsen ifølge Institut For Grænseregionsforsknings undersøgelser, 1991- 2000

År	Samlet indkøb (mill. kr)
2000	1.360
1999	630
1996	390
1991	350 ¹

Kilde: Egne beregninger samt Institut for grænseregionsforskning; Den Dansk-Tyske Grænsehandel side 39, Danskeres handel over landegrænsen, Grænsehandel ved Porten til Europa s. 43 og s. 103 samt Institutets undersøgelse fra 2000

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

¹ Kun personbiler

Tabellen viser udviklingen i danskernes grænsehandel med øl via landegrænsen i følge Institut for Grænseregionsforskning.

Som det fremgår, er indførslen af øl steget væsentligt fra 1999 til 2000. Således viser instituttets undersøgelser, at grænsehandlen er steget svarende til en stigning på ca. 115 pct. fra 1999 til 2000.

En årsag hertil kan være, at der i år er en ændret fordeling af personer, der tager til grænsen. Således er der i år relativt flere, som tager til grænsen med en bopæl, der ligger længere væk fra grænsen, end der var i 1999 undersøgelsen. Dette kan givetvis forklare noget af den store vækst i ølkøberne, idet indkøbsbeløbene pr. tur vil stige, når man har længere til grænsen. I tabellen nedenfor er afstandsfordelingen af danske grænsepassanter i grænsehandelsundersøgelsen gengivet.

Table IV.22. Afstandsfordeling af danske grænsepassanter i grænsehandelsundersøgelsen 1991-2000

	1. halvår 1991	2. halvår 1991	1996	1999	2000
					Pct.
0-10 km	22	22	21	20	13,7
10-25 km	16	15	22	24	20,6
25-50 km	17	14	13	13	13,4
50-125 km	25	19	24	23	27,1
over 125 km	20	30	20	13,5 og 6,8 ¹	18,5 og 6,6 ²
I alt	100	100	100	100	100

¹ De 13,5 pct. er fra området vest for Storebælt og de 6,8 pct. fra området øst for.

² De 18,5 pct. er fra området vest for Storebælt og de 6,6 pct. fra området øst for.

Som det fremgår havde knap 45 pct. af de personer, som tog til grænsen i 1999 en bopæl, som lå mindre end 25 km fra grænsen, mens ca. 35 pct. af de personer, som tog til grænsen i 2000 havde en bopæl, som lå mindre end 25 km fra grænsen. Ligeledes havde 23 pct. en bopæl, som lå 50-125 km fra grænsen og ca. 13,5 pct. en bopæl, som lå over 125 km øst fra grænsen i undersøgelsen fra 1999. De tilsvarende tal for undersøgelsen i 2000 er 27,1 og 18,5 pct..

I følgende tabel er det vist, hvor stor en andel af de grænsehandlende, der indkøbte øl på turen. Tallene er fordelt efter bopæls afstand fra grænsen i procent af alle indkøbere vist.

Table IV.23. Øl købt med hjem af danske grænsepassanter på vej fra Tyskland fordelt efter bopæls afstand fra grænsen i procent af alle indkøbere

pct.	1999 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	43,8	52,8
10-25 km	61,3	59,7
25-50 km	76,8	75,4
50-125 km	76,6	85,0
over 125 km-vest	81,7	83,4
over 125 km-øst	53,7	84
I alt	66,2	74,2

I undersøgelsen fra i år var der 74,2 pct. af alle indkøbere, der købte øl ved grænsen. Det tilsvarende tal fra 1999 undersøgelsen var 66,2 pct. Af tabellen fremgår det ligeledes, at der i 2000 var flere, som indkøbte øl, når der ses på personer, der bor mindre end 10 km fra grænsen og mellem 50 og 125 km fra grænsen. Andelen af indkøbere, der købte øl er dog steget mest for de personer, der bor mere end 125 km øst fra grænsen. Således er antallet af indkøbere, der køber øl, steget fra 53,7 pct. til 84 pct. for denne persongruppe. I bilag IV.1, bilagstabel 4 og 5 er det angivet, hvor stor en andel af indkøberne, der handlede øl i.f.t. det samlede antal indkøbere, der krydsede de øvrige grænseovergange. Som det fremgår af de to bilagstabeller er øl ikke nær så stor en grænsehandelsvare ved de andre grænsehandelsovergange. Således var det kun knap 40 pct. af de grænsehandlende, der rejste via Østersøen, som havde indkøbt øl. De tilsvarende tal for danskere der rejste via Øresund, Kattegat og Kastrup var knap 1 pct., 6 pct. og 1 pct.

Det er altså primært via den dansk-tyske landgrænse at danskerne handler øl.

I gennemsnit købte såvel danskere, som passerede landegrænsen i bil som i bus øl for 258, 60 kr, jvf. bilagstabel 7. I 1999 var det tilsvarende tal 148,60 kr. Gennemsnitsindkøbet er altså steget med omkring 100 kr. Idet man generelt vil købe for et større beløb, når man bor langt fra grænsen og da der som tidligere nævnt i IFG's undersøgelse i 2000 er relativt flere med i undersøgelsen, som kommer langvejs fra kan dette være en af forklaringerne på, at gennemsnitsindkøbet er steget relativt meget.

Ses der på gennemsnitsindkøbet i kr. fordelt på afstanden fra grænsen viste IFG's undersøgelser følgende.

Tabel IV.24. Gennemsnitsindkøb af øl fordelt på afstanden fra landgrænsen, kr.

Kr.	1999 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	80	182
10-25 km	110	123
25-50 km	124	186
50-125 km	162	230
over 125 km-vest	212	433 ¹
over 125 km-øst	277	433 ¹

I alt	149	258
-------	-----	-----

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 d.v.s. for personer, som boede mere end 125 km fra Storebælt.

Som det fremgår er gennemsnitsindkøbet steget for alle afstandsgrupper. Som eksempel kan nævnes den gruppe, der bor mindre end 10 km fra grænsen. For denne gruppe er gennemsnitsindkøbet steget fra 80 kr i 1999 til 182 kr. i 2000 svarende til knap 130 pct. Gennemsnitsindkøbet er også steget meget for gruppen, der bor over 125 km fra grænsen. Således købte grænsehandlere, der boede 125 km vest fra grænsen i 1999 for ca. 210 kr., mens grænsehandlerne, der boede 125 km øst fra grænsen, købte for ca. 280 kr. i gennemsnit. I IFG's undersøgelse fra 2000 køber de to grupper samlet for ca. 435 kr. i gennemsnit⁽¹⁰⁾.

I 1999 viste IFG's undersøgelse en sammenhæng mellem det gennemsnitlige indkøbs størrelse og hvor langt de grænsehandlere boede fra grænsen. Således var det gennemsnitlige indkøb mindre for de personer, som boede tæt på grænsen og større for de personer, der boede langt fra grænsen. I 2000 undersøgelsen er denne sammenhæng til en vis grad blevet brudt. De grænsehandlere, der bor mindre end 10 km fra grænsen, køber nu i gennemsnit ind for mere end de grænsehandlere der bor 10-25 km fra grænsen.

Stigningen i gennemsnitsindkøbet har ikke været lige stor for alle afstandsgrupper. Den største stigning ses for gruppen, der bor mindre end 10 km fra grænsen. For denne gruppe er gennemsnitsindkøbet blevet mere end fordoblet. Gruppen der bor 10-25 km fra grænsen, har den mindste stigning. Gennemsnitsindkøbet er steget med 10 pct. for denne gruppe. Det kan virke lidt ejendommeligt, at undersøgelsen viser en så forskellig udvikling for to afstandsgrupper, der næsten er ens, jvf. Om man bor 10 eller 25 km fra grænsen burde ikke have den store effekt på, hvor meget man grænsehandlede.

Ses der på gennemsnitsindkøbet i mængde fordelt på afstanden fra grænsen viste IFG's undersøgelser følgende.

Tabel IV.25. Gennemsnitsindkøb af øl fordelt på afstanden fra landgrænsen, liter

Liter	1999 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	12	17,6
10-25 km	15,7	17,5
25-50 km	22,6	27,8
50-125 km	25,4	35,7
over 125 km-vest	29,7	56,9 ¹
over 125 km-øst	29	56,9 ¹
I alt	22,6	37,4

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 d.v.s. for personer, som boede mere end 125 km fra Storebælt.

Ses der på afstandsgrupperne under et, er gennemsnitsindkøbet steget fra 22,6 liter i 1999 til 37,4 liter i 2000. Dette svarer til en stigning på ca. 65 pct. Som det ligeledes fremgår er gennemsnitsindkøbet i liter steget for alle afstandsgrupper. Den største stigning ses dog for personer, der bor 125 km fra grænsen. Denne persongruppes indkøb af øl er næsten blevet fordoblet i forhold til undersøgelsen fra 1999.

Som noget nyt er det i år også blevet undersøgt, hvor meget danskere, der passerer grænsen via færge og fly grænsehandler ligesom det er blevet undersøgt, hvor meget udlændinge, der passerer grænsen via fly eller færger, grænsehandler.

I den følgende tabel er vist såvel danskernes som udlændingenes indkøb af øl over enten landegrænsen eller andre grænseovergange.

Tabel IV.26. Danskere og udlændinges indkøb af øl i 2000, mill. kr

	Samlet indkøb, mill. kr
Danskere over landegrænsen i bil	1.189,9
Danskere over landegrænsen i bus	173,1
Danskere over landegrænsen, i alt	1.362,9
Danskere over Østersøen & via Havneby	83,7
Svenskere over Øresund	238,8
Svenskere, lange ruter	222,1
Nordmænd over Skagerak	32,1

Ses der på grænsehandlen med øl viser Instituttets undersøgelse, at det er danskerne, som handler mest. Således er den danske grænsehandel via landgrænsen som tidligere nævnt opgjort til ca. 1.360 mill. kr. Svenskerne grænsehandler øl for alt i alt ca. 450 mill. kr og nordmændene for godt 30 mill. kr. Øl er i øvrigt en af de varer, som svenskerne og nordmændene grænsehandler mest. Således køber ca. 50 pct. af svenskerne, der rejser via Øresund og 75 pct. af svenskerne, som rejser via Kattegat, øl på turen. Ca. 50 pct. af nordmændene købte øl på turen, jvf. bilag IV.1, tabel 15 og 16.

Som det fremgår af tabellen, registrerede IFG ingen grænsehandel med øl i Kastrup Lufthavn. Det var heller ikke på alle de adspurgte færgeoverfarter, der fandt grænsehandel sted.

Gennemsnitsindkøbets størrelse for danskere og udlændinge, der passerede grænsen varierer en del. Danskeres der passerede grænsen anvendte som tidligere nævnt 258,6 kr. IFG's undersøgelser viser, at det var danskere, som rejste via landegrænsen, der i gennemsnit anvendte mest på grænsehandel med øl. Svenskerne, der rejste over Kattegat anvendte næst mest nemlig 247,30 kr mens nordmændene, der rejste over Kattegat anvendte mindst (49 kr).

I tabellen nedenfor er gennemsnitsindkøbets størrelse for danskere og udlændinge der grænsehandlede i 2000, angivet.

Tabel IV.27. Skøn over beløb anvendt af danskere og ikke-danskere på grænsehandel

	Gennemsnitligt indkøb, kr
Danskere over landgrænsen i bil	258,6

Danskere over landgrænsen i bus	258,6
Danskere over Rødby/Gedser	145,7
Svenskere over Øresund	101,5
Svenskere, lange ruter	247,3
Nordmænd over Skagerak	49,0

Note: Tabellen ses også i bilag IV.1, bilagstabel 7 og 18

I bilag IV.1 er afstandsfordelingen for svenske og tyske grænsepassanter gengivet, jvf. tabel 15. Endvidere er afstandsfordelingen for hhv. danskere der passerede Østersøen mod Tyskland, Øresund og Kattegat mod Sverige som tidligere nævnt gengivet, jvf. bilagstabel 4 og 5.

5. Grænsehandel med vin

I den følgende tabel er vist danskernes indkøb af vin ved landegrænsen.

Tabel IV.28. Udviklingen i danskernes indkøb af vin over landegrænsen efter Institut for Grænseregionsforsknings undersøgelser, 1996- 2000

År	Samlet indkøb (mill. kr)
2000	870
1999	660
1996	540

Kilde: Egne beregninger samt Institut for grænseregionsforskning; Den Dansk-Tyske Grænsehandel side 39, Danskeres handel over landegrænsen, Grænsehandel ved Porten til Europa s. 43 og s. 103 samt Institutets undersøgelse fra 2000

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

Tabellen viser udviklingen i danskernes grænsehandel af vin via landegrænsen i følge Institut for grænseregionsforskning.

Som det fremgår, er danskernes indkøb af vin steget fra ca. 660 til ca. 870 hvilket svarer til en stigning på ca. 30 pct. fra 1999 til 2000 i følge Institut for Grænseregionsforskning.

I gennemsnit anvendte danskere, der købte vin og passerede landegrænsen i enten bil eller bus 233,50 kr på indkøb af vin i 2000, jvf. bilagstabel 7. I 1999 anvendte danskere, der passerede landegrænsen i enten bil eller bus, ca. 234 kr på indkøb af vin. Gennemsnitsbeløbet er altså så godt som konstant i de to undersøgelser. Forklaringen på, at det samlede indkøb af vin er steget, kan skyldes forskellige forhold.

I følgende tabel er den indkøbte mængde vin fordelt efter bopælens afstand fra grænsen i procent af alle indkøbere vist.

Tabel IV.29. Vin købt med hjem af danske grænsepassanter på vej fra Tyskland fordelt efter bopælens afstand fra grænsen i procent af alle indkøbere

pct.	1999 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	19,2	26,1
10-25 km	33,2	33,1
25-50 km	39,8	42,2
50-125 km	61,7	70,6
over 125 km-vest	63,6	67,7
over 125 km-øst	49,0	61
I alt	43,5	52,3

Af tabellen fremgår, at antallet af indkøbere, som købte vin er steget for personer, der bor mindre end 10 km fra grænsen og over 25 km fra grænsen. Tabellen viser, at andelen af personer, som købte vin, generelt var højere i 2000 undersøgelsen end 1999 undersøgelsen. Således fremgår det, at 43,5 pct. af indkøberne købte vin i 1999, mens der i 2000 var 52,3 pct.

I bilag IV.1, bilagstabel 4 og 5 er det angivet, hvor stor en andel af de grænsehandlende, der krydsede de andre grænseovergange, som købte vin fordelt på bopælens afstand fra grænsen. Som det fremgår af tabellerne, havde ca. 40 pct. af de grænsehandlende danskere der rejste via Østersøen købt vin, mens 5 pct. af de grænsehandlende danskere, der rejste via Kastrup, købte vin. Der var til gengæld ingen danskere, der købte vin på deres rejse til Sverige.

Ses der på gennemsnitsindkøbet fordelt på afstanden fra grænsen viste IFG's undersøgelser følgende.

Tabel IV.30. Gennemsnitsindkøb af vin fordelt på afstanden fra landgrænsen, kr

Kr.	1999 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	87	167
10-25 km	206	136
25-50 km	177	182
50-125 km	207	241
over 125 km-vest	306	298 ¹
over 125 km-øst	451	298 ¹
I alt	234	233

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 d.v.s. for personer, som boede mere end 125 km fra Storebælt.

Som det fremgår, er gennemsnitsindkøbet steget for nogle af afstandsgrupperne, mens det er faldet for andre. Den største stigning, der har været, er for gruppen, der bor mindre end 10 km fra grænsen. For denne gruppe er gennemsnitsindkøbet steget fra 87 kr i 1999 til 167 kr i 2000 svarende til ca. 90 pct. Gennemsnitsindkøbet er til gengæld faldet markant for gruppen, der bor ml. 10-25 km fra grænsen. Således købte grænsehandlere, der boede ml. 10-25 km fra grænsen i 1999 for ca. 205 kr mens de i 2000 undersøgelsen købte for ca. 135 kr. IFG's undersøgelse viser således, at der har været et fald på ca. 35 pct.

Af tabellen fremgår det som nævnt, at gennemsnitsindkøbet af vin er steget med 90 pct., når der ses på gruppen, som bor mindre end 10 km fra grænsen, og at det er faldet en del for dem, der bor ml. 10-25 km fra grænsen. Det kan virke ejendommeligt at der ses to så forskellige udviklingstendenser i grænsehandlen i betragtning af, at de to grupper næsten er ens, jvf. de to grupper har næsten samme afstand til grænsen, hvorefter udviklingstendensen for de to grupper burde være nogenlunde ens.

Ses der på gennemsnitsindkøbet i mængde fordelt på afstanden fra grænsen viste IFG's undersøgelser følgende.

Tabel IV.31. Gennemsnitsindkøb af vin fordelt på afstanden fra grænsen, liter.

Liter	1999 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	5,1	6
10-25 km	6,4	6,5
25-50 km	7,0	8,1
50-125 km	9,2	11,9
over 125 km-vest	11,2	14 ¹
over 125 km-øst	9,9	14 ¹
I alt	8,7	11,3

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 d.v.s. for personer, som boede mere end 125 km fra Storebælt.

Ses der på afstandsgrupperne under et, er gennemsnitsindkøbet steget fra 8,7 liter i 1999 til 11,3 liter i 2000. Dette svarer til en stigning på ca. 30 pct. Som det ligeledes fremgår er gennemsnitsindkøbet i liter steget for alle afstandsgrupper.

Som noget nyt er det i år også blevet undersøgt, hvor meget danskere, der passerer grænsen via færge og fly grænsehandler ligesom det er blevet undersøgt, hvor meget udlændinge, der passerer grænsen via fly eller færger, grænsehandler.

I den følgende tabel er vist såvel danskernes som udlændingenes indkøb af vin over enten landgrænsen eller andre grænseovergange.

Tabel IV.32. Danskere og udlændinges indkøb af vin i 2000, mill. kr.

	Samlet indkøb, mill. kr
Danskere over landgrænsen i bil	757,1

Danskere over landgrænsen i bus	110,1
Danskere over landgrænsen, i alt	867,2
Danskere over Østersøen & via Havneby	81,4
Svenskere over Øresund	393,5
Svenskere, lange ruter	142,7

Ses der på grænsehandlen med vin viser Instituttets undersøgelse, at det er danskerne, som handler mest. Således er den danske grænsehandel via landegrænsen opgjort til ca. 870 mill. kr. Svenskerne grænsehandler vin for alt i alt ca. 530 mill. kr. Vin er i øvrigt en af de varer, som svenskerne og nordmændene grænsehandler meget. Således købte ca. 50 pct. af svenskerne, der rejste via Øresund, ca. 60 pct. af svenskerne, der rejste på de lange ruter, og ca. 40 pct. af nordmændene vin på turen.

Gennemsnitsindkøbets størrelse for danskere og udlændinge, der passerede grænsen varierer en del. Danskere der passerede grænsen anvendte som tidligere nævnt 233,5 kr. IFG's undersøgelser viser, at det var danskere, som rejste via landegrænsen, der i gennemsnit anvendte mest på grænsehandel med vin. Svenskerne, der rejste over Kattegat anvendte næst mest nemlig ca. 205 kr mens danskerne, der rejste over Østersøen anvendte mindst (134 kr).

I tabellen nedenfor er det gennemsnitlige indkøb af vin for danskere og udlændinge der grænsehandlede vin i 2000 angivet.

Table IV.33. Skøn over beløb anvendt af danskere og ikke-danskere til vin

	Gennemsnitligt indkøb, kr
Danskere over landgrænsen i bil	233,5
Danskere over landgrænsen i bus	233,5
Danskere over Østersøen & via Havneby	134,1
Svenskere over Øresund	164,4
Svenskere, lange ruter	204,3

Note: I bilag IV.1, bilagstabel 7 og 18 er resultatet af IFG's undersøgelse i 2000 gengivet.

I bilag IV.1 er afstandsfordelingen for svenske og tyske grænsepassanter gengivet, jvf. tabel 15. Endvidere er afstandsfordelingen for hhv. danskere, der passerede Østersøen mod Tyskland, Øresund og de lange ruter mod Sverige gengivet, jvf. bilagstabel 4 og 5.

6. Grænsehandel med mineralvand

I den følgende tabel er vist danskernes indkøb af sodavand ved landegrænsen.

Tabel IV.34. Udviklingen i danskernes indkøb af sodavand over landegrænsen efter Institut for Grænseregionsforsknings undersøgelser, 1991- 2000

År	Samlet indkøb (mill. l)
2000	33,8
1999	16,6
1996	6,9
1991	6,2 ¹

Kilde: Egne beregninger samt Institut for grænseregionsforskning; Den Dansk-Tyske Grænsehandel side 39, Danskeres handel over landegrænsen, Grænsehandel ved Porten til Europa s. 43 og s. 103 samt Institutets undersøgelse fra 2000

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

¹ Sodavand og juice

Tabellen viser udviklingen i danskernes grænsehandel af sodavand via landegrænsen i følge Institut for grænseregionsforskning.

Grænsehandlen med sodavand er steget fra 1999 til 2000. I 1999 blev der købt ca. 16,6 mill. liter, mens der i 2000 er blevet købt 33,8 mill. liter. Ændringen svarer til en stigning i grænsehandlen med sodavand på ca. 100 pct. Det gennemsnitlige indkøb af sodavand var i 2000 på knap 13 liter.

I den følgende tabel er den indkøbte mængde sodavand fordelt efter bopælens afstand fra grænsen i procent af alle indkøbere vist.

Tabel IV.35. Sodavand købt med hjem af danske grænsepassanter på vej fra Tyskland fordelt efter bopælens afstand fra grænsen i procent af alle indkøbere

pct.	1999 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	21,7	22,4
10-25 km	24,1	34,1
25-50 km	24	39,3
50-125 km	30,5	39,2
over 125 km-vest	28,1	39,5
over 125 km-øst	18,9	46
I alt	25,4	36,6

I undersøgelsen fra i år var det 36,6 pct. af alle indkøbere, der købte sodavand ved grænsen. Det tilsvarende tal fra 1999 undersøgelsen var 25,4 pct. Tabellen viser, at andelen, der handler sodavand er steget indenfor alle afstandsgrupper. Andelen er dog steget mest for gruppen, som bor over 125 km øst fra landegrænsen. Således er andelen af indkøbere, der køber sodavand steget fra 18,9 % til 46 % for denne persongruppe. Af tabellen ses det ligeledes, at andelen af personer, der grænsehandler sodavand, afhænger af hvor langt de bor fra grænsen. I bilag IV.1, bilagstabel 4 og 5 er det angivet, hvor stor en andel af indkøberne, der handlede sodavand i.f.t. det samlede antal indkøbere, der krydsede de øvrige grænseovergange.

Ses der på gennemsnitsindkøbet i mængde fordelt på afstanden fra grænsen, viste IFG's undersøgelser følgende.

Tabel IV.36. Gennemsnitsindkøb af sodavand fordelt på afstanden fra grænsen

Liter	1999 undersøgelse	2000 undersøgelse
0-10 km	7,8	10,3
10-25 km	7,7	7,4
25-50 km	6,8	7,9
50-125 km	13	13
over 125 km-vest	13,8	19,2 ¹
over 125 km-øst	5,6	19,2 ¹
I alt	10,1	13

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 d.v.s. for personer, som boede mere end 125 km fra Storebælt.

Ses der på afstandsgrupperne under et, er gennemsnitsindkøbet steget fra 10,1 liter i 1999 til 13 liter i 2000. Dette svarer til en stigning på knap 10 pct. Som det ligeledes fremgår, er gennemsnitsindkøbet steget for de fleste af afstandsgrupperne. Den største stigning ses for personer, der bor 125 km fra grænsen.

7. Grænsehandel med fødevarer og kosmetik mv.

I den følgende tabel er vist danskernes indkøb af fødevarer ved landgrænsen.

Tabel IV.37. Udviklingen i danskernes indkøb af fødevarer over landegrænsen efter Institut for Grænseregionsforsknings undersøgelser, 1991- 2000

År	Samlet indkøb (mill. kr)
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 landegrænsen, Grænsehandel ved Porten til Europa s. 43 og s. 103 samt Institutets undersøgelse fra 2000

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

¹ Ikke spurgt om eller ikke sammenligneligt

² Kun personbiler

Tabellen viser udviklingen i danskernes grænsehandel af fødevarer via landegrænsen i følge Institut for grænseregionsforskning.

Grænsehandlen med fødevarer er steget fra 1999 til 2000. I 1999 blev der købt for ca. 75 mill. kr. fødevarer, mens der i 2000 forventes at blive købt for ca. 110 mill. kr. Ændringen svarer til en stigning på ca. 48 pct.

I den følgende tabel er det vist, hvor mange af indkøberne, der købte fødevarer m.v.

Tabel IV.38. Indkøbt mængde af fødevarer mv. i procent af alle indkøbere

pct.	Danskere der handlede ved landegrænsen 1999	Danskere der handlede ved landegrænsen 2000	Danskere der handlede på Østersøen 2000	Danskere der handlede på Øresund 2000	Danskere der handlede på Kattegat 2000	Danskere der handlede i Kastrup 2000
Slik/chokoladevarer	44,5	53,4	54,2	35,1	54	28
Fødevarer	11,5	14,8	2,3	22,9	6	0
Mandler/nødder	1,7	2,1	-	0,9	4	0
Andre dagligvarer	2,6	8,1	5,1	2,7	2	0
Radio/TV	0,2	0,9	-	0	2	0
Video/kassettebånd	1,9	1,1	0,6	0,9	4	8
Hvidevarer	0,3	0,6	-	-	-	-
El-husholdningsmaskiner.	0,4	2,7	0,6	2,7	0	0
Andre elartikler	1,7	1,0	-	1,8	0	0
Kosmetik	13,6	6,4	18,6	2,6	10	41
Beklædning	2,9	2,1	4,0	11	21	24

Sko	0,7	0,8	-	1,5	6	4
Sportsudstyr	0,2	0,1	-	0,9	2	0
Foto	0,5	-	-	0,9	0	4
EDB	0,5	-	-	0,9	2	0
Hobby/legetøj	1,3	0,3	1,7	1,7	2	3
Koks	0,6	0,4	-	-	-	-
Gas	3,1	2,7	-	-	-	-
Bøger/blade	-	-	-	-	-	3
Souvenirs	-	-	-	-	-	12
Andet	6,6	3,1	3,4	10,6	15	6
Byggematerialer	-	0,9	-	-	-	-
Gift	-	0,6	-	-	-	-

Ses der på de angivne varer i tabellen, fremgår det generelt, at grænsehandlen med de angivne varer med få undtagelser er forholdsvis beskednen.

Ses der på undersøgelsens resultater m.h.t. grænsehandlen ved landegrænsen, fremgår det, at andelen af danskere, der grænsehandler slik/chokolade, fødevarer og kosmetik er relativ stor i.f.t. de øvrige varer i tabellen. Andelen, der købte slik og fødevarer var større i 2000 end i 1999. Andelen, der købte kosmetik var mindre.

Ses der på de andre grænseovergange, fremgår det, at andelen af danskere, der grænsehandler slik ligesom ved landegrænsen, er stor. Der er også en del, som handler kosmetik og beklædning i Kastrup Lufthavn og en del, som handler kosmetik på Østersøen.

Som noget nyt er det i år også blevet undersøgt, hvor meget danskere, der passerer grænsen via færge og fly grænsehandler ligesom det er blevet undersøgt, hvor meget udlændinge, der passerer grænsen via fly eller færger, grænsehandler.

I den følgende tabel er vist såvel danskernes som udlændingenes indkøb af fødevarer over enten landegrænsen eller andre grænseovergange.

Tabel IV.39. Danskere og udlændinges indkøb af fødevarer i 2000, mill. kr

	Samlet indkøb, mill. kr
Danskere over landgrænsen i bil	95,7
Danskere over landgrænsen i bus	13,9
Danskere over landgrænsen, i alt	109,6

Tyskere over landgrænsen i bil	198,7
Tyskere over landgrænsen i bus	20,1
Tyskere over landgrænsen, i alt	218,8
Danskere over Øresund	39,3
Tyskere over Østersøen & via Havneby	172,2
Svenskere over Øresund	149,8

Ses der på grænsehandlen med fødevarer viser Instituttets undersøgelse, at det er udlændingene som handler mest. Således er den tyske grænsehandel via landegrænsen opgjort til ca. 220 mill. kr. og ca. 170 mill. kr. via Østersøen. Den svenske grænsehandel via Øresund er opgjort til ca. 140 mill. kr. IFG's undersøgelse viser, at danskere alt i alt handler for ca. 150 mill. kr, hvilket er væsentligt mindre end udlændingenes samlede grænsehandel med fødevarer.

Gennemsnitsindkøbets størrelse for danskere og udlændinge, der passerede grænsen varierer en del. Danskere, der passerede grænsen, anvendte ca. 105 kr. IFG's undersøgelser viser, at det var tyskere, som rejste over Rødby/Gedser, der i gennemsnit anvendte mest på grænsehandel med fødevarer, idet denne gruppe anvendte ca. 470 kr. Undersøgelsen viser også, at det var danskerne, der rejste over Øresund, som anvendte mindst nemlig knap 95 kr.

I tabellen nedenfor er det gennemsnitlige indkøb af fødevarer for danskere og udlændinge, der grænsehandlede fødevarer i 2000, angivet.

Tabel IV.40. Skøn over beløb anvendt af danskere og udlændinge til fødevarer

kr.	Gennemsnitlige indkøb
Danskere over landgrænsen i bil	104,30
Danskere over landgrænsen i bus	104,30
Tyskere over landgrænsen i bil	190
Tyskere over landgrænsen i bus	190
Danskere over Øresund	93,60

Tyskere over Rødby/Gedser	469,70
Svenskere over Øresund	105,30

Ses der mere specifikt på gennemsnitsindkøbet for danskere, der passerede landgrænsen fordelt på afstanden fra deres bopæl til grænsen viste IFG's undersøgelser følgende.

Tabel IV.41. Gennemsnitsindkøb af fødevarer fordelt på afstanden fra grænsen.

kr	2000 undersøgelse
0-10 km	96,7
10-25 km	158,1
25-50 km	101,5
50-125 km	40,4
over 125 km-vest	131,4 ¹
over 125 km-øst	131,4 ¹
I alt	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 d.v.s. for personer, som boede mere end 125 km fra Storebælt .

Tabellen viser, at grænsehandlen er størst for personer, som bor ml. 10 og 25 km fra grænsen.

Med hensyn til grænsehandlen med kosmetik viser Institut for grænseregionsforskningens undersøgelse følgende.

Tabel IV.42. Grænsehandel med kosmetik

Mill.kr	Samlet indkøb
Danskere over Østersøen via Havneby	43,4
Danskere via Kastrup	114,3
Udlændinge udrejst via Kastrup	70,7
Udlændinge transit via Kastrup	171,3

Instituttets undersøgelse viser, at det er udlændingene, som handler mest. Således er den udenlandske grænsehandel via Kastrup opgjort til ca. 250 mill. kr. Den danske grænsehandel kan samlet set opgøres til ca. 150 mill. kr. IFG's undersøgelse viser således, at grænsehandlen med kosmetik er i dansk favør.

I bilag IV.1, tabel 15 og 16 er det vist, hvilke varer som de svenske, tyske og norske grænsepassanter især handler. Når der ses på tyskere, der passerer landegrænsen er det fødevarer som relativt flest handler. IFG's undersøgelse viser, at 60 pct. af tyskerne, der passerer landegrænsen, køber fødevarer. Det tilsvarende tal for svenskerne og nordmændene er ca. 30 pct. En anden vare, som dels relativt mange nordmænd handler og dels relativt mange udlændinge, som rejser via Kastrup, er chokolade og slik. Ca. 70 pct. af nordmændene og ca. 50 pct. af udlændingene, der rejser via Kastrup køber chokolade og slik på deres tur.

-
1. Resultatet af de undersøgelser som er blevet udført før 1999 er ikke publiceret i samme detaljeringsgrad som undersøgelseerne i 1999 og 2000
 2. IFG konkluderede p.b.a. deres undersøgelse, at danskere ikke grænsehandlede over Skagerak. Der indgår derfor ingen resultater af undersøgelsen i den følgende analyse.
 3. Skønnet af IFG p.b.a. undersøgelsens oplysninger om personbilerne
 4. Gennemsnitsindkøbet opgøres for de personer som grænsehandelnde. Gennemsnitsindkøbet af eksempelvis øl er således opgjort for de der handelnde øl.
 5. I Interviewrapporten har Institut For grænseregionsforskning (IFG) angivet, at interviewene burde have været foretaget på de kortere ruter f.eks. Hirtshals.
 6. IFG har i interviewrapporten angivet, at det ved en senere undersøgelse vil være en fordel at inddrage Billund, der spiller en betydelig rolle i chartertrafikken.
 7. IFG har eksempelvis angivet, at mange udlændinge ikke var villige til at deltage i undersøgelsen omhandlende udlændinges grænsehandel via Kastrup samt undersøgelsen omhandlende udlændinges grænsehandel i transit via Kastrup.
 8. Dette gælder dog ikke undersøgelserne via landegrænserne, som blev foretaget på stedet.
 9. Gælder bl.a. undersøgelsen af svenskernes og danskernes grænsehandel over Øresund og nordmænds handel over Skagerak
 10. IFG har angivet, at der for nogle af de undersøgte varer vil gælde, at der kan være relativt få besvarelser i nogle af kategorierne, hvormed usikkerheden bliver betragtelig. Problemet opstår når der ses på undergrupper. Det gælder f.eks. for oplysningerne om beløb brugt til øl, mens mængden er oplyst af flere.

Kapitel V. Regionale virkninger af grænsehandel

1. Indledning

Grænsehandel kan defineres som rejsendes ind- og udførsel af varer i bagagen købt med andre afgiftssatser end forbrugslandets satser. Grænsehandel er ofte motiveret eller tilskyndet af afgiftsbetingede prisforskelle.

Der er tre problematiske aspekter ved dansk grænsehandel i udlandet i forhold til almindelig import. For det første opstår der et statsligt provenutab, idet moms og afgifter tilfalder statskassen i det land, varerne er købt. Denne problemstilling redegøres der særligt for i kapitel III.

En anden ulempe er de økonomiske og miljømæssige konsekvenser af, at handelsmønstret forvrides af afgiftsforskelle. Det giver sig f.eks. udslag i, at varetransporten bliver mindre effektiv. Det sker både, fordi forbrugerne varetager en større del af transporten individuelt, og fordi danske forbrugere efterspørger danske varer, når de handler på den anden side af grænsen, hvilket kan indebære "dobbelt" transport.

For det tredje påvirkes erhvervene negativt ved øget import. Ved grænsehandel flyttes den værditilvækst, som er knyttet til de grænsehandlede varer, isoleret set fra den indenlandske handel til udlandet. Grænsehandel betyder umiddelbart, at varerne handles gennem f.eks. tysk detailhandel. Det er dog ikke tilstrækkeligt at se på de umiddelbare virkninger, men også på de tilpasninger, der sker i forbruget af øvrige varer.

Modsat påvirkes dansk handel positivt af udlændingenes grænsehandel i Danmark.

Danskerne grænsehandler for ca. 9 mia. kr. i udlandet, mens udlændingene grænsehandler for ca. 7,7 mia. kr. i Danmark. Nettoeffekten af grænsehandlen for dansk detailhandel er imidlertid stort set neutral. Det skyldes blandt andet, at danskerne i videre udstrækning køber varer med høje afgifter i udlandet end udlændingene køber i Danmark. I procent af prisen er detailavancen lavere på varer, der er belastet med høje afgifter end på varer, der er belastet med lave afgifter.

Danskernes grænsehandel i udlandet udgør ca. 0,7 pct. af BNP og 1,4 pct. af det samlede private forbrug. Udlændingenes grænsehandel udgør ca. 0,6 pct. af BNP og ca. 1,2 pct. af det samlede private forbrug. Grænsehandel spiller således alene samlet set en meget beskeden rolle for de samlede danske erhverv. Grænsehandlen er imidlertid koncentreret om visse regioner, varer og erhverv, hvor grænsehandlen kan være af større betydning.

2. Regionaløkonomiske virkninger

Grænsehandlen har særlig betydning for handlen i udvalgte regioner. I Sønderjyllands og Storstrøms amter er det primært grænsehandel mellem Tyskland og Danmark, der er af interesse, mens det i Nordjyllands og Frederiksborg amter primært er grænsehandel mellem Danmark og Sverige/Norge, der påvirker handlen.

I det følgende diskuteres virkningerne af grænsehandlen på regionaløkonomiske forhold, herunder detailhandlen. Det kan derfor være nyttigt at kaste et blik på udviklingen i detailhandlen i Danmark. Grænsehandel påvirker også handlen i andre regioner, men i forhold til den samlede omsætning er betydningen meget begrænset. Der kan dog være særlige specialforretninger, der handler med specielt grænsehandelsfølsomme varer, som påvirkes i hele landet.

3. Udviklingen i dansk detailhandel

I 1990'erne har den danske engros- og detailhandel (undtagen biler) tegnet sig for hhv. 8 og 4½ pct. af den samlede bruttoværditilvækst. Der findes i dag ca. 35.000 butikker i Danmark, og detailhandlen beskæftigede i 1997 ca. 145.000 personer.

Med 7,4 butikker pr. 1.000 indbyggere havde Danmark i 1995 en butikstæthed under EU-gennemsnittet (8,3), men betragteligt over Sverige, Finland, Tyskland, Holland og Frankrig.⁽¹⁾ Overordnet set følger udviklingen i den danske butiksstruktur de internationale tendenser.⁽²⁾ Antallet af dagligvarebutikker er faldende, mens antallet af udvalgsvarebutikker stort set uændret er. Handelsmønstret er skiftet fra de mindre, selvstændige butikker til store butikskoncepter og stærke kæder. Det skønnes, at kæderne i 1996 stod for mindst 3/4 af den samlede omsætning i dansk detailhandel.

Der er altså en tendens til både økonomisk og geografisk koncentration i detailhandlen. Det samlede antal butikker er faldet omkring 13 pct. i alt fra 1985 til 1994 (svarende til ca. 5.000 butikker), og faldet er mest markant blandt de små dagligvarebutikker. Omvendt er antallet af discountmarkeder steget fra 221 i 1985 til 652 i 1994.

Især i landkommuner og mindre bykommuner (med under 16.000 indbyggere) er antallet af butikker reduceret. Butikstætheden i kommunerne er imidlertid ganske ensartet i såvel små land- og bykommuner som i større kommuner. I de mindre kommuner er der dog en overvægt af mindre butikker.

4. Sønderjysk detailhandel

I juni 2000 offentliggjordes undersøgelsen Sønderjysk detailhandel - status og perspektiver af Susanne Bygvrå, Institut for grænseregionsforskning. Undersøgelsen har haft som formål at indgå i udarbejdelsen af nye retningslinjer for detailhandlen i Sønderjyllands Amt. Undersøgelsen bygger på spørgeskemaer, som godt en tredjedel af butikkerne har besvaret.

Sønderjysk detailhandel konkurrerer med detailhandlen uden for amtets grænser, herunder butikker og lavprismarkeder eller storcentre i Sønderjyllands Amt. Overordnet set afspejles den generelle tendens til færre og større enheder også i sønderjysk detailhandel. Lukningerne af butikkerne har imidlertid været spredt over hele Sønderjylland, og det er ikke muligt at se direkte virkninger af konkurrerende butikker syd for amtet.

Sønderjylland er kendetegnet ved et temmelig fintmasket net med kolonialbutikker, idet der kun enkelte steder er mere end 5 km i luftlinieafstand til den nærmeste. Omkring halvdelen af udvalgsvarebutikkerne handler med enten beklædning eller boligudstyr.

I undersøgelsen er 673 butikker spurgt om, hvorvidt de mærker konkurrence fra andre butikker i udvalgte områder. For godt en tredjedel mangler oplysningerne, men blandt de, der svarer, er det langt overvejende et "nej". Blandt det samlede antal adspurgte har 13,7 pct. angivet, at de mærker konkurrence fra butikkerne i Tyskland, mens 51,1 har afvist det. Andelen af konkurrenceudsatte er højere blandt dagligvarebutikker, idet 20,9 pct. svarer "ja" mod 45,5 pct. "nej". I Tønder angiver 31,4 pct., at de mærker konkurrence syd fra, mens lige så mange afviser det. Til sammenligning mærker 23,2 pct. af butikkerne konkurrence fra butikker i det øvrige Sønderjylland, mens 32,2 pct. svarer nej. Blandt dagligvarebutikkerne er svaret bekræftende for 27,3 pct. og afvisende for 26,7 pct.

I alt 560 butikker med opland ud over nærområdet er adspurgt om betydningen af kunder fra Tyskland. I gennemsnit svarer 37,0 pct. "nogen" eller "stor" betydning, mens 32,3 pct. svarer "ingen" eller "lille" betydning. Resten har ikke oplyst betydningen. Blandt dagligvarebutikkerne var svaret "nogen" eller "stor" betydning for 38,9 pct., mens det var "ingen" eller "lille" for 23,8 pct. Især i grænsenære egne som Tønder er betydningen stor. Blandt de 46 adspurgte butikker blev betydningen angivet som "stor" af 43,5 pct., "nogen" betydning af 28,3 pct. og "ingen" eller "lille" betydning af 19,6 pct..

Det fremgår altså af undersøgelsen, at konkurrencen fra tyske butikker generelt ikke opfattes som et større problem. Og de tyske kunder udgør et væsentligt segment af kunderne i den sønderjyske detailhandel.

5. Grænsehandelns sammensætning

Virkningerne af grænsehandel på den danske detailhandel i Sønderjylland er ikke så ligetil at gennemskue, idet forbrugernes adfærd har såvel direkte som indirekte virkninger.

I det følgende tages udgangspunkt i danskernes grænsehandel over landgrænsen fra Tyskland. Men de generelle træk genkendes i andre egne, der grænser op til Tyskland, f.eks. ved færgefarten over Østersøen i Storstrøms Amt. I de egne, hvor den udenlandske grænsehandel er stor (Nordjyllands og Frederiksborg amter), er virkningerne modsatte.

Institut for grænseregionsforskningens undersøgelse viser, at godt 95 pct. af danskerne, som passerer landgrænsen på vej fra Tyskland, har handlet i Tyskland. Andelen af indkøbere er lavere blandt dem, der bor mindre end 25 km fra grænsen, mens næsten alle passanter, der har bopæl vest for Storebælt men mere end 25 km fra grænsen, har handlet. Danskerne køber for ca. 4,7 mia. kr. ved grænsehandelsture over landgrænsen.

Af de 4,7 mia. kr. køber sønderjyderne, der bor indtil 10 km fra grænsen, ca. 350 mill. kr. De, der bor 10-25 km fra grænsen, køber for ca. 525 mill. kr., mens sønderjyder, der bor 25-50 km fra grænsen, køber for ca. 500 mill. kr. Alt i alt køber sønderjyderne for ca. 1,4 mia. kr. i Tyskland.

Sønderjydernes grænsehandel alene i Tyskland udgør således ca. 15 pct. af danskernes samlede grænsehandel i Tyskland, Sverige mv., men sønderjydernes andel af den danske befolkning udgør alene ca. 5 pct.

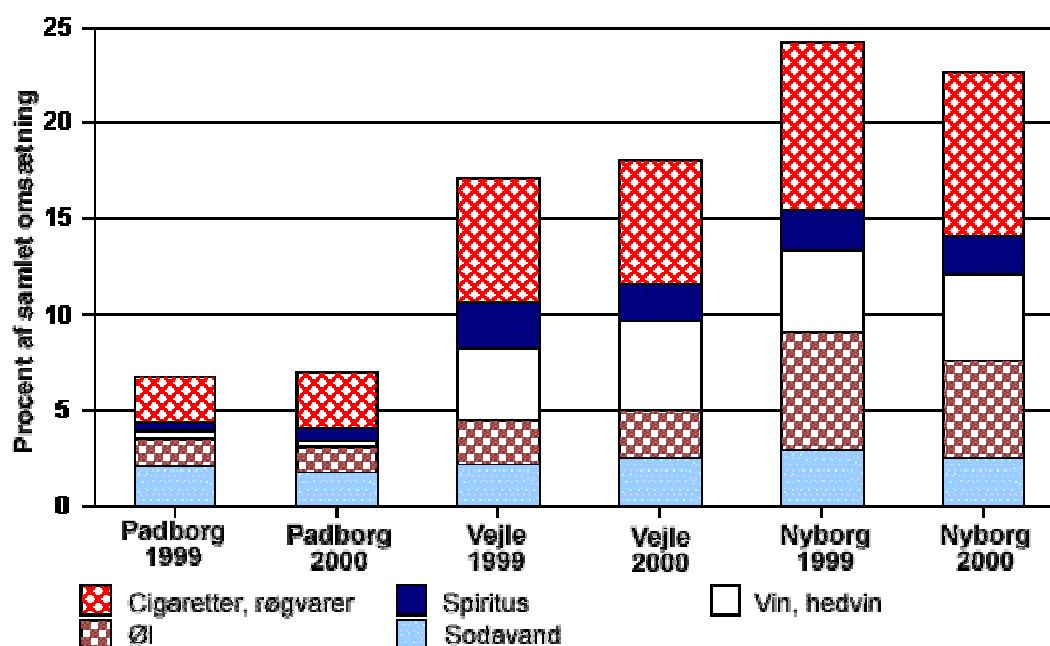
Som nævnt placeres en væsentlig del af tyskernes handel i Danmark over landgrænsen på i alt 2,5 mia. kr. i Sønderjyllands Amt. Amtet har således sandsynligvis netto fordel af grænsehandel.

Tre ud af fire af dem, der har handlet, har købt øl; hyppigst dem, der bor mere end 50 km fra grænsen. Over halvdelen har købt bordvin og chokoladevarer mens godt hver tredje har købt sodavand og cigaretter - også hyppigere jo længere afstand hjemmefra til grænsen.

Som beskrevet i kapitel XIII udgør grænsehandlen med andre varer - udover de traditionelle varer med pålagt punktafgifter - over halvdelen af den samlede grænsehandel. Blandt dem, der bor meget tæt på landgrænsen til Tyskland (<10 km), har hver fjerde købt fødevarer, mens der blandt dem, der bor længere væk, kun er købt i omkring 10-15 pct. af tilfældene. De gennemsnitlige beløb anvendt til indkøb af fødevarer er ca. 100 kr., jf. tabel IV.41. Der er ikke en klar sammenhæng mellem afstanden til grænsen og beløbets størrelse.

En betydelig del af de danske grænsepassanters køb er koncentreret om varer, som er punktafgiftspligtige i Danmark. Tal fra De Samvirkende Købmænd (DSK) for omsætningen i udvalgte supermarkeder bekræfter ovennævnte billede. Som gengivet i nedenstående figurer, er omsætningen i de grænsenære supermarkeder tydeligvis præget af, at mange sønderjyder køber alkohol og tobak syd for grænsen.

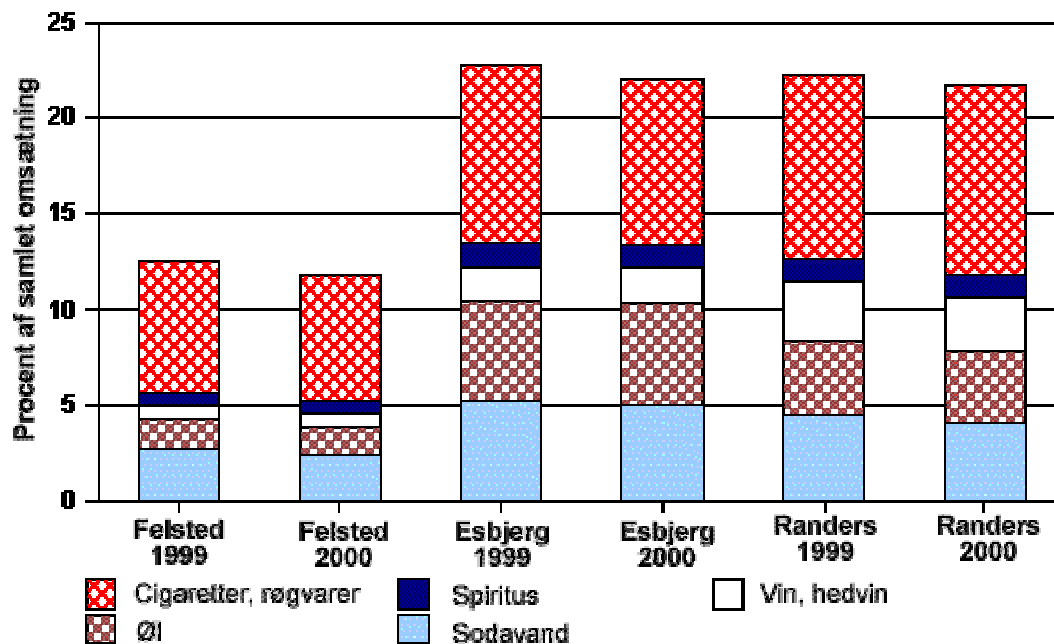
Figur V.1. Andel af omsætningen i udvalgte Favør-butikker



Omsætning opgjort i hhv. ugerne 30-34 1999 og 31-35 2000.

Kilde: DSK

Figur V.2. Andel af omsætningen i udvalgte SuperSPAR-butikker



Omsætning opgjort i hhv. ugerne 30-34 1999 og 31-35 2000.

Kilde: DSK

Det fremgår af ovennævnte undersøgelse Sønderjysk detailhandel - status og perspektiver, at tyske kunder imidlertid også har bemærkelsesværdig betydning for dagligvarebutikkerne i Sønderjylland. Idet de tyske kunder må formodes at købe andre varer end de afgiftsbelagte, har den tyske grænsehandel derved været medvirkende til at dreje omsætningen i en anden retning i de grænsenære butikker i forhold til i andre egne.

Tyskerne, der passerer landgrænsen, køber således for omkring 2,5 mia. kr. i Danmark. En stor del af denne omsætning placeres i Sønderjyllands Amt.

Netto grænsehandler tyskerne sandsynligvis for større beløb i Sønderjyllands Amt, end sønderjyderne køber for i Tyskland. Hertil kommer virkningen af, at grænsehandlere længere nordfra i Jylland, der på vej til og fra Tyskland, i visse tilfælde også gør ophold i de sønderjyske byer.

Mens den sønderjyske handel mister en betydelig del af omsætningen for alkohol og tobak, vinder handlen ved større salg af f.eks. møbler, beklædning, piber og fødevarer og andre varer.

At omsætningen drejes i retning af andre varer end alkohol og tobak er ikke ubetinget en ulempe for den sønderjyske handel. I forhold til prisen er detailavancen for alkohol forholdsvis lav, og i det omfang sønderjyderne sparer store afgiftsbeløb ved at købe syd for grænsen, har de større beløb til rådighed til køb af andre varer, hvoraf en del vil blive lagt i den sønderjyske handel.

Som illustrativt eksempel kan antages, at en kasse pilsnerøl (10 l i alt) koster omtrent 105 kr. på tilbud i Danmark og 75 kr. på grænsehandelstilbud i Tyskland. Nærmere oplysninger om priselementer for øl fremgår af kapitel VIII. Fratrullet afgifter og moms fremkommer prisen uden afgift, som tilfalder hhv. producenten, (engros-) og detailhandlerne. Besparelsen er på 50 kr., når der tages højde for værdien af, at den tyske øl er stærkere, og emballagen er en anden (jf. kapitel VIII). Besparelsen antages at gå til øget forbrug af andre varer og tjenester.

Hvis bryggerierne oplyser, at en kasse øl sælges til et dansk supermarked for ca. 105 kr. inkl. moms og afgifter, bliver bruttoavancen for supermarkedet derved 0 kr. (avancen fratrukket moms) ud af omsætningen på 105 kr. Hvis supermarkedet får markedsføringstilskud på 15 kr, er bruttoavancen 12 kr. eller 14 pct. af prisen uden moms. Sammenholdt med avancen på andre varer og tjenester er der tale om

en lav avance, navnlig taget i betragtning at øl er en relativt besværlig vare at handle, da det stiller store krav til plads og håndtering (svarende til ca. 25 øre pr. flaske alene vedrørende håndtering af returflasker, jf. kapitel VIII). Hvis besparelsen anvendes til varer eller tjenester med en bruttoavance på over 24 pct., bliver der samlet set en meravance i den danske detailhandel. Til sammenligning er bruttoavancen i hele detailhandlen 29 pct. af omsætningen, jf. Danmarks Statistiks regnskabsstatistik.

Sammenfattende er grænsehandel alt i alt til fordel for Sønderjyllands Amt, idet tyskerne køber i amtet overstiger den omsætning, de handlende i amtet går glip af, ved sønderjydernes køb i Tyskland. Det er især i de helt grænseære egne af amtet, hvor tyskerne grænsehandel er koncentreret. I de egne af amtet, hvor tyskerne ikke handler, er grænsehandlen netto i tysk favør.

6. Den økonomiske udvikling i grænsehandelsregionerne

Nedenfor skitseres kort den økonomiske situation i de regioner, som påvirkes af grænsehandel i højere grad end andre. Som nævnt i regeringens Regionalpolitisk redegørelse 2000, er regioner defineret som amter ikke nødvendigvis homogene områder. Der kan være store geografiske og erhvervsmæssige forskelle inden for et amt. Ikke desto mindre må en betydelig økonomisk påvirkning af regionerne - f.eks. som følge af ændret detailhandelsomsætning - kunne give udslag i nøgletal for produktion og beskæftigelse i amterne.

Tabel V.1. BNP pr. indbygger 1998

	BNP	BNP pr. indbygger	Gns. årlig realvækst 1993-98	Årlig realvækst 1998
	årets priser, mill.kr.	årets priser 1.000 kr.	pct.	pct.
Hele landet	1163820	219,4	3,3	2,5
Hovedstadsregionen	473762	268,7	3,7	3,5
Frederiksborg Amt	61781	172,6	4,5	3,8
Storstrøms Amt	39602	154,7	3,1	1,8
Sønderjyllands Amt	51100	203,4	3,6	2,3
Nordjyllands Amt	94585	193,6	2,5	2,3

Kilde: Danmarks Statistik

Det bemærkes, at BNP måler værditilvæksten i produktionen, og ikke borgernes indkomst i amterne. Når Frederiksborg Amt således har et BNP pr. indbygger, der er lavere end for landet som helhed, selv om indbyggerne i Frederiksborg Amt har en højere indkomst, skyldes det at indbyggerne tjener deres indkomst i produktionen i andre amter.

Regionerne med stor grænsehandel (Sønderjyllands og Storstrøms amter) ses at have ganske forskelligt niveau for BNP pr. indbygger. Når der ses bort fra Hovedstadsregionen ligger niveauet i Sønderjyllands Amt over gennemsnittet, mens Storstrøms Amt ligger lavt. Den årlige vækst i 1993-98 har været under gennemsnittet i Storstrøms Amt, mens væksten i Sønderjyllands Amt har været over.

I regionerne med stor tilstrømning af grænsehandlere (Frederiksborg og Nordjyllands amter samt hovedstadsregionen) er der ligeledes stor spredning på BNP pr. indbygger og væksten. Væksten har således været mindre for Nordjyllands Amt end i resten af landet. Man kan ikke forvente, at udviklingen i grænsehandel skal kunne ses på et så overordnet udtryk for den økonomiske aktivitet som BNP. Man bør dog have i erindring, når man diskuterer grænsehandel, at Storstrøms Amt og Nordjyllands Amt har et

væsentlig svagere erhvervsliv end resten af landet, og der sandsynligvis er mindre sandsynlighed for, at eventuelle afskedigede fra handlen kan finde lønnet beskæftigelse andet sted i amtet, hvis grænsehandlen udvikler sig til ugunst for regionen.

Tabel V.2. Indeks for BNP pr. indbygger

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Hele landet	100	100	100	100	100	100
Hovedstadsregionen	121	122	123	122	122	122
Frederiksborg Amt	76	76	79	79	78	79
Storstrøms Amt	70	69	72	72	71	71
Sønderjyllands Amt	91	91	90	91	93	93
Nordjyllands Amt	90	89	88	89	88	88

Kilde: Danmarks Statistik

Som det fremgår af tabel V.2 har den regionale fordeling af BNP pr. indbygger ikke ændret sig væsentligt over perioden 1993-98. For de regioner som måtte være påvirket negativt af grænsehandlen ses en tilnærmelse til landsgennemsnittet. For de regioner som formodes at påvirkes positivt ses forskellig udvikling.

Tabel V.3. Indeks for arbejdspladser pr. 100 indbyggere, 1993-99

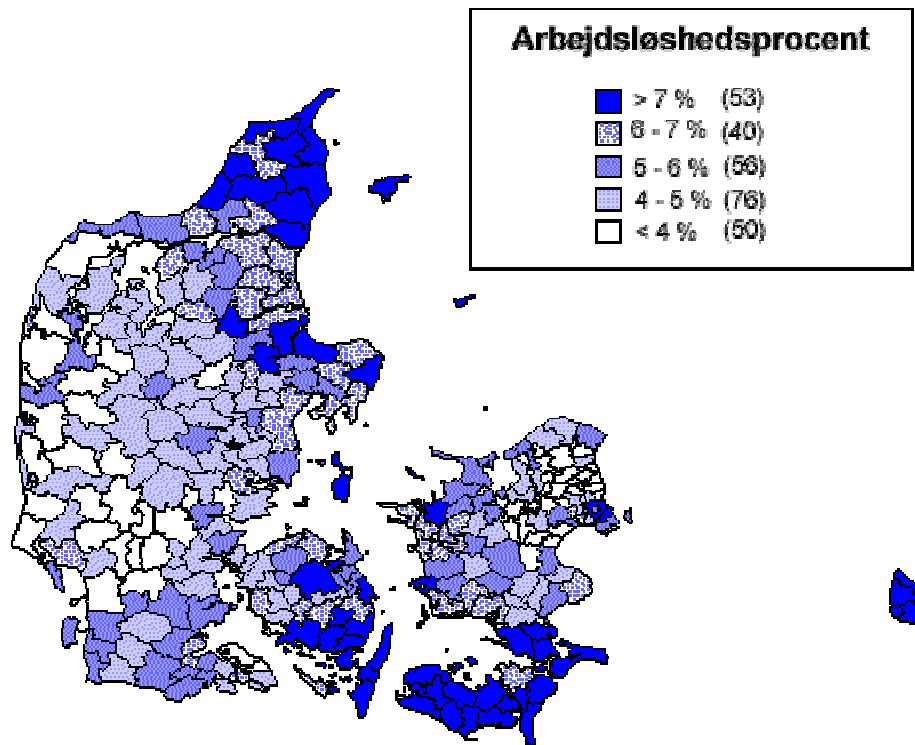
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	Indeks Hele landet ekskl. Kbh./Frb = 1000						
Hele landet ekskl. Københavns og Frederiksberg kommuner	100	100	100	100	100	100	100
Basis (antal arbejdspladser pr. 100 indbyggere)	49	48	49	49	49	50	50
Hele landet inkl. Kbh. og Frb.	102	104	102	102	102	102	102
Frederiksborg Amt	86	85	84	86	86	84	86
Storstrøms Amt	88	88	86	86	86	84	84
Sønderjyllands Amt	100	102	100	100	100	98	100
Nordjyllands Amt	98	98	98	98	100	98	100

Kilde: Indenrigsministeriets kommunale nøgletal

Antallet arbejdspladser pr. indbygger ses at være nogenlunde stabilt siden 1993 i Sønderjylland på omkring landsgennemsnittet, når Københavns og Frederiksberg kommuner ikke medregnes. I Storstrøms

Amt er antallet arbejdspladser derimod ikke fulgt med udviklingen på landsplan, mens modsat Nordjyllands Amt har haft en større fremgang i beskæftigelsen end for landet i gennemsnit.

Figur V.3. Indkøbsenhedernes grænsehandel fordelt på beløbsintervaller



Kilde: Danmarks statistik

Ser man på arbejdsløshedstallene for 1999, jf. figur V.3, er der ikke en entydig sammenhæng mellem om regionens erhverv påvirkes af grænsehandel og arbejdsløshedsprocenten. I Nordjylland, hvor udlændingene køber for mere end danskerne køber i udlandet er arbejdsløsheden forholdsvis høj. Det er også tilfældet i Storstrøms Amt, hvor grænsehandlen er tæt på balance. I Frederiksborg Amt, er arbejdsløsheden derimod forholdsvis lav.

Eftersom grænsehandelns regionale påvirkning især er koncentreret i detailhandlen, burde virkningerne af grænsehandel afspejles i den regionale regnskabsstatistik.

Tabel V.4. Regional detailhandel

	Arbejds- steder	Ansatte	Omsætning	Bruttofortjeneste	Brutto-avance
	pr. 1000	pr. 1000	Indeks hele landet = 100		

	indbyggere	indbyggere			
Hele landet	7,11	20,66	100 =35.277 kr pr. indbygger	100 =10.264 kr pr. indbygger	100 =29,1%
Københavns og Frederiksberg kommuner	9,60	23,30	116	119	102
Københavns Amt	5,75	22,30	110	108	98
Frederiksborg Amt	6,87	18,76	93	92	99
Storstrøms Amt	7,33	19,22	95	97	102
Sønderjyllands Amt	6,84	19,39	91	93	102
Nordjyllands Amt	7,21	20,49	99	98	99

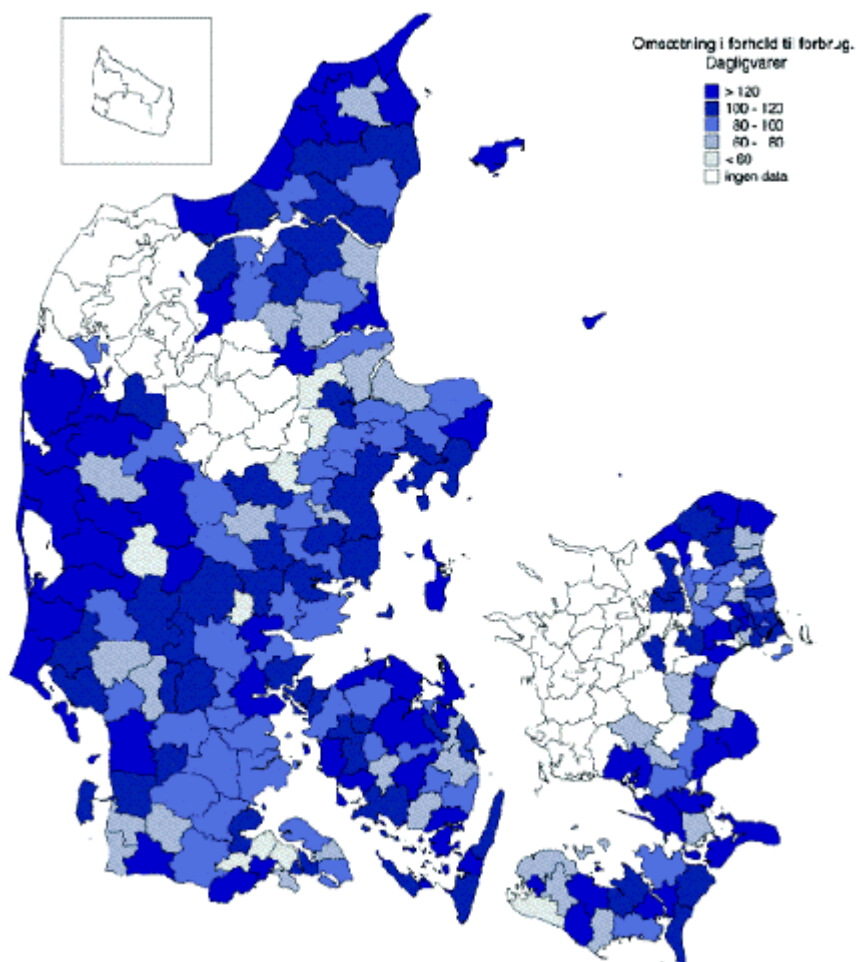
Kilde: Danmarks Statistik

Detailhandlen omfatter ca. 7 arbejdssteder for hver 1.000 indbyggere på landsplan, hvilket også er tilfældet i grænsehandelsregionerne. I grænsehandelsregionerne er der imidlertid færre ansatte end landsgennemsnittet, der dog trækkes op af handelsbyen København. Grænsehandlens omfang eller retning er ikke så omfattende, at den kan aflæses ud af beskæftigelsesstatistikken for detailhandelsansatte.

Omsætningen i detailhandlen opgjort pr. indbygger er højere end landsgennemsnittet i hovedstadsregionen og lavere i de øvrige regioner. Bruttoavancen er imidlertid højere end landsgennemsnittet i Sønderjyllands og Storstrøms amter.

I miljø- og energiministerens redegørelse 2000 til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg skildres udviklingen i region-, kommune- og lokal-planlægningen for detailhandelsstrukturen. Omsætningen af dagligvarer og udvalgsvarer i butikkerne i de enkelte kommuner i forhold til befolkningens forbrug af dagligvarer viser, i hvilke kommuner forsyningen med dagligvare- og udvalgsvarer butikker er stærkere og i hvilke den er svagere. Det fremgår af figurerne V.4 og V.5, at forsyningen i grænsehandelsregionerne ikke er svagere end i andre regioner.

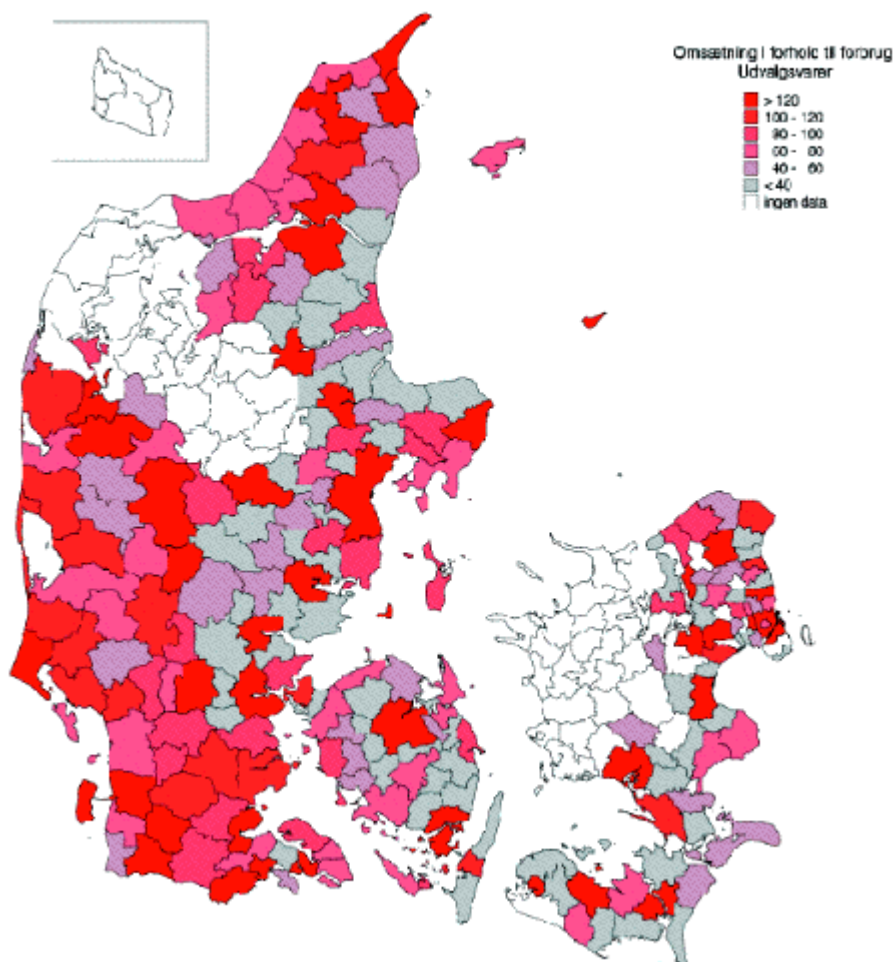
Figur V.4. Dagligvarehandlen i kommuner - en status



PlanGIS-Danmark, Landsplanafdelingen, 2000

Kilde: Udviklingen i region-, kommune- og lokalplanlægningen for detailhandelsstrukturen Miljø- og energiministerens redegørelse 2000 til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Figur V.5. Udvalgsvarerhandlen i kommuner - en status



PlanGIS-Danmark, Landsplanafdelingen, 2000

Kilde: Udviklingen i region-, kommune- og lokalplanlægningen for detailhandelsstrukturen Miljø- og energiministerens redegørelse 2000 til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Sammenfattende grænsehandler danskere fra de grænseære områder forholdsvis mere end danskerne i gennemsnit. Den lokale detailhandel mister hermed forholdsvis en større omsætning. Handlen i de grænseære områder får imidlertid modsat hovedparten af den ekstra omsætning, udenlandske grænsehandlere skaber i dansk handel. Netto er grænsehandel derfor til fordel for detailhandlen tæt ved grænsen. Det gælder især for Nordjylland og Fredriksborg amter, men også for Sønderjyllands Amt. Handlen uden for færgebyerne og lidt på afstand fra landgrænsen har imidlertid et mindre omsætningsgrundlag end i resten af landet. Når man ser på den regionale erhvervsudvikling, kan man dog se, at grænsehandel ikke spiller nogen videre rolle for den samlede produktion, beskæftigelse eller arbejdsløshed mv.

Grænsehandel er således ikke et erhvervmæssigt problem netto af større betydning.

6. Virkning på produktion, engros- og detailhandel

Selv om grænsehandel ikke har så stor betydning, at den kan påvirke hovedindikatorerne for den økonomiske udvikling er der selvfølgelig en effekt. Da man ikke kan se effekten ud fra statistik må effekten forsøges beregnet. I det følgende er beskæftigelseseffekten søgt beregnet.

For at vurdere den umiddelbare virkningen af øget grænsehandel på dansk produktion, engros- og detailhandel er det nyttigt at tage udgangspunkt i Danmarks Statistiks Input-output tabeller og analyser 1998.

Ud fra input-output tabellerne kan man beregne beskæftigelsesvirkningerne af, at efterspørgselen efter forskellige varer reduceres med f.eks. 1.000 kr. alt andet lige. Efterspørgselsfaldet kan f.eks. skyldes grænsehandel.

Tablel V.5 De endelige anvendelsers direkte og indirekte krav til input 1996

	Import	Indirekte skatter	Aflønning af ansatte	Bruttooverskud af produktion og blandet indkomst	I alt
	procent				
Vin og spiritus	26,93	44,76	16,44	11,87	100
Øl	10,84	34,77	31,81	22,58	100
Tobak	5,67	75,29	9,02	10,02	100
Benzin og olie til køretøjer	11,87	71,70	7,38	9,05	100
Mineralvand og sodavand	19,23	24,42	32,27	24,07	100
Flødeis, chokolade og sukkervarer	23,72	29,31	24,98	22,00	100
Til sammenligning					
Fødevarer	22,66	19,47	29,93	27,94	100
Husholdnings- og haveredskaber	25,44	20,79	33,33	20,44	100
Telefon, telefax og porto	16,33	19,76	34,32	29,59	100

Kilde: Danmarks Statistik

For eksempel vin og spiritus indebærer en stigning i grænsehandlen, svarende til et fald i den danske omsætning på 100 kr. i dansk prisniveau, i følge input-output tabellerne for 1996, at importen reduceres med 27 kr., de indirekte skatter med 45 kr., aflønningen af ansatte med 16 kr. og bruttooverskuddet af produktion herunder forretning af kapitalen og blandet indkomst med 12 kr.

I forhold til øvrige varer, såsom fødevarer, ses, at importandelen og skatteandelen er forholdsvis høje, mens aflønningen af de danske producenter og deres ansatte er tilsvarende lav.

Det gælder imidlertid, at en del af den grænsehandlede spiritus stammer fra Danmark, hvorved avancen i produktions- og evt. engrosledet - og dermed beskæftigelsen i disse led - bevares i Danmark. Kun for den del af grænsehandlen, hvor værditilvæksten fuldt ud tilfalder udlandet, giver det mening at tale om fuld fortrængning af dansk beskæftigelse. Disse forhold tager input-outputtabellerne ikke højde for.

Med udgangspunkt i input-output tabellerne kan der laves en mekanisk beregning af beskæftigelseseffekten af, at grænsehandlen fortrænger dansk omsætning med de punktafgiftsbelagte varer, hvorved det antages, at alle grænsehandlede varer er udenlandsk producerede.

Tabel V.6. Mekanisk beregning af beskæftigelsesvirkninger ved grænsehandel med punktafgiftsvarer

	Grænsehandlet mængde	Dansk pris	Værdi af grænsehandel i danske priser.	Ved fuld fortrængning
	mill. enheder	kr. pr. enhed	mill. kr	personer
Chokolade	4	100	400	608
Mineralvand	36	10	355	607
Vin og spiritus	-	-	2.597	2.597
Øl	12	105	1.260	2.155
Tobak	43	32	1.360	653
Benzin og olieprodukter	32	8	260	125
I alt	-	-	6.232	7.201

Alt-andet-lige betragtningen ovenfor er dog ikke realistisk. Den tager ikke højde for det faktum, at grænsehandlen i vid udstrækning er koncentreret om dansk producerede varer. De øl og cigaretter, danskerne henter i udlandet er altovervejende dansk producerede. I grænsehandlen med vin fortrænges ingen dansk produktion - hvis vinen ikke grænsehandles, ville den alligevel skulle importeres. I vareudbuddet i grænsehandlen med chokolade og spiritus udgør udenlandske varer sandsynligvis en lidt større andel end i den danske detailhandel. Visse varer produceres uanset om de danske aftagere flytter sit indkøb til Tyskland, idet produktionen i stedet afsættes på verdensmarkedet - eksempelvis benzin.

Når der tages højde for disse forhold, er beskæftigelseseffekterne væsentligt mindre end umiddelbart kunne være indtrykket fra input-output tabellerne. Disse forhold er indarbejdet i beregningerne nedenfor.

De grænsehandlede varer kan inddeles i tre kategorier efter, hvor høje afgifter de er pålagt. I nedenstående tabeller er anvendt en kategorisering, så høj afgift omfatter benzin, spiritus, cigaretter; mellem afgift omfatter øl, vin, chokolade, mineralvand; normal afgift omfatter andre varer såsom fødevarer, kosmetik mv., jf. kapitel XIII. Beskæftigelsesvirkningen kan herefter beregnes under den hypotetiske forudsætning, at der blev indført et totalt stop for danskernes grænsehandel.

Et stop for danskernes grænsehandel ville umiddelbart indebære, at efterspørgslen efter varer hidtil købt i udlandet i stedet rettes mod hjemmemarkedet. Værdien af den øgede efterspørgsel fremgår nedenfor fordelt på moms, afgifter, bruttoavancer til distribution (engros- og detailhandel) og produktion samt ændringen i importen/eksporten.

Tabel V.7. Værdi af dansk grænsehandelsstop

	Høj afgift	Mellem afgift	Normal afgift	I alt
	mill. kr.			

Værdi, udenlandsk pris	1.660	2.183	5.200	9.043
Værdi, dansk pris	2.843	3.293	6.500	12.636
heraf				
Moms	569	659	1.300	2.527
Afgift	1.524	635	98	2.257
Distribution	215	587	1.276	2.078
Produktion	535	1.413	3.827	5.775
Mindre eksport el. mere import	461	1.292	2.870	4.623

Anm.: Høj afgift omfatter benzin, spiritus, cigaretter; mellem afgift omfatter øl, vin, chokolade, mineralvand; normal afgift omfatter andre varer.

Den øgede efterspørgsel har umiddelbart en positiv beskæftigelseeffekt i både distribution og produktion, jf. tabel V.8 nedenfor.

Tabel V.8. Umiddelbar beskæftigelsesvirkning af dansk grænsehandelsstop

	Høj afgift	Mellem afgift	Normal afgift	I alt
	personer			
Distribution	646	1.760	3.827	6.233
Produktion	149	242	1.913	2.304
I alt	6.382	2.002	5.740	8.537

Anm.: Høj afgift omfatter benzin, spiritus, cigaretter; mellem afgift omfatter øl, vin, chokolade, mineralvand; normal afgift omfatter andre varer.

At købe de samme varer på hjemmemarkedet er imidlertid dyrere end ved grænsehandel. Grænsehandelsstoppet skaber derfor et behov for at spare på forbruget af varer og tjenester. I nedenstående tabel V.9. er skønnet de negative virkninger af sparebehovet på distribution, produktion, import og beskæftigelse. Sparebehovet svarer til værdien af prisforskellen mellem danske varer og grænsehandlede varer.

Tabel V.9. Virkninger af sparebehov

	Høj afgift	Mellem afgift	Normal afgift	I alt
Værdi	mill. kr.			

Distribution	-189	-178	-208	-575
Produktion	-568	-533	-624	-1.725
Import	-189	-178	-208	-575
I alt	-946	-889	-1040	-2875
Beskæftigelse	personer			
Distribution	-568	-533	-624	-1.725
Produktion	-1.136	-1.066	-1.248	-3.449
I alt	-1.704	-1.599	-1.872	-5.174

Anm.: Høj afgift omfatter benzin, spiritus, cigaretter; mellem afgift omfatter øl, vin, chokolade, mineralvand; normal afgift omfatter andre varer.

Et stop for grænsehandel indebærer et merprovenu for statskassen, især fra omsætningen af varer med høje punktafgifter. I det følgende antages, at merprovenuet bruges til at sænke andre skatter, og derigennem øge forbrugsmulighederne. Det øgede forbrug skaber værditilvækst i distribution og produktion, men også øget import. Beskæftigelsen påvirkes positivt i såvel distribution som produktion.

Table V.10. Virkninger af skattelettelse svarende til merprovenu ved grænsehandelsstop

	Høj afgift	Mellem afgift	Normal afgift	I alt
Værdier	mill. kr.			
Merprovenu af grænsehandelsstop	1.856	1.072	1.138	4.065
Distribution	371	214	228	813
Produktion	1.114	643	683	2.439
Import	371	214	228	813
Beskæftigelse	personer			
Distribution	1.114	643	683	2.440
Produktion	2.227	1.286	1.365	4.878
I alt	3.341	1.929	2.048	7.318

Anm.: Høj afgift omfatter benzin, spiritus, cigaretter; mellem afgift omfatter øl, vin, chokolade, mineralvand; normal afgift omfatter andre varer.

En vurdering af beskæftigelsesvirkningerne af grænsehandlen må inddrage alle tre effekter - virkningen af den tilsvarende øgede efterspørgsel på hjemmemarkedet, virkningen af, at de højere priser (inkl. afgifter) indebærer et sparebehov, og virkningen af, at et merprovenu kan bruges til skattelettelser.

Tabel V.11. Samlet virkning på beskæftigelsen af dansk grænsehandelsstop

	Høj afgift	Mellem afgift	Normal afgift	I alt
	personer			
Distribution	1.192	1.870	3.885	6.948
Produktion	1.240	462	2.030	3.733
I alt	2.432	2.332	5.915	10.681

Anm.: Høj afgift omfatter benzin, spiritus, cigaretter; mellem afgift omfatter øl, vin, chokolade, mineralvand; normal afgift omfatter andre varer.

Et stop for danskernes grænsehandel skønnes således at kunne øge beskæftigelsen med godt 10.000 personer fordelt med to tredjedel i distributionen (engros- og detailhandel) og en tredjedel i produktionen af varer og tjenester.

Når en større del af efterspørgslen rettes mod hjemmemarkedet opstår en mulig betalingsbalanceforbedring. Sparebehovet begrænser ligeledes importen. Derimod virker skattelettelser modsat på betalingsbalancen. Samlet ses en forbedring af betalingsbalancen på godt 4 mia. kr.

Tabel V.12. Betalingsbalancevirkning

	Høj afgift	Mellem afgift	Normal afgift	I alt
	mill.kr.			
Effekt af grænsehandelsstop	1.199	891	2.330	4.420
Effekt af sparebehov	189	178	208	575
Effekt af skattelettelser	-371	-214	-228	-813
I alt	1.017	855	2.310	4.182

Anm.: Høj afgift omfatter benzin, spiritus, cigaretter; mellem afgift omfatter øl, vin, chokolade, mineralvand; normal afgift omfatter andre varer.

De samme beregninger er foretaget for et tilsvarende stop for udlændinges grænsehandel i Danmark.

Tabel V.13. Værdi og beskæftigelsesvirkning af et stop for udlændinges grænsehandel i Danmark

	Høj afgift	Mellem afgift	Normal afgift	I alt
	mill. kr.			
Værdi, dansk pris	-414	-915	-6.400	-7.729
heraf				
Moms	-83	-183	-1.280	-1.546
Afgift	-198	-177	-96	-471
Distribution	-36	-165	-1.256	-1.457
Produktion	-97	-390	-3.768	-4.255
Mindre eksport el. mere import	-73	-194	-2.825	-3.092
Beskæftigelse	personer			
Distribution	-108	-495	-3.768	-4.371
Produktion	-49	-392	-1.884	-2.325
I alt	-157	-887	-5.652	-6.696

Anm.: Høj afgift omfatter benzin, spiritus, cigaretter; mellem afgift omfatter øl, vin, chokolade, mineralvand; normal afgift omfatter andre varer.

Her ses udelukkende på virkningerne for Danmark, og derfor tages der ikke højde for virkningerne på udlændingenes sparebehov. Et stop for grænsehandel indebærer et mindreprovenu for den danske statskasse. I det følgende antages, at mindreprovenuet dækkes ved at hæve andre skatter, og derigennem mindske danskernes forbrugsmulighederne.

Tabel V.14. Virkninger af skattestigning svarende til mindreprovenu ved grænsehandelsstop

	Høj afgift	Mellem afgift	Normal afgift	I alt
Værdier	mill. kr.			
Mindreprovenu af grænsehandelsstop	281	360	1.376	2.017
Distribution	-56	-72	-275	-403
Produktion	-168	-216	-826	-1.210
Import	-56	-72	-275	-403

Beskæftigelse	personer			
Distribution	-168	-216	-826	-1.210
Produktion	-337	-432	-1.651	-2.420
I alt	-505	-648	-2.477	-3.630

Anm.: Høj afgift omfatter benzin, spiritus, cigaretter; mellem afgift omfatter øl, vin, chokolade, mineralvand; normal afgift omfatter andre varer.

Beskæftigelsesvirkningerne af udlændinges grænsehandel i Danmark må inddrage både virkningen af den lavere efterspørgsel på hjemmemarkedet og virkningen af, at et mindreprovenu må dækkes ved skattestigninger.

Tabel V.15. Samlet virkning på beskæftigelsen af udenlandsk grænsehandelsstop

	Høj afgift	Mellem afgift	Normal afgift	I alt
	personer			
Distribution	-275	-711	-4.594	-5.580
Produktion	-386	-824	-3.535	-4.745
I alt	-661	-1.535	-8.129	-10.325

Anm.: Høj afgift omfatter benzin, spiritus, cigaretter; mellem afgift omfatter øl, vin, chokolade, mineralvand; normal afgift omfatter andre varer.

Et stop for udlændinges grænsehandel skønnes således at indebære et fald i beskæftigelsen med godt 10.000 personer, omtrent ligeligt fordelt i distribution og produktion. Et fuldkomment stop for såvel danskernes som udlændinges grænsehandel ville derved ikke indebære et betydeligt fald i beskæftigelsen. Der vil dog kunne konstateres forskydninger i beskæftigelsen både fra produktion til distribution og mellem de enkelte brancher i såvel produktion som distribution.

Tabel V.16. Betalingsbalancevirkning

	Høj afgift	Mellem afgift	Normal afgift	I alt
	mill.kr.			
Effekt af grænsehandelsstop	-341	-721	-3.574	-4.636
Effekt af skattelettelser	56	72	275	403
I alt	-285	-649	-3.299	-4.233

Anm.: Høj afgift omfatter benzin, spiritus, cigaretter; mellem afgift omfatter øl, vin, chokolade, mineralvand; normal afgift omfatter andre varer.

På samme vis som ved danskeres grænsehandel vil betalingsbalancen påvirkes af et stop for udlændinges grænsehandel, men i modsat retning. Samlet set vil betalingsbalancen ved et fuldkommen stop være nogenlunde uændret. Beregningerne er behæftet med en vis usikkerhed, da visse størrelser i nogen udstrækning er baseret på skøn, f.eks. i fordelingen af avancer mellem distribution og produktion. I boksen nedenfor gengives beregningsmetoden for en enkelt grænsehandelsvare.

Boks V.1 Beregningseksempel

- Grænsehandlen med vin svarer til 33 mill. flasker. I udlandet koster vinen 25 kr. pr. flaske, i Danmark 40 kr. pr. flaske. Fra den danske pris trækkes 8 kr. moms, ca. 7 kr. afgift, hvilket giver prisen uden afgift, hvoraf omkring tilfalder distributørerne og går til producenterne.
- Grænsehandlens værdi i udenlandske priser er 833 mill. kr. Ved et grænsehandelsstop antages samme mængde anskaffet til danske priser, dvs. til værdien 1333 mill. kr. Den ekstra omsætning i Danmark giver ekstra moms- og afgiftsprovener (496 mill.kr.) samt stigning i distribution og produktion ud fra prislelementerne ovenfor. I distribution og produktion øges beskæftigelsen med 3 hhv. 2 personer pr. mill.kr. stigning. Grænsehandelsstoppet skaber derved umiddelbart 800 beskæftigede i distributionsleddet. Da vinen ikke produceres i Danmark, men derimod importeres, skabes ingen ekstra beskæftigelse i produktionen.
- Merprisen på vin betyder, at forbrugerne får behov for at spare 500 mill. kr. Af denne besparelse er 100 mill. kr. moms, mens resten fordeles på distribution (1/5), produktion (3/5) og import (1/5). Det betyder et fald i beskæftigelsen på i alt 720 personer; 240 i distributionen og 480 i produktionen.
- Merprovenuet af det øgede indenlandske salg af vin betyder imidlertid at det er muligt at sætte skatterne tilsvarende ned. Dermed øges befolkningens forbrugsmuligheder, hvilket skaber tilsvarende stigninger i distribution (1/5), produktion (3/5) og import (1/5). Beskæftigelsesvirkningen er en stigning på 238 personer i distributionserhvervene og 476 personer i produktionserhvervene; i alt 714 personer.
- Den samlede beskæftigelseseffekt er en stigning på 793 beskæftigede, hvilket dækker over en stigning på 798 personer i distributionen og et fald på 5 personer i produktionen.
- Samtidig sker der forskydninger på betalingsbalancens løbende poster i som følge af ændringer i import og eksport.

I det omfang grænsehandlerne kommer fra en bestemt region, vil deres besparelse også give regionale beskæftigelseseffekter. Besparelsen indebærer øget forbrug af ikke grænsehandlede varer og tjenester, hvilket bidrager positivt til den lokale beskæftigelse gennem øget omsætning i f.eks. detailhandlen. På landsplan vil besparelsen dog ikke give nævneværdige positive beskæftigelsesvirkninger, eftersom besparelsen, der svarer til det tabte afgiftsprovener, giver anledning til at opkræve et tilsvarende provener ad anden vej, hvilket reducerer forbrugsmulighederne tilsvarende.

Selvom de modsatrettede virkninger samlet set opvejer hinanden, sker der forskydninger indenfor detailhandlen, eksempelvis væk fra dagligvarer til øvrige varer. Nogle brancher begunstiges af grænsehandlen, mens andre mister omsætning. Sådanne forskydninger kan på kort sigt forekomme smertefulde, men da der på længere sigt sker en tilpasning i erhvervsstrukturen, er fænomenet af forbigående karakter. Beregningerne af beskæftigelsesvirkningerne ovenfor dækker virkningen af den samlede grænsehandel på et niveau, som er opstået over en længere periode. Det er urealistisk at forestille sig, at grænsehandlen skulle kunne bringes til fuldstændigt ophør.

Virkningen på den lokale købmand i en egn, hvor grænsehandlen netto er i udenlandsk favør, vil tydeligvis være nemmere at spore end gevinsterne ved grænsehandlen. Hertil kommer, at det er vanskeligt at afgøre, hvad der skyldes den generelle udvikling i detailhandelsstrukturen, og hvad der er betinget af øget grænsehandel.

En producent vil være interesseret i at afsætte der, hvor avancen og markedet er størst. For producenterne af grænsehandelsvarer kan afgifter virke positivt eller negativt på afsætningen. Visse producenter har store markedsandele på "grænsehandelsmarkedet" og er derfor tilfredse med at være beskyttede af afgiftsforskelle. Men hvis markedsandelen er begrænset, og der er mulighed for højere avance på det danske marked, vil afgifterne hæmme afsætningen.

En nedsættelse af afgifterne skaber på kort sigt mulighed for højere avancer, men i takt med at flere udbydere kommer til, bliver fortjenesten for den enkelte udbyder konkurreret ned.

1. Konkurrenceredegørelse 2000, Konkurrencestyrelsen.

2. Afsnittet bygger på Butikker og forbrugere - nu og i fremtiden, Betænkning fra Butiksstrukturkommissionen, Erhvervsministeriet, marts 1998.

Kapitel VI. Spiritusafgift

1. Udvikling i afgiftssats, provenu og forbrug

Spiritus er pålagt en punktafgift på 275 kr./l 100 pct. vol. alkohol. Afgiften blev omlagt og nedsat 1. juli 1996. Indtil 30. juni 1996 var afgiften en kombineret liter- og værdiafgift. Der blev opkrævet 143 kr./l 100 pct. vol. alkohol og hertil 37,5 pct. af engrosværdien inklusive afgifter men uden moms. Den tidligere afgift udgjorde ved omlægning i gennemsnit ca. 292 kr./l 100 pct. vol. alkohol, men således at afgiften pr. liter var højere for dyre produkter, og lavere for billigere produkter. De 275 kr./l, der er den gældende sats, svarede til den gennemsnitlige belastning for snaps. Netto blev der således alene givet nedsættelse af satsen for dyr spiritus.

Indtil 31. marts 1986 blev det faste element i afgiften jævnlige sat op blandt andet i takt med prisudviklingen. Siden 1. april 1986, hvor afgiften i gennemsnit ved det daværende prisniveau var på omkring 285 kr./l, er der ikke sket afgiftsforhøjelser, men afgiften er som nævnt reduceret for de dyre varer 1. juli 1996. Den reale afgiftsbelastning er på denne måde gradvist blevet udhulet af inflationen. Stigningen i forbrugerpriserne har siden 1. april 1986 været på ca. 45 pct.

Hvis spiritusafgiften skulle have været fulgt med den almindelige udvikling i forbrugerpriserne siden april 1986, skulle afgiften i dag have udgjort ca. 415 kr./l. Dagens afgift på 275 kr./l er således reelt ca. 34 pct. mindre end afgiften i 1986.

Afgiften på andre alholdige drikkevarer er lavere målt i forhold til alkoholindholdet. For øl og vin er afgiften pr. liter ren alkohol på ca. 60 kr. Spiritus har i mange år været stærkere belastet med afgift end øl og vin. Før nedsættelserne af øl- og vinafgifterne i begyndelsen af 1990'erne var afgiften på spiritus ca. 2,75 gange større end på øl og vin i forhold til indhold af alkohol. I dag er spiritusafgiften ca. 4,75 så høj som afgiften på øl og vin målt i forhold til alkoholindholdet.

Forklaringen på forskellen i afgiftsbelastningen skal nok søges dels i, at der formentlig er en formodning om, at forbrug af spiritus oftere er forbundet med alkoholmisbrug end forbrug af øl og vin dels med, at afgiftssatsen for spiritus er delvis beskyttet ved særlige rejsegodsregler, mens der i praksis er fri grænsehandelsindførsel for øl og vin.

I følgende tabel VI.1. er vist udviklingen i provenuet og salget af spiritus af spiritusafgiften.

Tabel VI.1. Udviklingen i provenu fra spiritusafgiften, salget af spiritus i drikkestyrke og i ren alkohol

År	Provenu	Afgiftspligtig salg af spiritus i drikkestyrke	Afgiftspligtig salg af spiritus i liter 100 pct. vol. alkohol.
	Mill. kr.	Mill. l	Mill. l
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
1986	2.168	20,2	8,1
1987	2.158	19,2	7,7
1988	2.055	18,5	7,2

1989	2.007	17,6	6,9
1990	1.982	16,7	6,7
1991	1.930	16,3	6,7
1992	1.806	14,9	6,2
1993	1.645	14,1	5,6
1994	1.633	13,9	5,6
1995	1.645	14,0	5,6
1996	1.663	15,2	5,8
1997	1.613	14,7	5,9
1998	1.639	15,2	6,0
1999	1.598	14,6	5,8
1. halvår 1998	714	6,6	2,6
2. halvår 1998	925	8,6	3,4
1. halvår 1999	695	6,3	2,5
2. halvår 1999	903	8,3	3,3
1. halvår 2000	792	7,0	2,8

Kilde: 1965-1999 Faktisk salg, Danmarks Statistik, Statistiske Årbøger.

1. halvår 1998 - 1. halvår 2000 afgiftspligtigt salg beregnet ud fra provenu

Salget af spiritus steg indtil midten af 1970'erne. Salget var derefter stagnerende/faldende fra et niveau på 20 mill. l i drikkestyrke indtil begyndelsen af 1990'erne, hvor salget i løbet af få år faldt med ca. 20 pct. til et niveau på henved 15 mill. l i drikkestyrke og henved 6 mill. l ren alkohol. Gennem denne periode er der desuden sket et fald i alkoholprocenten.

Salgsnedgangen i begyndelsen af 1990'erne skyldtes ikke afgiftsforhøjelser eller lignende. Salgsnedgangen har været søgt forklaret ved tre forhold:

- Afgiftsnedsættelserne for øl og vin i begyndelsen af 1990'erne medførte større forbrug heraf på bekostning af spiritusforbruget.

2. Afviklingen af den fysiske grænsekontrol pr. 1. januar 1993 førte til større smuglerier.

3. Den tid, man har skullet være i udlandet for at kunne købe spiritus, er reduceret fra 48 timer til 36 timer i 1991 og yderligere til 24 timer i 1997 og antal rejser med overnatning i udlandet er steget.

4. Forskydninger i drikkekultur, mode mv.

Øl og vin er i et vist omfang erstatningsvarer for spiritus. Ved lavere priser på øl og vin vil forbruget heraf stige, men en del af stigningen vil være på bekostning af erstatningsvaren spiritus.

Øl- og vinpriserne faldt godt nok i begyndelsen af 1990'erne ved afgiftsnedsættelser, men afgiftsnedsættelserne førte ikke til nogen videre stigning i salget af øl, mens stigningen i salget af vin ikke var afgørende større end den trendmæssige udvikling. Umiddelbart kan man derfor ikke forklare ret meget af faldet i spiritussalget med lavere afgifter på øl og vin.

Den 1. januar 1993 blev den fysiske grænsekontrol for rejsende afskaffet. Tidligere havde der alene været udført kontrol ved stikprøver, men Toldvæsenet havde oftere været til stede ved grænsen. Efter 1. januar 1993 faldt stikprøvehyppigheden, og det blev klarere oplyst, at risikoen for at blive udtaget til kontrol var mindre. Mindre kontrol gør det mindre risikofyldt at smugle. Faldet i spiritussalget fandt imidlertid sted før 1. januar 1993, og opgivelsen af den fysiske kontrol ved grænsen kan derfor ikke umiddelbart forklare hele salgsnedgangen.

Antal af danskere, der passerede grænserne, faldt i øvrigt fra slutningen af 1980'erne til midten af 1990'erne. Lejlighederne for smugling faldt således også.

Man kan dog fremføre, at det afgørende ikke er den faktiske kontrolindsats, men de rejsendes forventninger om risikoen for at blive kontrolleret. Man kan derfor ikke udelukke, at der i begyndelsen af 1990'erne skete et fald i den forventede risiko for, at blive standset af tolderne.

Reduktionen i antal timer, de rejsende har skullet være i udlandet for at kunne hjemtage spiritus uden at betale dansk afgift har desuden øget mulighederne for lovlig grænsehandel. Der er mange forretningsrejser med alene én overnatning og også en del weekend rejser og lignende, hvor det ved lempelserne i 1991 og 1997 er blevet lettere at indføre spiritus. Lempelsen i 1991 skete samtidig med et markant fald i spiritussalget i Danmark, mens spiritussalget efter 1996 ikke ændrede sig. Man kan således ikke med sikkerhed udtale sig om betydningen af ændringen.

Forskydninger i drikkekultur, mode mv. er således sandsynligvis hovedårsagen til faldet, omend det er svært at kvantificere drikkekultur og modestrømninger mv.

På trods af at der siden midten af 1970'erne er sket et fortsat fald i realprisen på alkohol, samtidig med at realindkomsterne generelt er steget, er alkoholsalget ikke steget. Der er en tendens til, at vinforbruget stiger, mens salget af øl er stagnerende eller faldende. Der er derfor nok i de sidste 25 år sket et skifte i drikkekulturen, der gradvist slår igennem i takt med at den ene generation afløser den anden, men at dette kulturskifte skulle have været særlig udpræget lige præcis i begyndelsen af 1990'erne kan næppe forklares.

Af salget i slutningen af 1990'erne på ca 15 mill. l kan følgende fordeling skønnes med usikkerhed:

Tabel VI.2. Fordeling af salg med dansk afgift på forskellige anvendelse

	Mill. l
Samlet salg med dansk afgift	15
- heraf til udskænkning	4
- heraf til erhvervsgaver mv.	0,5

- heraf med dansk afgift til udlændinge	1,5
-heraf til danskere via dansk detailhandel	9

2. Incitament til grænsehandel med spiritus.

I følgende tabel VI. 3. er vist priselementerne for en gennemsnitlig flaske spiritus á 0,7 l 40 pct. vol. alkohol i EU landene og Norge pr. ultimo juni 2000 samt salget pr. indbygger i 1994.

Tabel VI.3. Preiselementer for spiritus i EU landene i juni 2000 samt salget pr. indbygger i 1994

Land	Detailpris med moms og afgift	Heraf moms og afgift	Heraf pris uden moms og afgift ved dansk avance.	Salg pr. indbygger i 1994
	Kr./fl. 0,7 liter 40 %	Kr./fl	Kr./fl.	L 100 pct.
Østrig	87,2	35,4	51,8	1,4
Belgien	104,5	52,7	51,8	1,2
Tyskland	91,6	39,8	51,8	2,4
Danmark	161,0	109,2	51,8	1,1
Grækenland	83,4	31,6	51,8	2,8
Spanien	76,6	24,8	51,8	2,6
Finland	191,3	139,5	51,8	1,9
Frankrig	98,9	47,1	51,8	2,5
UK	134,5	82,7	51,8	1,6
Irland	132,2	80,4	51,8	1,7
Italien	78,3	26,5	51,8	0,9
Luxembourg	84,5	32,7	51,8	
Holland	97,7	45,9	51,8	1,8
Portugal	80,4	28,6	51,8	0,8
Sverige	214,0	162,2	51,8	1,5
Norge	278,8	227,0	51,8	0,8

Kilde: Bryggerforeningen og Excise Duty Tables

I Danmark koster en flaske spiritus i gennemsnit omkring 161 kr. Heraf er 77 kr. punktafgift og 32 kr. moms og endelig 52 kr. pris uden moms og spiritusafgift. Der er variation omkring gennemsnitsprisen.

Prisen for en flaske med 40 pct. kan dårligt komme under 110 kr. med mindre forretningerne sælger til under omkostningerne, men der er et stort salg til priser på 120-150 kr. pr. flaske. Salget af spiritus til mere end 160 kr. er mindre, men ofte til noget eller meget højere priser. En flaske til 160 kr. er måske en gennemsnitsflaske, men den typiske flaske koster mindre.

For EU landene mod syd ses, at prisen er på 75-100 kr. pr. flaske ved dansk avance. Prisen i UK og Irland er på 130-135 kr. altså en mellemting mellem dansk pris og tysk pris, mens prisen i de øvrige nordiske lande er noget over den danske pris. I Sverige således ca. 215 kr., men i Finland ca. 190 kr. I Norge er prisen ca. 280 kr.

I forhold til Tyskland kan man således spare ca. 70 kr. pr. flaske i pris. For billig spiritus til f.eks. 125 kr. pr. flaske, kan prisen således være på godt 55 kr. i Tyskland. I forhold til Middelhavslandene er besparelsesmulighederne oftest større.

Udover afgiftsforskelle kan der være forskelle i avancerne. Det er ikke indtrykket, at avancerne på de billigere typer spiritus er højere i Danmark end i udlandet måske tværtimod. For de dyrere typer spiritus vil de danske avancer måske tendere mod at være højere end avancerne i disse mærkers hjemlande, eller andre lande eller steder, hvor der er et større salg. Specielt for lufthavne og andre salgssteder, der tidligere havde afgiftsfrit salg til EU rejsende, og fortsat har det til rejsende til og fra ikke EU lande, har der været et betydeligt salg af de dyrere mærker. På grund af de store mængder har det været muligt at få større kvantumsrabatter, hvorfor prisen uden afgift sandsynligvis er lavere end ved salg i normale forretninger. Der er fortsat mulighed for at handle afgiftsfrit ved rejser mellem EU-lande og ikke-EU-lande. Priserne er ofte tilpasset niveauet i afgang- og ankomstlandet, således at de er i underkanten af prisniveauet i det billigste af landene.

Der er ikke nogen entydig sammenhæng mellem spiritusafgiften og forbruget af spiritus. Det danske forbrug er i underkanten af forbruget i andre nordeuropiske lande, men historiske drikkevaner og lokal drikkekultur spiller nok en mindst lige så afgørende rolle som prisen.

Der er et betydeligt incitament for danskerne til at grænsehandle. Det er hypotetisk også muligt at omgå de danske spiritusafgifter via erhvervsmæssig smugleri eller hjemmebrænding, men mens disse omgåelsesmuligheder sandsynligvis udgør et reelt problem i Sverige, Finland og Norge, er det næppe tilfældet i Danmark i større omfang.

Afgiftsforskellen i forhold til andre lande er realt blevet mindre over tiden fordi spiritusafgiften siden midten af 1980'erne ikke er blevet reguleret med inflationen. Det er afgiften i Tyskland på sin vis heller ikke, men da den danske afgift er større, har inflationsudviklingen reduceret den reale afgift i kr. mere i Danmark end i Tyskland. Jf følgende tabel VI.4.

Tabel VI.4. Priselementer for dansk spiritus i 2000 og i 1986 i 2000 priser, men 1986 momssatser

	Faktiske priselementer for spiritussalg i Danmark i 2000	Faktiske priselementer for spiritus i Tyskland i 2000 ved dansk avance	Priselementer for spiritussalg i Danmark i 1986 hvor afgift fra 1986 er i 2000 priser og med 1986 momssats	Priselementer for spiritussalg i Tyskland i 1986, hvor afgift fra 1986 er i 2000 priser og med 1986 momssats
	kr./fl	kr.fl	kr./fl	kr./fl
Samlet pris	160,0	90,6	203,4	103,3
Heraf moms	32,0	12,5	36,7	12,7
Heraf punktafgift	77,0	27,1	115,7	39,6
Heraf pris uden moms og	51,0	51,0	51,0	51,0

spiritusafgift				
----------------	--	--	--	--

Udgangspunktet for tabellen er en flaske spiritus til 160 kr. i dag i Danmark, heraf 77 kr. i punktafgift og 32 kr. i moms. I 1986 udgjorde afgiften 79,6 kr., hvilket i 2000 priser svarer til 115,7 kr. Momsen udgjorde i 1986 22 pct. Hvis spiritus uden afgift er steget i samme takt som den almindelige forbrugsudvikling kostede en flaske spiritus, der i dag koster 160 kr., i 1986 ca. 204 kr. i 2000 priser i Danmark. Tilsvarende kostede en flaske spiritus i 1986 ca. 103 kr. i Tyskland i 2000 priser.

Mens man i 1986 kunne spare 100 kr. i 2000 priser ved at købe en flaske spiritus i Tyskland, kan man i dag spare ca. 69 kr. Incitamentet til at grænsehandle i 1986 var således reelt 30 kr./flaske større end det er i 2000.

Selv om incitamentet er blevet reduceret betydeligt siden midten af 1980'erne, er der dog fortsat et meget stort incitament til grænsehandel. Ser man alene på den afgiftsbetingede prisforskel, er den procentvise besparelsesmulighed på godt ca. 43 pct., mens den afgiftsmæssige besparelse på øl og tobak er ca. 33 pct. og ca. 25 pct. for vin. I kr. pr. vægt eller volumen sparer man også væsentlig mere ved at grænsehandle spiritus end ved at grænsehandle øl og vin.

3. Grænsehandel med spiritus og 24 timers reglen.

Grænsehandelen begrænses af særlige rejsegodsrestriktioner.

For korttidsrejsende, der i dag defineres som rejsende, der har været væk under 24 timer, kan der ikke indføres spiritus uden dansk afgift. Reglen er gradvist blevet lempet siden Danmarks indtræden i EF 1973, hvor man skulle have været væk mindst 72 timer, for at kunne indføre spiritus afgiftsfrit.

Har man været udenfor Danmark mere end 24 timer, må den rejsende afgiftsfrit indføre 1 liter, ved indkøb duty free eller køb i et ikke-EU-land, men 1,5 liter ved indkøb i beskattet stand i et EU-land.

Hovedparten 80 - 90 pct. af de rejsende er afsted mindre end 24 timer, men selv om de rejsende, der er afsted mere end 24 timer udgør en mindre del af samtlige rejsende, er det samlede antal rejsende meget stort (ca. 40 mill. danskere). De, der er afsted mindre end 24 timer, må som anført ikke indføre spiritus uden at betale dansk afgift heraf. Reglerne brydes dog i en del tilfælde.

Da en del af grænsehandelsindførelsen er smugleri, er det specielt vanskelig at afdække omfanget af grænsehandelen via interviewundersøgelser. Selv om interviewererne oplyser, at oplysningerne ikke bruges i kontroløjemed eller gives videre til myndighederne, vil en del rejsende være tilbageholdende med at oplyse, at de har smuglet, både fordi nogle af de rejsende ikke stoler på, at oplysninger ikke vil blive givet videre, og fordi andre af de rejsende ikke over for ukendte vil indrømme, at de er smuglere.

Der grænsehandles spiritus begge veje. Danskerne kan med fordel købe spiritus i de fleste andre lande bortset fra de nordiske, omend fordelene ved køb i England og Irland er begrænset. Nordmænd, svenskere, finnere og finlændere kan med fordel købe spiritus i Danmark.

4. Omfanget af danskernes grænsehandel med spiritus efter opgørelse fra Institut for Grænseregionsforskning.

Grænsehandelen med spiritus er i 2000 blevet undersøgt af Institut for Grænseregionsforskning.

I følgende tabel VI.5. er vist, hvor stor en del af indkøberne, der havde købt spiritus ved indkørsel fra Tyskland efter undersøgelsen i henholdsvis 1999 og 2000:

Tabel VI.5. Andel af danske rejsende, der har købt spiritus og andel, der har været væk mere end 24 timer i 1999 og 2000 afhængig af rejsens længde og grænseovergangssted

Afstand til grænsen for den handlende	1999 indkøbsprocent	Andel væk mere end 24 timer i 1999	2000 indkøbsprocent	Andel væk i mere end 24 timer i 2000
Landgrænsen				

	I pct.		I pct.	
0 - 10 km	2,1	1,2	2,4	1,8
10-25 km	5,8	1,4	4,7	1,2
25-50 km	13,7	2,0	3,7	2,5
50-125 km	13,7	6,1	10,3	7,0
125 km - vest	19,5	14,7	9,4	14,3
125 km - øst	27,0	23,4	10,0	10,0
Alle	11,3	5,9	7,1	6,0
Færger til Tyskland				
0- 50 km			21,0	12,0
50+			29,8	56,5
Alle			26,6	41,6
Øresund			0,0	41,0
Kattegat/Sverige			6,0	80,2
Fly				
Kastrup			47,0	100,0

Det ses af oversigten, at andelen af de rejsende, der køber spiritus, stiger jo længere væk fra grænsen, de rejsende kommer. Det ses også, at der finder smugleri sted, jf. at der er flere, der har købt, end der har været væk mere end 24 timer. Andelen, der køber spiritus på færgerne til Tyskland er væsentlig større. Det skyldes ikke alene, at der her er flere, der har været væk over 24 timer, men også at flere indirekte har angivet, at de har smuglet. 6 pct. angiver, at de har købt spiritus på rejser over Kattegat. Der må sandsynligvis være tale om indkøb "til forbrug ombord" eller gode tilbud med dansk afgift.

Under forudsætning af de anførte indkøbsprocenter, kan danskernes grænsehandel opgøres til:

Tabel VI.6. Danskernes grænsehandel med spiritus efter Institut for Grænseregionsforskningens undersøgelse 1999

	mill.l
Landgrænsen (1999)	0,5

Danskere over Rødby/Gedser	0,4
Danskere via lufthavne	0,4
Danskere via Kattegat	0,0
I alt	1,3

Dette må vurderes at være et absolut minimumsskøn, jf. at der vil være en tendens til at underangive spiritusindførslen.

5. Omfang af danskernes grænsehandel med spiritus opgjort ud fra oplysninger om salget af afgiftsfri spiritus før 1. juli 1999 og udviklingen siden.

Der er andre kilder til opgørelse af spiritusgrænsehandelen. Ved vurdering af virkningerne af ophør af afgiftsfri handel for rejsende mellem Danmark og EU- lande 1. juli 1999, blev følgende afgiftsfri indførsel beregnet/skønnet for 1996.

Tabel VI.7. Danskeres grænsehandel med spiritus i 1996 efter Skatteministeriets rapport om afgiftsfri handel

	mill.l
Færger til og fra Sverige	0,9
Færger til og fra Tyskland og UK	1,7
EU Fly og lufthavne	1,9
Afgiftsfri handel ej EU. (Fly, Norge, Polen)	1,9
Tyskland	1,5
I alt	7,9

Opgørelsen var behæftet med usikkerhed. Ud fra oplysninger fra visse rederier, lufthavne og charterselskaber kunne det samlede salg af afgiftsfri spiritus opgøres med forholdsvis god nøjagtighed. Derimod var der ikke sikre oplysninger om salgets fordeling efter den rejsendes nationalitet. I hovedreglen blev det samlede salg fordelt forholdsmæssigt efter oplysninger/skøn over fordelingen af passagerer af forskellig nationalitet. Danskerne må formodes at have haft en større tilskyndelse til afgiftsfri handel end tyskerne, men modsat var tyske rejsende ikke begrænset af 24 timers reglen. For Kattegat havde svenskerne den største tilskyndelse til at handle spiritus og også færre begrænsninger end danskerne. For fly og lufthavne var oplysningerne om nationalitetsfordelingen mere sikker for charterfly end for lufthavnene. Angivelsen af grænsehandelen for Tyskland på 1,5 mill. l var et forsigtigt skøn under antagelse af, at rejsende fra Jylland over landgrænsen næppe var mindre smuglende end rejsende med færge fra øerne.

I forhold til Grænseregionforskningsinstitutets undersøgelse fra 2000 var de fundne mængder 3-5 gange større i 1996, men forholdet mellem fly/Østersø/landegrænse var nogenlunde det samme.

Ophør af det afgiftsfrie salg blev skønnet at medføre følgende ændring i handelen:

Tabel VI.8. Oprindeligt overslag over virkning af ophør af afgiftsfri handel med spiritus

Rejseform	Tidl. handel afgiftsfrit	Nedgang i forbrug	Øget handel i Danmark	Øget Handel i udlandet
EU charter	0,7	0,2	0,2	0,3
Andre fly	1,2	0,4	0,5	0,3
Kattegat	0,9	0,3	0,6	0
Østersøen	1,7	0,5	0,7	0,5
I alt danskere	4,5	1,4	2	1,1
Svenskere Kattegat	1,2	?	0,2	?
Udlændinges køb i danske lufthavne	2,0	?	0,2	?
I alt skønnet effekt på dansk handel			2,4	

For det første forudsattes forbruget at falde med 30 pct. af de tidligere handlede mængder, mens 70 pct. ville blive handlet med enten dansk afgift eller udenlandsk afgift.

For danskerne regnedes der med, at ophør af tax-free ville medføre et fald i passagertallet. Yderligere regnedes med, at højere priser i udlandet end på færger mv. ville medføre at der netto blev købt mindre i udlandet.

Regnestykket så samlet således ud:

Tabel VI.9. Eksempel på, hvordan virkning af ophør af afgiftsfrihandel oprindeligt blev beregnet

	Liter
Danskernes tidligere køb	100
Fald i antal rejsende til lavprisinde 20 pct.	-20
Handel ved uændrede priser i udlandet	80
Prisforskel falder fra 80 kr. til 60 kr.	-20
Handel ved ændrede priser i udlandet ved uændret forbrug	60
Bortfald af handel på grund af færre lejligheder til køb og på grund af mindre forbrug 30 pct. af 60	-18
Forøgelse af udenlandsk handel	42
Bortfald af forbrug $100 \cdot 0,3$	30

Regnestykket blev samlet vurderet at være forholdsvis robust. Der var usikkert i hvilket omfang danskerne, der tidligere havde sparet f.eks. 100 kr. pr. flaske, men efterfølgende 70 kr. pr. flaske, ville reducere indkøb i udlandet lineært som forudsat. Man kunne fremføre, at grænsehandelen først blev påvirket, når besparelsen kom under et kritisk niveau. Samme usikkerhed måtte imidlertid gælde svenskerne, der i givet fald ville erstatte hovedparten af deres tidligere indkøb med indkøb i Danmark.

Ved en stigning i det danske salg med 2,4 mill. l ville afgiftsindtægterne stige med ca. 275 mill. kr. på årsbasis eller med godt 15 pct.

En sådan stigning i afgiftsindtægterne vil kunne ses med det blotte øje på udviklingen i provenuet, også selv om man tager hensyn til, at fra år til år er svingninger i salget.

Når man ser på indtægterne fra spiritussalget for de første 6 måneder efter ophør af den afgiftsfri handel faldt provenuet med ca. 2 pct. i forhold til året før. Når man ser på indtægterne fra salget i første halvår af 2000 sammenlignet med indtægterne fra salget i første halvår 1999, er der en stigning i indtægterne på 12 pct.

Det kan fremføres, at det er forventelig, at virkningen af ophør af afgiftsfrit salg først viser sig med nogen forsinkelse. For det første er det indtrykket, at handelen op til ophøret den 30. juni 1999 var ekstra stor, da passagerne hamstrede. Dette indtryk bekræftes af de meget store passagerantal i anden kvartal 1999 og af indikatorer fra interviewundersøgelser stillet til rådighed af spiritusbranchen, hvorefter andelen, der havde købt den seneste flaske spiritus i udlandet, var større end andelen, der normalt køber spiritus i udlandet.

For det andet er det indtrykket, at passagerer, der købte afgiftsfri spiritus snarere har købt, når lejlighed til et sådan køb bød sig end, når beholdningen af spiritus var brugt op. Der er således i den første tid efter ophør af det afgiftsfrie salg sket en nedgang i husholdningernes lager, og faldet i indkøb i udlandet slår først igennem med en forsinkelse i ekstra indkøb i Danmark. For cigaretter, hvor lageret i husholdningerne ikke rækker særligt langt frem, kunne man forvente en hurtigere reaktion.

Selv om det ikke kan udelukkes, at forsinkelseseffekterne er så kraftige, at de oprindelige forudsatte virkninger viser sig på langt sigt (væksten i første kvartal 2000 er 4 pct., mens vækst i andet kvartal er på 20 pct.), vil almindelig forsigtighed tilsige, at det nu er vurderingen, at omfanget af hjemvendt spiritussalg vil være mindre end oprindeligt skønnet. I stedet for et ekstra provenu på 275 mill. kr. fra spiritusafgiften er en provenugevinst på ca. 150-200 mill. kr. svarende til omkring 1,5 mill. l mod tidligere skønnet ca. 2,5 mill. måske mere realistisk, men som sagt, hersker der fortsat usikkerhed.

Denne forklaring kan også understøttes af, at færgeelskaberne, der besejler ruter til Tyskland, og flyselskaber mv. sandsynligvis har en lavere pris uden afgift end normal detailhandel i land, jf. at der er stordriftsfordele og kvantumsrabatter ved at sælge på færger og fly, der har været et traditionelt indkøbssted. En del af forklaringen på at spiritussalget ville stige i Danmark var, at prisen i beskattet stand i udlandet ville være større end de afgiftsfrie priser. Færge- eller flyselskabernes avancefastsættelse må enten nu eller før afskaffelsen af det afgiftsfrie salg have været mindre end optimal for indtjeningen, hvis selskaberne bærer hele den udenlandske afgift og moms over de tidligere avancer, som oplyst til forbrugerne under sloganet "vi sælger til stort set samme priser som før."

En yderligere forklaring er, at danskernes grænsehandel i Tyskland i almindelighed er i vækst, hvilket alt andet lige også medfører større grænsehandel med spiritus. Ham-stringerne op til ophør af afgiftsfri handel kan i sig selv have fået forbrugerne til at ændre indkøbsmønster, hvilket kan have været selvforstærkende ved, at de handlende i udlandet er blevet mere opmærksomme på det potentielle marked. Institut for Grænseregionsforskning har dog fundet, at grænsehandlen over landegrænsen skulle være faldende fra 1999 til 2000, men Instituttets opgørelse af grænsehandelen med spiritus er på grund af varens karakter ikke præcis.

Omend, der hersker usikkerhed, er det i denne rapport lagt til grund, at ophør af afgiftsfri handel har medført, at der er vendt ca. 1,5 mill. l spiritus hjem til dansk detailhandel, heraf ca. 0,3 mill. l vedrørende svenskere og 1,2 mill. l vedrørende danskere, og af danskernes tidligere afgiftsfrie køb på 4,5 mill. l på EU rejser er henved 2 mill. l tilbage i udlandet, men nu med udenlandsk afgift, i det forsigtigt er antaget, at ophør af afgiftsfri handel har ført til et fald i forbruget på ca. 1,5 mill. l netto.

Hertil kommer afgiftsfri handel på rejser til ikke EU lande, der tidligere blev opgjort til 1,9 mill. l, samt køb over landegrænsen, der forsigtigt skønnet ud fra antagelsen om, at rejsende for Jylland til Tyskland køber det samme som rejsende fra Øerne, blev skønnet til ca. 1,5 mill. l. før ophør af afgiftsfri handel.

Ud fra oplysningerne fra færgeelskaberne mv. afgivet ved udarbejdelsen af Skatteministeriets rapport om virkningerne af ophør af afgiftsfri handel og den følgende udvikling kan det således skønnes, at danskernes samlede grænsehandel med spiritus er på ca. 5,5 mill. l.

Det kan også ud fra disse oplysninger udledes, at grænsehandlen til Sverige kan stige med 0,5 -1 mill. l via Kattegat, hvis den danske afgift reduceres så kraftigt, at det danske prisniveau kommer ned på det niveau, der tidligere var gældende på færgerne på Kattegat. Hertil kommer eventuel større grænsehandel via lufthavnen og via Øresund til svenskerne.

Det skal understreges, at der er betydelig usikkerhed i dette skøn, der afviger væsentlig fra Institut for Grænseregionsforskning, der alene finder, at danskerne grænsehandler ca. 1,3 mill. l i udlandet.

6. Omfang af danskernes grænsehandel opgjort på baggrund af oplysninger fra husstandenes indkøbsvaner.

Skatteministeriet har fået stillet materiale til rådighed fra de Danske Sprit-fabrikker om handelsmønsteret for spiritus. Der er dels foretaget en interviewundersøgelse hos danske forbrugere dels foretaget en opgørelse over udviklingen i salget til grossister mv., der hovedsagligt forsyner tyske handlende med dansk spiritus med salg til danske rejsende for øje.

De danske spritfabrikker producerer en meget væsentlig andel af den halvdel af det samlede spiritusmarked, der består af snaps og bitter. Hovedparten af whisky, gin, vodka, cognac og likørmarkedet forsynes via importører.

Af interviewundersøgelsen fra 1999, der er foretaget efter ophør af det afgiftsfrie salg, fremgår følgende.

Tabel VI.10. Fordeling af normal og seneste indkøbssted for spiritus i 1999 efter interviewundersøgelse i november 1999

		Dansk detailhandel	Toldfrit	Butik i udlandet
Spørgsmål	Vare	Pct.		
Normalsted for køb	whisky	33	47	20
Sidste købssted	whisky	19	54	28
Normalsted for køb	gin	34	45	21
Sidste købssted	gin	21	58	20
Normalsted for køb	likør	40	36	24
Sidste købssted	likør	28	42	31
Normalsted for køb	snaps	73	16	11
Sidste købssted	snaps	62	23	15
Normalsted for køb	bitter	69	19	12

Sidste købssted	bitter	72	17	11
Normalsted for køb	vodka	38	41	21
Sidste købssted	vodka	47	29	24

Hvis man ud fra disse oplysninger forsigtigt skal anslå grænsehandelen/den toldfri handels andel af markedet for husholdningerne, vil det for spiritus bortset fra snaps og bitter gælde, at ca. 35 pct. købes i normal dansk detailhandel, ca. 45 pct. toldfrit og ca. 20 pct. i butikker i udlandet, mens det for snaps og bitter vil gælde, at ca. 70 pct. købes i dansk detailhandel, 20 pct. toldfrit og 10 pct. i udlandet. Det er sandsynligvis vanskeligt for de rejsende at skelne mellem ægte toldfrit som gældende på færger før 1. juli 1999 og "til næsten toldfrie priser" som er gældende på færger og visse fly mellem EU lande.

Det skal således oplyses, at rejsende fra Jylland køber næsten lige så meget "toldfrit" som rejsende fra Øerne.

Anvendes denne fordeling på markedet som det så ud før ophør af afgiftsfri handel fås følgende resultat:

Tabel VI.11. Fordeling af indkøbssted for spiritus i 1999 beregnet ud fra interviewundersøgelse

	Snaps/bitter	Vodka/whisky/ gin mv.	I alt
Samlet dansk salg med dansk afgift	7,5	7,5	15
- heraf til:			
- udskænkning og gaver	0,5	4,0	4,5
- udlændinge	0,5	1,0	1,5
- danske husholdninger fra dansk handel	6,5	2,5	9,0
beregnet fra toldfrit	1,9	3,2	5,1
butik i udlandet	0,9	1,4	2,3
I alt forbrug i danske husholdninger	9,3	7,1	16,4
- heraf fra udland	2,8	4,6	7,4
I alt dansk forbrug	9,8	11,1	20,9

Efter denne metode kommer således ca. 7,4 mill. liter af danskerne forbrug af spiritus fra indkøb uden dansk afgift, heraf 5,1 mill. I toldfrit og 2,3 mill. I med udenlandsk afgift. Det er således givet usikkerheden god overensstemmelse med overslagene fra Skatteministeriets toldfri rapport, hvor det samlede toldfri køb blev anført til 6,4 mill. I og grænsehandelsindkøb blev angivet til 1,5 mill. I Skatteministeriets rapport byggede for så vidt angår det toldfrie salg på oplysninger fra færger og lufthavne om salget, mens interviewundersøgelsen bygger på oplysninger om danskernes køb. Pr. definition skal der være sammenfald, men begge undersøgelser er usikre. Det, at de to undersøgelser bekræfter hinanden i grove træk, gør at man kan fæste mere lid til hver af undersøgelserne.

Det skal fremhæves, at interviewundersøgelser indebærer en risiko for, at der udvælges en ikke repræsentativ stikprøve. Der kan være forhold der trækker i retning af, at hus-holdninger med

alkoholvanskeligheder ikke repræsenteres tilstrækkeligt i en stikprøve. Yderligere er der i interviewundersøgelsen ikke vægtet efter, hvor stort forbruget er. Man kan således ikke udelukke, at storforbrugere herunder også sådanne, der ikke har egentlige alkoholproblemer forsyner sig i et andet forhold end forbrugerne i almindelighed. Hvis en voksen f.eks. bruger 1 flaske snaps/bitter hver 14 dag altså ca. 26 flasker årligt i forbindelse med daglig indtagelse af morgenmad eller frokost, er der næppe tale om et overforbrug, men en sådan person vil bruge væsentlig mere end gennemsnittet af voksne danskeres forbrug - inklusive grænsehandel - på 6 flasker spiritus. Storforbrugeren vil have væsentligt vanskeligere ved at få dækket sit forbrug via grænsehandel, hvilket trækker i retning af, at interviewundersøgelsen overvurderer omfanget af indførsel via grænsehandel mv. Måske er grænsehandelsandelen for snaps/bitter derfor overvurderet efter interviewundersøgelsen. Modsat vil storforbrugere alt andet lige måske tage hyppigere på grænsehandelsture og hyppigere smugle.

De Danske Spritfabrikker har i øvrigt oplyst, at salget med dansk afgift i den forløbne del af år 2000 har været svagt vigende, mens salget via færger og grænsehandelsbutikker med tysk afgift har været i markant vækst i forhold til sidste år. Samlet set er salget ikke ændret, jf. at hovedparten af spritfabrikkernes salg til danske husholdninger sker via dansk detailhandel. Fremgangen i salget i første halvår 2000 må således vedrøre de importerede mærker. Salgsfremgangen for de importerede mærker må være på ca. 25. pct.

7. Udlændinges grænsehandel med spiritus i Danmark.

I følge Institut for Grænseregionsforskning kan følgende handel til udlændinge skønnes i 2000:

Tabel VI.12. Udlændinges køb af spiritus i Danmark i 2000 ifølge Institut for grænseregionsforskning

Mill.l	I alt	Heraf skøn med dansk afgift
Svenskere Øresund (10 pct.)	0,5	0,5
Svenskere Kattegat (20 pct.)	0,2	0,2
Nordmænd Skagerak (61 pct.)	0,5	0,0
Udlændinge udrejst med fly (28 pct)	0,6	0,2
Udlændinge transit med fly (39 pct.)	0,8	0,4
I alt	2,6	1,3

Note: Tal i parentes er den andel, der har købt spiritus

Langt hovedparten af salget med dansk afgift er til svenske rejsende. Der er betydelig usikkerhed om disse opgørelser, jf. at stikprøverne er forholdsvis små.

Af de 1,3 mill. l med dansk afgift er omkring 0,8 mill. l fra Kattegat og flyrejsende sandsynligvis først kommet til efter ophør af afgiftsfri handel 1. juli 1999. Det er dobbelt så meget som skønnet i Skatteministeriets rapport om afgiftsfri handel fra 1997. Modsat virker den oprindelige svenske grænsehandel på ca. 0,5 mill. l noget i underkanten, jf. at svenskerne drikker forholdsvis mere spiritus end danskerne og svenske en dags rejsende lovligt kan indføre 1 l spiritus uden at betale afgift. Skatteministeriet har tidligere skønnet svenskernes grænsehandel med spiritus i Danmark til 1,5-2 mill.l altså 3-4 gange større end Instituttet finder frem til. Skatteministeriet har dog ikke haft noget videre solidt grundlag for sit skøn udover antallet af svenske rejsende og summariske iagttagelser af vareudbuddet i de byer (Frederikshavn, Helsingør, København, Dragør og Rønne) svenske færgerejsende sejler til, samt oplysningerne om det tidligere salg af afgiftsfri spiritus på Kattegatruterne og Rønne-Ystad. En uforholdsmæssig stor del af handelen på disse ruter var med spiritus.

Før afskaffelsen af afgiftsfri handel købte udlændinge afgiftsfrit følgende mængder på rejser til og fra Danmark:

Tabel VI.13. Opgørelse af udlændinges køb af afgiftsfri spiritus på rejser til og fra Danmark før ophør af afgiftsfri handel

	Mill. l
Færger til Sverige	1,2
Færger til Tyskland og UK	3,1
EU fly og lufthavne	2,0
EJ EU fly, færger og lufthavne	1,9
I alt	8,2

Efter ophør af afgiftsfri handel er salget til udlændinge fra færger og spritbåde til Tyskland faldet og vil næppe blive erstattet af salg med danske afgift i videre omfang. Danmark har lavere afgift end Sverige på spiritus, og en del af den tidligere handel på færger til Sverige er erstattet af indkøb med dansk afgift her i landet eller på færgerne. En betydelig del af de rejsende i lufthavnen er svenske rejsende, der delvist har erstattet de afgiftsfrie køb med køb med dansk afgift.

Givet usikkerheden i Institutets opgørelse, der igen på grund af spiritusens karakter er særlig betydelig jf. diskussionen af danskernes grænsehandel med spiritus, finder Skatteministeriet, at det fortsat er mest sandsynlig, at salget af spiritus til udlændinge i dag efter ophør af afgiftsfri handel er på 1,8 mill. l (1,5-2,0 mill. l) årligt mod Institutets opgørelse på 1,3 mill. l. Det skal bemærkes, at Skatteministeriet uden Institutets opgørelse ville have skønnet salget af spiritus med dansk afgift til svenskerne til 2,0-2,5 mill. l.

8. Sammenfatning omfang af afgiftsfri- og grænsehandel med spiritus.

Efter den seneste vurdering efter ophør af afgiftsfrihandel skønnes salg og forbrug af spiritus til følgende:

Tabel VI.14. Skatteministeriets overslag over markedet for spiritus efter ophør af afgiftsfrit salg

	Mill. l
Salg af spiritus med dansk afgift	16,5
- heraf til udskænkning og gaver	4,5
Heraf til salg via detailhandel	12,0
- heraf til svenskere m.fl.	1,8
Til danskere via detailhandel	10,2
Danskerne køber yderligere	
- afgiftsfrit ved rejser til ej EU lande	2,0
- med afgift ved rejser til EU lande	3,5

- heraf Tyskland	2,5
- heraf Sydeuropa	1,0

9. Grænsehandelen og ophør af 24 timers reglen.

Der gælder særlige restriktioner for afgiftsfri indførsel af spiritus. Rejsende, der har været væk under 24 timer, må ikke indføre spiritus uden at betale dansk afgift heraf, mens de der har været væk over 24 timer må indføre 1,5 liter, hvis afgift er betalt i et andet EU land og 1 liter, hvis varen indføres toldfrit eller fra et ikke EU land.

Disse regler er særegne for Danmark, men Sverige og Finland har også særlige restriktioner. De særlige restriktioner er midlertidige. Efter EU reglerne skal Danmark afvikle restriktionerne gradvist, således at de helt er væk 31. december 2003. Fra 1. januar 2004 vil danskerne således kunne indføre spiritus uden afgift uden anden begrænsning end, at indførelsen skal være til eget forbrug. Så længe indførelsen er på under 10 l pr. gang, vil der normalt ikke være anledning til at stille spørgsmål ved, om det er til eget forbrug, men der vil intet være i vejen for at indføre f.eks. 50 l, hvis man kan sandsynliggøre at man f.eks. har et stort alkoholforbrug

Selv om grænsehandlen i forvejen er meget betydelig med spiritus, vil afviklingen af 24 timers reglen medføre en yderligere vækst.

Det er meget vanskeligt at skønne over virkningen af ophør af 24 timers reglen.

Skatteministeriet har tidligere skønnet, at afvikling af 24 timers reglen vil medføre en stigning i grænsehandlen på ca. 30 pct. af det beskattede forbrug altså med ca. 5 mill. l i drikke styrke. Det svarer til at halvdelen af det nuværende salg via detailhandlen vil forsvinde fra dansk detailhandel. Ved en sådan grænsehandel vil ca. 2/3 af danskernes detailkøb til forbrug i husholdningerne komme fra udlandet, og omkring halvdelen af danskernes samlede forbrug inklusive forbrug via udskænkning komme fra udlandet.

Disse meget store andele skal ses i lyset af, at danskernes forbrug af spiritus er forholdsvis beskedent i forhold til de mange danskerne, der har mulighed for indkøb i udlandet. Det nuværende køb i danske detailhandel på i gennemsnit 3-4 flasker pr. voksen dansker pr. år kan for en meget stor del af danskerne forsynes via udlandet, når man tager i betragtning, at herved 20 mill. danskere årligt er i udlandet. I gennemsnit køber hver voksen dansker ca. 300 øl via almindelig detailhandel, og selv om det således er væsentlig mere pladskrævende at forsyne sig med indført øl, og der spares væsentlig mindre pr. l eller kg., udgør ølgrænsehandelen en meget væsentlig del af danskernes ølforbrug.

Hvis grænsehandelen med spiritus stiger med 5 mill. l, når rejsegodsrestriktionerne ophæves, og afgifterne er uændrede, vil provenutabet herved udgøre ca. 550 mill. kr. i punktafgiftsprovenu samt mistet moms af den omsætning, der flytter til udlandet. Ved en pris pr. l spiritus på ca. 131 kr. som i Tyskland vil der flytte en omsætning på 655 mill. kr. spiritus til udlandet. Momstabet herved vil udgøre ca. 131 mill. kr. Man kan yderligere regne med, at forbruget vil stige, når grænsehandelen bliver fri. I gennemsnit koster 1 flaske spiritus ca. 160 kr. i Danmark, men ca. 91 kr. i Tyskland. Prisen i middelhavslandene er typisk endnu lavere. I forvejen indføres der en større mængde spiritus herunder fra småsmuglere. Når grænsehandelen gives fri, vil omkostningerne også falde for de, der i forvejen indførte, jf. at der har været indregnet et tillæg for risiko for at blive taget i tolden oveni den udenlandske pris. Risikotillægget har ikke alene bestået af risikoen for at blive taget i tolden ganget med bøden, men også i tabet ved at blive opfattet som lovbrøder. Med meget betydelig usikkerhed er det skønnet, at forbrugsstigningen vil være på 2,5 mill. l., der vil blive hentet i udlandet oven i de 5 mill. l, salget i Danmark faldt med. Momstabet herved er på ca. 65 mill. kr.

Samlet set kan det således skønnes, at provenutabet ved ophør af 24 timers reglen vil være på ca. 750 mill. kr. i faktorpriser. I forbrugerpriser, der er sammenlignelig med et indkomstskatteprovenu, er virkningen på ca. 940 mill. kr.

10. Grænsehandlens prisfølsomhed.

Hovedparten af grænsehandlen med spiritus skyldes forskelle i priserne mellem landene, og forskellene i priserne mellem landene skyldes hovedsagligt afgiftsforskelle. Der er også avanceforskelle herunder internt i landene, men det er ikke indtrykket, at avancerne er systematisk højere eller lavere i Danmark end i andre lande. Hvis priserne i Danmark kommer på niveau med priserne i udlandet, kan man således

regne med, at danskernes grænsehandel i det store og hele forsvinder, idet der dog vil blive foretaget indkøb, hvis gode tilbud viser sig på rejser, eller udlandet har et andet udbud end dansk detailhandel.

Der hersker betydelig usikkerhed om, hvor følsom grænsehandlen er overfor prisændringer afhængig af hvor stor prisforskel, der er i forvejen. Ved meget store prisforskelle vil en prisnedsættelse i Danmark kun have begrænset virkning på grænsehandelen. Allerede før der er tale om fuld prisudligning, kan grænsehandelen omvendt i praksis være ophørt. Det er ofte mere besværligt at grænsehandle end at købe i nærmeste detailforretning, og der skal en vis forventet prisforskel til, før rejsende går på indkøb efter spiritus. Når grænsehandelen allerede er tæt på nul, vil en yderligere prisnedsættelse ikke have den store værdi. For de rejsende er der kritiske niveauer for prisforskelle, der udløser grænsehandel. Det kritiske niveau er imidlertid forskellig fra rejsende til rejsende og lader sig ikke identificere i gennemsnit i praksis.

Da der hersker denne store usikkerhed, må man foretage en grov tilnærmelse. En naturlig grov antagelse er, at grænsehandelen vil blive reduceret lineært med reduktionen i prisforskellen for varen.

En reduktion i prisforskellen for varen vil yderligere reducere den samlede besparelse ved at tage på grænsehandelsture. En stor del af de rejsende til Tyskland over landegrænsen har alene grænsehandel som formål med turen, mens andelen er noget mindre for færge- og især flyrejsende.

Specielt for spiritus kan man nære betænkeligheder ved, om en antaget lineær sammenhæng ikke er for grov.

1. juli 1996 blev afgiften reduceret med ca. 6 kr. pr. flaske i gennemsnit. Prisforskellen til Tyskland blev hermed reduceret 8 pct., men betydeligt mere for de dyrere varer, der er mere grænsehandelsintensive end snaps og bitter. Afgiftsreduktionen havde ikke mærkbar virkning på det danske salg.

Som nævnt er den reale prisforskel for spiritus blevet reduceret i takt med inflationens udhuling af den danske afgiftssats siden 1986. Denne reale nedsættelse af afgiften synes ikke at have haft virkning på grænsehandelen, der måske snarere er steget i perioden siden 1986.

Ophør af det afgiftsfrie salg forventedes at medføre, at priserne på indført spiritus ville stige fra de toldfrie priser til priserne med (lav) udenlandsk moms og afgift. Virkningen på omfanget af den samlede handel, afgiftsfri og med udenlandske afgifter har været mindre end en lineær sammenhæng tilsagde. Måske skyldes den mindre effekt end forudsat, at priserne, der købes til med udenlandsk afgift nu, ikke er så meget højere end de tidligere toldfrie priser var måske, at virkningen først viser sig med forsinkelse, når lagrene af afgiftsfri spiritus i husholdningerne er blevet nedbragt.

Fordi reduktioner i prisforskellen indtil nu tilsyneladende har ført til en mindre end lineær reduktion i grænsehandelen, kan man dog ikke slutte, at det også vil gælde yderligere reduktioner i prisforskellen. I alle tilfælde vil grænsehandlen i det store og hele høre op, hvis der ikke er større prisforskelle. Ved store afgiftsændringer vil sammenhængen således være lineær, og man kan ikke udelukke, at prisforskellen nu er bragt så langt ned, at det nu gælder, at mange vil overveje, om de skal købe spiritus i udlandet, hvis prisforskellen yderligere reduceres.

I alle tilfælde skal man sandsynligvis regne med, at en nedsættelse af prisforskellen først vil slå igennem med forsinkelse i grænsehandelen.

Det vil derfor blive lagt til grund, at grænsehandlen med spiritus vil blive reduceret lineært med reduktionen i prisforskellen i forhold til Tyskland for den tyske grænsehandel og reduktionen i prisforskellen til toldfri/sydeuropæiske priser for denne grænsehandel.

Med hensyn til svenskernes handel i Danmark vil det tilsvarende blive lagt til grund, at denne vil stige lineært ved forøgelsen af prisforskellen i forhold til Sverige.

11. Samfundsøkonomiske omkostninger ved alkoholforbrug.

I modsætning til forbrug af de fleste andre varer påvirker forbrug af alkohol andres indkomster, velfærd, nytte mv. Mens et vist moderat forbrug af alkohol på omkring 1 genstand pr. dag netto snarere forebygger sygdomme i følge Sundhedsministeriet og forbrug på 2-3 genstande om dagen er sundhedsmæssigt acceptabelt (jf. Sundhedsministeriets kampagne om 14/21 genstande om ugen for kvinder og mænd), vil forbrug herudover være skadeligt for helbredet. Man kan ud fra et strengt teoretisk velfærdsøkonomisk synspunkt argumentere for, at det er forbrugers egen sag at forbruge skader

helbredet, hvis forbrugeren er fuldt informeret om helbredsrisikoen. Forbrugeren vil da vurdere, at det samlet er bedre for forbrugeren at nyde alkohol i stedet for f.eks. mælk, også selv om forbruget måtte føre til flere sygdomme og i sidste ende måske en tidligere død. Det er dog spørgsmålet, om forbrugerne altid træffer sådanne "rationelle" valg og især når en af virkningerne af overforbrug af alkohol netop er, at forbrugeren opfører sig mindre end normalt fornuftig.

Andre end de, der misbruger alkohol, påvirkes imidlertid også af alkoholmisbruget. Det offentlige får større udgifter i sundhedssektoren, og skal eventuelt betale overførselsindkomster, fordi alkoholikeren ikke er arbejdsduelig. Det offentlige mister til og med normal indkomstskat af mindre arbejdsindsats mv.

I følge en rapport fra Sundhedsministeriet fra 1999 "De samfundsøkonomiske konsekvenser af alkoholforbrug" kan de samlede samfundsøkonomiske omkostninger ved alkoholforbrug for 1996 opgøres til ca. 10 mia. kr. efter human kapital metoden.

Omkostningerne er efter undersøgelsen sammensat således:

Table VI.15. Skøn over samfundsøkonomiske omkostninger ved alkoholforbrug i 1996 efter rapport fra Sundhedsministeriet

	Mill. kr.
Behandlingsomkostninger	3.134
Færdselsulykker	1.595
Kriminalitet	1.113
Sociale omkostninger	1.376
Information og forebyggelse	65
Produktionstab	4.794
I alt i forbrugerpriser	12.076
Gevinst ved moderat alkoholforbrug	-1.751
Netto ved alkoholforbrug	10.325

Undersøgelsen er blevet kritiseret af alkoholbranchen for at indregne for store omkostninger ved alkoholforbrug. Undersøgelsen skal ikke nærmere diskuteres her, idet Skatteministeriet alene skal bemærke, at der næppe er tvivl om, at overforbrug af alkohol udover alkoholikeren selv også påfører andre omkostninger, og at opgørelser af omkostningerne er usikker.

Givet at alkohol skader andre i samfundet, kan man argumentere for, at det er samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt og fordelingspolitisk rimeligt, at de, der påfører samfundet omkostninger, også kommer til at betale den fulde pris herfor af det marginale forbrug.

I 1996 var det samlede salg af alkoholholdige drikkevarer med afgift i Danmark på 52,7 mill. l 100 pct. vol alkohol, der fordeltes således:

Øl	29,1 mill. l
Vin	17,8 mill. l

Spiritus	5,8 mill. l.
I alt	52,7 mill. l.

I gennemsnit var de samfundsøkonomiske omkostninger således på netto ca. 200 kr. pr. l ren alkohol, der blev solgt i Danmark. Tager man hensyn til grænsehandel vil omkostningerne udgøre 150-175 kr./l ren alkohol.

Det vil dog blive lagt til grund, at omkostningerne ved det marginale forbrug af alkohol er på ca. 200 kr. jf. at omkostningerne på marginalen sandsynligvis er større end i gennemsnit. Det afhænger dog af, om det marginale forbrug vil være i form af, at forbruget øges udover 1 genstand dagligt eller henimod 1 genstand dagligt.

Da gennemsnitsforbruget pr. dansker inklusive børn, er på 2 genstande, er det mest sandsynligt, at det er forbruget ud over 1 genstand, der stiger mest.

Det er alkoholen i drikkevarerne, der skader helbredet. Som udgangspunkt er det ligeegyldigt, om alkoholen kommer fra drikke med stor eller lav koncentration. Der er dog en tilbøjelighed til, at man lettere forbinder varer med mange procent med misbrug end varer med få procent. I alle tilfælde har de forskellige lande væsentlig højere afgift af alkohol i spiritus end i vin og øl.

I Danmark er afgiften på alkohol i spiritus således på 275 kr./l ren alkohol, mens afgiften på indhold af alkohol i vin og øl er på 60 kr. (Før de grænsehandelsbetingede nedsættelser i 1991 og 1992 var belastningen på ca. 100 kr./l ren alkohol i vin og øl).

Skatteministeriet skal ikke vurdere om spiritusforbrug lettere fører til sundhedsskader i praksis end f.eks. ølforbrug. En eventuel sammenhæng mellem sundhedsskader og forskellige former af alkoholindtag behøver således ikke at skyldes, at spiritus fører til forholdsvis store helbredsskader, men kan også skyldes at dem, der har et stort forbrug og er afhængige af alkohol, bedst tilfredsstiller det med varer med mange procent.

Hvis man for eksemplets skyld antog, at spiritusforbrug medførte omkostninger for andre svarende til f.eks. 400 kr./l ren alkohol i forbrugerprisniveau og 320 kr. i faktorprisniveau (altså dobbelt så meget som Sundhedsministeriet fandt frem til i gennemsnit, og lidt mere end Sundhedsministeriets maksimumskøn) ville afgiftssatsen på 275 kr./l uden moms og ca. 344 kr. i forbrugerprisniveau være for lav, når man ser bort fra grænsehandel.

Hvis man ser bort fra grænsehandel, vil samfundet i dette tilfælde være bedst tjent med, at afgiften i forbrugerpriser (med moms) blev øget til 400 kr.

I dette tilfælde vil samfundet aldrig netto tabe ved noget ekstra spiritus forbrug, idet de offentlige kasser, der hovedsageligt bærer udgifterne ved alkoholmisbrug, da altid ville få fuld betaling fra dem, der forårsagede udgifterne.

I følgende tabel VI.16. er vist virkningerne af at hæve afgiften fra 275 kr. til 320 kr. idet det antages, at forbruget vil falde med 100 fra 1.000 til 900.

Tabel VI.16. Beregnet eksempel på virkningen af at hæve spiritusafgiften, hvis de samfundsøkonomiske omkostninger ved alkoholforbrug var 400 kr. pr. l 100 pct. alkohol. (2,5 gange Sundhedsministeriets vurdering)

	Kr.
Alkoholforbruger skal betale ekstra $(320-275 \text{ kr./l}) \cdot 900 \text{ l} \cdot 1,25$	-50.625,00
Alkoholforbruger omlægger vaner, hvilket svarer til $100 \text{ l} \cdot (320-275 \text{ kr./l}) \cdot 0,5 \cdot 1,25$	-2.812,50
Staten vinder i punktafgiftsprovenu:	

320 kr./l*900 l - 275*1.000 l	13.000,00
Punktafgiftsprovener i forbrugerpriser	16.250,00
Staten sparer i forbrugerprisniveau 400 kr/l *100 på sundhed	40.000,00
Netto for samfundet	+2.812,50

Samfundet tjener netto, fordi alkoholforbrugeren tidligere, da prisen var lavere end de samlede omkostninger, havde et for stort forbrug, da han ikke betalte den fulde pris.

Når man tager hensyn til grænsehandel, bliver konklusionen imidlertid en anden.

Hvis man således i eksemplet ovenfor forestillede sig, at staten øgede afgiften fra 275 kr. til 320 kr. og at salget faldt med 100 heraf 50 på grund af grænsehandel, vil virkningen være:

Tabel VI.17. Beregnet eksempel på virkningen af at hæve spiritusafgiften, hvis de samfundsøkonomiske omkostninger ved alkoholforbrug var 400 kr. pr. l 100 pct. alkohol

	Kr.
Alkoholforbruger skal betale ekstra $(320-275 \text{ kr/l}) * 900 \text{ l} * 1,25$	-50.625,00
Alkoholforbruger omlægger vaner, hvilket svarer til $100 \text{ l} * (320-275 \text{ kr./l}) * 0,5 * 1,25$	-2.812,50
Staten vinder i punktafgiftsprovener: $320 \text{ kr./l} * 900 \text{ l} - 275 * 1.000 \text{ l}$	13.000
Punktafgiftsprovener i forbrugerpriser	16.250
Staten taber moms på ekstra grænsehandel 20 pct. af 50 l a 300 kr/l§)	-3.000
Momstab ved grænsehandel i forbrugerpriser	-3.750
Staten sparer i forbrugerprisniveau 400 kr/l *50 på sundhed	20.000
I alt netto	-21.187,50

§) Udenlandsk pris.

Når der er grænsehandel, er det således en dårlig samfundsøkonomisk forretning netto at øge afgiften, således at alkoholforbrugerne betaler de fulde omkostninger via afgifter, som deres forbrug påfører det øvrige samfund. Ved en sådan politik vil alkoholforbrugernes tab være større end det øvrige samfunds gevinst i form af, at ikke alkoholforbrugerne skal betale en mindre regning for alkoholforbrugernes sundhedsudgifter. Dette gælder også, selv om de samfundsøkonomiske tab, alkoholforbrug forårsager, kommer fra et gennemsnit af mange med et moderat forbrug og få med et overforbrug.

Det gælder også, selv om det i eksemplet er antaget, at omkostningerne ved alkoholforbrug er over det maksimale niveau, Sundhedsministeriet har skønnet.

Selv om det samfundsøkonomisk ikke kan betale sig at sætte afgiften op svarende til de eksterne omkostninger, kan ikke-alkoholforbrugerne have fordel heraf og ud fra fordelingsmæssige synspunkter argumentere for en høj afgift.

Den samfundsøkonomisk optimale afgift, der i dette eksempel er væsentlig under den aktuelle afgift, er således ikke den absolut "rigtige" afgift.

Det er legitimt for ikke-alkoholmisbrugerne at argumentere for, at alkoholmisbrugerne skal betale mere, selv om de selv vil få mindre ud heraf, end alkoholforbrugerne vil tabe.

I praksis er befolkningen ikke delt op i alkoholikere og afholdsfolk. Mellem de to yderpunkter befinder hovedparten af befolkningen sig med et moderat alkoholforbrug. Når man regner denne del af befolkningen med sammen med ikke-alkoholmisbrugerne vil det sandsynligvis gælde, at ikke alene alkoholmisbrugere vil vinde ved en afgiftsnedsættelse, men også den gennemsnitlige ikke-alkoholiker.

Alene hvis det gjaldt, at det offentlige tabte mere i provenu ved en afgiftsforhøjelse, end der blev sparet på sundhedsudgifterne, vil det være entydigt forkert at forhøje spiritusafgiften, med mindre denne skulle opfattes som en straf.

Samlet er der således andre forhold end en beregning af de samfundsøkonomiske virkninger netto, der kan påvirke afgiftspolitikken for spiritus.

12. Beregninger af de sandsynlige virkninger af nedsættelse af afgiften på spiritus

Beregningerne af de sandsynlige virkninger afhænger af en række forhold.

I beregningerne er forudsat følgende jf. den hidtidige diskussion.

1. Samfundsøkonomiske omkostninger ved alkoholforbrug:		
- i faktorpriser uden moms		160 kr./l
- i forbrugerpriser med moms		200 kr./l
2. Grænsehandelen afhænger lineært af prisforskel		
3. Prisforskel er den beregnede afgiftsbetingede prisforskel		
4. Ophør af 24 timers regel fører ved uændret afgift til		
- fald i dansk salg på 5 mill. l i drikkestyrke		
- stigning i udenlandsk salg på 7,5 mill. l i drikkestyrke		
- stigning i dansk forbrug på 2,5 mill. l		
5. Nuværende spiritusmarked		
- salg af spiritus med dansk afgift	16,5 mill.l	
- udenlandske købere		
- danske købere	1,8 mill.l	
- grænsehandel mv. til tyske priser		
- grænsehandel til toldfri priser	14,7 mill.l	
Nuværende dansk forbrug		2,5 mill.l

	3,0 mill.l	
	20,2 mill.l	
6. Priselasticitet (konstant)		-0,5
7. Forbruget er følsomt i forhold til vægtet gennemsnit af dansk og udenlandsk pris.		
8. Udenlandsk pris dog forhøjet med halvdelen af prisforskel.		
9. Dansk pris 230 kr./l = 161 kr. pr. flaske 0,7 l 40 pct.		
10. Tysk pris 131 kr./l = 91 kr. pr. flaske		
11. Afgiftsfri/sydeuropæisk pris 100 kr./l = 70 kr./flaske		
12. Svensk pris 306 kr/l = 214 kr./flaske.		

Under disse antagelser kan virkningen ved forskellige danske afgiftsned sættelser beregnes, jf. tabel VI.18.

I første søjle er anført dansk afgift udtrykt i kr./l 100 pct. alkohol. I anden søjle prisen i dansk detailhandel.

I tredje søjle er vist danskernes forbrug som funktion af gennemsnitsprisen under antagelse af en priselasticitet på -0,5 (i gennemsnitspris tages der også hensyn til udenlandske priser). Det ses af tabellen, at danskernes forbrug af spiritus vil stige med ca. 2 mill. l, hvis prisen i Danmark reduceres med 50 kr/l og med ca. 5 mill. l, hvis prisen pr. flaske reduceres med 100 kr./l. I fjerde, femte, og sjette søjle er det danske forbrug delt op på henholdsvis køb i dansk detailhandel, til tysk pris, og til toldfri pris. I ottende søjle er vist udlændinges køb i Danmark under forudsætning af uændret udenlandsk afgift. I ottende søjle er vist dansk afgiftsgrundlag.

I niende søjle er vist nettoprovenuvirkningen umiddelbart (i faktorpriser) og endelig i tiende søjle den samlede samfundsøkonomiske virkning i faktorpriser ved reduktion af den nuværende afgift.

Tabel VI.18. Virkningerne af dansk afgiftsned sættelse fra 275 kr./l på spiritus på forbrug, salg, grænsehandel, provenu og forvriddinger i faktorpriser

Afgiftssats ren alkohol	Dansk pris	Dansk forbrug	Heraf købt i Danmark	Heraf til tysk pris	Heraf til toldfri pris	Svensk køb	Dansk afgiftsgrundlag	Netto virkning provenu. Fortegn: - = tab for stat	Samfundsøkonomisk nettovirkning. Fortegn: - = mindre økonomis tab
Kr./l		Mill. l						Mill. kr.	

Nu 275,0	230	20,2	14,7	2,5	3,0	1,8	16,5	0	0
250,0	217,5	20,7	15,8	2,2	2,7	2,1	17,9	-6	-117
225,0	205	21,2	16,9	1,9	2,4	2,4	19,3	-37	-216
200,0	192,5	21,7	18,0	1,6	2,1	2,7	20,7	-96	-298
175,0	180	22,3	19,2	1,2	1,8	3,0	22,2	-181	-361
170,0	177,5	22,4	19,5	1,2	1,8	3,0	22,5	-201	-372
165,0	175	22,5	19,7	1,1	1,7	3,1	22,8	-223	-382
160,0	172,5	22,7	19,9	1,0	1,7	3,2	23,1	-245	-390
155,0	170	22,8	20,2	1,0	1,6	3,2	23,4	-269	-398
150,0	167,5	22,9	20,4	0,9	1,6	3,3	23,7	-294	-406
145,0	165	23,1	20,7	0,9	1,5	3,3	24,0	-320	-412
140,0	162,5	23,2	21,0	0,8	1,4	3,4	24,4	-348	-418
135,0	160	23,3	21,2	0,7	1,4	3,5	24,7	-376	-423
130,0	157,5	23,5	21,5	0,7	1,3	3,5	25,0	-406	-427
125,0	155	23,6	21,7	0,6	1,3	3,6	25,3	-437	-430
100,0	142,5	24,4	23,1	0,3	1,0	3,9	27,0	-610	-432
75,0	130	25,2	24,5	-0,0	0,7	4,2	28,7	-817	-410

Det kan udledes af tabel VI.8., at en nedsættelse af den danske afgift med 50 kr./l til 225 kr./l under de angiven forudsætninger kan beregnes til at ville medføre et fald i dansk forbrugerpris på 25 kr./l drikkestyrke med moms eller 17,5 kr./flaske.

Afgiftsnedsættelsen vil få forbruget til at stige med 1 mill. l, samt danskernes grænsehandel til at falde med 1,2 mill. l og svenskernes til at stige med 0,6 mill. l. Samlet stiger afgiftsgrundlaget med 2,8 mill. l. Under disse forudsætninger vil staten tabe ca. 40 mill. kr. i provenu i faktor priser og ca. 50 mill. kr. i forbrugerpriser "med moms". Samfundet vil dog samlet set vinde ca. 215 mill. kr. i faktorpriser.

Det skal understreges at denne virkning forudsætter en lineær reduktion i grænsehandel med reduktionen i prisforskellen til udlandet. Mens man før kunne spare ca. 70 kr./flaske ved at købe i Tyskland, vil man efterfølgende kunne spare godt 50 kr./flaske. Man kan derfor frygte, at afgiftsnedsættelsen vil være for beskednen til for alvor at rykke ved grænsehandelen.

Hvis afgiftssatsen reduceres med 125 kr./l 100 pct. vol til 150 kr./l vil prisen for en liter i drikkestyrke falde med 62,5 kr./l eller ca. 44 kr./flaske. Den danske pris, der før var ca. 75 pct. over den tyske pris, vil efter ændring være ca. 25 pct. over.

Ved en sådan prisnedsættelse er der en større beregnet effekt, men også større sikkerhed for, at den beregnede effekt vil vise sig i praksis.

En sådan afgiftsnedsættelse vil medføre en stigning i danskernes spiritusforbrug på ca. 2,7 mill.l eller med godt 10 pct. Det samlede alkoholforbrug vil dog alene stige med godt 1 pct.

Mens forbruget stiger med 2,7 mill. l falder danskernes grænsehandel med 3 mill.l, mens svenskernes stiger med 1,5 mill. l, således at det danske afgiftsgrundlag stiger med 7,2 mill. l.

Statens provenutab herved er på ca. 300 mill. kr. eksklusive moms, men samfundet vinder samlet set ca. 400 mill. kr., når man også tager hensyn til borgenes gevinst ved afgiftsnedsættelsen og modregner de større sundhedsmkostninger.

Det skal understreges, at tabellen er fremstillet under forudsætning af uændret 24 timers regel og at der er tale om mekaniske usikre beregninger under en række antagelser.

I følgende tabel VI.19. er der nærmere gjort rede for provenuvirkningerne som summeret i niende søjle i tabel VI.18.

