

[Finansministeren.]

I lovforslagets § 21 er optaget en bestemmelse, der tilsigter at imødekomme de indvendinger, der har været rejst mod den hidtil gældende ordning. Efter forslaget er adgangen til afgiftsfritagelse udvidet til at omfatte også andre tilfælde af invaliditet end invaliditet i benene, og forslaget udelukker ikke afgiftsfritagelse for personer med visse erhverv. Ordningen foreslås endelig ændret sådan, at der gives hel eller delvis godtgørelse af afgiften, idet der herved bliver mulighed for differentiering af hjælpen i de enkelte tilfælde.

Jeg kan allerede i denne sammenhæng nævne, at der også i forslaget til vægtafgiftsloven er optaget en tilsvarende bestemmelse om afgiftsfritagelse for invalidekøretøjer.

For at opnå den mest hensigtsmæssige administration af dette område er det foreslået at henlægge administrationen til invalideforsikringsretten.

De to andre forslag til lov om vægtafgift og lov om benzinafgift tilsigter ligesom omsætningsafgiftsforslaget en teknisk revision af de gældende lovbestemmelser. Samtidig er der tale om en vis omlægning af beskatningen, idet der i overensstemmelse med de synspunkter, der ligger til grund for motorafgiftskommissionens betænkning, er foreslået en forhøjelse af vægtafgiften i forhold til den nugældende, således at det merprovenu, der herved fremkommer, anvendes til en nedsættelse af benzinafgiften.

Efter forslaget sker der en ændring af grundlaget for afgiftens beregning. Den gældende vægtafgift beregnes på grundlag af køretøjernes egenvægt efter forskellige satser for person- og lastkøretøjer, men den tekniske udvikling har medført, at køretøjer, der har samme egenvægt og således efter gældende lov svarer samme afgift, kan have vidt forskellig lasteevne. Motorafgiftskommissionen har anset bruttovægten som et mere rationelt grundlag for afgiftsberegningen. Forslaget følger kommissionens indstilling, således at der — uanset køretøjets art — skal svares afgift efter een skala, hvori satserne er stigende med køretøjets bruttovægt.

Lovforslagets vægtafgiftsskala bygger på den af motorafgiftskommissionen udarbejdede skala. Kommissionens beregninger og

forslag til vægtafgiftsskala var imidlertid baseret på, at benzinafgiften skulle nedsættes til 21 øre pr. l, men som allerede nævnt anser regeringen ikke tidspunktet for inde til at nedsætte de samlede motorafgifter, og der kan derfor ikke blive tale om en så stor nedsættelse af benzinafgiften. Da benzinafgiften virker aftagende i forhold til køretøjernes vægt, ville kommissionens skala, kombineret med en væsentligt højere benzinafgift end 21 øre pr. l, betyde en afsvækkelse af den tilsigtede progression i den samlede beskatning i forhold til kommissionsforslaget. Forslagets skala er derfor — i forhold til kommissionens skala — sænket lidt for køretøjer med bruttovægt mellem 4 000 kg og 6 000 kg og til gengæld forhøjet for køretøjer med større bruttovægt end 7 000 kg. Disse tillempelser i afgiftsskalaen tilsigter at afbøde den degressive virkning af den foreslåede højere benzinafgiftssats.

Regeringen har således fulgt hovedprincippet i kommissionens forslag om en progression i vægtafgiftsbeskatningen for de tunge køretøjer, idet disse vogne, således som det omtales af ministeren for offentlige arbejder under fremsættelsen af forslaget til lov om tilskud til de offentlige veje (sp. 2585), betyder en overordentlig stor udgiftsbelastning for store dele af vejnettet.

Provenuet af den foreslåede vægtafgift kan anslås at blive ca. 170 mill. kr. årligt, beregnet på grundlag af den skønnede vognpark i 1956—57, såfremt forslagets satser straks i fuldt omfang kom til anvendelse for hele vognparken.

Det er imidlertid — i lovforslagets § 26 — i overensstemmelse med kommissionens synspunkter foreslået, at forhøjelsen for allerede indregistrerede dieseldrevne vogne skal træde i kraft gradvis over 5 år, og provenuet vil derfor i de første år blive noget mindre end det nævnte beløb; hertil kommer, at den af ministeren for offentlige arbejder omtalte (sp. 2586) særlige tilskudsordning for bybusser vil medføre en udgift på omkring 3 mill. kr. årlig.

Da det samlede provenu af vægt- og benzinafgifter forudsættes uændret, giver vægtafgiftsforhøjelsen mulighed for en nedsættelse af benzinafgiften fra de nuværende 56 øre til 51 øre pr. l.

Som det fremgår af bemærkningerne til