

[Ministeren for skatter og afgifter]

af skattebeløb i forbindelse med 2. rate af forskudsskatten pr. 1. juni 1983.

På grundlag af de nye oplysninger fra forskudsmønstrene og fra selvangivelserne vedrørende 1981 samt reviderede oplysninger fra energistyrelsen vedrørende omfanget af produktion, efterforskningsaktivitet, investeringer m.v. blev der foretaget et nyt skøn for provenuet af kulbrinteskatten for indkomståret 1983.

Herefter skulle provenuet af kulbrinteskatten for indkomståret 1983 udgøre ca. 200 mill. kr. Dette skøn er udarbejdet i september 1982 og ligger til grund for provenuet af kulbrinteskatten på finansloven for 1983.

I dette skøn er der ikke taget hensyn til faldet i råolieprisen i den senere tid. Da størrelsen af dette fald stadig er ret uafklaret samtidig med, at der hersker usikkerhed om størrelsen af olieproduktionen fra Skjoldfeltet, er der endnu ikke foretaget reviderede beregninger for 1983. Der er heller ikke foretaget provenuberegninger for 1984 og 1985. Nye provenuskøn vil blive udarbejdet i forbindelse med finanslovforslaget for finansåret 1984.

Der er flere årsager til nedsættelsen af provenuskønnen fra marts 1982 til september 1982. For det første har afskrivningssaldoen pr. 31. december 1981 været væsentligt undervurderet i martsskønnet. Dette har både betydning ved beregningen af afskrivningerne og ved beregningen af kulbrintefradraget. For det andet er efterforskningsudgifterne steget en del fra martsskønnet til septemberskønnet. Endelig har driftsudgifterne været undervurderet i martsskønnet.

Det skal sluttelig pointeres, at også de seneste skøn er behæftet med en betydelig usikkerhed. Der er her tale om et nyt område uden det erfaringsgrundlag, der findes på andre områder inden for skattelovgivning.

Spm. nr. S 765

Til *ministeren for offentlige arbejder* (8/3 83) af:

Dræbye (RV):

»Vil ministeren aktivt søge at gennemføre de meget betydelige besparelser, der kan opnås, hvis reglerne om lastbilers aksestryk ikke overskrides?«

Begrundelse

Det er velkendt, at vejsliddet og dermed vejenes vedligeholdelsesudgifter afhænger stærkt af det tilladte aksestryk. Derfor er de offentlige udgifter til vejvedligeholdelse øget stærkt siden forøgelsen af aksestrykket fra 8 til 10 tons i 1978.

På et møde arrangeret af Byggeteknisk Gruppe i Ingeniør-Sammenslutningen oplyste overingeniør Ivar Schacke, statens vejlaboratorium, ifølge bladet *Ingeniøren* den 4. marts 1983, at 35 pct. af det totale vejslid stammer fra lastbiler med et endnu større aksestryk end 10 tons.

Der er altså betydelige besparelser at hente, såfremt det sikres, at de 10 tons aksestryk overholdes.

Dette spørgsmål stilles både til justitsministeren og ministeren for offentlige arbejder.

Besvarelse (17/3 83):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Vejenes nedbrydning skyldes i det væsentlige 2 faktorer, nemlig vejrliget og trafikken. For trafikken vedkommende er det de tunge køretøjer med det store aksestryk, der er synderne.

Det er derfor klart, at det ligger mig meget på sinde, at vi får standset overtrædelser af det tilladte aksestryk på nu 10 t. Det er nemlig således, at nedbrydningen stiger med ca. 4. potens af aksestrykket.

Det er rigtigt, som nævnt i begrundelsen for spørgsmålet, at undersøgelser viser, at en meget væsentlig del af vejsliddet må skyldes køretøjer, der overskrider aksestrykgrænsen. Som bekendt er der rejst tvivl om pålideligheden af de hidtil anvendte vejemetoder, og jeg mener, at vi nu må sætte vor lid til resultatet af undersøgelserne i det udvalg, der er nedsat af justitsministeriet til vurdering af bl.a. kontrolmulighederne vedrørende overlæs og aksestryk. Jeg skal i øvrigt henvise til justitsministerens samtidige besvarelse af det stillede spørgsmål.

Spm. nr. S 766

Til *justitsministeren* (8/3 83) af:

Dræbye (RV):

»Vil ministeren aktivt søge at gennemføre de meget betydelige besparelser, der kan op-