

re til, at omkostningerne - og dermed priserne - ved transporten stiger med ca. 1 pct.

For kørsel på kortere strækninger, hvor udgifterne til brændstof vejer mindre tungt, stiger udgifterne og priserne med mindre end 1 pct.

De større udgifter til transport vil øge omkostningerne for de transportforbrugende erhverv. Da transportudgifterne sjældent udgør nogen ret stor andel af de samlede udgifter, er virkningen på de transportforbrugende erhvervs omkostninger procentvis meget beskednen.

De transportforbrugende erhverv i Tyskland, der er Danmarks største samhandelspartner, vil opleve tilsvarende omkostningsforhøjelser.

En betydelig del af transportforbruget i de danske erhverv sker i eller for hjemmemarkedserhverv. Det er f.eks. tilfældet for bygge- og anlæg, og distribution af forbrugsvarer i Danmark. Omkostningsændringer vil her kunne væltes videre i priserne uden tab af markedsandele for danske virksomheder.

For danske varer, der eksporteres, vil højere transportomkostninger virke dæmpende på eksporten. Der vil dog modsat være en tendens til, at omkostningerne ved at transportere importvarer til Danmark også vil stige, hvilket vil virke dæmpende på importen. De afledte erhvervsøkonomiske virkninger på de transportkøbende danske erhverv vil således netto være af begrænset størrelsesorden.

Som nævnt vil en prisstigning på 18 øre eksklusiv moms medføre, at dieselskøberne i Danmark bliver belastet med ca. 300 mill. kr. i 2001 og ca. 360 mill. kr. om året fra 2002. Afgiftsforhøjelsen vil berøre alle, der anvender olie til motordrift, bortset fra søfart, fiskeri, elværker, fly, tog, rutebiler og olie anvendt til drift af landbrugsmaskiner.

Af de 300 mill. kr. i 2001 vil ca. 25 mill. kr. vedrøre personbiler herunder hyrevogne, ca. 75 mill. kr. varebiler og små lastbiler, ca. 100 mill. kr. større lastbiler og turistbusser, ca. 20 mill. kr. entreprenørmaskiner mv., mens der ved kørsel i udlandet på dansk diesel vil skulle betales netto 80 mill. kr.

Af de 360 mill. kr. om året fra 2002 vil ca. 35 mill. kr. vedrøre personbiler herunder hyrevogne, ca. 100 mill. kr. varebiler og små lastbiler, ca. 130 mill. kr. større lastbiler og turistbusser, ca. 30 mill. kr. entreprenørmaskiner mv., mens der ved kørsel i udlandet på dansk diesel vil skulle betales netto 65 mill. kr.

Af meromkostningerne til køb af diesel i Danmark på 300 mill. kr. i 2001 og 360 mill. kr. om året fra 2002 vil næsten hele beløbet vedrøre erhverv umiddelbart, heraf hhv. ca. 225 mill. kr. i 2001 og ca. 300 mill. kr. om året fra 2002 danske erhverv. Især eksportvogn-

mandserhvervet bruger forholdsvis meget dieselolie i forhold til omsætningen.

Nedsættelse af udligningsafgiften

Nedsættelsen af udligningsafgiften har hovedsagelig virkning for varebiler og for hyrevogne. Forslaget om nedsættelsen af udligningsafgiften vil sænke erhvervenes omkostninger med ca. 20 mill. kr. i 2001 og ca. 30 mill. kr. om året fra 2002.

Det skønnes, at de samlede omkostninger for erhvervslivet som følge af dieselaftgiftsforhøjelsen på 18 øre pr. liter og nedsættelsen af udligningsafgiften alt i alt vil blive på ca. 205 mill. kr. i 2001 og ca. 270 mill. kr. om året fra 2002.

Afgiftsdifferentiering af benzinafgiften for benzin udleveret fra benzinstationer, der opfylder Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse om indretning og drift af benzinstationer og afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzinindhold.

Når den enkelte benzinstation skal afgøre, om den vil opfylde Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse, før de skærpede krav vil være gældende pr. 1. januar 2005, vil det afhænge af, om omkostningerne til investeringen og forrentningen af det nye anlæg er mindre end den afgiftsbesparelse, som benzinstationen vil opnå, hvis den foretager investeringen forud for at kravene bliver obligatoriske.

Opfyldelsen af Miljø- og Energiministeriets skærpede krav til indretning af servicestationer vil brutto påføre tankstationerne en omkostning, der vil tendere mod mere eller mindre fuldstændigt at blive væltet over i højere benzinpriser. Hvis de rene stationer fremmes gennem en afgiftsdifferentiering, vil omkostningerne stige før end ellers.

Benzinstationernes omkostninger i forbindelse med deres opfyldelse af Miljø- og Energiministeriets skærpede krav til indretning af servicestationer kan ikke opgøres eksakt. Omkostningen kan udgøre op til 1 mia. kr. for samtlige stationer i investeringsudgifter eller ca. 425.000 kr. pr. servicestation.

Hvis det antages, at de samlede investeringsudgifter udgør 1 mia. kr., kan de årlige udgifter til forrentning og afdrag skønnes til ca. 100 mill. kr. I det omfang investeringen fremskyndes, vil de årlige udgifter også fremskyndes, idet dog alene de stationer, hvor omkostningen pr. liter er forholdsvis små, vil foretage investeringer forud for at kravene bliver obligatoriske. På denne baggrund vurderes investeringsomkostningen at udgøre ca. 15 mill. kr. i 2001, ca. 25 mill. kr. i 2002, ca. 40 mill. kr. i 2003 og ca. 45 mill. kr. i 2004. Det bør dog bemærkes, at en station alene vil frem-