

Der henvises i øvrigt til det samtidigt fremsatte lovforslag om indførelse af en vejbenyttelsesafgift.

*Erhvervsøkonomiske og miljømæssige konsekvenser*

Der henvises til det samtidigt fremsatte lovforslag om indførelse af en vejbenyttelsesafgift.

*Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Det foreslås, at der med virkning fra 1. januar 1996 genindføres udligningsafgift af ikke benzindrevne varebiler, busser, motor- og påhængsredskaber m.v. og lastvogne, der ikke er afgiftspligtige efter det samtidigt fremsatte forslag om afgift af vejbenyttelse.

Til nr. 2

For en almindelig dieseldrevet personbil med en egenvægt på 801-1.100 kg forhøjes udligningsafgiften med virkning fra 1. januar 1996 med 293 kr. fra 419 kr. til 712 kr. årligt. For de øvrige personbiler foreslås udligningsafgiften forhøjet procentvis tilsvarende.

Til nr. 3 og 4

For busser med en egenvægt på op til 2.000 kg foreslås udligningsafgiften fastsat til 300 kr. og for større busser til 15 kr. pr. 100 kg egenvægt. Samtidigt foreslås afgiftsperioden ændret til 12 måneder.

Til nr. 5

Der betales ikke vægtafgift af hyrevogne og sygetransportkøretøjer. Udligningsafgiften foreslås forhøjet med 300 kr. fra 525 kr. årligt til 825 kr. for køretøjer med en egenvægt på 801-1.100 kg. For de øvrige hyrevogne m.v. foreslås udligningsafgiften forhøjet procentvis tilsvarende.

Til nr. 6 og 7

Det foreslås, at den hidtidige afgiftsskala for vare- og lastvogne fortsat anvendes for de køretøjskategorier, der ikke skal betale afgift af vejbenyttelse. Det drejer sig især om mindre lastbiler, men også motor- og påhængsredskaber m.v. Påhængskøretøjer til godstransport, der har en tilladt totalvægt på over 3.500 kg, må antages overvejende at indgå i vognkombinationer, der er afgiftspligtige efter lov om vejbenyttelse, og foreslås derfor fritaget for vægtafgift. Skalaen foreslås forenklet således, at afgiftssatsen for næsten alle køretøjer er fastsat pr. køretøj.

Endvidere foreslås afgiftsperioden fastsat til 12 måneder mod hidtil 3 måneder. Med virkning fra 1. januar 1996 foreslås skalaen ændret således, at køretøjer, der har en tilladt totalvægt mellem 3.001 og 10.000 kg, ikke længere har lavere vægtafgift end køretøjer, der har en tilladt totalvægt mellem 2.501 og 3.000 kg. Endvidere foreslås grænsen mellem varebiler og lastbiler bragt på linie med registreringsafgiftslovens grænse på 4.000 kg. Samtidigt foreslås udligningsafgiften for køretøjer omfattet af lovens § 4 genindført og gradueret efter den tilladte totalvægt. Udligningsafgiften af en almindelig dieseldrevet kassevogn med en tilladt totalvægt på mellem 2.501 og 3.000 kg foreslås fastsat til 300 kr., mens udligningsafgiften af en mindre dieseldrevet lastbil med en tilladt totalvægt mellem 6.001 og 7.000 kg foreslås fastsat til 600 kr.

Til nr. 8

Det foreslås, at der indføres en særlig vægtafgiftsskala for lastbiler og lastvognstog omfattet af lov om afgift af vejbenyttelse. Skalaens afgiftsbeløb svarer til de afgiftsbeløb i ECU, der er angivet i bilaget til Rådets direktiv nr. 93/89/EØF af 25. oktober 1993, der dog ikke omfatter alle køretøjskombinationer. F.eks. omfatter bilaget ikke kombinationer bestående af lastbiler med 3 eller flere aksler sammenkoblet med påhængskøretøjer med én aksel. For disse kombinationer er anvendt bilagets sats for kombinationer bestående af 2-akslede lastbiler og 2-akslede påhængskøretøjer. Alle afgiftsbeløb i den foreslåede skala er således i alle tilfælde en omregning af et ECU-beløb, der er angivet i bilaget til direktivet. Den reguleringsmekanisme for ECU-beløb, der anvendes for vejbenyttelsesafgiften, foreslås at finde tilsvarende anvendelse for denne del af vægtafgiftssatserne. I lighed med den hidtidige skala er skalaen gradueret efter køretøjernes tilladte totalvægt og akselantal. Den væsentligste ændring består i, at afgiften skal opkræves af lastbilen enten ud fra oplysninger om, hvilket påhængskøretøj den er synet og registreret med, d.v.s. på grundlag af totalvægten og antallet af aksler for den kombination af lastbil og påhængskøretøj, som vognmanden ønsker, eller i de tilfælde, hvor der er flere anvendelsesmuligheder ud fra oplysninger om den mulige anvendelse, akselantal og totalvægt. Det følger af lovens § 2, stk. 2, at i tilfælde, hvor der er flere afgiftssatser for de mulige anvendelser, gælder den højeste afgiftssats. Derudover ydes betydelig rabat til køretøjer, hvor den/de trækkende aksel(er) er udstyret med affjedringssystemer, der medfører mindre slid på vejene. Det drejer sig næsten udelukkende om affjedringssystemer baseret på luft. Definitionen af vejevlig affjedring