

For de transporter, hvor omkostningerne til olie er størst - langturskørsel - vil en afgiftsstigning på 23 øre/l svare 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 omkostningsstigninger.

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 her vil 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 transportforbrugende danske erhverv vil således netto være af begrænset størrelsesorden.

Som nævnt vil en prisstigning på 23 øre eksklusive moms medføre, at dieselkøberne i Danmark bliver belastet med ca. 450 mill. kr. om året. Afgiftsforhøjelsen vil berøre alle anvendere af olie til motordrift, bortset fra søfart, fiskeri, elværker, fly, tog, rutebiler og olie anvendt til drift af landbrugsmaskiner.

Af de 450 mill. kr. vil ca. 40 mill. kr. vedrøre personbiler herunder hyrevogne, ca. 125 mill. kr. varebiler og små lastbiler, ca. 165 mill. kr. større lastbiler og turistbusser, ca. 40 mill. kr. entreprenørmaskiner mv., mens der for kørsel i udlandet på dansk diesel vil skulle betales netto 40-80 mill. kr. svarende til grænsehandlen i dansk favør med dieselolie.

Af meromkostningerne til køb af diesel i Danmark på 450 mill. kr. vil næsten hele beløbet vedrøre erhverv umiddelbart, heraf ca. 375 mill. kr. danske erhverv. Især eksportvognhervervet bruger forholdsvis meget dieselolie i forhold til omsætningen.

Nedsættelsen af udligningsafgiften har hovedsagelig virkning for varebiler og for hyrevogne. Forslaget om nedsættelsen af udligningsafgiften vil sænke er-

hvervenes omkostninger med knap 40 mill. kr. om året.

Det skønnes, at de samlede omkostninger for erhvervslivet som følge af dieselafgiftsforhøjelsen på 23 øre pr. liter og nedsættelsen af udligningsafgiften alt i alt vil blive på 335 mill. kr. om året.

Administrative konsekvenser

Lovforslaget pålægger ikke erhvervslivet øgede administrative byrder i væsentligt omfang, da der er tale om en satsforhøjelse af dieselafgiften og en nedsættelse af udligningsafgiften.

Miljømæssige konsekvenser

Forhøjelsen af dieselafgiften

Prisstigningen for diesel vil have en vis dæmpende virkning på forbruget.

Det nuværende salg af diesel med afgift til andet end rutebiler er på godt 1,9 mia. l årligt. Ved en prisstigning på 23 øre/l svarende til ca. 5 pct. og en antaget priselasticitet på 0,1 (en prisstigning på 1 pct. fører til et fald i forbruget på 0,1 pct.) vil dieselforbruget falde med 0,5 pct. alt andet lige eller ca. 9,5 mill. l. Dette svarer til et fald i transportsektorens CO₂-udledninger med ca. 0,02 mill. tons svarende til omkring 0,1 pct. af transportsektorens samlede udledninger og ca. 0,03 pct. af hele Danmarks udledninger af CO₂.

Nedsættelsen af udligningsafgiften

Dieselbiler har mindre CO₂-udslip, men et større udslip af partikler og andre mere lokalmiljøbelastende udslip.

Mens forhøjelsen af dieselafgiften vil øge incitamentet til at skifte fra dieselbiler til benzinbiler, vil den samtidige nedsættelse af udligningsafgiften modvirke dette incitament.

Da balancen mellem en dieselbil og en benzinbil fastholdes under forudsætning af, at nettoprisstigningen for dieselolie bliver 23 øre/l og under forudsætning af typiske kørselsomfang for personbiler og varebiler, vil miljøet derfor ikke ændres på grund af skift i brændstof.

Administrative konsekvenser for det offentlige

Gennemførelse af dette forslag skønnes ikke at have nævneværdige administrative konsekvenser.

Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder efter Skatteministeriets vurdering ikke EU-retlige aspekter.