

	Vægtafgift mv.	Dieselafragift	Netto
Personbiler, hyrevogne og busser	30	-60	-30
Varebiler og små lastbiler	135	-105	30
I alt	165	-165	0

Da der for de store lastbiler er tale om en umiddelbar provenugevinst på 10 mill. kr, da der er provenuneutralitet for de andre køretøjstyper, samt at der for entreprenørmaskinerne tabes 20 mill. kr og at der under forudsætning om uændret salg tabes ca 20 mill. kr på salg til udenlandske vognmænd, må der være andre poster med, hvis pakken i sin helhed skal være provenuneutral.

Det er der også, jf. at det forventes, at der brutto vil blive betalt ca 30 mill. kr i vejbenyttelsesafgift fra udenlandske vognmænd.

Samlet set vil pakken således styrke lastvognmændenes konkurrenceevne, og for de andre køretojskategorier vil virkningen være neutral.

Miljømæssige konsekvenser

Vejbenyttelsesafgiften

Indførelse af vejbenyttelsesafgiften, der vil blive overvæltet i højere fragtrater for lastbiltransporteret gods, vil medføre en mindre mængde gods, der skal transporteres med lastbil. Hermed reduceres miljøbelastningen fra godstransport. I det omfang godset i stedet transporteres med bane eller skib, vil der også være tale om en nettoforbedring af miljøet.

Da afgiften er af forholdsvis beskeden størrelse i forhold til de samlede omkostninger ved godstransport, og omkostningerne til godstransport udgør en forholdsvis beskeden del af de fleste varers pris, vil den positive miljøvirkning dog være af beskeden omfang (under 0,5 pct. af det samlede dieselforbrug).

Lavere vægtafgift for store lastbiler og ophævelse af afgift på ansvarsforsikringer for vognmænd

Disse nedsættelser vil reducere den positive miljøvirkning ved vejbenyttelsesafgiften med henved 1/3.

Højere vægt- og udligningsafgift for ikke benzindrevne person- og varebiler

Da det foreslås, at der især sker afgiftsstigninger for de store varevogne over 3 ton, der meget ofte af afgiftsmæssige årsager er overdimensionerede i forhold til det reelle transportbehov, kan der forventes en mærkbar nedsættelse af brændstofforbruget.

Det forventes, at en større del af de nuværende varevogne over 3 ton med tiden vil blive udskiftet

med mindre varevogne eller personbiler, der har en væsentlig bedre brændstoføkonomi og oftere drives af blyfri benzin, og som er monteret med katalysator.

Effekten af forslaget kan med nogen usikkerhed skønnes at medføre en reduktion af brændstofforbruget med ca. 1 pct. af det samlede dieselforbrug.

Reduktion af forhøjelsen af dieselafragiften

Reduktionen af forhøjelsen af dieselafragiften i 1996 følger af den ved skattereformen aftalte regulering, såfremt de tyske afgiftsændringer blev anderledes end forventet. Hvis afgiftsforhøjelsen for 1996 fastholdes på trods af mindre tysk afgiftsforhøjelse end forudsat, vil grænsehandlen i dansk favør blive reduceret svarende til et provenutab på ca. 250 mill. kr., der kun i beskeden omfang vil komme de danske borgere til gode.

Blandt de forskellige afgifter på vejtransport m.v. er brændstofafgifterne de mest effektive i forhold til opfyldelse af miljømål.

100 mill. kr. i dieselafragift giver således et bedre miljø end 100 mill. kr. i f.eks. vægtafgift.

Sammenhængen mellem dieselpriis og dieselforbrug måles ved priselasticiteten. Priselasticiteten for dieselolie er forholdsvis beskeden. Ved en elasticitet på ca. 0,15 vil reduktionen af forhøjelsen medføre, at priserne bliver henved 5 pct. mindre end ellers, således at de forbrugte mængder stiger med 0,5-1 pct. Den anførte elasticitet på 0,15 er sandsynligvis mindre ved isolerede danske prisændringer, da disse ikke vil foranledige udvikling af nye brændstoføkonomiske køretøjer alene til det danske marked.

Ved reduktionen af afgiftsforhøjelsen kan der fastholdes en større mængde dieselolie i grænsehandel end ellers. Da den danske dieselolie er let, mens den udenlandske indeholder mere svovl, vil forslaget medføre en vis reduktion i svovludledningerne.

Samlet vurderes det, at der efterhånden kan opnås en vis beskeden forbedring i miljøet ved pakken. Skiftet fra den kørselsafhængige dieselafragift til den mindre kørselsafhængige vejbenyttelsesafgift m.v. vil efterhånden blive overdøvet af, at der gennem omfordeling af den relative afgiftsbyrde fra mindre til store varevogne kan forventes et fald i det samlede brændstofforbrug og et skift fra diesel til den mindre