

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### Indledning

Rådets direktiv 93/89/EØF af 25. oktober 1993 indeholder især bestemmelser om landenes beskatning af store lastbiler til godstransport, herunder minimumssatser for vægtafgift og bestemmelser om vejbenyttelsesafgifter. I denne forbindelse indeholder direktivet bestemmelser om, at flere lande inden for EU kan indgå aftaler om at opkræve fælles vejbenyttelsesafgifter, der skal gælde inden for de pågældende landes samlede område. Denne mulighed har regeringerne i Danmark, Tyskland, Holland, Belgien og Luxembourg benyttet sig af og har indgået en aftale om opkrævning af en fælles vejbenyttelsesafgift for lastbiler m.v. på 12 ton eller derover, som benytter visse veje inden for landenes territorier.

Det er givet, at Tyskland vil indføre en vejbenyttelsesafgift pr 1. januar 1995. Det vil derfor også være til gavn for Danmark at indføre afgiften samtidig. Det skyldes især, at danske vognmænd helt uden problemer vil kunne færdes i de 4 andre aftalelande, og at deltagelse vil blive en samfundsøkonomisk fordel. Hvis Danmark ikke går med, skal danske eksportvognmænd, der kører sydpå, i alle tilfælde betale afgift, men i så tilfælde vil beløbet gå ubeskåret til statskassen i Tyskland m.fl., og danske eksportvognmænd skal ved hver kørsel sikre sig de fornødne afgiftsbeviser.

Dette lovforslag fremsættes med henblik på at opfylde aftalen fra dansk side. Aftalen er optaget som bilag til lovforslaget. En vedtagelse af lovforslaget skal betragtes som et samtykke til ratifikation af aftalen, jf. grundlovens § 19, stk. 1.

Tyskland nedsatte 1. april 1994 sin vægtafgift for lastbiler. Hermed vandt de tyske vognmænd konkurrenceevne i forhold til de danske. Med henblik på at forbedre de danske vognmænds konkurrenceevne fremsættes der sammen med forslaget endvidere forslag om ændring af vægtafgiftsloven, der indebærer nedsættelse af vægtafgiften for berørte lastbiler til EU's minimumssatser og lovforslag om afskaffelse af afgiften af den lovpligtige ansvarsforsikring for vognmænd.

Yderligere vil der ske en stramning af godskørselsloven.

Den tyske forhøjelse af dieselaugiften blev mindre end forudset i skattereformen. I overensstemmelse med de principper, der er anført i bemærkningerne til skattereformen, L 300/93, foreslås den vedtagne forhøjelse af afgiften på gas og diesel reduceret.

Alt i alt vil disse ændringer, der har været forhandlet med vognmandsorganisationerne, bevirke, at den samlede pakke vil styrke vognmandserhvervets konkurrenceevne.

De enkelte elementer i pakken er omtalt nedenfor og i det samtidigt fremsatte forslag til ændring af lovene om vægtafgift, afgift af mineralolie og ansvarsafgift.

#### Vejbenyttelsesafgift

##### EF-direktiv

I slutningen af det danske EU-formandsskab for første halvår 1993 blev der opnået politisk enighed om regulering af køretøjsafgifter (vægtafgift) og vejbenyttelsesafgifter i EU. Enigheden blev udmøntet i EF-direktiv nr. 93/89/EØF af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter af visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer.

For vægtaugiften blev der fastsat minimumsafgifter for køretøjer og vogntog på 12 ton eller derover tilladt totalvægt. En køretøjsafgift som vægtaugiften belaster køretøjer registreret her i landet, uanset om de kører her i landet eller ej, mens udenlandske køretøjer, der kører her i landet, ikke skal betale afgift til den danske stat. Minimumsafgifterne i direktivet er generelt lavere end de nuværende danske, og strukturen i afgiftsskalaerne er anderledes. Samtidig med vedtagelsen af direktivet gav medlemsstaterne tilsagn om i princippet at undgå nedsættelse af vægtaugifterne (stand still) i perioden 1. januar 1995 til den 31. december 1997, medmindre afgifterne er væsentligt over minimumssatserne, hvilket ikke er tilfældet i Danmark.