Tabel VI.19. Provenuvirkninger af nedsættelse af afgiftssatsen for spiritus under en række forudsætninger

Afgiftssatsen alkohol	Dansk pris drikke styrke	Provenutab uændret mængde	Provenuvirkning ændret forbrug	Ændret grænsehandel for danskere uændret 24 timer	Ændret salg til svenskere	I alt	Moms ændret grænsehandel danskere	Moms ændret grænsehandel svenskere	I alt ænd.pktafg. og moms ved uænd. 24-timers regl. Faktorprisen	
		Punktafgift								
Kr./l		Mill.kr								
275	230	0	0	0	0	0	0	0	0	
250	217,5	-165	47	60	30	-28	14	8	-6	
225	205	-330	87	109	53	-81	28	15	-37	
200	192,5	-495	121	145	71	-158	42	21	-96	
175	180	-660	146	169	83	-262	56	25	-181	
170	177,5	-693	150	173	85	-285	59	25	-201	
165	175	-726	154	175	86	-310	62	26	-223	
160	172,5	-759	158	178	87	-336	65	26	-245	

155	170	-792	161	180	88	-363	67	27	-269
150	167,5	-825	163	181	89	-392	70	27	-294
145	165	-858	166	182	89	-421	73	27	-320
140	162,5	-891	168	183	90	-451	76	28	-348
135	160	-924	169	183	90	-483	79	28	-376
130	157,5	-957	170	182	89	-515	81	28	-406
125	155	-990	171	181	89	-549	84	28	-437
100	142,5	-1155	167	169	83	-736	98	28	-610
75	130	-1320	150	144	71	-955	112	26	-817

I tredje søjle er vist det beregnede punktafgiftsprovenutab ved uændret salg og forbrug. Afgiftsgrundlaget er på 16,5 mill. l i drikkestyrke eller 6,6 mill. l ren alkohol. Hver gang satsen reduceres med 25 kr./l (prisen falder 8,75 kr./flasken), reduceres punktafgiftsprovenuet med 165 mill. kr. ved uændret dansk salg.

Det danske salg vil dog stige.

For det første vil salget stige som følge af større dansk forbrug. Den beregnede provenuvirkningen heraf er vist i fjerde søjle. Ved mindre afgiftsnedsettelse vil øget forbrug medføre ekstra punktafgiftsindtægter på henved 50 mill. kr. pr. 25 kr./fl. afgiften sættes ned. Ved større afgiftsnedsettelse er marginalvirkningen mindre. Det skyldes, at det større forbrug bliver beskattet med en fortsat lavere afgift.

For det andet vil danskernes grænsehandelen falde. Virkningen på punktafgiftsprovenuet heraf er vist i femte søjle. Ved mindre afgiftsnedsettelse vil virkningen være ca. 60 mill. kr. hver gang afgiften sættes ned med 25 kr./l ren alkohol svarende til et prisfald på 22,5 kr./l drikkestyrke. Ved større afgiftsnedsettelse er marginalvirkningen mindre og i sidste ende negativ.

For det tredje vil grænsehandelen til Sverige stige. Punktafgiftsprovenuvirkningen heraf er vist i sjette søjle. Også her er virkningen størst pr. afgiftsnedsettelse ved mindre afgiftsnedsettelse.

I syvende søjle er vist den samlede virkning på punktafgiftsprovenuet. Det ses, at de første 50 kr./l afgiftsnedsettelse medfører et punktafgiftstab på ca. 80 mill. kr. de næste 50 kr./l et punktafgiftstab på ca. 180 mill. kr. de næste 50 kr./l på 290 mill. kr.

Igen skal understreges, at disse resultater afhænger kritisk af forudsætningen om linearitet, og der er først rimelig sikkerhed om resultatet i grove træk ved markante afgiftsnedsettelse.

Ændret grænsehandel vil medføre ændringer i det samlede momsgrundlag. Momsprovenuvirkningen heraf er vist i ottende og niende søjle. I tiende søjle er vist de samlede provenuvirkninger, der også fremgik af niende søjle i tabel VI. 18.

Hovedbudskabet er, at man for et overskueligt provenutab kan reducere afgiften fra f.eks. 275 kr./l til 175 kr./l. altså med 100 kr./l. Tabet herved udgør ca. 180 mill. kr. i faktorpriser og ca 225 mill. kr. i forbrugerpriser. En sådan afgiftsreduktion vil halvere prisforskellen i forhold til Tyskland.

Hvis afgiften yderligere reduceres med 100 kr./l til 75 kr/l ren alkohol, således at den danske pris bliver identisk med den tyske pris, koster det yderligere 635 mill. kr. i faktorpriser. Altså 3-4 gange så meget som at halvere prisforskellen.

Der hersker betydelig usikkerhed om den præcise sammenhæng, men ikke om, at det er forholdsvis billigt i provenutab at reducere prisforskellen med 50 - 60 pct., men at en yderligere fuldstændig eliminering af prisforskellen er dyrt provenumæssigt.

Provenuvirkningen er dog fortsat overskuelig og vil ikke i sig selv stille uoverstigelige krav til ændringer i finans- eller skattepolitikken.

Mere afgørende er det derfor at se på de samfundsøkonomiske virkninger eller forvriddingerne jf. tabel VI.18. elvte søjle.

Sammensætningen heraf er vist i følgende tabel VI.20.

Nedsættelse af afgiften på spiritus vil få forbruget til at stige.

I tredje søjle er vist de ekstra samfundsøkonomiske omkostninger ved alkoholskader som funktion af afgiftsreduktionerne. Sundhedsministeriets opgørelse af omkostningerne er lagt til grund. En nedsættelse af afgiften med 25 kr./l 100 pct. vol vil således medføre ekstra sundhedsmkostninger mv. for 30 mill. kr. For hver gang forbruget ændres med 1 l ren alkohol, stiger sundhedsmkostninger med 160 kr.

De marginale alkoholskader er stigende jo lavere afgift, man nedsætter afgiften fra. Det skyldes, at der er regnet med en konstant elasticitet på -0,5, altså at forbruget stiger med 0,5 pct. når prisen falder med 1 pct. Da en absolut afgiftsreduktion betyder relativt mere ved lave priser end ved høje priser, er forbrugsvirkningen størst ved lave priser.

Virkningen er anført med positive tal, altså at en nedsættelse af afgiften vil få omkostningerne til at stige.

Tabel VI.20. Samfundsøkonomisk virkning af lavere spiritusafgifter.

		Akkumuleret ændring i forvriddinger					
Afgiftssats ren alkohol	Dansk pris drikke styrke	Alkoholskader	Forbrugsforvridning	Grænsehandel	Svensk grænsehandel	I alt netto	
		Faktorpris					
Kr./l							
275	230,00	0	0	0	0	0	
250	217,50	30	-49	-77	-20	-117	
225	205,00	62	-97	-149	-33	-216	
200	192,50	96	-142	-214	-38	-298	

175	180,00	134	-186	-274	-36	-361
170	177,70	142	-195	-285	-34	-372
165	175,00	150	-203	-296	-33	-382
160	172,50	158	-211	-306	-31	-390
155	170,00	166	-219	-317	-28	-398
150	167,50	174	-227	-327	-26	-406
145	165,00	183	-235	-337	-23	-412
140	162,50	191	-243	-347	-20	-418
135	160,00	200	-250	-356	-17	-423
130	157,50	209	-258	-365	-13	-427
125	155,00	218	-265	-374	-9	-430
100	142,50	267	-299	-499	16	-410
75	130,00	320	-328	-499	47	-410

I fjerde søjle er vist forvridningstab ved afgiften som følge af, at forbruget ændres. Ved lavere afgifter vil forvridningstab i form af ændret forbrugssammensætning blive reduceret. Forvridningstab er på marginalen lig med afgiftssatsen gange med den marginale forbrugsændring. Hvis afgiften er 275 kr./l ren alkohol vil det marginale forbrug ikke have nogen nettoeffekt for forbrugerens nytte. Varen værdsættes på marginalen lig prisen. Ellers ville forbrugeren jo købe en anden mængde.

Den marginale ændring i forbruget har derfor ikke betydning for forbrugeren netto, men det har den for staten. Hvis man så bort fra de skadelige effekter, ville samfundet således netto vinde, hvis forbrugeren øgede sit forbrug en smule. Det marginale forbrugsforvridningstab er faldende ved lavere afgifter. Det er en kombination af, at den marginale forbrugsændring er stigende, men at tabet pr. forbrugsændring er mere faldende jo lavere satsen er. Virkningen er anført med negative tal. Altså at en nedsættelse af afgiften vil få forvridningen til at falde.

I femte søjle er vist forvridningstab på grund af danskernes grænsehandel, mens sjette søjle viser tabet ved svenskernes grænsehandel. Igen betyder negative tal et fald i forvridningen altså en positiv virkning for samfundsøkonomien.

Det fremgår af beregningerne i tabel VI. 20, at samfundet under de anførte forudsætninger netto ville vinde ved at nedsætte afgiften. Efter beregningen med de konkrete forudsætninger er den samfundsøkonomisk optimale sats ikke 275 kr./l som i dag, men ca. 110 kr./l.

Den marginale gevinst er betydelig ved mindre satsnedsættelser, mens virkningen er mere beskednen, når satsen i forvejen er lav.

En nedsættelse af satsen med 50 kr./l vil således give en samfundsøkonomisk gevinst på ca. 215 mill. kr., mens en yderligere nedsættelse med 50 kr./l vil give en effekt på ca 145 mill. kr. Nedsættes satsen yderligere fra 175 kr./l til 125 kr./l vinder samfundet alene yderligere ca. 70 mill. kr. En yderligere nedsættelse til 75 kr./l vil netto give tab for samfundet.

Hvis man f.eks. nedsatte afgiften fra 275 kr./l til 150 kr./l vil samfundet netto vinde ca. 405 mill. kr. i faktorpriser eller 500 mill. kr. i forbrugerpriser.

Jf. tabel 19 vil statens provenutab ved en sådan afgiftsnedsættelse være på ca. 294 mill. kr. Det offentlige vil yderligere tabe 174 mill. kr. i øgede sundhedsomkostninger på længere sigt, således at det offentlige på sigt mister ca. 468 mill. kr.

Alkoholforbrugerne vinder imidlertid samlet set ca. 866 mill. kr., således at samfundet netto vinder 398 mill. kr. De 398 mill. kr. er også borgenes nettogevinst i faktorpriser, hvis staten skal have dækket sine tab ind ved andre skatter.

Nettogevinsten er så betydelig, at ikke alene storforbrugere af spiritus vil vinde, men også store del af befolkningen med et normalt forbrug. Derimod vil de, der nyder meget lidt spiritus netto tabe.

Beregningen hviler på en lang række forudsætninger, men konklusionen om at samfundet netto vil kunne vinde ved en afgiftsnedsættelse er forholdsvis robust.

Hvis sundhedsomkostningerne ved alkoholforbrug således var dobbelt så store som beregnet af Sundhedsministeriet, vil samfundet fortsat vinde ved en afgiftsnedsættelse til ca. 150 kr./l ren alkohol, omend nettogevinsten da alene vil være på ca. 225 mill. kr.

Det er ofte muligt ved en mere hensigtsmæssig indretning af skattepolitikken at vinde samfundsøkonomiske fordele. Det kan f.eks. være ved at nedsætte marginalsatserne ved større grundlag mv. Det er imidlertid sjældent, at man vil kunne vinde så meget pr. omlagt provenukrone, som beregningen her viser kan være tilfældet ved en nedsættelse af spiritusafgiften.

Forekomsten af grænsehandel trækker den optimale sats ned. Allerede da spiritusafgiftssatsen er højere, end de af Sundhedsministeriet anslåede omkostninger ved alkoholskader, kan man, selv om man ser bort fra grænsehandel opnå en samfundsøkonomisk gevinst ved at nedsætte satsen til omkostningerne ved alkoholskaderne altså fra 275 kr./l til 160 kr./l i faktorpriser.

Hvis man forestillede sig, at alkoholskaderne var det dobbelte af Sundhedsministeriets overslag, men at den beregnede grænsehandelseffekt alene var på det halve af Skatte-ministeriets overslag, ville den samfundsøkonomisk optimale sats blive på ca. 190 kr./l i forhold til dagens sats på 275 kr./l.

Det skal understreges, at beregningerne i tabel 18-20 er foretaget under forudsætning af fortsat 24 timers regel.

I følgende tabel VI.21. er vist provenuvirkningen samt forvriddningsvirkningen ved afgiftsnedsættelser efter, at 24 timers reglen er afskaffet.

Tredje søjle viser de umiddelbare provenuvirkninger i faktorpriser ved spiritusafgiftssatsændringer under forudsætning af uændret 24 timers regel.

Fjerde søjle viser punktafgiftsændringen ved ophævelse af 24 timers reglen. Ved uændrede satser vil ophævelse af 24 timersreglen medføre en stigning i grænsehandelen med 7,5 mill. l, men et fald i dansk salg med 5 mill. l. Det vil medføre et fald i punktafgiftsindtægterne med 550 mill. kr.

Ophævelse af 24 timersreglen vil medføre et mindre provenutab, jo lavere satsen er. Det følger dels direkte af, at tabet ved mistet grænsehandel er mindre ved lavere satser dels af, at der mistes mindre dansk salg ved ophævelse af 24 timers reglen jo lavere satsen og dermed prisforskellen er. Femte søjle viser moms af mistet dansk omsætning som følge af større grænsehandel ved ophævelse af 24 timersreglen.

Sjette søjle viser nettoeffekten af lavere sats og ophævelse af 24 timers reglen.

Det ses af tabel VI.21., at ophævelse af 24 timers reglen ved alle realistiske satser vil medføre et ekstra provenutab for staten, men at effekten er mindre, jo lavere afgiftssatsen er.

Staten vil samlet set få et mindre provenutab ved at nedsætte afgiften givet, at 24 timers reglen er afskaffet end ved at fastholde satsen og lade provenuet udhule af større grænsehandel.

Efter beregningen minimeres det samlede provenutab, hvis satsen reduceres fra 275 kr./l ren alkohol til ca. 175 kr./l ren alkohol. Ved denne sats tabes der ca. 180 mill. kr. ved uændret 24 timers regel og yderligere ca. 235 mill. kr. ved ophævelse af 24 timers reglen eller i alt ca. 415 mill.kr., hvilket er ca. 330 mill. kr. mindre end ved blot at fastholde satsen og ophæve 24 timers reglen, hvor der mistes ca. 750 mill. kr. i provenu i faktorpriser og ca. 930 mill. kr. "med moms" i forbrugerpriser.

Table VI.21. Provenuvirkningen samt forvriddingsvirkningen ved afgiftsnedsættelser efter 24 timers reglen er afskaffet

Afgiftssats ren alkohol	Dansk pris drikke styrke	I alt punktafg. og moms ved uændret 24-timers regel	Provenutab ved afskaffelse af 24- times regel mv.			Nettosatsned- sættelse samt væk 24- times regel mv.	Forvriddings- tab med 24- timers regel	Yderligere forvriddings- tab uden 24- timers regel	I alt forvriddings- tab uden 24- timers regel
			Punktafg- gift	Moms	I alt				
Kr./l		Mill. kr.							
275	230	0	-550	-197	-747	-745			
250	217,5	-6	-437	-156	-593	-599	-117	-91	-208
225	205	-37	-336	-120	-457	-494	-216	-176	-392
200	192,5	-96	-248	-89	-337	-433	-298	-254	-552
175	180	-181	-173	-62	-235	-416	-361	-327	-688
170	177,5	-201	-160	-57	-217	-418	-372	-340	-712
165	175	-223	-147	-52	-199	-422	-382	-354	-735
160	172,5	-245	-134	-48	-182	-428	-390	-367	-757
155	170	-269	-122	-44	-166	-435	-398	-380	-778
150	167,5	-294	-111	-40	-150	-444	-406	-392	-798
145	165	-320	-100	-36	-135	-456	-412	-405	-817
140	162,5	-348	-89	-32	-121	-469	-418	-417	-835
135	160	-376	-79	-28	-107	-484	-423	-429	-851
130	157,5	-406	-70	-25	-94	-501	-426	-440	-867

125	155	-437	-61	-22	-82	-519	-430	-452	-882
100	142,5	-610	-23	-8	-32	-642	-432	-505	-937
75	130	-816	2	0	0	-817	-410	-548	-958

Ophævelse af 24 timersreglen vil medføre et samfundsøkonomisk tab. Det offentlige taber ca. 750 mill. kr. i faktorpriser og 940 mill. kr. i forbrugerpriser. De rejsende vinder derimod ca. 250 mill. kr. i forbrugerpriser altså netto ca. 690 mill. kr. eller ca. 550 mill. kr. i faktorpriser. Når 24 timers reglen er ophævet, vil der modsat være endnu større samfundsøkonomisk gevinst ved en satsnedsættelse end ved fortsat 24 timers regel. Den optimale afgiftssats vil derfor være endnu lavere.

Igen skal understreges, at der er tale om mekaniske beregninger under en række forudsætninger, herunder at der er en lineær sammenhæng mellem prisforskel og grænsehandel. For at være sikker på at den beregnede effekt virkeliggøres - med usikkerhed, skal der foretages en markant afgiftsnedsættelse.

Også selv om man tager hensyn til, at de samfundsøkonomiske omkostninger ved alkoholforbrug vil stige ved en satsnedsættelse, vil det offentlige alt i alt vinde ved en satsnedsættelse fremfor at fastholde satsen.

Alle, herunder de dele af befolkningen, der ikke nyder spiritus, vil derfor vinde ved en afgiftsnedsættelse, når 24 timersreglen er afskaffet, jf. at de afholdende sammen med andre skatteydere vil skulle betale en del af den skat, der sættes i stedet for provenutabet ved ophævelse af 24 timersreglen.

Senest i 2004 må spiritusafgiften således sættes ned.

Kapitel VII. Tobaksafgift

1. Udviklingen i afgiftssatser, provenu og salg af tobak.

De aktuelle afgiftssatser for tobaksvarer fremgår af følgende tabel VII.1:

Tabel VII.1. Aktuelle afgiftssatser for tobaksvarer

Cigaretter:	60,68 øre/ stk +21,22 pct. af detailpris med moms
Pibetobak mv.	350 kr./kg (402,50 kr./kg fra 2001 efter forslag)
Rulletobak	400 kr./kg (552,50 kr./kg fra 2001 efter forslag)
Cigarer mv.	19,8 øre/stk +10 pct. af detailpris
Cigaretpapir	4 øre/stk.
Karduskrå og snus	63 kr./kg
Anden røgfri tobak	229 kr./kg

Afgiften af cigaretter er uændret siden 1986. Afgiften af cigarer har i endnu længere tid været uændret. Afgiften af pibetobak udgjorde fra 1. april 1986 129 kr./kg. I midten af 1991 blev afgiften forhøjet til 275 kr./kg. Afgiften blev yderligere forhøjet til 350 kr. pr. kg. den 1. januar 1996. Afgiften af rulletobak udgjorde fra 1. april 1986 531 kr./kg. Afgiften blev reduceret til 350 kr./kg. i midten af 1991. Afgiften blev forhøjet til 400 kr./kg den 1. januar 1996. Regeringen har som opfølgning på finanslovsaftalerne for 2001 fremsat forslag om forhøjelse af satserne for røgtobak til henholdsvis 402,50 kr./kg og 452,50 kr./kg.

Afgiften af cigaretpapir blev forhøjet fra 2 øre/stk til 3 øre/stk i midten af 1991. Afgiften blev forhøjet til 4 øre/stk den 1. januar 1996.

Afgifterne af røgfri tobak blev omlagt fra værdiafgifter til kg afgift den 1. januar 1993. Afgifterne er ikke siden ændret.

Indtil midten af 1980'erne blev tobaksafgifterne jævnlige ændret blandt andet i takt med inflationsudviklingen. Siden 1986 er afgiftssatserne for cigaretter uændret, men indførelsen af AMBI 1. januar 1988, der den 1. januar 1992 blev erstattet af tillægsmoms, har øget grundlaget for beregning af værdiafgiftselementet og en kredittidsstramning har haft samme virkning som en forhøjelse af afgiften. Afgifterne af røgtobak blev realt forhøjet i 1991 og i 1996. Der er fremsat forslag om forhøjelse af satserne fra 1. januar 2001. De foreslåede forhøjelser svarer næsten til den almindelige prisudvikling i de seneste 5 år.

I følgende tabel VII.2. er vist udviklingen i priselementerne for princecigaretter fra 1986 til i dag:

Tabel VII.2. Udviklingen i priselementerne for cigaretter fra 1986 til 2000

år	Detailpris	Moms	Punktafgift	Pris uden afgift	Moms og afgift i procent af procent af pris uden afgift
	kr./20 stk				pct.

2000	32,00	6,40	18,93	6,67	380
2000	31,00	6,20	18,71	6,09	409
1999	30,50	6,10	18,61	5,79	427
1998	30,50	6,10	18,61	5,79	427
1997	29,50	5,90	18,40	5,20	467
1996	29,50	5,90	18,40	5,20	467
1995	29,00	5,80	18,29	4,91	491
1994	28,50	5,70	18,18	4,62	517
1993	28,00	5,60	18,08	4,32	548
1992	27,50	5,50	17,97	4,03	583
1991	27,00	5,40	17,87	3,73	624
1990	26,50	5,30	17,76	3,44	670
1989	26,00	5,20	17,65	3,15	725
1988	26,00	5,20	17,65	3,15	725
1987	25,30	4,56	17,50	3,23	683
1986	25,30	4,56	17,50	3,23	683

Note: Momstallene for 1998-1991 indeholder AMBI

Note: Tallene er opgjort pr. september måned. Prisen er i oktober 2000 steget til 32 kr./20 stk.

Cigaretafgiften er en kombineret værdi og stk. afgift. Afgiftssatsen bliver dermed automatisk i et vist omfang forhøjet ved stigninger i prisen uden afgift f.eks. som følge af inflationsudviklingen. Hovedparten af punktafgiften kommer dog af stykafgiften. Af den samlede punktafgift på 18,93 kr. udgør den faste afgift 12,14 kr. og værdiafgiften udgør 6,79 kr. Således gælder det, at en stigning i prisen uden afgift på 10 pct. vil medføre en samlet stigning i punktafgiften på ca. 1,2 pct.

Cigaretafgiften er reelt blevet udhulet af inflationen. De almindelige forbrugerpriser er steget med godt 45 pct. siden 1. april 1986. Hvis det faste element i cigaretafgiften var blevet reguleret med udviklingen i inflationen skulle den faste afgift ikke udgøre ca 61 øre/stk. men ca. 88 øre/stk. Prisen for 20 cigaretter ville da udgøre 41,30 kr. og ikke som i dag 32 kr.

Af prisen uden afgift på 3,23 kr./pakke i 1986 udgjorde detailavancen ca. 1,32 kr., mens 1,91 kr. tilfaldt producenten. Af prisen uden afgift i september 2000 på 6,09 kr./20 stk. udgør detailavancen 1,84 kr., mens producenten får 4,24 kr./20 stk. I procent af prisen med afgift er detailavancen steget fra ca. 5,2 pct. til 5,9 pct., men da cigaretter er steget mindre end forbrugerpriserne generelt, er den reale detailavance lavere i dag end i 1986.

Producentprisen uden afgift er steget med over 100 pct. siden 1986. Man skal dog være opmærksom på, at tobaksfabrikanterne udover den direkte avance også har en kreditfordel ved betaling af moms og punktafgift. Kreditfordelen er blevet reduceret dels på grund af lavere rente dels på grund af kortere kredittid. Ved tidligere 2 måneders kredit og 10 pct. rente udgjorde kreditfordelen af punktafgiften ca. 31 øre/20 stk. mens ved nu 1 måneds kredit og 6 pct. rente udgør kreditfordelen ca. 9 øre/20 stk.

Mens værdien uden afgift tidligere var højere i Tyskland end i Danmark er det omvendte dog nu tilfældet. Mens prisen uden afgift er steget med 55 pct. fra 1990 til 2000 for EU 12 er der tale om en fordobling i Danmark. I 1990 var prisen uden afgift i Danmark i gennemsnit lig EU 12. I dag er prisen 2 kr/pakke større.

Der har således været en unormal stor stigning i tobaksfabrikanternes overskud i Danmark.

I følgende tabel VII.3. er vist udviklingen i salget af tobak mv i Danmark

Tabel VII.3. Udviklingen i salget af tobak mv. i Danmark.

År	Cigaretter	Cigarer, cigarillos og cerutter	Groftskåret røgtobak	Fintskåret røgtobak	Cigaretpapir	Provenu
	Mill. stk.	Mill.stk.	Mill.g	Mill.g	Mill. stk.	Mill. kr.
1970	6.488	1.074	2.177		-	2.145
1975	7.210	886	2.001		-	2.575
1980	7.151	695	1.602	538		4.692
1985	7.753	478	2.224	128	1.612	6.469
1990	6.735	313	3.148	67	2.394	6.643
1991	6.573	283	2.441	369	2.079	6.774
1992	6.727	263	2.069	789	2.290	7.108
1993	6.374	227	1.848	1.045	2.378	6.755
1994	6.499	215	1.670	1.091	2.621	6.871
1995	6.415	202	1.648	1.218	2.432	6.843
1996	6.669	193	1.195	1.029	1.948	7.207
1997	6.791	187	1.254	1.073	2.091	7.228
1998	6.873	180	1.156	1.062	1.920	7.444
1999	7.108	167	1.085	1.064	1.831	7.589
1. halvår 97	3.424	91	635	539	1.099	3.702

2. halvår 97	3.367	96	619	534	992	3.704
1. halvår 98	3.368	88	605	558	810	3.739
2. halvår 98	3.505	92	551	504	1.110	3.685
1. halvår 99	3.305	80	553	523	891	3.575
2. halvår 99	3.802	87	533	541	940	4.014
1. halvår 00						3.711

Kilde: Danmarks Statistik "Skatter og Afgifter" og egne opgørelser

Det ses af tabel VII.3, at salget af cigaretter var stigende frem til midten af 1980'erne. Fra midten af 1980'erne til midten af 1990'erne var salget vigende, mens salget i slutningen af 1990'erne har været stigende. Salget af cigarer, cerutter og cigarillos har været kraftigt faldende gennem perioden. Det samlede salg af cigaretter og cigarer toppede allerede i midten af 1970'erne. For røgtobak ses, at salget af finskåret tobak faldt kraftigt igennem 1980'erne, mens salget af groftskåret tobak steg. Samlet steg salget af røgtobak igennem 1980'erne. De fleste piberygere bruger groftskåret tobak, mens finskåret tobak bruges til hjemmerulning af cigaretter. Groftskåret tobak kan dog også anvendes hertil. Skiftet fra fint- til groftskåret tobak i 1980'erne skyldtes, at forskellen i afgiften blev kraftigt forhøjet i 1983, 1984 og 1986, hvilket fik hjemmerullerne til at opgive finskåret røgtobak og i stedet anvende groftskåret tobak ved hjemmerulning. Den tilsligtede effekt på hjemmerulning udeblev således. I 1991 blev afgifterne på røgtobak omlagt, således at afgiften på finskåret tobak blev nedsat, mens afgiften på groftskåret tobak blev sat op. Afgiftsforskellen blev reduceret ca. 400 kr./kg til 75 kr./kg. Før omlægningen var salget af finskåret tobak meget beskedent.

Afgiftsomlægningen medførte som ventet et fald i salget af groftskåret tobak og en stigning i salget af finskåret tobak og en vis samlet reduktion i salget af røgtobak og cigarettepapir, mens salget af fabriksfremstillede cigaretter steg.

I 1996 blev satserne forhøjet og forskellen i afgiftssatsen blev yderligere indskrænket fra 75 kr./kg til 50 kr./kg. Det har medført et yderligere fald i salget af groftskåret tobak/ stigning i salget af finskåret tobak. Hjemmerulning af cigaretter faldt mærkbart fra et højt niveau.

Stigningen i salget af cigaretter i 1996, 1997 og 1998 skal ses i lyset af den faldende hjemmerulning. I samme år faldt salget af cigarettepapir anvendt til hjemmerulning og salget af røgtobak. Når man regner de hjemmerullede cigaretter med, er tendensen til fald i cigaretforbruget, der satte ind i 1980'erne således fortsat også i 1990'erne.

Der hjemmerulles nu omkring 1,7 mia. cigaretter årligt i Danmark, mod tidligere henved 2,5 mia. stk. Faldet i salget af tobak til hjemmerulning er blevet erstattet af øget salg af fabriksfremstillede cigaretter.

Salget af cigaretter har været stigende i de sidste år af 1990'erne. En stor del af udviklingen i salget kan forklares ved ændret grænsehandel og mindre hjemmerulning.

Sverige foretog pr. august 1997 en forhøjelse af cigaretafgiften. Fra at have kostet det samme som i Danmark steg afgiften således, at svenske cigaretter kom til at koste ca. 10 kr. mere pr. 20 stk. pakke. Det blev skønnet fra dansk side, at øget grænsehandel til Sverige ville medføre en stigning i det danske salg på henved 200 mill. cigaretter, svarende til ca. 175 mill. kr. i ekstra dansk punktavgiftsprovenu.

Sverige havde dårlige erfaringer med afgiftsforhøjelsen, idet grænsehandel og organiseret smugleri steg kraftigt. Afgiften blev derfor sat ned igen året efter i august 1998 og et tilsvarende fald i indtægterne blev forventet.

Det afgiftsfrie salgs ophør den 1. juli 1999 forventedes at føre til et fald i danskernes samlede grænsehandel i udlandet og øgede udenlandske indkøb i Danmark med ca. 450 mill. cigaretter og 120 mill. g røgtobak, svarende til merindtægter på ca. 450 mill. kr.

Fra 1996 til 1997 steg indtægterne fra tobaksafgifterne ca. 2 pct. Jf ændringerne i afgifterne på røgtobak. Stigningen i indtægterne var lige stor i begge halvår. I 1998 var indtægterne uændrede i forhold til såvel første som andet halvår af 1997.

Indtægterne i 1 halvår 1999 faldt med ca. 3,5 pct. i forhold til første halvår 1998, mens indtægterne i andet halvår af 1999 steg med ca. 9 pct. Sammenlignes første halvår 2000 med første halvår 1999 steg indtægterne med ca. 4 pct. Korrigerer man tallene for de sandsynlige virkninger af de svenske afgiftsændringer, hjemmerulninger og afskaffelsen af afgiftsfri handel har udviklingen i indtægterne været stagnerende eller faldende. Stadig færre ryger, men det er storrygerne, der fastholder forbruget.

Det er svært at se virkningen af de svenske afgiftsændringer i udviklingen i provenuet, mens ændringen af afgiftsfri handel, nærmest lader sig se alt for godt. Man skal imidlertid være opmærksom på, at salgsudviklingen ikke alene lader sig forklare ved ændringer i grænsehandelen, men også ved forbrugsudviklingen samt mere tilfældige lagerforskydninger mv.

Selv om der er usikkerhed, synes den oprindelige forudsigtelse af, at afskaffelse af afgiftsfri handel ville medføre en ekstra indtægt på tobaksafgiftskontoen på ca. 450 mill. kr. således næsten præcist bekræftet af den faktiske udvikling i indtægterne. Man kan uden usikkerhed fremføre, at indtægterne mindst er steget med 350 mill. kr. som følge af den afgiftsfrie handels afskaffelse.

2. Incitamentet til grænsehandel med tobak.

I følgende tabel VII. 4 er vist pris- og afgiftselementerne for 1 pakke cigaretter med 20 stk i EU landene og Norge ultimo juni 2000 under forudsætning af, at prisen uden afgift i de andre lande er identisk med den danske pris.

Tabel VII.4. Pris- og afgiftselementer for cigaretter i EU-landene samt Norge ultimo juni 2000 ved samme pris uden afgift som i Danmark

	Pris	Moms	Værdiafgift	Fastafgift	Pris uden afgift	Salg af cigaretter mv. i g pr. indbygger over 15 år (1994)
	Kr./20 stk.					
Østrig	21,39	3,56	8,98	2,76	6,09	2.128
Belgien	22,69	3,94	10,75	1,92	6,09	2.868 (1)
Tyskland	20,38	2,81	4,48	7,01	6,09	2.004 (2)
Danmark	31,00	6,20	6,58	12,14	6,09	2.153 (3)
Grækenland	21,44	3,27	11,55	0,53	6,09	2.583 (4)
Spanien	20,28	2,80	10,95	0,45	6,09	2.444
Finland	26,08	4,70	13,04	2,25	6,09	1.384

Frankrig	24,44	4,18	13,32	0,86	6,09	1.984
UK	42,42	6,32	9,33	20,69	6,09	1.855
Irland	33,36	6,32	6,19	15,29	6,09	2.557 (5)
Italien	22,76	5,79	12,35	0,53	6,09	1.862
Luxembourg	19,16	3,79	9,30	1,27	6,09	2.868 (1)
Holland	19,65	2,50	4,14	6,50	6,09	2.075 (3)
Portugal	19,43	2,93	6,22	4,30	6,09	2.287
Sverige	23,25	2,82	9,11	3,40	6,09	874
Norge	43,56	8,15	0,00	29,33	6,09	1.615 (3)
Danmark oktober 00	32,00	6,40	6,79	12,14	6,67	

Note. (1) Belgien og Luxembourg i gennemsnit, (2) kun Vesttyskland, (3) inklusive pibetobak og rulletobak, (4) 1992, (5) 1990.

Kilde: Afgifter Excise Duty Tables July 2000. Forbrug: "Salg pr. indbygger", Statistiska Centralbyrån Tobacco consumption 1970-1994 in the Member States of the European Union and in Norway and Iceland.

I tabel VII.4. er forudsat, at alle lande har samme pris for cigaretter uden moms og afgifter. Under denne forudsætning ses, at alene Norge, UK og Irland har højere afgifter og priser end Danmark, samt at prisen med afgift i de øvrige EU lande er mellem 19- 28 kr. med det typiske niveau omkring 20 kr./pakke med 20 stk.

Alle landene har en kombineret værdi- og stykafgift. Mens Danmark, Norge, UK og Irland har forholdsvis store stykafgifter, opkræves hovedparten af afgiften i de andre lande via værdiafgiftselementet. Værdiafgiften favoriserer de billigere mærker og tenderer mere end stykafgiften til at trykke avancerne på salg af cigaretter.

I følgende tabel VII. 5 A og B er vist pris- og afgiftselementerne for 1 pakke cigaretter med 20 stk i EU landene og Norge henholdsvis 1. januar 1990 og ultimo juni 2000 for det mest solgte mærke i de forskellige lande.

Tabel VII.5.A. Pris- og afgiftselementer for cigaretter i EU 12 landene primo 1990 ved national pris uden afgift i de enkelte lande for mest solgte mærke

	Pris	Moms	Værdiafgift	Fastafgift	Pris uden afgift
	Kr./20 stk.				
Belgien	11,72	0,66	7,11	0,68	3,27
Tyskland	15,45	1,90	4,87	4,54	4,15

Danmark	26,00	5,20	5,52	12,14	3,15
Grækenland	5,31	1,41	2,18	0,15	1,58
Spanien	3,29	0,35	1,38	0,17	1,39
Frankrig	11,06	2,21	5,33	0,40	3,12
UK	16,59	2,16	3,48	6,38	4,56
Irland	19,14	3,83	2,60	7,87	4,85
Italien	9,30	1,48	4,90	0,34	2,58
Luxemborg	8,65	0,49	4,98	0,29	2,89
Holland	11,05	1,72	2,11	3,95	3,27
Portugal	6,23	0,90	3,36	0,38	1,58
EU 12 snit	11,98	1,86	3,98	3,11	3,03

Tabel VII.5.B. Pris- og afgiftselementer for cigaretter i EU-landene og Norge ultimo juni 2000 ved aktuel pris uden afgift i de enkelte lande for mest solgte mærke

	Pris	Moms	Værdiafgift	Fastafgift	Pris uden afgift
	Kr./20 stk.				
Østrig	17,83	2,97	7,49	2,76	4,61
Belgien	19,46	3,38	9,22	1,92	4,95
Tyskland	20,00	2,76	4,39	7,01	5,84
Danmark	31,00	6,20	6,58	12,14	6,09
Grækenland	14,70	2,24	7,92	0,53	4,01
Spanien	12,51	1,73	6,76	0,45	3,58
Finland	28,13	5,07	14,07	2,25	6,74
Frankrig	21,98	3,76	11,98	0,86	5,39
UK	38,43	5,72	8,45	20,69	3,57

Irland	34,83	6,04	6,47	15,29	7,03
Italien	14,20	2,37	7,71	0,53	3,60
Luxembourg	13,56	1,77	6,59	1,27	3,94
Holland	18,08	2,69	3,81	6,50	5,08
Portugal	12,98	1,89	4,15	4,30	2,64
Sverige	30,18	6,04	11,83	3,40	8,91
Norge	49,16	9,19	0,00	29,33	10,63
EU 12 snit 90	11,98	1,86	3,98	3,11	3,03
EU 12 snit 00	20,98	3,88	7,00	5,96	4,64
Danmark oktober 00	32,00	6,40	6,79	12,14	6,67

Når man tager hensyn til forskelle i prisen uden afgift ses af tabel VII.5, at prisen på cigaretter fortsat er dyrere i UK, Norge og Irland end i Danmark, mens Finland og Sverige ligger på niveau med Danmark. Den svenske detailavance er traditionelt usædvanlig stor, hvilket sammen med den svenske værdiafgift og moms gør, at prisen i Sverige bliver sammenlignelig med den danske pris selv om afgifterne er noget lavere. Prisniveauet i Frankrig, Tyskland, Belgien, Østrig, og Holland er på 18-22 kr. pr. pakke, mens priserne i de sydeuropæiske lande samt Luxembourg er på 13-15 kr. pr. pakke. Det skal understreges, at de anførte priser i tabel 4 er for det i det enkelte land mest solgte mærke. Da de populære mærker i Sydeuropa er fremstillet af andre og billigere tobakstyper end i Nordeuropa, vil det sjældent være muligt at finde de mærker danskerne ryger til så lav pris som anført i tabel VII.5.

Fra 1990 til 2000 er prisen med afgift i gennemsnit for EU 12 landene (EU 15 - Sverige, Finland og Østrig) 75 pct. (9 kr./pakke), mens prisen i Danmark er steget med 5 kr./pakke før seneste prisforhøjelse. Mens Danmark i 1990 havde en pris der var på 117 pct. over gennemsnittet for EU 12, var prisen før seneste forhøjelse alene 48 pct. over EU 12 gennemsnittet.

Danmark havde tidligere suverænt den højeste pris, men priserne er nu højere end eller lig med den danske pris i de fleste lande mod nord og vest. Danmark, Italien, Luxembourg og Tyskland har haft de laveste prisstigninger, mens UK og Irland har haft de største stigninger i kr. pr. pakke. Prisstigningerne i procent har dog været højest i de sydeuropæiske lande. I alle lande er afgifterne sat op bortset fra i Danmark.

Prisen uden afgift er steget med 55 pct. fra 1990 til 2000 når man ser på EU 12. For Danmark er der tale om en fordobling.

Tidligere var den danske pris uden afgift tydelig lavere (1 kr./pakke) end prisen uden afgift i Tyskland. I dag er den danske pris uden afgift 83 øre/pakke højere. For det mest solgte mærke i Danmark - Prince, der har ca. 60 pct. af markedet, er prisen i Danmark nu 32 kr./pakke med 20 stk, mens prisen i Tyskland er ca. 19,95 kr. men alene for 19 stk. Omregnet til 20 stk. er prisen i Tyskland på ca. 21. kr. for en pakke Prince. Uden afgift koster 20 Prince 6,49 kr. i Tyskland og 6,67 kr. i Danmark. Som nævnt er prisen i Sverige på niveau med prisen i Danmark.

Cigaretrygerne er oftest mærkevareloyale. Der markedsføres Prince i såvel Nordtyskland som i Sverige både til danske købere og efterhånden til et stigende antal tyskere og svenskere. Derimod er det vanskeligere at finde Kings, Cecil og Look i normal udenlandsk detailhandel. De udenlandske mærker har ikke samme værdi for en dansk ryger som det mærke, der normalt ryges.

I følgende tabel VII.6. og VII.7. er vist pris- og afgiftselementerne for henholdsvis fintskåret tobak og grovtskåret tobak i EU landene i slutningen af juni 2000 ved samme pris uden afgift som i Danmark.

Tabel VII.6. Pris og afgiftselementer for fintskåret tobak i EU-landene samt Norge ultimo juni 2000 ved samme pris uden afgift som i Danmark

	Pris	Moms	Værdiafgift	Fastafgift	Pris uden afgift
	Kr./20 g				
Østrig	15,41	2,57	7,24	0,00	5,60
Belgien	12,42	2,16	4,66	0,00	5,60
Tyskland	11,60	1,60	2,10	2,30	5,60
Danmark	17,00	3,40	0,00	8,00	5,60
Grækenland	21,75	3,32	12,83	0,00	5,60
Spanien	11,50	1,59	4,31	0,00	5,60
Finland	19,20	3,46	9,60	0,54	5,60
Frankrig	17,54	3,00	8,95	0,00	5,60
UK	32,15	4,79	0,00	21,76	5,60
Irland	30,57	5,31	0,00	19,67	5,60
Italien	19,09	3,18	10,31	0,00	5,60
Luxemborg	10,10	1,32	3,18	0,00	5,60
Holland	12,22	1,82	1,89	2,91	5,60
Portugal	10,10	1,47	3,03	0,00	5,60
Sverige	20,39	4,08	0,00	10,71	5,60
Norge	31,83	5,95	0,00	20,28	5,60
Danmark 2001	18,31	3,66	0,00	9,05	5,60
Uvægtet gennemsnit 18,30					

Tabel VII.7. Pris- og afgiftselementer for grovtskåret tobak i EU-landene samt Norge ultimo juni 2000 ved samme pris uden afgift som i Danmark

	Pris	Moms	Værdiafgift	Fastafgift	Pris uden afgift
	Kr./20 g				
Østrig	11,35	1,89	3,86	0,00	5,60
Belgien	12,42	2,16	4,66	0,00	5,60
Tyskland	9,90	1,37	1,34	1,60	5,60
Danmark	15,75	3,15	0,00	7,00	5,60
Grækenland	21,75	3,32	12,83	0,00	5,60
Spanien	8,79	1,21	1,98	0,00	5,60
Finland	18,07	3,26	8,67	0,54	5,60
Frankrig	15,48	2,64	7,23	0,00	5,60
UK	22,22	3,31	0,00	13,31	5,60
Irland	26,34	4,57	0,00	16,17	5,60
Italien	19,09	3,18	10,31	0,00	5,60
Luxemborg	10,10	1,32	3,18	0,00	5,60
Holland	12,24	1,82	1,96	2,86	5,60
Portugal	10,10	1,32	3,18	0,00	5,60
Sverige	20,39	4,08	0,00	10,71	5,60
Norge	31,83	5,95	0,00	20,28	5,60
Danmark 2001	17,06	3,41	0,00	8,05	5,60
Uvægtet gennemsnit 16,61					

Det ses af tabellerne, at den danske pris svarer til EU gennemsnitsprisen, men at der er betydelig variation. Prisen er anført i kr./20 g. Af 20 gram tobak kan hjemmerulles ca. 20 cigaretter. Uanset at prisen i Danmark svarer til EU gennemsnittet, er røgtobak en grænsehandelsvare, jf. at prisen i Tyskland ved samme avance som i Danmark er ca 1/3 lavere. Det er det samme forhold, der gælder for cigaretter, men fordi prisen er lavere for røgtobak end for cigaretter, kan der ikke spares helt så meget absolut.

Det skal understreges, at tabellerne er fremstillet under forudsætning af samme pris uden afgift som i Danmark. Ofte vil prisen uden afgift dog være større i udlandet. Det skal også understreges, at de anførte priser er for billig rulletobak. Pibetobak er normalt dyrere end tobak til hjemmerulning. Da de udenlandske

afgifter ofte har et betydeligt værdielement, vil de udenlandske priser og afgifter ofte være højere end anført i tabel VII. 6. og VII.7.

Der er ikke nogen entydig sammenhæng mellem priserne for cigaretter og forbruget heraf. Danmark hører til blandt de lande, der har de højeste afgifter, men forbruget er ikke derfor lavt i Danmark.

Udover at prisforskellen er betydelig mellem Danmark og landene mod syd er tobak en grænsehandelsudsat vare, dels fordi forbrugerne har et godt kendskab til priserne i hjemlandet og dels fordi der er tale om en vare, der koster meget i forhold til vægt eller volumen.

Ikke mindst af hensyn til den nuværende grænsehandel, der yderligere kan forventes at stige kraftigt ved ophør af 24 timersreglen, er afgiften på cigaretter ikke sat op siden 1986. Den reale afgift på cigaretter er derfor gradvist blevet udhulet og realprisen på cigaretter gradvist faldet. Hvis cigaretafgiften var fulgt med den almindelige prisudvikling på godt 45 pct. siden 1. april 1986 ville en pakke cigaretter ikke koste 32 kr. i dag men 41,30 kr.

I slutningen af 1980 kostede en pakke Prince 16,90 kr. i Danmark, men 9,30 kr. i Tyskland. Man kunne således spare 7,60 kr. pr. pakke. Den nuværende besparelse på 11 kr./pakke med 20 stk. er i 1980 priser på 5 kr. De 7,6 kr. i 1980 er i 2000 prisniveau ca. 16,75 kr. Siden begyndelsen af 1980'erne er besparelsen ved køb af cigaretter således reduceret med 1/3.

I 1991 kostede 20 cigaretter 27 kr. i Danmark og 17 kr. i Tyskland. Man kunne da spare 10 kr./pakke. En besparelse på 10 kr./pakke i 1991 er lig en besparelse på godt 12 kr. i 2000 priser.

En del af inflationsudhulingen af afgiften i Danmark er blevet neutraliseret ved, at den danske avance i 1990'erne er steget kraftigere end den tyske avance.

3. Grænsehandel med tobak og 24 timers reglen.

Grænsehandelen med tobak begrænses af særlige danske rejsegodsrestriktioner.

For korttidsrejsende, der i dag defineres som rejsende, der har været væk under 24 timer, kan der højst indføres 100 cigaretter uden dansk afgift. Reglen er blevet gradvist lempet siden Danmarks indtræden i EU i 1973, hvor man skulle have været væk mindst 72 timer, og hvor der kunne købes en lavere mængde.

Hvis man har været udenfor Danmark i mere end 24 timer, må den rejsende afgiftsfrit indføre 200 cigaretter ved indkøb duty free eller køb i et ikke EU land, men 300 stk. ved indkøb i beskattet stand i et EU land.

En meget stor del af de rejsende er afsted mindre end 24 timer, men der er også mange rejsende, der er afsted mere end 24 timer. Reglerne brydes dog i en del tilfælde.

På samme måde som for spiritus er det vanskeligt at afdække omfanget af grænsehandelen via interviewundersøgelser. Selv om interviewererne oplyser, at oplysningerne ikke bruges i kontroløjemed eller gives videre til myndighederne, vil en del af de rejsende være tilbageholdende med at oplyse, at de har smuglet både fordi nogle af de rejsende ikke stoler på, at oplysninger ikke vil blive givet videre, og fordi andre af de rejsende ikke overfor ukendte vil indrømme, at de er smuglere. Ved landegrænsen er det uniformeret dansk politi og tyske grænsegendarmer, der vinker bilisterne ind til interview.

Der grænsehandles stort set alene tobaksvarer ind i Danmark. Nordmænd og Englændere kan dog spare ved køb i Danmark herunder ved toldfri indkøb. Der er en vis grænsehandel ud af Danmark med f.eks. pibetobak snarere på grund af et mere rigtholdigt udvalg end på grund af specielt lave priser.

4. Omfanget af danskernes grænsehandel med tobak efter Institut for grænseregionsforskning

Grænsehandelen med tobak er i 1999 og 2000 blevet undersøgt af Institut for grænseregionsforskning. I følgende tabel VII.8 er vist hvor stor en del af indkøberne, der havde tobak med fra Tyskland efter undersøgelserne i henholdsvis 1999 og 2000, samt tilsvarende oplysninger fra de andre grænseovergange for 2000.

Tabel VII. 8. Andel af danske rejsende, der har købt cigaretter og rulletobak i 1999 og 2000 som funktion af afstand til grænsen og grænseovergangssted.

Afstand til grænsen for den handlende	1999		2000	
	Indkøbsprocent		Indkøbsprocent	
	Cigaretter	Rulletobak	Cigaretter	Rulletobak
	Pct.			
Landgrænsen				
0-10 km	38,5	5,7	39,3	6,9
10-25 km	43,8	9,0	41,9	5,9
25-50 km	47,1	11,6	40,3	9,3
50-125 km	35,4	10,4	39,0	12,1
125 km- vest	43,3	8,5	37,9	6,6
125 km øst	42,7	4,7	37,0	6
I alt	41,2	8,7	39,5	8,3
Færger til Tyskland				
0 - 50 km			57,0	40,0
50 -			43,0	14,9
I alt			48,0	23,7
Øresund			48,2	2,7
Kattegat			29,0	0
Kastrup			31,0	0

Det kan yderligere oplyses, at 1,5 pct. af de rejsende over landgrænsen i 1999 indførte cigaretpapir. I 2000 var andelen på 3 pct. På færgerne over Østersøen indførte 17 pct. af den del af de rejsende, der kom mindre end 50 km fra grænsen cigaretpapir, mens andelen var 3,5 pct. for de, der kom mere end 50 km fra grænsen.

Det ses af tabel VII.8. at andelen af danskere, der køber tobak ved landgrænsen har været svagt faldende fra 1999 til 2000. Der er ikke nogen systematisk forskel i indkøbsprocenten alt efter, hvor langt fra grænsen den rejsende bor. Indkøbsprocenten ved landegrænsen er over andelen af rygere blandt befolkningen i almindelighed, mens rygerne tilsyneladende er kraftigt overrepræsenteret blandt rejsende med færge til Tyskland og over Øresund.

For rejsende over Øresund og Kattegat er der sandsynligvis tale om køb af afgiftsfrie cigaretter. Det afgiftsfrie salg ophørte 1. juli 1999. Der var dog fortsat muligt at købe til forbrug ombord. De danske myndigheder har fundet det urealistisk, at man skulle have mulighed for at bruge 20 cigaretter under overfarten til Sverige, der tager 20-45 minutter over Øresund. Til og med er det på visse færger forbudt at ryge. De danske myndigheder har derfor fastsat en grænse for, hvor mange cigaretter der højst kan tillades solgt til forbrug om bord. På korte ruter er grænsen nul. De danske myndigheders fortolkning har været bekræftet ved møder i EU.

De svenske myndigheder har imidlertid tilladt fortsat salg af afgiftsfri tobak til forbrug ombord. Der kan derfor fortsat købes 20 stk. afgiftsfrie cigaretter i svensk farvand, mens der ikke længere er mulighed herfor i dansk farvand. Der er derfor i realiteten ikke sket nogen større ændring i forholdene for Øresund efter 1. juli 1999 bortset fra, at salget skal foregå på kortere tid. De danske myndigheder arbejder for at få bragt uregelmæssighederne til ophør.

Indkøbsprocenten for cigaretter har været faldende over tiden, jf. følgende tabel VII.9.

Tabel VII. 9. Andel af danske grænsehandelende ved landegrænsen, der havde købt cigaretter.

	Pct.
Maj 1977	71
Maj 1980	81
Okt. 1985	60
Maj 1986	51
Maj 1989	52
1. halvår 1991	55
2. halvår 1991	53
Nov. 1996	45
Maj 1999	41
Maj 2000	40

Før 1986 købte 60-80 pct. af de rejsende cigaretter. Fra 1986-1991 købte 50-55 pct. cigaretter. Indkøbsprocent er nu faldet til 40 pct. De tidligere meget høje indkøbsprocenter kan måske forklares ved, at det før var mere normalt end nu, at ikke rygerne købte cigaretter med til familie og venner, samt at antallet af rygere er faldet.

Under forudsætning af de i tabel VII.8. anførte anførte indkøbsprocenter kan danskernes grænsehandel med cigaretter i 2000 efter Institutets opgørelser beregnes til:

Tabel VII.10. Danskernes grænsehandel med cigaretter i følge Institut for Grænseregionsforsknings undersøgelse i 2000.

	mill. pakker
Landgrænsen i bil	10,9

Landgrænsen i bus	1,6
Østersøen og via Havneby	3,8
Øresund	4,0
Kattegat	0,3
Kastrup	2,8
I alt	23,4

Ved 20 cigaretter pr. pakke giver det en samlet grænsehandel på ca. 470 mill. cigaretter.

Ikke alle rejsende er repræsenteret ved denne opgørelse. Der er således også flyrejsende fra andre lufthavne end Kastrup og rejsende med færge til Norge, UK og Polen.

I 1999 opgjorde Institut for Grænseregionsforskning cigarethandelen over landegrænsen til 14,1 mill. pakker, mod 13,9 mill. pakker i 1996. I 2000 er handelen på 12,5 mill. pakker. Grænsehandelen med tobak til hjemmerulning er opgjort til ca. 1,6 mill. pakker over landgrænsen altså nogenlunde i samme forhold som hjemmerulningen udgør af det samlede cigarteforbrug i Danmark. Andelen af tobak til hjemmerulning er markant højere for rejsende over Østersøen.

5. Omfanget af danskernes grænsehandel med tobak opgjort ud fra oplysninger om salget af afgiftsfri tobak før 1. juli 1999.

Der er andre kilder til opgørelse af grænsehandelen med tobak. Ved vurdering af virkningerne af ophør af afgiftsfri handel for rejsende mellem Danmark og EU-lande 1. juli 1999 blev følgende afgiftsfri indførsel beregnet/skønnet for 1996.

Table VII.11. Danskernes afgiftsfri grænsehandel med cigaretter i 1996 efter Skatteministeriets rapport om afgiftsfri handel.

	Cigaretter	Røgtobak
	Mill. stk.	Tons
Øresund	49	15
Kattegat	91	27
Østersøfærger	220	78
Spritruter	125	9
EU charterfly	55	4
Andre EU fly mv.	120	10
Ej EU fly	180	30
Alm. landgrænsehandel	500	120

I alt	1340	293
-------	------	-----

Opgørelsen var behæftet med usikkerhed. Ud fra oplysninger fra visse rederier, lufthavne og charterselskaber kunne det samlede salg af afgiftsfri tobak opgøres, med forholdsvis god nøjagtighed. Derimod var der ikke sikre oplysninger om salgets fordeling efter den rejsendes nationalitet. I hovedreglen blev det samlede salg fordelt forholdsmæssigt efter oplysninger/skøn over fordelingen af passager af forskellig nationalitet. Danskerne må formodes at have haft en større tilskyndelse til afgiftsfri handel end udlændingene, men de udenlandske rejsende har ikke været begrænset af 24 timers reglen. Netto kan det dog formodes, at den forsimplede antagelse om, at handelen var fordelt proportionalt med antal rejsende har undervurderet danskernes køb og overvurderet udlændingens køb. Den almindelige grænsehandel var et usikkert skøn foretaget på baggrund af handelen på færgerne og forholdet mellem antal rejsende henholdsvis med færger og med bil og landegrænsen.

Salget af røgtobak i forhold til cigaretsalget var mindre end salget af røgtobak i forhold til cigaretsalget i normal dansk beskattet stand. Der var dog et forholdsvist stort salg på færgerne til Tyskland. Grænsehandelen over landegrænsen var overslag.

Omfanget af den afgiftsfrie handel har været noget over det niveau Institut for Grænseregionsforskning tidligere har fundet frem til ved at spørge, hvad der var købt. Det kan forklares ved, at de handlende ikke har været villige til at oplyse den sande indførsel af frygt for at oplysningerne ville blive givet videre til myndighederne eller de handlende var flove over at indrømme, at de var småsmuglere.

Ophør af den afgiftsfrie handel har haft indflydelse på indførslerne. I Skatteministeriets rapport fra 1997 om afgiftsfri handel var forudsat det da gældende høje svenske afgiftsniveau. Vurderingen af virkningen blev siden reduceret, efter at Sverige havde reduceret afgifterne til dansk niveau. I følgende tabel VII.12. er vist den reviderede prognose for virkningen af ophør af afgiftsfri handel før salget ophørte altså fra sommeren 1999:

Tabel VII.12. Virkningerne af ophør af afgiftsfri handel for cigaretter på salg i Danmark og i udlandet.

Rejseform	Tidligere handlet afgiftsfrit af danskere	Øget handel i Danmark	Øget handel i udlandet	Øget dansk handel af røgtobak
	Mill.stk.			Mill.g
Øresund	49	49	0	15
Kattegat	91	91	0	27
Tyskland	345	190	155	40
EU charter	55	29	26	2
EU rute mv	120	85	35	5
EJ EU	180	0	(180)	30
I alt	840	444	216+(180)	119

Alt i alt blev det skønnet, at der ville vende ca. 450 mill. stk cigaretter hjem til dansk afgift, (420 mill. kr. punktafgiftsprovener) og ca. 120 tons røgtobak (ca. 50 mill. kr.) Hertil kom et en beskedent stigning i salg af cigaretter med dansk afgift til udlændinge, fra lande med højere afgift end i Danmark. Den forventede provenuegevinst blev nedrundet til ca. 450 mill. kr.

For danske rejsende til og fra Sverige med færge blev det forudsat, at danskernes handel på færgerne ville vende fuldstændig hjem til Danmark. Denne forudsætning blev kritiseret for at være urealistisk, jf. at de danske priser var højere end færgepriserne. Man burde derfor forvente et fald i forbruget. Det er imidlertid de færreste danskere, der kan forsyne sig 100 pct. ved cigaretter købt fra færge. De marginale cigaretter blev derfor købt med dansk afgift. Når marginalprisen ikke stiger, kan man ikke forvente et fald i cigaretforbruget.

For danske rejsende til lavafgiftslande blev der regnet med, at noget af den tidligere handel ville blive erstattet af køb i Danmark og resten af køb i udlandet.

Handelen i Danmark ville stige af to grunde. For det første ville der være færre danske rejsende. Billetpriserne ville stige, og priserne på varerne ville blive højere. Herudover ville der være færgeruter, der ophørte. Regnestykket blev illustreret ved grænsehandlen med cigaretter via charterruter til EU lande.

Her ville det gælde, at alene 75 pct. af de tidligere rejsende fortsat ville tage til lavafgiftslande. Dels er der en del charterrejsende til ikke lav- afgiftslande (UK, Irland og de nordiske lande) dels forventedes der et vist fald i antal charterturister ved højere priser på rejserne. Af de 75 pct. , der fortsat rejste til lavafgiftslande blev det antaget, at de ville handle i uændret mængde, hvis prisbesparelsen var uændret. Hvis prisbesparelsen imidlertid blev reduceret med 1/3 ville de 75 pct. alene handle 2/3 altså 50 pct. af de tidligere mængder. For cigaretter på charterture blev det antaget, at prisbesparelsen faldt med godt 1/3.

Antagelsen om, at færre rejsende til udlandet ville give mindre indkøb blev ikke anfægtet, men derimod antagelsen om, at besparelsen ved køb i udlandet ville falde, samt at en mindre men fortsat betydelig besparelse skulle føre til et fald i køb i udlandet.

Færgerederier mv. har således markedsført deres produkter efter 1. juli til næsten toldfrie priser.

For færgerederierne har der imidlertid været tale om prisstigninger. Tidligere kostede 20 cigaretter 19,2 kr. på Scandlines færger til Tyskland. I dag er prisen 21 kr. På de tyske færger over Rødby - Puttgarden er prisen steget med ca. 4 kr/pakke, mens prisen er steget med ca. 10 kr. pr. pakke, når man sammenligner priserne på spritbådene med priserne i Tyskland.

Nu et godt år efter ophør af afgiftsfrit salg, er det mest sandsynlige resultat, jf. udviklingen i indtægterne, at ophør af det afgiftsfrie salg har medført et ekstra salg af tobak i Danmark svarende til ca. 450 mill. kr, hvoraf ca. 50 mill. kr. vedrørende røgtobak og ca. 400 mill. vedrørende cigaretter. Udenfor rimelig usikkerhed er merindtægten på mindst 350 mill. kr.

Man kan dog ikke udelukkende ved at se på udviklingen i indtægterne afgøre virkningen af ophør af afgiftsfri handel, idet indtægterne også påvirkes af udviklingen i forbruget. Som udgangspunkt er forbruget trendmæssigt stigende.

Tager man udgangspunkt i de anførte oplysninger om den tidligere afgiftsfri handel, skulle man umiddelbart tro, at hele danskernes handel på færgerne til Sverige på tidligere opgjort 130 mill. stk. cigaretter var vendt tilbage til dansk detailhandel, jf. at der ikke kan spares ved køb i Sverige. Yderligere vil åbningen af Øresundsbroen reducere færgetrafikken. Ruten Dragør-Linhamn lukkede allerede næsten et år før broens åbning. Mod forventning sælges der imidlertid fortsat afgiftsfrie cigaretter på ruterne til Sverige under angivelse af, at det er til forbrug ombord. Det er oplagt ikke muligt at bruge 20 cigaretter ombord på en færgetur på 20-45 minutter og slet ikke, når der er rygning forbudt, men de svenske myndigheder har indtil videre tilladt et sådant salg i svensk farvande. De danske myndigheder finder ikke, at de svenske myndigheder forvalter reglerne ret.

Tager man hensyn til det fortsatte afgiftsfrie salg på færgerne til Sverige mv. åbningen af Øresundsbroen etc. kan det vurderes, at alene ca. 100 mill. stk cigaretter fra Sveriges færgerne er vendt hjem til Danmark, mod tidligere forventede 140 mill. stk.

Med hensyn til færgerne til Tyskland kan det for det første konstateres, at de ruter, der indirekte var forudsat lukket også i praksis er lukket. Det gælder de forskellige sprit- og smørruter samt ruterne fra Langeland og Fyn. Ser man på Institut for grænseregionsforsknings tal over udviklingen i købene over landegrænsen er der ikke meget, der tyder på, at indkøbene på færgerne er blevet erstattet med indkøb i almindelig tysk detailhandel.

På færgerne over Østersøen sælges der fortsat cigaretter til næsten afgiftsfrie priser. Der er også etableret forretninger i land i Tyskland, hvor de rejsende kan købe til priser med tysk afgift. På færgerne købes også i praksis med tysk afgift i tysk farvande, men dog med dansk moms på vejen fra Danmark til Tyskland.

Selv om Skatteministeriet ikke har fået stillet helt så mange oplysninger til rådighed om salget på færger og i bordershops som tidligere, og der slet ikke er oplysninger om eventuelt øget salg i andre tyske forretninger, bekræfter oplysninger om omfanget af salget på færgerne efter 1. juli 1999 og oplysninger om salg af danske cigaretter til det tyske marked, at der mindst er vendt de 190 mill. cigaretter hjem til dansk beskatning, der tidligere blev skønnet.

For charterrejsende, der forventedes at give det mindste bidrag til større dansk cigaretsalg har charterselskaberne gjort en stor indsats for fortsat at kunne tilbyde danske cigaretter til stort set uændrede priser i forhold til før på ruterne til de deciderede lavafgiftslande ved Middelhavet. Mulighederne for at handle cigaretter til lave priser er dog faldet væk ved rejser til UK, Irland og de nordiske lande, og ikke alle charterselskaberne har sat salget i system og færre til alle rejsemål. Modsat har charterselskaberne anført, at der nu købes en større mængde, da der ikke længere er vendor kontrol. Samlet vurderes det med usikkerhed, at der ikke helt er vendt de anslåede ca. 30 mill. stk tilbage fra charterrejsende.

For ruterejsende mv. er der ikke nye oplysninger, der kan be- eller afkræfte Skatteministeriets oprindelige overslag over, at 85 mill. cigaretter ville vende hjem, mens 35 mill. stk. fortsat ville blive handlet i lufthavnene mv. i udlandet med udenlandsk afgift.

De mange cigaretter, der vendte hjem skal ikke mindst ses i lyset af, at de ruterejsende til Sverige, Finland, UK og Irland udgør en meget stor andel af det samlede antal flyrejsende.

Samlet kan det konkluderes, at de spredte oplysninger fra lufthavne, færgerederier mv. og tobaksbranchen kan underbygge, at der mindst er vendt 350 mill. cigaretter hjem til dansk afgift, og ikke afkræfte Skatteministeriets oprindelige skøn. Skatteministeriets oprindelige skøn er endvidere det mest sandsynlige, når man ser på udviklingen i indtægterne.

Jf. at danskernes andel af den tidligere afgiftsfri handel var forsigtigt anslået af Skatteministeriet, kan det yderligere konkluderes, at danskerne fortsat handler godt 250 mill. cigaretter via flyrejser, og henvend 175 mill. cigaretter via færger. Af de 175 mill. stk. vedrører ca. 40 mill. cigaretter via færger til Sverige og ca. 125 mill. cigaretter via færger til Tyskland, når man regner såvel salget på færgerne som i land med.

Institut for grænseregionsforskning fandt imidlertid alene, at der blev handlet ca. 70 mill. cigaretter for rejsende med færge over Østersøen, men en tilsvarende mængde via færger til Sverige. Oplysninger om salget på Øresundsfærgerne kan dog ikke bekræfte, at der skulle sælges ca. 70 mill. cigaretter men snarere de omtalte 40 mill. stk.

For rejsende til Tyskland via færge er Instituttets opgørelse derimod for lav. Alene salget på færgerne, der må formodes fortrinsvis at være til danskere, er i samme størrelsesorden som de mængder Instituttets undersøgelser viste. Hertil kommer køb i border shop's og almindelig tysk detailhandel.

Hvis de danske rejsende med færge har underangivet lige så meget som de danske rejsende over landegrænsen, og der fortsat grænsehandles ca. 125 mill. cigaretter for rejsende via færger til Tyskland skulle grænsehandelen over landegrænsen være på ca. 325 mill. cigaretter, således at danskerne i alt grænsehandler 450 mill. cigaretter ved rejser til Tyskland. Dette tal kan bekræftes ved andre kilder.

Med hensyn til røgtobak skønnedes det, at der efter ophør af afgiftsfrit salg fortsat ville blive købt 35-40 tons røgtobak fortrinsvis til hjemmerulning i Tyskland for de, der rejste med færge. Det er ikke afgørende mindre end Institut for grænseregionsforskning's undersøgelse fandt frem til.

6. Omfanget af danskernes grænsehandel med tobak opgjort ud fra oplysninger om eksport af danske cigaretter mv.

Danske cigaretrygere ryger stort set udelukkende dansk producerede cigaretter ved køb i Danmark. Når danskerne grænsehandler i udlandet, vil de fleste danskere også købe danske cigaretter, hvis der er mulighed herfor. Man kunne derfor få et overslag over danskernes grænsehandel med cigaretter ved at se på dansk eksport af cigaretter. Prince er den mest populære danske cigaret. Prince ryges imidlertid ikke længere alene af danskere men i stigende omfang også af rygere i det sydlige Sverige og det nordlige Tyskland. Ved alene at se på dansk eksport, vil man derfor overvurdere grænsehandelen groft.

Derimod er salget af Look og Cecil næsten udelukkende til danske rygere. Ud fra oplysninger om eksport af Look og Cecil kan det beregnes, at der sælges ca. 400 mill. cigaretter med tysk afgift til danskerne i Tyskland. Det er her forudsat, at forholdet mellem grænsehandelen for Prince og de andre mærker er det samme som i det hjemlige salg. Udover salget i Tyskland er der et vist fortsat salg på færger til Tyskland på ca. 50 mill. stk. Danskerne køber samlet ca. 450 mill. cigaretter med tysk afgift.

Der er fortsat et afgiftsfrit marked på færger til Norge og Polen samt på flyruter til lande uden for EU. Herudover sælges der danske cigaretter med udenlandsk afgift i andre lande end Sverige og Tyskland. De afgiftsfrie cigaretter af dansk mærke købes imidlertid også af andre end danskerne, jf. at der også er svenskere og tyskere, der normalt ryger Prince, og der købes også udenlandske mærker på rejser, hvor danske mærker ikke markedsføres. Med betydelig usikkerhed kan det anslås, at danskernes køb ved fly- og færgerejser med toldfrie priser, samt ved rejser til de billige sydeuropæiske lande, er på i alt ca. 400 mill. cigaretter.

Samlet skulle danskerne således grænsehandle ca. 850 mill. cigaretter, heraf ca. 450 mill. cigaretter ved rejser til og fra Tyskland, ca 40 mill. stk. ved Sveriges rejser og ca. 350 mill. stk ved rejser til ej EU lande samt EU lande bortset fra Tyskland og Sverige.

De opgjorte mængder omfatter foruden lovlig grænsehandel også småsmuglerier, men ikke erhvervsmæssig smugling. Der er et vist omfang af erhvervsmæssig smugling til Danmark.

Der er henvend 10 mill. danskere, der rejser til Tyskland årligt, mens der er ca. 3 mill. danskere der sejler eller flyver ud af EU samt til billige EU lande.

Det er bemærkelsesværdigt, at selv om der er ca. 3 gange flere danske rejser til Tyskland end flyrejsende plus rejsende til Norge/Polen med færge, udgør grænsehandelen ved rejser til Tyskland alene godt halvdelen af den samlede grænsehandel. Flyrejsende grænsehandler således ca. 3 gange så meget pr. rejsende som rejsende til Tyskland. Forskellen skyldes at 24 timers reglens begrænser indførslerne for korttidsrejsende til 100 cigaretter, samt at de tyske priser er højere end afgiftsfrie priser og priserne i Sydeuropa. Rejsegodsrestriktionerne begrænser yderligere grænsehandelen for de, der har været væk mere end 24 timer til højst 300 cigaretter ved køb i EU lande.

7. Sammenfatning grænsehandel med tobak.

Der er tre kilder til grænsehandelen med tobak:

Institut for Grænseregionsforskning,

Oplysninger fra rederier og lufthavne mv.

Oplysninger fra dansk eksport af cigaretter.

Tager man udgangspunkt i Grænseregionsforskningsinstitutets tal grænsehandles i alt ca. 450 mill. cigaretter, heraf ca. 250 mill. stk over landegrænsen, ca. 75 mill. stk. over færger til Tyskland, ca. 75 mill. stk. over færger til Sverige og ca. 50 mill. stk via flyrejser.

Ser man på oplysninger afgivet af rederier mv. forud for og efter afskaffelsen af det afgiftsfrie salg korrigeret for den sandsynlige udvikling, kan grænsehandelen skønnes til ca. 250 mill. stk. via fly, ca. 125 mill. stk. via færger til Tyskland og ca. 50 mill. stk. via Sverige. Altså alt i alt 425 mill. stk. plus indkøb i almindelig tysk detailhandel.

Ser man endelig på oplysninger om eksport af cigaretter mv, kan det skønnes, at der grænsehandles ca. 450 mill. cigaretter via. rejser til Tyskland og ca. 400 mill. cigaretter ved andre rejser.

Tager man hensyn til, at en del af de rejsende underangiver cigaretindførslerne, når Institut for grænseregionsforskning foretager interviewundersøgelser, peger alle tre kilder således på, at grænsehandelen i forhold til Tyskland er på ca. 450 mill. stk. Tager man hensyn til oplysninger om det afgiftsfrie salg på færgerne til Tyskland før, virker de 450 mill. cigaretter at være i underkanten.

Det forekommer også nogenlunde sikkert, at danskerne grænsehandler ca. 40 mill. cigaretter afgiftsfrit på færger til og fra Sverige.

Der er væsentlig større forskelle i vurderingerne af grænsehandlen i forhold til andre lande.

Skatteministeriet finder, at det er mest sandsynligt, at der grænsehandles ca. 350 mill. cigaretter i afgiftsfri handel ved fly- og færgerejser rejser ud af EU og til meget lav afgift i ikke EU lande samt sydeuropæiske EU lande.

Skatteministeriet vurderer på denne baggrund, at grænsehandlen ved Tysklandsrejser er på 450 mill. stk, grænsehandelen til Sverige på 40 mill. stk. grænsehandelen til billige EU lande på ca. 160 mill. stk. og den afgiftsfri grænsehandel ved rejser ud af EU på ca 200 mill. stk.

Alt i alt grænsehandles der således ca. 850 mill. cigaretter. Hertil kommer grænsehandlen med andre tobaksvarer herunder især røgtobak til hjemmerulning. Hvis grænsehandelen med røgtobak stod i samme forhold med grænsehandlen for cigaretter som forholdet mellem beskattet rulletobak og beskattet cigaretter, skulle rulletobak grænsehandelen udgøre ca. 200 tons. De forskellige kilder kan dog ikke bekræfte en så omfattende grænsehandel. Der blev dog grænsehandlet forholdsvis store mængder afgiftsfrit over færgerne til Tyskland, og grænsehandlen med røgtobak er derfor anslået til ca. 150 tons årligt, hvilket sandsynligvis er i overkanten.

8. Grænsehandlen og ophør af 24 timers reglen.

Danskernes grænsehandel med cigaretter begrænses af 24 timersreglen. Korttidsrejsende, der har været væk under 24 timer må højst indføre 100 cigaretter uden at betale dansk afgift. Har man været længere tid væk må højst indføres 300 cigaretter, dog højst 200, hvoraf der ikke er betalt afgift i et andet EU land.

Reglerne er særegne for Danmark. Restriktionerne skal gradvist lempes for helt at blive ophævet 31. december 2003. Herefter vil der ikke være anden begrænsning end at tobakken skal være til eget brug. Så længe indførselen er på under 800 stk. pr. gang, vil der normalt ikke være anledning til at stille spørgsmål ved, om det er til eget brug.

Selv om grænsehandlen med tobak i forvejen er betydelig og reglerne ikke respekteres i alle tilfælde, vil afviklingen af 24 timers reglen medføre en yderligere vækst i grænsehandelen.

Det er meget vanskeligt at skønne over væksten i grænsehandlen ved ophør af 24 timers reglen. Incitamentet for en ryger til at grænsehandle cigaretter er imidlertid meget betydeligt. En ryger med et forbrug på 20 stk. cigaretter om dagen vil kunne spare 3.650 kr. om året ved at købe i Tyskland i stedet for i Danmark og endnu mere ved køb i sydeuropæiske lande. En besparelse på 3.650 kr. svarer for dem, der betaler topskat til en indkomst før skat på næsten 10.000 kr. Cigaretter er i modsætning til f.eks. øl langtidsholdbare. Cigaretter har en høj kg pris . Ved et forbrug på 20 stk om dagen vejer et årsforbrug henved 15 kg altså mindre end 1 kasse øl.

Modsat skal der foretages et stort udlæg, hvis man på få grænsehandelsture skal forsyne sig med grænsehandels-cigaretter for længere tid ad gangen. Et årsforbrug koster således over 7.500 kr. i tyske priser. Det koster til sammenligning alene ca. 1.000 kr. årligt i tyske priser, hvis forbruget er 2 øl om dagen. Yderligere gælder, at de fleste rygere normalt alene køber en eller få pakker ad gangen.

Selv om der er usikkerhed om overslagene over grænsehandel med cigaretter tyder meget på, at de, der rejser med fly til billige sydeuropæiske lande eller med færge og fly til ikke EU lande, og som typisk har været væk mere end 24 timer i gennemsnit køber ca. 3 gange så mange cigaretter som rejsende til Tyskland uanset, at også langtidsrejsende er begrænset af rejsegodsreglerne. Man vil dog givetvis overvurdere virkningerne af ophør af 100 stk. begrænsningen, hvis man anslog, at Tysklandsgrænsehandlen ville blive 3 gange så stor som i dag. Dels er priserne i Tyskland højere end i Sydeuropa og tax free priser, dels er der sandsynligvis en større del af de danskere, der krydser landegrænsen end de der flyver, der er så hyppigt afsted at de allerede kan forsyne sig fuldstændig med grænsehandels-cigaretter, selv om der kun må købes 100 stk. pr. gang.

Med usikkerhed kan det derfor vurderes, at Tysklandsgrænsehandlen vil stige fra ca. 450 mill. stk til ca. 900 mill. stk. som følge af at korttidsgrænsen på 100 stk. hæves til 300 stk.

Hertil kommer virkningen af at ophæve 300 stk. grænsen både for dem, der rejser til Tyskland og for dem, der flyver til andre EU lande mv.

Virkningen heraf kan med meget betydelig usikkerhed skønnes at være en yderligere stigning i grænsehandlen med ca. 50 pct. altså yderligere 450 mill. stk. vedrørende Tyskland og ca. 100 mill. stk vedrørende rejser til det Sydeuropa mv.

Den større Tysklandsgrænsehandel skyldes ikke alene, at det kan forudsættes at der vil blive købt mere pr. rejsende, men også at flere vil rejse hyppigere til Tyskland.

Samlet set kan følgende virkning skønnes:

Tabel VII.13. Grænsehandelen med cigaretter før og efter afskaffelse af 24 timersreglen ved uændrede afgiftssatser.

	Rejser til Tyskland	Rejser til Sverige	Rejser til billige EU lande	Rejser ud af EU, hvor der fortsat kan købes tax-free	I alt
	Mill. stk				
Nuværende grænsehandel	450	40	160	200	850
Forhøjelse af 100 stk til 200/300 stk for korttidsrejsende	450	0	(+)	(++)	450
Afskaffelse af 300 stk grænse for EU rejser	450	0	100	0	550
I alt efter afskaffelse af rejse-godsrestiktioner	1350	40	260	200	1850

Det skal understreges, at der er tale om et usikkert skøn under forudsætning af uændrede danske afgifter.

9. Grænsehandelens prisfølsomhed.

Stort set hele grænsehandelen med cigaretter og anden tobak skyldes prisforskelle og hovedparten af forskellene i priserne mellem landene skyldes afgiftsforskelle. Hvis priserne således kommer på niveau med priserne i udlandet, kan man således regne med danskernes grænsehandel med tobak ophører.

Der hersker usikkerhed om, hvor følsom grænsehandelen er overfor prisændringer afhængig af, hvor stor prisforskellen er i forvejen. Ved meget store prisforskelle vil en prisnedsættelse i Danmark kun have begrænset virkning på grænsehandelen. Allerede før der er fuld prisudligning kan grænsehandelen modsat i praksis være ophørt. Det er ofte mere besværligt at grænsehandle end at købe i normal handel, omend forskellen nok er mindre for tobaksvarer end for så mange andre tunge og voluminøse varer. Der skal derfor en vis prisforskel til før rejsende går på indkøb efter cigaretter i udlandet udover det daglige forbrug. Når grænsehandelen allerede er tæt på nul, vil en yderligere nedsættelse ikke have den store værdi. For de rejsende er der kritiske niveauer for prisforskelle, der udløser grænsehandel. Det kritiske niveau er imidlertid forskellig fra rejsende til rejsende og det kritiske niveau lader sig ikke identificere i praksis.

Da der hersker denne usikkerhed må man foretage en grov tilnærmelse. En naturlig grov antagelse er, at grænsehandelen vil blive reduceret lineært med reduktionen i prisforskellen for varen.

