

gang i omsætningen med salg af beviser, da svenske køretøjer fremover ikke vil skulle købe afgiftsbevis for kørsel i Danmark.

Miljømæssige konsekvenser

De miljømæssige konsekvenser af indførelsen af vejbenyttelsesafgift i Sverige afhænger bl.a. af, om der fra svensk side gennemføres kompenserende foranstaltninger i form af nedsættelse af andre afgifter. I givet fald er det alene lastbiler registreret uden for de 6 aftalelande, som vil få økonomiske konsekvenser af afgiften i Sverige, og dermed antages at blive dyrere for transportkøbere. En fordyrelse af vejgodstransporten i Sverige vil muligvis føre til en vis overførsel af gods til transport med bane eller skib.

Forholdet til EU-retten

Rådsdirektiv 93/89/EØF, der fastsætter rammerne for vejbenyttelsesafgift og vejafgifter, indeholder hjemmel til, at to eller flere EU-lande kan indføre fælles vejbenyttelsesafgift. Det er samtidig en betingelse, at andre medlemsstater kan tilslutte sig den fælles ordning, og at der udarbejdes et fordelingssystem, så hver enkelt medlemsstat får en rimelig del af afgiftsprovenuet. Kommissionen har deltaget i udarbejdelsen af aftalerne og herunder fastlæggelsen af den svenske andel af det fælles provenu.

Administrative konsekvenser

Forslaget skønnes at medføre engangsudgifter i Told og Skat i 1997 på 50.000 kr., hovedsageligt til information.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Med bestemmelsen fastlægges, at lastbiler, der er registreret som trækraft for blokvoogne, altid skal betale vejbenyttelsesafgift efter den højeste sats, idet det samlede vogntog altid vil have 4 aksler eller derover.

Til nr. 2

Under henvisningen til aftalen af 9. februar 1994 mellem Danmark, Tyskland, og Benelux landene indføres henvisning til ændringerne af aftalen med protokollen om Sveriges tiltræden og tillægsaftalen om en undtagelse for kombineret transport.

Til § 2

Til nr. 1

Efter vægtafgiftsloven § 2, stk. 3, fastsætter justitsministeren (nu trafikministeren) efter forhandling med skatteministeren vægtafgiften for midlertidig eller lejlighedsvis kørsel med registreringspligtige køretøjer, der ikke er registreret (kørsel med prøveskilte), samt for blokvognkørsel. Da blokvoogne med forslaget kommer ind under vejbenyttelsesafgiften og den dertil knyttede vægtafgift bliver bestemmelsen overflødig med hensyn til blokvoogne. Betaling for prøveskilte er særskilt reguleret i færdselsloven, og da bestemmelsen derfor i sin helhed bliver uden indhold foreslås den ophævet.

Til nr. 2

Som konsekvens af, at blokvoogne behandles som andre påhængs- eller sættevoogne i relation til vejbenyttelsesafgift, omfattes de ligeledes af vægtafgiften for vogntog, der er omfattet af vejbenyttelsesafgift.

Til § 3

Til nr. 1

I det oprindelige forslag til afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler (L 157 fremsat den 30. januar 1997) afrundede opad til nærmeste med 10 delelige tal ved den årlige regulering af satserne. Ved en fejl er dette i den vedtagne lov blevet til nærmest med 100 delelige tal. Den derved opståede provenugevinst ved den nugældende regel har således været utilsigtet.

Det foreslås, at afrundingsreglen for de satser, der fastsættes ved den årlige regulering af afgiften ændres således at den bliver i overensstemmelse med den tilsvarende afrundingsregel for vægtafgiften.

Til nr. 2

Det har vist sig, at der kan opstå tvivl om kompetancen i tilfælde, hvor invaliderede personer søger om fritagelse for/nedsættelse af afgiften uden samtidigt at søge om støtte til bil. Det foreslås derfor, at socialministeren fastsætter de nærmere regler om afgørelserne om afgiftsfritagelse eller -nedsættelse efter bestemmelsen.

Til § 4

Begge ændringer er konsekvensændringer af henvisninger, der fejlagtigt ikke kom med i § 1 i lov nr. 361 af 2. juni 1997.