

Bemærkninger til lovforslaget.

Almindelige bemærkninger.

Bestemmelserne om vægt- og udligningsafgift af motorkøretøjer findes i lov nr. 99 af 28. marts 1962 om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. med senere ændringer, senest ved lov nr. 409 af 20. august 1976. Om forarbejderne til loven af 28. marts 1962 og de senere ændringer henvises til bilaget.

Lovforslaget går ud på at forhøje vægtafgiften af tunge køretøjer som følge af, at det hidtidige, maksimale akseltryk for indenrigstrafik på 8 tons ændres til 10 tons. Ændringen, der kan ske administrativt i henhold til § 85 i færdselsloven af 10. juni 1976, vil medføre større udgifter til vejforstærkning og -vedligeholdelse, og det er formålet med de foreslåede afgiftsforhøjelser at skaffe rimelig dækning for disse meromkostninger.

Afgiftsforhøjelserne omfatter de køretøjer, som kan udnytte fordelene ved det forhøjede akseltryk og herudover påhængskøretøjer, som hidtil er blevet beskattet med relativt meget lave satser. Andre køretøjsgrupper vil derimod kun i begrænset omfang blive berørt af ændringerne. Mindre forhøjelser forekommer dog i tilfælde, hvor det er skønnet nødvendigt at udjævne afgiftssatserne for at tilvejebringe hensigtsmæssige afgiftsskalaer.

Vægt- og udligningsafgifterne af lastbiler og turistbusser indbringer efter den ved augustforliget gennemførte afgiftsforhøjelse godt 650 mio. kr. på årsbasis. Den del af merindtægten ved forhøjelserne i august 1976, der falder på de tunge vognkategorier, kan anslås til ca. 100 mio. kr. årligt.

De foreslåede forhøjelser vil straks ved deres ikrafttræden få virkning på den del af vognparken, som er registreret efter eksportkørselsbekendtgørelsen nr. 124 af 12. marts 1973. For disse køretøjer er 10 tons akseltryk tilladt ved kørsel på bestemte dele af vejnettet, der i dag er dimensioneret for en sådan tung trafik. Endvidere vil forhøjelserne hurtigt kunne få virkning for en del tunge køretøjer til indenrigstrafik, som er konstrueret til højere akseltryk end det nugældende på 8 tons, og som kun kan registreres, efter at der er foretaget indgreb i konstruktionen, hvorved køretøjernes akseltryk og totalvægt bringes i overensstemmelse med de gældende regler. Det må antages, at sådanne køretøjer ret hurtigt vil blive tilpasset de nye bestemmelser.

Endvidere kan der efterhånden forventes tilgang af nye, tunge køretøjer, der udnytter de nye bestemmelser om akseltryk og totalvægt, og som i et vist omfang vil erstatte køretøjer med lavere akseltryk og totalvægt. I hvilket omfang dette vil ske, og navnlig hvor hurtigt, vil afhænge af en lang række forhold, som gør en egentlig indtægtsprognose usikker. Som eksempel på sådanne forhold kan nævnes den økonomiske udvikling på transportområdet og den enkelte virksomheds vurdering af fordelene ved at udskifte køretøjer med tungere vogne.

Den indtægtsforøgelse, som forslaget har til formål at fremskaffe, og som skal stå i et rimeligt forhold til de forventede merudgifter til forstærkning og vedligeholdelse af vejene m.v., vil derfor først indtræde i fuldt omfang efter en overgangsperiode, hvor vognparken tilpasser sig de nye akseltrykreger, formentlig i løbet af 4-5 år. Dette harmonerer med, at også de forøgede vejudgifter først vil vise sig, efterhånden som de nye akseltrykbestemmelser slår igennem i vognparkens sammensætning.

Merudgifterne vil hovedsageligt vise sig på det amtskommunale og kommunale vejnet, og der er indledt forhandling med kommunerne om, at disse skal oppebære en på forhånd fastlagt andel af merindtægten.

Det er ikke muligt at fastslå størrelsen af disse merudgifter med sikkerhed. Dette skyldes, at der ikke findes en samlet oversigt over det eksisterende vejnets bæreevne og heller ikke sikre prognoser for, i hvilket omfang de tunge køretøjer vil blive anvendt på de enkelte vej kategorier.

Spørgsmålet om merudgifternes størrelse har været behandlet i et underudvalg under Trafikkommissionen, der afgav sin rapport i maj 1974. Udvalget kom i sin rapport med 3 beregninger, hvorefter de gennemsnitlige årlige merudgifter i en 10-års periode i 1972-priser ville andrage henholdsvis ca. 190 mio. kr., ca. 140 mio. kr. og ca. 90 mio. kr.

Beregningerne, der er gennemført i 1973, er udført på grundlag af den tids normer og praksis for vejbelægning og -vedligeholdelse. Disse normer m.v. er siden blevet revideret bl.a. med baggrund i en forøget teknisk og økonomisk viden.

Ved fastsættelsen af merprovenuets størrelse er det derfor anset for mest realistisk at tage udgangs-