En reduktion i prisforskellen for varen vil yderligere reducere den samlede besparelse ved at tage på grænsehandelsture. En stor del af de rejsende til Tyskland over landegrænsen har alene grænsehandel med formål med turen, mens andelen er noget mindre for færge- og især flyrejsende.

Noget tyder på, at grænsehandelen med cigaretter er forholdsvis prisfølsom selv ved forholdsvis store prisforskelle.

For det første er den reale prisforskel i forhold til Tyskland blevet reduceret igennem en længere årrække og samtidig kan det konstateres, at andelen af danske rejsende, der køber cigaretter er faldet betydeligt. For det andet holdt forudsigelserne om hjemvendt tax free grænsehandel stik. Her brugtes også en antagelse om en lineær sammenhæng mellem prisbesparelse og grænsehandel. Endelig for det tredje

spurgte Institut for Grænseregionsforskning i 1980'erne danskerne om, hvor meget tobak de ville handle ved forskellige prisforskelle. Sammenhængen, der blev fundet var næsten lineær.

En forudsætning om, at grænsehandelen afhænger lineært af prisforskellen, er derfor sandsynligvis en realistisk forudsætning.

De danske cigaretpriser er på linie med de svenske priser. Også her vil det blive lagt til grund, at der er en lineær sammenhæng mellem prisforskellen og grænsehandelen således at der ved en prisforskel i dansk favør på 10 kr./pakke vil være en grænsehandle på ca. 175 mill. stk. i dansk favør.

10. Samfundsøkonomiske omkostninger ved tobaksforbrug

Forbrug af tobak påvirker nytten og indkomsterne for andre end de, der køber og sælger tobak. Tobaksrygning er sundhedsskadeligt. Man kan argumentere for, at det er forbrugeren egen sag, hvis forbrugeren er fuldt informeret om helbredsrisikoen, idet forbrugeren vurderer, at det samlet er bedre at ryge tobak i stedet for f.eks. at købe æbler, også selv om forbruget af tobak måtte føre til flere sygdomme og i sidste ende måske en tidligere død.

Andre end tobaksrygerne påvirkes imidlertid også af tobaksforbrug. Det offentlige får større udgifter i sundhedssektoren og skal eventuelt betale overførselsindkomster, fordi rygeren ikke er arbejdsduelig under sygdom. Det offentlige mister også normal indkomstskat af mindre arbejdsindsats mv.

I følge en afhandling af Susanne Reindahl Rasmussen, Master of Public Health, Aarhus Universitet fra 11. juni 1998 udgør de samfundsøkonomiske omkostninger ved tobaksrygning ca. 7,5 mia. kr. i forbrugerpriser i 1995. Omkostningerne er sammensat således:

Tabel VII. 14. Skøn over de samfundsøkonomiske omkostninger ved tobaksrygning i Danmark i 1995 efter Human kapitalmetoden.

	Mill.kr.
Praktiserende læger, medicin mv	1.057
Hospitalsindlæggelser	2.513
I alt direkte omkostninger	3.569
Dødsfald	1.871
Midlertidig arbejdsophør	1.000
Sygdom	915
Information	18
I alt indirekte omkostninger	3.803
Alt i alt omkostninger	7.372

Undersøgelsen skal ikke nærmere diskuteres her, idet Skatteministeriet skal bemærke, at der næppe er tvivl om, at forbrug af tobak udover rygeren selv også påfører andre omkostninger, og at opgørelse af omkostningerne herved er usikker.

Givet at tobaksforbrug skader andre i samfundet, kan man argumentere for, at det er samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt og fordelingspolitisk rimeligt, at dem, der påfører samfundet omkostninger, også kommer til at betale den fulde pris herfor af det marginale forbrug.

I 1995 var tobakssalget på henved 10 mia. cigaretter, hvis cigarer, pibetobak og rulletobak omregnes til cigaretter efter tobaksvægten i de forskellige produkter. Der er her set bort fra grænsehandel. De sundhedsskadelige virkninger viser sig imidlertid først på længere sigt, så man bør snarere se på tobaksforbruget i en længere årrække før 1995.

Netto synes det dog med usikkerheden rimeligt at tage udgangspunkt i, at forbrug af 10 mia. cigaretter giver samfundsøkonomiske omkostninger på ca. 7,5 mia. kr. i forbrugerpriser og ca. 6 mia. kr. i faktorpriser senere.

De samfundsøkonomiske omkostninger er således i gennemsnit på ca. 60 øre/cigaret i faktorpriser og ca. 75 øre/cigaret i forbrugerpriser (med moms), hvis omkostningen diskonteres med 0 i rente.

Til sammenligning er afgiften i faktorpriser ca. 95 øre/stk. for cigaretter, men alene 44 øre/stk for hjemmerullede cigaretter, 35 øre/g for pibetobak, og endnu mindre for cigarer pr. gram. Det skal bemærkes, at der ikke i undersøgelsen er gjort rede for, om der eventuelt skulle være forskelle i de samfundsøkonomiske omkostninger ved de forskellige former tobak kan rygges på.

Den nuværende cigaretafgift er således højere end de beregnede sundhedsmkostninger ved rygning.

Hvis opgørelsen af sundhedsmkostningerne er korrekt, ville andre end rygerne således vinde ved, at cigaretforbruget steg, hvis vel at mærke cigaretterne var belagt med dansk afgift. Hvis rygerne frivilligt øger deres forbrug vil disse ikke tabe herved. Netto ville samfundet således vinde.

Det bedste samlede resultat for samfundsøkonomien ville blive opnået ved at fastsætte afgiftssatsen præcis svarende til de samfundsøkonomiske omkostninger altså ca. 60 øre/stk uden moms, hvis man ser bort fra grænsehandel. Hvis man tager hensyn til grænsehandel, opnås det bedste resultat for samfundet ved en lavere afgift.

Der henvises i øvrigt til kapitel VI om spiritusafgiften for en videre drøftelse af fastsættelse af afgiftssatser på sundhedsskadelige produkter, når der er grænsehandel samt til kapitel III.

11. Hjemmerulning af cigaretter.

En fabriksfremstillet cigaret koster 160 øre/stk. Man kan imidlertid også selv fremstille cigaretter af rulletobak og cigarettepapir/hylstre. Det koster henved 1 kr./stk i tobak og hylstre at hjemmerulle en cigaret. Hertil kommer besværet. Købes tobakken i store dåser og hylstrene i store pakninger, kan prisen bringes ned. Af en pris til materialer på 95 øre/stk for en hjemmerullet cigaret er 19 øre moms, 44 øre afgift og 32 øre/stk tobak og papir uden afgifter.

Prisforskellen til fabriksfremstillede cigaretter udgøres således stort set af punktafgiftsforskellen.

Omfanget af hjemmerulning afhænger af prisforskellen mellem fabriksfremstillede cigaretter og hjemmerullede cigaretter. Da der er ekstra besvær ved at hjemmerulle i forhold til at købe cigaretterne færdigfremstillede, vil hjemmerulningen ophøre, når prisforskellen bliver mindre end et vist antal øre/stk. Hvis besværet sættes (lavt) til 15 øre/stk vil hjemmerulning således ophøre ved en cigarettepris på ca. 22 kr./pakke, hvis afgiften på rulletobak ellers fastholdes.

Ved regeringens forslag om forhøjelse af afgiften på røgtobak fra 1. januar 2001 vil udgifterne til tobak og hylstre til hjemmerulning af 20 cigaretter stige 1,31 kr. Forslaget skønnes at medføre, at hjemmerulningerne falder med ca. 225 mill. cigaretter til ca. 1.475 mill. stk.

Siden slutningen af 1980'erne er salget af røgtobak faldet svarende til en mængde på ca. 1 mia. cigaretter, mens salget af cigarethylstre er faldet med ca. 600 mill. stk. I slutningen af 1980'erne var tendensen til hjemmerulning stigende. Afgiftsforskellen er blevet indskrænket med ca. 36 øre. Afgiftsforskellen udgør nu ca. 60 øre/stk. Afgiftsforskellen er således blevet begrænset med 40 pct. Omfanget af hjemmerulning er blevet begrænset 30- 40 pct. i forhold til da hjemmerulningerne toppede i slutningen af 1980'erne. Tager man hensyn til, at hjemmerulningerne ellers sandsynligvis fortsat var steget, kan antagelsen om, at der er en lineær sammenhæng mellem afgiftsforskel og omfanget af hjemmerulninger bekræftes. Det skal bemærkes, at der skal bruges mere end 20 cigarethylster til at fremstille den mængde hjemmerullede cigaretter, der erstatter 20 fabriksrullede cigaretter.

12. Beregninger af de sandsynlige virkninger af nedsættelse af afgiften på cigaretter mv.

Beregningerne af de sandsynlige virkninger afhænger af en række forhold.

I det følgende beregningssæt er forudsat følgende jf. den hidtidige diskussion.

1. Samfundsøkonomiske omkostninger ved tobaksforbrug:

- i faktorpriser uden moms 60 øre/cigaret.

- forbrugerpriser med moms 75 øre/cigaret

2. Grænsehandelen afhænger lineært af prisforskel

3. Prisforskellen er:

- 11 kr./20 stk. i forhold til Tyskland

- 16 kr./20 stk. i forhold til Tax-free og sydeuropa

4. Ophør af 24 timersreglen vil medføre:

- fald i dansk cigaretsalg med 1 mia. stk

- stigning i køb i Tyskland med 900 mill. stk.

- stigning i køb til sydeuropæiske priser med 100 mill. stk.

5. Nuværende cigaretmarked:

- salg af cigaretter med dansk afgift 7.250 mill. stk.

- udenlandske købere - mill. stk.

- danske købere 7.250 mill. stk.

- grænsehandel til tyske priser 450 mill. stk.

- grænsehandel til sydeuropæiske priser 400 mill. stk.

Nuværende dansk forbrug 8.100 mill. stk.

Røgtobak

- salg med dansk afgift 2.150 tons

grænsehandel 150 tons

Nuværende dansk forbrug 2.300 tons

- heraf til hjemmerulning 1.700 tons

- heraf til piberygning 600 tons

6. Preiselasticitet (konstant) -0,1

7. Forbruget følsomt i forhold til dansk cigaretpris

8. Dansk pris (efteråret 2000) 32 kr./20 stk

9. Tysk pris 21 kr./20 stk

10. Sydeuropæisk pris 16 kr./20 stk

Under disse antagelser kan virkningen ved forskellige danske afgiftsnedsettelse beregnes jf. tabel VII.15. I første omgang er 24 timersreglen forudsat opretholdt.

Tabel VII.15. Virkningerne af dansk afgiftsnedsettelse for cigaretter på forbrug, salg, grænsehandel, provenu og forvriddinger i faktorpriser.

Afgiftssats	Dansk pris	Dansk forbrug inkl. hjemmerullede cigaretter	Heraf købt i Danmark fabriksfremstillet	Heraf hjemmerullet	Heraf sydeuropæisk pris	Heraf tysk pris	Svensk køb	Dansk afgiftsgrundlag alt i alt	Nettovirkning provenutab Fortegn: - = tab for stat	Samfundsnetto-virkning. Fortegn: - = mindre samf. øk. tab
øre/stk	Kr./pk.	Mill. stk.							Mill. kr.	
94,6	32,00	9.800	7.250	1.700	400	450	0	8.950	0	
90,6	31,00	9.831	7.517	1.530	375	409	0	9.047	-106	-171
86,6	30,00	9.863	7.785	1.360	350	368	18	9.163	-212	-353
82,6	29,00	9.897	8.055	1.190	325	327	35	9.280	-340	-522
78,6	28,00	9.932	8.325	1.020	300	286	53	9.398	-490	-680
74,6	27,00	9.968	8.597	850	275	245	70	9.517	-663	-824
70,6	26,00	10.006	8.871	680	250	205	88	9.639	-858	-957
66,6	25,00	10.045	9.146	510	225	164	105	9.761	-1.075	-1.076
62,6	24,00	10.086	9.423	340	200	123	123	9.886	-1.316	-1.183
58,6	23,00	10.129	9.702	170	175	82	140	10.012	-1.579	-1.278
54,6	22,00	10.174	9.983	0	150	41	158	10.141	-1.865	-1.359
50,6	21,00	10.222	10.097	0	125	0	175	10.272	-2.190	-1.407

I tabel VII.15. første søjle er anført dansk afgift i øre/stk. I anden søjle prisen i dansk detailhandel som funktion af afgiften ved fuld overvæltning. I tredje søjle er vist danskernes cigaretforbrug købt såvel her i landet som i udlandet tillagt de cigaretter hjemmerulning fortrænger. Danskernes forbrug er forudsat at være en funktion af prisen under antagelse af en priselastisitet på - 0,1. Det ses af tabellen, at danskernes cigaretforbrug vil stige med godt 400 mill. stk eller 4 pct. hvis den danske pris falder til tysk niveau.

I fjerde, femte, sjette og syvende søjle er danskernes forbrug fordelt på indkøbssted mv. I ottende søjle er vist svenskernes indkøb. I niende søjle afgiftsgrundlaget (såvel cigaretter som det tilsvarende antal hjemmerullede. I tiende søjle er vist provenuvirkningen umiddelbart (i faktorpriser) af afgiftsnedsættelsen og endelig i elvte søjle den samlede samfundsøkonomiske virkning.

Det ses af tabel VII.5., at en nedsættelse af den danske afgift fra 94,6 øre/stk til 66,6 øre/stk vil medføre et fald i den danske forbrugerpris fra 32 kr./20 stk til 25 kr./20 stk.

En sådan afgiftsnedsættelse vil få forbruget til at stige med ca. 250 mill. cigaretter årligt, samt danskernes grænsehandel til at falde med 460 mill. stk. og svenskernes til at stige med 105 mill. stk. Hjemmerulningerne vil falde med 1.190 mill. stk. Under disse forudsætninger vil staten tabe 1.075 mill. kr. i faktorpriser "uden moms" og ca. 1.345 mill. kr. i forbrugerpriser.

Mens man før kunne spare 11 kr. pr. pakke, kan man efterfølgende alene spare 4 kr. pr. pakke ved køb i Tyskland. Besparselsen ved køb i Sydeuropa reduceres alene fra 16 kr. /pakke til 9 kr./pakke.

Provenuvirkningen af at nedsætte cigaretprisen pr. 1 kr./pakke er ved mindre nedsættelser alene på 100 mill. kr., men ekstravirkningerne bliver større pr. 1 kr. pr. pakke jo mere afgifterne reduceres. Det koster således over 300 mill. kr at reducere prisen fra 22 kr./pakke til 21 kr./pakke.

Det skal understreges, at provenuvirkningen er opgjort under forudsætning af uændret 24 timers regel.

I bilag VII.1. er vist resultatet, ved gennemførelsen af regeringens forslag om forhøjelse af røgtobakafgiften.

I følgende tabel VII.16. er der nærmere gjort rede for provenuvirkningerne som summeret i tiende søjle i tabel VII.15.

Tabel VII.16. Provenuvirkninger af nedsættelse af afgiftssatsen for cigaretter under en række forudsætninger.

Afgiftssats	Dansk pris	Provenuvirkning uændret mængde	Provenuændring ændret forbrug	Ændret grænsehandel danskere	Hjemmerulning	Ændret grænsehandel svenskere	I alt punktafgift	Moms ændret grænsehandel danskere	Moms ændret grænsehandel svenskere	I alt punktafg. og moms ved uændret 24-times regel
øre/stk	kr./pk.	Mill. kr.								
94,6	32,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90,6	31,00	-290	28	60	84	0	-118	12	0	-106
86,6	30,00	-580	55	114	155	15	-241	24	5	-212
82,6	29,00	-870	80	163	212	29	-386	36	10	-340
78,6	28,00	-1.160	104	207	256	41	-552	48	15	-490
74,6	27,00	-1.450	125	246	286	52	-741	60	19	-663
70,6	26,00	-1.740	145	279	302	62	-952	72	23	-858

66,6	25,00	-2.030	163	307	305	70	-1.185	84	26	-1.075
62,6	24,00	-2.320	179	330	294	77	-1.440	95	29	-1.316
58,6	23,00	-2.610	193	348	269	82	-1.718	107	32	-1.579
54,6	22,00	-2.900	204	360	231	86	-2.019	119	35	-1.865
50,6	21,00	-3.190	213	367	163	89	-2.358	131	37	-2.190

I tredje søjle er vist punktafgiftstab ved uændret salg og forbrug. Hvis en pakke cigaretter skal falde 1 kr./pakke, skal afgiften pr. stk reduceres med 4 øre. Der er ca 7.250 mill. cigaretter. Ved uændret mængde reduceres provenuet således med ca. 290 mill. kr.

Afgiftsnedsættelsen vil dog få forbruget til at stige. I fjerde søjle er vist provenuvirkningen af større forbrug. Provenuvirkningen af større forbrug er faldende pr. kr. prisen falder, jf. at det øgede forbrug bliver beskattet med faldende satser. Ca 10 pct. af provenutabet vil blive vundet ind igen på grund af øget forbrug, ved mindre nedsættelser af afgiften.

Herudover stiger salget i Danmark som følge af, at danskerne vil grænsehandle mindre ved lavere cigaretpriser. Igen vil provenuvirkningen af en ekstra nedsættelse aftage, hvis satsen allerede er nedsat, jf. at cigaretterne vender hjem til lavere dansk afgift. Øget grænsehandel til svenskerne vil også reducere provenutabet.

Virkningen af mindre hjemmerulning er overraskende stor. Der er ca. 50 øre/stk i forskel mellem afgiftsbelastningen ved hjemmerulning og ved køb af fabriksfremstillede cigaretter. Provenuvirkningen er især markant ved mindre nedsættelser. Nedsættes afgiften fra et lavere niveau, er provenuvirkningen mere behersket eventuelt negativ.

Endelig er der momsvirkningen. Ved ændret grænsehandel ændres momsgrundlaget. Momsvirkningen er 20 pct. af den ændrede grænsehandelsomsætning netto for Danmark.

Ved mindre nedsættelser vil ca. 2/3 af den umiddelbare provenuvirkning således blive vundet ind igen gennem mindre hjemmerulning, større forbrug og ændret grænsehandel. Ved større afgiftsnedsættelser vil den andel af det umiddelbare provenutab, der vindes ved større forbrug, mindre grænsehandel og mindre hjemmerulning være væsentlig mindre.

Hovedbudskabet er således, at hvis man reducerer prisforskellen i forhold til Tyskland med 1/3 koster det netto ca. 425 mill. kr. Yderligere 1/3 koster yderligere ca. 725 mill. kr., mens den sidste tredjedel koster ca. 1.050 mill. kr.

Der hersker usikkerhed om den præcise sammenhæng, men ikke så meget om, at det er forholdsvis billigt i provenutab at reducere prisforskellen med 1/3, og at yderligere eller fuldstændig eliminering af prisforskellen i forhold til Tyskland er dyrt provenumæssigt.

Selv om der er tale om betydelige beløb er det nu mindre end før, jf. at afgiftssatsen allerede gennem en længere årrække er blevet gradvist udhulet af inflationen.

I bilag VII.1 er vist resultatet, ved gennemførelsen af regeringens forslag om forhøjelse af røgtobakafgiften.

Det er af stor betydning at se på, om en afgiftsnedsættelse for cigaretter har gavnlige samfundsøkonomiske virkninger eller reducerer forvriddningerne.

I følgende tabel VII.17. er der redegjort for de samfundsøkonomiske virkninger.

Tabel VII.17. Ændring i forvridningsomkostningerne mv. ved reduceret afgift på cigaretter.

		Ændring i forvridningsomkostninger						
Afgiftssats	Dansk pris	Tobaksskader	Forbrugsforvridning	hjemmerulning	Danskernes grænsehandel	Svenskernes grænsehandel	I alt	
Øre/stk	Kr./pk.	Mill. kr.						
94,6	32,00							
90,6	31,00	19	-29	-88	-74	0	-171	
86,6	30,00	38	-57	-169	-145	-20	-353	
82,6	29,00	58	-86	-243	-213	-39	-522	
78,6	28,00	79	-114	-310	-279	-56	-680	
74,6	27,00	101	-142	-371	-342	-71	-824	
70,6	26,00	123	-169	-424	-402	-85	-957	
66,6	25,00	147	-196	-471	-460	-96	-1.076	
62,6	24,00	172	-222	-511	-515	-106	-1.183	
58,6	23,00	197	-248	-545	-568	-114	-1.278	
54,6	22,00	224	-274	-571	-618	-121	-1.359	
50,6	21,00	253	-299	-571	-665	-125	-1.407	

Fortegn: - = mindre tab altså samfundsøkonomisk gevinst. Forvridningsomkostningerne opgjort i faktorpriser. Der skal lægges 25 pct. til for at få forvridninger i forbrugerpriser.

Nedsættelse af afgiften vil få forbruget af cigaretter til at stige. I tredje søjle er vist de ekstra sundhedsomkostninger herved i faktorpriser. Nedsættes afgiften således, at en pakke cigaretter falder til 25 kr. stiger forbruget med ca 250 mill. stk. Sundhedsomkostningerne er på ca. 60 øre/stk. Sundhedsomkostningerne stiger således ca 147 mill. kr. uden moms og ca. 185 mill. kr. med moms.

De marginale sundhedsskader er stigende jo lavere afgiften er. Det skyldes, at der er regnet med en konstant elasticitet. Et prisfald på 1 kr. betyder procentvis mere ved lave priser end ved høje priser.

Virkningen er anført med positive tal, altså at forvridningsomkostningerne stiger.

Ændringen i forbrugsforvridningen er større end de ekstra sundhedsomkostninger så længe afgiftssatsen reduceres ned mod de marginale sundhedsomkostninger. Uanset om der er grænsehandel og

hjemmerulning eller ej, vil samfundet netto vinde ved en afgiftsnedsættelse så længe satsen sættes ned mod helbredsskaderne.

Forvridningsomkostningerne i tobaksafgiften kan reduceres kraftigt ved en reduktion af afgiftsforskellen mellem fabriksfremstillede cigaretter og hjemmerullede cigaretter. Reduceres prisen med 1 kr. pr. pakke falder forvridningerne ved hjemmerulning med ca. 90 mill. kr. Den marginale virkning aftager når afgifterne er lavere.

Forvridningerne ved grænsehandel kan reduceres med ca. 75 mill. kr., hvis afgifterne sættes ned svarende til 1 kr./pakke.

Samlet begrænses forvridningsvirkningerne med ca. 175 mill. kr. ved et fald i prisen med 1 kr./pakke. En sådan afgiftsnedsættelse fører til et provenutab på godt 100 mill. kr.

Virksomheden på forvridningsomkostningerne af at reducere prisen med 1 kr./pakke er mindre ved lavere afgifter. Reduceres prisen således fra 25 kr. til 24 kr. reduceres forvridningstabene alene med godt 60 mill. kr. En sådan afgiftsnedsættelse fører til et provenutab på 240 mill. kr.

Forestillede man sig, at afgiften blev reduceret, så prisen faldt fra 32 kr./pakke til 25 kr./pakke ville det offentlige tabe 1.075 mill. kr. i provenu og yderligere tabe ca. 150 mill. kr. i sundhedsomkostninger på længere sigt. Når samfundet således vil vinde netto andre tilfældigvis også 1.075 mill. kr. er det udtryk for, at rygerne vinder 2.300 mill. kr. i faktorpriser og 2.875 mill. kr. i forbrugerpriser. Rygerne vil dog også selv skulle betale en del af de skatter eller besparelser, der må finansiere det offentlige provenutab.

Det vil ofte være muligt at nedsætte forvridningerne i skattesystemet ved lavere satser. Hvis cigaretafgiften reduceres vil man imidlertid vinde væsentlig mere end ved nedsættelse af de fleste andre skatter.

De beregnede virkninger er usikre og afhænger af de forskellige forudsætninger. Konklusionen om, at man netto vil vinde ved lavere tobaksafgifter er dog forholdsvis robust.

Forestillede man sig, at forbrugsvirkningen måtte være 3 gange større end her antaget, samt at de sundhedsskadelige effekter/ cigaret var 3 gange større end anført i rapporten herom ville samfundet fortsat vinde netto ved afgiftsnedsættelser selv om afgiften blev sat ned mod 26 kr./pakke.

I bilag VII.1 er vist resultatet, ved gennemførelsen af regeringens forslag om forhøjelse af røgtobakafgiften.

Det skal fortsat understreges, at alle beregningerne forudsætter uændret 24 timers regel.

I følgende tabel VII.18. er vist provenuvirkningerne samt forvridningsvirkningerne ved afgiftsnedsættelser for cigaretter efter 24 timers reglens afskaffelse.

Tabel VII.18. Provenuvirkningerne samt forvridningsvirkningerne ved afgiftsnedsættelser for cigaretter efter 24 timers reglens afskaffelse.

Afgiftssats	Dansk pris	I alt punktafgift og moms ved uændret 24-timers regl	Ingen 24-timers regl			I alt satsnedsættelse samt væk 24-timers regel	Forvridninger med 24-timers regel	Yderligere forvridninger ved fjernelse af 24-timers regel	I alt forvridninger ved satsnedsættelse og fjernelse af 24-timers regel
			Punktafgift	Moms	I alt				
Øre/stk	Kr./pk.	Mill. kr.							

94,6	32,00	0	-946	-210	-1.156	-1.156	0	0	0
90,6	31,00	-106	-824	-191	-1.015	-1.120	-171	-103	-275
86,6	30,00	-212	-709	-172	-880	-1.092	-353	-203	-556
82,6	29,00	-340	-601	-153	-753	-1.093	-522	-299	-821
78,6	28,00	-490	-500	-134	-634	-1.124	-680	-391	-1.071
74,6	27,00	-663	-407	-115	-521	-1.184	-824	-480	-1.304
70,6	26,00	-858	-321	-95	-416	-1.274	-957	-565	-1.522
66,6	25,00	-1.075	-242	-76	-319	-1.394	-1.076	-647	-1.723
62,6	24,00	-1.316	-171	-57	-228	-1.544	-1.183	-724	-1.908
58,6	23,00	-1.579	-107	-38	-145	-1.723	-1.289	-799	-2.076
54,6	22,00	-1.865	-50	-19	-69	-1.933	-1.359	-869	-2.228
50,6	21,00	-2.190	0	0	0	-2.190	-1.407	-936	-2.343

Tredje søjle viser de umiddelbare provenuvirkninger i faktorpriser ved afgiftssatsændringer under forudsætning af uændret 24 timersregel.

Fjerde søjle viser punktafgiftsændringen ved ophævelse af 24 timersreglen. Ved uændrede satser vil ophævelse af 24 timersreglen medføre en stigning i grænsehandelen med 1 mia. cigaretter, men ikke påvirke forbruget. Det vil medføre et fald i punktafgiftsindtægterne på 846 mill. kr. og i momsindtægterne på 210 mill. kr.

Ophævelse af 24 timers reglen vil medføre et lavere provenutab ved lavere satser jf. femte søjle. Er afgiften på cigaretter således sat ned, således at prisen er f.eks. 30 kr./pakke er provenutabet i alt på 880 mill. kr. I beregningerne er det forudsat, at ophævelse af 24 timersreglen ikke vil medføre provenutab, når den danske pris er identisk med den tyske. Dette er en forenkling, jf. at der fortsat er incitament til grænsehandel i forhold til Sydeuropa.

Sjette søjle viser nettoprovenueffekten af at ophæve 24 timersreglen og nedsætte afgiften til forskellige niveauer.

Det ses af tabellen, at det givet 24 timersreglen er ophævet, vil reducere provenutabet med godt 50 mill. kr. at reducere prisen til 29 kr. pr. pakke i forhold til at fastholde satsen og lade grænsehandelen erodere provenuet.

Yderligere ses, at det vil være forholdsvis billigt yderligere at reducere satsen. At reducere satsen så en pakke cigaretter falder fra 29 kr./pakke til 27 kr./pakke koster således alene ca. 100 mill. kr., mens det koster 200 mill. kr. at gå fra 27 kr til 25 kr. Provenutabet ved at gå fra 25 til 23 kr. er på godt 325 mill. kr., mens der tabes godt 450 mill. kr. ved at gå fra 23 kr. til 21 kr. altså det tyske niveau.

Ophæves 24 timersreglen vil forvriddingsomkostningerne ved cigaretafgiften stige på en gang med ca. 950 mill. kr.

Staten taber 1156 mill. kr. i faktorpriser og 1.445 mill. kr. i forbrugerpriser, men de danske rygere vinder 550 mill. kr. ved lavere priser i forbrugerpriseniveau. Hvis grænsehandlernes ekstra besvær er på det halve heraf altså 275 mill. kr. tabes i alt 1.170 mill. kr. i forbrugerpriser eller 936 mill. kr. i faktorpriser.

Når 24 timersreglen er afskaffet, reduceres forvriddningsomkostningerne med et større beløb ved reduktion af afgiftssatsen.

Mens man ved en reduktion i prisen fra 32 kr./pakke til 29 kr./pakke reducerede forvriddningsomkostningerne med 522 mill. kr. inklusive virkningerne på sundhedsudgifterne, vil man yderligere reducere forvriddningsomkostningerne med 299 mill. kr. givet at 24 timersreglen er afskaffet ved en sådan afgiftsnedsættelse.

Reduceres prisen fra 32 kr./pakke til 25 kr./pakke vil provenutabet således være ca. 225 mill. kr. givet man har fjernet 24 timers reglen, mens forvriddningsomkostningerne reduceres med 1.723 mill. kr. i faktorpriser.

Reduktion af prisen fra 32 kr. til 29 kr./pakke er ren gevinst for alle. Statens vinder herved 75 mill. kr. i provenu og samfundet i alt 821 mill. kr. Reduktion af prisen yderligere fra 29 kr. til 25 kr. pr. pakke koster staten ca. 300 mill. kr. men rygerne vinder yderligere 500 mill. kr, altså i alt ca 800 mill. kr.

Der er forvriddningsomkostninger ved de fleste skatter, men meget sjældent af et sådant omfang i forhold til provenuet.

Både fordi provenutabet ved afgiftsnedsættelser bliver mindre, og fordi reduktionen i forvriddningsomkostningerne bliver større, bliver det væsentlig billigere pr. provenukrone at reducere afgifterne, givet at 24 timersreglen er afskaffet.

I bilag VII.1 er vist resultatet, ved gennemførelsen af regeringens forslag om forhøjelse af røgtobakafgiften.

Der henvises i øvrigt til tabel VII.18.

Bilag VII.1

I følgende tabel VII. 15.B, 16.B, 17.B og 18. B. er beregningerne fra tabel 15,16,17 og 18 gentaget under forudsætning af de satser, regeringen har foreslået skal gælde for røgtobak fra 1. januar 2001.

Forslaget vil medføre, at fordelene ved hjemmerulning af cigaretter reduceres, og der vil derfor blive solgt flere fabriksfremstillede cigaretter. Provenutabet ved en eventuel nedsættelse af cigaretafgiften bliver derfor større, ligesom gevinsten ved mindre hjemmerulning bliver mindre, jf. at en del af gevinsten ved mindre hjemmerulning allerede reduceres nu.

Der henvises i øvrigt til tabellerne.

Tabel VII.15.A.

Afgiftssats	Dansk pris	Dansk forbrug inkl. hjemmerullede cigaretter	Heraf købt i Danmark fabriksfremstillet	Heraf hjemmerullet	Heraf sydeuropæisk pris	Heraf tysk pris	Svensk køb	Dansk afgiftsgrundlag alt i alt	Nettovirkning provenutab Fortegn: - = tab for stat	Samfundsnetto-virkning. Fortegn: - = mindre samf. øk. tab
Øre/stk	Kr./pk.							Mill. stk.		Mill. kr.

94,6	32,00	9.800	7.475	1.475	400	450	0	8.950	0	
90,6	31,00	9.831	7.742	1.305	375	409	0	9.047	-124	-162
86,6	30,00	9.863	8.010	1.136	350	368	18	9.163	-252	-335
82,6	29,00	9.897	8.279	966	325	327	35	9.280	-402	-495
78,6	28,00	9.932	8.549	796	300	286	53	9.398	-574	-643
74,6	27,00	9.968	8.821	626	275	245	70	9.517	-768	-779
70,6	26,00	10.006	9.094	457	250	205	88	9.639	-984	-902
66,6	25,00	10.045	9.369	287	225	164	105	9.761	-1.222	-1.013
62,6	24,00	10.086	9.646	117	200	123	123	9.886	-1.483	-1.111
58,6	23,00	10.129	9.872	0	175	82	140	10.012	-1.773	-1.190
54,6	22,00	10.174	9.983	0	150	41	158	10.141	-2.090	-1.244
50,6	21,00	10.222	10.097	0	125	0	175	10.272	-2.418	-1.269

Tabel VII.16.B

Afgiftssats	Dansk pris	Provenu- virkning uændret mængde	Provenu- ændring ændret forbrug	Ændret grænse- handel danskere	Hjemme- rulning	Ændret grænse- handel svenskere	I alt punktafgift	Moms ændret grænse- handel danskere	Moms ændret grænse- handel svenskere	I alt punktafg. og moms ved uændret 24-times regel
øre/stk	kr./pk.	Mill. kr.								
94,6	32,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
90,6	31,00	-299	28	60	75	0	-136	12	0	-124
86,6	30,00	-598	55	114	137	15	-277	24	1	-252
82,6	29,00	-897	80	163	185	29	-440	36	2	-402
78,6	28,00	-1.196	104	207	220	41	-624	48	3	-574
74,6	27,00	-1.495	125	246	241	52	-831	60	4	-984

70,6	26,00	-1.794	145	279	248	62	-1.060	72	5	-858
66,6	25,00	-2.093	163	307	242	70	-1.311	84	5	-1.222
62,6	24,00	-2.392	179	330	222	77	-1.584	95	6	-1.483
58,6	23,00	-2.691	193	348	182	82	-1.886	107	6	-1.773
54,6	22,00	-2.990	204	360	123	86	-2.217	119	7	-2.090
50,6	21,00	-3.289	213	367	64	89	-2.556	131	7	-2.418

Tabel VII.17.B

Akkumuleret ændring i forvridningsomkostninger							
Afgiftssats	Dansk pris	Tobaksskader	Forbrugsforvridning	hjemmerulning	Danskernes grænsehandel	Svenskernes grænsehandel	I alt
Øre/stk	Kr./pk.	Mill. kr.					
94,6	32,00						
90,6	31,00	19	-29	-79	-74	0	-162
86,6	30,00	38	-57	-151	-145	-20	-335
82,6	29,00	58	-86	-216	-213	-39	-495
78,6	28,00	79	-114	-274	-279	-56	-643
74,6	27,00	101	-142	-325	-342	-71	-779
70,6	26,00	123	-169	-370	-402	-85	-902
66,6	25,00	147	-196	-408	-460	-96	-1.013
62,6	24,00	172	-222	-439	-515	-106	-1.111
58,6	23,00	197	-248	-457	-568	-114	-1.190
54,6	22,00	224	-274	-457	-618	-121	-1.244
50,6	21,00	253	-299	-457	-665	-125	-1.293

Tabel VII.18.B

Afgiftssats	Dansk pris	I alt punktafgift og moms ved uændret 24-timers regel	Ingen 24-timers regel			I alt satsnedsættelse samt væk 24-timers regel	Forvriddinger med 24-timers regel	Yderligere forvriddinger ved fjernelse af 24-timers regel	I alt forvriddinger ved satsnedsættelse og fjernelse af 24-timers regel
			Punktafgift	Moms	I alt				
Øre/stk	Kr./pk.	Mill. kr.							
94,6	32,00	0	-946	-210	-1.156	-1.156	0	0	0
90,6	31,00	-124	-824	-191	-1.015	-1.138	-162	-103	-266
86,6	30,00	-252	-709	-172	-880	-1.132	-335	-203	-538
82,6	29,00	-402	-601	-153	-753	-1.155	-495	-299	-794
78,6	28,00	-574	-500	-134	-634	-1.207	-643	-391	-1.035
74,6	27,00	-768	-407	-115	-521	-1.289	-779	-480	-1.259
70,6	26,00	-984	-321	-95	-416	-1.400	-902	-565	-1.468
66,6	25,00	-1.222	-242	-76	-319	-1.541	-1.013	-647	-1.660
62,6	24,00	-1.483	-171	-57	-228	-1.711	-1.111	-724	-1.836
58,6	23,00	-1.773	-107	-38	-145	-1.917	-1.190	-799	-1.988
54,6	22,00	-2.090	-50	-19	-69	-2.159	-1.244	-869	-2.113
50,6	21,00	-2.418	0	0	0	-2.418	-1.293	-936	-2.229

Kapitel VIII. Grænsehandlen med øl

1. Udvikling i afgiftssats, provenu og forbrug

Punktafgiften på øl er inddelt i 5 skatteklasser afhængig af indbrygningsgraden målt i procent Plato. Der er normalt en sammenhæng mellem indbrygningsgraden og alkoholindholdet. For hver procent Plato fremkommer der som en grov tommelfingerregel ca. 0,45 pct. alkohol. Sammenhængen er dog ikke entydig.

- Skatteklasse 1 er øl brygget på et ekstraktindhold på 11 pct. Plato eller derunder. Afgiften er 268,5 kr./hl, svarende til 88,6 øre for en flaske med 33 cl. Øl i skatteklasse 1 kaldes ofte for pilsnere.
- Skatteklasse 2 er øl brygget på et ekstraktindhold på mellem 11 og 14 pct. Plato. Afgiften er 345,75 kr./hl, svarende til 1,14 kr. pr. flaske. Øl i denne afgiftssklasse er guldøl som f.eks. Carlsberg Sort Guld og Ceres Royal.
- Skatteklasse 3 er øl brygget på et ekstraktindhold på mellem 14 og 18 pct. Plato. Afgiften er 460,75 kr./hl, svarende til 1,52 kr. for en flaske. Carlsberg Elefant og Tuborg FF er eksempler på øl i denne skatteklasse.
- Skatteklasse 4 er øl brygget på et ekstraktindhold på mellem 18 og 22 pct. Plato. Afgiften er på 510,25 kr./hl, svarende til 1,68 kr. pr. flaske. Portere vil typisk være i denne skatteklasse.
- Skatteklasse 5 er øl med et ekstraktindhold på over 22 pct. Plato. Afgiften er på 27 kr. pr. pct. Plato. Carlsberg Master Brew er et eksempel på en øl i denne skatteklasse.

Alkoholsvag øl som f.eks. let øl med under 2,8 pct. alkohol samt hvidtøl er fritaget for afgift.

Små ældre selvstændige bryggerier kan få en afgiftslettelse (moderation). Afgiftslettelsen kan gives til bryggerier med en årlig produktion på op til 200.000 hl øl. I Danmark får 3 bryggerier med en samlet markedsandel på under 1 pct. moderation.

Ølafgiften blev indført i 1891 for undergæret øl, mens overgæret øl som hvidtøl var afgiftsfrit. Tabel VIII.1 nedenfor viser afgiftssatserne siden 1974. Udover de viste afgifter var der frem til 1992 afgift af øl med lav alkoholstyrke, f.eks. let øl.

Tabel VIII.1. Udviklingen i afgiften på øl

kr./hl	Skattekl. I	Luksusøl kl. A	Luksusøl kl. B		
17.05.74-20.08.76	266,70	333,20	394,55		
21.08.76-14.12.82	306,55	386,75	458,80		
15.12.82-30.09.83	361,15	451,20	535,30		
01.10.83-20.05.84	387,70	484,35	574,65		
21.05.84-31.03.86	413,70	516,85	613,20		
01.04.86-30.09.86	455,05	568,55	674,50		
01.10.86-30.06.91	481,95	602,15	714,40		
01.07.91-30.09.92	417,95	538,15	650,40		
01.10.92-31.12.92	249,95	321,80	434,05		
	Skattekl. 1	Skattekl. 2	Skattekl. 3	Skattekl. 4	Skattekl. 5 ¹

01.01.93-30.06.96	249,95	321,80	429,00	475,00	25,00
01.07.96-30.04.97	259,25	333,75	445,00	492,75	26,00
01.05.97-	268,50	345,75	460,75	510,25	27,00

1. Kr. pr. hl. pr. pct. Plato

Frem til 30. september 1986 blev der betalt afgift af flaskernes maksimale indhold. Siden er afgiften blevet beregnet af det faktiske indhold. Satserne fra før 1. oktober 1986 er derfor ca. 6 pct. højere målt i forhold til det faktiske indhold end angivet i tabel VIII.1. Der er således ikke nogen reel forskel i afgiften før og efter 1. oktober 1986.

Frem til 1. april 1986 blev ølafgiften jævntligt forhøjet blandt andet i lyset af den almindelige prisudvikling. Den 1. april 1986 blev ølafgiften forhøjet svarende til ca. 15 øre/pilsner til ca. 159 øre/alm. pilsner.

Ølafgiften blev reduceret med 21 øre/pilsner 1. juli 1991 og med yderligere godt 55 øre/pilsner den 1. oktober 1992. Samlet faldt afgiften med godt 76 øre/pilsner uden moms og ca. 96 øre/pilsner med moms eller med i alt 48 pct. Afgiftsnedsettelsen skete som led i tilpasningen af afgiftssatserne til en situation uden rejsegodsrestriktioner fra 1. januar 1993.

Samtidig, dvs. med virkning fra 1. januar 1993, blev afgiftsstrukturen ændret til de nuværende 5+1 afgiftsklasser mod tidligere 3+1. Ændringen skete som led i en tilpasning til EF-bestemmelserne. Den tidligere skatteklasse luksusøl A blev til skatteklasse 2, mens skatteklassen luksusøl B blev differentieret i 3 afgiftsklasser, skatteklasse 3 til 5, afhængig af ekstraktindholdet af Plato. Overgangen til 5+1 afgiftsklasser (klasse 1-5 plus fritagelse) ændrede ikke på niveauet for afgiften men på afgiftstrukturen.

1. juli 1996 og 1. maj 1997 blev afgiften forhøjet med 2 x 3 øre/pilsner, således at afgiften efter 1. maj 1997 udgør 88,6 øre/pilsner plus moms heraf.

Betragtes de sidste 25 år, er den reale afgift faldet støt over stort set hele perioden. Afgiften i skatteklasse 1 er i dag på nominelt samme niveau som i 1975, men da blev øl beskattet efter den maksimale indhold i flasken mod nu det faktiske. Hvis afgiften skulle have fulgt med den almindelige prisudvikling, skulle den i dag have været på 1.010 kr./hl faktisk indhold. Den aktuelle afgift på 268,50 kr./hl er således reelt betragtet 73 pct. mindre end i 1975.

Siden 1. april 1986 er afgiften reelt blevet reduceret med 62 pct.

Udviklingen i ølsalget ses i tabel VIII.2. Fra 1965 til 1980 er der vækst i ølsalget. Salget fordobles over perioden til et niveau på 625 mill. liter, som holder sig frem til 1996. Det bemærkes, at afgiftsreduktionen i begyndelsen af 1990'erne ikke har haft større betydning for salget af øl, der alene udviser en svagt stigende tendens frem til og med 1995. Fra 1995 til 1997 falder ølsalget med godt 4 pct., mens der fra 1997 til 1998 sker et kraftigt fald i salget på ca. 7 pct. Fra 1998 til 1999 er salget faldet yderligere med ca. 2,5 pct., mens det efter 1999 er svagt stigende. Fra 1995 til 1999 faldt salget således med i alt ca. 85 mill. liter eller med i alt henved 14 pct.

Tabel VIII.2. Udviklingen i ølafgiftsprovener og salget af øl

	Provenu (mill. kr.)	Provenu (pct. af BNP)	Salg, alm. øl (1000 liter)	Salg, stærk øl (1000 liter)	Salg, i alt (1000 liter)
1965	591	0,78	303.820	30.622	334.442
1970	978	0,76			466.500
1975	1.622	0,75	563.836	30.429	594.265

1980	1.983	0,52			637.700
1985	2.664	0,43	548.435	79.233	627.668
1986	2.907	0,44	569.558	58.672	628.230
1987	3.027	0,43	547.286	60.089	607.375
1988	3.076	0,41	557.297	59.585	616.882
1989	3.096	0,39	562.311	58.674	620.985
1990	3.100	0,38	559.698	61.379	621.077
1991	2.839	0,33	550.298	62.636	612.934
1992	2.416	0,27	562.576	63.214	625.790
1993	1.632	0,18	560.087	63.389	623.476
1994	1.598	0,17	569.106	63.251	632.357
1995	1.649	0,16	558.919	68.880	627.799
1996	1.653	0,16	547.278	71.682	618.960
1997	1.673	0,15	528.071	72.485	600.556
1998	1.587	0,14	489.519	67.185	556.704
1999	1.535	0,13	475.245	67.291	542.536
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		222.039	36.731	258.770

Anm: I opgørelsen af salget er der set bort fra den tidligere skatteklasse II (lys øl).

Kilde: Statistisk årbog div. årgange, Skatter og afgifter div. årgange samt egne beregninger.

Faldet i ølsalget efter midten af 1990'erne kan være svært at forklare. Det danske ølforbrug nåede et mætningspunkt omkring 1980, hvorefter salget i 15 år var stabilt på et niveau af omkring 625 mill. liter uanset, at realprisen på øl faldt gennem perioden. Faldet i salget på ca 85 mill. liter sker efter, at afgiftssatsen i Danmark forhøjes med ca. 2,30 kr. pr. kasse inklusive moms i 1996 og 1997. Det er

usandsynligt, at denne afgiftstigning, der sker samtidig med en fortsat inflationsudhuling af den reale afgift, skulle have medført et fald i forbruget af dette omfang.

Salgsudviklingen kan derfor forklares ved enten, at danskernes grænsehandel i Tyskland er steget /svenskernes grænsehandlen i Danmark er faldet eller ved, at drikkevanerne er under ændring. Det er således ikke kun i Danmark, at ølsalget er vigende. Samme tendens ses også i andre lande herunder Tyskland. I Danmark har der været en trendmæssig stigning i salget af vin. At der har været denne tendens kan illustreres ved Bryggeriforeningens bestræbelser på gennem reklamekampagner at højne øl's renommé. Bryggeriforeningen har dog anført, at det er danskernes stigende grænsehandel med øl i Tyskland, der er hovedforklaringen på udviklingen i salget i de seneste år.

Gennem hele perioden har almindelige pilsnere i skatteklasse 1 været dominerende. Frem til 1994 udgjorde almindelige pilsnere ca. 90 pct. af det samlede salg. Pilsnernes andel af ølsalget er dog faldet i de senere år. Således udgør salget af guldøl mv. nu ca. 12,5 pct. af ølsalget, mens andelen i 1990 var på 10 pct. Denne udvikling afspejler, at salget af guldøl har vist en stigende tendens gennem 1990'erne, dog således at guldølssalget også er faldet i slutningen af 1990'erne dog ikke helt så meget som salget af almindelige pilsnere.

Salget af afgiftsfri alkoholsvagt øl er på ca. 20 mill. I årligt. Salget blev ikke påvirket af afskaffelsen af afgiften i begyndelsen af 1990'erne.

I 1965 indbragte ølafgiften 591 mill. kroner. Set i forhold til bruttonationalproduktet udgjorde afgiften dengang ca. 0,8 procent. I dag er provenuet fra ølafgiften på godt 1,5 mia. kr., svarende til godt 0,1 procent af bruttonationalproduktet. Ølafgiftens andel af de samlede skatteindtægter er faldet endnu mere, jf. at skattetrykket er steget gennem perioden. Det faldende ølafgiftstryk skyldes dels, at satsen reelt er blevet reduceret med ca. 3/4 samt, at ølsalget siden 1980 ikke er fulgt med den almindelige reale forbrugsudvikling.

Det samlede ølmarked består af detailsalg af mærkevareøl, discountøl og salg af øl til restaurationer, hoteller og catering mv. Konkurrencestyrelsen har opgjort salget således:

Tabel VIII.3. Ølsalget i Danmark

Mærkevareøl	275 mill. l.
Restaurationer mv.	140 mill. l.
Discountøl	140 mill. l.
I alt	555 mill. l.

Kilde: Konkurrencestyrelsen.

Omkring halvdelen af ølsalget er detailsalg af mærkevareøl, mens salget af discountøl udgør omkring 25 pct. Salget til restaurationer mv. udgør andre 25 pct. i form af mærkevareøl.

2. Incitament til grænsehandel

Tabellerne VIII.4 og VIII.5 viser, hvad en kasse dansk øl med pilsnerstyrke vil koste ved samme pris uden afgift i de andre lande som i Danmark. I tabel VIII.4 er der taget udgangspunkt i prisen på en kasse mærkevareøl, der er ansat til 125 kr., hvilket er en mellemting mellem normalprisen og prisen på tilbud. Prisen på øl er oftest dyrere, hvis det købes i mindre mængde end 1 kasse af gangen.

Tabel VIII.4. Priselementer for mærkevareøl (30 stk) i EU-landene samt Norge ultimo juni 2000

Mærkevareøl kr./kasse	Detailpris med moms og afgift	Heraf moms	Heraf afgift	Heraf pris uden moms og afgift ved dansk avance	Forbrug pr. indbygger i 1998 ¹
Danmark	125,0	25,0	26,6	73,4	107,7
Tyskland	92,2	12,7	6,1	73,4	127,4
Sverige	162,9	32,6	56,9	73,4	57,3
Norge	270,8	60,6	146,7	73,4	50,0
Østrig	107,4	17,9	16,1	73,4	108,1
Belgien	104,8	18,2	13,2	73,4	98,0
Grækenland	97,3	14,8	9,0	73,4	42,0
Spanien	92,1	12,7	5,9	73,4	66,4
Finland	207,7	37,4	96,8	73,4	79,3
Frankrig	99,1	16,9	8,8	73,4	38,6
Storbritannien	156,7	23,3	59,9	73,4	99,4
Irland	170,2	29,5	67,3	73,4	124,2
Italien	101,1	16,8	10,8	73,4	26,9
Luxemborg	91,5	11,9	6,1	73,4	111,0
Holland	101,1	14,9	11,8	73,4	84,3
Portugal	95,6	13,9	8,3	73,4	65,3

Anm: Beregnet for en øl med et ekstraktindhold på 10,5 pct. Plato og alkoholprocent på 4,6. Der er set bort fra evt. emballageafgift

1. Kilde: Bryggeriforeningen

I de øvrige nordiske lande, Sverige, Norge og Finland samt i Irland og Storbritannien er øl belagt med større afgifter end i Danmark, mens det forholder sig omvendt med de øvrige lande. Den afgiftsbetingede prisforskel er på ca 40 kr./kasse i dansk favør i forhold til Sverige og Irland/UK, mens en kasse øl koster ca. 150 kr. mere i Norge. En kasse øl, der i Danmark koster 125 kr., vil ved samme avance koste 90-100 kr. i de sydligere EU lande. Den afgiftsbetingede prisforskel er på ca. 30 kr./kasse i forhold til Tyskland, der sammen med Luxembourg og Spanien er nede på EU's minimumsniveau.

Danmark indtager således en mellemposition, hvor afgifterne er væsentlig højere i landene mod nord og vest, mens afgifterne er lavere svarende til ca. 30 kr./kasse i landene mod syd.

Den afgiftsbetingende prisforskel skyldes både forskelle i puntaafgiften og forskelle i momssatsen.

I følgende tabel VIII.5 er vist priselementerne for en kasse discountøl til 55 kr.

Tabel VIII.5. Preiselementer for discountøl (30 stk) i EU-landene samt Norge ultimo juni 2000

Discountøl kr./kasse	Detailpris med moms og afgift	Heraf moms	Heraf afgift	Heraf pris uden moms og afgift ved dansk avance
Danmark	55,0	11,0	26,6	17,4
Tyskland	27,3	3,8	6,1	17,4
Sverige	92,9	18,6	56,9	17,4
Norge	201,9	37,8	146,7	17,4
Østrig	40,2	6,8	16,1	17,4
Belgien	37,1	6,4	13,2	17,4
Grækenland	31,2	4,8	9,0	17,4
Spanien	27,1	3,7	5,9	17,4
Finland	139,3	25,1	96,8	17,4
Frankrig	31,6	5,4	8,8	17,4
Storbritannien	90,9	13,5	59,9	17,4
Irland	102,5	17,8	67,3	17,4
Italien	33,9	5,6	10,8	17,4
Luxembourg	27,1	3,5	6,1	17,4
Holland	34,3	5,2	11,8	17,4
Portugal	30,0	4,4	8,3	17,4

Anm: Beregnet for en øl med et ekstraktindhold på 10,5 pct. Plato og alkoholprocent på 4,6. Der er set bort fra eventuel emballageafgift.

Som det ses af tabel VIII.5 sammenlignet med VIII.4., er der ikke den store forskel i den afgiftsbetingende prisforskel alt efter om det er mærkevareøl eller discountøl. I forhold til Tyskland, er den afgiftsbetingede prisforskel godt 30 kr./kasse mærkevareøl, mens forskellen er henved 30 kr. for billigøl.

Det skal bemærkes, at der er forskelle mellem de øl, der typisk drikkes i de forskellige lande. Det almindelige tyske øl svarer således til dansk guldøl omend oftest i den lettere ende, mens det øl, der sælges mest af i Sverige er mere alkoholsvagt end det danske øl.

I følgende tabel VIII.6 er vist priselementerne i EU-landene samt Norge for en guldøl med 12,5 pct. Plato og 5,5 pct. alkohol.

Tabel VIII.6. Preiselementer for guldøl (30 stk) i EU-landene samt Norge ultimo juni 2000

Guldøl kr./kasse	Detailpris med moms og afgift	Heraf moms	Heraf afgift	Heraf pris uden moms og afgift ved dansk avance
Danmark	150,0	30,0	34,2	85,8
Tyskland	107,9	14,9	7,2	85,8
Sverige	192,3	38,5	68,1	85,8
Norge	326,8	61,1	179,9	85,8
Østrig	125,9	21,0	19,2	85,8
Belgien	122,8	21,3	15,7	85,8
Grækenland	113,9	17,4	10,7	85,8
Spanien	107,7	14,9	7,1	85,8
Finland	245,8	44,3	115,7	85,8
Frankrig	116,1	19,8	10,5	85,8
Storbritannien	184,9	27,5	71,6	85,8
Irland	201,1	34,9	80,4	85,8
Italien	118,4	19,7	12,9	85,8
Luxembourg	107,0	14,0	7,3	85,8
Holland	119,2	17,8	15,7	85,8
Portugal	112,5	16,3	10,4	85,8

Anm: Beregnet for en øl med et ekstraktindhold på 12,5 pct. Plato og alkoholprocent på 5,5. Der er set bort fra eventuel emballageafgift.

For guldøl er de afgiftsbetingede prisforskelle større. Ved køb i Tyskland spares ca. 42 kr. pr. kasse i afgift, mens man skal betale 42. kr./kasse mere i Sverige end i Danmark.

Igen bemærkes, at Tyskland sammen med Spanien og Luxembourg har de laveste afgifter i EU.

I tabellerne ovenover er det forudsat, at avancer og omkostninger er ens i Danmark og i udlandet. Der vil imidlertid være forskelle. Omkostningsforskelle kan eventuelt være forskelle i fremstillingsprocessen, men først og fremmest kan der være forskelle i omkostningerne ved emballagen til øllet. I Danmark tillades

som hovedregel kun øl i pantflasker. I Tyskland tillades også dåser og engangsflasker. Yderligere kan der være forskelle i, hvor intens konkurrencen er.

I følgende tabel VIII.7. er vist nogle aktuelle tilbudspriser indhentet fra diverse indkøbssteder i Danmark og i grænseregionen. En mærkevarepilsner kan fås ca. 1. kr. billigere i Tyskland end i Danmark, hvilket svarer til den afgiftsbetingede forskel, jf. tabel VIII.4. Stærkere øl sælges op til 3,00 kr./stk. billigere, hvilket er ca. halvdelen af prisen på en tilsvarende øl i Danmark. I grænseregionen er der ikke nogen synderlig forskel i priserne på almindelig øl og guldøl, hvilket gør guldøl relativt favorable.

Den øl, der er købt i Danmark, vil være i en pantflaske, hvor det øl, der er købt i Tyskland oftest vil være i engangsflasker eller i dåser. Der sælges dog også øl i danske pantflasker i Tyskland, specielt øl fra små bryggerier, hvor et tappeanlæg til øldåser vil være en relativt stor investering.

Tabel VIII.7. Aktuelle tilbudspriser på diverse øltyper (kr.)

	Danmark		Grænseregionen	
	Tilbud	Stykpris	Tilbud	Stykpris
Carlsberg pilsner pantflaske	30 for 99,95	3,33	72 for 179,95	2,50
engangsflaske			90 for 210,00	2,33
dåse				
Albani, Odense pilsner	30 for 99,95	3,33	30 for 49,95	1,67
pantflaske			30 for 64,95	2,17
engangsflaske			60 for 150,00	2,50
dåse				
Ceres Royal	30 for 150,00	5,00	30 for 48,00	1,60
pantflaske			30 for 79,95	2,67
dåse				
Carlsberg Sort Guld	6 for 29,95	4,99	30 for 79,95	2,67
pantflaske				
dåse				

Anm: Se bilagstabel for flere priser

Prisforholdene for øl i Danmark er ikke særlig gennemskuelig. Markedet er delt op i et discountmarked og et marked for salg af mærkevareøl. Prisen for discountøl er på omkring 2 kr./stk eller 60 kr. for en kasse, men kan lejlighedsvis på tilbud købes ned til 55 kr. for en kasse. Prisen for tilsvarende discountøl i Tyskland er på henvend 10 DM, men fås også for f.eks. 3 kasser til 100 kr. Det er indtrykket, at det alene er afgifterne der betinger prisforskellene på ca 25-30 kr./kasse mellem Danmark og Tyskland for discountøl. For mærkevareøl er prisbilledet meget broget. Almindelige mærkevarepilsnere koster 130-150 kr./kasse i detailhandlen, men ofte er der mulighed for at købe varerne på tilbud til omkring 100 kr./kasse.

Detailhandlens indkøbspris for mærkevareøl er med maksimal kvantumsrabat på ca. 90 kr./kasse eksklusiv moms og 112 kr./kasse inklusiv moms. Ved køb af mindre mængder er indkøbsprisen højere. Detailhandlen har omkostninger ved ølsalg herunder ikke mindst omkostninger ved håndtering af returemballage. Det er vanskeligt at opgøre omkostningerne, men detailhandlen og bryggerierne har tilsyneladende forhandlet sig frem til, at 25 øre/flaske er en rimelig kompensation for detailhandlens omkostninger. Udover håndteringsomkostningerne for returemballage er øl en volumiøs vare, der lægger beslag på mange m² i butikkerne.

Når mærkevareøl alligevel ofte sælges på tilbud under indkøbsprisen hænger det sammen med, at mærkevarebryggerierne giver visse detailhandelskæder store markedsføringstilskud, der formelt er uafhængige af mængden. Ved markedsføringstilskuddene aftales reelt en lavere indkøbspris i form af, at der gives et tilskud til handlens markedsføring. Det kan i denne forbindelse aftales, at der mod tilskuddet skal køre x antal lavpriskampagner indenfor det næste år, og øl skal have en fremtrædende plads i reklametryksagerne.

Pris- og omkostningselementerne kan f.eks. have følgende udseende jf. tabel VIII.8.

Tabel VIII.8. Eksempel på priselementerne for mærkevareøl og discountøl.

Priselementer	Mærkevareøl	Discountøl
	kr./kasse	kr./kasse
Detailhandlens indkøbspris med moms	112,00	55,00
Moms	22,40	11,00
Detailhandlens indkøbspris uden moms	89,60	44,00
Ølafgift	26,58	26,85
Bryggeriernes bruttoindtægt uden ølafgift	63,02	17,15
Markedsføringstilskud	15,00	0,00
Variable omkostninger ved fremstilling og distribution	20,00	15,00
Til faste omkostninger og overskud	28,02	2,15

Det har ikke været muligt, at få oplyst priselementerne fra bryggerierne. Tabel VIII.8 er således Skatteministeriets skøn over omkostningskalkulationen for øl. Opgørelsen er behæftet med betydelig usikkerhed, men det er slående, at bryggeriernes bruttoindtægter uden ølafgiften er henvend 4 gange større for mærkevareøl end for discountøl.

En stor del af indtægterne fra mærkevareøl sættes dog til af bryggerierne via markedsføringstilskud til detailhandlen.

Markedsføringstilskuddene er individuelt aftalte. Tager man hensyn til markedsføringstilskuddene, kan mærkevareøl lejlighedsvis sælges til omkring 100 kr./kasse uden, at detailhandlen netto sætter til herved, også når man ser bort fra, at tilbudsøl kan virke som en magnetvare for detailhandlen.

Det har ikke været muligt at få oplyst detailhandlens gennemsnitlige salgspris for mærkevareøl eller den gennemsnitlige bruttoavance. Detailhandlen har oplyst, at tilbuddene for mærkevareøl er så hyppigt forekommende, at stort set al mærkevareøl sælges til tilbudspriser på f.eks. 97,50 kr. pr. kasse eller 105 kr./kasse, men der sælges også øl til normalpris.

Marginalomkostningerne ved discountøl er i gennemsnit lavere end for mærkevareøl, fortrinsvis på grund af lavere distributionsomkostninger.

For mærkevareøl er der et væsentligt større beløb til dækning af faste omkostninger og til overskud. For et bryggeri, der både fremstiller mærkevareøl og discountøl, kan man argumentere, at discountøl alene skal dække de marginale omkostninger, mens indtægterne fra salget af mærkevareøl skal dække de faste omkostninger. Der er dog også bryggerier, der næsten alene fremstiller discountøl, der alligevel er i stand til at få dækket de faste omkostninger herved og opnå et tilfredsstillende regnskabsresultat.

Det er også vanskeligt at få overblik over priselementerne for øl i de tyske detailforretninger. Institut for Grænseregionsforskning har fundet frem til, at øl i gennemsnit koster ca. 70 kr. pr. kasse i Tyskland. Hovedparten af det øl, der sælges til danskerne i Tyskland, handles gennem særlige grænsehandelsforretninger. Størstedelen af øllene er nu mærkevareøl, mens discountøl tidligere var dominerende. Det er vanskeligt at sammenligne priserne mellem Danmark og Tyskland. Det skyldes dels, at prisbilledet både i Danmark og Tyskland er broget, dels at der er forskel på såvel emballage og indhold.

Mens størstedelen af de øl, der sælges i Danmark er af almindelige pilsnertype, er de typiske øl, der købes i Tyskland guldøl. En del af de rejsende opfatter ikke, at der er større forskel mellem den tyske guldøl og den danske almindelige pilsner, men der er også rejsende, der bemærker kvalitetsforskellen.

I Danmark sælges øl i returflasker, mens øl i Tyskland i grænseforretningerne nu hovedsagligt er i form af dåseøl. Der sælges dog også engangsflasker og i et vist omfang øl i dansk returemballage.

Øl i dåser og engangsflasker opfattes af mange som mindre besværligt end øl i returemballage. Dåser og engangsflasker fylder og vejer væsentligt mindre end genbrugsflasker, og der er ikke besvær ved at returnere den brugte emballage igen.

Som nævnt er prisbilledet også broget i Tyskland, med særlige tilbud, kvantumsrabatter mv. Det er dog indtrykket, at forskellen i listeprisen og særlige tilbud er mindre end i Danmark, hvor listeprisen for en kasse er 30 x prisen for en enkelt øl, mens priserne i Tyskland altid som udgangspunkt relaterer sig til prisen for 24 stk eller 30 stk., altså inklusive automatisk kvantumsrabat.

Priserne i de særlige grænseforretninger er ofte lavere end i den almindelige tyske detailhandel. Det gælder i det mindste ved landegrænsen, hvor der er mange grænseforretninger og derfor konkurrence. På færgerne og i forretningerne i de tyske færgehavne er der derimod mindre konkurrence, og priserne er højere.

Grænsehandlerne må antages at være mere prisbevidste end danske ølkøbere i almindelighed, og hovedparten sammenligner prisen i Tyskland med tilbudsprisen i Danmark for mærkevareøl.

Der er således mange forhold, der har betydning, når ølpriserne skal sammenlignes mellem Danmark og Tyskland.

Hvis det om muligt skulle opgøres, hvordan en gennemsnitlig grænsehandler opfatter prisforskellene og fordelen ved at handle i Tyskland, kunne regnestykket se således ud, jf. tabel VIII.9.

Tabel VIII.9. Anslåede fordele for en typisk grænsehandler ved at købe øl i Tyskland i forhold til at købe øl i Danmark i 2000.

	Kr./kasse
Pris for 1 kasse mærkevarepilsner i Danmark på tilbud	105,00
Pris for 1 kasse eksportøl i Tyskland i dåse	75,00
Prisbesparelse	30,00

Merbetalingsvillighed for eksportøl i forhold til pilsner	7,50
Fordel ved altid tilbud i Tyskland	2,50
Fordel ved engangsemballage i forhold til returemballage	5,00
Fordel ved dåser	5,00
Samlet fordel	50,00
- ekstra besvær ved grænsehandel	?

Fordelen ved at købe øl i Tyskland er for det første, at man sparer ca. 30 kr. pr. kasse, når man sammenligner den danske tilbudspris med den tyske normalpris. Hertil kommer, at man får guldøl i Tyskland og alene almindelige pilsnere i Danmark. For nogle er det hele den danske prisforskel mellem pilsner og guldøl værd altså omkring 50 kr./kasse på tilbud, mens det for andre ikke registreres, at der er forskel. I Danmark er det de færreste, der er villige til at betale prisforskellen og købe guldøl i stedet for pilsner. For den typiske grænsehandler er det anslået, at han er villig til at betale 7,50 kr. mere pr. kasse guldøl end for almindelige pilsner. Der kan således også købes almindelige pilsnere eller guldøl, der markedsføres som pilsnere i Tyskland, ca. 5-10 kr. billigere pr. kasse end for de øl, der markedsføres som eksportøl eller guldøl.

Grænsehandleren er antaget yderligere at værdsætte, at der er et bredt udvalg af øl til tilbudspriser i Tyskland, mens tilbud i Danmark oftest alene er for et mærke ad gangen og med mellemrum.

Yderligere er antaget, at den typiske grænsehandler værdsætter at kunne købe i en-gangsemballage fremfor returemballage til 5 kr./kasse. Forbrugeren har besvær ved at have tom returemballage stående og fylde op indtil han skal til købmanden igen, besvær ved at transportere emballagen og besvær ved at skulle stå i kø ved flaskeautomaten mv. Omkostningerne herved er anslået til 5 kr./kasse. Endelig er der fordelene ved dåser frem for flasker i form af, at dåserne fylder mindre og er lettere at transportere mv. Denne fordel er skønnet til 5 kr./kasse for grænsehandlerne, der har god brug for den sparede plads.

Når man tager i betragtning, at man ofte kan spare 20-30 kr./kasse i Tyskland ved at købe samme mærke i danske genbrugsflasker i forhold til dåser, og dåser alligevel er dominerende i grænsehandlen, er de anførte 2 * 5 kr./kasse i anslået fordel ved engangsdåser i forhold til returflasker sandsynligvis meget forsigtigt anslået.

Det skal bemærkes, at bryggerierne sandsynligvis har større omkostninger ved at levere øl i dåse end i genbrugsflasker. Omkostningsfordelen er mere end de 5 kr. pr. kasse som forbrugerne er anslået at være villig til at betale ekstra for at få øl leveret i dåse i stedet for flaske. Der er således ved dette skøn forudsat, at store del af ølsalget fortsat vil ske i genbrugsflasker også efter at salg af øl i dåse eventuelt måtte blive tilladt i Danmark.

Samlet er det således anslået, at forbrugerne anser dansk øl fra tyske forretninger for at være 50 kr./kasse billigere end dansk øl i Danmark. Dette skal sammenlignes med det besvær forbrugerne måtte have ekstra ved at købe øl i udlandet i forhold til i Danmark.

Det har tidligere været diskuteret i hvilket omfang avanceforskelle mellem Danmark og Tyskland var bestemmende for grænsehandlen. Den anførte direkte besparelse på 30 kr./kasse svarer til den afgiftsbetingede prisforskel og synes således ikke yderligere at indeholde en avanceforskel. Indirekte er der dog antaget at være en avanceforskel på forsigtigt 15 kr. pr. kasse, jf. at bryggerierne har større omkostninger ved brug af dåser end ved brug af genbrugsemballage og guldøl er dyrere at fremstille end pilsnere.

Det skal yderligere bemærkes, at det er indtrykket, at de tyske grænseforretninger har en ikke ubetydelig positiv avance på detailsalg af øl, i modsætning til de danske butikker, der sælger på tilbud. De tyske priser er således ofte udtrykt ved f.eks. 66,66 kr. pr. kasse ved køb af mindst 3 kasser, mens de danske tilbud kan være i form af 100 kr. pr. kasse dog højst 3 kasser pr. kunde.

Der er således meget der tyder på, at mærkevarebryggerierne i Danmark sælger øl til en lavere pris til den tyske detailhandel end til den danske detailhandel.

Det har dog ikke været muligt at få området nærmere belyst, da hverken detailhandlen i Danmark eller Tyskland eller danske bryggerier har været villige til at oplyse om avanceforholdene/ indkøbspriser.

3. Omfanget af danskernes grænsehandel med øl

Siden 1993 har det været tilladt at indføre ubegrænsede mængder øl fra andre EU-lande uden at skulle betale dansk afgift. Det er dog en forudsætning, at de indførte øl er til eget forbrug. Der vil normalt ikke blive stillet spørgsmål, om det er til eget forbrug, hvis indførelsen er under 110 liter øl. Før 1993 var ølgrænsehandlen begrænset af kvantitative restriktioner. I følgende tabel VIII.10. er vist udviklingen i de kvantitative restriktioner.

Tabel VIII.10. Tilladte mængder indførsel af øl købt i et andet EU-land

	Lille ration	Stor ration
Før 1973 (under/over 3 døgn)		
Januar 1973	2 liter	2 liter
Januar 1978	2 liter	950 kr.
Januar 1979	2 liter	1275 kr.
Januar 1981 (under/over 2 døgn)	2 liter	1400 kr.
Januar 1983	2 liter	1500 kr.
Januar 1984	4 liter	1700 kr.
Januar 1985	2300 kr.	2300 kr.
Oktober 1985	2800 kr.	2800 kr.
Juni 1986	10 liter	10 liter
April 1987	10 liter	10 liter
Juli 1989	10 liter	10 liter
Februar 1991	15 liter/ubegrænset ¹	15 liter/ubegrænset ¹
Marts 1991 (under/over 36 timer)	12 liter	3100 kr.
Juli 1991	12 liter	4700 kr.
Januar 1993	110 liter/ubegrænset	110 liter/Ubegrænset
.....		

1. Der kunne medtages ubegrænset mængde, hvis der blev afgivet erklæring om, at det var til eget forbrug

Frem til 1. januar 1985 var ølgrænsehandlen begrænset ved, at der alene kunne indføres en beskedent mængde øl afgiftsfrit for korttidsrejsende. Fra 1. januar 1985 blev de særlige restriktioner imidlertid afskaffet. I begyndelsen var der ikke mange, der var klar over de nye muligheder. En arbejdskonflikt på de danske bryggerier i 1985 medførte imidlertid, at en del danskere tog til Tyskland for at købe ind. Her erfarede de, at priserne var væsentligt lavere end i Danmark samt, at der ikke var nogen grænse for, hvor meget der kunne købes ind.

Påskepakken 1. april 1986 satte ekstra fokus på grænsehandlen. Afgifterne på en række grænsehandelsfølsomme varer herunder øl blev forhøjet, og trafikken til Tyskland steg. I foråret 1987 blev der genindført en begrænsning på 10 liter øl.

Trafikken til Tyskland vedblev dog med at stige ikke mindst drevet af den betydelige benzinprisforskel. Allerede i 1987 blev der udover restriktioner for ølindførsel reageret mod den stigende grænsehandel ved afgiftsnedsættelser for grænsehandelsfølsomme varer. Afgifterne på en række varer blev reduceret eller helt afskaffet. I de sidste år af 1980'erne blev der yderligere gennemført afgiftsreduktioner eller afskaffet afgifter. Først i 1990, da der gennemførtes en kraftig nedsættelse af den danske benzinafgift vendte grænsehandlen og trafikken.

Mens grænsehandlen med øl over landegrænsen i 1985 kunne anslås til ca. 50 mill. liter, steg grænsehandlen til maksimum ca. 85 mill. liter i 1989, for herefter at falde til ca. 55 mill. liter i 1991. I 1985 passerede ca. 2,5 mill. danske personbiler landegrænsen. I 1989 var antallet næsten fordoblet til ca. 5 mill. biler, mens antallet af biler faldt til ca. 3,5 mill. biler i 1991.

Pr. 1. januar 1993 skulle alle rejsegodsrestriktioner for øl afskaffes. Ved uændrede afgifter kunne man forvente, at dette vil give anledning til en kraftig vækst i grænsehandlen. Det var et politisk mål, at ølafgiften skulle reduceres så meget, at fjernelse af rejsegodsrestriktionerne skulle kunne ske, uden at grænsehandlen steg. Det blev skønnet, at det da ville være nødvendigt med en afgiftsreduktion på henved 50 pct., hvilket blev gennemført 1. juli 1991 og 1. oktober 1992. I fjerde kvartal 1992 var afgiften reduceret, men der var fortsat rejsegodsrestriktioner.

Efter 1. januar 1993, hvor der kunne købes frit ind, faldt grænsehandlen i forhold til samme periode året før. Dette blev bekræftet af de handlende syd for grænsen, samt at de danske bryggerier, der da var villige til at oplyse om deres salg. Det blev af Skatteministeriet anslået, at grænsehandlen sandsynligvis var faldet til et niveau under 50 mill. liter, og i alle tilfælde at grænsehandlen ikke var større end før, hvor niveauet var på omkring 55 mill. liter.

Institut for Grænseregionsforskning gennemførte ikke nogen undersøgelse lige omkring 1993. I 1996 blev der dog gennemført en undersøgelse. Her nåede Instituttet frem til, at ølgrænsehandlen over landegrænsen var steget til omkring 75 mill. liter.

Der var færre, der grænsehandlede både, fordi der var færre danskere, der passerede grænsen, og fordi færre af disse købte øl, men til gengæld købte de, der købte, en væsentlig større mængde end hidtil.

Instituttet har undersøgt ølgrænsehandlen igen i 1999, hvor grænsehandlen overraskende blev fundet at være steget til omkring 100 mill. liter over landegrænsen. Herudover konstaterede Instituttet, at grænsehandlen havde skiftet karakter ved, at der i modsætning til tidligere, hvor discountøl havde spillet en stor rolle, nu også blev solgt store mængder mærkevareøl. Gennemsnitsprisen var således steget.

I 2000 har Instituttet beregnet, at ølgrænsehandlen er steget yderligere til omkring 200 mill. liter. Det er meget overraskende. Mens Instituttets tal i 80'erne i det store og hele kunne bekræftes ved underhåndsinformationer fra de handlende syd for grænsen og bryggerierne selv, har det såvel i 1999 som i 2000 været meget vanskeligt at få bryggerierne til at give informationer om deres salg til tyske grænsehandelsforretninger. Såvel 1999 som især 2000 resultatet har dog efter alt at dømme været over bryggeriernes forventninger til grænsehandlens størrelse.

Instituttets resultater over perioden er summeret i følgende tabel VIII.11.

Tabel VIII.11. Danskernes handel over landgrænsen i 1977-2000 ifølge Institut for Grænseregionsforskning.

	Andelen, af handlende, der har købt øl (procent)	Gnsn. indkøb (kr.)	Gnsn. indkøb (liter)	Total (mill. kr.)	Total (mill. liter)
1977	54				
1980	59				
1985	60	51,1	7,0		51,2
1986	67	103,0	14,1		
1989	80				
1991	71	72,0	11,1	349,9	54,0
1996	62			393,7	76,8
1999	66	148,6	22,6	634,8	96,6
2000	74	258,6	37,4	1.362,9	196,9

Anm: 1977 ,1999 og 2000 tal omfatter personbiler og busser. De øvrige kun personbiler.

Udover at grænsehandelsmængden med øl har været i udvikling, er der også sket en ændring i sammensætningen af grænsehandelsøl. Tidligere havde tyske ølmærker en stor andel af grænsehandlen. De danske discountmærker var sandsynligvis de første, der mere aktivt tog konkurrencen op med de tyske mærker med succes. Gennem 1990'erne har ikke mindst Bryggerigruppen evnet at få en stor markedsandel i de tyske grænseforretninger. Det gælder ikke mindst for Ceres, der med mærket "Royal" nu indtager en dominerende stilling på markedet. I Danmark er Carlsberg med en markedsandel på 70 pct. meget dominerende på mærkvaremarkedet. Carlsberg har imidlertid en væsentlig mindre markedsandel i grænsehandlen. Tidligere var Carlsberg mindre aktiv på grænsehandelsmarkedet. Dels blev markedspotentialet måske undervurderet, dels var Carlsberg måske betænkelig ved at kaste sig for aggressivt ind i priskonkurrencen på et marked, der af mange blev vurderet at være discountpræget.

Carlsberg har såvel i Danmark som i Tyskland stærke mærkevarer, der forbindes med kvalitet. Hvis Carlsberg blev solgt til discountpriser i tyske grænseforretninger, ville det kunne have u hensigtsmæssig virkning på værdien af mærkevarerne på de større markeder internt i Danmark og internt i Tyskland.

Det er dog indtrykket, at Carlsberg på et tidspunkt har skiftet strategi og mere aktivt kastet sig ind i markedet, herunder har været villig til at sænke prisen. Carlsberg har dog fortsat kun en beskedent del af markedet.

De Carlsberg- og Tuborgøl, der tidligere blev solgt i Tyskland i grænseforretningerne, var ikke helt af samme type som de Hof og Tuborg mv., der blev solgt i Danmark. Da en dansk pilsner efter tysk opfattelse er for svag til at være en fuldgod tysk pilsner, har Hof mv. i Tyskland egentlig været en svag gulddøl og altså lidt stærkere end i Danmark. Yderligere har smagen været lidt anderledes end i Danmark ved at øl i Tyskland helst ikke skal være fremstillet af andet end malt, humle, gær og vand. I Danmark bruges tillige majs. Carlsbergs produkter blev tidligere for en stor dels vedkommende fremstillet på et bryggeri i Tyskland, men også lejlighedsvis i Fredericia. Carlsbergs produkter til de tyske grænseforretninger fremstilles nu alene i Danmark og er ikke forskellig fra det øl, der sælges i Danmark bortset fra emballageformen.

Med meget betydelig usikkerhed kan det skønnes, at 50- 60 pct. og måske flere af de øl danskerne køber i Tyskland er mærkevareøl fra Bryggerigruppen (f.eks. Thor, Royal, Faxe), ca. 20 pct. er mærkevareøl fra Carlsberg, 5 pct. andre danske mærkevareøl, mens dansk fremstillede billigøl udgør resten af markedet sammen med en meget beskedne andel tyske øl.

Som nævnt har Institut for Grænseregionsforskning såvel i 1999 som i 2000 undersøgt blandt andet grænsehandlen med øl. I 1999 fandt Instituttet, at der blev grænsehandlet ca. 100 mill. liter, mens grænsehandlen i 2000 er blevet beregnet til 200 mill. liter.

I 1991 var gennemsnitsprisen for de grænsehandlede øl 2,15 kr./stk. Prisen i 1996 var på ca. 1,70 kr./stk, i 1999 på 2,15 kr./stk. I 2000 var prisen på 2,30 kr./stk.

Væksten i grænsehandlen med øl efter 1993 kan ikke forklares med ændringer i afgiftsforholdene. De tyske grænseforretninger oplevede en nedgang i salget efter de danske afgiftsnedsettelse i 1991 og 1992. Årsagen til, at de tyske forretninger har haft succes i sidste halvdel af 1990'erne, skal sandsynligvis findes i, at de har evnet at købe dansk mærkevareøl til en lavere pris end før, således at de til de danske kunder både har kunnet tilbyde lavere priser og øl af en kvalitet, der bedre falder i danskernes smag end det tyske øl. De danske detailhandelskæder kan ikke herhjemme købe mærkevareøl til tilsvarende lave priser. Selv med tysk moms, afgift og detailavance og yderligere dansk afgift vil det ofte være billigere for detailforretninger i Danmark at købe dansk øl i Tyskland end direkte fra de danske bryggerier.

I følgende tabel VIII.12. er vist, hvor stor en andel af de rejsende, der købte øl, og hvor langt fra grænsen, de bor. Det ses, at andelen der køber øl, stiger, des længere fra grænsen, de rejsende kommer. Andelen, der har købt øl ved landegrænsen er næsten dobbelt så stor som andelen, der har købt øl ved færgerne. Det skyldes formentlig, at ikke alle, der har benyttet færgeoverfart, har været i egen bil. På grund af, at øl fylder og vejer meget i forhold til mange andre varer, vil det sætte en begrænsning for, hvor meget der kan hjemtages. Det ses endvidere af tabel VIII.12 at andelen af de rejsende indkøbere, der har købt øl er større i 2000 end i 1999 næsten uanset, hvor langt de rejsende bor fra grænsen.

Tabel VIII.12. 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	44	61	77	77	82	54	66
Landgrænsen							
2000	53	60	75	85	83	84	74
Landgrænsen							
Færger til Tyskland	30			44			39
Sverige over Øresund	-						1
Sverige over Kattegat	-						6
Kastrup	-						1

Tabel VIII.13 nedenfor viser mere detaljeret, hvor meget de handlende har købt, afhængig af afstanden mellem bopæl og landegrænsen. Der betragtes de 172 mill. liter øl, der er købt ved landgrænsen til Tyskland af rejsende i personbil. Af alle handlende køber knap 75 pct. øl, men andelen stiger des længere fra grænsen de handlende kommer. Af de handlende, der bor inden for 50 km. fra grænsen, køber 62,5 pct. øl, mens andelen er ca. 85 pct. for rejsende, der kommer længere fra. Det gennemsnitlige indkøb for grænsepassanter, der bor inden for 10 km fra grænsen, er 183 kr. eller 18 liter. Der er en tendens til, at det gennemsnitlige indkøb stiger, des længere fra grænsen, de handlende kommer. De relativt små indkøb for de nærmestboende opvejes imidlertid af, at de oftere tager over grænsen for at handle. De har færre omkostninger til tid og transport, når de skal over grænsen, og behøver derfor ikke købe lige så stort ind. Tabellen viser endvidere, at der er variation i den gennemsnitlige literpris for det købte øl, rækkende fra

6,45 kr./liter til 10,36 kr./liter. Sidstnævnte gælder for de personer, der bor nærmest grænsen, der dermed skulle købe det dyreste øl. Variationen i literprisen skal formentlig ses som udtryk for usikkerhed i de beløbstal, svarpersonerne har angivet, hvorimod mængderne vil være mere sikre.

Tabel VIII.13. Ølkøb betinget af afstand til landegrænsen

Afstand fra 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 - 10 km	26.130	52,8	183	2.956	18	288	10,36
10 - 25 km	62.742	59,7	123	1.433	18	214	7,00
25 -50 km	107.810	75,4	186	1.097	28	171	6,70
50-125 km	584.866	85,0	230	571	36	93	6,45
125+ vest	2.142.307	83,4	434	197	57	27	7,63
125+ øst	2.371.005	84,4	434	63	57	9	7,63

I tabel VIII.13 er endvidere beregnet de samlede ølindkøb fra grænsehandlen pr. indbygger afhængig af afstand fra grænsen. De, der bor inden for 10 km. fra grænsen, køber i gennemsnit 288 liter øl hver. Des længere fra grænsen, des lavere gennemsnitlige ølkøb. Således er det 93 liter pr. indbygger i 50-125 km.'s zonen, 27 liter/indbygger i den del af Vestdanmark der ligger længere end 125 km. fra landegrænsen og kun 9 liter/indbygger fra det østlige Danmark. Sidstnævnte køber dog også i en vis udstrækning øl fra færgerne, der ikke er medtaget her.

En gennemsnitlig mængde indført øl på 288 liter i den del af landet, der er tættest på grænsen, og 214 liter i den næsttættest beliggende del, er meget højt. Det gennemsnitlige afgiftspligtige salg er på godt 100 liter/indbygger Danmark. Hertil skal lægges den indførte øl og fratrækkes den øl, udlændinge køber i Danmark og tager med ud af landet, hvorefter det gennemsnitlige ølforbrug bliver på ca. 135 liter/indbygger efter undersøgelsen. Danskerne drikker dog i gennemsnit godt 25 liter øl på restauration og køber således ca. 110 liter øl i gennemsnit i detailhandlen, heraf ca. 73 liter i dansk detailhandel og 37 liter i tysk detailhandel efter Institutts undersøgelse.

Der er således næsten helt sikkert, at i det mindste sønderjydernes ølgrænsehandel overvurderes i Institutts undersøgelser. Det er ikke realistisk, at sønderjyderne alene skulle købe 200-300 liter øl pr. person i Tyskland, mens danskerne i gennemsnit alene køber 77 liter i dansk detailhandel og måske yderligere 37 liter i tysk detailhandel.

Sønderjyderne køber jo også øl i dansk detailhandel. Bryggeriet Fuglsang, der fortrinsvis sælger øl i Sønderjylland har således oplyst, at 40 pct. af produktionen sælges syd for grænsen til danske grænsehandlere, mens de 60 pct. sælges i Danmark.

Institutts undersøgelser viser omregnet et endnu større overforbrug af øl for de bilister, der bor i den sydlige del af Sønderjyllands Amt. Sønderjyllands Amt er i øvrigt ikke kendt for at være et område med specielt store alkoholproblemer.

I 1999 var sønderjydernes ølindførsler efter undersøgelsen endnu større.

En del af forklaringen på væksten i ølgrænsehandlen fra 1999 til 2000 er således, at sønderjyderne, der køber mindre pr. gang, vægtede tungere i 1999 opgørelsen end i 2000 opgørelsen.

Sønderjydernes ølindførsel er dog fortsat urealistisk stor, enten fordi den stikprøve af sønderjyder, der har svaret på Institutets spørgsmål har et større indkøb end sønderjyderne i gennemsnit, eller fordi sønderjyderne er overrepræsenterede i undersøgelsen.

Hvis sønderjyderne er overrepræsenterede i undersøgelsen, vil andre rejsende, der har et større indkøb være tilsvarende underrepræsenterede, hvilket indebærer, at Institutet samlet har undervurderet grænsehandelens omfang. Det er der meget, der tyder på ikke er tilfældet. Meget kunne derfor tyde på, at det udsnit af de rejsende, der er blevet spurgt om deres indkøbsvaner i maj/juni 2000, ikke er repræsentativt for den gennemsnitlige rejsende set over hele året. Dette kan dog ikke afgøres med de foreliggende oplysninger.

Tabel VIII.14 nedenfor viser personbiler over landegrænsen fordelt efter den mængde øl, der er indkøbt. Mængden af øl gælder for hele bilen, der i gennemsnit har transporteret godt 2 voksne personer. For de biler, hvor de rejsende har handlet, er der for 16 pct. af bilerne hentet under 10 liter øl, mens 2 pct. køber over 500 liter. Tabellens sidste søjle viser den samlede mængde grænsehandelsøl fordelt efter om grænsegængerne køber meget eller lidt. Således ses, at de 16,2 pct., der køber under 10 liter, kun står for 2 pct. af den samlede grænsehandel, mens de 1,9 pct., der køber mere end 500 liter øl, står for 20 pct. af den samlede grænsehandel med øl. Det betyder, at gennemsnitstallene påvirkes meget af de relativt få grænsegængere, der køber meget store partier øl. Det typiske køb er under 50 liter, svarende til 5 kasser øl med 30 i hver. 2/3 af bilerne har hentet højst 5 kasser, men alene 20 pct. af øllene. De 15 pct. af bilerne, der har hentet mest øl (over 100 l), har hentet 60 pct. af øllene.

Tabel VIII.14. Fordelingen af indkøbt mængde øl pr. personbil

Mængde indkøbt øl	Fordeling af biler (pct.)	Andel af samlede mængde grænsehandel (pct.)
1 - 10 liter	16,2	2
10 - 20 liter	15,2	3
20 - 30 liter	15,9	5
30 - 40 liter	13,0	6
40 - 50 liter	6,5	4
50 - 100 liter	17,9	19
100 - 200 liter	8,2	17
200 - 300 liter	2,8	10
300 - 400 liter	1,6	8
400 - 500 liter	0,8	5
Mere end 500 liter	1,9	20
Ialt	100,0	100

4. Opgørelser over grænsehandlen med øl ud fra oplysninger om salg på færger

Skatteministeriet offentliggjorde i 1997 en opgørelse over grænsehandlen til afgiftsfrie priser for rejsende til og fra Danmark. Skatteministeriet fik i denne forbindelse oplysninger om salget af øl på forskellige færger mv. Ud fra oplysningerne om salget blev det beregnet, at salget til danskerne på færgerne til Tyskland var på oprundet 10 mill. liter svarende til 3 liter øl i gennemsnit pr. rejsende.

Skatteministeriet anslog samtidig grænsehandlen i forhold til Tyskland over landegrænsen til 45 mill. liter. Der lå ikke en egentlig undersøgelse bag dette overslag på 45 mill. liter, men grænsehandelsniveauet fra 1993 blev antaget at være uændret.

Salget på færgerne til Tyskland af øl er nu mindre end halvt så stort som før, men der sælges nu også øl i såkaldte bordershops. Man kan dog ikke ukritisk overføre niveauet for ølgrænsehandlen fra færgerne til landgrænsen, jf. at væsentlig flere kører i egen bil over landgrænsen, og prisniveauet for øl er lavere ved landegrænsen end på færgerne og i bordershops.

Oplysningerne om salget af øl på færgerne er mindre end det resultat, Institut for Grænseregionsforskning finder frem til, er købt af de færgerejsende, men som nævnt kan der også købes øl i land i Tyskland ved færgerejser. Omfanget af salget her er ukendt. Det er dog indtrykket, at der samlet sælges mindre øl nu end før, alene fordi antallet af danske passagerer er faldet.

5. Opgørelse af grænsehandlen med øl ud fra udenrigshandelsstatistik

Ændringer i grænsehandlen vil i større eller mindre omfang give sig udslag i udenrigshandelsstatistikken. De fleste danske handlende syd for grænsen foretrækker danske ølmærker, hvoraf det meste vil være produceret i Danmark og eksporteret til Tyskland. Dermed vil eksporttallene af dansk øl være en indikator for udviklingen i grænsehandlen af øl. Udenrigshandelen kan dog kun sige noget om den del af grænsehandlen, der sker med danskproducerede øl. Øl, der er produceret i andre lande er ikke med, det være tyske øl eller danske ølmærker produceret i Tyskland. Carlsberg har f.eks. et bryggeri i Tyskland, der i perioder leverer til grænsehandelsområdet, mens produktionen i andre perioder sker i Danmark.

Eksporten af øl til Tyskland siden 1985 målt i mill. liter er vist i tabel VIII.15 og opgjort i kroner i tabel VIII.16. Frem til 1997 er eksporten opdelt efter emballageforhold, men fra og med 2. kvartal 1998 findes eksporten af øl til Tyskland ikke opdelt på disse kategorier, og fra samme tidspunkt er eksporten af øl fordelt på lande opgjort i mængder ikke offentliggjort efter anmodning fra danske øleksportører. Tabel VIII.15 viser dog Skatteministeriets egne skøn over mængderne beregnet ud fra værdistatistikken. Udover disse ændringer har udenrigshandelsstatistikken i perioden været underlagt andre omlægninger. Før 1993 indberettede alle virksomheder al varehandel med udlandet. Fra og med 1993 ved overgangen til det indre marked afskaffedes toldpapirerne ved handel i EU, og dermed forsvandt en del af opgørelsesgrundlaget for udenrigshandelsstatistikken. Herefter skal kun virksomheder med en samlet EU-eksport over en vis størrelse indberette omfanget af eksporten. For at kompensere for manglende oplysninger fra virksomheder med en omsætning under indberetningsgrænsen, benyttes momsindberetningerne som opgørelsesgrundlag ved udarbejdelse af udenrigshandelsstatistikken. Fra momsstatistikken fås makrotal for handel med EU-lande fordelt på brancher og virksomhedsstørrelser.

Fra 1993 til 1998 er virksomheder med en momsplichtig omsætning på maksimalt 10 mill. kr. benyttet som estimationsgrundlag for udenrigshandel for de virksomheder, der ikke var indberetning fra. Fra 1999 blev også virksomheder med en omsætning på over 10 mill. kr. medtaget. Alt i alt har der således været to databrud i perioden, i 1993 og i 1999, og tallene må ikke sammenlignes på tværs af disse brud. Samtidig er der en vis usikkerhed ved at anvende momsindberetningerne som estimationsgrundlag for handelen med varer. Af momsindberetningen fremgår en virksomheds samlede salg til andre EU-lande, men ikke hvilke varer. Det betyder, at det af indberetningen fra f.eks. et bryggeri fremgår, at det har en EU-eksport af en vis størrelse, men ikke om det er øl, andre drikkevarer eller helt andre produkter. Oplysningerne på momsangivelsen er i øvrigt ikke opdelt på modtagende nationer.

I 1985 blev der eksporteret ca. 42 mill. liter øl til Tyskland. Det steg til godt 100 mill. liter i 1990 og igen til 175 mill. liter, heraf ca. 135 mill. liter i detailsalgspakninger, i 1992, som er sidste år med det gamle opgørelsesgrundlag for udenrigshandelsstatistikken. I 1993 er eksporten på 125,5 mill. liter. Hvorvidt det fald fra 1992 til 1993 på omkring 50 mill. kr., som statistikken afspejler, er reelt eller skyldes databrudet kan ikke afgøres, men i det omfang tallet afspejler et reelt fald, skyldes det næppe, at afgiftsnedsættelsen pr. 1. oktober 1992 førte til en markant lavere grænsehandel. Udviklingen i det indenlandske afgiftspligtige salg indikerer ikke sådan en udvikling.

Fra 1993 til 1998 er eksporten stabil på et niveau omkring 120 mill. liter - heraf ca. 90 mill. liter i detailhandelspakninger - på trods af, at dansk øl sandsynligvis har vundet markedsandel i perioden, og grænsehandlen i øvrigt efter Institut for Grænseregionsforskningens opgørelser har været i vækst. Derefter sker der et databrud, der gør det umuligt at sammenligne tallene fra 1999 med de tidligere. Ifølge udenrigshandelsstatistikken blev der i 1999 eksporteret for omkring 60 mill. kr. i kvartalet til Tyskland, hvilket efter en forsigtig omregning svarer til ca. 15 mill. liter. I første halvår af 2000 er niveauet på 75 mill. kroner, svarende til ca. 30 mill liter. Der er således ikke sket nogen væsentlig vækst i eksporten af øl til Tyskland gennem 1999 og de 2 første kvartaler af 2000.

Tabel VIII.15. Eksporten af øl til Tyskland (mill. liter)

	Øl i flasker med indhold af max 10 liter	Øl i beholdere med indhold af max 10 liter, undt. flasker	Øl i beholdere med indhold over 10 liter	Samlet eksport til Tyskland	Tysklands andel af samlet dansk øleksport
1985	9,4	28,3	4,1	41,8	31
1986					
1987	24,3	47,5	4,4	76,2	40
1988					
1989	39,6	36,2	5,5	81,3	40
1990	48,2	53,5	1,3	103,0	46
1991	38,5	93,6	3,7	135,8	56
1992	64,1	72,1	38,7	174,9	64
1993		94,6	30,9	125,5	50
1994	23,9	63,8	29,5	117,3	44
1995	28,1	62,7	36,0	126,7	41
1996	25,0	52,4	40,3	117,7	42
1997	39,6	59,3	19,3	118,2	42
1998				109,1	47
1999				59,4	
1997, I	7,0	12,1	3,7	22,8	39
1997, II	8,2	15,2	7,8	31,3	36
1997, III	10,5	18,0	7,4	35,9	46

III					
1997, IV	13,9	14,0	0,4	28,3	48
1998, I	12,1	8,9	7,2	28,2	45
1998, II				30,6	
1998, III				23,5	
1998, IV				26,8	
1999, I				12,5	
1999, II				15,0	
1999, III				17,6	
1999, IV				14,3	
2000, I				13,2	
2000, II				17,1	

Anm: De med fed angivne størrelser er egne skøn.

Kilde: Udenrigshandel (Statistisk efterretning div. numre), Udenrigshandelen fordelt på varer og lande (Statistikservice, div. numre)

Table VIII.16. Eksporten af øl til Tyskland (mill. kr.)

	Øl i flasker med indhold af max 10 liter	Øl i beholdere med indhold af max 10 liter, undt. flasker	Øl i beholdere med indhold over 10 liter	Samlet eksport til Tyskland	Tysklands andel af samlet dansk øleksport
1985	47,4	143,9	10,8	202,0	28
1986					
1987	106,6	244,6	13,1	364,3	38

1988						
1989	179,2	194,3	8,6	382,0	37	
1990	204,5	276,5	4,0	485,1	41	
1991	188,7	458,1	6,9	653,7	49	
1992	484,9	368,4	48,5	901,8	68	
1993		436,0	46,8	482,6	50	
1994	134,4	270,5	44,9	449,7	35	
1995	150,0	262,5	67,2	479,7	34	
1996	142,5	216,7	83,0	442,2	34	
1997	232,7	249,2	41,2	523,3	37	
1998				471,0	40	
1999				237,5		
1997, I	40,4	50,4	7,8	98,7	33	
1997, II	45,4	63,3	16,6	125,4	31	
1997, III	60,7	76,1	16,0	152,8	40	
1997, IV	86,2	59,4	0,8	146,5	47	
1998, I	74,8	37,0	13,5	125,3	39	
1998, II				115,7	38	
1998, III				105,8	36	
1998, IV				124,2	48	
1999, I				56,0	29	

1999, II				62,9	24
1999, III				61,8	28
1999, IV				56,9	28
2000, I				63,7	27
2000, II				85,3	28

Kilde: Udenrigshandel (Statistisk efterretning div. numre), Udenrigshandelen fordelt på varer og lande (Statistikservice, div. numre)

Udenrigshandelsstatistikken kan alene give et groft overslag over udviklingen i grænsehandlen. Det skyldes dels, at nogle af de "danske" øl, der købes hjem af de grænsehandlende gennem perioden, har været fremstillet i Tyskland og i andre perioder i Danmark, hvorved de har indgået i udenrigshandelsstatistikken. Hertil kommer, at der også forbruges dansk eksporteret øl af tyskere solgt via almindelige detailhandelsforretninger og værtshuse mv. i Tyskland.

Udenrigshandelsstatistikken er iøvrigt usikker omend alle betydende danske mærker burde være indgået i statistikken. Der kan således ikke konkluderes meget af udenrigshandelsstatistikken udover, at der ikke er meget, der tyder på at grænsehandlen har været stigende gennem 1990'erne.

6. Opgørelse af grænsehandlen med øl ud fra oplysninger fra bryggerierne.

Ved tidligere overslag over ølgrænsehandlen har Skatteministeriet ved kontakter til de bryggerier, der var engageret i handlen, kunnet få indikatorer på handlens størrelse og udvikling. Skatteministeriet har også forsøgt at få sådanne oplysninger fra bryggerierne ved udarbejdelsen af denne opgørelse, men på trods af, at der har været stillet anonymisering af oplysningerne i udsigt, har bryggerierne ikke været villige til at afgive oplysninger.

Bryggerigruppen, der blandt andet fremstiller Faxe, Ceres og Thor har dog oplyst omfanget af den samlede eksport til Tyskland i perioden 1995 til 1999:

Tabel VIII.17. Bryggerigruppens salg af øl til Tyskland.

År	Mill. liter	Mill. kroner
1995	57	250
1996	60	250
1997	65	265
1998	69	289
1999	72	290

For 2000 er det i halvårsregnskabsmeddelelsen oplyst, at den samlede internationale afsætning viser fortsat betydelig vækst i forhold til 1999. Det anføres, at den toldfri handel indenfor EU ophørte medio 1999, og i forhold til 1. halvår 1999 har dette betydet et fald i den samlede internationale afsætning på 6 pct.

Omvendt har tilkøbet af de litauiske aktiviteter medført, at den internationale afsætning er øget med 10 pct. i halvåret, væsentligst i form af Taurasprodukter.

Det er dog ikke hele eksporten, der vil blive solgt til danskerne, idet ikke mindst Faxe har et betydeligt marked til tyske kunder. Fordelingen mellem salg til tyske kunder og salg til grænsehandelsforretninger er ikke ønsket oplyst, bortset fra at salget til tyske kunder er oplyst at være betydeligt.

Bryggerigruppen angives samstemmende af de bryggerier og handlende syd for grænsen, som Skatteministertiet har været i kontakt med, at have en markedsandel over 50 pct. En markedsandel på 60 pct. er ikke urealistisk og andel over 60 pct. ikke udelukket..

Hvis hele eksporten fra Bryggerigruppen var til grænsehandelsforretninger og Bryggeri-gruppen havde en markedsandel på 50 pct. gennem hele perioden, skulle grænsehandlen med øl være steget fra ca. 115 mill. liter i 1995 til 145 mill. liter i 1999, altså med i alt 30 mill. liter.

En grænsehandel på 145 mill. l i 1999 er på denne baggrund et absolut maksimumsskøn.

Hvis man antager, at 1/3 af Bryggerigruppens eksport er salg til tyskere og Bryggerigruppens markedsandel af grænsehandelsøllene er på 2/3 vil grænsehandlen i 1999 kunne opgøres til ca. 70 mill. l.

Dette er modsat sandsynligvis tæt på et minimumsskøn. Hvis 20 pct. af Bryggerigruppens eksport er til tyske forbrugere og Bryggerigruppen har en markedsandel på 60 pct. kan ølgrænsehandlen opgøres til ca. 100 mill. l.

Da det oplyses, at afsætningen fortsat er i vækst, kan ølgrænsehandlen ud fra Bryggerigruppens oplysninger i 2000 anslås til højst 150 mill. liter og mindst 75 mill. liter og sandsynligvis et sted imellem.

Skatteministeriet ville sandsynligvis uden kendskab til Institut for Grænseregionsforsknings resultater for 2000 have anslået danskernes samlede ølgrænsehandel i Tyskland til ca. 75 mill. liter altså tæt på minimumsskønnet. Niveuaet for grænsehandlen var umiddelbart efter åbningen af det indre marked i 1993 på ca. 50 mill. liter. Siden er den reale afgiftsforskel blevet indskrænket, men danske mærkevareøl blevet mere aggressivt markedsført. En vækst på måske 25 mill. liter kunne derfor ikke udelukkes. Opgørelse af niveauet i 1993 var dog usikker og ligeledes væksten.

Dette skøn skal blandt andet ses i lyset af, at de større bryggerier Skatteministeriet har været i kontakt med ikke vil afvise, at de var overraskede over, at Institutet i 1999 nåede frem til, at grænsehandlen var steget til 100 mill. liter. Bryggeriforeningen oplyste således på hjemmesiden indtil for nyligt en ølgrænsehandel på 60 mill. liter før Institutets opgørelse for 1999 forelå. Bryggeriforeningen skønner nu ca. 100 mill. l., men uden kendskab til Institut for Grænseregionsforsknings nyeste undersøgelse.

Som nævnt faldt ølsalget med afgift fra 1995 til 1999 med ca. 85 mill. liter. Størst var faldet fra 1997 til 1998, hvor salget alene faldt med ca. 44 mill. liter. Bryggerigruppens vækst i eksporten til Tyskland var dog alene på 4 mill. liter fra 1997 til 1998.

Det er umuligt ud fra oplysningerne fra Bryggerigruppen at forklare mere end højst 50 mill. liter af salgsfaldet fra 1995 til 1999 som forårsaget af øget grænsehandel. I så fald skal det lægges til grund, at hele Bryggerigruppens salg til Tyskland er grænsehandelsøl, og at markedsandelen er faldet fra 60 pct. til 50 pct. Der er ikke belæg for at antage, at Bryggerigruppens markedsandel har været faldende over perioden, og heller ikke belæg for at antage, at en større del af eksporten er gået til grænsehandelsforretninger.

I årsregnskabet for 1999 anføres således: " I det tyske marked, der er kendetegnet ved faldende ølforbrug og en intens konkurrence p.g.a. betydelig overkapacitet i en fragmenteret industri, lykkedes det i 1999 Bryggerigruppens datterselskab at øge afsætningen væsentligt som følge af øget distribution i detailhandlen. Også salget til detailhandlen ved den dansk tyske grænse har vist en tilfredsstillende udvikling."

Det bemærkes, at udviklingen i salget til tyskerne nævnes først samt at "væsentligt"angiver en større vækst end "tilfredsstillende".

Bryggerigruppens tal kan således sandsynliggøre, at ølgrænsehandlen er steget med måske 25 mill. liter fra midten af 1990'erne til 1999.

7. Sammenfatning udviklingen i grænsehandlen med øl

Ølgrænsehandlen kom for alvor i gang i 1985, hvor en arbejdskonflikt i bryggerierne var med til at øge kendskabet til, at rejsegodsrestriktionerne for øl i realiteten var afskaffet. Grænsehandlen blev opgjort til ca. 50 mill. liter. Ved Påskepakken i 1986 blev ølafgiften forhøjet sammen med en række andre afgifter, herunder på benzin. Det medførte en stigning i grænsehandlen. Selv om afgifterne fra 1987 og årene frem blev reduceret på en række varer, og der fra foråret 1987 igen blev indført rejsegodsbegrænsninger for øl, steg grænsehandlen fortsat til og med 1989, hvor grænsehandlen udgjorde ca. 85 mill. liter. I 1990 blev afgiften reduceret kraftigt for benzin og flere andre varer, og grænsetrafikken faldt herefter, hvorved ølgrænsehandlen også var vigende.

Op til 1. januar 1993, hvor rejsegodsrestriktionerne skulle afskaffes for øl, blev afgiften reduceret med 48 pct. Dette afgiftsfald var tilstrækkeligt til at forhindre, at grænsehandlen steg, selv om rejsegodskontrollen for øl blev afskaffet. Grænsehandlen havde herefter et niveau på omkring 50 mill. liter i 1993.

Siden 1995 har grænsehandlen med øl tilsyneladende igen været i vækst. De danske afgiftsforhøjelser i 1996 og 1997 kan næppe have spillet nogen afgørende rolle, jf. at de alene neutraliserede inflationsudhulingen af satserne for nogle år.

Væksten kan eventuelt forklares ved, at vareudbuddet i grænsehandlen er blevet ændret væk fra tyske mærker og dansk discountøl og over mod danske mærkevareøl til lavere priser.

Institut for Grænseregionsforskning finder i 1996, at ølgrænsehandlen udgør ca. 75 mill. liter. Ved Institutts undersøgelse i 1999 er ølgrænsehandlen steget til ca. 100 mill. liter. Det var overraskende højt for de fleste. Ved undersøgelseerne i 2000 finder Instituttet, at danskernes grænsehandel med øl skulle være steget til 200 mill. liter. Det er sandsynligvis urealistisk meget.

De fleste øl, der købes af danskerne i Tyskland, er nu danske øl. De danske bryggerier har dog ikke været villige til at oplyse om salgsudviklingen. Skatteministeriet har dog fået oplysninger fra Bryggerigruppen om udviklingen i gruppens eksport af øl til Tyskland. Bryggerigruppen har over 50 pct. af ølgrænsehandlen.

Ud fra disse oplysninger kan det udelukkes, at grænsehandlen er over 150 mill. liter i 2000 og sandsynligvis også udelukkes, at den er under 80 mill. liter.

Uden undersøgelserne fra Institut for Grænseregionsforskning ville Skatteministeriet anslå ølgrænsehandlen til omkring 75 mill. liter i 1999/2000. Undersøgelserne fra Instituttet på først 100 mill. liter i 1999 og nu 200 mill. liter i 2000 har dog medført, at Skatteministeriet nu vil anslå danskernes ølgrænsehandel til ca. 120 mill. liter.

8. Udlændinges grænsehandel af øl i Danmark

Efter Institut for Grænseregionsforskning grænsehandler udlændinge ca 30 mill. liter øl fra Danmark, jf. tabel VIII.18, til en samlet værdi af ca 450 mill. kr. Det er hovedsageligt svenskere, der køber øl i Danmark. Institutts undersøgelse er foretaget før åbningen af Øresundsbroen og før lempelse af de svenske rejsegodsrestriktioner.

Tabel VIII.18. Udlændinges køb af øl i Danmark

	Andel, af handlende, der har købt øl	Samlet køb (mill. liter)	Samlet køb (mill. kr.)
Tyskere over landegrænsen	1,1	-	
Tyskere over Østersøen	3,0	-	
Svenskere over Øresund	51,1	17,2	238,8
Svenskere over Kattegat	75,0	12,6	222,1

Nordmænd	50,0	1,5	32,1
Udlændinge udrejst med fly	1,9	-	
Udlændinge transit med fly	0,7	-	

Det bemærkes, at svenskerne betaler ca. 150 kr./kasse i gennemsnit plus dansk ølpant. Mens danskerne, der køber i Tyskland, køber til priser, der sandsynligvis er lavere end de almindelige tyske detailpriser, køber svenskerne til priser, der synes at være højere end de almindelige tilbudspriser i dansk detailhandel. En stor del af de øl, svenskerne køber, er dog guldøl.

Åbningen af Øresundsbroen, lempelse af de svenske rejsegodsregler og en vis styrkelse af den svenske krone i forhold til EURO taler for, at svenskernes grænsehandel i Danmark vil stige fremover. Afgiftsforskellen mellem Danmark og Sverige er større end afgiftsforskellen mellem Danmark og Tyskland. Der var dog ca. 50 pct. flere danskere, der tog til Tyskland, end svenskere, der tog til Danmark, i 1999.

Svenskernes grænsehandel med øl kan meget vel være større, men opgørelsen er usikker.

Af forsigtighedsgrunde er svenskernes grænsehandel i Danmark dog alene anslået til ca. 30 mill. liter. Herved er der ikke taget hensyn til åbningen af Øresundsbroen og de mere lempelige rejsegodsregler fra 1. juli 2000. Der skal dog ikke herske tvivl om, at danskernes handel i Tyskland fortsat er markant højere end svenskernes handel med øl i Danmark.

9. Det danske ølmarked og fremtidige afgiftsændringer.

Det danske ølmarked kan beskrives således:

Tabel VIII.19. Ølmarkedet i Danmark i 2000

	Mill. liter
Samlet salg i Danmark	575
- heraf til svenskere mv.	30
Heraf til danskere	545
- heraf til restaurationer mv.	140
Salg af øl til danskere via dansk detailhandel	405
- heraf mærkvareøl	270
- heraf discountøl	135
Salg til danskere via tysk handel	120
Danskernes detailkøb i alt	525
Danskernes forbrug i alt	665

Anm: Ovenstående er Skatteministeriets skøn, hvor tallene i tabel VIII.3 er Konkurrencestyrelsens skøn

Danskerne sparer ca. 50 kr. pr. kasse øl købt i Tyskland. Heraf udgør afgiftsforskellen ca. 30 kr., kvalitetsforskel (guldøl i stedet for pilsner) ca. 7,5 kr./kasse, "altid tilbud" 2,5 kr./kasse, engangsemballage ca. 5 kr. og dåser/lette flasker ca. 5 kr./kasse.

Svenskerne sparer tilsvarende 40 kr. i afgiftsforskel ved at købe i Danmark, men herfra skal fratrækkes ca. 10 kr. i forhold til at kunne købe i engangsemballage med pant. Der er dog næppe særlige kampagnetilbudspriser i Systembolaget, og svenskernes besparelse er derfor antaget at svare til afgiftsforskellen.

Den tyske ølafgift er tæt på EU's minimumssats. Tyskland forhøjede afgiften, da EU fastsatte minimumsafgiften, og der er ikke udsigt til, at Tyskland forhøjer ølafgiften. Øl bliver pålagt 16 pct. moms i Tyskland. Den tyske moms var 14 pct. før 1993, hvor satsen blev forhøjet til EU minimumsniveauet på 15 pct. Den tyske moms blev forhøjet til 16 pct. i foråret 1998. Yderligere tyske momsforhøjelser er ikke umiddelbart aktuelle. Det vil i øvrigt ikke have den store betydning for grænsehandlen med øl. En forhøjelse af den tyske moms fra 16 til 17 pct. vil medføre en stigning i prisen i Tyskland fra ca. 75 kr. pr. kasse til 75,60 kr. pr. kasse.

De svenske rejsegodsrestriktioner for øl er under afvikling. Den svenske regering har ikke taget stilling til, i hvilket omfang afgiftssatserne eventuelt skal reduceres. På emballageområdet er der i Tyskland stillet forslag om indførelse af pant på ølemballage. Det foreslåede pant for en dåse er på ca. 1,90 kr.

Indføres pant i Tyskland, skønnes det at have samme betydning som en stigning i de tyske ølpriser med ca. 5 kr. pr. kasse, svarende til besværet ved at opbevare og transportere tomme dåser tilbage til forhandleren. Dette overslag er et minimumsoverslag.

I Danmark skal anvendes genbrugsemballage af glas eller plast. EU Kommissionen har anlagt sag mod Danmark med henblik på, at Danmark også skal godkende brug af engangsemballage.

Tillades brug af engangsemballage i Danmark skønnes det at have samme virkning på grænsehandlen som en dansk prisnedsættelse med ca. 5 kr. pr. kasse. Hertil kommer eventuelt virkningen på de danske avancer ved mere effektiv konkurrence fra udenlandske bryggerier.

10. Grænsehandlens prislelsomhed

Danskerne sparer ca. 50 kr. pr. kasse øl i Tyskland. Danskernes grænsehandel i Tyskland er veletableret. Forretningerne syd for grænsen har et stort udbud af forskellige mærker og fleksible åbningstider. På grund af den store handel kan forretningerne få betydelig kvantumsrabat og købe mærkevareøl til en lavere pris end store danske indkøbere. Den danske ølafgift kan højst nedsættes med 3/4 svarende til et prisfald på 20 kr./kasse. Selv med det maksimale prisfald vil der fortsat være incitamenter til grænsehandel, jf. at handlen er veletableret, og der er moms- og ikke mindst avanceforskelle samt forskelle i forbrugernes præferencer mellem de forskellige emballageformer. Grænsehandlen vil dog med tiden sygne hen, hvis Danmark satte afgiften ned til tysk niveau, men det vil kunne tage mange år.

På samme måde som for de andre varer kan det antages, at der skal en vis besparelse til for at sætte grænsehandlen i gang, og en anden - lavere - besparelse for at sætte grænsehandlen i stå igen. Ligeledes vil der være en tendens til, at hvis der i forvejen er meget store incitamenter til grænsehandel, vil mindre reduktioner i incitamenterne ikke have betydning.

Da man ikke kender de kritiske punkter, kan det som en grov tilnærmelse lægges til grund, at danskernes grænsehandel i forhold til Tyskland afhænger lineært af besparelsen på ca. 50 kr. pr. kasse. På længere sigt kan det forventes, at grænsehandlen til Tyskland vil ophøre, hvis besparelsen udgør under 15 kr. pr. kasse. Besparelsen kan reduceres ved danske afgiftsnedsættelser/ tyske forhøjelser, men også ved ændringer i emballagereglerne herunder pantreglerne i Danmark og Tyskland.

Indførelse af pant på engangsemballage i Tyskland kan således vurderes at medføre et fald i grænsehandlen med ca. 10 pct. eller ca. 12 mill. liter. Tilsvarende vil tilladelse af dåser og engangsflasker kunne medføre et fald i grænsehandlen med andre 12 mill. liter. På længere sigt er effekten måske 2 x 15-20 mill. liter.

Et dansk afgiftsfald på 10 kr. pr. kasse (en reduktion af den danske afgift med herved 30 pct.) kan tilsvarende forventes at medføre et fald i grænsehandlen på ca. 25 mill. liter på kort sigt, og ca. 35 mill. liter på længere sigt.

Besparelser på øl udgør en meget væsentlig del af de samlede besparelser ved danskernes grænsehandel. Ved en grænsehandel på 120 mill. liter sparer danskerne 600 mill. kr. Reduceres besparelserne ved ølgrænsehandel, reduceres også antal af danskere, der tager på grænsehandelstur og dermed grænsehandlen for andre varer. Samlet sparer danskerne ca. 2,4 mia. kr. ved grænsehandel i Tyskland med alle varer. Reduceres besparelsen for øl med 10 kr./kasse, falder besparelsen ved grænsehandel i alt med ca. 5 pct. Da øl sammen med vin er en magnetvare, er det lagt til grund, at grænsehandlen med de øvrige varer vil falde med 5 pct. svarende til reduktionen i den samlede besparelse. Effekten er sandsynligvis overdrevet, jf. at det er ca. 10 pct. af de rejsende, der køber 60 pct. af øllene og derfor får 60 pct. af ølbesparelsen.

For tobak og spiritus er det antaget, at effekten af en nedsættelse af afgiften, der reducerer den samlede besparelse med 5 pct., er en reduktion af grænsehandlen for de øvrige varer på 2,5 pct., mens effekten af en reduktion i den samlede besparelse med 5 pct. som følge af lavere danske priser for slik, mineralvand og de øvrige varer alene er et fald i grænsehandlen med de øvrige varer på 1 pct.

Med hensyn til svenskerne sparer disse ca. 40 kr. pr. kasse i afgift. Det kan lægges til grund, at svenskernes grænsehandel vil stige lineært, hvis besparelsen øges. Svenskernes grænsehandel er forsigtigt opgjort til 30 mill. liter. Hvis Den danske ølpris måtte falde 10 kr./kasse vil grænsehandlen kunne stige til 37,5 mill. liter. Den danske ølpris kunne udover afgiftsfald også blive reduceret for svenskerne ved, at der opstod mere konkurrence mellem specialiserede grænsehandelsforetninger i Danmark, og disse fik et så stort volumen, at der kunne opnås lavere indkøbspriser.

Mens grænsehandlen med øl er følsom overfor prisændringer, er det samlede danske forbrug sandsynligvis ikke særligt prisfølsomt. Forsigtigt er det lagt til grund, at et pris-fald på 10 pct. af prisen for mærkevarøøl, vil medføre en stigning i det samlede forbrug på 1,5 pct. Et prisfald for mærkevarøøl på 10 pct. svarer til et prisfald på i gennemsnit ca. 12 pct., således at priselasticiteten for øl i gennemsnit er antaget at være ca. 0,125.

I gennemsnit koster en kasse dansk øl ca. 90 kr. (105 kr. for mærkevarer og 60 kr. for discountøl). Et fald i prisen på 10 kr. pr. kasse mærkevarøøl vil således medføre en stigning i forbruget på ca. godt 1,4 pct. svarende til henved 10 mill. liter.

Afgiftsnedsættelserne på henved 30 kr. pr. kasse i begyndelsen af 1990'erne medførte ikke nogen større stigning i ølforbruget.

Alt i alt vil et fald i prisen for dansk øl med 10 kr. pr. kasse således medføre et fald i danskernes grænsehandel i Tyskland på ca. 25 mill. liter og svenskernes grænsehandel i Danmark vil stige med 7,5 mill. liter, mens forbruget vil stige med 10 mill. liter.

Det svarer samlet set til en priselasticitet på henved - 0,7.

11. Sundhedsomkostninger ved ølforbrug.

Overforbrug af alkohol er sundhedsskadelig, mens et forbrug på en genstand om dagen skulle medføre sundhedsgevinster og et forbrug på 2-3 genstande dagligt er sundhedsmæssigt acceptabelt. Danskerne drikker imidlertid alene af øl i gennemsnit for alle indbyggere inklusive børn 1 genstand om dagen. Hertil kommer et næsten lige så stort alkoholforbrug via forbrug af vin og spiritus.

Sundhedsministeriet har opgjort sundhedsomkostningerne ved alkoholforbrug til ca. 160 kr./liter ren alkohol i faktorpriser og ca. 200 kr./liter i forbrugerpriser. Der er ca. 0,45 liter ren alkohol i en kasse øl, svarende til alkoholindholdet i ca. 1,1 liter spiritus med 40 pct. alkohol.

Sundhedsomkostningerne ved forbrug af en kasse øl skulle således være på ca. 72 kr. i priser uden moms og 90 kr. med moms.

Punktafgiften for øl er imidlertid alene på ca. 26,5 kr./kasse eller 60 kr./liter ren alkohol i faktorpriser og ca. 33 kr./kasse eller 75 kr./liter alkohol i forbrugerpriser.

Hvis et dansk prisfald på 10 kr./kasse medfører en stigning i forbruget på ca. 10 mill. liter øl, vil sundhedsomkostningerne i forbrugerpriser stige med ca. 90 mill. kr.

Den optimale danske ølafgift skal findes ved en balance mellem sundhedshensyn og hensyn til grænsehandlen. Der henvises i øvrigt til kapitel VI om spiritusafgift for en dyberegående diskussion af sundhedsaspektet ved alkoholforbrug.

12. Beregninger af de sandsynlige virkninger af nedsættelse af afgiften på øl

Det skal bemærkes, at der ved en eventuel nedsættelse af afgiften på øl skal ske en tilsvarende reduktion i afgiften på vin.

Beregningerne af de sandsynlige virkninger afhænger af en række forhold.

I beregningerne er det forudsat jf. den forudgående gennemgang:

Table VIII.20. Forudsætninger for beregninger af samfundsøkonomiske virkninger af ændrede afgifter på øl

1. Samfundsøkonomiske omkostninger ved alkoholforbrug:	
- i faktorpriser uden moms	160 kr./l
- i forbrugerpriser med moms	200 kr./l
2. Grænsehandlen afhænger lineært af besparelsen.	
3. Danskernes besparelse ved køb i Tyskland er:	
- lavere pris pr. kasse	30 kr.
- bedre kvalitet (guldøl i stedet for pilsner)/altid tilbud	10 kr.
- ikke returnere emballage	5 kr.
- dåser/lette flasker	5 kr.
I alt	50 kr.
4. Svenskernes besparelse ved køb i Danmark er	40 kr.
5. Nuværende marked:	
Salg af øl med dansk afgift	575 mill.l
- heraf til svenskere	30 mill.l
Salg til danskere	545 mill.l
Grænsehandel i Tyskland	120 mill.l
Danskernes forbrug af øl i alt	665 mill.l
6. Priselasticitet for mærkevareøl (konstant)	- 0,15

7. Forbruget er følsomt i forhold til såvel dansk som udenlandsk pris	
8. Dansk pris	105 kr./kasse
9. Tysk pris (dansk pris fratrukket afgiftsforskel)	75 kr./kasse
10. Svensk pris (dansk pris tillagt afgiftsforskel)	145 kr./kasse

Under disse antagelser kan virkningen af forskellige danske afgiftsnedsettelse beregnes, jf. tabel VIII.21., idet der ikke er foretaget beregninger af afledte virkninger på grænsehandel med andre varer.

Tabel VIII.21. Virkningerne af dansk afgiftsnedsettelse på øl på forbrug, salg, grænsehandel og forvriddinger i faktorpriser.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
Afgift	Dansk pris	Dansk forbrug	Heraf købt i Danmark	Heraf købt i Tyskland	Svensk købt i Danmark	Dansk afgiftsgrundlag	Nettoprovenuvirkning for stat - = tab	Samfundets nettoforvriddning - = mindre forvriddning
Kr./liter	Kr./kasse	Mill. liter				Mill. kr.		
2,685	105	665	545	120	30	575	0	0
2,483	102,5	667	553	114	32	585	-80	-15
2,281	100	670	561	108	34	595	-164	-26
2,079	97,5	672	570	102	36	605	-252	-35
1,877	95	674	578	96	38	616	-344	-41
1,675	92,5	677	587	90	39	626	-441	-43
1,473	90	679	595	84	41	636	-542	-43
1,271	87,5	682	604	78	43	647	-647	-39
1,069	85	685	612	73	45	658	-756	-33
0,867	82,5	688	621	67	47	668	-870	-23
0,665	80	691	630	61	49	679	-988	-9
0,463	77,5	694	639	55	51	690	-1.111	8
0,261	75	697	648	49	53	701	-1.238	28

I første søjle er anført dansk afgift udtrykt i kr. pr. liter pilsnerøl uden moms. I anden søjle er vist prisen med moms for en kasse øl med 9,9 liter.

I tredje søjle er vist danskernes forbrug af øl som funktion af såvel den danske som den tyske pris under antagelse af en priselasticitet på -0,15. Det ses af tabellen, at danskernes ølforbrug vil stige med ca. 1 mill. liter for hver gang prisen for en kasse øl falder med 1 kr. I fjerde, femte og sjette søjle er vist henholdsvis danskernes køb af øl i Danmark, i Tyskland og svenskernes køb i Danmark. Det ses af tabellen, at danskernes køb i Danmark stiger med godt 3 mill. liter hver gang prisen for en kasse falder med 1 kr., heraf godt 2 mill. liter på grund af lavere grænsehandel. Svenskernes grænsehandel stiger med henvend 1 mill. liter, hver gang prisen falder med 1 kr./kasse. Samlet stiger afgiftsgrundlaget med ca. 4 mill. liter, hver gang prisen på en kasse øl falder med 1 kr., jf. syvende søjle.

I ottende søjle er vist provenuvirkningen efter at der er taget hensyn til grænsehandel og ændret forbrug. Det ses af tabellen, at det koster ca. 35 mill. kr. i tabt provenu eksklusive moms, at reducere prisen for en kasse øl med 1 kr. ved mindre nedsættelse. Ved større nedsættelser stiger provenutabet til 50 mill. kr. pr. kr./kasse.

Endelig i niende søjle er vist de samfundsøkonomiske virkninger. Det ses af tabellen, at samfundet netto vil kunne vinde godt 40 mill. kr. ved en afgiftsnedsættelse på ca. 10 kr. pr. kasse. Nedsættes prisen udover 25 kr. taber samfundet netto.

I følgende tabel VIII.22 er der nærmere gjort rede for provenuvirkningerne som summeret i søjle 8 i tabel VIII.21.

Tabel VIII.22. Provenuvirkninger af nedsættelse af afgiftssatsen for øl under en række forudsætninger

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Dansk afgift	Dansk pris	Provenu virkning ved uændret salg	Provenuvirkning ændret forbrug	Ændret grænsehandel for danskerne	Ændret salg til svenskerne	I alt punktafgift	Moms ændret grænsehandel danskere	Moms ændret grænsehandel svenskere	I alt punktafgift og moms
Kr./liter	Kr./kasse	Mill.kr.							
2,685	105	0	0	0	0	0	0	0	0
2,483	102,5	-116	6	15	5	-91	9	2	-80
2,281	100	-232	10	27	9	-186	18	5	-164
2,079	97,5	-348	14	37	12	-285	27	7	-252
1,877	95	-465	18	45	14	-388	36	8	-344
1,675	92,5	-581	20	50	16	-495	45	10	-441
1,473	90	-697	21	52	17	-607	53	12	-542
1,271	87,5	-813	22	53	17	-722	62	13	-647
1,069	85	-929	21	51	16	-841	71	14	-756
0,687	82,5	-1.045	20	46	15	-965	80	15	-870
0,665	80	-1.162	17	39	13	-1.093	89	15	-988

0,463	77,5	1.278	13	30	10	-1.225	98	16	-1.111
0,261	75	1.394	8	19	6	-1.361	107	16	-1.238

I tredje søjle er vist provenuvirkningen af forskellige ølafgifts-nedsættelser under forudsætning af uændrede mængder. Det ses, at staten umiddelbart vil tabe 465 mill. kr. ved en nedsættelse af den danske ølpris med 10 kr./kasse. Ølafgifts-nedsættelsen vil få forbruget til at stige. I fjerde søjle er vist provenuvirkningen heraf. Det ses, at der ved mindre nedsættelser af ølafgiften vil blive vundet ca. 2 mill. kr. hver gang ølprisen falder med 1 kr./kasse. Ved større afgifts-nedsættelser falder effekten, jf. at det øgede forbrug vil blive beskattet til lavere afgift.

I femte søjle er vist provenuvirkningen af, at danskernes grænsehandel falder ved lavere ølpriser i Danmark. Det ses af tabellen, at staten vil vinde 45 mill. kr. ved en nedsættelse af prisen for en kasse øl med 10 kr. på grund af mindre grænsehandel. Virkningen på statens finanser er størst ved mindre afgifts-nedsættelser, jf. at den hjemvendte grænsehandel vil blive beskattet meget lavt ved væsentlige afgifts-nedsættelser. I sjette søjle er vist virkningen af større svensk grænsehandel. Virkningen er på ca. 1/3 af virkningerne af mindre dansk grænsehandel. I syvende søjle er vist den samlede provenuvirkning. Mens ændret forbrug og ændret grænsehandel mv. kan betale ca. 22 pct. af det umiddelbare punktprovenutab ved mindre afgifts-nedsættelser, er virkningerne væsentlig mindre ved større afgifts-nedsættelser. I ottende og niende søjle er vist moms af den ændrede grænsehandelsomsætning. Det ses, at momsvirkningen af mindre dansk grænsehandel i Tyskland er betydelig og stigende med større afgifts-nedsættelser, mens momsvirkningen af større svensk grænsehandel ikke stiger i samme takt som afgifts-nedsættelserne.

Endelig er der i tiende søjle vist de samlede provenuvirkninger i faktorpriser for staten. Ved sammenligning med indkomstskatteprovenu skal provenuvirkningerne forhøjes med 25 pct. for at komme i forbrugerprisniveau.

Ændret grænsehandel og ændret forbrug kan betale godt 30 pct. af de umiddelbare provenuvirkninger ved mindre ølafgifts-nedsættelser, men noget mindre ved større afgifts-nedsættelser.

Skal prisen på en kasse øl reduceres med 10 kr. er den umiddelbare provenuvirkning 465 mill. kr. eksklusive moms, men ca. 345 mill. kr. hvis man tager hensyn til ændret forbrug og grænsehandel. En yderligere prisnedsættelse med 10 kr./kasse koster yderligere 410 mill. kr. eksklusive moms, mens en prisnedsættelse med 30 i stedet for 20 kr./kasse koster ca. 480 mill. kr.

De samfundsøkonomiske virkninger af ændringer af ølafgiften er beskrevet i tabel VIII.23.

Tabel VIII.23. Samfundsøkonomiske virkninger af ændrede afgifter på øl

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Dansk afgift	Dansk pris	Alkoholskader	Forbrugsforvridning	Grænsehandels forvridning danskere	Grænsehandelsforvridning svenskere	I alt forvridning
Kr./liter	Kr./kasse	Mill. kroner				
2,685	105	0	0	0	0	0
2,483	102,5	17	-6	-24	-1	-15
2,281	100	34	-11	-47	-1	-26
2,079	97,5	51	-16	-69	-0	-35

1,877	95	69	-21	-90	2	-41
1,675	92,5	87	-26	-109	4	-43
1,473	90	106	-30	-127	8	-43
1,271	87,5	126	-33	-144	13	-39
1,069	85	146	-37	-160	18	-33
0,867	82,5	167	-39	-175	25	-23
0,665	80	188	-42	-188	33	-9
0,463	77,5	210	-43	-201	41	8
0,261	75	233	-44	-212	51	28

Fortegn: -= er færre forvridninger = samfundsøkonomisk gevinst.

I tredje søjle er vist de ekstra udgifter til alkoholskader som følge af at ølforbruget stiger ved lavere afgifter. Det ses at udgifterne til alkoholskader vil stige med ca. 69 mill. kr. i faktorpriser, hvis ølafgiften reduceres svarende til 10 kr. pr. kasse. Derimod vil forbrugsforvridningerne alene blive reduceret med ca. 20 mill. kr. Forvridningerne ved danskernes grænsehandel vil kunne reduceres med 90 mill. kr., hvis prisen på øl falder 10 kr./kasse, jf. søjle 4, mens det kan ses, at samfundet netto snarere vil tabe end vinde ved større grænsehandel til svenskerne. det. Godt nok vil handelen i mill.liter stige, men det danske samfunds gevinst ved handelen pr. liter vil blive reduceret ved lavere afgifter.

I syvende søjle er vist den samlede samfundsøkonomiske virkning. Der gøres opmærksom på, at der selvfølgelig er usikkerhed ved at foretage sådanne beregninger.

Det samlede resultat viser, at den danske ølafgift er tæt på at være samfundsøkonomisk optimal selv om der er en betydelig grænsehandel. Man vil således maksimalt efter beregningerne kunne vinde henved 40 mill. kr., ved at sætte afgiften ned med 10 kr./kasse. Man skal dog ikke ændre meget på forudsætningerne, før at gevinsten ved at nedsætte ølafgiften er helt ubetydelig. Antages det således, at elasticiteten i forbruget ikke er -0,15 men -0,25 er den nuværende ølafgift optimal.

Det skal dog understreges, at der i disse regnestykker er set bort fra afledte virkninger af ølafgiftsnedsættelser på grænsehandlen med andre varer end øl.

Der henvises i øvrigt til kapitlet om spiritusafgiften for en mere principiel diskussion af de samfundsøkonomiske virkninger af ændrede afgiftsregler for alkohol, hvor sundhedsomkostninger skal sammenholdes med forvridningsomkostninger ved grænsehandel.

Bilagstabel VIII.1. Priser på øl i grænseregionen

Bryggeri	Ølmærke	Emballage	Calle Grenz-shop			Otto Duborg			Kay Uwe-Jensen		
			Antal	Pris (kr.)	Stkpris (kr.)	Antal	Pris (kr.)	Stkpris (kr.)	Antal	Pris (kr.)	Stkpris (kr.)
Albani	Classic	Dåse	60	150	2,50	30	74,95	2,5	30	49,95	1,67

	Black Bird	dåse engangsfl. pantfl.	60	80	1,33						
Harboe	Pilsner	dåse engangsfl. pantfl.				24	50,95	2,50			
	Gold	dåse engangsfl. pantfl.				24	59,95	2,12			

			Calle Grenz-shop			Otto Duborg			Kay Uwe-Jensen		
Bryggeri	Ølmærke	Emballage	Antal	Pris (kr.)	Stkpris (kr.)	Antal	Pris (kr.)	Stkpris (kr.)	Antal	Pris (kr.)	Stkpris (kr.)
Neptun	Krone	dåse engangsfl. pantfl.	90	100	1,11	30	74,95	2,50			
						30	38,03	1,27			
	Krone guld	dåse engangsfl. pantfl.	60	135	2,25						
Slots	Pilsner	dåse engangsfl. pantfl.	90	100	1,11	30	34,22	1,14	90	99,95	1,11
Thor	Pilsner	dåse engangsfl. pantfl.	48	100	2,08	24	59,95	2,50			
			90	110	1,22	30	38,03	1,27			
	Blå	dåse engangsfl. pantfl.	60	139,95	2,33	30	79,95	2,67			

			Calle Grenz-shop			Otto Duborg			Kay Uwe-Jensen		
Bryggeri	Ølmærke	Emballage	Antal	Pris (kr.)	Stkpris (kr.)	Antal	Pris (kr.)	Stkpris (kr.)	Antal	Pris (kr.)	Stkpris (kr.)
Tuborg	Pilsner	dåse	60	150	2,50	30	74,95	2,50	90	210	2,33
		engangsfl.				90	210	2,33			
		pantfl.				24	63,95	2,66			
						72	179,95	2,50			
Vestfyen	Classic	dåse	90	100	1,11	30	34,22	1,14			
		engangsfl.									
		pantfl.									

Kapitel IX. Vinafgift

1. Udvikling i afgiftssats, provenu og forbrug

Af almindelig bordvin betales en afgift på 7,05 kr. pr. liter. Af hedvin med mindst 15 pct. alkohol udgør afgiften 10,55 kr. pr. liter, mens der af alkoholsvag vin med højst 6 pct. alkohol betales en afgift på 4,50 kr. pr. liter. For champagne og tilsvarende varer betales et tillæg på 3,50 kr. pr. liter til de anførte satser.

I følgende tabel IX.1. er vist udviklingen i afgiften på bordvin og hedvin:

Tabel IX.1. Udviklingen i afgiftssatserne på vin siden 1. januar 1973

Periode	Bordvin	Hedvin
	kr. pr. liter	
1.1.1973-16.05.1974	4,00	8,70
17.05.1974-20.08.1976	5,50	10,95
21.08.1976-14.06.1982	7,50	13,95
15.06.1982-30.09.1982	9,15	17,00
01.10.1982-30.09.1983	10,05	18,67
01.10.1983-31.03.1986	10,725	19,93
01.04.1986-30.06.1991	12,60	23,40
01.07.1991-30.09.1992	10,93	16,70
01.10.1992-30.06.1996	6,55	9,85
01.07.1996-30.04.1997	6,80	10,20
01.05.1997-	7,05	10,55

Vinafgiften var før Danmarks indtræden i EF den 1. januar 1973 på 6 kr. pr. liter, men blev reduceret til 4 kr. pr. liter den 1. januar 1973, jf. at rejsegodsreglerne samtidig blev liberaliseret. Før skulle man have været i udlandet i mindst 72 timer for at købe 1 l vin, efter kunne alle købe 30 l uden afgift. Afgiften blev forhøjet ad to omgange i midten af 1970'erne i lyset af den almindelige prisudvikling. I 1982 og 1983 blev afgiften forhøjet blandt andet ved pristalsregulering. Ved påskepakken i 1986 blev afgiften forhøjet med ca. 17,5 pct. til 12,60 kr. pr. liter for bordvin og 23,40 kr./l for hedvin.

Som led i afgiftstilpasningen forud for etablering af det indre marked blev bordvinsafgiften reduceret ad to gange i 1991 og 1992 med i alt ca. 48 pct. til 6,55 kr. pr. liter. I 1993 blev afgiftstrukturen tilpasset de nye EU regler, således at afgiftsklasserne afhang af alkoholindholdet. Afgiften blev forhøjet til de nuværende 7,05 øre/liter ad to omgange i midten af 1990'erne.

Afgiften for hedvin blev også reduceret i 1991 og 1992 men med 58 pct. Det skyldtes dels, at afgiften herved kom på niveau med vinafgiften i forhold til alkoholindholdet dels, at grænsehandlen med hedvin var uforholdsmæssig stor.

Den reale afgift på bordvin var nogenlunde konstant i perioden fra 1. januar 1973 til 1. april 1986. Siden

1. april 1986 er de almindelige forbrugerpriser steget med ca. 45 pct. Hvis afgiften fra 1. april 1986 skulle være fulgt med den almindelige prisudvikling, skulle afgiften i dag udgøre ca. 18,25 kr./liter. Afgiften er dog alene på ca. 7,05 kr. svarende til ca. 39 pct. af det den reale afgift i 1973 eller 1986 og godt 25 pct. af niveauet før 1973. Hedvinsafgiften er blevet reduceret endnu mere reelt.

I følgende tabel XI.2 er vist udviklingen i provenuet og salget af vin i Danmark.

Tabel IX.2. Udviklingen i provenu og mængder siden 1960

År	Provenu	Mængder
	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
1. halvår 1998	549	75
2. halvår 1998	560	79
1. halvår 1999	547	77
2. halvår 1999	581	82

1. halvår 2000	574	80
----------------	-----	----

Kilde: Tallene 1960-1999, Danmarks Statistik "Skatter og Afgifter". Halvårstallene, Statsregnskabstal.

Som det fremgår af tabel IX.2 har vinsalget i Danmark været stærkt stigende efter 1960. Fra 1960 til 1970 fordobles vinsalget fra 14 mill. liter til 29 mill. liter. Fra 1970 til 1975 blev vinsalget fordoblet igen til 58 mill. liter. Vinsalget er yderligere blevet fordoblet fra 1975 til 1991, hvor salget udgjorde 114 mill. liter. Fra 1991 til 1997 steg vinsalget med 36 pct. til 155 mill. liter. Fra 1997 til 1998 stagnerede vinsalget, mens der fra 1998 til 1999 er en vækst på ca. 3 pct. Væksten fra 1999 til 2000 kan på baggrund af de seneste regnskabsoplysninger opgøres til ca. 5 pct. med en stigende tendens. For 2001 skønnes vinsalget at blive ca. 170 mill. liter.

Af salget på 159 mill. liter i 1999 udgjorde salget af hedvin ca. 3 mill. liter.

2. Incitament til grænsehandel med vin

Tabellen herunder viser priselementerne i EU-landene og Norge for en gennemsnitlig flaske bordvin på 75 cl. Tallene er opgjort ved udgangen af juni 2000.

Tablel IX.3. Preiselementer for vin i EU-landene samt Norge sommeren 2000. Bordvin 75 cl. (12 pct. vol.)

Land	Detailpris inkl. moms og afgift	Heraf moms og afgift	Heraf pris uden moms og afgift ved dansk avance	Salg pr. indbygger (1998)
			kr. pr. flaske	liter
Østrig	32,1	5,3	26,7	30,1
Belgien	35,5	8,8	26,7	25,0
Tyskland	31,0	4,3	26,7	22,8
Danmark	40,0	13,3	26,7	29,1
Grækenland	31,5	4,8	26,7	35,9
Spanien	31,0	4,3	26,7	35,6
Finland	48,6	21,9	26,7	15,2
Frankrig	32,4	5,7	26,7	58,1
UK	46,9	20,2	26,7	14,4
Irland	50,7	24,0	26,7	25,6
Italien	32,1	5,3	26,7	52,0
Luxembourg	30,7	4,0	26,7	70,0
Holland	34,6	7,9	26,7	18,4

Portugal	28,0	1,3	26,7	53,2
Sverige	55,1	28,4	26,7	14,6
Norge	68,7	42,0	26,7	8,5

Kilde: Forbrug pr. indbygger, www.alcoveb.com,

I Danmark koster en almindelig flaske bordvin ca. 40 kr. Som det fremgår af tabel IX.3 herover, udgør moms og vinafgift ca. 13,3 kr. pr. flaske. Hertil kommer 2 kr. inklusive moms i emballageafgift. I Norge, Sverige, Finland, England og Irland koster den samme flaske vin mellem 46-69 kr. ved dansk avance. I den anden ende af skalaen er Portugal, Luxembourg, Tyskland, Spanien og Grækenland med ca. 28-32 kr. pr. flaske ved dansk avance.

I forhold til Tyskland kan man spare ca. 11 kr. i moms og afgifter inklusive emballageafgift ved at køre over grænsen og købe en flaske vin. Omvendt kan svenskerne spare et tilsvarende beløb ved at hente vin i Danmark.

Priserne kan imidlertid også være forskellige på grund af avanceforskelle.

I følgende tabel IX.4 er vist et eksempel på prisopbygningen for en flaske bordvin:

Tabel IX.4. Priselementer for bordvin i Danmark og Tyskland

	Danmark	Tyskland
	kr./flaske	
Detailpris	40,00	24,63
Moms	8,00	3,40
Pris uden moms	32,00	21,23
Detailavance	8,00	4,00
Vinafgift	5,29	0,00
Emballageafgift	1,60	0,12
Pris til grossist/importør	17,11	17,11

Det er meget vanskeligt at sammenligne avancer og priser mellem lande og især for heterogene varer som vin. I bilag 1 er vist eksempler på priser i Danmark og Tyskland.

Skatteministeriet har været i kontakt med repræsentanter fra vinbranchen, der har oplyst, at der ikke skulle være systematisk forskel i den grossistpris, tyske forretninger skal betale, og den pris danske detailforretninger skal betale, når man tager hensyn til afgiftsforskelle. Der kan eventuelt være forskel i detailavancen f.eks., fordi grænseforretningerne har en større omsætning pr. m² butiksareal end vinafdelingerne i danske supermarkeder. I den danske detailhandel sælges vin måske snarere stykvis end i uåbnede kasser, der står på paller, og forskellen i handelsformen og volumen pr. m² kan sandsynligvis godt forklare, at de tyske forretninger har halv avance pr. flaske, således at prisforskellen udover afgifts- og momsforskellen på ca. 11 kr. pr. flaske også kan forklare med en avanceforskel på 4 kr. pr. flaske

eksklusive moms.

Prisforskellen på ca. 15 kr. pr. flaske består således af:

Forskel i punktafgift og moms heraf	8,47 kr./flaske
Forskel i avance og moms heraf	5,00 kr./flaske
Forskel i moms af tysk pris uden afgift	1,90 kr./flaske
I alt	15,37 kr. afrundet 15 kr./flaske

I beregningerne vil ovenstående eksempel blive lagt til grund, hvorefter prisen i Tyskland er på ca. 25 kr. for en flaske, der koster 40 kr. i Danmark.

Det skal bemærkes, at gennemsnitsprisen for bordvin efter Institut for Grænseregionsforskning er på godt 15 kr. pr. flaske i Tyskland. Hvidvin, der ofte er billigere end rødvin udgør en større del af grænsehandlen end i almindelig dansk detailhandel. Det er sandsynligvis i videre udstrækning billigere vin, der købes i tysk handel end i Danmark.

Det bemærkes, at Danmark er det ikke-vinproducerende EU-land, hvor salget pr. indbygger er størst jf. tabel IX.3.

Tabel IX.5. Priselementer for hedvin (18 pct. vol.) i EU-landene samt Norge ultimo juni 2000

Land	Detailpris inkl. moms og afgift	Heraf moms og afgift	Heraf pris uden moms og afgift ved dansk avance
			kr. pr. flaske
Østrig	38,6	10,5	28,1
Belgien	40,7	12,6	28,1
Tyskland	42,5	14,4	28,1
Danmark	45,0	16,9	28,1
Grækenland	36,1	8,0	28,1
Spanien	35,5	7,5	28,1
Finland	82,3	54,2	28,1
Frankrig	48,2	20,1	28,1
UK	53,7	25,7	28,1

Irland	60,7	32,6	28,1
Italien	37,0	8,9	28,1
Luxembourg	36,6	8,5	28,1
Holland	38,6	10,5	28,1
Portugal	36,0	7,9	28,1
Sverige	71,1	43,0	28,1
Norge	89,4	61,3	28,1

Af tabel IX.5 fremgår det, at den danske afgift på hedvin er 2 kr./flaske højere end afgiften i Tyskland, mens der kan spares op til 9 kr./flaske ved køb i visse Middelhavslande og Luxembourg. Afgifterne er højere i UK, Irland, Frankrig og i de andre nordiske lande. Svenskerne kan således spare henved ca. 25 kr. i afgift pr. flaske hedvin ved køb i Danmark, mens den norske afgift er ca. 45 kr./flaske højere.

3. Begrænsninger i grænsehandel med vin

For grænsehandel med vin er der få restriktioner. Hvis vinen købes udenfor EU, må man maksimalt indføre 2 liter bordvin uden at skulle betale afgift. Købes vinen indenfor EU, må man indføre en ubegrænset mængde vin, blot man kan godtgøre, at det er til eget brug. Rejsegodsreglerne blev afskaffet for vingrænsehandel i EF den 1. januar 1993.

4. Omfanget af danskernes grænsehandel med vin efter Institut for Grænseregionsforskning

Grænsehandel med vin er blevet undersøgt på forskellige tidspunkter senest i 2000 af Institut for Grænseregionsforskning. I tabel IX.6 er det vist, hvorledes udviklingen har været i danskernes indkøb af vin i Tyskland over landegrænsen.

Tabel IX.6. Udviklingen i danskernes indkøb af bordvin over landegrænsen

År	Samlet indkøb (mill. liter)
1991	15,0
1996	25,5
1999	24,8
2000 *	41,9

* Hertil 2,8 mill. liter via færger til Tyskland

Danskerne købte i 1986 ca. 15 mill. liter bordvin og ca. 3,5 mill. liter hedvin over landegrænsen. Grænsehandlen steg til ca. 25-30 mill. liter i slutningen af 1980'erne, hvorefter grænsehandlen faldt igen til niveauet 15 mill. liter i 1991 efter Institutts opgørelse.

Grænsehandlen skulle være steget fra ca. 15 mill. liter til ca. 25 mill. liter i 1996-1999, for at stige med 70

pct. fra 1999 til 2000, hvor handlen over landegrænsen skulle udgøre ca. 42 mill. liter. Hertil kommer indførsel af vin via færger og fly, således at Institutet vurderer, at danskernes samlede grænsehandel udgør ca. 45 mill. l.

I følgende tabel IX.7 er grænsehandlen i 2000 sammenlignet med handlen i 1999.

Tabel IX.7. Andel af danske rejsende i pct. der har købt bordvin afhængig af rejselængde og grænseovergangssted

Bopælsens afstand til grænsen	1999 indkøbsprocent	2000 indkøbsprocent	1999 indkøbsprocent	2000 indkøbsprocent
	Bordvin		Hedvin	
Landegrænsen				
0-10 km	19,2	26,1	1,5	1,9
10-25 km	33,2	33,1	1,6	2,5
25-50 km	39,8	42,2	2,2	2,6
50-125 km	61,7	70,6	5,9	6,2
>125 km vest	63,6	67,7	9,8	5,7
>125 km øst	49,0	61,0	3,2	14,0
Alle	43,5	52,3	3,9	4,8
Østersøen mod Tyskland				
0-50 km		48,0		5,0
>50 km		37,7		3,5
Alle		41,2		4,0
Øresund mod Sverige		0,0		0,0
Kattegat mod Sverige		0,0		2,0
Fly				
Kastrup		5,0		0,0

Det fremgår af tabel IX.7 herover, at 52,3 pct. af danskerne, der rejser over landegrænsen køber vin i Tyskland. I 1999 var tallet 43,5 pct. Det fremgår af tabellen, at indkøbsprocenten er steget fra 1999 til 2000 for samtlige afstandsgrupper på nær en enkel. Specielt gælder det, at andelen af danske rejsende,

der køber vin, stiger med afstanden til grænsen. Andelen af danskere, der kommer mere end 125 km østfra dvs. Sjælland og Lolland-Falster og har købt vin, er steget fra 49 pct. til 61 pct.

5. Udlændinges grænsehandel med vin i Danmark

Tabel IX.8. herunder belyser udlændinges grænsehandel i Danmark i følge Institut for Grænseregionsforsknings undersøgelse fra 2000.

Tabel IX.8. Andel af udlændinge i pct. der har købt bordvin afhængig af rejselængde og grænseovergangssted

Bopælens afstand til grænsen	Indkøbsprocent
Landegrænsen (tyske passanter)	
0-10 km	0,0
10-125 km	0,0
> 125 km	1,6
Alle	0,6
Østersøen (tyske passanter)	5,0
Øresund (svenske passanter)	
0-10 km	42,0
> 10 km	57,8
Alle	52,0
Kattegat (svenske passanter)	58,0
Skagerak (norske passanter)	39,0
Fly (Kastrup)	
Udlændinge udrejst med fly	6,8
Udlændinge i transit	7,8

Det fremgår, at kun ganske få tyskere køber vin i Danmark, hvilket skyldes, at prisen er højere i Danmark end i Tyskland.

Svenskerne benytter sig derimod af den lave afgift på vin set i forhold til den højere svenske afgift. Således køber 52 pct. af svenskerne, der kommer over Øresund vin i Danmark. Over Kattegat køber 58 pct. af svenskerne vin i Danmark. Af de norske passanter køber 39 pct. vin i Danmark. Efter instituttets opgørelser køber svenskerne ca. 10 mill. liter vin i Danmark.

Før åbningen af Øresundsbroen var der således ca. 3 mill. svenskere, der købte vin i Danmark. Ved et indkøb på 3,5 liter pr. person svarer det til ca. 10 mill. liter.

Åbningen af Øresundsbroen 1. juli 2000 og en forhøjelse af de svenske vinrationer vil måske få grænsehandlen til svenskerne til at stige til forsigtigt 15 mill. liter. Der er dog endnu ikke gået så lang tid, at man med rimelig sikkerhed kan vurdere, om tendensen til øget vinsalg efter 1. juli 2000 vil blive ved og kan tilskrives øgede svenske køb.

6. Andre kilder til opgørelsen af grænsehandlen med vin

Ved undersøgelse af virkningerne af ophør af den afgiftsfrie handel, fik Skatteministeriet oplysninger om salg af blandt andet bordvin på færger og fly mellem Danmark og andre lande. I følge undersøgelsen blev der i alt solgt 6,2 mill. liter bordvin på færger og i lufthavne, hvoraf danskerne stod for anslået 2,6 mill. liter. Danskernes andel af handlen var usikker, men ikke omfanget af den samlede handel. På færgerne mellem Danmark og Tyskland blev der i alt solgt 1,7 mill. liter. Der var ca. 2,4 mill. danskere med færger fra Tyskland, mens landegrænsen blev passeret af ca. 7,4 mill. danskere eller 3 gange så mange. Hvis hele vinsalget på færgerne til Tyskland var til danskere, hvilket er urealistisk, og rejsende over landegrænsen købte 2 gange så meget pr. rejsende som rejsende med færge, ville grænsehandlen over landegrænsen kunne opgøres til ca. 10 mill. liter. Realistisk købte også tyskere og rejsende fra Sverige og Norge vin på færgerne. Ved en dansk grænsehandel svarende til fordelingen af passagererne efter nationalitet blev der solgt omkring 0,7 mill. liter vin til danskerne på færgerne. Rejsende over landgrænsen skulle således købe ca. 5 gange så meget vin pr. rejsende som rejsende med færge, hvis grænsehandlen over landegrænsen skulle udgøre 10 mill. liter, hvilket var Skatteministeriets skøn i 1997.

Der blev solgt ca. lige så meget hedvin som bordvin.

Efter ophør af det afgiftsfrie salg sælges der nu under 0,5 mill. liter bordvin og under 0,5 mill. liter hedvin på færgerne mellem Danmark og Tyskland, men der er også handel i bordershops. Det er imidlertid ikke realistisk at forestille sig, at der skulle hentes mere vin hjem via færgerne efter ophør af den afgiftsfrie handel end før. Når Institut for Grænseregionsforskning således beregner vinindførslerne over færgerne mellem Tyskland og Lolland/Falster til ca. 3 mill. liter, og der før ophør af den afgiftsfrie handel samlet set blev solgt 1,7 mill. liter bordvin og 1,7 mill. liter hedvin inklusive til udlændinge og inklusive på de færger, der nu er lukket, er der noget der tyder på, at de personer, der indgår i Institutts undersøgelse ved færgerne, ikke er repræsentative for den gennemsnitlige rejsende.

Skatteministeriets skøn tog udgangspunkt i opgørelsen af vingrænsehandlen i 1991 efter Institut for Grænseregionsforskning, hvor grænsehandlen over landegrænsen var på ca. 15 mill. liter.

Ved afgiftsnedsættelserne for vin i 1991/1992 faldt afgiften med moms med ca. 5,70 kr./flaske. Afgiftsnedsættelsen blev vurderet at være tilstrækkelig til at undgå en stigning i grænsehandlen med vin efter åbningen af det indre marked 1. januar 1993. Efter 1993 vurderede Skatteministeriet, om grænsehandlen havde udviklet sig som forudsagt. Salget af vin steg fra 1992 til 1993, men ikke meget mere end den almindelige trendmæssige vækst i vinsalget. Kontakter til grænseforretninger og til leverandører til grænseforretningerne viste, at vinsalget syd for grænsen ikke steg i 1993 i forhold til 1992 men snarere faldt. Da der efter 1993 alene skete en forhøjelse af vinafgiften (47 øre/flaske) i 1996 og 1997 svarende til prisudviklingen, og omfanget af trafikken over landegrænsen i øvrigt var i ro, fandt Skatteministeriet i 1997, at en vingrænsehandel på 12,5 mill. liter ikke var urealistisk. Skatteministeriets vurdering byggede imidlertid for landegrænsen alene på en række antagelser, herunder, at jyderne ikke købte mere end 4-5 gange så meget vin pr. grænsepassant, som sjællænderne købte.

Skatteministeriet har i forbindelse med udarbejdelsen af denne rapport været i kontakt med importører og grossister i vinbranchen herunder virksomheder, der forsyner grænseforretningerne med vin.

Det indtryk, der gives af samtalerne med branchen, er, at der ikke er sket nogen dramatiske ændringer i grænsehandlen siden 1993, men at væksten i salget via grænseforretningerne til danskerne er 50-100 pct. større end væksten i det danske salg på trendmæssigt 3-4 pct. årligt. Efter disse beregninger er grænsehandlen til danskerne steget fra omkring 15 mill. liter i 1993 til godt 20 mill. liter i 2000.

Der er også foretaget undersøgelser af, hvor danskerne køber deres bordvin til brug for markedsvurderinger i branchen. Efter disse undersøgelser skulle 15-20 pct. af danskernes vin være købt i udlandet, hvilket svarer til en grænsehandel på ca. 30 mill. liter årligt.

Repræsentanter fra vinbranchen har i øvrigt skønnet, at svenskernes grænsehandel med vin er på henved det halve af danskernes handel i Tyskland, og at erfaringerne fra de første måneder efter åbningen af

Øresundsbroen og forhøjelse af de svenske vinrationer tyder på, at grænsehandlen til svenskerne vil blive fordoblet.

7. Sammenfatning om omfanget af grænsehandlen med vin

De forskellige kilder til grænsehandlen med vin giver noget forskellige resultater, hvilket skal ses i lyset af den betydelige usikkerhed.

