

udstrækning som for vejbenyttelsesafgiften, i alle tilfælde ikke på kortere sigt.

Dieselafgiftsændringen

Under de fleste omstændigheder er dieselafgiftsændringer konkurrencevneutrale. Vognmænd uanset nationalitet vil købe dieselolien det sted på ruten, hvor olien er billigst. Vognmænd, der kører på samme rute, vil derfor få ensartede ændringer i deres afgiftsbelastning, hvorefter der er gode muligheder for overvæltning.

Når dieselafgiften imidlertid er stort set lige stor, som den vil være i 1995 mellem Danmark og Tyskland, vil en ensidig dansk forhøjelse, der bringer den danske afgift over den tyske, fortrinsvis belaste danske vognmænd. Det skyldes, at der i praksis er meromkostninger ved køb af diesel i et fremmed land, både fordi det er mere omkostningsfuldt at få refunderet købsmomsen, og at det i praksis er vanskeligere at kvalificere sig til kvantumsrabatter i udlandet end i indlandet. Den vedtagne dieselforhøjelse ville derfor have betydet, at omkostningerne for danske vognmænd steg næsten lige så meget, som satsen ville blive sat op, mens tyske vognmænd allerede ved lavere afgiftsstigning ville være gået væk fra at købe dansk dieselolie og derved ikke ville have fået meromkostninger i samme omfang.

Under de nuværende forhold, hvor den danske og den tyske afgift er tæt på hinanden, vil forslaget om at reducere den vedtagne forhøjelse af dieselafgiften med 21 øre pr. liter derfor medføre en vis konkurrenceforbedring for danske vognmænd i forhold til udenlandske vognmænd. Hovedparten af den mindre afgiftsforhøjelse vil dog fortsat blive væltet over.

Reduktionen af dieselafgiftsforhøjelsen forhindrer et væsentligt fald i salget af dieselolie fra dansk område (mindre grænsehandel). Forslaget har således en væsentlig positiv betydning for de erhverv, der forhandler dieselolie i Danmark.

I følgende oversigt er vist den umiddelbare effekt af den samlede pakke for lastvognmænd, uden at der er taget hensyn til overvæltning.

Umiddelbare meromkostninger og besparelser ved den samlede pakke for danske lastbiler på mindst 12 ton:

| | Omkostninger |
|-----------------------------|---------------|
| Vejbenyttelsesafgift | 270 mill. kr |
| Mindre vægtafgift | -60 mill. kr |
| Ingen ansvarsafgift | -25 mill. kr |
| Mindre dieselafgift | -135 mill. kr |
| Sparet tysk vejafgift | -40 mill. kr |
| Netto | 10 mill. kr |

Umiddelbart går regnestykket således lige op. Når man imidlertid tager hensyn til de forskellige overvæltningmuligheder, er der ingen tvivl om, at de danske vognmænd under ét vinder ved omlægningen, idet der for især eksportvognmændene er tale om en entydig gevinst, men også de indenlandske vognmænd vinder i en vis udstrækning.

Personbiler, hyrevogne, busser, varevogne og lastvogne, der ikke er omfattet af vejbenyttelsesafgiften

For disse køretøjstyper vil dieselafgiftsnedsettelsen medføre en besparelse på ca 165 mill. kr. (Resten af dieselafgiftsnedsettelsen vedrører udenlandske lastbiler og entreprenørmaskiner).

For de ovennævnte køretøjstyper vil forslaget om højere vægtafgift og udligningsafgift samlet medføre en tilsvarende belastning.

Indenfor gruppen er det dog foreslået, at de store varebiler over 3 ton og de små lastbiler skal have forholdsvis større stigninger, end de vinder ved dieselnedsettelsen i gennemsnit. Derfor vil der modsat netto være tale om lettelser for dieseldrevne personbiler, små varevogne og busser og især relativt for dieseldrevne hyrevogne. De fleste varebiler og en stor del af de diseldrevne personbiler anvendes erhvervsmæssigt.

De større afgiftsforhøjelser for de store varevogne over 3 ton vil ikke nødvendigvis medføre tilsvarende omkostningsstigninger for varevognskøberne, idet det må forventes, at disse i et vist omfang vil reagere mod afgiften ved at købe mindre og billigere varevogne, der kan opfylde samme transportbehov. Herved vil både varevognskøberne og det offentlige tjene. Det er en absolut fordel for det danske samfund, at der ikke på grund af skæve afgiftsregler købes unødigt dyre biler.

Den mindre samlede umiddelbare afgiftsbelastning for dieseldrevne personbiler, hyrevogne, busser og små varevogne må i det væsentligste forventes overvæltet. Tilsvarende for den større samlede afgiftsbelastning for store varevogne og små lastbiler. Hermed bliver det også lettere for de store lastbiler at overvælte.

For entreprenørmaskiner mv. vil dieselafgiftsnedsettelsen betyde en gevinst på ca 20 mill. kr.

I følgende oversigt er vist de umiddelbare virkninger af afgiftsændringerne for de forskellige køretøjskategorier: