

punkt i den beregning, der førte til ca. 140 mio. kr. årligt — eller i det nugældende prisniveau ca. 200 mio. kr. — og som under udvalgsarbejdet blev fremlagt af Landsforeningen Danske Vognmænd.

Der vil næppe kunne skaffes et bedre og sikrere grundlag for disse beregninger, og man vil heller ikke inden for en overskuelig årrække kunne nå til et mere nøjagtigt resultat.

Den del af vognparken, som ikke kan udnytte de nye akseltrykregler m.v., vil som allerede nævnt kun i begrænset omfang blive berørt af de forhøjede afgifter. For den tungeste del af vognparken vil de foreslåede afgiftssatser næppe kunne forhøjes væsentligt, uden at der samtidig skabes et misforhold mellem beskatningen af køretøjer på forskellige trin af skalaen til ugunst for de tungeste køretøjer. Det må her tages i betragtning, at såvel skønnet over de forøgede vejdogter som skønnet over den sandsynlige merindtægt er usikre, hvortil kommer, at vægt- og udligningsafgifterne ved augustforliget blev forhøjet med ikke mindre end henholdsvis 50 og 40 pct.

Forslaget skønnes at ville indbringe et merprovenu på ca. 125 mio. kr. årligt.

De løbende administrationsomkostninger ved vægtafgiftsoprævningen vil næppe blive mærkbart påvirket af afgiftsforhøjelserne. Derimod må der regnes med éngangsomkostninger ved forlængelse og omlægning af de pågældende afgiftsskalaer på ca. 175.000 kr. til ændringer i I/S Datacentralens edb-programmer vedrørende motorregisteret.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Til § 1, nr. 1.

Turistbusser m.m. beskattes på grundlag af køretøjernes egenvægt. Rutebiler er derimod fritaget for såvel vægt- som udligningsafgift, og dette foreslås nu anført i overskriften til dette afsnit af afgiftstabellen.

De gældende afgiftssatser foreslås opretholdt og suppleret med yderligere satser for vægtafgiften af busser med en egenvægt over 6 tons, således at skalaen forlænges med tre nye satser, hvoraf den højeste omfatter turistbusser med egenvægt over 12 tons. De nye satser stiger med stigende egenvægt i samme forhold som stigningen i den hidtidige skala. Udligningsafgiftssatserne for busser er ikke foreslået forhøjet.

Til § 1, nr. 2.

Ændringsforslaget indeholder nye afgiftsskalaer for lastvogne, henholdsvis motorkøretøjer og på-

hængsvogne med højst 2 aksler (afsnit A) samt motorkøretøjer og påhængsvogne med flere end 2 aksler (afsnit B). De gældende skalaer er forlænget med stigende satser for køretøjer med totalvægte, som ikke kan opnås med et akseltryk på højst 8 tons og sædvanlige akselarrangementer. Skalaerne er endvidere udjævnet ved en gennemført anvendelse af intervaller på 1.000 kg i de vægtklasser, hvor de hidtidige satser har omfattet vægtintervaller på 2 eller 3.000 kg.

I forslaget er beskatningen af påhængsvogne på samme måde som beskatningen af motorvognene graderet efter antal aksler, således at tabellens afsnit A omfatter påhængsvogne med højst 2 aksler og tabellens afsnit B påhængsvogne med mere end 2 aksler. Denne opdeling er ny og begrundes med, at 3-akslede påhængsvogne ligesom 3-akslede motorvogne slider mindre på vejene, hvilket fremtidig bør finde udtryk i en lempeligere afgiftsbelastning, når afgiftssatserne for disse køretøjer generelt forhøjes. Det bemærkes, at afgiften af sættevogne beregnes efter satserne for påhængsvogne efter en særlig regel i vægtafgiftslovens § 4, stk. 2, som foreslås ændret ved § 1, nr. 3, jfr. nedenfor.

Satserne for motorvogne under afsnit A svarer til de nugældende satser på totalvægt indtil 12.000 kg, dog med visse ændringer som følge af skalaens opdeling i flere intervaller og en deraf følgende udjævning. For køretøjer med totalvægt over 12.000 kg foreslås nye skalatrin op til 19.000 kg. Satserne for de tungeste lastbiler afspejler disse køretøjers store vejslid.

Vægt- og udligningsafgiftssatserne for påhængsvogne med højst 2 aksler foreslås rettet op, således at vægtafgiften af disse vogne efter forslaget udgør ca. 70 pct. af vægtafgiften af lastbiler med tilsvarende totalvægt. Denne justering begrundes i en stigning i påhængsvognenes årskørsel. For udligningsafgiftens vedkommende er også foreslået en, omend noget mindre justering i forhold til afgiften af en tilsvarende hovedvogn, og begrundelsen er den samme som for vægtafgiftens vedkommende.

Satserne under afsnit B omfatter køretøjer med flere end 2 aksler og svarer til de nugældende satser for køretøjer op til 19 tons totalvægt, dog med visse mindre ændringer som følge af skalaens ændrede opdeling. For de tungeste køretøjer med totalvægt over 19 tons er tilføjet nye, jævnt stigende satser. Forholdene mellem satserne for motorvogne og påhængsvogne er det samme som under afsnit A.

Satserne i afsnit B indeholder som hidtil en lempelse for 3-akslede motorkøretøjer i forhold til beskatningen efter afsnit A. Denne forskel begrundes med de tunge 2-akslede vognes særligt store vejslid.