

Hvis der ikke er foretaget salg af olien, eller hvis salgsprisen ligger lavere end den virkelige værdi, skal den værdi, der benyttes ved afgiftsberegningen være den salgsværdi som man kunne have opnået på verdensmarkedet under fri konkurrence ved tilsvarende salg fra produktionsstedet af det pågældende råstof i dets oprindelige form.

Reglerne om salgsværdiens beregning finder også anvendelse, hvis salg sker fra bevilingshaverne til en virksomhed inden for deres koncern eller virksomhed, i hvilken de direkte og indirekte er interesserede. Det samme gælder ved salg til virksomheder, med hvilke de har aftale om deltagelse i efterforsknings- og/eller indvindingsvirksom-

heden under bevillingen.

Der er for de enkelte laster i årene 1972-76 anvendt forskellige salgsmetoder, da de enkelte DUC-partnere har anvendt forskellige fremgangsmåder for deres andel af de enkelte laster. Fra og med 1977 fordeles olien i hele laster mellem partnerne og det er fastslået, at det er salgsprisen på lossetidspunktet, som skal anvendes ved afgiftsberegningen. Hovedparten af den producerede olie i perioden 1972-77 er værdiansat til salgsprisen på lossetidspunktet, mens en mindre del er værdiansat efter salgsprisen på produktionsstedet.

Der er i de enkelte år anvendt flg. gennemsnitlige salgspriser:

	Gennemsnitlig salgspris pr. bbl. på losse- tidspunktet \$	Gennemsnitlig salgspris pr. bbl. på pro- duktionsstedet \$	Gennemsnitlig \$-kurs	Gennemsnitlig salgspris pr. bbl. i kr.
1972 .....	3,00	-	691,12	20,76
1973, til okt.....	3,51	4,23	591,66	21,20
1973, fra okt.....	11,04	13,00	657,90	73,95
1974 .....	12,04	11,73	590,00	70,84
1975 .....	12,22	11,78	579,14	70,76
1976 .....	13,01	12,74	599,72	77,75
1977 .....	13,94	-	601,18	82,35

#### ad c. Transportomkostninger

I tillægsprotokollen af 3. marts 1972 er det aftalt, at den væsentligste del af den producerede olie de første 3 år bringes til danske raffinaderier.

Den overvejende del af den producerede olie er derfor leveret til raffinaderi i Danmark (Stignæs eller Fredericia). Iflg. eneretsbevillingens § 10, stk. 3 kan transportudgifter og evt. andre udgifter, der bæres af sælgeren og har indflydelse på salgsprisen fratrækkes inden afgiftsberegning finder sted.

DUC-partnerne har chartret et tankskib, der virker dels som lager, dels som fragtskib. Kun den del af skibets omkostninger, der kan henføres til fragtfunktionen, kan fratrækkes som transportomkostninger forinden afgiftsberegningen.

Fra 3. august 1977 er der chartret yderligere et tankskib fra rederiet A. P. Møller.

Beregningerne af fradraget for fragtudgifter beror derfor på skøn og antagelser om

fordelingen af omkostningerne mellem lager- og fragtfunktionen.

Omkostningerne ved tankskibene omfatter:

- Charterudgifter samt associerede omkostninger der betales efter regning (reparation, klarering og lodsomkostninger m. v.).
- Afskrivning af specialindretning på tankskibene.
- Administrationsomkostninger i forbindelse med skibenes lastning, sejls og losning.

Omkostningerne fordeles imellem lager- og transportfunktion efter det beregnede antal dage, som det enkelte tankskib har fungeret i de to egenskaber. Hertil kommer forbrug af olie under sejls mellem Dan-feltet og raffinaderiet og under losning. Endvidere det beregnede forbrug under lastning samt transportfunktionens andel af tankskibenes olieforbrug, når de ligger i venteposition på Dan-feltet som følge af hårdt vejr eller andre grunde.