

[Ministeren for skatter og afgifter]

årligt ca. 1,3 mill. ind- og udkørsler af danske og udenlandske lastvogne.

Ordningen vil endvidere give problemer i relation til de internationale aftaler, Danmark har indgået på vejtransportområdet, og som netop har medvirket til en betydelig forenkling af toldekspeditionerne ved landegrænserne.

Tolddirektoratet foretog i 1977 en analyse af omkostningerne ved indførsel af en kilometerafgift, som gav følgende resultat:

mill. kr.	etablerings- omkostninger	årlige drifts- omkostninger
erhvervslivet	60	20
toldvæsenet	4,3	11,2
tilsammen	64,3	31,2

De nævnte beløb er steget væsentligt siden.

Omkostningerne står heller ikke i et rimeligt forhold til indtægten fra udenlandske lastbiler, som alt efter forudsætningerne kan anslås til omkring 5 mill. kr. Jeg skal i den forbindelse henvise til besvarelsen af spørgsmål nr. 1116 til ministeren for offentlige arbejder.

En omlægning af udligningsafgiften til en dieselolieafgift vil give særlige vanskeligheder af administrativ art. Dels skal man begrænse afgiften til kun at omfatte forbruget af olie til vejtransport, dels skal man sikre, at fyringsolie og andre substituerbare oliekvalliteter ikke anvendes som brændstof i motor-køretøjer. Det var disse problemer, som førte til, at man i Sverige gik over til en kilometerafgift.

Det vil ganske vist nok være teknisk muligt at modvirke afgiftsunddragelse under en farvningsordning, men den stiller store krav til afgiftskontrollen og er ret kostbar for erhvervslivet. Disse omkostninger vil ligesom for kilometerafgiftens vedkommende langt overstige et merprovenu fra udenlandske lastbiler.

Da brændstofforbruget pr. kilometer endvidere vokser mindre end proportionalt med køretøjernes totalvægt, vil en olieafgift især favorisere de store og tunge køretøjer, som slider mest på vejene.

Som nævnt vil en omlægning af den gældende afgift påføre både det offentlige og

erhvervslivet store omkostninger, og det er derfor forståeligt, at Landsforeningen Danske Vognmænd går imod en sådan omlægning.

Spm. nr. 1116

Til *ministeren for offentlige arbejder* (13/8 82) af:

Knud Lind (FP):

»Ministeren bedes helt konkret redegøre for de beregninger, der ligger til grund for, at det bruttobeløb, staten får ind ved at opkræve en vejafgift af udenlandske køretøjer, kun kunne blive af en størrelsesorden på 6-8 mill. kr. på årsbasis, medens en lignende afgift i Sverige indbringer den svenske stat 70,5 mill. sv. kr.«

Begrundelse

Spørgsmålet skal ses i relation til ministerens svar af 22. april 1980 på mit spørgsmål, der lød:

»Ager ministeren at pålægge udenlandske lastvognskøretøjer over 3.500 kg en vejskat ved brug af det danske vejnet på lignende vis, som andre EF-lande har gjort?«

Ministeren svarede dengang, at en afgift kun ville give et bruttobeløb på 6-8 mill. kr. på årsbasis. Hvis man sammenholder dette beløb med den svenske stats indtægter på 70,5 mill. kr. på årsbasis og samtidig bemærker, at Danmark er transitland for lastbiltrafikken mellem de øvrige skandinaviske lande og Europa, må de 6-8 mill. kr., som ministeren har skønnet i vejafgiftindtægt fra udenlandske køretøjer, være sat for lavt.

Besvarelse (31/8 82):

Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):

Indledningsvis vil jeg gøre opmærksom på, at de oplysninger, der er givet om forventede bruttoindtægter ved opkrævning i Danmark af afgift på udenlandske lastvogne, er baseret på det afgiftsniveau, hvorpå den danske udligningsafgift ligger. Dette afgiftsniveau er væsentlig lavere end det, hvorpå den svenske kilometerafgift ligger. I denne forbindelse vil jeg for en sikkerheds skyld gøre opmærksom på, at gør man sig tanker om en forhøjelse af det danske afgiftsniveau - f.eks.