

skal gælde for såvel køretøjer, der er registreret i landet, som køretøjer, der er registreret i andre lande.

Tillægsaftalen er gennemført på tysk foranledning, og efter de foreliggende oplysninger vil i første omgang alene Tyskland gøre brug af muligheden. Det er ikke for indeværende hensigten at anvende ordningen i Danmark.

Blokvogne

En blokvogn er i færdselslovens § 2, nr. 3, defineret som et motordrevet køretøj eller dertil koblet køretøj, hvis vægt, akseltryk, dimensioner eller øvrige konstruktion udelukker køretøjet fra registrering, og som er beregnet til transport af særlig tungt eller omfangsrigt gods. Afgiftspligtige køretøjer er i vejbenyttelsesafgiftslovens § 1 defineret som lastbiler og lastvogntog m.v. til vejgodstransport, der har en tilladt totalvægt på 12 t eller derover. Påhængsblokvogne vil på grund af deres anvendelse til transport af særlig tungt eller omfangsrigt gods altid være konstrueret til en totalvægt, der langt overstiger 12 t. Et vogntog bestående af en lastbil og en blokvogn vil derfor altid ligge i den højeste klasse med hensyn til aksler og vægt efter vejbenyttelsesafgiftsloven og vægtafgiftsloven. Det forhold, at blokvogne på grund af deres størrelse og vægt ikke kan registreres efter færdselsloven, har imidlertid medført, at blokvogne hidtil har været holdt uden for beregning af vejbenyttelsesafgift og vægtafgift. En lastbil, der udelukkende er registreret som trækraft for en eller flere blokvogne, er således afgiftsmæssigt blevet behandlet som solokøretøj, hvorved afgiftssatserne er væsentlig lavere end for et vogntog. Der er ikke nogen begrundelse for, at blokvogne, der netop anvendes til særlig tung vejgodstransport, skal behandles forskelligt fra andre påhængs- eller sættevogne i relation til vejbenyttelses- og vægtafgift, og det tydeliggøres derfor i de to love, at lastbiler, der er registreret som trækraft for blokvogne, skal sidestilles med andre vogntog med hensyn til afgifter.

Provenumæssige konsekvenser

Vejbenyttelsesafgiften

Ved Sveriges indtræden i aftalen om vejbenyttelsesafgift ændres behandlingen af svenske køretøjers trafik i de oprindelige aftalelande, den trafik køretøjer fra aftalelandene foretager i Sverige og den trafik andre landes køretøjer foretager i Sverige.

Før Sveriges indtræden i aftalen skulle svenske lastbiler, der kørte i de oprindelige aftalelande, betale vejbenyttelsesafgift til disse. Med Sveriges indtræden betaler de svenske lastbiler kun vejbenyttelsesafgiften i Sverige. Dermed opstår der et provenutab for Dan-

mark, der sammen med de øvrige aftalelande delte den svenske betaling af vejbenyttelsesafgift.

Før Sveriges indtræden i aftalen skulle lande uden for aftalen kun betale vejbenyttelsesafgift i de oprindelige aftalelande. Med Sveriges indtræden i aftalen skal lastbiler fra lande uden for aftalen, der kører i Sverige, også betale vejbenyttelsesafgift, som fordeles blandt aftalelandene. Dermed opstår en provenugevinst for Danmark.

Endelig reduceres Danmarks andel af indtægterne fra vejbenyttelsesafgiften fra køretøjer fra lande uden for aftalen som følge af Sveriges indtræden. Fordelelingsprocenten reduceres fra 4,00 pct. til 3,79 pct. Dette medfører alt andet lige et provenutab for Danmark.

Den samlede effekt af Sveriges indtræden i aftalen om vejbenyttelsesafgiften er vanskelig at opgøre, idet den afhænger både af antallet af svenske køretøjer, der kører i de hidtidige aftalelande, og antallet af køretøjer fra lande uden for aftalen, der kører i Sverige. Det kan dog med usikkerhed skønnes, at der vil opstå et beskedent provenutab i størrelsesordenen ikke over 1 mio. kr. Danmark mister således 4 pct. af provenuet fra svenske køretøjers trafik i aftalelandene, men vinder 3,79 pct. af trafikken med andre landes køretøjer i Sverige.

Ændringerne skønnes ikke at medføre ændring af provenuet fra dansk registrerede køretøjer.

Forslagets øvrige elementer

De øvrige elementer i forslaget indebærer ikke nogen provenumæssige konsekvenser af betydning. Præciseringen af, at lastbiler, der er registreret som trækraft for blokvogne, skal sidestilles med andre vogntog, medfører således kun en begrænset provenugevinst i størrelsesordenen ikke over 500.000 kr.

Forslagene vedrørende afrundingsreglen og invalidebiler er konsekvensændringer, der ved udarbejdelsen af provenuskøn til de oprindelige lovforslag vedrørende den berørte lovgivning er forudsat at være gældende. Disse ændringer har således ikke provenumæssige konsekvenser i forhold til det forudsatte i det oprindelige lovforslags provenubemærkninger.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Ændringerne vil ikke direkte indebære økonomiske konsekvenser for det danske transporterhverv, men muligvis medføre en vis forbedring af konkurrencesituationen over for det svenske transporterhverv. Dette vil dog afhænge af, om der fra svensk side gennemføres kompenserende foranstaltninger i form af nedsættelse af andre afgifter.

For forhandlere af afgiftsbeviser til udenlandske køretøjer - primært færgelinier mellem Danmark og Sverige samt tankstationer - må der påregnes en ned-