

Det foreslås endvidere, ligesom det tidligere er sket i de øvrige punktafgiftslove, at kredittiden for indbetaling af afgiften nedsættes med 15 dage, således at angivelsesfristen og indbetalingsfristen bliver samfaldende. De nuværende betalingsbetingelser er, at virksomhederne opgør afgiften for en måned og angiver denne inden 15 dage i næste måned. Virksomheden indbetaler afgiften 15 dage derefter. Den gennemsnitlige kredittid er således 45 dage. Herved afviger kreditbetingelserne fra de fleste andre punktafgiftslove, hvor afgiften for en måned skal indbetales inden den 15. i den følgende måned.

Virkninger på erhvervenes omkostninger.

Hovedparten af benzinforbruget på ca. 2.400 mill. liter anvendes til privatkørsel. Der anvendes dog også benzin til erhvervenes personbiler og til varebiler. Det erhvervsmæssige benzinforbrug er på ca. 400 mill. liter.

Modsat anvendes stort set hele dieselforbruget i erhvervene. Erhvervene anvender godt 1.300 mill. liter årligt.

Den umiddelbare erhvervsbelastning uden moms og før skat og eventuel overvæltning kan på denne baggrund opgøres til:

	Benzin mill.kr	Diesel mill.kr	Ekstra forhøjelse som følge af tyske planer		I alt mill.kr
			Benzin mill.kr	Diesel mill.kr	
1994	80				80
1995	130		90	300	520
1996	150		185	600	935
1997	170	130	185	600	1085
1998	190	130	185	600	1105

Belastningen af erhvervene i form af højere benzinpriser vil i de fleste tilfælde blive opfattet som en forøgelse af de faste snarere end af de variable omkostninger. Hovedparten af benzinforbruget kan i øvrigt antages at finde sted i de hjemmemarkedsorienterede erhverv. Erhvervene har således på lidt længere sigt gode muligheder for at vælte afgiften over i højere priser. Priserne på f.eks. VVS ydelser, hvortil der anvendes varebil, vil således tendere mod at stige med de ekstra omkostninger dog således, at den virksomhed, der bruger forholdsvis lidt benzin, vil kunne hæve priserne mere end omkostningerne stiger og modsat for den virksomhed, der anvender forholdsvis meget benzin.

Med hensyn til dieselolie bemærkes, at prisen vil stige lige meget for danske og udenlandske vognmænd ved kørsel på samme strækninger. Vognmændene vil således kunne vælte afgiften over i højere fragtrater uden tab af markedsandele til udenlandske vognmænd. En del af de højere fragtrater mv. vil direkte berøre husholdningerne, og en del vil berøre andre erhverv end vognmandserhvervet. I det omfang disse erhverv ikke er i udenlandsk konkurrence, vil der sandsynligvis kunne ske yderligere overvæltning.

Hovedparten af såvel benzin- som dieselaafgiften kan således forventes overvæltet til i sidste ende husholdningerne. I det omfang, der ikke sker overvæltning, skal de ekstra omkostninger, erhvervene påføres, reduceres med ca. 1/3 ved opgørelse af belastningen efter skat.

Forhøjelsen af benzinafgiften vil alt andet lige styrke økonomien i den kollektive trafik.

Miljømæssige virkninger.

En forhøjelse af benzinafgiften vil give incitamenter til nedsættelse af kørslen med privatbiler og nedsættelse af benzinforbruget på kortere sigt. På længere sigt vil afgiftsforhøjelsen give øgede incitamenter til anskaffelse af mere brændstoføkonomiske køretøjer. Afgifter på drivmidler anses således for det mest præcise og virkningsfulde instrument til at opnå nedsættelse af miljøbelastningen fra trafikken i form af f.eks. CO₂.

Det er vanskeligere at opgøre omfanget af nedsættelsen af forureningen fra bilerne. Målt i forhold til husholdningernes samlede omkostninger ved bilkørsel på ca. 60 mia. kr. årligt medfører afgiftsforhøjelsen en begrænset stigning på ca. 2,3 mia. kr. eller ca. 4 pct. over en 5 års periode. Man kan med nogen usikkerhed forvente et tilsvarende fald i kørslen og benzinforbruget, svarende til en elasticitet i benzinefterspørgselen på ca. 0,2. Den samlede skatteomlægning indebærer imidlertid samtidig en stimulering af den danske økonomi sådan, at benzinforbruget ikke skønnes at falde væsentligt netto.

Forhøjelsen af afgiften på dieselolie vil ligeledes give incitamenter til mere brændstoføkonomisk kørsel f.eks. i form af, at køretøjets kapacitet i videre udstrækning vil blive tilpasset transportbehovet. Der gives ligeledes incitamenter til anskaffelse af mere brændstoføkonomiske køretøjer.