

torkøretøjer skal have meddelelse om enhver ændring i anvendelsen, som kan have betydning for afgiften. De hyppigst forekommende situationer i den forbindelse vil antagelig være overgang fra erhvervsmæssig til blandet eller privat anvendelse eller overgang fra blandet til privat. Manglende eller urigtige oplysninger - herunder fortællinger - af betydning for afgiften er sanktioneret med bødestraf. Såfremt overtrædelse af angivelsespligten sker med forsæt til at unddrage statskassen afgift, er indført strafferamme med mulighed for hæfte eller fængsel i indtil 2 år.

#### *Kontrol - mærkat*

Kontrollen med vægt- og udligningsafgift ligger hos politiet og tager udgangspunkt i køretøjets registrering. Tillægsafgiften er knyttet til en angivelse over for Centralregisteret for Motorkøretøjer, og beror i praksis - især for virksomhedernes vedkommende - på den faktiske anvendelse. Politiet vil i forbindelse med vejkontrol kunne konstatere hvilken anvendelse, der er angivet for køretøjet, men det vil derudover være nødvendigt med en regnskabsmæssig kontrol hos den, der er registreret som ejer (bruger) af køretøjet - uanset om der er tale om en fysisk person eller en virksomhed. Det er foreslået, at Told•Skat varetager denne kontrol, der vil kunne ske som led i den almindelige virksomhedskontrol eller i forbindelse med kontrolaktioner.

Det har været overvejet som et kontrolmiddel at synliggøre ordningen ved anvendelse af en mærkat, vignet eller lignende til anbringelse på køretøjet eller ved at lade køretøjerne indregistrere på særlige nummerplader. Ordninger af denne art vurderes ikke at være umiddelbart realiserbare, men der er indsat befyndelse til skatteministeren til efter aftale med justitsministeren at kunne indføre sådanne ordninger.

#### *Provenumæssige konsekvenser*

Forslaget om at genindføre tillægsafgiften, men nu alene for nye biler, vil medføre en provenugevinst på ca. 20 mill. kr. for hver årgang varebiler. Provenugevinsten for hver årgang vil stige til ca. 35 mill. kr. efterhånden som hver årgang bliver ældre. På meget langt sigt når hele den nuværende varebillbestand er udskiftet, vil provenugevinsten udgøre ca. 275 mill. kr. vedrørende tillægsafgiften i 1998 niveau.

Forslaget om at forhøje den almindelige vægtafgift vil medføre en provenugevinst på ca. 260 mill. kr. årligt.

For finansår 1998 vil virkningen af forslaget være en provenugevinst på ca. 10 mill. kr. vedrørende til-

lægsafgiften og ca. 10 mill. kr. vedrørende vægtafgiftsforhøjelsen.

I finansår 1999 vil virkningen være en provenugevinst på ca. 30 mill. kr. vedrørende tillægsafgiften og ca. 260 mill. kr. vedrørende vægtafgiftsforhøjelsen, i alt ca. 290 mill. kr.

I finansår 2000 vil virkningen være steget til ca. 315 mill. kr. Virkningen stiger herefter med ca. 25 mill. kr. hvert år til i alt 535 mill. kr. på meget lang sigt, når hele den nuværende varevognsbestand er udskiftet.

Mindest lige så vigtigt som den direkte provenugevinst vil forslaget medvirke til, at der ikke sker en erodering af afgiftsprovenuet ved, at personbiler i større antal erstattes af varebiler til privatkørsel. Mulighederne herfor blev forbedret ved bortfald af halvdelsreglen i 1997.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget om tillægsafgiften har ikke erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget om forhøjelse af vægtafgiften vil belaste erhvervene med ekstra omkostninger på ca. 180 mill. kr. årligt, idet halvdelen af afgiftsstigningen for varebiler til blandet anvendelse er henregnet til erhverv.

Varebilerne anvendes især i hjemmemarkeds erhverv, hvor man kan forvente en overvæltning i priserne.

#### *Miljømæssige konsekvenser*

Ved forslaget genetableres de positive miljømæssige virkninger, der fulgte af de oprindelige regler for tillægsafgiften, og som midlertidigt blev ophævet i februar 1998, jf. bemærkningerne til lovforslag L 252 af 6. maj 1997.

#### *Forholdet til EU-retten*

Vægtafgifter og andre periodiske afgifter for varebiler er ikke harmoniseret i EU. Forslaget skal notificeres i overensstemmelse med Rådets direktiv 83/189/EØF som ændret senest ved direktiv 94/10/EØF.

#### *Administrative konsekvenser*

Forslaget skønnes at medføre en engangsudgift for Told•Skat på 300.000 kr. til information m.v. De årlige driftsudgifter for Told•Skat skønnes at udgøre 10 årsværk fordelt med halvdelen til virksomhedskontrol og kontrolaktioner og halvdelen til førstinstansafgørelser vedrørende tillægsafgiften. Herudover skønnes forslaget at medføre engangsudgift på 600.000 kr. til Centralregisteret for Motorkøretøjer.