Skatteministeriets samlede vurdering er, at danskerne i perioden 1999-2000 har grænsehandlet ca. 25 mill. liter vin, mens svenskerne har købt ca. 10 mill. liter i Danmark. Meget tyder på, at grænsehandlen er i vækst, men at der ikke er tale om en dramatisk udvikling for danskerne. Åbningen af Øresundsbroen og lempelse af de svenske rejsegodsregler vil medføre større svensk grænsehandel. En fordobling af grænsehandlen til Sverige fra 10 mill. liter til 20 mill. liter har været nævnt som en sandsynlig udvikling, men det er endnu alt for tidligt at drage konklusioner.

Institut for Grænseregionsforskning fandt ved den seneste undersøgelse, at danskerne købte ca. 45 mill. liter vin i udlandet, mod ca. 25 mill. liter i 1999. Der er ikke andre kilder, der kan bekræfte, at grænsehandlen med vin skulle være steget så voldsomt på et år eller have et så stort omfang.

Salget af vin i Danmark stiger således i 2000 også før åbningen af Øresundsbroen mv., og trafikken over landegrænsen er stabil.

Uden undersøgelserne fra Institut for Grænseregionsforskning ville Skatteministeriet have vurderet, at grænsehandlen med vin og bordvin ikke udgjorde over 20 mill. liter. Undersøgelserne fra Institutet har fået Skatteministeriet til at opjustere den skønnede vingrænsehandel ind i Danmark til 25 mill. liter.

8. Grænsehandlens prisfølsomhed

Den afgiftsbetingende prisforskel i forhold til Tyskland udgør 11 kr./flaske, når man tager hensyn til emballageafgiften. Hertil kommer forskelle i avancerne. Meget tyder på, at de tyske grænseforretninger beregner sig en lavere detailavance end de danske forretninger. Der er dog også forskelle på, hvordan handlen er organiseret, idet vinene i videre udstrækning sælges i uåbnede kasser fra paller i Tyskland end i Danmark, og der er samtidig et væsentligt større gennemløb i de tyske forretninger. Det er forsigtigt lagt til grund, at sådanne forskelle i handelsmåden kan forklare yderligere ca. 4 kr./flaske.

Danskerne kan således spare ca. 15 kr./flaske ved køb i Tyskland, og svenskerne ca. 13 kr./flaske ved køb i Danmark.

Ved lavere dansk afgift vil besparelsen falde, og grænsehandlen vil blive reduceret. Det er sandsynligvis realistisk at regne med en lineær sammenhæng mellem prisforskellen og grænsehandlen. En reduktion i grænsehandlen vil sandsynligvis være selvforstærkende gennem, at den tyske handels fordel ved store mængder over få m² på kort tid vil blive reduceret. Bordvin er i øvrigt en forholdsvis heterogen vare, og der kan sandsynligvis være nogen prisforskel mellem Danmark og Tyskland, uden at flertallet af danskerne som i dag vil være af den opfattelse, at al vin altid er billigere i Tyskland.

På kortere sigt vil denne opfattelse sandsynligvis fortsat være gældende, selv om Danmark måtte reducere vinafgiften betydeligt.

Vin er sammen med øl en magnetvare i grænsehandlen. Reduktion i tilskyndelsen til at købe vin i Tyskland vil derfor sandsynligvis have en kraftigere effekt på den øvrige grænsehandel end reduktion af så mange andre afgifter. Danskerne sparer ca. 500 mill. kr. ved at købe vin i Tyskland, når man ser bort fra eventuelt ekstra besvær. Vinbesparelsen udgør godt 20 pct. af den samlede besparelse ved grænsehandel i Tyskland. Reduceres vinafgiften til f.eks. det halve, vil besparelsen på vin blive reduceret med ca. 22 pct. eller ca. 110 mill. kr. ved uændret handel, og den samlede besparelse ved grænsehandel i Tyskland vil blive reduceret med henved 5 pct. Da vin er en magnetvare kan det med usikkerhed skønnes, at en nedsættelse af vinafgiften til det halve vil medføre et fald i den øvrige grænsehandel med ca. 5 pct.

Svenskernes grænsehandel med vin i Danmark kan vurderes at stige svarende til en eventuel forøgelse af afgiftsforskellen.

Forbruget af vin er sandsynligvis i en vis udstrækning prisfølsomt. I beregningerne er det antaget, at forbruget af vin vil stige med 2,5 pct., hvis prisen på vin reduceres med 10 pct. eller med andre ord en elasticitet på -0,25. Der er tale om en forholdsvis beskeden elasticitet. Da afgifterne blev reduceret i

1991/1992 faldt prisen inklusive moms med ca. 5,70 kr. pr. flaske eller med ca. 15 pct. Ved en elasticitet på -0,25 skulle forbruget da stige med ca. 3,5 pct. eller henved 5 mill. liter ved det daværende salg.

Salget steg fra 1992 til 1993 med 6 mill. liter, men salgsmængden var ikke meget anderledes fra 1992 til 1993 end i de andre år i begyndelsen af 1990'erne.

Det skal også bemærkes, at danskernes vinforbrug allerede hører til blandt de højeste, når man ser bort fra forbruget i de vinproducerende Middelhavslande.

Hvis prisen således måtte falde med 4 kr./flaske, vil forbruget af vin stige med 2,5 pct. eller ca. 4,6 mill. liter, mens grænsehandlen med vin vil blive reduceret med 6,7 mill. liter. Svenskernes grænsehandel vil modsat stige med ca. 3,1 mill. liter ved niveau før åbningen af Øresundsbroen. Samlet vil et prisfald for vin på 10 pct. ligeledes medføre en stigning i salget af vin med ca. 14,5 mill. liter svarende til ca. 8,5 pct. af det forventede salg i 2001. Preiselasticiteten for salget i Danmark er således på -0,85.

9. Sundhedsomkostninger ved vinforbrug

Cirka 40 pct. af danskernes samlede alkoholforbrug er i form af vin. Efter Sundhedsministeriets beregninger kan sundhedsomkostningerne ved alkoholmisbrug opgøres til ca. 160 kr. pr. liter 100 pct. alkohol.

Vinafgiften udgør imidlertid alene ca. 60 kr. pr. liter.

Hvis Sundhedsministeriets opgørelse skulle lægges til grund, og der ikke var grænsehandel, burde vinafgiften sættes op til samme niveau som sundhedsskatterne. Tilstedeværelsen af grænsehandel vil dog gøre det inoptimalt. Der henvises i øvrigt til kapitel IV om spiritusafgiften for en videre diskussion om de sundhedsmæssige hensyn ved alkoholafgiftspolitikken og sammenhængen mellem dette hensyn og hensynet til grænsehandel.

I Danmark er ølafgiften og vinafgiften på samme niveau, når man omregner efter alkoholindholdet. Det er som udgangspunkt også rimeligt og hensigtsmæssigt. Der kunne dog være ønsker om at fastsætte et forskelligt afgiftsniveau. Danmark fremstiller selv øl, mens den danske vinproduktion er ubetydelig i omfang. Efter EU-reglerne må medlemslandene ikke pålægge importerede varer højere afgifter end hjemligt fremstillede varer. Tilsvarende regler er fastsat i andre internationale aftaler. EU-Domstolen har i en sag mod UK fastslået, at vin og øl er tilsvarende varer, og at der ikke må lægges højere afgift på vin end på øl. Det er dog formentligt tilladeligt, at balancere satserne efter alkoholindhold således, at alkohol i vin ikke pålægges højere afgift end alkohol i øl.

Det er derimod ikke afklaret ved en EU-Domstolsdom, om medlemslandene må pålægge øl højere afgifter end vin. EU har dog fastsat en minimumsafgift for øl, men ikke en minimumsafgift for vin, og det gælder, at de vinproducerende lande også i praksis fremstiller øl, således at man ikke entydigt kan fastslå, at en højere afgift på øl end på vin har en protektionistisk virkning.

Det er lagt til grund, at eventuelle ændringer i vinafgiften skal ske samtidigt og i samme takt som en ændring af ølafgiften og omvendt. Det vil sige, at hver gang en kasse øl skal falde med 2,50 kr. skal prisen på en flaske vin reduceres med ca. 0,50 kr.

10. Beregninger af de sandsynlige virkninger af nedsættelse af afgiften på vin

Beregningerne af de sandsynlige virkninger afhænger af en række forhold.

I beregningerne er forudsat følgende jf. den hidtidige diskussion.

Tabel IX.9. Forudsætninger for beregninger af samfundsøkonomiske virkninger af ændrede afgifter på vin.

1.	Samfundsøkonomiske omkostninger ved alkoholforbrug:	
	- i faktorpriser	160 kr./liter
	- i forbrugerpriser	200 kr./liter

2.	Grænsehandlen afhænger lineært af prisforskel	
3.	Prisforskel til Tyskland udgør for en typisk flaske bordvin	
	- forskel i moms og vinafgift	9 kr./flaske
	- forskel i emballageafgift	2 kr./flaske
	- forskel i avance	4 kr./flaske
	Prisforskel i alt	15 kr./flaske
4.	Prisforskel til Sverige udgør:	
	- forskel i moms og vinafgift	15 kr./flaske
	- forskel i emballageafgift	- 2 kr./flaske
	Prisforskel i alt	13 kr./flaske
5.	Nuværende vinmarked:	
	- salg af vin med dansk afgift	170 mill. liter
	- udenlandske købere	10 mill. liter
	- danske købere	160 mill. liter
	- danskernes grænsehandel i Tyskland mv.	25 mill. liter
	Nuværende dansk forbrug	185 mill. liter
6.	Priselasticitet (konstant)	-0,25
7.	Forbruget er følsomt i forhold til et vægtet gennemsnit af dansk og udenlandsk pris	
8.	Dansk pris	40 kr./flaske
9.	Tysk pris	25 kr./flaske
10.	Svensk pris	53 kr./flaske

Under disse antagelser kan virkningen af forskellige danske afgiftsnedsættelser beregnes jf. tabel IX.10.

Tabel IX.10. Virkninger af afgiftsnedsættelser på vin på forbrug, salg, grænsehandel, provenu og samfundsøkonomi

Afgift	Dansk pris	Dansk forbrug	Heraf købt i Danmark	Heraf købt i Tyskland	Svensk køb i Danmark	Dansk afgiftsgrundlag	Netto provenuegevinst for stat	Samfundets netto forvridding ¹⁾
Kr./liter	Kr./flaske	Mill. liter					Mill. kr.	Mill. kr.
7,05	40,00	185,0	160,0	25,0	10,0	170,0	0	0
6,52	39,50	185,6	161,4	24,2	10,4	171,8	-72	-4
5,98	39,00	186,1	162,8	23,3	10,8	173,6	-146	-7
5,45	38,50	186,7	164,2	22,5	11,2	175,4	-222	-8
4,92	38,00	187,3	165,6	21,7	11,5	177,2	-301	-8
4,38	37,50	187,9	167,0	20,8	11,9	179,0	-381	-7
3,85	37,00	188,5	168,5	20,0	12,3	180,8	-463	-4
3,32	36,50	189,1	169,9	19,2	12,7	182,6	-547	-0
2,78	36,00	189,7	171,4	18,3	13,1	184,5	-633	5
2,25	35,50	190,3	172,8	17,5	13,5	186,3	-721	13
1,72	35,00	191,0	174,3	16,7	13,8	18,2	-811	21
1,18	34,50	191,6	175,8	15,8	14,2	190,0	-904	31
0,65	34,00	192,3	177,3	15,0	14,6	191,9	-998	43
0,12	33,50	193,0	178,8	14,2	15,0	193,8	-1.094	56
0,00	33,39	193,1	179,1	14,0	15,1	194,2	-1.116	59

¹⁾ Fortegn: - = færre forvriddinger = samfundsøkonomisk gevinst

I tabellens første søjle er vist dansk afgift udtrykt i kr./liter bordvin. I anden søjle er vist prisen pr. flaske bordvin med 75 cl. Tabellen springer fra linie til linie med 50 øre/flaske vin, hvilket svarer til 2,5 kr. pr. kasse øl.

I tredje søjle er vist danskernes forbrug som funktion af gennemsnitsprisen under antagelse af en priselasticitet på -0,25. I gennemsnitsprisen tages også hensyn til udenlandske priser.

I fjerde, femte, og sjette søjle er vist salget i Danmark til danskere, salget i Tyskland til danskere og salget i Danmark til svenskerne. I syvende søjle er vist afgiftsgrundlaget og i ottende søjle nettoprovenuevirkningen i faktorpriser uden moms af afgiftsændringerne efter, at der er taget hensyn til, at forbruget og grænsehandlen er ændret. I niende søjle er vist de samfundsøkonomiske virkninger af afgiftsændringerne.

1,72	35,00	-907	10	14	7	-875	42	23	-811
1,18	34,50	-997	8	11	5	-974	46	24	-904
0,65	34,00	-1.088	5	6	3	-1.074	50	26	-998
0,12	33,50	-1.179	1	1	1	-1.176	54	27	-1.094
0,00	33,39	-1.199	0	0	0	-1.199	55	28	-1.116

Det ses af tabel IX.11, at staten taber 181 mill. kr. hver gang vinafgiften skal reduceres så meget, at prisen på en flaske vin skal falde med 1 kr. Afgiftsfaldet vil dog medføre et større vinforbrug, der vil indbringe 7 mill. kr., og grænsehandlen vil falde svarende til ekstra 10 mill. kr. Øget grænsehandel til svenskerne vil indbringe yderligere 5 mill. kr. således, at der alene tabes 160 mill. kr. i punktafgift. Yderligere vil der blive vundet 8 mill. kr. i moms på grund af mindre grænsehandel i Tyskland og 5 mill. kr. ved større grænsehandel i Danmark. Netto taber staten således 146 mill. kr. i faktorpriser og ca. 183 mill. kr. i forbrugerpriser.

Det ses yderligere af tabel IX.11., at provenuvirkningerne af ændret forbrug og grænsehandel bliver forholdsvis mindre betydningsfuldt ved store afgiftsændringer. Mens mængdeændringerne kunne betale henvend 20 pct. af det umiddelbare provenutab ved små afgiftsændringer, kan mængdeændringerne alene betale 7 pct. af det umiddelbare provenutab ved store afgiftsændringer. Det skyldes, at det større forbrug og salg til svenskerne samt den mindre grænsehandel i Danmark vender hjem til fortsat lavere afgift, når afgiftssatsen reduceres.

Det er forholdsvis provenukrævende at reducere grænsehandlen med vin. Hvis grænsehandlen skal reduceres med , skal prisen på vin i Danmark reduceres med 5 kr./flaske. Det koster netto 811 mill. kr. i faktorpriser og ca. 1.014 mill. kr. i forbrugerpriser, der er sammenlignelig med indkomstskatteprovenu.

I følgende tabel IX.12 er vist de samfundsøkonomiske virkninger af at reducere vinafgiften.

Tabel IX.12. Samfundsøkonomiske virkninger af at reducere vinafgiften

Dansk afgift	Dansk pris	Alkohol skader	Forbrugs forvridding	Grænsehandels forvridding danskere	Grænsehandels forvridding svenskere	I alt forvridding
Kr./liter	Kr./flaske	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.
7,05	40,00	0	0	0	0	0
6,52	39,50	11	-4	-11	0	-4
5,98	39,00	22	-7	-22	1	-7
5,45	38,50	33	-11	-32	2	-8
4,92	38,00	44	-14	-42	4	-8
4,38	37,50	55	-16	-52	6	-7

3,85	37,00	67	-19	-61	8	-4
3,32	36,50	78	-21	-69	12	-0
2,78	36,00	90	-23	-77	15	5
2,25	35,50	103	-25	-85	19	13
1,72	35,00	115	-26	-92	24	21
1,18	34,50	127	-27	-99	29	31
0,65	34,00	140	-27	-105	35	43
0,12	33,50	153	-28	-111	41	56
0,00	33,39	156	-28	-112	43	59

Fortegn: - = færre forvridninger = samfundsøkonomisk gevinst

Det ses af tabel IX.12. at forvridningerne ved vinafgiften kan reduceres med 8 mill. kr., hvis afgiften på vin reduceres således, at prisen falder fra 40 kr./flaske til 38 kr./flaske.

Ved et sådan afgiftsfald vil forbruget af vin stige. Forbrugsstigningen vil give ekstra udgifter i sundhedssektoren mv. på ca. 44 mill. kr. i faktorpriser. Forbrugsstigningen er på 2,3 mill. liter à 12 pct. alkohol altså ca. 0,275 mill. liter alkohol. Sundhedsudgifterne er ca. 160 kr./liter således, at de samlede sundhedsudgifter stiger med ca. 44 mill. kr. Forbrugsstigningen vil dog også reducere forvridningstab for forbrugerne med ca. 14 mill. liter, der er beregnet som forbrugsstigning på 2,3 mill. liter ganget med gennemsnittet af afgiftssatsen før og efter altså 5,99 kr./liter og dermed 14 mill. kr.

Grænsehandelsforvridningen vil falde med 42 mill. kr. Det er beregnet som faldet i danskernes grænsehandel i Tyskland på 3,33 mill. liter ganget med den nye punktafgift på 4,92 kr./liter plus statens momsgevinst på 6,67 kr./liter hjemvendt grænsehandel. Staten vinder således ca. 38,6 mill. kr. Grænsehandlerne, der ophører med grænsehandlen, sparer mellem 0 og 2,13 kr./liter dvs. i gennemsnit 1,07 kr. i faktorpriser netto, når man trækker det mindre besvær fra prisforskellen. Det giver ved 3,33 mill. liter en gevinst på 3,6 mill. kr. Samlet vinder det danske samfund således ca. 42 mill. kr. i faktorpriser ved mindre grænsehandel.

Det danske samfund taber derimod ved større grænsehandel til svenskerne. Den danske stat fik før 17,72 kr./liter vin i moms og afgift ved salg til svenskerne. Ved et salg på 10 mill. liter svarer det til 177,2 mill. kr. Når afgiften sættes ned, så en flaske vin falder med 2 kr., falder statens gevinst med ca. 2,67 kr./liter vin til ca. 15,05 kr./liter, men der sælges nu ca. 11,54 mill. liter. Gevinsten herved er på ca. 173,7 mill. kr. Der tabes således netto herved 3,5 mill. kr., hvilket afrundet er 4 mill. kr.

Beregningerne af de samfundsøkonomiske virkninger er usikre, men konklusionen, om at der ikke rigtigt vindes noget netto for samfundet ved en afgiftsnedsettelse for vin, er forholdsvis robust overfor ændrede forudsætninger.

Forestiller man sig, at forbrugsvirkningen var 50 pct. større end svarende til en priselasticitet på -0,25, ville den nuværende vinafgift være optimal således, at man både ville tabe ved en afgiftsforhøjelse og en afgiftsnedsettelse for vin. En større svensk grænsehandel som følge af åbningen af Øresundsbroen vil gøre det mindre samfundsøkonomisk at nedsætte afgiften i Danmark. Hvis grænsehandlen i forhold til Tyskland var 50 pct. større end, det er lagt til grund, ville en afgiftsnedsettelse på ca. 4 kr./flaske med moms være hensigtsmæssig. Man ville da vinde ca. 34 mill. kr., mens man ved en afgiftsnedsettelse svarende til 2 kr./flaske ville vinde ca. 29 mill. kr.

I forhold til provenutabene ved sådanne afgiftsnedsettelser er den samfundsøkonomiske gevinst overskuelig.

Det er således konklusionen, at den nuværende vinafgift er fastsat lidt i overkanten af det samfundsøkonomisk optimale, men at man ikke indenfor usikkerheden kan afvise, at satsen er optimal. Den samfundsøkonomiske gevinst ved en eventuel nedsættelse vil i alle tilfælde være beskednen i forhold til provenutabet.

Bilag IX.1. Priseksempler for vin.

Priselementer for vin af mærket Dao Reserva indeholdende 0,75 cl.

Indkøbssted og land	Detailpris inkl. moms og afgift	Heraf moms og afgift	Heraf pris uden moms og afgift
	kr. pr. flaske Dao Reserva		
Bilka (DK)	39,95	13,28	26,68
OBS (DK)	41,95	13,68	28,27
Kay Uwe Jensen (D)	16,66	2,30	14,36
Otto Duborg (D)	15,22	2,10	13,12
Systembolaget (S)	52,91	27,88	25,03

Priselementer for hedvin af mærket Baileys Irish Cream indeholdende 0,75 cl.

Indkøbssted og land	Detailpris inkl. moms og afgift	Heraf moms og afgift	Heraf pris uden moms og afgift
	kr. pr. flaske Baileys Irish Cream		
Bilka (DK)	155,30	38,97	116,33
OBS (DK)	155,36	38,98	116,38
ISO (DK)	157,45	39,40	118,05
Scandlines Boardershop (D)	99,95	22,36	77,59
Otto Duborg (D)	72,12	18,52	53,60
Systembolaget (S)	182,15	65,24	116,91

Priser i Danmark og Tyskland for bordvin

	ISO	Super	Bilka	OBS	Spar	Netto	Scanlines Boarder	SK	Otto	Århus	Kay Uwe
--	-----	-------	-------	-----	------	-------	-------------------	----	------	-------	---------

		Best					Shop	Discount	Duborg	Charter	Jensen
	kr. pr. flaske										
Chianti DOCG	33,33		48,95	49,95							16,66
Torre Oria Reserva	37,95			54,95					14,99		14,98
Piesporter	21,95	16,67		21,95					5,83		5,98
Dao Reserva			39,95	41,95			14,99		15,22		16,66
Bulgaria Merlot			34,95	29,95			16,66	14,83		11,66	16,66
Santa Christina Cabernet Sauvignon					25,00			20,00	23,33		
Faustino Rioja		89,95		84,50	89,95				38,06	26,67	
Alsace Riesling						40,00			19,01		

Kapitel X. Benzinafgift

1. Indledning.

Grænsehandlen med benzin over tiden er forholdsvis velbelyst. I dette kapitel beskrives først i afsnit 2- 5 handlens særlige karakter. Handlen er delt op i økonomitankninger og grænsehandelstankninger. I afsnit 6 og 7 er vist udviklingen i afgifter og priser mv i Danmark, Tyskland og Sverige. I afsnit 8 er udviklingen i biltrafikken mellem Danmark og udlandet beskrevet. I afsnit 9 -15 er grænsehandlens omfang undersøgt ved forskellige metoder. I afsnit 16 er de samfundsøkonomiske tab ved grænsehandel opgjort pr. liter. I afsnit 17 er der kort redegjort for miljøvirkningerne af en benzinafgift, mens der i afsnit 18 redegøres for grænsehandlens og forbrugets prisfølsomheden. I afsnit 19 er der gennemført beregninger over de provenumæssige og samfundsøkonomiske virkninger af ændrede benzinafgifter. I afsnit 20 er der givet en sammenfatning.

I bilag X.1. der nærmere gjort rede for avanceforskelle og i bilag X.2. er der nærmere redegjort for afgiftsændringer og grænsehandelsvirkninger omkring 1990.

2. Benzingrænsehandlens særlige karakter.

Grænsehandlen med benzin kan bredt defineres som nettoimporten i bilernes tanke. Ved udrejse fra Danmark vil der være et vist benzinindhold i bilernes tanke (eksport) og tilsvarende ved indrejse (import).

De danske grænser passeres efter åbningen af Øresundsbroen årligt af ca. 10 mill. personbiler og mindre varevogne, hvoraf ca. 9 mill. benzinbiler (9 mill. biler ind og 9 mill. biler ud). Hvis brændstoftanken er tom ved udrejse fra højprislandet og fuld ved indrejse fra lavprislandet (forsigtigt antaget 40 l i forskel for en gennemsnitsbil), kan der netto importeres ca. 350 mill. l. Tilsvarende er potentialet er 350 mill. l i nettoeksport. I begge tilfælde forudsættes, at der kan køres en fuld tank i højprislandet. Det mulige skift i grænsehandlen er således i alt på ca. 700 mill. l, hvilket skal sammenlignes med det samlede benzinsalg på ca. 2.750 mill. l. i 2001. Hertil kommer, at antallet af biler, der passerer grænsen, kan påvirkes af incitamenter til at foretage grænsehandel. Flere danskere vil tage til udlandet, hvis benzinprisen er høj i Danmark, og flere udlændinge vil tage til Danmark, hvis prisen er lav her. Det er selvfølgelig ikke realistisk uden ved meget store prisforskelle, at der vil være 40 l i forskel i tankens indhold ved ind- og udrejse.

Den samlede nettoimport kan deles op i økonomitankninger og grænsehandelstankninger.

Økonomitankninger foretages af bilister, der uanset eventuelle forskelle i benzinpriser i alle tilfælde passerer grænsen, men som tager hensyn til prisforskellene mv. i tankningsmønsteret. Grænsehandelstankninger foretages af de bilister, for hvem grænsepassagen er betinget af mulighederne for at kunne foretage billige indkøb af benzin i udlandet. I praksis er der en flydende overgang mellem de to kategorier tankninger.

3. Økonomitankninger

Prisforholdene i ind- og udrejselandene vil have indflydelse på, hvor der tankes. Der er forskelle i benzinpriserne mellem landene på grund af forskelle i afgifts- og momsatsen og forskelle i avancerne. Bilisterne er i varierende grad opmærksomme på disse prisforskelle. Bilisterne kan have egne erfaringer med, at det normalt er x øre/l billigere at tanke i det ene frem for det andet land eller af andre få at vide, at der kunne spares det ene eller andet sted. Der offentliggøres også jævnlige internationale prisoversigter.

Mellem 50 km før grænsen og grænsen vil omkring 10 pct. af bilisterne under normale omstændigheder tanke ca. 40 l og andre 10 pct. af bilisterne vil skulle tanke ca. 40 l mellem grænsen og 50 km inde i indrejslandet. Det er her forudsat, at bilerne kører 12,5 km/l og tanker 40 liter fra næsten tom tank til fuld tank.

Hvis priserne er lavere i udrejslandet (Tyskland) end i indrejslandet (Danmark), vil dem, der uden prisforskelle foretrak at tanke i Danmark, kunne fremskynde tankningerne til udrejslandet uden nævneværdige ekstra omkostninger eller besvær. Hvis halvdelen af bilisterne, der er ved at løbe tør (5 pct. af alle), fremskynder tankningerne, vil der i gennemsnit være 2 l mere i tanken ved indrejse i Danmark, end hvis tankningsmønsteret ikke havde været forandret på grund af prisforskelle.

Tilsvarende ved udrejse fra højprislandet (Danmark) vil en del af dem, der uden prisforskel ville have tanket på den danske side, kunne udskyde tankningerne til lavprislandet (Tyskland). Igen hvis det gælder for halvdelen, vil der i gennemsnit være 2 liter mindre i tanken ved udkørsel end normalt.

Alt i alt vil der således være 4 liter i forskel mellem indhold i tanken ved indkørsel og udkørsel, blot fordi halvdelen af de 10 pct. af bilisterne, der under alle omstændigheder ville tanke indenfor 50 km fra grænsen, fremskynder eller forsinker tankningen til lavprislandet. 4 l benzin for 9 mill. biler svarer til ca. 35 mill. l benzin.

Ved større prisforskelle vil der igen under de samme forudsætninger kunne komme yderligere grænsehandel. Det vil dels ske gennem, at en større andel af dem, der i alle tilfælde skulle tanke tæt ved grænsen, vil vælge at tanke på den billigste side, dels ved at bilister, der nærmer sig højprislandet, i videre udstrækning end ellers vil tanke før indkørsel i højprislandet, også selv om tanken ikke var ved at være tom men alene f.eks. halvtom. Endelig vil en del bilister, der er på vej til lavprislandet et godt stykke fra grænsen alene foretage en delvis optankning. Ved meget store prisforskelle kan tankningsmønstret ændres således, at næsten alle kører ud med næsten tom tank fra højprislandet og ind med fuld tank fra lavprislandet. Hvis det måtte ske at 100 pct. af bilisterne ændrede maksimal adfærd, kan grænsehandlen blive på ca. 350 mill. l. ved uændret trafikomfang. Der sælges ca. 2.750 mill. l benzin i Danmark.

Det er slående, at alene 5 pct. af bilisterne ved en marginal ændret adfærd kan forårsage en grænsehandel på ca. 35 mill. l, mens der alene kommer en grænsehandel på ca. 350 mill. l, hvis alle bilisterne ændrede maksimal adfærd herunder foretager tankning af 1 liter i højprislandet for lige netop at kunne køre til lavprislandet for at foretage en fuld tankning. Forklaringen er, at bilister, der er ved at have tom tank, både er dem, der kan spare mest ved at købe i det billigste land, og som har mindst besvær ved at ændre tankningssted.

Dette forhold gør, at man kan forvente, at økonomitankningerne især er påvirkelige af prisændringer, når udgangspunktet er nogenlunde balance mellem priserne. Hvis udgangspunktet er, at der i forvejen kan spares f.eks. 5 kr. pr. l og prisforskellen øges, således at der efter kan spares 6 kr./l, vil effekten ikke være så stor, fordi bilisterne allerede ved 5 kr./l i vid udstrækning har ændret adfærd.

4. Model for økonomitankninger

Med henblik på at undersøge prisfølsomheden, kan man opstille hypotetiske teoretiske modeller. Et eksempel på en sådan model kunne være, at det forudsættes, at 2,5 pct. af bilisterne har et tankningsbehov på 39-40 l, 2,5 pct. af bilisterne et tankningsbehov på 38-39 liter mens 2,5 pct. af bilisterne alene har et tankningsbehov på under 1 l, når sidste tankstation før grænsen passerer før indrejse i højprisland. Det kan endvidere antages, at en optankning i gennemsnit giver bilisterne besvær og tidstab mv. svarende til 40 kr. Hvis der tankes 2 gange halvt op i stedet for en fuld tankning, er omkostningerne således 40 kr ekstra, eller 20 kr. pr. gang, der tankes halvt op. Tilsvarende er ekstra omkostningerne ved at tanke op, når der er 1/4 tilbage, på 10 kr. Endelig er det forudsat, at 100 pct. af bilisterne vil tanke det billigste sted, hvis nettobesparelsen (lavere pris pr. liter fratrukket ekstra besvær ved ekstra tankning) udgør 10 kr. eller derover. Udgør nettobesparelsen imidlertid kun 5 kr., vil alene halvdelen af de bilister, der netto kan spare, ændre tankningsmønstre.

I følgende tabel X.1. er vist, hvor meget tankningerne vil ændres ved indrejse pr. bil i gennemsnit afhængig af prisforskellen under de angivne forudsætninger.

Tabel X.1. Eksempel på ændring i importen i bilernes tanke i gennemsnit afhængig af prisforskelle under en række forudsætninger

Prisforskel	Ændring i gennemsnitsindhold i forhold til normalt
Øre pr. liter	Liter pr. bil
0	0
25	3,7
50	8,7

75	11,7
100	13,4
150	15,9
200	17,2
300	18,4

Igen skal man være opmærksom på, at der også vil ske en ændring i tankens indhold ved udkørsel, således at der vil være noget over 3,7 liter i forskel ved indkørsel i forhold til ved udkørsel ved en prisforskel på 25 øre/l. For bilisterne, der er ved at køre ud af højprislandet, og som under normale omstændigheder ville have fyldt den næsten tomme tank op her, er omkostningerne ved at udskyde tankningen til lavprislandet en lidt større risiko for at løbe tør, (især hvis bilisten frygter, at der er meget langt til næste tank), eller at næste rasteophold vil finde sted lidt senere end ellers ønsket.

Det skal understreges, at resultatet i tabel X.1. ikke er en forudsigtelse af den faktiske prisfølsomhed, men er en illustration af, hvordan følsomheden kan variere med ændringer i prisforskelle givet forskellig udgangspunkt. Det er således bemærkelsesværdig, at det vil medføre samme vækst i indførselen via økonomitankningerne, at man går fra at kunne spare 0 til 50 øre/l, som hvis man går fra at kunne spare 50 øre/l til 200 øre/l.

I praksis vil prisfølsomheden sandsynligvis være mindre på kortere sigt især ved mindre prisforskelle. Det tager tid før bilisterne bliver klar over, hvor det er billigst at tanke. Når de mindre prisforskelle imidlertid bliver af permanent karakter, og dermed efterhånden bliver erkendt af flere og flere, vil prisfølsomheden gradvist stige.

Udover ændret adfærd ved tankning på servicestationer i nærheden af grænsen (+/-50 km) vil adfærden som nævnt også ændres længere inde i landet for bilister, der er på vej ud af højprislandet. Hvis en bilist skal fra Ålborg til Köln, vil der skulle tankes flere gange på turen. Tanken er f.eks. ved at løbe tør omkring Århus. Uden prisforskelle vil der blive tanket normalt op her, men hvis bilisten regner med, at der kan spares meget i Tyskland, kan han nøjes med at tanke svarende til første planlagte stop i Tyskland ved en servicestation. En anden effekt kan være, at en bilist fra Åbenrå har et ærinde i Flensborg f.eks. fordi, der skal købes vin og øl til en fest, men at det ikke er så afgørende, hvornår det sker indenfor de næste par dage. Denne bilist vil være mere tilbøjelig til at tage afsted på en af de dage, hvor tanken er ved at være tom ved store besparelsesmuligheder i Tyskland for benzin end ved små. Planlægning af en sådan helt optimal tankningsadfærd vil være besværlig og ændring i mønsteret for ophold under vejs mere eller mindre generende. Der skal derfor sandsynligvis forholdsvis store prisforskelle til for at forårsage sådanne ændringer.

Man skal være opmærksom på, at en del af turene fra og til Danmark er så korte, at man ikke kan udnytte det maksimale potentiale for grænsehandel. En tysk turist, der skal på besøg i Kolding, kan således næppe nå at bruge en fuld tank fra Tyskland, før Danmark forlades igen, og en norsk bilist, der sejler fra høje priser i Norge til mellempriser i Danmark mod lave priser i Tyskland, vil måske nok komme til Danmark med næsten tom tank, men vil ikke tanke fuldt op i Danmark, men alene tanke så man kan nå Tyskland.

Mens der er gode teoretiske begrundelser for, at skift i tankningsmønsteret tæt ved grænsen især er følsom ved ensidige prisændringer, hvis udgangspunktet er tæt på balance, er virkningerne af ensidige prisændringer på tankningsmønsteret længere væk fra grænsen sandsynligvis mindre afhængig af, hvor stor besparelsen var i udgangspunktet.

Med udgangspunkt i det nævnte eksempel kunne sammenhængen mellem benzinprisforskelle og grænsehandel pr. bil f.eks. se ud som anført i tabel X.2.

Tabel X.2. Eksempel på sammenhæng mellem benzinprisforskel og -grænsehandel pr. bil

Prisforskel i udenlandsk favør	Større tankindhold ved udkørsel fra lavprisland i gennemsnit	Mindre tankindhold ved indkørsel i lavprisland i gennemsnit *	Nettoimport i tank pr. bil tur retur i gennemsnit
kr./l	l/bil	l/bil	l/bil
0	0	0	0
0,25	3,7	1,7	5,4
0,50	8,7	3,8	12,5
0,75	11,7	5,1	16,8
1	13,4	6,0	19,5
1,50	15,9	7,5	23,1
2	17,2	8,6	25,8
3	18,4	10,3	28,7
5	19,5	13,3	32,8
over 10	20,0	20,0	40,0

* Beregnet som en stigende andel af "større tankindhold ved udkørsel.."

I følge denne opgørelse vil ca 1/3 af det maksimale grænsehandelspotentialer realiseres alene ved en prisforskel på ca. 50 øre/l, andre 1/3 når prisforskellen øges fra 50 til 200 øre/l mens der skal være en prisforskel over 10 kr./l for at realisere den sidste tredjedel.

Man kan foretage mange sådanne teoretiske beregninger under forudsætning af udgifter ved besvær ved ændret adfærd mv., men resultatet vil afhænge af forudsætningerne om, hvilke beløb bilisterne knytter til besværet ved ændret adfærd mv. Tabel X.2. illustrerer derfor alene i grove træk formen af grænsehandelens prisfølsomhed, altså at økonomitankningsgrænsehandlen er mere følsom over for ensidige prisændringer, hvis udgangspunktet er, at der er små prisforskelle. Om der skal 35, 40 øre/l, 50 øre, 75 øre eller 100 øre/l for at realisere 1/3 af økonomitankningspotentialer, må derfor forsøges estimeret ud fra erfaringerne.

Denne sammenhæng er helt anderledes end for de andre grænsehandelsvarer, hvor der skal være en vis prisforskel - f.eks. 20 pct.- før der for alvor kommer gang i grænsehandlen (men en mindre prisforskel før grænsehandlen ophører). Den afgørende forskel er, at en del af bilisterne i alle tilfælde skal gøre ophold under vejs for at købe benzin, og der i alle tilfælde er servicestationer på begge sider af grænsen, mens det ikke er nødvendigt at gøre ophold for at købe f.eks. øl, og der ikke nødvendigvis er etableret øludsalgssteder tæt på trafikårenerne. Besværet ved ændret handelsmønster er derfor væsentlig mindre for benzin end for andre varer.

Der er ikke direkte opgørelser af omfanget af økonomitankninger, men der foreligger stikprøveundersøgelser, indirekte oplysninger og indikatorer over dele af den samlede grænsehandel med benzin. Den helt præcise sammenhæng, der gælder på langt sigt, hvor alle er fuldt klar over de præcise prisforskelle, vil derfor være svær at eftervise i praksis i alle detaljer, jf. at det er sjældent, at der i længere tid i træk er samme prisforskel, og fordi priserne i øvrigt er forskellige i samme land på samme tid, uden at man kan gøre sig håb om at fange dette præcist op i et enkelt tal. De mest sikre indikatorer

for grænsehandelens prisfølsomhed opnås, når der i løbet af kort tid sker store forskydninger i prisforholdet. Det er sket flere gange i løbet af de seneste 20 år, men i øvrigt er det sjældent, at samme prisforhold kan fastholdes i længere tid. Man har derfor nok en god idé om sammenhængen mellem prisforskelle og grænsehandel ved store ændringer, mens grænsehandelens følsomhed overfor mindre prisændringer ved forskellig udgangspunkt for prisforskellen før er sværere at fastslå med nøjagtighed.

5. Grænsehandelstankninger

Den samlede grænsehandel afhænger foruden af økonomitankninger også af, at antallet af bilister, der vil krydse grænsen, vil stige ved større benzinprisforskelle. Hvis det er Danmark, der har højere priser, vil der være flere danske bilister, der vil tage afsted på grænsehandelstur. Hvis det er Tyskland, vil flere tyskere tage til Danmark. For bilister, der bor helt tæt ved grænsen, kan grænsehandelsturen eventuelt alene være efter benzin, mens den ekstra besparelsesmulighed for benzin kan være den faktor, der udover besparelser på øl og vin mv. gør, at turen vil være fordelagtig for rejsende længere væk fra. Mens der vil komme flere danske bilister over grænsen ved højere danske benzinpriser, vil de høje priser også i et vist, men sandsynligvis beskedent omfang reducere antallet af udenlandske bilister, der tager til Danmark, herunder bruger Danmark som transitland. For en tysk familie en uge i sommerhus, der måske bruger forsigtigt sat 6.000 kr. på opholdet, vil 1 kr./l ekstra og et benzinkøb her på 50 liter betyde, at opholdet bliver under 1 pct. dyrere.

Igen kan man gøre sig teoretiske overvejelser om, hvor mange der vil tage oftere på grænsehandel ved større muligheder for benzinbesparelser og herudfra fremstille "benzingrænser" foreskellige steder i Sydslesvig, Jylland, Fyn, Sjælland og i Skåne, men man vinder ikke megen ny erkendelse herved, uden at teorien søges bekræftet med praktiske erfaringer. Tidligere har det været skønnet, at en stigning i besparelsesmulighederne på 1 kr./l vil medføre, at mellem 0,5-1 mill. flere danske bilister tog til udlandet, hvorved benzinindførelsen ville stige med ca 30 mill. l. Dette skøn har været baseret på, at antallet af danske biler over landgrænsen steg med 2,5 mill. biler fra 1985 til 1989, hvor benzinafgiftsforskellen blev forøget med 1- 1,5 kr./l. Da prisforskellen blev reduceret ca. 2,5 kr./l efter 1989, faldt trafikken tilsvarende med ca. 2,5 mill. danske biler over de følgende år. Der skete dog samtidig andre afgiftsændringer i samme retning, der påvirkede grænsehandlen. Et forsigtigt skøn vil være, at antallet af danske biler vil stige med 0,5 mill. stk. ved en forhøjelse af prisforskellen med 1 kr./l i tysk favør. Hvis der tankes 30 l pr. ekstra bil, vil 1 kr./l i ekstra prisforskel skabe yderligere 15 mill. l ekstra grænsehandel i danske biler.

Der er ikke på samme måde erfaringer for, hvor mange tyske biler, der eventuelt vil køre ekstra til Danmark blot for at tanke benzin, hvis prisforskellen var i dansk favør igennem længere tid. Noget kunne tale for, at følsomheden var større, jf. at befolkningstætheden er større syd for grænsen end nord for grænsen, og tyskerne tilsyneladende reagerer på mindre prisforskelle end danskerne. Modsat vil tyskerne i forhold til danskerne have færre muligheder for samtidig at gøre fordelagtige indkøb.

Der er imidlertid erfaringer vedrørende dieselolie.

Frem til april 1986 var dieselolie for private omkring 1 kr./l billigere i Danmark end i Tyskland. Da de danske priser blev højere end de tyske priser den 1. april 1986, ophørte grænsehandelen fra den ene dag til den anden. Omfanget af grænsehandelen, der forsvandt, var på henved 50 mill. l.

6. Udviklingen i incitamentet til grænsehandel, priser og afgifter

Størstedelen af den internationale biltrafik finder sted til og fra Tyskland.

I følgende tabel X.3. er vist udviklingen i den afgiftsbetingede prisforskel mellem Danmark og Tyskland siden 1980.

Tabel X.3. Afgiftsbetinget prisforskel mellem Danmark og Tyskland 1980- 2000

	Blyholdig 98 oktan				Blyfri 95 oktan			
	Dansk listepri	Dansk moms og afgift	Tysk moms og afg. ved dansk avance	Afg.betinget prisforsk.i tysk favør	Dansk liste pris	Dansk moms og afgift	Tysk moms og afg. ved dansk avance	Afg.betinget prisforskel i tysk favør

1. aug.	Øre/l							
1980	486	280	179	100				
1981	586	298	219	78				
1982	638	340	236	104				
1983	632	341	249	92				
1984	630	341	253	88				
1985	652	345	261	84	652	345	244	101
1986	642	486	248	238	618	456	219	238
1987	670	491	254	237	633	447	233	214
1988	685	507	254	253	633	447	233	214
1989	692	500	315	185	662	434	285	149
1990	624	415	312	103	550	335	279	56
1991	636	417	436	-19	562	337	393	-55
1992					531	331	387	-56
1993					535	332	420	-88
1994					562	362	474	-111
1995					585	412	464	-52
1996					645	456	464	-8
1997					682	468	461	7
1998					648	467	462	5
1. jan. 1999					660	509	457	52
1. apr. 1999					701	517	488	29
1. aug					737	524	493	32

1999								
1. jan. 2000					786	544	524	20
1. aug. 2000					827	552	531	22
1. jan. 2001	**				840	565	557	8

*) Der er set bort fra parafiskale afgifter (beredskabslagerafgifter, miljøpulje), rabat til stationer med dampretur, benzin med lavt benzenindhold og forskelle i temperatur). Summen af disse forhold er 7 øre/l mindre afgiftsskel i tysk favør end anført for 2000.

** Ved samme pris uden afgift som 1 august 2000.

*** Markedsandelen for blyfri benzin var frem til efteråret 1986 under 10 pct. I 1987, 1989 og 1991 var ca 1/3, 1/2 og 2/3 af benzinen blyfri. Siden begyndelsen af 1994 har markedsandelen været tæt på 100 pct.

Udover den afgiftsbetingede prisforskel, der fremgår af tabel X.3, er der forskel i bruttoavance og rabatter mellem Danmark og Tyskland. Typisk er de tyske avancer 30-40 øre/l lavere end i Danmark. Forskellen varierer imidlertid over tiden og forskellen har været større i 2000 end normalt. I bilag X.1. er der nærmere gjort rede for avanceforskellene.

Fra 1980 til 1985 kunne der spares 1 kr./l i afgift ved at købe benzin i Tyskland foruden avancebesparelsen. Ved julepakken 1985 og påskepakken 1986 blev afgifterne på benzin sat kraftigt op i Danmark svarende til de internationale prisfald for benzin, således at de absolutte forbrugerpriser blev fastholdt i Danmark. Prisfaldene fik lov at slå igennem i Tyskland. Afgiftsbesparelsen steg herved fra henvend 1 kr./l til henvend 2,5 kr./l. Sammen med avanceforskellen kunne der spares 3 kr./l. Den store afgiftsforskel formindskes kun gradvist i 1987 og 1988 til godt 2 kr./l. Den 1. januar 1989 sætter Tyskland benzinafgiften op med ca. 50 øre/l, hvorved afgiftsforskellen reduceres til 1,5 kr./l. I 1990 reducerer Danmark afgiften, så afgiftsbesparelsen falder til godt 50 øre/l. I 1991 forhøjer Tyskland afgiften med over 1 kr./l, således at den tyske afgift bliver godt 50 øre/l højere end den danske. Igen skal man have i erindring, at avanceforskelle i praksis stort set eliminerer afgiftsforskellen. Valutakursændringer og større tyske end dansk afgiftsforhøjelser i 1994 bringer afgiftsbesparelsen op på over 1 kr./l i dansk favør i 1994. Forhøjelse af den danske afgift som følge af skattereformen 1994-98 reducerer afgiftsbesparelsen i dansk favør til ca. 50 øre i 1995 og til ca. 10 øre/l i 1996. I 1997 og 1998 forhøjes den danske afgift marginalt, således at der i praksis er samme afgift i Danmark og Tyskland på benzin ved udgangen af 1998.

1. Januar 1999 forhøjes benzinafgiften med 50 øre/l i Danmark, mens Tyskland forhøjer afgiften med ca. 27 øre/l 1. april 1999. Stigningerne i råoliepriserne medfører større momsstigninger i Danmark end i Tyskland, jf. at den danske moms er på 25 pct. mens den tyske moms er på 16 pct.

1. januar 2000 indsnævres afgiftsforskellen med ca 14 øre/l. 1. januar 2001 vil afgiftsforskellen blive indsnævret med yderligere 14 øre/l, således at den danske afgift vil være tæt på den tyske afgift. Før midten af 1970'erne var benzin billigere i Danmark end Tyskland. I slutningen af 1970'erne ændredes billedet, idet hyppige afgiftsforhøjelser i Danmark var kraftigere end nedskrivningerne af den danske krone i forhold til DM, således at benzin blev dyrere i Danmark.

Udover prisforskelle påvirkes grænsehandlen også af trafikens omfang jf. nedenfor.

Grænsehandlen med benzin reagerer sandsynligvis med nogen forsinkelse på skift i prisforholdene. Danske bilister, der kører til Tyskland, er sandsynligvis mere a jour med prisforholdene der, end tyske bilister er med prisforholdene her. En større del af de danske bilister foretager hyppige ture til Tyskland end andelen af de udenlandske bilister, der foretager hyppige ture til Danmark. For de bilister, der sjældent krydser grænsen, vil forventningerne til prisniveauet i udlandet kunne være dannet ud fra forholdene i gennem en længere årrække tidligere. Frem til hen over midten af 1970'erne var prisen lavere i Danmark end i Tyskland. Siden har priserne normalt været højere i Danmark end i Tyskland.

Mange tyske bilister har derfor nok også forventet, at det var tilfældet i midten af 1990'erne, hvor priserne i kort tid faktisk var lavere i Danmark. Mange tyskere har derfor ikke reageret på prisforskellen i første omgang, men tanket før indkørsel til Danmark. Udover at danskerne hyppigere kører til Tyskland, og derfor bygger prisforventningerne på mere aktuelle erfaringer, er prisforskelle mellem Danmark og Tyskland godt pressetof i sær i Danmark, hvis der kan spares ved køb i Tyskland. Hvis grænsehandlen øges herved, er der endnu bedre pressedækning på grænsehandlen. Herved vil en øget tilskyndelse til grænsehandel og øget grænsehandel have en tendens til at være selvforstærkende. Den tyske offentlighed bliver ikke i samme udstrækning orienteret om prisforholdene ved den dansk-tyske grænse.

Incitamentet til grænsehandel vil således først med en vis forsinkelse slå ud i ændret grænsehandel især for udenlandske bilister.

Sammenfattende blev det betydelige incitament til grænsehandel med benzin i Tyskland, på få år vendt til et beskedent incitament til grænsehandel i Danmark omkring 1989/91. I midten af 1990'erne var der i 3 år et signifikant afgiftsincitament til handel i Danmark, der dog blev elimineret i 1997 og 1998, hvor avanceforskelle gjorde benzin dyrere i Danmark, og hvor de danske grænsenære stationer i mindre udstrækning forsøgte at konkurrere med de tyske stationer, og stationerne i Flensborgområdet satte avancerne særligt kraftigt ned.

I januar 1999 blev incitamentet til grænsehandel forstærket betydeligt ved en dansk afgiftsforhøjelse, der dog blev neutraliseret delvist 1. april 1999 ved en tysk afgiftsforhøjelse. Avanceforskellene steg dog gennem 1999, og der kom fornyet pressefokus på benziningrænsehandlen. Afgiftsforskellene er reduceret i 2000, men der er fortsat unormal store avanceforskelle og fortsat stor pressedækning.

7. Incitamentet i forhold til Sverige

Der har traditionelt ikke været samme fokus på grænsehandlen med benzin i forhold til Sverige. Der har næppe været tilfælde, hvor bilisterne har taget færgen blot for at kunne spare på benzinindkøb. Der er dog også meget trafik til Sverige, og skift i tankningsmønstret har kunnet flytte en betydelig benzinhandel.

I følgende tabel X.4. er vist udviklingen i prisforholdet mellem Danmark og Sverige.

Tabel X.4. Afgiftsbetinget prisforskel mellem Danmark og Sverige 1980-2000

	Blyholdig 98 oktan				Blyfri 95 oktan			
	Dansk listepri s	Dansk moms og afgift	Svensk moms og afgift ved dansk avance	Afg. beting et prisforsk. i svensk favør	Dansk listepri s	Dansk moms og afgift	Svensk moms og afgift ved dansk avance	Afgiftsbeting et prisforsk el i svensk favør
1. aug.	øre/l							
1980	486	280	201	79				
1981	586	298	217	80				
1982	638	340	195	145				
1983	632	341	211	130				
1984	630	341	234	107				

1985	652	345	276	69	652	345	276	69
1986	642	486	255	231	618	456	237	219
1987	670	491	262	229	633	447	243	205
1988	685	507	311	195	633	447	289	158
1989	692	500	322	178	662	434	299	135
1990	624	415	456	-41	550	335	426	-91
1991	636	417	486	-70	562	337	450	-113
1992					531	331	437	-105
1993					535	332	451	-119
1994					562	362	446	-84
1995					585	412	437	-25
1996					645	456	499	-43
1997					682	468	521	-53
1998					648	467	515	-46
1. jan. 1999					660	509	487	22
1. apr. 1999					701	517	498	19
1. aug. 1999					737	524	521	3
1. jan. 2000					786	544	542	0
1. aug. 2000					827	552	564	-12
1. jan. 2001	**				840	565	564	1

*) Der er set bort fra parafiskale afgifter (beredskabslagerafgifter, miljøpulje), rabat til stationer med dampretur, benzin med lavt benzenindhold og forskelle i temperatur). Summen af disse forhold er 5 øre/l større afgiftsforskel i dansk favør end anført.

** Ved samme pris uden afgift som 1 august 2000, men med dansk forhøjelse.

*** Markedsandelen for blyfri benzin var frem til efteråret 1986 under 10 pct. I 1987, 1989 og 1991 var ca 1/3, 1/2 og 2/3 af benzinen blyfri. Siden begyndelsen af 1994 har markedsandelen været tæt på 100 pct.

Det ses af tabel X.4., at de danske afgifter var ca. 1 kr./l højere end de svenske frem til 1986, hvor afgiftsforken steg til over 2 kr./l. Danske afgiftsned sættelser og svenske forhøjelser i 1990 medførte, at den svenske afgiftsbelastning går fra at være henved 1,5 kr./l lavere end den danske til at blive henved 1 kr./l højere. Afgiftsforskellen i dansk favør reduceres gennem 1990'erne for at blive elimineret i 1999. Den svenske afgift er i dag lidt højere end den danske afgift.

I bilag X.1. er der redegjort for avanceforskelle.

8. Udviklingen i biltrafikken mellem Danmark og udlandet

Grænsehandel med benzin er kun lovlig, når indførslen mv. sker i bilernes normale tanke samt i eventuel reservedunk. Myndighederne har ikke oplysninger om egentlig smugleri med benzin i større stil. Afgørende for grænsehandelens størrelse er derfor antallet af biler, der passerer grænsen.

Der foretages tællinger af antal biler, der passerer grænsen. For færgerne indberettes oplysningerne til Danmarks Statistik. Ved landgrænsen er der ved hver grænseovergang indrettet automatiske tællestationer.

Ved landegrænsen blev der tidligere foretaget en arts- og nationalitetsopdeling af de passerede biler. Dette skete indtil 1993 ved Toldvæsenet, der hver 13 dage - dog mindre hyppigt ved de mindre grænseovergange - foretog manuelle optællinger af henholdsvis danske og udenlandske bilister. Fra 1993 blev opgaven overtaget af Vejdirektoratet med en mindre hyppig tællefrekvens, dog således at alle ugens dage, alle døgnets timer og såvel trafikken i som udenfor sommersæsonen var repræsenteret. Vejdirektoratet sparede imidlertid arts- og nationalitetsopdelingerne væk i 1996. Fra 2000 er arts- og nationalitetsopdelingerne blevet genoptaget blandt andet til brug ved udarbejdelse af denne redegørelse, men der er endnu ikke endelige tal.

I følgende tabel X.5. er vist udviklingen i personbiltrafikken over landegrænsen 1980 til 2000.

Tabel X.5. Personbiltrafik over landegrænsen ind i Danmark 1980-1999 fordelt på danske og udenlandske personbiler.

	Danske	Udenlandske	I alt
År	1.000 stk	1.000 stk.	1.000 stk.
1975	2081	2107	4188
1980	2570	2275	4845
1981	2261	2390	4651
1982	2184	2390	4574
1983	2210	2441	4651
1984	2338	2749	5087

1985	2621	3058	5679
1986	3623	2571	6194
1987	4556	2244	6800
1988	4623	2277	6900
1989	5059	2492	7551
1990	4237	2462	6699
1991	3524	2771	6295
1992	3226	2905	6131
1993	2657	3040	5697
1994	2829	3281	6110
1995	2717	3335	6052
1996	2742	3209	5951
1997	2925*	3202*	6127
1998	3075*	3156*	6231
1999	3250*	3161*	6411
2000	3425*	3125*	6550*

* Foreløbige beregninger, jf bilag IV.B..

Trafikken udgjorde i første halvdel af 1980'erne ca. 4,5-5,5 mill. biler, heraf 2-2,5 mill. danske biler og 2-3 mill. udenlandske biler. Fra 1985 til 1989 steg trafikken fra ca. 5,7 mill. biler til ca. 7,6 mill. biler. Da antal af udenlandske biler viste en faldende tendens, var væksten alene forårsaget af antallet af danske biler blev fordoblet. Fra 1985 til 1989 steg grænsehandlen kraftigt, og væksten i trafikken må i vid udstrækning tilskrives ekstra incitamentter til grænsehandel for danskerne dels på grund af højere danske afgifter på især benzin dels på grund af lempelser i rejsegodsrestriktionerne. I slutningen af 1980'erne og i sær i 1990- 1992 skete der en mærkbar nedsættelse af afgiftsniveauet for benzin, parfume, øl og vin mv. i Danmark, mens Tyskland forhøjede benzinafgiften i 1991 og moms og ølafgift i 1993. Effekten var, at antallet af danske biler faldt til samme niveau som før 1986. Der var vækst i antallet af udenlandske bilister. I slutningen af 1990'erne er grænsetrafikken samlet vokset jævnt igen i nogenlunde samme takt som udviklingen i den almindelige trafik. Med forbehold for, at der alene er oplysninger om arts- og nationalitetsopdeling i 1996 og delvis i år 2000 tyder meget på, at der har været en vækst i antal danske bilister, der kører over grænsen på omkring 4 pct. årligt, mens antallet af udenlandske biler har været stagnerende. Det er ikke afgørende mere end væksten i den interne kørsel i Danmark.

Trafikken over landgrænsen har således været stærkt påvirket af mulighederne for fordelagtige grænsehandelsindkøb med blandt andet benzin i 1980'erne og begyndelsen af 1990'erne. I slutningen af 1990'erne har udviklingen været mere stabil omend med en mærkbar vækst. En stor del af de bilister, der i øvrigt passerer grænsen, er ferie- og fritidsrejsende.

Foruden over landegrænsen kommer der biler til Danmark med færge på ruter fra England, Norge, Sverige, Polen og Tyskland jf. tabel X.6.

Tabel X.6. Antal personbiler til Danmark med færge i 1999

	1.000 stk.
Øresund	1.311
Bornholm	67
Kattegat	319
Sverige i Alt	1.697
Norge	329
Polen	9
Tyskland	695
- heraf Rødby-Puttgarden	496
England	13
I alt med færge	2.677

Med åbningen af Øresundsbroen kan det forventes at personbiltrafikken over Øresund samlet stiger til 2,5-3 mill. biler.

Der foretages ikke nationalitetsopdelinger af biler med færger. Det er et almindelige indtryk, at udenlandske biler er i flertal. Det hænger blandt andet sammen med, at Danmark er transitland for en del rejsende mellem Skandinavien og Tyskland. Ofte antages, at 35 pct. af bilerne er danske og 65 pct. udenlandske.

Ikke alle personbilerne drives af benzin. Andelen af dieslbilerne i Danmark er på omkring 5 pct., mens andelen er højere i udlandet. I denne rapport er det lagt til grund, at ca. 10 pct. af bilerne er ikke benzinbiler.

Samlet set er der således 10 mill. personbiler, der årligt kører ind i Danmark, heraf 9 mill. benzindrevne biler.

9. Undersøgelser over benzin grænsehandelens omfang og udvikling over tiden

Der findes ikke nogen egentlige regnskabsmæssige opgørelser over benzingrænsehandelens omfang og udvikling, men sikre oplysninger om, at benzin er en grænsehandelsvarer.

Opgørelserne må derfor ske ved en vurdering af en række kilder, der kan belyse spørgsmålet.

Der er tre sådanne kilder:

- Lejlighedsvis interviewundersøgelser over grænsehandelens omfang fortrinsvis for danskere.

- Sammenligninger mellem salget af benzin og skøn over benzinføbruget ud fra oplysninger om kørselsomfang og brændstoføkonomi.

- Opgørelser over fordelingen af benzinsalget mellem landsdelene.

10. Lejlighedsvisse undersøgelser over grænsehandelens omfang for danskerne

Institut for Grænseregionsforskning har med mellemrum gennemført interviewundersøgelser blandt grænsepassanter, hvor der blandt andet er spurgt om benzinindkøb ved landgrænsen. Der har ikke tidligere været gennemført tilsvarende undersøgelser over udenlandske bilisters tankningsmønster eller forholdene for bilister, der rejser med færge.

Instituttets undersøgelser afdækker i det mindste danskernes snævre grænsehandelsindkøb og sandsynligvis i et vist omfang økonomitankningerne. Alle økonomitankninger fanges dog sandsynligvis ikke op af undersøgelserne, jf. at en bilist, der ved udrejse fra Danmark har forsinket optankningen til den tyske side, og som efter et par dage i udlandet tankes op f.eks. 125 km fra grænsen, sjældent vil finde det naturligt at svare, at der er foretaget grænsehandelsindkøb.

Instituttets undersøgelser udmærker sig derimod ved, at være den mest direkte opgørelse af dele af grænsehandlen.

Instituttets tidligere undersøgelser har vist følgende grænsehandel for danske bilister ved landgrænsen jf. tabel X.7.

Tabel X.7. Udviklingen i danskernes benzinindkøb over landgrænsen efter Institut for grænseregionsforsknings undersøgelser, 1985- 2000

År	Antal danske biler, der passerer landgrænsen	Andel af stikprøve der tankes, pct.	Antal biler der tankes (kolonne 1* kolonne 2)	Gnst. mængde (liter)	Samlet indkøb (mill. liter)
2000 ¹	3.189.677	20	637.935	38,5	24,5
1999	3.150.000	14	441.000	39,78	17,5
1996	2.742.000	1	27.420	39,78 ²	under 1
1. halvår 1991	3.554.358	84	2.985.660	19,55	60
2. halvår 1991	3.554.358	-	-	-	1,5
1986	3.623.000	96	3.478.080	26,25	90
1985	2.621.000	90	2.358.900	17,87	45

¹ I Instituttets undersøgelse fra 2000 indgår som noget nyt i.f.t. til tidligere år nogle spørgsmål omkring benzinkøb der er foretaget inde i landet. Hvis benzinkøbene, der er foretaget inde i landet lægges til benzinkøbene ved grænsen vil danskernes samlede indkøb af benzin være på 28,33 mill. liter. Det vil sige at danskerne har købt 3,78 mill. liter inde i landet.

² Skøn på baggrund af undersøgelsen i 1999, idet oplysningen ikke er opgivet i rapporten fra Institut for Grænseregionsforskning.

Undersøgelserne er stikprøveundersøgelser fra begrænsede perioder, der er ganget op til totaltal.

Ud fra trafiktallene fra 1989 kan danske bilisters grænsehandel i 1989 opgøres til ca. 145 mill. l.

Når man ser isoleret på grænsehandlen med benzin ved landegrænsen, er grænsehandlen steget med 7-8 mill. liter fra 1999 til 2000. Det skyldes primært, at der er flere, af de biler, der passerer grænsen, som tankes. Således forventes der, at være omkring 640.000 biler, som vil tankes på den tyske side af den dansk-tyske landegrænse i 2000, mens der i 1999 kun var ca. 440.000 biler

I Institutts undersøgelse fra 2000 indgår som noget nyt i.f.t. til tidligere år nogle spørgsmål omkring benzinkøb, der er foretaget inde i landet. Hvis benzinkøbene, der er foretaget inde i landet lægges til benzinkøbene ved grænsen vil danskernes samlede indkøb af benzin være på ca. 28 mill. liter. Det vil sige, at danskerne har købt knap 4 mill. liter inde i landet.

Institutts opgørelse gælder for tidligere år alene danske tankninger over landegrænsen. Hertil kommer grænsehandelstankninger via færger samt udlændinges tankninger. Instituttet har typisk foretaget undersøgelserne uden for de tidspunkter, hvor der er forholdsvis få danskere, der passerer grænsen med andet formål end grænsehandel. I sommersæsonen og om natten vil en større andel af bilisterne have tanket inde i landet.

I beløb kan grænsehandlen i følge instituttets opgørelser for 2000 med usikkerhed opgøres til ca 500 mill.kr. for danskerne og ca 600 mill.kr. for udlændingene. Heraf vedrører ca. halvdelen Danmark-Tyskland og halvdelen Danmark Sverige. Det er ikke sandsynligt, at grænsehandlen skulle være i dansk favør med benzin, men Institutts opgørelse bekræfter, at der brutto tankes betydelige mængder på hver side af grænsen af såvel danskere som udlændinge.

11. Sammenligninger mellem udviklingen i benzinsalget og skøn over udviklingen i benzinforbruget

I følgende tabel X.8. er vist udviklingen i benzinsalget, det samlede kørselsindex og det beregnede benzinkørselsindex samt på baggrund heraf og andre forudsætninger det beregnede benzinforgbrug fra 1980 til 1999.

Tabel X.8. Udviklingen i benzinsalg, beregnet forbrug og nettoimport ved grænsehandel af benzin i Danmark 1980-99

	Samlet salg i Danmark	Beregnet forbrug i Danmark	Beregnet nettoimport (grænsehandel)	Beregnet benzinbils kørselsindex	Vægt i gennemsnit for personbiler.
År					Kg/bil
	Mill.l				
1980	1966	2100	134	100	862
1981	1846	1992	146	96	864
1982	1813	1937	124	95	866
1983	1858	1954	96	97	868
1984	1928	2002	74	100	871
1985	1978	2059	81	105	874

1986	1976	2115	139	109	877
1987	1986	2179	193	113	880
1988	2006	2257	251	119	883
1989	1979	2284	305	122	887
1990	2094	2321	227	125	890
1991	2225	2320	96	127	895
1992	2339	2348	9	130	900
1993	2406	2373	-33	132	906
1994	2491	2430	-61	137	917
1995	2518	2508	-10	142	930
1996	2543	2562	19	146	943
1997	2616 (2606)	2636	20 (30)	151	957
1998	2697 (2662)	2691	-6 (29)	154	974
1999	2679 (2694)	2774	95 (80)	160	991

Da landbrugsbenzin inkluderes i salgstallene fra 1997 er grænsehandlen ca. 10 mill. l. større efter 1997 end umiddelbart beregnet. Hamstringer op til 1. januar 1999, flytter ca. 25 mill. l. fra 1999 til 1998. Med disse korrektioner udgør benzingrænsehandlen ca. 30 mill. l. i 1997, ca. 29 mill. l. i 1998 og ca. 80 mill. l. i 1999.

12. Benzinsalg.

Der findes gode og pålidelige oplysninger om det samlede salg af benzin i Danmark. Salget kan både beregnes ud fra oplysninger om de mængder, af hvilke der betales afgift og ud fra Energistyrelsens opgørelser af salget til brug for eventuel betaling af beredskabslagerafgift. Salget opgøres ved udlevering fra raffinaderier og grossistvirksomheder. Der er en vis forsinkelse fra grossistsalget til detailsalget. Detailsalget kan udvikle sig anderledes end det opgjorte grossistsalg ved forskydninger i lagerbeholdningerne på servicestationer. Sådanne lagerforskydninger kan påvirke tallene kraftigt fra måned til måned, mens usikkerheden er mindre, når man sammenligner år til år. Udover hverdagens placering omkring nytår kan detaillagrene svinge på grund af hamstringer ved prisændringer omkring 1. januar. Afgiftsforhøjelsen 1. januar 1999 kan således have fremrykket et salg på ca. 25 mill. l. fra 1999 til 1998. Opgørelserne omfatter benzin med afgift altså eksklusive salg af farvet benzin. Da adgangen til at bruge farvet benzin i landbruget faldt væk fra 1. januar 1997, er salget efter 1997 ca. 10 mill. l. højere.

13. Benzinförbrug.

Benzinforbruget kan beregnes som:

Benzinbilers kørsel i km gange med forbrug i l pr. km.

Vejdirektoratet beregner indirekte den samlede kørsel ved trafiktællinger forskellige steder i landet og under en række forudsætninger. Der knytter sig usikkerhed til forudsætningerne. Niveaue for opgørelsen er derfor usikker, mens udviklingen er mindre usikker, i det omfang der ikke ændres i forudsætningerne. Når man sammenligner den samlede kørsel i km med brændstofsforbruget, tyder meget på at niveauet er overdrevet, jf. at man umiddelbart får en urealistisk god brændstoføkonomi. Udviklingen i indexet har sandsynligvis også i en vis udstrækning været overvurderet, da trafikken er steget mest på motorveje, der har været overrepræsenteret i tællingerne. Oplysningerne er delt op på personbiler, varebiler etc. Ikke alle person- og varebilerne er benzindrevne. Andelen af benzindrevne køretøjer har været faldende især for varebiler. Idet der tages hensyn til, at dieslbilerne kører længere end benzinbilerne, kan man regne det samlede person- og varebilsindex om til et benzinbilindex jf. søjle 5 i tabel X.8.

Der hersker stor usikkerhed om udviklingen i brændstoføkonomien. Der er spredte oplysninger om normforbruget af visse nye årgange benzinbiler, men ikke oplysninger om bestandens faktiske brændstoføkonomi. Da bilbestanden kun langsomt fornyes, vil der dog ikke være den store forskel i brændstoføkonomien fra år til år.

Udviklingen i brændstoføkonomien er i første omgang antaget at være, at der for hvert år i gennemsnit bruges 1,45 pct. mindre benzin pr. km ved uændret vægt. Inkluderet i de 1,45 pct. er også den beskedne overvurdering af kørselen på 0,1 pct. som trafikindekset sandsynligvis indeholder. Forbedringen i brændstoføkonomien for nye årgange har sandsynligvis været stor i begyndelsen af 1980'erne som følge af, at bilfabrikkerne lagde vægt på at udvikle mere brændstoføkonomiske biler efter første og anden oliekrise. Derimod har de nye årgange i slutningen af 1980'erne og de første år af 1990'erne ikke haft bedre brændstoføkonomi end årgangen fra 1980'erne på grund af overgangen til katalysator. Efter 1997, hvor den nye grønne ejeravgift blev introduceret, er brændstoføkonomien i de nye årgange forbedret markant. Bilfabrikanterne melder også om en øget indsats. Som nævnt slår ændret brændstoføkonomi for nye årgange først igennem med nogen forsinkelse, og det er vanskeligt ud fra usikre oplysninger om normforbruget for nye årgange at omregne til faktisk forbrug for hele bestanden.

Udover produktiviteten udtrykt i l/100 km ved given vægt, påvirkes brændstoføkonomien af udviklingen i bilernes vægt. Fra 1980 til lidt ind i 1990'erne steg bilernes vægt i gennemsnit for bestanden med ca. 3 kg. pr. år. Fra 1993 stiger vægten imidlertid markant mere nemlig med ca. 15 kg. pr. år, jf. sjette søjle i tabel X.8. I de 12 år fra 1980 til 1992 stiger gennemsnitsvægten med 38 kg. I de 7 år fra 1992 til 1999 stiger vægten med 90 kg til 990 kg. 1. januar 2000 var vægten ca. 1.000 kg for bestanden i gennemsnit. Gennemsnitsvægten af en ny årgang er ca. 1.100 kg. Væksten i gennemsnitsvægten vil således fortsætte.

Højere vægt betyder større brændstofforbrug. For 1996 årgangen var forholdet mellem vægt og brændstofforbruget efter normerne:

Forbrug af benzin i l/100 km = 2,7 l/100 km + 0,5 l/100 km * vægt i kg/100 kg.

Altså når vægten stiger med 100 kg (ca. 10 pct.) stiger brændstofforbruget med 0,5 liter pr. 100 km eller ca. 6 pct.

Det i tabel X.8. beregnede benzinforbrug tager udgangspunkt i et rimeligt antaget forbrug i 1980 (2.100 mill. l) og er herefter fremskrevet med udviklingen i benzinbilkørselsindekset, reduceret med 1,45 pct. og forhøjet svarende til udviklingen i vægten.

Forskellen mellem det således beregnede benzinforbrug og det opgjorte benzinsalg er en indikator for grænsehandlen.

Niveaue for den således beregnede grænsehandel er selvfølgelig usikkert, og ligeledes er der usikkerhed om udviklingen set over 19 år. Derimod vurderes det, at usikkerheden er begrænset, når man ser på udviklingen over få år.

Kombineres beregningerne med de andre indikatorer kan følgende udledes.

- Grænsehandlen i første halvdel af 1980'erne var på ca. 100 mill. l med en faldende tendens (Institut for Grænseregionsforskning finder i 1985, at danskernes grænsehandel ved landgrænsen kan beregnes til 45 mill. l., danske bilister udgør 46 pct. af bilisterne. Hertil kommer handel med Sverige. Som en grov tommelfingerregel udgør de danske bilisters handel over landgrænsen omkring halvdelen af den samlede grænsehandel, mens de øvrige grænseovergange og udlændinge står for resten). Den faldende tendens til grænsehandel skal ses i lyset af tendens til fald i trafikken over landgrænsen.

- Efter julepakken i slutningen af 1985 og påskepakken i 1986 stiger grænsehandlen til det dobbelte niveau ca. 200 mill. I på årsbasis, idet påskepakkestigningerne finder sted efter 1. april 1986. (Instituttet opgør grænsehandlen ved landgrænsen til ca. 100 mill. I for danskerne, der i 1986 udgør 58 pct. af grænsepassanterne. Hertil kommer udlændinge og handel mellem Danmark og Sverige).

- Grænsehandlen stiger yderligere til ca. 300 mill. I i 1989 (Instituttet opgør handlen til henved 150 mill. I for danskere ved landgrænsen ved samme indkøbsprocent som i 1986). Hovedparten af den danske vækst skyldes flere danske bilister.

- Fra 1989 til 1990 falder grænsehandlen med henved 100 mill. I.

- Fra 1990 til 1991 falder grænsehandlen yderligere med godt 100 mill. I (Instituttet opgør handlen til 0 for danskerne efter 1. juli 1991 og 60 mill. I før 1. juli 1991) og yderligere med 100 mill. I fra 1991 til 1992.

- I midten af 1990'erne er grænsehandlen i dansk favør på ca. 50 mill. I (danskerne handler 0 efter Instituttet), mens grænsehandlen herefter bliver neutral.

I 1999 er grænsehandlen i tysk favør på ca. 75 -100 mill. I (Institut for Grænseregionsforskning opgør den til ca. 20 mill. I for danskerne ved niveau maj/juni 1999, og ca. 30 mill. I ved niveau 1999/2000 ved landgrænsen).

De store linier i den beregnede udvikling svarer således til skiftet i incitamenterne samt resultaterne fra Instituttet for Grænseregionsforsknings studier for den delmængde af grænsehandlen, der foretages af danskerne ved landegrænsen.

Især kan der lægges vægt på erfaringerne fra 1989- 1991, hvor man på 2 ½ år gik fra, at der kunne spares over 2,5 kr./l i slutningen af 1988 til, at der var balance i priserne fra 1. juli 1991. Fra 1989 til 1992 steg salget af benzin med 18 pct., mens bilkørselsindekset steg med 6 pct.

Udviklingen omkring 1990 er nærmere beskrevet i bilag X.2.

14. Udviklingen i det regionale salg.

Som nævnt kan opgørelsen i tabel X.8. ikke stå alene, men bør søges bekræftet med andre kilder.

Da 75-80 pct. af personbiltrafikken til udlandet foregår via Jylland, mens alene ca. 50 pct. af forbruget foregår i Jylland og på Fyn, skulle salget variere kraftigere i Jylland ved skift i grænsehandlen end salgsvariationen i resten af landet. Af faldet i grænsehandlen fra 1989 til 1992 på 300 mill. I burde således 225-250 mill. finde sted i Jylland, mens stigningen i grænsehandlen fra 1985 til 89 på ca. 200 mill. I burde de 150 mill. I kunne knyttes til Jylland. Endelig med hensyn til stigningen i grænsehandlen på ca. 50 mill. I fra 1998 til 1999 burde hovedparten vedrøre Jylland.

I følgende tabel X.9. er vist udviklingen i benzinsalget fordelt på Jylland, Fyn, Sjælland/Lolland Falster og Bornholm.

Tabel X.9. udviklingen i salget af benzin fordelt på regioner 1982-1999

	Salg af benzin				
	I Jylland	På Fyn	På Sjælland og LollandFalster	På Bornholm	I alt
år	mill. I				
1982	876	167	754	16	1813

1983	920	154	768	16	1858
1984	946	156	809	16	1928
1985	971	162	830	17	1978
1986	944	166	850	17	1976
1987	942	164	863	17	1986
1988	946	171	873	16	2006
1989	976	149	839	16	1979
1990	1105	147	827	15	2094
1991	1220	158	815	32	2215
1992	1228	190	892	29	2339
1993	1211	202	975	17	2406
1994	1271	215	987	17	2492
1995	1293	209	995	21	2518
1996	1302	213	1007	18	2540
1997	1339	212	1032	18	2601
1998	1360	229	1080	19	2687
1999	1332	232	1097	18	2678
1999 1 halv	633	109	533	8	1283
2000 1 halv	632	108	544	8	1292

Af tabel X.9. ses, at udviklingen i benzinsalget fra 1985 var mindre i Jylland end på Sjælland til og med 1988. Fra 1988 til 89 falder salget på Sjælland, mens det stiger i Jylland/Fyn. Forskellen er dog ikke særlig markant. Det skal tilføjes, at trafikken i Jylland steg mere end på Sjælland i denne periode.

Fra 1989 til 1991 stiger salget med 250 mill. l i Jylland, mens det falder 25 mill. l på Sjælland. Den meget betydelige forskel i salgsudviklingen kan kun forklares ved ændring i grænsehandelsmønstret. Omkring 1990 er der dog også noget, der tyder på, at kørslen i Jylland årligt stiger med ca. 1 pct. mere end på øerne. Fra 1991 til 1992 stiger salget dog markant på Sjælland og Fyn, mens salget stagnerer i Jylland.

Fra 1998 til 1999 falder salget i Jylland med 28 mill. l, mens det stiger 17 mill. l på Sjælland. Denne udvikling bekræfter, at der er sket en markant stigning i grænsehandlen fra 1998 til 1999. Der sker dog også uforklarlige ændringer i regionalfordelingen i perioden f.eks. vedrørende Fyn. Der knytter sig derfor sandsynligvis særlig usikkerhed til opgørelsen på grund af misforståede indberetninger mv. Det skal bemærkes, at kørselen i disse år stiger mere på Sjælland end især i den nordlige del af Jylland, jf. at effekten af Storebæltsbroen især påvirker trafikomfanget på Sjælland og Fyn.

Der henvises i øvrigt til tabel X.9.

15. Salget af benzin i det sydlige Jylland.

Oliebranchens Fællesrepræsentation har iværksat en overvågning af salget af benzin i det sydlige Jylland. Udviklingen i salget sammenlignes i det sydlige Jylland sammenlignes med udviklingen i salget i resten af landet. Overvågningen er iværksat fra 1996.

Hovedresultaterne af overvågningen er:

Tabel X.10. Udviklingen i benzinsalget i det sydlige Jylland sammenlignet med udviklingen i resten af Danmark.

	Udviklingen i benzinsalget i det sydlige Jylland fra år til år i pct.	Udviklingen i benzinsalget i resten af Danmark fra år til år i pct.
Fra 1996 til 1997	+0,9	+2,1
Fra 1997 til 1998	+0,6	+3,3
Fra 1998 til 1999	-1,4	-0,4
Fra 1. halvår 99 til 1.halvår 2000	+0,3	+1,1

Det ses af tabellen, at salget udviklingen i salget i det sydlige Jylland er mindre end i resten af landet. Især fra 1997 til 1998 er væksten i benzinsalget i det sydlige Jylland mindre end i resten af landet. Fra 1996 til 1999 er salget af benzin staget med 5 pct. i resten af landet, men alene 0,2 pct. i det sydlige Jylland. En væsentlig del af forklaringen på det mindre salg i det sydlige Jylland skal søges i skift i grænsehandelsincitamentet. Skiftet foregår allerede fra 1997 til 1998, jf. at de grænsenære danske servicestationer opgav de særlige rabatter. Det skal i øvrigt bemærkes, at det ikke alene er servicestationerne i det sydlige Jylland der påvirkes af ændret grænsehandel.

