

gen stille forslag om en tilsvarende justering af afgiftssatsen.

Den tyske afgiftsstigning blev med 7 pfennig pr. liter mindre end forudsat, men kom til gengæld fuldt ud 1. januar 1994.

For at opfylde regeringens intentioner vil den vedtagne dieselaftgiftsstigning fra 1. januar 1996 på 23 øre pr. liter skulle reduceres med 21 øre pr. liter til 2 øre pr. liter.

Reduktionen af afgiftsstigningen vil medføre et vist provenutab, der dog begrænses meget væsentligt ved, at man ved en fastholdelse af den vedtagne afgiftsstigning sandsynligvis ville opleve et kraftigt fald i salget af diesel med dansk afgift på grund af nedgang i grænsehandelen i dansk favør især vedrørende udenlandske vognmænd. Lige omkring balancepunktet i forhold til især den tyske afgift er grænsehandelen meget følsom. Dieselaftgiften, der ellers stort set er konkurrencevneutral, vil ved en stigning henimod og lidt over det tyske niveau i praksis alene give danske vognmænd ekstra omkostninger, idet de udenlandske vognmænd allerede ved et lidt mindre afgiftsspænd vil fravælge dansk diesel i forhold til national diesel.

På samme måde som ved skattereformen vil afgiften på autogas følge afgiften på dieselolie med ned.

Under forudsætning om uændret salg (forventet 1995 niveau) vil reduktionen med 21 øre pr. l af forhøjelsen give et provenutab på 345 mill. kr. på helårsbasis for diesel og henved 5 mill kr for gas.

#### **Vægt- og udligningsafgift for ikke benzindrevne personbiler, varevogne, mindre lastbiler og busser.**

Reduktionen af dieselaftgiftsforhøjelsen fra 1. januar 1996 vil nedsætte omkostningerne ved kørsel i dieseldrevne køretøjer. Dette er blandt andet af miljømæssige årsager ikke hensigtsmæssigt. Det foreslås derfor at neutralisere gevinsten for dieseldrevne personbiler, busser samt varevogne og mindre lastbiler ved en forhøjelse af vægt- og udligningsafgiften for disse køretøjskategorier, der sjældent konkurrerer med udenlandske vognmænd.

Den samlede gevinst ved reduktionen af dieselaftgiften for disse køretøjskategorier er på ca. 165 mill. kr. svarende til ca. 600 kr. pr. køretøj i gennemsnit årligt.

Regeringen vil fordele forhøjelsen lidt anderledes. Vægtafgiften for varevogne med totalvægt mellem 2,5 og 3 ton er på 2.052 kr., der opkræves en gang årligt. For en varevogn med totalvægt på 3.050 kg er vægtafgiften 512 kr. om året, der opkræves i fire rater. Dette fald i vægtafgiften har bevirket, at der ofte anskaffes en større varevogn end behovet for nytte-last strengt taget tilsiger alene med henblik på at op-

nå en afgiftsbesparelse. Udover at de store varevogne normalt er dyrere i indkøb uden afgift, medfører dette forhold en helt unødvendig ekstra miljøbelastning, idet brændstoføkonomien i de oftest dieseldrevne store varevogne er dårligere end i mindre varevogne, der ofte kan opfylde samme behov, og som til og med mere hyppigt drives af blyfri benzin og har monteret miljøvenlig katalysator.

Det foreslås derfor, at vægtafgiften for større varebiler og små lastbiler over 3 ton forhøjes til samme niveau, som gælder for mindre varebiler fra 1. januar 1996.

Hermed skabes der tillige i højere udstrækning en fair konkurrence mellem de større lastbiler, der skal betale vejbenyttelsesafgiften, og de mindre, der ikke skal betale denne afgift.

På samme måde som efter de nuværende regler for de mindre varebiler under 3 ton foreslås, at også de store varebiler, lastbiler, der ikke er afgiftspligtige efter lov om vejbenyttelsesafgift, og busser skal betale vægt- og udligningsafgift årligt fra 1995.

Herved opnås mærkbare administrative lettelser for såvel myndigheder som for vognmænd.

Udover forhøjelsen af vægtafgiften for de store varebiler og små lastbiler over 3 ton på op til 1.540 kr årligt, foreslås udligningsafgiften forhøjet for personbiler og genindført for varebiler, mindre lastbiler og busser med ca. 300 kr. årligt fra 1. januar 1996.

Samlet set sker der således ikke nogen større afgiftsbelastning af gruppen af mindre dieseldrevne køretøjer, end samme gruppe opnår i fordele ved den mindre dieselaftgiftsforhøjelse.

På helårsbasis vil forslaget medføre en provenuegevinst på ca. 165 mill. kr. Der er således i det store og hele balance mellem ekstra afgifter og lettelser for såvel store lastbiler på 12 ton eller derover som for person- og varebiler mv.

#### **Stramning af godskørselsloven mv.**

Der er mellem trafikministeren og skatteministeren på den ene side og vognmandsorganisationerne på den anden side indgået en aftale om, at der fremsættes forslag til ændring af godskørselsloven, der bl.a. indebærer udvidet adgang til tilbageholdelse af motorkøretøjer, der udfører ulovlig godskørsel.

Endvidere vil godskørselsbekendtgørelsen blive ændret, således at der sker en stramning af de økonomiske adgangskrav til erhvervet, forbedring af vognmandskurser, indførelse af tilladelseskrav til slamsugning m.v.

Der vil endvidere blive fremsat forslag til ændring af færdselsloven med henblik på fastsættelse af skærpede krav til traktorer.