

ellers. Tilsvarende får Danmark alene ved at have en vejbenyttelsesafgift indtægter fra udenlandske vognmænds benyttelse af danske veje. Det skønnes med nogen usikkerhed, at provenuet heraf vil udgøre ca. 30 mill. kr.

Endelig får Danmark indflydelse på udformningen af vejbenyttelsesafgiften ved deltagelse. I modsætning til vægtafgiften, der belaster danske vognmænds konkurrenceevne i forhold til udenlandske, er vejbenyttelsesafgiften i det store og hele konkurrenceevne-neutral for vognmændene i forhold til udenlandske konkurrenter.

Vejbenyttelsesafgiften vil isoleret set gennem overvæltning i højere fragtrater medføre en vis begrænsning i godstransporten med lastbil, hvilket medfører en tilsvarende begrænsning af miljøbelastningen fra lastbiltransport.

På helårsbasis vil vejbenyttelsesafgiften give et nettoprovenu på ca. 270 mill. kr. fra danske vognmænd. Udligningerne vil efter et foreløbigt overslag netto gå lige op.

#### **Vægtafgiften og afgiften af ansvarsforsikringer for lastbiler**

De nuværende danske vægtafgiftssatser for lastkøretøjer på 12 ton eller derover tilladt total vægt er altid over de fra 1. januar 1995 vedtagne EU minimumssatser. Det foreslås imidlertid, at de nye EU minimumssatser indføres i Danmark. Gennemførelsen skal i givet fald ske inden den 1. januar 1995, jf. den ovenfor omtalte stand still aftale.

Grunden til, at vægtafgiften foreslås nedsat til EU minimumssatserne, er, at de danske vognmænds internationale konkurrenceevne er blevet forværret gennem betydelige nedsættelser af vægtafgiften i Tyskland og Holland. De tyske og hollandske nedsættelser, der allerede er gennemført, skal ses i sammenhæng med den planlagte indførelse af vejbenyttelsesafgiften i disse lande. Ved en nedsættelse af vægtafgiften for de tunge køretøjer neutraliseres en del af denne konkurrenceevneforværring.

Den foreslåede ophævelse af afgiften af ansvarsforsikringer for lastvognmænd fra 1. januar 1995 vil ligeledes medvirke til neutralisering af den stedfundne konkurrenceevneforværring.

Nedsættelsen af vægtafgiften vil medføre et fald i den gennemsnitlige vægtafgift fra ca. 5.000 kr. til ca. 3.000 kr. pr. køretøj. Ophævelsen af ansvarsforsikringsafgiften for lastvognmænd vil i gennemsnit reducere afgiften med ca. 1.000 kr. pr. køretøj.

Samtidig med reduktionen af afgiftssatserne foreslås en tilpasning af betalingsfristerne for vægtafgiften til betalingsfristerne for den nye vejbenyttelsesafgift. Vejbenyttelsesafgiften vil efter aftalen med de

andre lande skulle betales forud for et år ad gangen. Derfor foreslås den nye reducerede vægtafgift for køretøjer på 12 ton eller derover opkrævet årligt i stedet for som nu kvartalsvis.

Ved at have samme betalingsfrister for den nye vægtafgift som for vejbenyttelsesafgiften opnås betydelige administrative fordele for såvel myndigheder som vognmænd. Ved de nye reducerede satser vil der ofte være et misforhold mellem de administrative omkostninger ved 4 opkrævninger i stedet for én opkrævning og størrelsen af den nye afgift.

Ligeledes vil det sandsynligvis give de danske vognmænd visse fordele i form af mindre intensiv kontrol af vejbenyttelsesafgiften i de andre lande. Såfremt vægtafgiften ikke betales, inddrages køretøjets nummerplader. Da der vil være en tæt sammenhæng mellem vejbenyttelsesafgiften og vægtafgiften, vil besiddelse af dansk nummerplade være et næsten sikkert tegn på, at den danske vognmand har betalt vejbenyttelsesafgift. Behovet for kontrol gennem standsning af danske køretøjer bliver dermed mindre.

Samling af betalingsfristerne, således at der betales forud for en længere periode, vil dog give danske lastvognsejere en vis likviditetsbelastning. Som kompensations herfor foreslås det, at vægtafgiften for køretøjer, der omfattes af den nye vejbenyttelsesafgift og de nye vægtafgiftssatser, allerede i 1994 nedsættes med et beløb svarende til, at de nye reducerede satser havde haft virkning fra 1. april 1994.

Indførelse af EU mindstesatsen for køretøjer på 12 ton eller derover og afskaffelse af afgift på ansvarsforsikring for vognmænd vil medføre et provenutab på henholdsvis ca. 60 mill. kr. og ca. 25 mill. kr. Reduktion af vægtafgiften i 1994 vil medføre et engangsprovenutab på ca. 45 mill. kr.

Ligesom for vejafgiften er afgiftssatserne i lovforlaget foreløbige og skal måske justeres lidt, da det er kursen på ECU pr. 1. arbejdsdag i oktober, der danner grundlag for omregningen til danske kroner.

#### **Dieselafgift**

Ved skattereformen blev dieselafgiften forhøjet under forventning om en tilsvarende tysk forhøjelse. Det forventedes da, at Tyskland ville forhøje sin dieselafgift med i alt 13 pfennig pr. liter med halvdelen den 1. januar 1995 og halvdelen den 1. januar 1996. Danmark kunne hermed forhøje sin dieselafgift med 2 x 23 øre pr. liter på samme datoer uden fare for, at den for Danmark gunstige grænsehandelsituation ville blive forringet. Det blev imidlertid samtidig i bemærkningerne anført, at såfremt Tyskland forhøjede sin afgift anderledes end forudsat, ville regerin-