16. Samfundsøkonomiske omkostninger ved benzingrænsehandel.

Som også anført i kapitel III er import mv. ikke nødvendigvis skadelig for samfundsøkonomien, men hvis handelen er forårsaget af danske afgifter, giver handelen et forvriddningstab. Tabet afhænger både af handelens omfang og afgiftsatsernes størrelse.

I første omgang ses på tabets størrelse pr. liter.

Priselementerne for 95 oktan benzin i Danmark medio august 2000 fremgår af følgende tabel X.11.

Tabel X.11. Preiselementerne for 95 oktan blyfri benzin i Danmark i midten af august 2000

	Øre/l
Samlet pris:	825
Moms	165
Afgifter mv. *)	386
Pris uden afgift	274

- heraf variable omkostninger	175-200
- heraf faste omkostninger og netto overskud	75-100

* Blyfri benzin, med under 1 pct. benzen, fra station med dampretur belastes med 382 øre/l til staten og 4 øre/l til miljøpulje.

Prisen var tilsvarende omkring 850 øre/l i Sverige, 950 øre/l i Norge og 775 øre/l i Tyskland på daværende tidspunkt.

Hvis en udlænding køber 1 liter ekstra benzin i Danmark, tjener staten herved 165 øre i moms og 386 øre i punktafgift i alt 551 øre/l, mens benzinsælgernes omsætning stiger med 274 øre/l. Heraf vil dog herved 2 kr/l skulle bruges til indkøb af benzin/råolie fra udlandet, mens alene godt 75 øre/l er bruttoavance. Hvis bruttoavancen i det store og hele går til opretholdelse af den nødvendige infrastruktur ved transport og handel med benzin, vil benzinsælgerne ikke netto tjene ved det ekstra salg. På kort sigt vil benzinsælgerne måske vinde netto 50 øre/l, der sælges ekstra, men den øgede nettoindtægt vil medføre, at antallet af servicestationer vil tilpasse sig på længere sigt. På langt sigt vil detailsalg af benzin i et konkurrencemarked således ikke give overskud udover den normale forrentning af den investerede kapital.

Grunden til, at der er højere avance i Danmark end i Tyskland er ikke at der er flere stationer her. Derimod er grunden til, at der er mange stationer i Danmark, at bruttoavancen er større her end i Tyskland på grund af konkurrenceforholdene.

Netto vinder Danmark således på længere sigt alene afgiftsindtægterne ved udlændinges køb af benzin i Danmark.

Hvis en dansker køber 1 liter benzin ekstra i udlandet f.eks. i Tyskland og 1 liter mindre i Danmark, tabes momsen af den mindre danske omsætning (20 pct. af 775 øre/l = 155 øre/l) samt den danske punktafgift på 386 øre pr. liter i alt 541 øre/l.

De danske tankstationer vil på kort sigt tabe en marginal nettoavance på ca. 50 øre/l, men på længere sigt 0 efter tilpasning af kapaciteten.

Den danske bilist sparer i eksemplet forskellen mellem den danske og den tyske pris altså 50 øre/l. Den danske bilist kan imidlertid have haft ekstra besvær ved at opnå besparelsen. Besværet kan være i form af, at der tankes andet sted og på en anden tid end optimalt, hvis man ser bort fra prisforskellen. En andel af besparelsen tabes således.

Hvis sammenhængen mellem grænsehandel og prisforskelle er lineær set over en begrænset prisforskel, sættes i gennemsnit halvdelen af besparelsen ved grænsehandel til på grund af besvær ved ændret tankningsmønster. Samlet tabes der netto i Danmark i eksemplet således ca. 516 øre/l i faktorpriser (541 øre/l - 25 øre/l = 516 øre/l), når en dansk bilist flytter indkøb af 1 l fra Danmark til Tyskland. På marginalen er samfundets tab dog lig statens moms og afgiftstab, jf. at det ekstra besvær for det marginale benzinindkøb er lig besparelsen.

Tilsvarende taber samfundet følgende beløb, når en dansk bilist flytter køb af 1 liter benzin fra Danmark til Norge:

Tabel X.12. Tab for samfundet ved dansk køb af benzin i Norge.

Dansk moms af norsk pris 20 pct. af 950 øre/l	190 øre/l
Dansk punktafgift	386 øre/l
Gennemsnitlig merpris	125 øre/l
Gennemsnitligt mindre besvær ved tankning i Norge	-63 øre/l

Gennemsnitlig tab for Danmark	639 øre/l
Marginalt tab for Danmark	701 øre/l

Det marginale benzinforbrug i Danmark giver forbrugeren samme nytte som prisen på benzin. Bilisten hverken vinder eller taber således ved at bruge 1 liter mere eller mindre, men samfundet påvirkes.

Samlet taber samfundet 7 kr./l når en dansker køber benzin i Norge, men 5,15 kr./l når der købes benzin i Tyskland. Danmark vinder 5,5 kr./l, når udlændinge køber benzin i Danmark. Alle tallene er i faktorpriser. I forbrugerpriser er tallene 25 pct. større.

Afgørende for det samlede tab eller gevinst for dansk samfundsøkonomi er herudover mængden af benzin, der grænsehandles.

17. Benzin og miljø

Miljøet vil vinde ved et lavere benzinforbrug, men statskassen vil tabe. Forbrug af benzin skader miljøet direkte gennem CO₂ udslip. I det omfang det mindre benzinforbrug skyldes mindre kørsel vil et lavere benzinforbrug også reducere de samfundsmæssige omkostninger ved udslip af Nox, HC, partikler mv., uheld, støj, vejomkostninger samt trængsel. Benzinafgiften er sandsynligvis den afgift, der i størst udstrækning samvarierer med de eksterne omkostninger fra trafik med benzinbiler.

For 1993 opgjorde Det økonomiske Råd miljøomkostningerne ved personbiler således:

Tabel X.13. Eksterne omkostninger ved persontransport i personbiler i 1993.

	Mill.kr.
Infrastruktur	5.710
Ulykker	9.674
Støj	2.450
Drivhuseffekt	1.060
Slid på veje	310
Luftforurening	8158
I alt	27362

Udover de anførte eksterne omkostninger er der omkostninger til trængsel. Opgørelserne af de eksterne omkostninger er forbundet med betydelig usikkerhed. Ført frem til 2000 med udviklingen i de almindelige forbrugerpriser udgør omkostningerne ca. 32 mia. kr.

Trafikken er steget siden 1993, men bilerne forurener mindre nu end før.

En del af personbilerne drives dog ved diesellole, men der er stort set lige så mange mindre benzindrevne varebiler.

Hvis det blev lagt til grund, at de eksterne omkostninger og infrastrukturomkostningerne mv. samvarierede med benzinforbruget svarer de eksterne omkostninger til ca. 12 kr. pr. liter benzin i faktorpriser.

En del af omkostningerne - infrastruktur- bestemmes måske snarere af hvor mange biler, der er på vejen, når trafikken er tættest end af kørslen og det samlede benzinforbrug. En stor del af omkostningerne

afhænger dog af kørslen, der samvarierer med benzinforbruget, under forudsætning af uændret brændstoføkonomi. Bedre brændstoføkonomi vil stort set alene betyde noget for drivhuseffekten.

Man kan foretage mange forskellige beregninger, men som sagt det vil i det følgende blive lagt til grund, at forbrug af 1 l benzin giver anledning til eksterne omkostninger på 12 kr./l. Omkostningerne ved benzinforbrug er med 12 kr/l i faktorpriser ikke undervurderet.

18. Benzinsalgets prisfølsomhed.

Der hersker usikkerhed om benzinforbrugets prisfølsomhed, og hvordan grænsehandlen påvirkes af prisforskellene.

Prisfølsomheden måles ved priselasticiteten. Normalt anvender Skatteministeriet ved angivelse af miljøvirkninger den antagelse, at forbruget af benzin falder med 10 mill. l ved en forhøjelse af afgiften med 10 øre/l uden moms. Det svarer til en priselasticitet på ca. 0,2, dog lidt højere ved høje benzinpriser som i dag. Prisfølsomheden er større på længere sigt, idet benzinprisen udover kørslen også påvirker valg af mellem bilmodeller, der kan have forskellig brændstoføkonomi.

Priselasticiteten for det samlede salg er derimod nærmere 0,5-0,6, altså at 10 pct. højere pris vil medføre et fald i forbruget på 2 pct. (55 mill. l.) og en stigning i grænsehandlen på 3-4 pct. af forbruget altså ca 80-110 mill. l.

I følgende tabel X.14. er vist Skatteministeriets vurdering af grænsehandlen med benzin og benzinforbruget ved forskellige danske priser, givet at prisen i Tyskland pt. er ca. 50 øre/l under den danske pris, mens prisen i Sverige i gennemsnit er ca. 25 øre/l over den aktuelle danske pris. Trafikken til UK og Norge, hvor benzinprisen er væsentlig over den danske priser er ikke så omfattende og er medregnet til Sverige.

Det har været forudsat, at nettoimporten stiger med 1,5 l/bil for hver 10 øre/l der er i prisforskel, når prisforskellen er under 1 kr./l. Når prisforskellen er over 1 kr./l, men under 2 kr./l er den marginale prisfølsomheden 1 l pr. 10 øre/l i yderligere prisforskel. Når prisforskellen er over 2 kr./l men under 3 kr./l er prisfølsomheden marginalt 0,5 l pr. 10 øre/l og ved prisforskel over 3 kr./l er den marginale prisfølsomhed 0,25 l/l pr. 10 øre/l. Prisfølsomheden på kortere sigt er mindre.

Det vil sige, at der ved en prisforskel på 1 kr./l grænsehandles i gennemsnit 15 l pr. bil, ved en prisforskel på 2 kr./l grænsehandles i gennemsnit 25 l pr. bil og når prisforskellen er på 3 kr. grænsehandles i gennemsnit 30 l pr. bil.

Yderligere har det været forudsat, at der for hver kr./l i besparelse ved køb i Tyskland kører ekstra 500.000 danske biler til Tyskland og her tankes 30 l/bil. Modsat for hver kr./l der kan spares i Danmark kører ekstra 500.000 tyske biler til Danmark.

Endelig har det været forudsat, at 90 pct. af de 7,1 mill. biler, der kører til Tyskland, er benzinbiler, hvoraf halvdelen er danske, og at tilsvarende 90 pct. af de ca. 3 mill. biler (efter åbningen af Øresundsbroen) til og fra Norge/Sverige er benzinbiler, heraf 35 pct. danske.

Under disse forudsætninger kan følgende grænsehandel, forbrug og dansk salg beregnes ved forskellige danske benzinpriser med givne udenlandske priser.

Tabel X.14. Grænsehandel ved forskellige danske benzinpriser under forudsætning af uændret pris i udlandet

Dansk afgift	Dansk pris	Benzinforbrug i Danmark	Danskernes nettoimport fra Tyskland	Udlændingenes nettoimport fra Tyskland	Danskernes nettoimport fra Sverige	Udlændingenes nettoimport fra Sverige	Nettoimport i alt	Benzinsalg i Danmark
øre/l	øre/l	mill.l						
-94	225	3275	-116	-199	-36	-67	-417	3693
-14	325	3195	-108	-176	-34	-63	-380	3575
66	425	3115	-100	-153	-31	-58	-342	3457
146	525	3035	-88	-126	-29	-54	-296	3332
226	625	2955	-64	-87	-25	-46	-221	3177
266	675	2915	-48	-63	-21	-39	-172	3087
306	725	2875	-24	-32	-17	-31	-103	2978
326	750	2855	-12	-16	-14	-26	-68	2924
346	775*	2835	0	0	-11	-20	-30	2866
366	800	2815	16	12	-7	-13	8	2807
386	825**	2795	32	24	-4	-7	45	2750
406	850***	2775	47	36	0	0	83	2692
426	875	2755	63	48	4	7	121	2634
446	900	2735	75	56	7	13	151	2584
466	925	2715	87	64	11	20	181	2534
546	1025	2635	126	88	21	39	274	2361
626	1125	2555	153	100	27	50	330	2225

Af tabel X.14. ses, at der ved den nuværende prisforskel grænsehandles ca. 55 mill. l i Tyskland, mens der omvendt grænsehandles godt 10 mill. l i Danmark vedrørende trafikken til Norge/Sverige, således at der netto indføres 45 mill. l.

Hvis den danske afgift isoleret set forhøjes med 20 øre/l eksklusive moms og 25 øre/l inklusive moms vil grænsehandlen i forhold til Tyskland stige til 83 mill. l, mens grænsehandlen i forhold til Sverige vil

ophøre. For hver 25 øre/l prisen ændres i Danmark, ændres grænsehandlen med 35 - 40 mill. l, når der er tale om mindre prisforskelle. Omkring 30 pct. af ændringen vil efter oversigten vedrøre Norge/Sverige. Det forventede trafikspring ved åbningen af Øresundsbroen har medført, at grænsehandlen er blevet mere prisfølsom end tidligere.

Usikkerheden er i størrelsesordenen 30 pct. således at 25 øre/l ekstra omkring balancepunktet vil kunne medføre en grænsehandelsændring på 25-50 mill. l på lidt længere sigt, mens ekstra 25 øre/l ved en betydelig prisforskel vil medføre en ekstra grænsehandel på 10-25 mill. l. Der er mindre usikkerhed om den samlede virkning af en stor ændring af benzinafgiften fra balancepunktet end om mindre ændringer.

Omkring 60-70 pct. af ændringen i benzinsalget som følge af en ændret dansk afgift kan således tilskrives ændret grænsehandel, når man er tæt på balancepunktet, mens 30-40 pct. er ændringer i forbruget. Er der større prisforskelle vil en større andel af salgsændringen skyldes forbrugsændringer.

Det skal understreges, at tabel X.14 er forbundet med usikkerhed. Grænsehandlen reagerer trægt på ændringer i prisforskelle, og virkningen af prisændringer er derfor på kort sigt mindre, end det kan udledes af oversigten. Herudover er virkningerne af åbningen af Øresundsbroen fortsat meget usikker.

19. Beregninger over virkningerne af ændrede benzinafgifter.

En forhøjelse af benzinafgiften med f.eks. 25 øre/l inklusive moms har adskillige virkninger på samfundsøkonomien.

- bytteforholdsgevinst
- forbrugsforvridning benzinafgift.
- miljøgevinst.
- afledt virkning på andre af statens indtægter.

Bytteforholdsgevinst.

Det danske samfund vil vinde netto i det omfang en forhøjelse af benzinafgiften bæres af udlændinge, der køber benzin i Danmark.

Ved uændret salg og forbrug vil staten vinde et afgiftsprovenu på ca. 550 mill. kr. Statens gevinst i provenu er ved uændret salg og forbrug lig borgernes tab. Ca. 200 mill. l af det nuværende benzinsalg i Danmark kan med usikkerhed skønnes at blive købt af udlændinge f.eks. under ferieophold mv. I Institut for Grænseregionsforsknings undersøgelse for 2000 har udlændinge således oplyst at have købt for ca. 600 mill. kr. benzin i Danmark på hjemturen. Ved uændret grænsehandel vil udlændinge således betale ca. 50 mill. kr. af statens umiddelbare provenu gevinst. En forhøjelse af benzinafgiften med 25 øre/l giver således ved uændret salg og forbrug en nettogevinst for det danske samfund på ca. 50 mill. kr. i form af et bedre bytteforhold.

Forbrugsforvridningstab

Både salg og forbrug vil imidlertid ændre sig.

En forhøjelse af afgiften vil medføre et fald i forbruget af benzin og et lidt mindre fald i kørselen med benzinbiler. Faldet i benzinforbruget er ca. 20 mill. l. Faldet i forbruget vil medføre et provenutab. Provenutabet i faktorpriser vil være på ca. 81,2 mill. kr. Borgerne vinder dog ikke dette provenutab, idet de alene får ekstra nytte svarende til 2 mill. kr. ved at ændre forbrugssammensætningen væk fra benzin. Forbrugsforvridningen udgør således ca. 80 mill. kr.

Miljøgevinst.

Da forbrug af benzin og kørsel er forbundet med miljøomkostninger, vil samfundet få et bedre miljø ved en højere benzinafgift. Ved en forhøjelse af afgiften med 20 øre/l eksklusive moms vil benzinforbruget falde med ca. 20 mill. l. på kort sigt på grund af mindre kørsel og ca. 25 mill. l på længere sigt, når effekten af mere brændstoføkonomiske biler slår igennem. Kørselen vil falde med ca. 0,75 pct. Hvis de samlede miljø-, uhelds-, sundheds-, støj-, trængsel og offentlige vejudgifter måtte være på ca. 40 mia. kr. i forbrugerpriser vedrørende benzinbiler og 32 mia. kr. i faktorpriser og omkostningerne var proportionale

med benzinforbruget er de samlede miljøomkostninger i faktorpriser oprundet ca. 12 kr./l benzin. Ved et fald i benzinforbruget med 20 mill. l reduceres miljøomkostningerne således med 240 mill. kr. i faktorpriser og ca. 300 mill. kr. i forbrugerpriser. De 32 mia. kr. er sandsynligvis ikke undervurderet. En del af uheldsomkostningerne bør i øvrigt måske snarere tillægges forbrug af alkohol jf. kapitel VI end forbrug af benzin.

Afledte effekter på andre af statens indtægter.

Kørsel med benzinbiler belastes imidlertid ikke alene med benzinafgifter, men også med andre afgifter. (Registreringsafgift, vægtafgift, afgift af ansvarsforsikringer mv.) Statens provenutab ved ændret bilforbrug kan ved en forhøjelse af benzinafgiften med 25 øre/l med betydelig usikkerhed beregnes til ca. 200 mill. kr. i forbrugerpriser og ca. 160 mill. kr. i faktorpriser. Effekten af en benzinafgiftsforhøjelse skyldes dels, at der bliver brug for færre biler dels, at bilerne bliver mere benzinøkonomiske. Den nye grønne ejeravgift er meget følsom overfor ændringer i brændstoføkonomien. (kører bilerne 1 pct. længere på literen falder afgiften med 2 pct.). Registreringsafgiften er også i praksis meget følsom overfor ændringer i brændstoføkonomien. Omkring 40 pct. af effekten på de andre afgifter går således via bedre brændstoføkonomi og 60 pct. via mindre kørsel og færre biler.

På baggrund af ovenstående sammenhæng mellem benzinpriser, forbrug og grænsehandel kan provenutab mv. ved grænsehandel regnes ud, jf. følgende tabel X.15.

Tabel X.15. Provenutab og besparelse for bilister ved grænsehandel som funktion af dansk prisniveau.

Dansk afgift	Dansk pris	Punktafgiftstab ved uændret salg	Virkning punktafgifts-provenu ændret forbrug	Virkning punktafgifts-provenu grænsehandel	I alt punktafgift af benzin	Moms af ændret grænsehandel	Afledt effekt på andre bilafgifter mv.	Alt i alt provenu-virkning
øre/l	øre/l	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr	Mill.kr	Mill.kr.	Mill.kr.
66	425	-8800	211	256	-8333	459	2620	-5254
146	525	-6600	350	499	-5751	445	1980	-3326
226	625	-4400	362	603	-3436	379	1340	-1717
266	675	-3300	319	578	-2403	320	1020	-1063
306	725	-2200	245	453	-1502	227	700	-575
326	750	-1650	196	370	-1084	177	540	-367
346	775	-1100	138	262	-700	120	380	-199
366	800	-550	73	139	-338	61	190	-87
386	825	0	0	0	0	0	0	0
406	850	550	-81	-154	315	-63	-190	62
426	875	1100	-170	-323	607	-128	-380	99
446	900	1650	-268	-471	911	-181	-570	160

466	925	2200	-373	-631	1196	-236	-760	200
546	1025	4400	-874	-1250	2277	-420	-1520	336
626	1125	6600	-1502	-1783	3315	-550	-2280	486

825 øre/l dansk pris

775 øre/l tysk pris

850 øre/l svensk pris

Hvis afgiften på benzin forhøjes med 20 øre/l således at prisen stiger med 25 øre/l vil benzinafgiften give 550 mill. kr. ekstra i provenu ved uændret salg. Salget vil dog falde. For det første falder forbruget med 20 mill. l. Tabet herved er ved den nye sats på 81 mill. l. For det andet stiger grænsehandlen med ca. 38 mill. l. Tabet herved er på ca. 154 mill. kr. Samlet vindes der 315 mill. kr. i punktafgift. Der tabes dog yderligere 63 mill. kr. i moms på grund af øget grænsehandel og 160 mill. kr. i provenu fra bilafgifterne. Endelig tabes der 30 mill. kr. i provenu på grund af øget grænsehandel med andre varer. Nettoprovenuevinsten er således 62 mill. kr.

Der tabes større provenu ved nedsættelser af benzinafgiften. Provenutabet pr. 25 øre/l stiger jo større afgiftsnedsættelsen er. Det skyldes, at det øgede forbrug og den større grænsehandel i dansk favør kommer hjem til lavere danske afgifter.

I følgende tabel X 16 er vist de samfundsøkonomiske virkninger af ændrede benzinafgifter.

Tabel X.16. Samfundsøkonomiske virkninger af ændrede afgifter på benzin.

Dansk afgift	Dansk pris	Miljøskader mv.	Forbrugsforvridning	Danskernes grænsehandel	Udlændingenes grænsehandel	Afledt virkning på andre bilafgifter	I alt samfundsøkonomisk virkning
øre/l	øre/l	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.
66	425	-3840	723	690	-386	2620	-193
146	525	-2880	638	652	-54	1980	336
226	625	-1920	490	533	161	1340	624
246	650	-1680	442	517	192	1180	652
266	675	-1440	391	474	207	1020	652
286	700	-1200	336	412	197	860	605
306	725	-960	277	347	177	700	540
326	750	-720	214	279	146	540	459
346	775	-480	146	202	95	380	343

366	800	-240	75	103	52	190	180
386	825	0	0	0	0	0	0
406	850	240	-79	-107	-61	-190	-197
426	875	480	-162	-218	-132	-380	-412
446	900	720	-250	-308	-187	-570	-595
466	925	960	-341	-402	-249	-760	-792
546	1025	1920	-746	-730	-461	-1520	-1537
626	1125	2880	-1214	-974	-584	-2280	-2173

Fortegn: += samfundsøkonomisk gevinst.

En forhøjelse af benzinafgiften med 20 øre/l giver jf. tabel X.15 således efter regnestykke 1 et nettotab for det danske samfund på ca. 200 mill. kr. i faktorpriser.

Det skal understreges, at der hersker betydelig usikkerhed om størrelsen af enkeltelementerne i kalkulationen. Usikkerheden udgør måske 30-50 pct. Man kan dog vanskeligt ændre fortegnet på regnestykket under henvisning til usikkerheden. Hvis forbruget reagerer kraftigere på afgiftsændringer bliver miljøgevinsten således større men forbrugsforvridningen for benzin og biler tilsvarende større. I følgende tabel er det samfundsøkonomiske tab ved en forhøjelse af benzinafgiften med 20 øre/l summeret.

Tabel X.17. Samfundsøkonomiske virkninger af forhøjelse af dansk benzinafgift med 20 øre/l

	Mill.kr
Statens provenugevinst ved forhøjelse af benzinafgiften med 20 øre/l	
ved uændret salg og forbrug	560
Heraf vedrørende danske borgere	-510
Netto ved uændret salg og forbrug= ekstra afgift af udlændinges forbrug	+50
Ændret forbrug:	
-af benzin (statens tab uden at borgerne vinder andet end marginalt ved adfærdsændring)	-80
- af bilbestand (statens tab uden at borgerne vinder ved adfærdsændring)	-160
- Miljøgevinst (0,75 pct. mindre kørsel)	+240
I alt netto ved uændret grænsehandel	+50

Ændret grænsehandel med benzin jf. tabel X.15. (uden 50 mill. kr. bytteforh.)	-220
Ændret grænsehandel med andre varer forsigtigt skøn	-30
Alt i alt netto	-200
- heraf staten	+60
- heraf miljø	+240
- heraf danske borgere	-500

Af tabel X.17. ses, at der vil være en gevinst ved en nedsættelse af benzinafgiften. Gevinsten er dog mindre end tabet ved en forhøjelse. Det skyldes blandt andet, at den vundne grænsehandel fra udlændinge giver mindre gevinst ved lavere satser. Ved en nedsættelse med 20 øre/l vinder man ca. 180 mill. kr. og ved en yderligere nedsættelse med 20 øre/l vinder man yderligere ca. 165 mill. kr. Gevinsten er størst efter regnestykket, hvis afgiften sættes ned til ca. 260 øre/l. Hvis man imidlertid ser bort fra de afledte virkninger på andre bilafgifter, er den nuværende benzinafgift tæt på at være optimal.

Selv om afgiften som ved udgangen af 1998 er helt identisk mellem Danmark og Tyskland, er der alligevel en avancebetinget prisforskel på 30 - 40 øre/l. Det er således avanceforskellen, der forårsagede grænsehandlen i tysk favør. Det er især de grænsenære stationer, der påvirkes af grænsehandlen. Hvis stationerne og leverandørerne hertil satte avancen ned med 30 - 40 øre/l, vil stationerne vinde et større salg - også selv om nabostationerne fulgte med - end ved tilsvarende lokale priskrige andet sted i landet, hvor selskaberne netto ikke får noget videre større salg. Selv om avancen blev sænket, vil der stadig blive tjent på salg af en ekstra liter på marginalen. Spørgsmålet er imidlertid om marginalindtægten i form af det større salg gange med den reducerede avance kan opveje tabet ved den lavere avance gange det tidligere salg. Erfaringerne viser, at det ikke kan betale sig for de grænsenære stationer mfl. at sætte avancen ned til tysk niveau, når den danske afgift er over den tyske afgift. Regnestykket er dog meget følsomt overfor selv små afgiftsændringer. Hvis afgiften således er helt identisk nord og syd for grænsen, men prisen er 30 øre/l lavere i Tyskland end i Danmark uden moms, og der tjenes 50 øre/l på marginalen, vil salget skulle stige med mere 150 pct., før det kan betale sig for olieselskaberne at reducere prisen til tysk niveau.

Hvis der derimod er 15 øre/l lavere afgift i Danmark end i Tyskland, vil olieselskaberne alene skulle reducere avancen med 15 øre/l, og der skal da alene en stigning i salget på mere end 42 pct. til, før olieselskaberne vil nedsætte avancen, således at prisen bliver identisk.

Udover at det for nogle bilisters tankning i Danmark er afgørende, at benzinprisen ikke er større i Danmark end i Tyskland, spiller det sandsynligvis for flere en psykologisk rolle, at en prisnedsættelse er helt ned til tysk niveau og ikke lidt over. Det skyldes, at visse af de grænsenære tyske stationer har endnu lavere avancer end i resten af Tyskland. En del af forklaringen herpå er, at når det kan betale sig for en dansk bilist at tanke i Tyskland, vil bilisten være tilbøjelig til også at handle andre varer end benzin ved den forretning, der annoncerer med de laveste benzinpriser.

Man vil således kunne opnå en uforholdsmæssig stor virkning på grænsehandlen af selv en mindre benzinafgifts-nedsættelse, hvis denne nedsættelse udløser de ovenfor beskrevne tilpasninger i avancerne tæt på begge sider af grænsen.

Yderligere afgifts-nedsættelser herefter vil ikke have en så kraftig virkning på grænsehandlen.

Man kan dog ikke udelukke, og det er endda måske sandsynligt, at det danske samfund netto ville kunne vinde, hvis Danmark mere aggressivt kastede sig ud i skattekonkurrencen for at tjene på grænsehandlen med benzin. Det vil sandsynligvis også gælde selv om man isoleret set da eventuelt måtte anvende andre mindre effektive instrumenter i miljøpolitikken end benzinafgiften, hvis en forværring af miljøet skulle undgås.

En sådan politik kan dog ikke anbefales.

For det første vil nettoeffekten af, at man f.eks. havde 25 øre/l lavere pris i Danmark end i Tyskland i forhold til samme pris dog være væsentlig under de ovenfor anførte beregnede 200 mill. kr.

For det andet er Danmark interesseret i, at der gælder et højt prisniveau på benzin i de europæiske lande, og en aktiv skattekonkurrencepolitik vil i et vist omfang smitte af på andre lande, således at man ender med, at alle lande har lavere benzinafgift end de ønsker, hvis der ikke var grænsehandel.

For det tredje vil Danmark med en sådan politik kunne blive sammenlignet med lande, vi ikke ønsker at være i selskab med.

Endelig for det fjerde skyldes de forholdsvis store samfundsøkonomiske tab ved benzinafgiftsforhøjelser delvist, at registreringsafgiften og den grønne vægtafgift sandsynligvis ikke er balanceret optimalt i forhold til de eksterne omkostninger, der er ved benzinbilkørsel. Afgiftsincitamentet i de forskellige bilafgifter til at anskaffe sig en brændstoføkonomisk bil er meget stort i forhold til miljøgevinsten herved, mens afgiftsincitamentet til at begrænse andre eksterne omkostninger ofte er svagt. Ved en bedre balance mellem incitamentet og miljøgevinst i registreringsafgiftsloven mv. er der ikke helt så gode argumenter for være forsigtig i benzinafgiftspolitikken.

Ved en politik, hvor den danske benzinafgift er ca. 15 øre/l under den tyske afgift, og hvor benzinselskaberne tilkendegiver, at de er villige til at reducere avancen for de grænsenære stationer, således at prisen bliver identisk, synes der dog at være fundet en passende balance mellem de forskellige hensyn.

20. Sammenfatning benzinafgift.

Den danske benzinafgift er i øjeblikket lidt højere end den tyske afgift, men afgiftsforskellen elimineres i 2001, hvor Tyskland forhøjer afgiften med 12-15 øre/l inkl. moms mere end Danmark. Den danske afgift er lavere end afgiften i Sverige og Norge.

De danske avancer er dog højere end avancerne i Tyskland. Normalt har avanceforskellen udgjort 30-40 øre/l, men forskellen har været større i 2000.

Grænsehandlen med benzin har været meget varierende. I 1989 flyttede afgiftsforskelle ca. 300 mill. l benzin fra dansk til udenlandsk salg, mens der var en grænsehandel i dansk favør på godt 50 mill. l i 1994. I 1999 udgjorde grænsehandlen i udenlandsk favør godt 75 mill. l, mens handlen i 2000 foreløbigt kan skønnes til ca. 50 mill. l.

Selv om grænsehandlen med benzin er forholdsvis beskedent i forhold til det samlede salg af benzin, skal man være opmærksom på, at selv mindre ændringer i afgiftsforholdene kan have stor betydning for grænsehandlen. Såfremt den danske pris isoleret set således måtte stige med 6 pct., (50 øre/l) vil væksten i grænsehandlen svare til ca. 3 pct. af salget (ca. 75 mill.l)

Da afgiften udgør en stor del af prisen for benzin vil tabet for statskassen og den danske samfundsøkonomi ved større grænsehandel være uforholdsmæssig stor.

Højere benzinpriser har en gunstig effekt på miljøet, især hvis effekten er mindre kørsel. Hvis effekten er bedre brændstoføkonomi reduceres alene dele af miljøbelastningen fra bilismen, men samtidig falder indtægterne fra registreringsafgiften og den grønne ejerafgift meget betydeligt.

Den danske samfundsøkonomi vil vinde betydeligt, hvis grænsehandlen med benzin i tysk favør blev elimineret.

En forhøjelse af benzinafgiften med 20 øre/l uden moms vil medføre en vækst i grænsehandlen med benzin på ca. 37,5 mill. l, men en reduktion i benzinforbruget på ca. 20 mill. l. Ser man bort fra afledte virkninger på indtægterne fra registreringsafgiften og den grønne ejerafgift neutraliseres de samfundsøkonomiske tab ved forvriddninger i benzinforbruget og grænsehandel af miljøgevinster. Tager man imidlertid også hensyn til afledte effekter på bilafgifterne er det samfundsøkonomiske tab på ca. 200 mill. kr.

For staten vil en sådan forhøjelse ved uændret salg give en gevinst på ca. 550 mill. kr, men ved lavere benzinforbrug tabes herved 80 mill. kr i benzinafgift og 155 mill. kr. på grund af ændret grænsehandel således at der netto vindes ca. 315 mill. kr. i benzinafgiftsprovener. Der tabes dog yderligere 60 mill. kr. i

moms af ændret benzingrænsehandel og 30 mill. kr. på grund af grænsehandel med andre varer. Endelig tabes ca. 160 mill. kr. i faktorpriser ved mindre bilbestand og bedre brændstoføkonomi.

Det kan være optimalt at fastsætte benzinafgiften således, at prisen bliver identisk mellem Danmark og Tyskland, hvilket forudsætter en lavere afgift her end i Tyskland i kombination med, at benzinselskaberne tilpasser avancerne mod tysk niveau i det mindste for de grænsenære stationer.

Bilag X.1. Avanceforskelle for benzin.

1. Priselementerne for benzin og avanceforskelle.

I følgende tabel X.1.1. er vist de forskellige priselementer for benzinafgiften i 1999 og 2000 i Danmark henholdsvis Tyskland, hvor der også er taget hensyn til de forskellige parafiskalle afgifter mv.

Tabel X.1.1 Priselementer for benzin Danmark og Tyskland, 1. januar og 1.april 1999 samt 1. januar 2000 og 23.august 2000

	1.jan. 99			1.apr. 99		
	DK	Tyskland	Forskel	DK	Tyskland	Forskel
Detailpris incl moms	6,60	5,82	0,78	7,01	6,35	0,66
Moms	1,32	0,80		1,40	0,88	
Detailpr ex moms	5,28	5,02		5,61	5,47	
Punktafgift (dampretur)	3,74	3,76		3,74	3,99	
Beredskabslagerafgift	-	0,03			0,03	
Korrektion i afgift for benzenindhold	-0,04			-0,04		
Miljøpuljeafgift	0,04			0,04		
Pris uden afgift (avanceforskel uden afgift)	1,54	1,22	0,32	1,87	1,45	0,41

Tabel X.1.1 Priselementer for benzin Danmark og Tyskland, 1. januar og 1.april 1999 samt 1. januar 2000 og 23.august 2000, fortsat

	1.jan. 00		Forskel	23.aug. 00		Forskel
	DK	Tyskland		DK	Tyskland	
Detailpris incl moms	7,75	7,16	0,59	8,37	7,73	0,64
Moms	1,55	0,99		1,67	1,07	
Detailpr ex moms	6,20	6,17		6,70	6,66	

Punktafgift (dampretur)	3,84	4,22		3,84	4,22	
Beredskabslagerafgift		0,03			0,03	
Korrektion i afgift for benzenindhold	-0,02			-0,02		
Miljøpuljeafgift	0,04			0,04		
Pris uden afgift (avanceforskel uden afgift)	2,34	1,92	0,42	2,84	2,41	0,43

Af tabellen fremgår, at forskellen på detailprisen ml. Danmark og Tyskland har været på ml. ca. 60 øre/l og 80 øre/l i 1999 og 2000. Avanceforskellen uden afgift har været på ca. 30 øre/l- 40 øre/l i dansk favør i de viste perioder, jvf. dog tabel X.1.2.

Det er indtrykket, at mens de internationale pris- og \$ kursstigninger fra begyndelsen af 1999 er slået fuldt ud i priserne uden afgift i Danmark uden nogen forsinkelse, har de tyske forhandlere og olieselskaber på grund af mere intensiv konkurrence haft sværere ved umiddelbart at foretage overvæltningen. Avanceforskellen i Tysk favør har således ofte været på omkring 1 kr./l i de seneste år for de grænsenære stationer.

Der er også forskel i priserne mellem de forskellige landsdele i Tyskland og en vis variation i Danmark på grund af lokale priskrige. Flensborg er kendt for at have specielt lave avancer. Når det kan betale sig at købe benzin i Tyskland, bruger de forskellige grænsehandelsforretninger benzin som slagvare i håbet om at bilisterne samtidig vil købe f.eks. øl og vin, hvor der er positiv avance. I midten af 1990'erne, hvor Danmark var billigst, og der ikke blev købt benzin ved grænsekioskerne, var prisnedslagene i Flensborg ikke så store som i dag.

I Danmark har de grænsenære stationer ud fra erfaringerne efter midten af 1990'erne taget konkurrencen op med de tyske stationer, når afgiftsforskellene i dansk favør var mindre end den normale avanceforskel. Hvis der således kunne spares f.eks. 15 øre/l i afgift, men den normale tyske avance var 35 øre/l lavere end den danske, har de grænsenære stationer reduceret avancerne med 20 øre/l for at fastholde salget. Når de danske afgifter imidlertid bliver lig med eller højere end i Tyskland har den danske avancenedsættelse skullet være så betydelig for at fastholde salget, at stationerne har opgivet konkurrencen.

Når man derfor bevæger sig fra, at have lidt lavere dansk afgift til at have lidt større afgift, er virkningerne på incitamentet til grænsehandel uforholdsmæssig store. Først opgiver de danske servicestationer forsøget på at konkurrere med den lavere tyske afgift og normalt lavere avance, og derefter når det igen er interessant for danskerne at købe benzin i Tyskland, sættes avancerne endnu længere ned i Tyskland.

Der er således tendenser til, at afgiftsændringer omkring balance forstærkes af avanceændringer i samme retning.

I følgende tabel X.1.2. er vist priserne i Danmark, Sverige og Tyskland hver den 1 onsdag i måneden siden begyndelsen af 1999 og den beregnede avanceforskel.

Tabel X.1.2. Benzinpris for blyfri 95 i Danmark, Sverige og Tyskland den 1. onsdag i måneden samt avanceforskellen

kr.	Danmark	Sverige	Tyskland	Avance forskel uden afgift, DK/Tyskland	Avance forskel uden afgift, DK/Sverige
1999		Øre/l			
januar	6,60	6,20	5,82	0,32	0,21
februar	6,70	6,39	5,90	0,33	0,21
marts	6,70	6,46	5,78	0,43	0,32
april	7,01	6,76	6,35	0,41	0,15
maj	7,12	6,86	6,30	0,54	0,14
juni	7,02	6,79	6,31	0,46	0,17
juli	7,27	7,20	6,31	0,66	0,08
august	7,37	7,24	6,67	0,43	0,13
september	7,44	7,42	6,83	0,34	0,09
oktober	7,59	7,61	6,97	0,34	0,02
november	7,45	7,35	6,94	0,26	0,16
december	7,70	7,67	6,99	0,41	0,12
2000		Øre/l			
januar	7,75	7,73	7,16	0,42	0,03
februar	7,85	7,86	7,19	0,48	0,04
marts	8,16	8,26	7,35	0,59	0,03
april	8,32	8,29	7,33	0,73	0,19
maj	8,35	8,46	7,22	0,85	0,10
juni	8,92	8,73	7,81	0,80	0,30
juli	8,77	9,03	7,84	0,65	-0,10
august	8,27	8,28	7,61	0,45	0,07

Det bemærkes, at de angivne priser er listepriser. Nogle af de danske benzinstationer sælger benzinen til mindre end listeprisen. Listeprisen for blyfri 95 oktan var eksempelvis 8,55 kr. pr. liter den 31. august 2000. Benzinselskabet OK tog dog kun 8,33 kr. pr. liter for benzinen denne dag. Det bemærkes ligeledes, at der kan være kvalitetsforskelle mellem landene.

Når der ses på listepriserne har benzinprisen uden afgift været 41 øre/l højere i gennemsnit i 1999 i Danmark i.f.t. Tyskland. Hvis der derimod tages udgangspunkt i OK eller DK's priser - som generelt er ca. 20 øre/l lavere end listepriserne uden moms - vil avanceforskellen uden afgift kun være på ca. 20 øre/l. I perioden januar - august 2000 har benzinprisen uden afgift været ca. 65 øre højere i gennemsnit i Danmark end Tyskland. Avanceforskellen uden afgift er dog kun på ca. 45 øre, hvis man sammenligner OK eller DK's priser i Danmark med listepriserne i Tyskland.

Benzinprisen uden afgift har i gennemsnit været ca. 15 øre/l højere i Danmark end Sverige i 1999. Hvis de svenske priser derimod sammenlignes med OK eller DK's priser vil avanceforskellen uden afgift være på ca. -5 øre/l. Det vil altså sige, at den danske benzin er billigere end den svenske. I perioden januar - august 2000 har benzinprisen uden afgift i gennemsnit været ca. 8 øre højere i Danmark end i Sverige, når listepriserne sammenlignes. Avanceforskellen uden afgift vil være på ca. -12 øre, hvis de svenske priser sammenlignes med OK eller DK's priser. Det vil altså alt i alt sige, at den danske benzin generelt også i 2000 har været billigere end den svenske, når der tages hensyn til kvalitetsforskelle.

Bilag X.2. Udviklingen i afgifter og grænsehandel for benzin omkring 1990.

Der er mange forhold der påvirker benzinsalget og forbruget. Hvis man skal kunne se virkningerne af benzinafgiftsændringer på grænsehandlen ud fra oplysninger om udviklingen i det samlede salg, vil store afgiftsændringer over kort tid kunne give de mest præcise resultater.

En sådan situation opstod omkring 1989- 1991, hvor Danmark satte afgiften ned med over 1 kr. pr. l, mens Tyskland forhøjede afgiften med over 1,5 kr.

Udviklingen i afgifterne er vist i følgende tabel X.2.1.

Tabel X.2.1. Udvikling i moms og afgift af benzin i Danmark og Tyskland 1989-91

	Danmark	Tyskland	Forskel i tysk favør	Bem
	Øre/l			
Ultimo 1988	485	250	235	
1. jan. 1989	485	295	190	D+
1. jun 1989	480	305	175	DK-
1. jan 1990	420	295	125	DK-
1. jul.1990	370	290	75	DK-
1. jan 1991	375	310	65	D+
1. jul. 1991	380	415	-35	D+

* Gennemsnit af blyfri og blyholdig sats.

Udover udviklingen i afgiftssatser præges de danske afgifter af udviklingen i prisen uden afgift, der påvirker momsen. Den tyske afgift i dansk mønt påvirkes også af valutakursen.

Udviklingen har været, at Tyskland satte afgiften op med 45 øre/l 1. januar 1989, mens Danmark satte afgiften ned med 15 øre/l 1. juni 1989.

I 1990 satte Danmark afgiften ned med 2 x 50 øre/l henholdsvis 1. januar 1990 og 1. juli 1990.

I 1991 satte Tyskland afgiften op med ca. 10 øre/l 1. januar 1991 og yderligere 1 kr/l den 1. juli 1991.

Den reelle indsnævring af afgiftsforeskellene har været større, jf. at differentieringen mellem blyfri og blyholdig benzin var større i Danmark, og blyfri hurtigere vandt markedsandele i Danmark end Tyskland.

Også i forhold til Sverige skiftede grænsehandelsincitamentet i 1990 på grund af dansk nedsættelse og svensk forhøjelse.

Fra slutningen af 1988 til 1. juli 1989 ændres afgifterne i Danmark og Tyskland sig således med i alt 270 øre/l. Når man tager hensyn til avanceforskellene var benzin ca. 250-300 øre/l billigere i Tyskland indtil 1989, mens der fra 1. juli 1991 var stort set samme priser.

Ser man på udviklingen i salget af benzin fordelt på kvartaler, halvår mv. 1986-93 er der stor stabilitet i 1986-89. Der er således intet tegn på, at den tyske afgiftsforhøjelser i 1989 påvirkede grænsehandlen i nævneværdigt omfang. Tager man hensyn til trafikudviklingen steg den beregnede grænsehandel endda fra 1988 til 1989. Man skal dog være opmærksom på, at grænsehandlen kan reagere med forsinkelse overfor ændringer i prisforholdene.

Fra begyndelsen af 1990 stiger benzinsalget mærkbart med ca. 5 pct. hvert kvartal inklusive 1 kvartal 1991. Der er ikke meget der tyder på, at salget udvikler sig forskelligt før og efter den anden danske afgiftsnedsættelse i 1990.

Salget stiger markant fra og med anden kvartal 1991. Da den tyske afgiftsforhøjelse først finder sted fra 1. juli 1991 er det overraskende, at væksten allerede tager fart fra anden kvartal. Efter institut for grænseregionsforsknings undersøgelser grænsehandler danskerne fortsat i vidt omfang før 1. juli 1991, mens handelen hører fuldstændig op efter 1 juli. I 1991 undersøgte instituttet både grænsehandlen umiddelbart før 1. juli og efter.

Væksten i salget fortsætter i 1992 og 1993, hvor der ikke sker ændringer i afgiftsforholdene, men alene i valutakursforholdene, hvorved Danmark bliver billigere end Tyskland.

Tabel X.2.2. Udviklingen i salget af dansk benzin 1986-93 fordelt på kvartaler, halvår og helår.

År	1.kvt.	2 kvt.	3 kvt.	4 kvt.	1. halv	2. halv	I alt salg	I alt forbrug
86-89 mill.l	467	500	514	506	967	1020	1987	2209
86-89 index=100	100	100	100	100	100	100	100	100
1986	104	95	100	99	99	100	100	96
1987	95	101	101	102	98	102	100	99
1988	101	102	101	101	101	101	101	102
1989	100	102	98	98	101	98	100	103

1990	104	106	106	105	105	106	105	105
1991	105	112	117	113	109	115	112	105
1992	114	119	120	118	117	119	118	106
1993	115	122	125	122	119	123	121	107

I følgende tabel X.2.3. er vist den gennemsnitlige afgiftsbetingede prisforskel, den beregnede grænsehandel samt afgiftsændringen i forhold til året før og ændringen i grænsehandlen.

Tabel X.2.3. Ændring i afgiften og grænsehandel med benzin

År	Gennemsnitlig afgiftsforskel i tysk favør	Grænsehandel	Ændring i afgiftsforskel i tysk favør i forhold til året før	Ændring i grænsehandel i forhold til året før.
	øre/l	mill.l	Øre/l	mill.l
1989	180	305	-55	+54
1990	100	225	-80	-80
1991	15	95	-85	-130
1992	-35	10	-50	-85
1993	-65	-35	-30	-45

I alt falder grænsehandlen fra 1989 til 1993 med 340 mill.l, mens incitamentet til grænsehandel reduceres med 3 kr./l. Det svarer til, at 10 øre/l i incitament skaber en grænsehandel på ca. 11 mill. l, hvis sammenhængen mellem grænsehandel og incitament er lineær.

Som anført er der teoretiske grunde til at forvente, at grænsehandlen især er følsom overfor afgiftsændringer, hvis udgangspunktet er nogenlunde balance i priserne. Denne forudsigelse bekræftes/ kan ikke afvises når man ser på bilagstabel X.2.3. Man skal dog være opmærksom på, at dele af grænsehandlen reagerer med forsinkelse overfor skift i afgifterne, og en del af faldet i grænsehandlen med benzin i perioden skyldes, at der samtidig sker en nedsættelse af afgiften på øl og vin mv. Grænsehandelsvæksten fra 1998 til 1999 kan også understøtte, at der er større følsomhed ved afgiftsændringer, hvis udgangspunktet er balance mellem afgifterne. Derimod tyder væksten i grænsehandlen fra 1985 til 1989 på, at der er en lineær sammenhæng således at grænsehandlen stiger med ca. 10 mill. l, hvis afgiftsforskellen øges med 10 øre/l.

Det forhold, at benzinafgiftsstigningen i 1986 skete samtidig med afgiftsstigninger for øl og vin mv. og en lempelse af rejsegodsreglerne, mens nedsættelsen i 1990 skete samtidig med eller lidt før nedsættelse af afgiften på en række andre grænsehandelsvarer gør, at man nok skal være varsom med blot at sammenholde benzinafgiftsændringerne med ændringerne i den beregnede grænsehandel, altså at den isolerede sammenhæng snarere er, at 3 kr/l ekstra på benzin forårsager en grænsehandel på under 300 mill. l end over, men hvor det fortsat gælder, at den første krone i afgiftsforskel giver væsentlig over 100 mill. l benzin.

Kapitel XI. Mineralvandsafgift

1. Udvikling i afgiftssats, provenu og forbrug

Mineralvand er pålagt en afgift på 1 kr. pr. liter. Afgiftspligten omfatter sodavand og kulsyreholdige grønsagssaft mv.

I 1984 blev mineralvandsafgiften fordoblet fra 0,80 kr. pr. liter til 1,60 kr. pr. liter, og samtidig blev afgiftspligten udvidet til at omfatte most samt frugt- og grøntsagssaft. Endelig blev andre safter, der kan anvendes til frugtvin, samt læskedrikskoncentrater belagt med en afgift på 0,40 kr. pr. liter færdig læskedrik eller frugtvin. Den 1. januar 1985 blev ikke-kulsyreholdige læskedrikke, der fremstilles i læskedriksautomater o. lign., og som udskænkes i bægre eller glas fritaget for afgift. I 1991 blev afgiftssatsen på mineralvand halveret fra 1,60 kr. pr. liter til 0,80 kr. pr. liter. Samtidig blev usødet og ikke-aromatiseret mineralvand (dansk vand) fritaget for afgift. Afgiftsnedsættelsen skete i forbindelse med nedsættelsen af afgiften for øl og vin. Den 1. januar 1998 blev mineralvandsafgiften forhøjet fra 0,80 kr. pr. liter til 1,00 kr. pr. liter for samtlige varer.

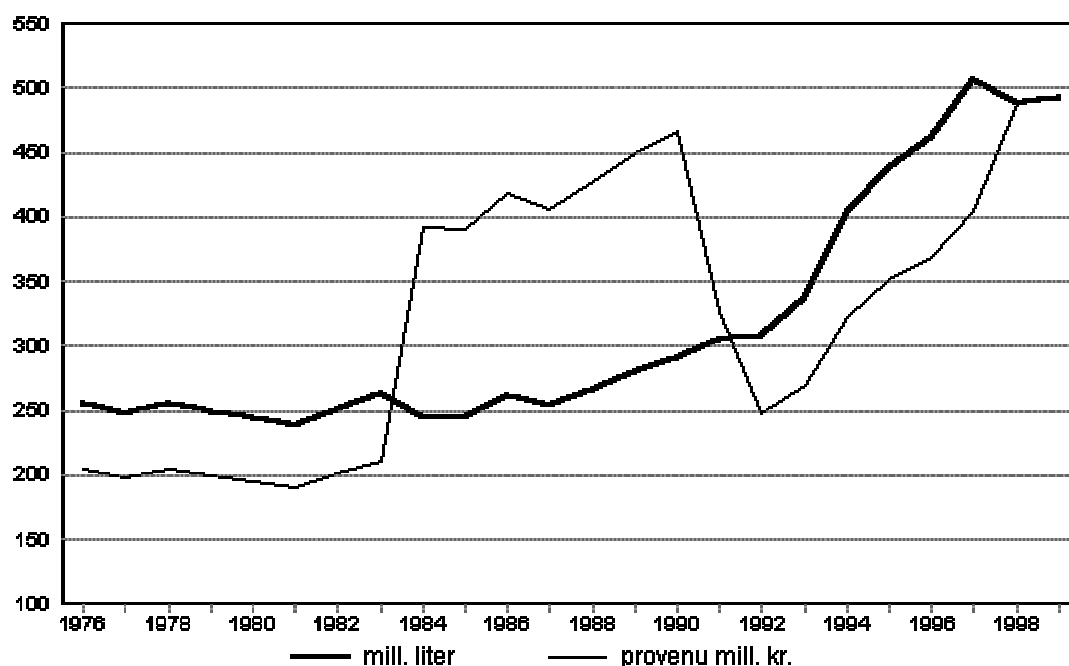
Som led i finanslovsaftalen for 2001 har regeringen foreslået, at afgiften for mineralvand forhøjes fra 1 kr. pr. liter til 1,65 kr. pr. liter 1. januar 2001.

I perioden 1976 til 1999 er salget af mineralvand blevet fordoblet. Salget er steget fra ca. 250 mill. liter i 1976 til ca. 500 mill. liter i 1999 jf. figur XI.1 herunder.

Som figuren viser, var salget frem til 1987 stabilt på ca. 250 mill. liter årligt. Salget steg til godt 300 mill. liter i 1992. Fra 1992 til 1997 steg salget nærmest eksplosivt til godt 500 mill. liter. Salget har herefter været stabilt.

Årsagen til den kraftige vækst har været forklaret i en ændret emballagestørrelse og en anden emballageform. Således blev hovedparten af mineralvandene solgt i 0,25 cl. flasker med kapsel i 1980'erne, mens emballageformen og størrelsen i 1990'erne primært var 0,5 liter og 1,5 liter plastflasker med skruelåg. Plastflaskerne på 0,5 liter kom på markedet i 1994, hvilket afspejles i salgstallene. Plastflasker er væsentlig lettere end glasflasker, og med skruelåg er flaskerne transportable også efter, at de er åbnet. Man skal være varsom med at tilskrive hele væksten i salget fremkomsten af de større flasker. Forklaringen kan også køre den anden vej rundt, nemlig at mineralvandsforbruget er stigende, og en større flaskestørrelse derfor er mere passende.

Figur XI.1. Udviklingen i salget og provenu af sodavand o.lign.



Kilde: Danmarks Statistik: "Skatter og Afgifter"

Desuden spiller andre forhold ind i forbrugsstigningen. De unge har fået flere penge mellem hænderne, og da det hovedsageligt er unge, der drikker sodavand, tegner de sig for en stor del af stigningen. Ligeledes spiller mode ind i denne sammenhæng. Der drikkes således mere "mærkevare-sodavand" som f.eks. Coca Cola end tidligere. I 1992 blev der drukket 93 mill. liter Coca Cola, mens der i 1998 blev drukket 211 mill. liter Coca Cola.⁽¹⁾ Sftevand- og juiceforbruget har i perioden 1989-1999 været stabilt.

Den kraftige vækst i mineralvandssalget skete efter afgiftsnedsettelsen i 1991. Det kunne lede én til at tro, at salg fremgangen skyldtes afgiftsfaldet. Afgiftsforhøjelsen i 1984 havde dog ikke større effekt på salget. I øvrigt er det ikke afgiften i sig selv, der bestemmer salget men udviklingen i prisen i forhold til prisen på andre varer. Af tabel XI.1 fremgår det, at realprisen på mineralvand i 1997 var af samme størrelse som i 1990 før afgiftsnedsettelsen. Væksten i forbruget gennem 1990'erne kan således næppe skyldes ændrede afgiftsforhold. Hermed ikke være sagt at salget ikke er prisfølsomt, men andre forhold har været afgørende.

Tabel XI.1. Udviklingen i realpris og -afgift

År	Realprisindeks, sodavand o.lign.	Realafgift	Realprisindeks, drikkevarer
1980	100	100	100
1981	99	90	97
1982	99	81	94
1983	98	76	97
1984	111	143	99
1985	109	137	98
1986	105	132	98
1987	106	127	97
1988	109	121	96
1989	108	116	94
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

Note: 2000-tallene er et gennemsnit af de første 6 måneder

Kilde: Danmarks Statistik: Prisstatistik

Tabel XI.1 viser den reale prisudvikling for sodavand o.lign., drikkevarer generelt og realafgiften. Som det fremgår af tabellens 3. søjle er realpriserne på drikkevarer set under ét faldet med 20 pct. i perioden 1980-2000. Realprisfaldet er koncentreret i begyndelsen af 1990'erne, hvor afgifterne på øl, vin og mineralvand blev reduceret. Ligeledes er realafgiften næsten halveret siden 1980, jf. at afgiftssatsen er 25 pct. højere i dag end i 1980, mens forbrugerpriserne i almindelighed er steget med ca. 120 pct. Selv om realafgiften for mineralvand er blevet halveret, er realprisen på sodavand o.lign. steget med 17 pct. i forhold til 1980. Afgiftsfaldet i 1991 slog således ikke fuldt ud igennem i form af lavere priser, og efter midten af 1990'erne er realprisen steget med mindst 10 pct.

Prisen på sodavand uden afgift er således steget noget mere end den almindelige prisudvikling for varer og ydelser og væsentlig mere end for drikkevarer i almindelighed.

2. Incitamenter til grænsehandel med mineralvand

Der er også andre lande end Danmark, der har særlige afgifter på mineralvand, men i hovedparten af EU-landene er der ikke afgift eller meget lav afgift på mineralvand. Som det fremgår af nedenstående tabel XI.2 er såvel mineralvandsafgiften som momsens højeste i Danmark, men Norge er dog meget tæt på det danske moms- og afgiftsniveau. I vores to nabolande Sverige og Tyskland er der ikke punktafgift på mineralvand.

Tabel XI.2. Afgift og moms på mineralvand i EU-landene og Norge i 1998

Land	Afgift pr. liter DKR	Moms i pct.
Østrig	0,027	20
Belgien	0,554	21
Tyskland	-	16
Danmark	1,00	25
Finland	0,23	17
Frankrig	0,035	21
Grækenland	-	8
Italien	-	20

Irland	-	21
Luxembourg	-	3
Holland	0,676	6
Portugal	-	12
Spanien	-	7
England	-	17,5
Sverige	-	12
Norge	1,40	23

Kilde: Bryggeriforeningen og EU-Kommissionen

Tabel XI.3. Priselementer for 1,5 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	13,09	2,19	10,90
Belgien	13,36	2,46	10,90
Tyskland	12,64	1,74	10,90
Danmark	15,50	4,60	10,90
Grækenland	11,77	0,87	10,90
Spanien	11,66	0,76	10,90
Finland	12,81	1,91	10,90
Frankrig	13,20	2,30	10,90
UK	12,81	1,91	10,90
Irland	13,19	2,29	10,90

Italien	13,08	2,18	10,90
Luxembourg	11,23	0,33	10,90
Holland	11,61	0,71	10,90
Portugal	12,21	1,31	10,90
Sverige	12,21	1,31	10,90
Norge	13,75	2,85	10,90

Det fremgår af tabellen herover, at prisen på 1,5 liter Coca Cola i Danmark er væsentlig højere i forhold til resten af EU beregnet ud fra dansk avance. Der kan således spares ca. 2,86 kr. i moms og punktafgift ved at købe 1,5 liter Coca Cola i Tyskland, og ca. 2,29 kr. ved at købe sodavand i Sverige. Hertil kommer den danske emballageafgift, som udgør ca. 10 øre plus moms pr. 1,5 liter sodavand. Afgiften er højere i Norge.

I Danmark koster 1,5 liter mærkevarer sodavand typisk 15,50 kr. eller godt 10 kr. pr. liter, mens discountsodavand koster ca. 6 kr. pr. liter. Mineralvand kan dog også ofte købes på tilbud til lavere priser. Mens 1,5 liter Coca Cola i Danmark koster 15,50 kr. er prisen 10 kr. for 2 liter i engangsflaske i Tyskland svarende til ca. 7,50 kr. pr. 1,5 liter og ca. 7 kr. pr. 1,5 liter ved salg i returplastflaske. Man kan således spare ca. 8 kr. ved at køre syd for grænsen for at købe 1,5 Coca Cola. Coca Cola i dåse koster derimod ca. 8,10 kr. pr. liter. For discountmineralvand er prisen ca. 6 kr. pr. liter i Danmark, mens prisen i Tyskland er ca. 3,50 kr. pr. liter. Prisforskellen er således væsentlig mindre for discountvand.

For andre mærkevare mineralvand er prisforskellen også mindre end for Coca Cola. De meget store prisforskelle er således særegne for Coca Cola i andet end dåser.

I Sverige koster den samme sodavand ca. 11,25 danske kroner, så her er der en prisbesparelse på ca. 4,25 kr.

Der er dermed et betydeligt incitament til at grænsehandle sodavand - specielt i forhold til vores tyske nabo. Priseksemplet er for en mærkevarer sodavand.

Tabel XI.4. Pris på 1,5 liter Coca Cola i Danmark (DK), Tyskland (D) og Sverige (S)

Indkøbsted (land)	Detailpris i DKR
Bilka (DK)	14,50
Irma (DK)	15,95
ISO (DK)	15,95
OBS (DK)	14,95
Superbest (DK)	15,95
Superbrugsen (DK)	15,95
Gennemsnitlig pris (DK), uvægtet	15,54
Otto Duborg (D)	7,00

Calle (D) omregnet fra 2 liter engangsflaske	7,50
Calle (D) omregnet fra 0,33 liter dåse	12,27
Calle (D) 1,5 liter pantflaske (Jolly)	7,75
ICA (S)	11,25

Omregnet til kr. pr. liter er prisen med moms og afgift godt 10 kr. i Danmark henved 5 kr. i Tyskland og 7,5 kr. i Sverige.

Udover de danske afgifter er der også meget høje avancer/omkostninger på sodavand i Danmark jf. tabel XI.5 herunder. Prisen uden afgift på 1 liter Coca Cola i Danmark er ca. 7 kr. I Tyskland er prisen uden afgift alene ca. 4,31 kr. pr. liter, mens prisen uden afgift er på ca. 6,70 kr. pr. liter i Sverige. Dermed er den danske pris uden afgift ca. 65 pct. højere end i Tyskland, men alene ca. 5 pct. højere end i Sverige. Derimod synes der ikke at være avanceforskelle på discountmineralvand, og som nævnt tyder meget på, at avancen for Coca Cola i engangsflaske er væsentlig lavere end for andre mærkevarevand og anden emballageform.

Tabel XI.5. Prissammenligning Danmark, Tyskland og Sverige på 1 liter Coca Cola

	Danmark	Tyskland	Sverige
	kr. pr./l		
Detailsalgspris inkl. moms og afgift	10,00	5,00	7,50
Heraf moms	2,0	0,69	0,80
Heraf punktafgift	1,0	0,00	0,00
Heraf pris uden moms og afgifter	7,0	4,31	6,70

Af en discountvand til 6,00 kr. pr. liter i Danmark udgør moms og afgift 2,20 kr. og prisen uden afgift 3,80 kr. Af discountvand til 5,00 kr. pr. liter i Danmark udgør moms og afgift 2,00 kr. pr. liter og prisen uden afgift 3,00 kr. pr. liter. 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.

Både i Danmark og i Tyskland er prisbilledet broget.

I følgende tabel XI.6 er vist priserne for mineralvand hos Calle i begyndelsen af november 2000:

Tabel XI.6. Priserne på mineralvand hos Calle (danskejet kæde af grænsebutikker syd for landegrænsen) i begyndelsen af november 2000

	Pris pr. enhed	Pris pr. liter med tysk moms	Pris pr. liter uden tysk moms
Pantflasker	kr./enhed	kr./l	kr./l
Bismarck Deit Zitrone 1 l	5,40	5,40	4,66

Calle Cola 12*1,5 l	60,00	3,33	2,87
Calle Cola 1,5 l	5,40	3,60	3,10
Coke 1 l	7,75	7,75	6,68
Coke Light 1,5 l	10,10	6,73	5,80
Fanta 1,5 l	10,10	6,73	5,80
Hancock 30 stk. 25 cl	33,85	4,51	3,89
Jolly Cola 30 stk 25 cl	77,40	10,32	8,90
Jolly 1,5 l	7,75	5,17	4,45
Sprite 1,5 l	10,10	6,73	5,80
Engangsflaske			
Bonaqua 2 l	7,75	3,88	3,34
Coca Cola 6 * 2 l	59,95	5,00	4,31
Coca Cola 24 *0,5 l	100,00	8,33	7,18
Coca Cola Light 2 l	10,85	5,43	4,68
Fanta 24*0,5 l	100,00	8,33	7,18
Fanta 6 * 2 l	59,95	5,00	4,31
Schweppes Bitter Lemon/ Ginger Ale 0,75 l	8,50	11,33	9,77
Sprite 6 * 2 l	59,95	5,00	4,41
Dåser			
Coca Cola 0,33 l	2,70	8,18	7,05
Cult Energy Activator 0,25 l	7,75	31,00	26,72
Fanta 0,33 l	2,70	8,18	7,05
Jolly Cola 24* 0,33 l	49,95	6,31	5,44
Jolly Energy Power/Sport 0,33 l	2,30	6,97	6,01

Det ses af tabellen, at der er væsentlige prisforskelle for mineralvand også i samme butik i Tyskland alt efter mærke og emballageform.

Prisbilledet er tilsvarende broget i Danmark. Det almindelige indtryk er dog, at der er større forskelle i prisen mellem mærkevarevand og discountvand i Danmark end i Tyskland, hvor mærkevarevandene konstant sælges til særlige danske tilbudspriser korrigeret med afgiftsforskellene.

3. Markedet for mineralvand i Danmark.

I følge Konkurrencestyrelsen er markedet for mineralvand mv. sammensat således:

Tabel XI.7. Salg af sodavand i Danmark, 1999

	Mængde mill. liter
Kontraktvand til supermarkedskæder	206,8
Mærkevaresodavand til detailhandel	282,8
Mærkevaresodavand til restaurationer mv.	78,3
I alt	567,9

Kilde: Konkurrencestyrelsen, "Carlsbergs eventuelle overtagelse af Albani"

Omkring 35 pct. af det samlede salg består af discountvand, 15 pct. af salg af mærkevarevand til restaurationer, hoteller og catering og 50 pct. af salg af mærkevarevand til detailhandlen.

Med nogen usikkerhed kan markedet opdeles således på mineralvandstype:

Tabel XI.8. Salg af mineralvand mv. i Danmark.

	Mill. liter
Colaprodukter	320
Appelsinvand	50
Andre "farvede" vand	40
Hvide vand med smag	90
I alt med afgift	500
Hvide vand uden smag	30
Ice tea, juice i returflaske mv.	35
I alt	565

Af det samlede Cola salg udgør Coca Cola ca. 65 pct. Af det samlede mærkevaresalg udgør Coca Cola næsten 60 pct.

Mineralvandsmarkedet er domineret af få producenter. Der er væsentlige forskelle i priserne mellem mærkevarevand og discountvand. Mærkevarevand koster cirka det dobbelte af discountvand, når man ser

på prisen med afgift, og ca. 85 pct. mere når man ser på prisen uden afgift. Literafgiften belaster discountvand mere i procent af prisen end afgiften belaster mærkevarevand. Mineralvand sælges endvidere ofte på tilbud. Det gælder især for mærkevarevand. På samme måde som for øl, muliggøres tilbuddene for mærkevarevand ofte af særlige markedsføringstilskud fra producenterne.

Der er som anført væsentlige avanceforskelle for især Coca Cola mellem Danmark Tyskland. Der finder i begrænset omfang parallelimport sted af Coca Cola, i flasker, der i udlandet er engangsflasker, men i Danmark belægges med pant, der returnes til kunden. Flaskerne bliver dog næppe alle genpåfyldt. Selv om der således skal betales flaskeafgift af de parallelimporterede flasker kan disse sælges til lavere priser end de dansk producerede Coca Cola.

4. Danskernes grænsehandel i følge undersøgelse fra Institut for Grænseregionsforskning

I følge undersøgelsen fra Institut for Grænseregionsforskning i 2000 er danskernes indkøb af sodavand i Tyskland steget markant siden 1991 jf. tabel XI.9 herunder.

Tabel XI.9. Danskernes samlede indkøb af mineralvand ved den tyske landegrænse, 1991-2000

År	Samlet indkøb (mill. liter)
1991	6,2
1996	6,9
1999	16,6
2000	33,8

Grænsehandlen udgjorde i begyndelsen af 1990'erne ca. 5-10 mill. liter svarende til ca. 2 pct. af det danske salg, men er efter Instituttets undersøgelse nu steget til ca. 35 mill. liter svarende til ca. 7 pct. af det danske salg. Da det danske salg er steget gennem perioden er væksten i grænsehandlen endnu større i procent. Væksten fra 1999 til 2000 er bemærkelsesværdig. Da de mineralvand, der sælges syd for grænsen ofte er fremstillet i Tyskland er der ikke udsigt til, at kunne få be- eller afkræftet den overraskende stigning fra 1999 til 2000 ved kontakter til danske producenter.

Undersøgelserne er behæftet med usikkerhed. Mens væksten fra 1999 til 2000 virker så stor, at den vanskeligt lader sig forklare, kan ikke heraf udledes at 2000 grænsehandlen er overvurderet. Der kan lige så vel være tale om at handlen i 1999 var undervurderet. yderligere er en vis vækst sandsynlig.

I følgende tabel XI.10 er udviklingen i indkøbsvanerne fra 1999 til 2000 undersøgt.

Tabel XI.10. Andel af danske rejsende i pct. der har købt sodavand afhængig af rejse-længde og grænseovergangssted

Bopælens afstand til grænsen	1999 indkøbsprocent	2000 indkøbsprocent
Landegrænsen		
0-10 km	21,7	22,4
10-25 km	24,1	34,1
25-50 km	24,0	39,3

50-125 km	30,5	39,2
>125 km vest	28,1	39,5
>125 km øst	18,9	46,0
Alle	25,4	36,6
Færger til Tyskland		
0-50 km		6,0
>50 km		11,4
Alle		9,6
Øresund mod Sverige		4,5
Kattegat mod Sverige		0,0
Fly		
Kastrup		0,0

Det fremgår af tabel XI.10, at jo længere væk den rejsende kommer fra jo mere sodavand bringes med tilbage. Det fremgår ligeledes, at for samtlige grupper er andelen af personer, der medbringer sodavand steget. Specielt gælder det de handlende, der kommer østfra, hvor der er sket en voldsom stigning fra 1999 til 2000 i andelen, der køber sodavand i Tyskland. Grænsehandlen i forhold til Sverige er beskeden med ca. 4,5 pct. af de danske handlende, som køber sodavand.

En del af grænsehandlen er sandsynligvis indkøb til fortæring på rejsen, men der er også en del, der køber en kasse eller to til forbrug hjemme i Danmark. Derimod er der næppe helt så mange som ølkøberne, der foretager de helt store indkøb på over 100 liter.

Der er ca. dobbelt så mange, der køber øl end sodavand og ølgrænsehandlens størrelse er efter Institutets undersøgelser henved 6 gange så stor som grænsehandlen med sodavand.

Som anført er der ikke andre kilder end Institut for Grænseregionsforskning, der kan belyse omfang og udvikling i grænsehandlen med mineralvand. Overslagene over omfanget af grænsehandlen er derfor usikre.

5. Udlændinges grænsehandel med sodavand i Danmark i følge undersøgelse fra Institut for Grænseregionsforskning

Som det fremgår af tabel XI.11 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 XI.2. En stor del af de norske indkøb er sandsynligvis foretaget afgiftsfrit på færgerne.

Tabel XI.11. Andel af udenlandske rejsende i pct. der har købt sodavand afhængig af rejselængde og grænseovergangssted, 2000

Bopælens afstand til grænsen	Indkøbsprocent
Landegrænsen (tyske passanter)	
0-10 km	1,0
10-125 km	4,3
>125 km	0,0
Alle	1,9
Øresund (svenske passanter)	
0-10 km	0,0
> 10 km	1,4
Alle	0,9
Skagerak (norske passanter)	11,0
Fly	
Kastrup	0,0

6. Sammenfatning grænsehandel med mineralvand

Mineralvand bliver i stigende grad handlet over grænsen til Tyskland. Institut for Grænseregionsforsknings undersøgelse fra 2000 har estimeret grænsehandel med sodavand til ca. 33,8 mill. liter om året, hvilket er en fordobling på blot et år. Mineralvandsafgiften, momsforskellen og de meget høje avancer i Danmark på sodavand giver danskerne et meget stort incitament til at grænsehandle sodavand både i forhold til Tyskland og Sverige. Danskernes grænsehandel med mineralvand foregår dog primært i Tyskland, og kun meget få danskere køber sodavand i Sverige på trods af, at moms på sodavand er lavere end i Tyskland, og ingen af landene har punktafgifter på vand. Der er ikke andre kilder, der kan be- eller afkræfte de af Instituttet beregnede 33,8 mill. liter eller den overraskende store vækst fra 1999 til 2000.

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. Dåser er mere handy, og en del af køberne lægger vægt på, at det sandsynligvis er mere moderigtigt at drikke Coca Cola i dåse end i 2 liters engangsflasker. Det er i alle tilfælde sjældent 2 liter flasker, der vises i reklamer for Coca Cola. Kvalitetsforskellene mellem dåsecola og cola på store engangsflasker værdisættes af mange rejsende til mere end prisforskellen på ca. 3 kr. pr. liter.

Grænsehandlen består ikke længere af indkøb til fortæring under rejsen, men også til længere tids forbrug i Danmark. Den egentlige grænsehandel altså eksklusivt til forbrug under turen anslås af Skatteministeriet på denne baggrund til ca. 30 mill. liter.

Der er ikke forudsat grænsehandel i forhold til Sverige.

7. Grænsehandlens prisfølsomhed

Der hersker meget betydelig usikkerhed om grænsehandlens prisfølsomhed.

Man sparer ca. halvdelen af prisen ved at hente 1,5 liter Coca Cola i Tyskland frem for at købe den i Danmark. Stort set hele grænsehandlen med mineralvand skyldes prisforskellen på sodavand. Sammenlignes prisen for Coca Cola i store flasker kan prisen i Tyskland være 7 kr./1,5 liter, mens normalprisen i Danmark typisk er på 15,50 pr. 1,5 liter flaske. Den afgiftsbetingede forskel mellem Danmark og Tyskland udgør i dette tilfælde ca. 3,60 kr. pr. 1,5 liter Coca Cola, og dertil kommer forskellen i avancerne, hvor meget tyder på, at den høje avance ligger i producentleddet og ikke i detailleddet i Danmark. Man sparer mindre ved at hente discountvand i Tyskland.

Ved en ændret dansk afgift vil incitamentet til at hente mineralvand i udlandet også ændre sig i det omfang afgiften slår ud i højere priser. Det kan man nok forvente for discountvand, men næppe ubetinget for mærkevarevand.

På nuværende tidspunkt er sodavand ikke en magnetvare.

I de følgende beregninger er det antaget, at hvis afgiften på sodavand stiger svarende til, at prisen ved fuld overvæltning stiger med 10 pct. for mærkevarevand, vil forbruget af alle sodavand falde med 3 pct. dvs. at elasticiteten er -0,3. Dermed er det antaget, at forbruget af sodavand i en vis grad er følsom overfor prisstigninger. Hvis afgiften således måtte blive ændret med 20 øre pr. liter således at prisen ændrer sig med 25 øre pr. liter med moms ved fuldt overvæltning, men alene f.eks. 15 øre pr. liter for mærkevarevand vil virkningen være:

Discountvand der før kostede 6 kr. pr. liter stiger med 4,2 pct., forbruget falder med 1,25 pct. af ca. 200 mill. liter eller ca. 2,5 mill. l. (elasticitet på -0,3)

Mærkevarevand, der før kostede 10 kr. pr. liter stiger med 1,5 pct. og forbruget falder med 0,45 pct. af ca. 300 mill. liter eller 1,35 mill. liter (elasticitet på -0,3)

Forbruget falder således med i alt 3,85 mill. liter (0,77 pct.) eller afrundet 3,75 mill. liter (0,75 pct.), når afgiften ved fuld overvæltning får mærkevaresodavand til at stige med 2,5 pct.

Udover at forbruget påvirkes, falder salget også på grund af større grænsehandel. Hvis der er en lineær sammenhæng mellem prisbesparelsen og grænsehandlen, og de danske grænsehandlende sammenligner mærkevarevand i store pakninger til ca. 10 kr. pr. liter i Danmark og ca. 5 kr. pr. liter i Tyskland, og grænsehandlen med mineralvand udgør 30 mill. liter årligt, vil en forhøjelse af afgiften med 20 øre pr. liter uden moms og 25 øre pr. liter med moms medføre en stigning i incitamentet til grænsehandel med 5 pct. og en stigning i grænsehandlen med 1,5 mill. liter ved mindre afgiftsændringer. Man kan måske ikke forvente fuld gennemslag i prisen for mærkevaremineralvand, men den procentvise forhøjelse af incitamentet for discountvand vil være større. Det vil derfor blive lagt til grund, at 20 øre pr. liter i afgiftsændring uden moms vil medføre en ændring i grænsehandlen på 1,5 mill. liter.

Samlet vil en stigning i afgiften på 20 øre pr. liter således medføre et fald i salget i Danmark på ca. 5,25 mill. liter.

I gennemsnit stiger prisen ca. 2,6 pct. mens salget falder ca. 1,1 pct. således at den samlede elasticitet er på henved -0,45.

Opmærksomheden skal henledes på, at der er en tendens til, at grænsehandel bliver selvforstærkende, når der først er kommet gang i handlen. Det sker dels ved, at grænsehandelsforretningerne sætter handlen i system og lettere opnår kvantumsrabatter dels ved en mere intensiv markedsføring herunder ved reportager i den almindelige presse. Grænsehandlen med mineralvand er sandsynligvis allerede sat i system i Tyskland, mens der ikke er etableret særlige forretninger i Sverige, der sælger mineralvand til danskerne. Ved en tilstrækkelig stor men ukendt prisforskel vil grænsehandlen også blive sat i system i forhold til Sverige. Modsat vil reduktioner af prisforskellen under et vist punkt have forholdsvis store virkninger på grænsehandlen, idet forretningerne syd for grænsen vil tage mineralvand ud af vareudbuddet eller opnå lavere kvantumsrabatter, når handlen når under en kritisk grænse.

8. Sundhedsaspekter ved mineralvandsforbrug.

Mineralvand er ikke generelt helbredsskadeligt, men er ofte tilsat overraskende store mængder sukker. Overdrevent forbrug af sukker kan være en belastning for helbredet. Skatteministeriet har ikke kendskab

til særlige undersøgelser af sundhedsaspekterne ved mineralvandsforbrug. Skatteministeriet kan derfor ikke kvantificere de eventuelle sundhedsskadede aspekter ved forbrug af mineralvand.

9. Beregning af de sandsynlige virkninger af nedsættelse af afgiften på mineralvand

I de følgende beregninger er følgende antagelser anvendt:

1.	Grænsehandlen afhænger lineært af prisforskel	
2.	Prisforskel til Tyskland udgør for 1 liter mineralvand	
	- forskel i moms og mineralvandsafgift	2,31 kr./liter
	- forskel i avance	2,69 kr./liter
	Prisforskel i alt	5,0 kr./liter
3.	Nuværende sodavandsmarked:	
	- salg af sodavand med dansk afgift	500 mill. liter
	- udenlandske købere	0 mill. liter
	- danske købere	500 mill. liter
	- danskernes grænsehandel i Tyskland mv.	30 mill. liter
	Nuværende dansk forbrug	530 mill. liter
4.	Priselasticitet (konstant)	-0,3
5.	Dansk pris mærkevarevand	10,00 kr./liter
6.	Tysk pris	5,00 kr./liter
7.	Svensk pris	7,50 kr./liter

I tabel XI.12 er virkningen af forskellige afgiftsnedsættelser på mineralvand i Danmark beregnet.

