

Forslaget om, at vægtafgiften skal opkræves en gang årligt for store varebiler og mindre lastbiler samt busser, vil medføre en forbedring af statens gennemsnitlige likviditet med ca. 60 mill. kr. en gang for alle. Da den årlige vægtafgift i praksis vil blive opkrævet første gang i begyndelsen af 1995, vil der dog ikke kunne konstateres nogen merindtægt bortset fra, at rentekontoen vil blive forbedret med ca. 6 mill. kr. Denne effekt er ikke med i oversigten.

Forslaget om udligningsafgift på varebiler og lastbiler, der ikke omfattes af vejbenyttelsesafgiften, vil medføre en årlig provenugevinst på ca. 60 mill. kr. Tilsvarende vil forslaget om at forhøje udligningsafgiften for personbiler, hyrevogne og busser medføre en årlig provenugevinst på ca. 30 mill. kr., heraf 20-25 mill. kr. vedrørende personbiler.

Ved forhøjelsen af udligningsafgiften for personbiler, busser, varebiler og små lastbiler og vægtafgiften for store varevogne og små lastbiler vil fordelene ved nedsættelse af dieselafgiften i gennemsnit blive neutraliseret for de berørte køretøjskategorier.

Det understreges dog, at der indenfor det givne provenu er foreslået en forholdsvis kraftig stigning af vægtafgiften for de store varevogne, således modsat at forhøjelsen af udligningsafgiften ikke fuldt ud »udligner« den gennemsnitlige dieselbilist gevinst ved en mindre forhøjelse af udligningsafgiften.

Samlet set er pakken, jf. oversigten, provenuneutral fra 1997 og frem, idet det dog bemærkes, at der udover de i oversigten nævnte provenueffekter vil komme et vist merprovenu i det omfang, der købes færre varevogne over 3 ton og flere varevogne under 3 ton og en vis varig gevinst på rentekontoen, idet pakken giver en provenugevinst i 1994-1996, jf. oversigten, og herudover medfører en forbedring af statens gennemsnitlige likviditet med godt 110 mill. kr. på grund af overgang til helårlig vægtafgift m.v. for varevogne og lastbiler.

## Erhvervsøkonomiske konsekvenser

### *Vejbenyttelsesafgiften*

Vejbenyttelsesafgiften vil umiddelbart belaste danske lastvognsejere med 270 mill. kr. om året. Ved at vognmænd m.fl. betaler vejbenyttelsesafgift til den danske stat, undgår vognmændene imidlertid at betale afgift til Tyskland og Benelux ved kørsel i disse lande. Afgiften ville have udgjort i størrelsesordenen 40 mill. kr.

Netto medfører forslaget således en afgiftsstigning for vognmændene på ca. 230 mill. kr. om året. Vejbenyttelsesafgiften har imidlertid meget gode muligheder for at blive væltet over i højere fragtrater. Mulig-

hederne for overvæltning er specielt gode, hvis alle, der udfører en bestemt aktivitet, bliver belastet med samme afgift. Ved kørsel internt i Danmark med større lastbiler vil alle i praksis blive omfattet af afgiften. Ved eksportkørsel er det afgørende, at udenlandske lastvognmænd skal betale afgift i samme omfang som danske vognmænd ved kørsel i Danmark, Tyskland og i Benelux. Ved disse kørsler er der således også meget gode muligheder for overvæltning. Alene ved kørsel på ikke-motorveje i konkurrence med udenlandske vognmænd i samarbejdslandene og ved kørsel uden for samarbejdslandene opstår der et vist konkurrenceevnetab. I det store og hele er konklusionen dog fortsat, at vejbenyttelsesafgiften er konkurrenceevneneutral og vil kunne væltes over i højere fragtrater. De højere fragtrater vil blive overvæltet til såvel importører som eksportører, og der er dermed videre gode muligheder for, at erhvervenes indkomster netto ikke belastes af afgiften.

Blandt lastvognsejere vil afgiften tendere mod at være forholdsvis let at bære, hvis lastvognene udfører et stort transportarbejde, da afgiften da hviler lettere pr. km eller pr. tonkm. Vognmænd, der udnytter deres vognpark effektivt, vil derfor tendere mod at vinde markedsandele på afgiften, mens lastvognsejere, der kører mindre, vil kunne tabe markedsandele.

### *Kompensation på grund af tysk og hollandsk nedsættelse af vægtafgift*

Tyskland og Holland har nedsat deres vægtafgift i forbindelse med indførelsen af afgiften. Herved har vognmænd fra to af de væsentligste konkurrenter til Danmark på eksportkørselsområdet vundet konkurrenceevne. I modsætning til vejbenyttelsesafgiften belaster vægtafgiften kun nationale vognmænd, der derfor har sværere ved overvæltning uden tab af markedsandele, fordi de udenlandske konkurrenter går fri. Det skal dog bemærkes, at især den tyske vægtafgift tidligere var væsentligt over den danske afgift, og det skal også understreges, at den tyske beslutning om nedsættelse af den tyske vægtafgift er uafhængig af, om Danmark indfører vejbenyttelsesafgiften eller ej.

Forslaget om at nedsætte den danske vægtafgift for de store lastbiler og fjerne afgiften på ansvarsforsikringer for lastvognmænd vil medføre, at de danske vognmænd vinder konkurrenceevne i forhold til udenlandske. Hovedparten af afgiftsnedsættelsen vil dog blive overvæltet, da der for de fleste transportører er tale om konkurrence internt mellem danske lastvogne, men overvæltningen sker ikke i helt samme