Tabel XI.12. Virkninger af afgiftsændringer for mineralvand

Afgift	Dansk pris	Dansk forbrug	Heraf købt i Danmark	Heraf købt i Tyskland	Nettoprovenu gevinst for stat	Samfundsmæssig nettoforvridding før eventuelle ændringer i sundhedsmæssige omkostninger ¹⁾
Kr./liter	Kr./liter	Mill. liter	Mill. liter	Mill. liter	Mill. kr.	Mill. kr.
2,00	11,25	511,6	474,1	37,5	441	46
1,80	11,00	515,1	479,1	36,0	356	35

1,65	10,81	517,7	482,8	34,9	292	28
1,60	10,75	518,6	484,1	34,5	270	25
1,40	10,50	522,3	489,3	33,0	182	16
1,20	10,25	526,1	494,6	31,5	92	7
1,00	10,00	530,0	500,0	30,0	0	0
0,80	9,75	534,0	505,5	28,5	-94	-6
0,60	9,50	538,2	511,2	27,0	-190	-12
0,40	9,25	542,5	517,0	25,5	-289	-16
0,20	9,00	547,0	523,0	24,0	-389	-20
0,00	8,75	551,7	529,2	22,5	-493	-22

¹⁾ Fortegn: - = færre forvridninger = samfundsøkonomisk gevinst

Tabellen viser virkningerne på forbrug, grænsehandel, provenu og samfundsøkonomi ved afgiftsændringer ekskl. moms på 20, 40, 60 etc. øre pr. liter i forhold til den nuværende afgift på 1 kr. pr. liter.

I første søjle er den danske afgift pr. liter mineralvand vist. I anden søjle er gennemsnitsprisen på for 1 liter mærkevarer sodavand vist.

I tredje søjle optræder danskernes samlede forbrug af sodavand, hvor fjerde søjle er det danske salg, og femte søjle er danskernes grænsehandel. Danskernes forbrug er en funktion af den danske pris, hvor det er antaget, at forbrugselasticiteten er -0,3.

I sjette søjle er nettoprovenuvirkning ved afgiftsændringen vist i faktorpriser (uden moms). Endelig er der i syvende søjle vist de samfundsøkonomiske virkninger af at ændre afgiften på sodavand før eventuelle virkninger på sundhedsomkostningerne.

Det fremgår af tabellen, at hvis afgiften forhøjes fra 1 kr. pr. liter til 1,20 kr. pr. liter stiger prisen fra 10 kr. pr. liter til 10,25 kr. pr. liter. Prisforhøjelsen vil få forbruget til at falde med 3,9 mill. liter fra 530 mill. liter til 526,1 mill. liter, men salget i Danmark vil falde med 5,4 mill. liter, idet grænsehandlen stiger med 1,5 mill. liter. Staten vil få en provenugevinst på 92 mill. kr. i faktorpriser, men samfundsøkonomien vil blive forringet med netto 7 mill. kr. når man ikke medregner eventuelle helbredsgevinster ved et mindre forbrug. Borgerne taber således ca. 99 mill. kr., mens staten får en gevinst på 92 mill. kr. i faktorpriser.

Der er imidlertid tale om en samfundsøkonomisk nettogevinst, hvis reduktionen i forbruget på 3,9 mill. liter reducerer sundhedsomkostningerne med ca. 7 mill. kr. i faktorpriser. Sundhedsomkostningerne skal da i givet fald være på ca. 1,9 kr. pr. liter forbrugt mineralvand.

I følgende tabel XI.13. er der nærmere gjort rede for provenuvirkningen.

Tabel XI.13. Provenuvirkning af afgiftsændringer på mineralvand

Dansk afgift	Dansk pris	Provenuvirkning ved uændret forbrug	Provenuvirkning ved ændret forbrug	Ændret grænsehandel	I alt	Moms ved ændret grænsehandel	I alt punktafgift og moms
Kr./liter	Kr./flaske	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.
2,00	11,25	500	-37	-15	448	-8	441
1,80	11,00	400	-27	-11	362	-6	356
1,65	10,81	325	-20	-8	297	-5	292
1,60	10,75	300	-18	-7	275	-5	270
1,40	10,50	200	-11	-4	185	-3	182
1,20	10,25	100	-5	-2	94	-2	92
1,00	10,00	0	0	0	0	0	0
0,80	9,75	-100	3	1	-96	2	-94
0,60	9,50	-200	5	2	-193	3	-190
0,40	9,25	-300	5	2	-293	5	-289
0,20	9,00	-400	3	1	-395	6	-389
0,00	8,75	-500	0	0	-500	8	-493

Tabel XI.13 herover viser provenuvirkningerne ved ændringer af mineralvandsafgiften. Det fremgår, at hvis afgiften forhøjes med 20 øre pr. liter uden moms fra den nuværende afgift på 1 kr. pr. liter vil der ved uændret salg komme 100 mill. kr. ekstra i statskassen. Forbruget vil imidlertid falde svarende til færre indtægter på 5 mill. kr., og grænsehandlen vil stige svarende til et indtægtsfald på 2 mill. kr. således at staten netto vinder afrundet 94 mill. kr. i punktafgiftsprovenu. Staten vil dog yderligere tabe ca. 2 mill. kr. i moms af den øgede grænsehandel således at statens nettoindtægter alene stiger med 92 mill. kr. Af tabellen ses endvidere andre mulige afgiftsændringer.

I følgende tabel XI.14 er der nærmere redegjort for de samfundsøkonomiske virkninger.

Tabel XI.14. Samfundsøkonomiske virkninger af afgiftsændringer for mineralvand før eventuelle virkninger på sundhedsomkostningerne

Dansk afgift	Dansk pris	Sundhedsskader	Forbrugsforvridning	Grænsehandelsforvridning	I alt forvridning
Kr./liter	Kr./liter	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.
2,00	11,25	-?	27	19	46
1,80	11,00	-?	21	14	35
1,65	10,81	-?	16	11	28
1,60	10,75	-?	15	10	25
1,40	10,50	-?	9	7	16
1,20	10,25	-?	4	3	7
1,00	10,00	0	0	0	0
0,80	9,75	?	-4	-3	-6
0,60	9,50	?	-7	-5	-12
0,40	9,25	?	-9	-8	-16
0,20	9,00	?	-10	-10	-20
0,00	8,75	?	-11	-11	-22

Fortegn: - = færre forvridninger = samfundsøkonomisk gevinst

Hvis afgiften på mineralvand f.eks. forhøjes fra 1 kr. pr. liter til 1,20 kr. pr. liter vil forbruget falde med ca. 3,9 mill. liter. Forbrugsforvridningen er de 3,9 mill. liter gange med gennemsnittet af den gamle og den nye afgiftssats altså 1,10 kr. pr. liter alt i alt ca. 4,3 mill. kr. afrundet 4 mill. kr. Grænsehandlen vil stige med 1,5 mill. liter. Det samfundsøkonomiske tab herved er på 1,5 mill. liter gange med gennemsnittet af den gamle og den nye afgiftssats altså 1,10 kr. pr. liter plus momstabet på 20 pct. af 5 kr. pr. liter (1 kr. pr. liter). Det samfundsøkonomiske tab på grund af grænsehandel er således på 1,5 mill. liter gange med 2,05 kr. pr. liter altså 3,1 mill. kr.

Samlet øges forvridningerne således med 7,4 mill. kr., der er afrundet til 7 mill. kr. i tabellen. Der er her set bort fra eventuelle virkninger på sundhedsomkostningerne. Der ikke har kunnet kvantificeres. Hvis et ekstra forbrug af mineralvand får sundhedsomkostningerne til at stige med ca. 1,9 kr. pr. liter (7,4 mill. kr./3,9 mill. liter) vil afgiftsforhøjelsen være neutral for samfundsøkonomien. Hvis sundhedsomkostningerne er større vil samfundsøkonomien vinde og omvendt. Jo højere satsen er som udgangspunkt jo større skal sundhedsomkostningerne pr. liter antages at være for at det er neutralt for samfundsøkonomien.

Det skal understreges, at der er andre forhold end beregninger af de samfundsøkonomiske virkninger, der kan begrunde ændringer i afgiften på mineralvand.

1. Kilde: Coca Cola Tapperierne A/S's hjemmeside www.cctd.dk

Kapitel XII. Chokoladeafgift

1. Udviklingen i afgiftssats, provenu og forbrug

Afgiften af chokolade og sukkervarer udgør 14,20 kr. pr. kg. Før 1969 var afgiften en ren omsætningsafgift, men den 1. februar 1969 blev afgiften vægtbaseret. Afgiften blev fra den 1. juli 1982 hævet fra 6 kr. til 10 kr. pr. kg og yderligere til 12,50 kr. pr. kg fra den 1. maj 1986. Den 1. januar 1998 blev afgiften hævet til 14,20 kr. pr. kg.

Udover den almindelige vægtbaserede afgift svares der afgift af råstoffer (diverse nødder). Afgiften udgør mellem 4,25 kr. pr. kg og 25,55 kr. pr. kg. Endelig betales der en dækningsafgift på 4,25 kr. pr. kg kokos og 14,20 kr. pr. kg for andre varer jf. tabellen herunder.

Tabel XII.1. Afgiftssatser for chokolade, sukkervarer mv.

	Afgiftssats kr. pr. kg
Afgift af chokolade og sukkervarer	14,20
Råstofafgiften	
Ubehandlede akajounødde-, mandel-, abrikos- og ferskenkerner samt kakaobønner	21,30
Behandlede akajounødde-, mandel-, abrikos- og ferskenkerner	25,55
Ubehandlede og behandlede paranødde-, valnødde, pistachenødde-, pekannøddekerner samt ubehandlede hasselnøddekerner og kakaoprodukter mv.	14,20
Behandlede hasselnøddekerner	17,05
Mandler i skal	10,70
Hasselnødder i skal	7,10
Behandlede jordnødder	8,50
Ubehandlede og behandlede kokosnøddekerner	4,25
Dækningsafgift	
Kokos	4,25
Andre afgiftspligtige bestanddele	14,20

I følgende tabel XII.2. er vist udviklingen i mængder og provenuet fra chokoladeafgiften.

Tabel XII.2. Udviklingen i provenu fra omsætning-, dæknings- og råstofafgiften på chokolade og sukkervarer

År	Provenu	Heraf alm. afgift	Mængder ekskl. råstof- og dækningsafgift
	Mill. kr.	Mill. kr.	1.000 tons
1975	292	278	46
1980	347	331	55
1981	359	342	57
1982	466	438	55
1983	603	569	57
1984	626	587	59
1985	655	611	61
1986	765	708	61
1987	822	762	61
1988	817	760	61
1989	819	759	61
1990	868	801	64
1991	926	866	69
1992	943	870	70
1993	976	910	73
1994	1.025	942	75
1995	1.034	946	76
1996	1.050	975	78
1997	1.093	997	80
1998	1.230	1.120	79
1999	1.259	1.145	81

Kilde: 1975-1999 Faktisk salg, Danmarks Statistik "Skatter og Afgifter"

Alene en mindre del af indtægterne kommer fra råstofafgiften og dækningsafgiften.

Indtægterne fra chokolade er generelt steget gennem hele perioden og udgjorde i 1999 godt 1.250 mill. kr. I 1975 udgjorde provenuet ca. 0,13 pct. af BNP, i 1980 ca. 0,09 pct. af BNP, i 1990 ca. 0,1 pct. af BNP og i 1999 ca. 0,1 pct. af BNP. Provenuet fra chokoladeafgiften har således udgjort en nogenlunde konstant del af BNP siden 1980.

Det skyldes dels, at afgiftssatsen siden 1980 er blevet forhøjet med lidt mere end inflationen, samt at salget af chokolade og sukkervarer er steget reelt lidt mindre end udviklingen i real BNP.

Salget af chokolade og sukkervarer steg fra 1975 til 1980 med ca. 20 pct. til ca. 55 mill. kg. I perioden 1980 til 1985 steg salget yderligere med 11 pct., mens salget var stabilt fra 1985 til 1989. Fra 1989 til 1997 steg salget med ca. 31 pct., mens salget efter 1997 har været stabilt. Fra 1975 til 1999 er salget steget med 75 pct. Det er en noget større vækst end realvæksten i det samlede private konsum i samme periode.

Omkring halvdelen af salget er chokolade, mens resten er sukkervarer.

Tabel XII.3 viser den reale prisudvikling for chokolade samt sukkervarer og realafgiften. Som det fremgår steg realafgiften kraftigt fra 1981 til 1982/1983. Fra 1982/1983 til 1985 blev realafgiften udhulet af inflationen, men afgiftsforhøjelsen i 1986 bragte realafgiften op på 1982-niveauet igen. Fra 1986 til 1997 faldt realafgiften med ca. 25 pct., mens afgiften steg ca. 12 pct. reelt fra 1997 til 1998. Realafgiften er dog allerede nu i 2000 nede på samme niveau som i 1994 og godt 20 pct. lavere end i 1986.

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 XII.3. Udviklingen i realpris og -afgift

År	Realprisindeks, chokolade o. lign.	Realprisindeks sukkervarer	Realafgift
1980	100	100	100
1981	100	101	90
1982	105	108	før/efter 81/135
1983	110	116	127
1984	117	117	119
1985	117	120	114
1986	119	122	før/efter 109/137
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	132	108

Note: 2000-tallene er et gennemsnit af de første 8 måneder

Kilde: Danmarks Statistik: Prisstatistik

2. Incitament til grænsehandel med chokolade og sukkervarer

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.

Af en plade chokolade på 200 g til 20 kr., udgør 4 kr. moms og 2,84 kr. chokoladeafgift. Ved samme avance i Tyskland men med tysk moms vil prisen være ca. 15,25 kr. i Tyskland.

For billig slik f.eks. 1 kg til 50 kr. i Danmark er 10 kr. moms og 14,20 kr. afgift. Sådant billig slik vil i Tyskland med samme avance, men med tysk moms koste ca. 30 kr.

Der kan således spares mellem 25 og 40 pct. i moms og afgiftsforskelle ved køb i Tyskland i forhold til i Danmark. Afgiftsbesparelsen er af samme størrelsesorden i Sverige og de andre EU-lande, mens Norge har en afgift af samme størrelse som i Danmark.

Foruden afgiftsforskelle er der avanceforskelle. 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 lige så meget ved at købe det billigste sted i Danmark i stedet for ved et tilfældigt sted i udlandet. Priserne på færgerne er på niveau med eller over priserne de billigste steder i Danmark, men priserne i grænseforretningerne syd for grænsen er i almindelighed lidt lavere end i Danmark jf. bilag XII.1.

Der er således efter en summarisk prisundersøgelse i Danmark og i udlandet ikke basis for at kunne konkludere andet, end at der ikke synes at være systematiske avanceforskelle, og at prisforskellene skyldes afgiftsforskelle.

Ved en dansk pris på 80 kr./kg, hvilket er et gennemsnit af prisen for chokolade/slik i mindre pakninger og prisen på slik i store pakninger, vil prisen i Tyskland være på ca. 58 kr., mens prisen i Sverige vil være på ca. 62 kr.

3. Omfanget af danskernes grænsehandel med chokolade ifølge Institut for Grænseregionsforskning

Institut for Grænseregionsforskning har undersøgt omfanget af grænsehandel med chokolade. I den følgende tabel er danskernes grænsehandelsindkøb af chokolade mv. gengivet, som den er opgjort af Institut for Grænseregionsforskning i 1999 og 2000. Tabellen viser, hvor stor en andel af de

grænsehandlende danskere, som købte chokolade på deres tur, og hvor langt de boede fra grænseovergangsstedet.

Tabel XII.4. Andel af danske rejsende i pct. der har købt chokolade o.lign. afhængig af rejselængde og grænseovergangssted

Bopælens afstand til grænsen	1999 indkøbsprocent	2000 indkøbsprocent
Landgrænsen		
0-10 km	35,8	26,7
10-25 km	43,8	44,0
25-50 km	45,6	52,9
50-125 km	49,4	65,4
>125 km vest	52,0	62,4
>125 km øst	34,7	58,0
Alle	44,5	53,4
Færger til Tyskland		
0-50 km		57,0
>50 km		52,6
Alle		54,2
Øresund mod Sverige		35,1
Kattegat mod Sverige		54,0
Fly		
Kastrup		28,0

Ses der på grænsehandlen ved landegrænsen fremgår det, at andelen af danskere, der grænsehandler slik/chokolade er relativ stor. Andelen er således steget til over 50 pct. af de handlende i 2000 mod ca. 45 pct. i 1999. Af tabellen fremgår det, at andelen af handlende, der køber chokolade og slik, stiger med afstanden til grænsen.

Ses der på de andre grænseovergange, fremgår det, at andelen af danskere, der grænsehandler slik også her er stor. Eksempelvis købte ca. 54 pct. af de grænsehandlende slik og chokolade på deres tur via Østersøen.

Desværre er slik og chokoladevarer ikke opgjort separat med hensyn til indkøbte mængder og indkøbsbeløb i undersøgelsen fra Institut for Grænseregionsforskning.

Der er dog andre kilder til opgørelse af grænsehandlen med chokoladevarer. I forbindelse med vurderingen af virkningerne af ophør af afgiftsfri handel mellem Danmark og EU-landene den 1. juli 1999 blev det af Skatteministeriet skønnet/beregnet, at salget af chokolade udgjorde 9,9 mill. kg ombord på færger og fly og i lufthavne til rejsende til og fra Danmark. Danskernes andel blev anslået til 4,6 mill. kg. Danskernes andel af grænsehandlen var usikker. Det var den samlede grænsehandel derimod ikke. På færgerne mellem Tyskland og Danmark blev der solgt 3,5 mill. kg, hvoraf halvdelen skønsmæssigt blev solgt til danske rejsende. Efter ophør af det afgiftsfrie salg sælges der på nuværende tidspunkt alene ca. af salget før ophævelsen, men til gengæld er noget af salget flyttet til de såkaldte bordershops i Tyskland. Også på færgerne til Sverige er der sket en et tilsvarende fald i salget af chokololade.

Det er sandsynligvis først og fremmest salget til udlændinge, der er faldet. En væsentlig del af reduktionen i salget skyldes færre passagerer.

Skatteministeriet skønnede oprindeligt, at ca. halvdelen af danskernes køb ville vende tilbage til Danmark, mens den anden halvdel af købet ville fortsætte i udlandet. Denne forudsigelse synes bekræftet af oplysningerne om salget på færgerne, der sandsynligvis fortrinsvis sker i udenlandsk farvande til udenlandsk afgift.

For landegrænsen kan der tages udgangspunkt i, at godt 50 pct. af de rejsende grænsehandler. Der er henvend 7,5 mill. danskere, der krydser landegrænsen årligt, hvoraf 53,4 pct. af de henvend 100 pct., der handlede, angav at have købt chokolade eller slik. 3,9 mill. danske rejsende har således angivet at have købt slik. På baggrund af de nye tal vedr. salg på færgerne skønnes det, at der bliver købt 400 g slik eller chokolade i gennemsnit pr. rejsende, der køber slik. Grænsehandlen over landegrænsen kan således skønnes til ca. 1,6 mill. kr.

I Kastrup Lufthavn sælges chokolade og slik nu til samme pris til EU-rejsende og ikke-EU-rejsende. Varerne sælges med dansk afgift og moms. Der købes dog også slik mv. i udenlandske lufthavne og i charterfly mv. Danskernes køb af chokolade mv. uden dansk afgift skønnes at være halveret.

Med betydelig usikkerhed kan danskernes samlede grænsehandel på denne baggrund skønnes til ca. 3,7 mill.kg eller afrundet ca. 4 mill. kg. jf. tabel XII.5, hvilket svarer til 4-5 pct. af danskernes forbrug.

Tabel XII.5. Danskernes grænsehandel med chokoladevarer i 1996 efter Skatteministeriets rapport om afgiftsfri handel og skøn for 2000

	1996	2000
	Mill. kg	Mill. kg
Færger til Sverige	1,2	0,6
Færger til Tyskland og UK	1,7	0,6
EU, fly og lufthavn	1,0	0,5
Ej EU, fly og lufthavn	0,7	0,4
Tyskland, landgrænsen	1,5	1,6
I alt	6,1	3,7

4. Udlændinges grænsehandel med chokolade og sukkervarer i Danmark

I den følgende tabel er de svenske, tyske og norske grænsepassanternes indkøb af chokolade og andre varer vist. Tabellen viser, hvor stor en andel af grænsepassanterne, som indkøbte de respektive varer, og hvor langt de boede fra grænsen.

Tabel XII.6. Andel af udenlandske rejsende i pct. der har købt chokoladevarer afhængig af rejselængde og grænseovergangssted, 2000

Bopælens afstand til grænsen	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
Øresund (svenske passanter)	
0-10 km	8,0
>10 km	7,8
Alle	7,8
Kattegat (svenske passanter)	32,0
Skagerak (norske passanter)	72,0
Fly (Kastrup)	
Udlændinge udrejst med fly	49,0
Udlændinge i transit	39,3

Som det fremgår, er der dels relativt mange nordmænd og dels relativt mange udlændinge (via Kastrup), der handler chokolade og slik. Cirka 70 pct. af nordmændene og henvend halvdelen af de udlændinge, der rejser via Kastrup, køber chokolade og slik på deres tur. På Østersøen køber 27 pct. af tyskerne slik, mens dobbelt så stor en procentdel af danskerne køber slik. På Kattegat er andelen af svenskerne, der køber slik ca. 60 pct. af den andel af danskerne, der køber slik. I Kastrup er andelen af udlændinge, der køber slik derimod større end andelen af danskerne, der køber slik. Andelen af chokoladekøbere blandt svenskerne er markant lavere end blandt danskerne på Øresund, og kun en meget beskedent andel af tyskerne køber slik i Danmark ved rejse over landgrænsen.

Udlændingenes køb må hovedsagligt forventes at være til fortæring på rejsen eller til brug som gaver, når de rejsende kommer hjem.

5. Sammenfatning grænsehandel med slik og chokolade

Med meget betydelig usikkerhed kan danskernes grænsehandel med chokolade og slik skønnes at udgøre 3,7 mill. kg eller afrundet 4 mill. kg. i 2000. En væsentlig del af disse indkøb er til fortæring på rejsen eller til brug som gaver, når de rejsende kommer hjem igen. Det skønnes, at halvdelen er til fortæring på

rejsen eller til gaver, mens ca. den anden halvdel hentes i udlandet til senere fortæring af de rejsende selv. Det er alene denne halvdel, der er meget påvirkelig af prisforskelle.

Udlændingens grænsehandel med danske afgifter kan med meget betydelig usikkerhed skønnes til ca. 2 mill. kg, hvoraf halvdelen kan henføres til flyrejsendes køb.

Det skal imidlertid erindres, at der er ca. 40 pct. flere udlændinge, der tager til Danmark end danskere, der tager til udlandet.

Med meget betydelig usikkerhed kan det skønnes, at udlændingenes køb i Danmark vil stige med ca. 0,5 mill. kg, hvis den danske moms og afgift kom på niveau med forholdene i udlandet, mens danskernes køb i udlandet ville falde med ca. 2 mill. kg.

Eventuelle prisforskelle for chokolade er næppe det, der er afgørende for, at danskerne tager på grænsehandel. Tværtimod er chokolade snarere en vare, der også købes, når man alligevel er afsted. En meget stor del af indkøb af chokolade og slik er impuls køb. Det gælder også indkøb i Danmark.

Med meget betydelig usikkerhed anslås det, at forbruget af slik vil stige med 3 pct. ved et fald i prisen med 10 pct.

Ved et prisfald på 10 pct. vil grænsehandlen således falde med ca. 1 mill. kg, mens forbruget vil stige med 2,7 mill. kg.

6. Sundhedsaspekter ved forbrug af chokolade og slik.

I modsætning til alkohol og tobak er forbrug af slik næppe sundhedsskadeligt i sig selv men måske vanedannende. Chokolade og slik indeholder dog store mængder fedt og eller sukker og lidt eller intet protein. Ved for stor indtagelse af chokolade eller slik kan det derfor være vanskeligt at opnå en balanceret indtagelse af næringsstoffer. Et overforbrug af slik og chokolade er på denne måde belastende for helbredet.

Skatteministeriet er imidlertid ikke vidende om, at der skulle være foretaget nogen monetarisering af sundhedsskaderne ved forbrug af chokolade og slik mv.

7. Beregninger af de samfundsøkonomiske virkninger af ændrede afgifter på chokolade og slik.

Ved beregningerne er følgende forudsætninger brugt:

1.	Danskernes grænsehandel vil falde med 0,4 mill. kg for hver gang prisen i Danmark falder med 5 kr./kg.	
2.	Udlændingens grænsehandel vil stige med 0,1 mill. kg for hver gang prisen i Danmark stiger med 5 kr./kg.	
3.	Markedet består af:	
	- salg med dansk afgift (inklusive nødder mv.)	90 mill. kg
	- heraf til udlændinge	2 mill. kg
	- salg til danskere med dansk afgift	88 mill. kg
	- danskerne grænsehandel	4 mill. kg
	Samlet dansk forbrug	92 mill.kg

4.	Prisen i Danmark	100 kr./kg
5.	Prisen i udlandet	75 kr./kg
6.	Priselasticitet	-0,3

Tabel XII.7. Virkninger af afgiftsændringer for chokolade

Afgift	Dansk pris	Dansk forbrug	Heraf købt i Danmark	Heraf købt i udlandet	Udenlandsk køb i Danmark	Nettoprovenu gevinst for stat	Samfundsmæssig nettoforvridning før eventuelle ændringer i sundhedsomkostningerne ¹⁾
Kr./kg	Kr./kg	Mill. kg				Mill. kr.	Mill. kr.
14,2	100,00	92,0	88,0	4,0	2,0	0	0
12,2	97,50	92,7	88,9	3,8	2,1	-165	-11
10,2	95,00	93,4	89,9	3,6	2,1	-334	-21
8,2	92,50	94,2	90,8	3,4	2,2	-507	-29
6,2	90,00	95,0	91,8	3,2	2,2	-684	-35
4,2	87,50	95,8	92,8	3,0	2,3	-865	-39
2,2	85,00	96,6	93,8	2,8	2,3	-1.049	-40
0,2	82,50	97,5	94,9	2,6	2,4	-1.239	-40
0	82,25	97,6	95,0	2,6	2,4	-1.258	-40

¹⁾ Fortegn: - = færre forvridninger = samfundsøkonomisk gevinst

Tabellen viser virkningerne på forbrug, grænsehandel, provenu og samfundsøkonomi af afgiftsændringer ekskl. moms på 2, 4, 6 kr. etc. pr. kg i forhold til den nuværende afgift på 14,20 kr./kg.

I første søjle er den danske afgift pr. kg chokolade vist. I anden søjle er gennemsnitsprisen på for 1 kg chokolade vist.

I tredje søjle optræder danskernes samlede forbrug af chokolade, hvor fjerde søjle er det danske salg, og femte søjle er danskernes grænsehandel. Danskernes forbrug er en funktion af den danske pris, hvor det er antaget, at forbrugselasticiteten er -0,3.

I sjette søjle er vist udlændingenes grænsehandel.

I syvende søjle er nettoprovenuvirkning ved afgiftsændringen vist i faktorpriser (uden moms). Endelig er der i ottende søjle vist de samfundsøkonomiske virkninger af at ændre afgiften på chokolade før eventuelle virkninger på sundhedsomkostningerne.

Det fremgår af tabellen, at hvis afgiften reduceres fra 14,2 kr./kg til 10,2 kr./kg falder prisen fra 100 kr./kg til 95 kr./kg. Prisfaldet vil få forbruget til at stige med 1,4 mill. kg fra 92 mill. kg til 93,4 mill. kg, og

salget i Danmark til at stige med 1,9 mill. kg, idet danskernes grænsehandel falder med 0,4 mill. kg, mens udlændingenes stiger med 0,1 mill. kg. Staten vil få et provenutab på 354 mill. kr. i faktorpriser, men samfundsøkonomien vil blive forbedret med 21 mill. kr., når man ikke medregner eventuelle helbredsgevinster ved et mindre forbrug. Borgerne vinder således ca. 375 mill. kr., mens staten får et tab på 354 mill. kr. i faktorpriser.

Der er imidlertid tale om et samfundsøkonomisk nettotab, hvis stigningen i forbruget på 1,4 mill. kg øger sundhedsmkostningerne med ca. 21 mill. kr. i faktorpriser. Sundhedsmkostningerne skal da i givet fald være på ca. 15 kr. pr. kg forbrugt chokolade.

I følgende tabel XII.8. er der nærmere gjort rede for provenuvirkningen.

Tabel XII.8. Provenuvirkning af afgiftsændringer på chokolade.

Dansk afgift	Dansk pris	Provenuvirkning ved uændret forbrug	Provenuvirkning ved ændret forbrug og salg	Ændret grænsehandel for danskerne	Ændret udenlandsk grænsehandel	I alt punktafgift	Moms ved ændret grænsehandel	I alt punktafgift og moms
Kr./kg	Kr./kg	Mill. kr.						
14,20	100,00	0	0	0	0	0	0	0
12,20	97,50	-180	9	2	1	-168	3	-165
10,20	95,00	-360	15	4	1	-340	6	-334
8,20	92,50	-540	18	5	1	-516	9	-507
6,20	90,00	-720	18	5	1	-695	12	-684
4,20	87,50	-900	16	4	1	-879	14	-865
2,20	85,00	-1.080	10	3	1	-1.067	17	-1.049
0,20	82,50	-1.260	1	0	0	-1.259	20	-1.239
0,00	82,25	-1.278	0	0	0	-1.278	20	-1.258

Tabel XII.8 herover viser provenuvirkningerne ved ændringer af chokoladeafgiften. Det fremgår, at hvis afgiften reduceres med 4 kr./kg uden moms fra den nuværende afgift på 14,20 kr./kg, vil der ved uændret salg komme 360 mill. kr. mindre i statskassen. Forbruget vil imidlertid stige svarende til ekstra indtægter på 15 mill. kr., og danskernes grænsehandlen vil falde svarende til en indtægtsgevinst på 5 mill. kr., mens udlændingenes grænsehandel vil stige svarende til 1 mill. kr., således at staten netto taber 340 mill. kr. i punktafgiftsprovener. Staten vil dog yderligere vinde ca. 6 mill. kr. i moms af den ændrede grænsehandel, således at statens nettoindtægter alene falder med 334 mill. kr. Af tabellen ses endvidere andre mulige afgiftsændringer.

I følgende tabel XII.9 er der nærmere redegjort for de samfundsøkonomiske virkninger.

Tabel XII.9. Samfundsøkonomiske virkninger af afgiftsændringer for chokolade før eventuelle virkninger på sundhedsomkostningerne.

Dansk afgift	Dansk pris	Sundhedsskader	Forbrugsforvridning	Danskernes grænsehandelsforvridning	Udlændinge grænsehandelsforvridning	I alt forvridning
Kr./kg	Kr./kg	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.
14,20	100,00	0,00	0	0	0	0
12,20	97,50	?	-9	-6	3	-11
10,20	95,00	?	-17	-11	7	-21
8,20	92,50	?	-24	-16	11	-29
6,20	90,00	?	-30	-20	15	-35
4,20	87,50	?	-34	-24	20	-39
2,20	85,00	?	-37	-28	24	-40
0,20	82,50	?	-38	-31	29	-40
0,00	82,25	?	-38	-31	30	-40

Fortegn: - = færre forvridninger = samfundsøkonomisk gevinst

Hvis afgiften på chokolade f.eks. reduceres fra 14,20 kr./kg til 10,20 kr./kg, vil forbruget stige med ca. 1,4 mill. kg. Forbrugsforvridningen er de 1,4 mill. kg ganget med gennemsnittet af den gamle og den nye afgiftssats altså 12,20 kr./kg alt i alt ca. 17,1 mill. kr., som afrundes til 17 mill. kr. Danskernes grænsehandel vil falde med 0,4 mill. kg. Det samfundsøkonomiske tab herved er på 0,4 mill. kg gange med gennemsnittet af den gamle og den nye afgiftssats altså 12,20 kr./kg plus momstabet på 20 pct. af 75 kr./kg (15 kr. pr. kg). Det samfundsøkonomiske tab på grund af grænsehandel er således på 0,4 mill. kg gange med 27,2 kr./kg altså 10,88 mill. kr., der er afrundes til 11 mill. kr.

Udlændingenes grænsehandel i Danmark stiger fra 2 mill. kg til 2,1 mill. kg. Før tjente den danske stat 68,4 mill. kr. ved en afgift på 34,20 kr./kg svarende til chokoladeafgiften på 14,20 kr./kg plus moms (20 pct. af 100 kr./kg). Efter afgiftsnedsettelsen tjener den danske stat 61,3 mill. kr. ved en afgift på 29,20 kr./kg (10,20 kr. i chokoladeafgift plus moms på 20 pct. af 95 kr./kg). Danmark taber således 7 mill. kr. på udlændingenes køb i Danmark ved afgiftsnedsettelsen.

Samlet falder forvridningerne således med 21 mill. kr. Der er her set bort fra eventuelle virkninger på sundhedsomkostningerne, der ikke har kunnet kvantificeres. Hvis et ekstra forbrug af chokolade får sundhedsomkostningerne til at stige med ca. 15 kr./kg (21 mill. kr./1,4 mill. kg), vil afgiftsnedsettelsen være neutral for samfundsøkonomien. Hvis sundhedsomkostningerne er større, vil samfundsøkonomien vinde og omvendt. Jo højere satsen er som udgangspunkt, jo større skal sundhedsomkostningerne pr. kg antages at være, for at det er neutralt for samfundsøkonomien.

Det skal understreges, at der er andre forhold end beregninger af de samfundsøkonomiske virkninger, der kan begrunde ændringer i afgiften på chokolade og sukkervarer.

Bilag XII.1. Detailsalgspriser på chokolade- og sukkervarer

	Scandlines Boarder Shop (D)	Otto Duborg (D)	Århus Charter	ISO (DK)	Superbest (DK)	Irma (DK)	Bilka (DK)	OBS (DK)	Superbrugsen (DK)	Netto (DK)	ICA (S)
	kr. pr. stk. (mængde i gram)										
Toblerone		17,95 (200 g)	39,00 (400 g)		16,95 (200 g)	9,95 (100 g)	17,95 (200 g)	17,95 (200 g)	9,95 (100 g)		5,12 (50 g)
Freia Marabou			25,00 (250 g)	17,95 (200 g)	16,95 (200 g)	19,95 (200 g)	17,95 (200 g)	17,95 (200 g)	19,95 (200 g)		14,66 (200 g)
Rittersport				8,50 (100 g)		8,95 (100 g)	7,95 (100 g)	7,95 (100 g)	8,95 (100 g)		
After Eight			39,00 (400 g)	19,95 (200 g)		19,95 (200 g)	21,95 (200 g)	21,95 (200 g)	20,95 (200 g)	17,50 (200 g)	38,95 (400 g)
Freia Twist			29,00 (285 g)	16,95 (160 g)	16,95 (160 g)	19,95 (160 g)	17,95 (160 g)	18,95 (160 g)	27,95 (160 g)		
Matador Mix	19,95 (285 g)	14,99 (400 g)	39,00 (725 g)	13,95 (245 g)		19,95 (200 g)	19,95 (260 g)	19,95 (260 g)	9,95 (100 g)		
Malaco Familieguf			25,00 (350 g)	18,95 (275 g)		18,95 (275 g)	19,95 (300 g)	19,95 (300 g)	21,95 (290 g)		15,53 (300 g)
Daim	24,00 (300 g)	17,26 (200 g)	39,00 (300 g)	14,95 (140 g)	18,95 (140 g)						21,60 (200 g)

Carletti, skumbananer	32,00 (833 g)	38,06 (832 g)		12,95 (150 g)	13,95 (150 g)						
Panda Lakrids	14,95 (500 g)	11,39 (300 g)	29,00 (500 g)		19,95 (300 g)						
Perelly Tyrkisk peber		11,39 (400 g)		9,95 (100 g)	8,95 (100 g)						11,19 (100 g)
Merci		54,95 (750 g)		26,95 (250 g)	23,50 (250 g)						
Fazer Dumle	29,95 (400 g)		29,00 (350 g)	9,95 (90 g)	9,25 (90 g)						18,13 (220 g)
Fazermint	29,95 (400 g)		39,00 (400 g)	19,95 (150 g)	16,95 (150 g)						30,27 (250 g)
Cloetta Bridgeblanding	19,95 (350 g)						18,95 (250 g)				

Kapitel XIII. Grænsehandel med andre varer

I dette kapitel vil grænsehandlen med fødevarer, kosmetik o.lign. blive gennemgået. Den andel af danskerne, der angiver, at de har købt fødevarer, kosmetik og andre varer udover de traditionelle varer såsom benzin, øl, vin, spiritus, chokolade og tobak er forholdsvis beskeden, og grænsehandlen udgør en klart mindre del i forhold til det samlede danske salg af de pågældende varer, men der grænsehandles en lang række varer og ofte større enkeltindkøb.

1. Danskernes indkøb af andre varer

Dette ses i den følgende tabel XIII.1, som viser resultatet af Institut for Grænseregionsforsknings undersøgelse af danskernes grænsehandel i 1999 og 2000.

Tabel XIII.1. Andel af danske indkøbere, der har købt forskellige varer i grænsehandel.

pct.	Danskere der handlede ved land-grænsen 1999	Danskere der handlede ved land-grænsen 2000	Danskere der handlede på Østersøen 2000	Danskere der handlede på Øresund 2000	Danskere der handlede på Kattegat 2000	Dansker flyrej-sende 2000
Andel af rejsende, der er indkøbere	85,7	95,9	95,4	58	62,2	55,6
Øl	66,2	74,2	39	0,9	6	1
Bordvin	43,5	52,3	41,2	0	0	5
Hedvin	3,9	4,8	4,0	0	2	0
Spiritus	11,3	7,1	26,6	0	6	47
Sodavand	25,4	36,6	9,6	4,5	0	0
Cigaretter	41,2	39,5	48,0	48,2	29	31
Tobak til hjemmerulning	8,7	8,3	23,7	2,7	0	0
Papir til hjemmerulning	1,5	3,0	8,5	-	-	-
Slik/chokoladevarer	44,5	53,4	54,2	35,1	54	28
Fødevarer	11,5	14,8	2,3	22,9	6	0
Mandler/nødder	1,7	2,1	-	0,9	4	0
Andre dagligvarer	2,6	8,1	5,1	2,7	2	0
Radio/TV	0,2	0,9	-	0	2	0

Video/kassette bånd	1,9	1,1	0,6	0,9	4	8
Hvidevarer	0,3	0,6	-	-	-	-
El-hushold.mask.	0,4	2,7	0,6	2,7	0	0
Andre elartikler	1,7	1,0	-	1,8	0	0
Kosmetik	13,6	6,4	18,6	2,6	10	41
Beklædning	2,9	2,1	4,0	11	21	24
Sko	0,7	0,8	-	1,5	6	14
Sportsudstyr	0,2	0,1	-	0,9	2	0
Foto	0,5	-	-	0,9	0	4
Edb	0,5	0,1	-	0,9	2	0
Hobby/legetøj	1,3	0,3	1,7	1,7	2	3
Koks	0,6	0,4	-	-	-	-
Gas	3,1	2,7	-	-	-	-
Byggemateriale	-	0,9	-	-	-	-
Gift	-	0,6	-	-	-	-
Bøger/blade	-	-	-	-	-	3
Souvenirs	-	-	-	-	-	12
Andet	6,6	3,1	3,4	10,6	15	6

Det ses af tabel XIII.1., at andelen af danskerne, der køber andre varer end de særlig punktafgiftsbelagte varer, er forholdsvis beskedne. Ved landegrænsen køber mange dog også kosmetik og fødevarer, mens der ved rejser til Sverige og med fly er mange danskere, der køber beklædning og kosmetik.

Man skal dog være opmærksom på, at indkøbsbeløbene kan være store, selv om der er få, der foretager indkøb.

I følgende tabel XIII.2. er vist indkøbene i mill. kr. af andre varer end alkohol, cigaretter, sodavand, benzin og mineralvand.

Tabel XIII.2. Danskerne grænsehandelsindkøb af andre varer

	Tyskland samt UK og Polen	Øresund	Lange ruter Norge og Sverige	Lufthavne mv.	I alt
	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.
Fødevarer	115	45	5	0	160
Andre dagligvarer	65	0	0	0	65
Audio/video app.	30	0	0	0	30
Videobånd	5	0	0	0	5
Hårde hvidevarer	15	0	0	0	15
El husholdningsartikler	10	55	0	0	65
Øvr. Elartikler	5	0	0	0	5
EDB	110	0	0	0	105
Kosmetik	70	5	20	180	275
Beklædning	90	55	150	0	290
Sko	5	5	40	0	50
Sportsudstyr	0	0	0	0	0
Hobby/legetøj	5	5	0	0	10
Koks/gas	20	0	0	0	20
Byggemateriel	35	0	0	0	35
Gift	5	0	0	0	5
To meget store indkøb	0	595	80	0	680
Residualt	1305	240	-180	1510	2870
Alt i alt andre varer	1905	1010	110	1690	4715
Benzin, øl, vin, spiritus, cigaretter, sodavand	3350	185	380	225	4145
Alt i alt	5255	1195	490	1915	8855

Som det ses, grænsehandler danskerne mest af varen "residual" blandt de andre varer.

De rejsende er blevet spurgt om det totale indkøbsbeløb. Herudover er de rejsende blevet spurgt om indkøb i beløb af de enkelte varer bortset fra "andet", chokoladevarer samt nødder/mandler. Det er dog indtrykket, at residualt også omfatter nogle af de "andre varer", men hvor de rejsende har undladt at oplyse om, at de har foretaget et indkøb. Residualen er især stor for flyrejsende og delvist for rejsende til Tyskland. En af årsagerne til residualen kan være, at de rejsende, der har smuglet cigaretter og spiritus, undlader at oplyse det rigtige beløb på spørgsmål om, hvad der er købt af disse varer, men svarer rigtigt på totalen.

Den næst største post er to meget store indkøb. Der er således en dansker, der har købt en lystbåd til 50.000 kr. ved rejse over Øresund, hvilket med den lille stikprøve svarer til næsten 600 mill. kr. for alle de rejsende, hvis de handler lystbåde i samme forhold som de rejsende i stikprøven. Det andet store indkøb, der er foretaget ved rejse fra Gøteborg til Frederikshavn var på 20.000 kr. Da indkøbsvanerne for danskerne på Kattegat også er anvendt til skøn over danskernes indkøb over Skagerak, tæller beløbet opregnet fra stikprøven i alt 80 mill. kr.

Tabel XIII.2. illustrerer, at der hersker betydelig usikkerhed om opgørelse af grænsehandlen og især for andre varer, der samlet set udgør 4,5-5 mia. kr.

Det ses dog, at der er en betydelig grænsehandel med beklædning og fødevarer, men det er også varer, der handles meget i almindelig handel.

For en del af de nævnte andre varer (Audio/video/TV, hårde hvidevarer, el husholdningsmaskiner og kosmetik) var der tidligere særlige danske punktafgifter. Der er i dag alene moms på varerne. En del af den handel, der blev etableret før, da der var afgift på varerne, er fortsat, men i mindre omfang end tidligere. Der er dog fortsat forholdsvis stor grænsehandel med kosmetik og parfume mv.

Der er fortsat særlige punktafgifter eller lignende for videobånd mv. visse øvrige elartikler (pærer og sikringer), koks, gas og gift. Disse varer grænsehandles i et vist omfang.

I Skatteministeriets vurdering af virkningerne af ophør af afgiftsfri handel for rejsende mellem Danmark og EU lande 1. juli 1999 blev salget af afgiftsfri parfume og kosmetik opgjort til 1.065 mill.kr. i dansk detailprisniveau, der fordeltes med 70 mill. kr. købt på færger til og fra Sverige, 185 mill. kr. købt på færger til og fra Tyskland og UK, 380 mill.kr. købt i lufthavn mv. af rejsende til EU-lande, 280 mill. kr. købt af rejsende til ikke-EU-lande og endelig skønnet 150 mill. kr. købt af danske rejsende ved landgrænsen til Tyskland. Opgjort til udenlandske priser var omsætningen ca. 25 pct. lavere altså på ca. 800 mill. kr.

Efter 1. juli 1999 er der nu afgift på det parfume, der sælges i lufthavnene i Danmark og på færgerne. Efter det oplyste har de handlende betalt momsen over avancerne, således at priserne er uændrede i forhold til tidligere. Det er ligeledes oplyst, at salget i de danske lufthavne er stigende. Der sælges ligeledes fortsat betydelige mængder parfume på færgerne til og fra Danmark. Ved rejse fra Danmark er det med den danske moms, og ved rejse til Danmark er det med udenlandsk moms.

2. Udenlandske indkøb i Danmark af andre varer

I følgende tabel XIII.3 er vist, hvilken andel af dem, der har handlet, der har købt de forskellige grænsehandelsvarer.

XIII.3. Andel af udenlandske indkøbere, der har købt forskellige varer i grænsehandel.

pct.	Nordmænd der handlede på Skagerak	Tyskere der handlede ved landegrænsen	Tyskere der handlede på Østersøen	Svenskere der handlede på Øresund	Svenskere der handlede på Kattegat	Udlændinge derhandlede i Kastrup	Udlændinge i transit
Andel, der har handlet pct.	100	46,4	56,4	72	92,4	53,1	40,8

Øl	50	1,1	3	51,1*	75	1,9	0,7
Bordvin	39	0,6	5	52	58	6,8	7,8
Hedvin	22	0	3	7,2	15	0	0
Spiritus	61	1	3	9,6	20	27,9	39,3
Sodavand	11	1,9	0	0,9	0	0	0
Cigaretter	50	-	-	17,3	3	23,1	26,9
Tobak	8	2,2	22	3,4	0	0	0
Piber	-	1,7	0	-	-	-	-
Papir til hjemmerulning	-	-	-	0,6	2	-	-
Chokoladevarer	72	6,4	27	7,8	32	49	39,3
Fødevarer	31	60,2	47	30,9	17	7,8	4,6
Mandler/nødder	3	-	-	0	2	0	0
Andre dagligvarer	6	2,3	3	1,3	18	0	0
Videobånd, CD'ere etc	3	-	-	0,6	0	0	0
Hvidevarer	-	1,1	3	-	-	-	-
El- hushold.mask.	0	-	-	1,3	0	1,9	0,7
Andre elartikler	-	1,1	8	-	-	-	-
Kosmetik	25	1,3	13	0,6	15	21,1	29,5
Beklædning	11	10,8	21	12,9	20	15,3	4,7
Sko	-	1,9	3	2,6	3	-	-
Sportsudstyr	-	1,1	0	-	-	-	-
Foto	3	-	-	-	-	0	0
Edb	3	-	-	0,6	0	0	0

Hobby/legetøj	8	2,7	8	4,5	2	5,8	2,7
Møbler	-	3,8	3	-	-	-	-
Isenkram	-	-	-	-	-	4,9	0
Bøger/blade	-	-	-	-	-	1,0	1,4
Souvenirs	-	-	-	-	-	5,8	3,4
Andet	0	24,9	26	20,2	18	8,6	2,0

*51,1 pct. af de 72 pct., der har handlet, har købt øl. det vil sige, at 36,79 pct. af alle rejsende har købt øl.

Det ses, at rejsende for Norge og Sverige foruden at købe alkohol i Danmark også ofte køber kosmetik og beklædning samt andet. Mange tyskere køber også fødevarer og beklædning, men alene kosmetik når, der sejles til Danmark. Blandt de flyrejsende køber mange udlændinge cigaretter og spiritus i Danmark samt kosmetik og beklædning. Alle rejsende køber chokolade mv. I følgende tabel XIII.4. er vist udlændingenes indkøb af andre varer i beløb af andre varer.

Tabel XIII.4. Udlændingenes grænsehandel i Danmark af andre varer.

Mill.kr.	Tyskland, UK og Polen	Sverige	Norge	Lufthavne	I alt
Fødevarer	590	170	35	0	795
Andre dagligvarer	5	25	10	0	35
Piber	15	0	0	0	15
Hårde hvidevarer	70	0	0	0	70
El husholdningsmaskiner	35	0	0	0	35
Andre elartikler	20	0	0	0	20
Kosmetik	25	15	160	225	425
Beklædning	180	280	60	145	670
Sko	25	95	0	0	120
Sportsudstyr	60	0	0	0	60
Hobby/legetøj	70	20	10	15	110
Møbler	1710	0	0	0	1710
Souvenirs	0	0	0	25	25

Residual	-80	685	730	25	1360
I alt andre varer	2730	1285	1000	440	5450
Benzin,alkohol,cigaretter, slik, mineralvand	275	1390	315	295	2270
I alt	3005	2675	1315	735	7725

Af udlændingenes grænsehandel i Danmark på ca. 7,7 mia. kr. udgør andre varer ca. 5,5 mia. kr. Udlændingene har været mere omhyggelige med at svare på spørgsmål om indkøb af andre varer, jf. at posten "residual" er forholdsvis mindre for udlændinge, men stadig betydelig især for nordmændene og svenskerne.

De største indkøb er møbler for ca. 1,7 mia. kr. købt af tyskerne ved landegrænsen. Hertil kommer fødevarer, der købes af såvel tyskere som svenskere, mens nordmændene efter undersøgelsen ikke har oplyst at have købt fødevarer. Der sælges dog også store mængder fødevarer til nordmændene. Yderligere købes der en del beklædning og sko.

Der sælges en del kosmetik til svenskerne og nordmændene over Skagerak og Kattegat samt i lufthavnen, mens tyskerne kun i beskedent omfang køber disse varer.

For de punktafgiftspligtige varer købes der en del benzin, men sandsynligvis er en del af indkøbene til forbrug under rejsen. Svenskerne og nordmændene foretager desuden betydelige indkøb af alkohol og tobak.

Det skal understreges, at opgørelsen er behæftet med usikkerhed, jf. at stikprøverne er forholdsvis små, og enkeltindkøb af stor værdi derfor slår kraftigt ud, når man opregner fra de små stikprøver til samlet handel.

For andre varer er der alene momsforskelle. Selv om moms af fødevarer er højere i Danmark end i Sverige og Tyskland er grænsehandlen i dansk favør med fødevarer. Med hensyn til møbler er det sandsynligvis mere et andet udbud (skandinavisk design) i de danske forretninger end generelt lavere priser i Danmark, der driver den betydelig handel. Der er desuden etableret flere møbelforretninger på den danske side af grænsen. Der hersker dog stor usikkerhed om møbelhandlen, jf. at det er forholdsvis få tyskere, der har oplyst at have købt møbler, men for store beløb pr. indkøb.

De tyskere, der køber møbler i Danmark, køber for i gennemsnit 16.700 kr. Der var ca. 2 pct. af tyskerne, der havde købt møbler. Der er således betydelig usikkerhed ved tallet.

Selv om handlen med andre varer således udgør over halvdelen af den samlede grænsehandel, er forholdet dårligt belyst, jf. at en meget stor del af indkøbene ikke er fordelt på de forskellige varekategorier.

Man skal også være opmærksom på, at andre varer kan omfatte indkøb, der såvel er købt som forbrugt i udlandet. Hermed burde indkøbene ikke teknisk med i grænsehandlen, jf. at det her forudsættes, at varerne transporteres over grænsen.

Grænsehandlen med andre varer er som hovedregel ikke betinget af afgiftsforskelle. Priserne kan imidlertid godt være forskellige fra land til land selv om afgifterne er ens eller næsten ens. En anden vigtig faktor er forskelle i udvalget af varer i de forskellige lande og at tætteste indkøbssted ikke nødvendigvis er i eget land, men i en stor by i udlandet. Flensborg og København er således store handelsbyer i forhold til Sønderjylland og Skåne.

Kapitel XIV. Status over virkningerne af afskaffelsen af afgiftsfri handel

1. Forudsigelser om virkningen af ophør af afgiftsfri handel

Den 1. juli 1999 blev den afgiftsfri handel for rejsende mellem EU landene afskaffet.

Skatteministeriet offentliggjorde i december 1997 en rapport "Vurdering af virkningerne af ophør af afgiftsfri handel for rejsende mellem Danmark og EU-lande 1. juli 1999."

Rapporten byggede på oplysninger om salget på færger, i lufthavne og i fly fra 1996, afgiftsatserne fra 1997 samt Skatteministeriets beregninger.

I første halvdel af 1999 var det Skatteministeriets vurdering, at rapportens forudsigelser om virkningerne fortsat var aktuelle, idet der dog skulle korrigeres for, at Sverige havde nedsat afgiften på cigaretter svarende til ca. 10 kr./ pakke efter rapportens offentliggørelse, mens Tyskland havde forhøjet momsen fra 15 til 16 pct.

Skatteministeriets vurderinger var imidlertid omdiskuterede, og det er blevet stillet i udsigt, at Skatteministeriet skulle lave en status over, hvad der faktisk skete.

Det er ikke tanken at gennemgå alle enkeltheder i rapportens forudsigelser, men alene hovedresultaterne for landet som helhed. Rapporten var bygget på undersøgelser af virkningerne på de forskellige rejseformer (Charter, flyruterejsende, Øresund, lange ruter Sverige, spritruiter til Tyskland og færgeruter til Tyskland og UK) og summeret sammen til resultat for hele landet.

Hovedresultaterne var:

Umiddelbar provenugevinst for staten jf. FL 2000

Tabel XIV.1. Skatteministeriets forudsigelse om provenuvirkninger af ophør af afgiftsfrit salg for EU rejsende, jfr. FL2000.

Moms	325 mill. kr.
Spiritus	275 mill.kr.
Vin	15 mill.kr.
Øl	10 mill. kr.
Tobak	450 mill.kr.
Chokolade	20 mill.kr.
I alt	1.085 mill. kr.

Resultatet for statskassen er blevet angivet afrundet til 1 mia. kr.

Virkningerne på indtægterne fra spiritus og tobak var så omfattende, at de vil kunne ses tydeligt i provenuerne, mens virkningerne for de andre afgifter var forholdsvis små i forhold til andre forhold, der påvirkede indtægterne.

Beskæftigelsesvirkninger:

Tabel XIV.2. Forudsigelse om beskæftigelsesvirkninger ved ophør af afgiftsfrit salg for EU rejsende.

Antal fuldtidsstillinger	Ansatte ved fly og færger	Ansatte ved dansk detailhandel	Ansatte ved dansk produktion	Ansatte ved anvendelse af provenugevinst	I alt beskæftigelse
Charterfly	-245	60	25	230	70
Lufthavne	-215	75	-300	500	60
Øresund	-100	30	-30	260	160
Kattegat	-90	120	-255	525	300
Tyskland	-750	95	-195	690	-160
I alt	-1400	380	-755	2205	430

Der var ca. 1.400 fuldtidsansatte, der blev forudsagt at miste deres job på færgerne og i lufthavne mv, mens afledte effekter mv. mere end neutraliserede den umiddelbare beskæftigelsesvirkning, således at herved 500 ekstra arbejdspladser blev skabt netto.

De umiddelbare beskæftigelsesvirkninger lader sig konstatere, mens de afledte effekter er så små i forhold til den almindelige udvikling, at virkningerne ikke umiddelbart kan ses.

Endelig med hensyn til rejsaktiviteten:

Tabel XIV.3. Forudsigelse om ændret rejseaktivitet efter ophør af afgiftsfrit salg for EU rejsende.

Ruteflyrejsende	uændret
Charterrejsende til EU lande	-6 pct.
Charterrejsende til ikke EU lande	uændret
Øresund	uændret (før bro)
Kattegat og Bornholm-Sverige	-25 til -30 pct. Ca. 0,7 mill. returrejser, fortrinsvis en dagrejsende
Spritruter mv. til Tyskland	ophører næsten. Ca. 3,7 mill. rejser
Bilfærger til Tyskland	-25 til -30 pct. Ca. 0,95 mill. returrejser, fortrinsvis dagrejser, heraf ca. 0,55 mill. vedrørende Langeland og Fåborg
Færger til Norge	uændret

2. Provenuvirkninger tobak.

I følgende tabel XIV.4. er vist udviklingen i indtægterne fra tobaksafgifterne opgjort efter optjeningsprincippet.

Tabel XIV.4. Provenuet fra tobaksafgiften 1996-2000

år	1 kvartal	2 kvartal	1 halvår	3 kvartal	4 kvartal	2 halvår	hele året
	Mill. kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.
1996	1712	1913	3625	1817	1764	3581	7206
1997	1775	1926	3702	1893	1765	3658	7360
1998	1986	1718	3704	1712	2027	3739	7444
1999	1711	1863	3575	1993	2021	4014	7589
2000	1745	1965	3711	1948			
Ændring							
96-97	63	13	76	76	1	77	154
97-98	211	-208	3	-181	263	81	84
98-99	-275	145	-130	281	-7	275	145
99-00	34	102	136	-45			

Foruden virkningerne af afgiftsfrit salg er indtægterne påvirket af tilbagegang i hjemmerulning/ større salg af fabriksfremstillede cigaretter med højere afgifter i begyndelsen af perioden, svensk afgiftsforhøjelse sommeren 1997, der afskaffes igen sommeren 1998. I mellemliggende periode skønnedes provenugevinsten til 175 mill. kr.

Det ses af tabellen, at indtægterne fra tobak i det første år efter ophør af afgiftsfrit salg er ca. 411 mill. kr. højere end i året før. Indtægterne stiger også fra 1996 til 97 og fra 97 til 98, men det skyldes ikke en underliggende tendens til større forbrug i Danmark men engangsvækst ved mindre hjemmerulning som følge af ændring af røgtobaksatserne i 1996 og positiv grænsehandel til svenskerne i andet halvår 1997 første halvår 1998.

Det er mest sandsynligt, at det oprindelige skøn på ekstra 450 mill.kr. også er realiseret, men man kan ikke afvise, at merindtægten alene er ca. 350 mill.kr.

Der henvises i øvrigt til kapital VII om tobaksafgifter.

3. Provenuvirkninger spiritus.

I følgende tabel XIV.5. er vist udviklingen i indtægterne fra spiritusafgiften opgjort efter optjeningsprincippet.

Tabel XIV.5. Provenuet fra spiritusafgiften 1996-2000

år	1 kvartal	2 kvartal	1 halvår	3 kvartal	4 kvartal	2 halvår	hele året
	Mill. kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	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	248	695	387	516	903	1598
2000	361	420	781	416			
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			

Det ses af tabellen, at merindtægterne i året efter ophør af det afgiftsfrie salg var på 64 mill. kr. Sammenlignes de første tre kvartaler i 2000 med 1999, er merindtægten dog ca. 116 mill. kr.

Der har sandsynligvis været en underliggende tendens til fald i salget, og muligvis har husholdningerne haft meget store lagre af spiritus liggende. Man kan ikke afvise, at virkningen vil blive en provenugevinst på 250 mill.kr., men mere forsigtigt er 150 mill. kr. mere realistisk.

4. Provenuvirkning fra moms og andre varer.

Man vil ikke kunne skelne provenuvirkningerne fra afskaffelse af afgiftsfrit salg på moms-kontoen fra andre årsager til ændring i provenuerne. Det samme gælder for chokolade, vin og øl. Provenuvirkningerne kan dog sandsynliggøres, hvis de andre forudsigelser (virkningerne for spiritus og tobak, beskæftigelsen og rejseaktiviteten) holder stik. I øvrigt kan det oplyses, at der oprindeligt blev regnet med, at en del af den afgiftsfrie handel med parfumevarer mv. i lufthavnene i Danmark ville forsvinde til udlandet. Kastrup Lufthavn har imidlertid nu et større salg end tidligere, hvilket bidrager væsentligt til momsprovenuvirkningen.

Bortset fra at indtægterne fra spiritusafgiften ikke synes at have udviklet sig som forudsagt, virker det mest sandsynligt, at Skatteministeriets forudsigelse om ekstra indtægter på 1 mia. kr. også er det faktiske resultat. De manglende indtægter fra spiritusafgiften kan holdes inden for den nedrundning Skatteministeriet foretog fra 1.085 mill. kr. til 1 mia. kr.

5. Beskæftigelsesvirkningerne.

Skatteministeriets oprindelige overslag over de umiddelbare beskæftigelsesvirkninger byggede på oplysninger om, hvor mange der var beskæftiget på færgerne mv. Rederiernes mv. vurdering var, at al personale beskæftiget med handel på færger og i lufthavnen, der solgte til EU rejsende, ville blive afskediget.

Forudsigelserne af, at ruterne fra Bagenkop og Fåborg ville lukke har holdt stik omend, der har været forsøg på at genoplive Langelandsruten igen.

Beskæftigelsesvirkningerne for Scandlines (Rødby og Gedser) har været mindre. En del af den handel, der var forudsat at rykke til tysk detailhandel er fortsat på færgerne med tysk afgift, men dansk beskæftigelse. Det samme gælder for charterrejende, hvor branchen argumenterede med at hele handelen ville rykke til udlandet med udenlandsk afgift og udenlandsk detailsalgbeskæftigelse. Charterselskaberne har imidlertid fastholdt en del af salget med dansk beskæftigelse, men udenlandsk afgift.

Beskæftigelsesvirkningerne i lufthavnene er også mindre end oprindelig anslået. Der sælges nu mere kosmetik, der er forholdsvis beskæftigelsestung, end før, og der er fortsat noget salg af alkohol med

dansk afgift til rejsende fra Skandinavien. Omkring 2/3 af omsætningen var forudsagt at forsvinde svarende til de EU rejsendes andel, men beskæftigelsesfaldet har været meget væsentlig mindre.

Fra Nordjylland regnede Skatteministeriet ikke med større arbejdsløshed. Få af de ansatte på færgerne var danske, og vel ville antallet af endags turister fra Sverige falde, men danskerne ville heller ikke tage så tit til Sverige. I modsætning til lokale skøn regnede Skatteministeriet ikke med, at sommerhus og hotelturismen ville blive påvirket videre negativt. Lidt færre svenskere ville måske tage over Kattegat, da det blev dyrere at sejle, men der ville også være færre vest eller sydfra, der ville tage til Sverige på ferieophold.

Sammenlignes 1999 med 1998 faldt antal overnatningsdøgn i sommerhuse med 10 pct. for hele landet men med 11 pct. for Nordjyllands Amt. Udlejningen til svenskerne steg dog med 21 pct. for hele landet og med 7 pct. for Nordjylland.

Sammenlignes 2. halvår af 1999 med 2. halvår af 1998 faldt den samlede sommerhusudlejning i personnætter med godt 13 pct. Sommerhusudlejningen til svenskerne steg imidlertid med 17 pct.

Sammenlignes 2. kvartal 2000 med 2. kvartal 1999 faldt den samlede udlejning med 1 pct., mens udlejningerne til svenskerne steg med 5 pct.

Der er således ikke tegn fra statistikken over sommerhusudlejninger på, at svenskerne har svigtet de danske sommerhuse på grund af højere færgetakster efter ophør af afgiftsfri handel tværtimod.

For hoteller er udlejningen til udlændinge steget med 1 pct. i første halvår 2000 i forhold til 1999. Udlejningen til svenskerne er dog faldet med godt 6 pct. Udlejningen til udlændinge i Nordjyllands Amt er faldet med godt 8 pct. For andet halvår af 1999 faldt udlejningen til svenskerne med 6 pct. Igen var det Nordjyllands Amt, der havde et fald.

Udviklingen for overnatningerne på hotel i Nordjyllands Amt er markant forskellig fra resten af landet. Om det alene skyldes, at færgetaksterne er steget, er uvist. En anden forklaring kan være, at danske hotelophold ofte af færgeselskaberne blev markedsført sammen med rejsen, men at færgeselskaberne ikke længere har markedsført rejser så intensivt efter, at fortjenesten ved det afgiftsfrie salg er faldet. I alle tilfælde markedsføres hotelophold i Danmark nu her i efteråret mere intensivt i Sverige for danske midler, og efter det oplyste med succes.

Mens de svenske overnatninger på hotel mv. er faldet efter 1. juli 1999 er de svenske overnatninger i sommerhuse steget.

Målt i overnatningsdøgn tæller sommerhuse mest, men omsætningen pr. døgn er højere ved hotelophold end ved sommerhusdøgn.

Der er i øvrigt ikke oplysninger om konkrete ændringer i beskæftigelsen, der tilskrives ophør af den afgiftsfrie handel. Erhvervsrådet i Frederikshavn har dog oplyst, at man muligvis ikke har set den samlede virkning endnu.

Samlet set har den umiddelbare beskæftigelsesvirkning ikke været 1.400 ansatte men omkring det halve fortrinsvis vedrørende de ruter fra Langeland og Fyn, der lukkede. Det er oplyst, at de afskedigede, herunder de mange sæsonbeskæftigede, i vid udstrækning har fundet ny beskæftigelse.

6. Trafikomfang med internationale færger.

I følgende tabel XIV.6. er vist udviklingen i antal passager, der rejser med færger mellem Danmark og Norge samt på ruterne fra Gedser og Rødby.

Tabel XIV.6. Passagerer på færger Danmark- Norge og på ruterne fra og til Gedser og Rødby 1998-2000

1000 stk.	Danmark-Norge			Rødby-Puttgarten			Gedser-Rostock		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Januar	209,2	204,0	168,4	270,1	268,8	225,4	57,0	71,9	41,5
Februar	263,5	255,0	261,8	321,9	298,6	277,5	72,6	94,5	62,0
Marts	269,1	286,5	273,4	330,2	367,5	263,8	85,1	132,1	63,5
1. kvartal	741,8	745,5	703,6	922,2	934,9	766,7	214,7	298,5	167,0
April	290,8	244,1	317,2	505,5	478,1	433,3	114,1	181,7	113,4
Maj	296,8	322,5	287,1	505,7	580,4	367,4	111,3	198,7	97,3
Juni	420,6	403,6	413,2	602,1	729,5	620,3	120,3	217,3	124,6
2. kvartal	1008,2	970,2	1.017,5	1613,3	1.788,0	1.421,0	345,7	597,7	335,3
1. halvår	1750,0	1.715,7	1.721,1	2535,5	2.722,9	2.187,7	560,4	896,2	502,3
Juli	760,2	730,8		1008,9	968,0		231,8	207,8	
August	495,6	490,2		811,0	683,7		204,4	173,3	
September	301,9	291,0		436,1	385,1		137,8	114,6	
3. kvartal	1557,7	1.512,0		2256,0	2.036,8		574,0	495,7	
Oktober	303,7	308,1		446,4	376,7		138,4	109,7	
November	249,8	231,0		297,6	230,8		124,7	80,1	
December	235,8	208,3		315,0	249,5		96,2	60,7	
4. kvartal	789,3	747,4		1059,0	857,0		359,3	250,5	
2. halvår	2347,0	2.259,4		3315,0	2.893,8		933,3	746,2	
hele året	4097,0	3.975,1		5.850,5	5.616,7		1493,7	1.642,4	

Det ses af tabellen, at antal af rejsende mellem Jylland og Norge faldt med 2 pct. fra første halvår 1998 til første halvår 1999, men med 4 pct. fra andet halvår 1998 til andet halvår 1999. I første halvår 2000 er trafikken af samme omfang som i første halvår af 1999.

Ophør af det afgiftsfrie salg har således ikke påvirket trafikken mellem Danmark og Norge.

For Rødby- Puttgarden stiger trafikken med godt 7 pct. fra første halvår 1998 til første halvår 1999. Især i juni 1999 rejser flere med ruten. Efter ophør af den afgiftsfrie handel falder passagerantallet i tredje kvartal, idet der er 10 pct. færre med i 1999 i forhold til 1998. Faldet er størst i august og september, mens feriemånedene juli alene viser et svagt fald. For fjerde kvartal falder passagertallet med 19 pct. For første kvartal 2000 er passagertallet 18 pct. lavere end i første kvartal 1999, mens passagertallet falder med ca. 21 pct. fra andet kvartal 1999 til andet kvartal 2000.

Uden for feriesæsonen er passagertallet således faldet med ca. 20 pct. Sammenlignes perioden 1. juli 1998- 30 juni 1999 med året efter, er der tale om et samlet fald på godt 15 pct. svarende til ca. 600.000 passager eller ca. 300.000 indrejser.

For Gedser- Rostock stiger passagertallet med 60 pct. fra første halvår 1998 til første halvår 1999. Væksten er størst lige op til ophør af den afgiftsfrie handel.

I andet halvår 1999 efter ophør af den afgiftsfrie handel falder passagertallet derimod med 20 pct. Igen er faldet størst uden for feriesæsonen. For første halvdel af 2000 er passagertallet faldet med 44 pct. til under niveauet i 1998.

Sammenlignes de 12 måneder 1. juli 1998 - 30. juni 1999 med første år efter ophævelsen af den afgiftsfrie handel, er passagertallet faldet med 32 pct. eller med henvend 600.000 passager svarende til henvend 300.000 indrejser i Danmark. Det kraftige fald skal ses i lyset af, at der var vækst i perioden før.

Det kan yderligere oplyses, at andre færgeruter til Tyskland (Fåborg -Gelting og Bagenkop-Kiel i perioden 1. juli 1998 til 30. juni 1999 transporterede ca. 1.180.000 passager svarende til henvend 600.000 indrejser. Efter ophør af den afgiftsfrie handel er passagertallet ca. 10.000.

Udviklingen i passagertallet for ruterne fra Langeland og Fåborg svarer nøje til forudsigelserne, mens virkningen fra Lolland/ Falster har været ca. 50 pct. større. Her forventedes ca 400.000 færre indrejsende passagerer, men antallet af indrejsende er faldet med ca. 600.000. Det skal dog bemærkes, at trafikken var unormal stor i første halvår af 1999 sandsynligvis som følge af hamstringer op til ophør af den afgiftsfrie handel, men også at der før var vækst i passagertallet.

I følgende tabel XIV.7. er vist udviklingen i trafikken for Rønne- Ystad, samt Jylland- Sverige herunder Frederikshavn- Göteborg.

Tabel XIV.7. Passagerer på færger på lange ruter mellem Danmark og Sverige

1.000 stk	Rønne-Ystad			Jylland-Sverige			Heraf Frederikshavn- Sverige		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Januar	23,4	25,0	14,0	182,3	151,0	115,8	160,9	134,2	105,0
Februar	24,2	28,4	14,9	214,8	208,2	149,6	186,8	192,7	136,0
Marts	36,6	46,7	20,3	238,9	248,6	133,5	216,6	233,7	122,1
1. kvartal	84,2	100,1	49,2	636	607,8	398,9	564,3	560,6	363,1
April	60,1	59,7	39,9	279,9	261,2	184,4	247,9	241,3	166,2
Maj	67,6	76,8	57,0	346,4	360,5	209,8	299,4	327,5	186,8
Juni	93,7	91,0	86,3	426,9	466,1	302,8	354,8	413,6	259,0
2. kvartal	221,4	227,5	183,2	1.053,2	1.087,8	697,0	902,1	982,4	612,0

1. halvår	305,6	327,6	232,4	1.689,2	1.695,6	1.095,9	1.466,4	1.543,0	975,1
Juli	178,5	169,0		925,4	745,6		750,7	634,6	
August	111,0	93,6		489,5	394,8		413,2	345,4	
September	62,2	54,8		255,9	172,9		224,5	151,7	
3. kvartal	351,7	317,4		1670,8	1.313,3		1.388,4	1.131,7	
Oktober	57,2	43,7		259,8	164,2		233,4	148,9	
November	42	17,5		198,6	144,8		184,8	134,8	
December	44,1	20,6		199,2	103,5		185,8	97,4	
4. kvartal	143,3	81,8		657,6	412,5		604,0	381,1	
2. halvår	495,0	399,2		2.328,4	1.725,8		1992,4	1.512,8	
Hele året	800,6	726,8		4.017,6	3.421,4		3.458,8	3.055,8	

Af tabel XIV.6 kan beregnes, at passagertallet mellem Rønne og Ystad steg 7 pct. fra første halvår 1998 til første halvår 1999. Derimod var der et fald i antal rejsende fra andet halvår 1998 til andet halvår 1999 på godt 19 pct. I første halvår af 2000 er passagerantallet faldet med 29 pct.

Sammenlignes 12 måneders perioden før afskaffelsen af den afgiftsfrie handel med 12 måneders perioden efter, er passagertallet faldet med 24 pct. eller ca 100.000 indrejser.

Der har derimod været en vis vækst i trafikken mellem København og Rønne.

For Ruterne mellem Jylland og Sverige sejles der foruden mellem Frederikshavn og Gøteborg også mellem Grenå og Halmstad samt mellem Grenå og Varberg. Ruten til Halmstad ophørte i februar 1999.

På trods heraf var der stort set det samme antal passager i første halvår af 1999 som i første halvår af 1998. Sammenlignes anden halvår af 1999 med anden halvår af 1998 faldt passagertallet med 26 pct. Tilbagegangen fortsatte i 2000, hvor første halvår var 35 pct. ringere end i 1999.

Samlet set faldt passagertallet med 30 pct., når man sammenligner de sidste 12 måneder med afgiftsfri handel med de første 12 måneder uden denne handel. I alt faldt antal indrejser med ca. 0,6 mill.

Oprindeligt blev det anslået, at antal passagerer ville falde med 25-30 pct. eller i alt 0,7 mill. returrejsende på de lange ruter til Sverige. Forudsigelsen passer nøje til det realiserede forløb.

For de andre færgeruter til og fra Danmark er der ikke nogen nettoændring for Øresund, idet væksten ved Helsingør neutraliserer faldet i den sydlige del af sundet, efter at Dragør- Limhamn ruten lukkede 31. oktober 1999. Der er heller ikke ændringer i ruten mellem Tyskland og Rønne eller på færgerne til Polen.

Trafikken mellem Danmark og UK er derimod faldet med 25 pct. i første halvår 2000 sammenlignet med første halvår 1999 og det samme er tilfældet for Ruten mellem Havneby og List.

Sprit- og smørruterne er ophørt som forventet.

Samlet set har udviklingen i færgetrafikken efter ophør af den afgiftsfri handel været tæt på det forudsagte, idet der dog er sket et lidt større fald i passagertallet på ruterne fra Lolland- Falster end forventet.

7. Chartertrafik.

I følgende tabel XIV.8. er vist udviklingen i chartertrafikken 1998-2000

Tabel XIV.8. Udviklingen i chartertrafikken fordelt på lande 1998-2000, antal udrejsende passagerer.

1.000 passager	1. halvår 2000	1999	2. halvår 1999	1. halvår 1999	1998	2. halvår 1998	1. halvår 1998
Sverige og Finland	2	4	2	1	3	1	2
Tyskland, Østrig og Benelux	13	13	2	11	17	6	11
Frankrig	19	30	9	21	30	13	17
Italien	20	50	26	25	64	35	28
UK og Irland	16	24	11	13	49	24	26
Portugal	18	40	19	21	36	18	18
Spanien	77	190	98	92	173	95	78
Grækenland	102	286	179	107	261	166	95
EU i alt	267	637	346	291	632	357	275
Tyrkiet	35	90	52	38	96	61	34
Kanariske øer og Madeira	149	262	113	148	254	122	132
Øvrige Europa	38	92	49	42	85	44	41
Andre lande	76	118	58	60	104	49	55
I alt ej EU	298	561	273	289	539	277	262
Alt i alt udenrigscharter	565	1199	619	580	1172	634	538
Ændring EU i forhold til året før	-24	5	-11	+16			
Ændring ej EU i forhold til året før	9	22	-4	+27			
ændring i alt i forhold til året før	-15	27	-15	+43			
EU i pct. af alle	47	53	56	50	54	56	51

Det ses af tabel XIV.8., at chartertrafikken steg med 43.000 passagerer fra 1. halvår 1998 til 1. halvår 1999. For anden halvår 1999, hvor der ikke længere kunne handles afgiftsfrit, faldt passagertallet med 15.000, heraf 11.000 til EU, når man sammenligner med 2. halvår 1998. For første halvår 2000 falder antal EU rejser med 24.000 og ej EU rejserne stiger med 9.000 passager. Det er især rejser til andre end europæiske lande, der er i vækst, mens faldet for EU især sker for Spanien, Grækenland og Italien.

Skatteministeriet vurderede, at EU rejserne ville falde med 6 pct. efter ophør af afgiftsfri handel og antal rejser til ikke EU lande ville være uændret. Sammenlignes perioden 1. juli 1998 til 30. juni 1999, der var den sidste 12 måneders periode, hvor der kunne handles afgiftsfrit med 12 måneders perioden efter faldt EU trafikken med 5,5 pct., mens ej EU trafikken steg med 1 pct.

Der er dog mange andre forhold end afskaffelsen af den afgiftsfrie handel, der har påvirket udviklingen i chartertrafikken, og selv om udviklingen nøje svarer til Skatteministeriets forudsigelse, skal man ikke opfatte det som et endegyldigt bevis, andet end at udviklingen ikke er i modstrid med forudsigelserne.

I alle tilfælde synes man at kunne udelukke, at afskaffelsen af den afgiftsfrie handel for EU rejsende har ført til, at rejsemønstret er ændret, således at der er meget færre, der rejser til EU lande, men tilsvarende mange flere, der rejser til ej EU lande.

Sammenfattende er Skatteministeriets konklusion, at provenuforudsigelsen på ca. 1 mia. kr. alt i alt er blevet realiseret omend, stigningen i indtægterne fra spiritusafgiften har været mindre end forudsagt.

Den umiddelbare beskæftigelsesvirkning for de ansatte på færger og i lufthavne mv har været væsentlig mindre end de oprindeligt anførte 1.400 medarbejdere. Det skyldes i en vis udstrækning, at der nok var tale om maksimumskøn i den oprindelige vurdering samt, at det var forudsat, at den del af handlen, der blev skønnet, at overgå fra afgiftsfri til udenlandsk afgift også forudsattes at ske med udenlandsk beskæftigelse. I en del tilfælde handles der dog nu med udenlandsk afgift, men med dansk beskæftigelse.

Nordjylland har oplevet et fald i antal svenske hotelovernatninger, men modsat er sommerhusudlejningen til svenskerne steget. Virkningen af, at det er blevet dyrere for danskere at tage på ferie i Sverige lader sig som forventet ikke se af tallene, jf. at virkningen var forholdsvis beskeden og derfor vil blive overdøvet af andre ændringer..

Med hensyn til trafikudviklingen har forudsigelserne om udviklingen i færgetrafikken vist sig at holde stik, omend der har været et større fald i færgetrafikken fra Lolland/Falster til Tyskland end forudsagt.

Udviklingen i chartertrafikken er også som forudsagt omend der er tale om små ændringer og andre forhold kan have forårsaget udviklingen.

Det forhold, at såvel den usikre forudsigelse af virkningerne på afgiftsindtægterne og den usikre forudsigelse af udviklingen i trafikken begge nogenlunde har vist sig at være opfyldt, styrker konklusionen om, at forudsigelserne om virkningerne af afskaffelsen af den afgiftsfrie handel har holdt stik.