

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Med denne lovændring indføres en differentiering af vejbenyttelsesafgiften for lastbiler til godstransport med totalvægt over 12 tons. Differentieringen sker på grundlag af de udstødningsnormer, der er fastsat i bilaget til direktiv 88/77/EØF som ændret ved direktiv 91/542/EØF. De fastsatte udstødningsnormer, der populært betegnes EURO I og II, har til formål af begrænse udstødning af forurenende luftarter fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer, jf. nærmere nedenfor.

Det foreslås, at afgiften for de reneste udstødningsnormer, EURO II, der blev obligatorisk d. 1. oktober 1996, samt endnu renere normer, EURO III, IV osv., der endnu ikke er obligatoriske, fastholdes på den nuværende sats (1.250 euro årligt for køretøjer/vogn tog med 4 eller flere aksler). For køretøjer, der kun opfylder EURO I normen forhøjes den årlige afgift til 1.400 euro, og for køretøjer, der ikke opfylder nogen EURO-norm, IKKE-EURO, forhøjes afgiften til 1.550 euro.

Den foreslåede differentiering fremgår af Europa-parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999 om afgifter på tunge lastvogne for benyttelse af visse infrastrukturer, der afløser Rådets direktiv 93/89/EF af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer. Med vedtagelsen af det nye direktiv blev det samtidig muligt for medlemslandene at forhøje afgiftssatserne for tunge lastbiler, der ikke opfylder de bedste EU-normer for lastbilers udstødning. I direktivets præampel, punkt 6 understreges det, at »der bør tilskyndes til anvendelse af mere miljø- og vejvenlige køretøjer ved hjælp af en differentiering af afgifterne, i det omfang differentieringen ikke påvirker det indre markeds funktion«. Den danske regering støtter fuldt ud denne intention.

På grundlag af det nye direktiv har de 6 lande (Danmark, Sverige, Tyskland og Beneluxlandene) i samarbejdet om den fælles vejbenyttelsesafgift, populært

kaldet Eurovignetten, ændret den aftale af 9. februar 1994 om opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjer's benyttelse af visse veje, der var grundlaget for indførelsen af den danske vejbenyttelsesafgift i 1995. Bestemmelserne i det nye direktiv er indsat i 1994-aftalen ved en protokol, der blev underskrevet i Bruxelles d. 22. marts 2000.

Lovforslaget fremsættes således med henblik på at gennemføre ændringerne af aftalen om Eurovignetsamarbejdet fra dansk side. Protokollen er optaget som bilag til lovforslaget. En vedtagelse af lovforslaget skal samtidig betragtes som et samtykke til ratifikation af aftalen, jf. grundlovens § 19, stk. 1.

Som en konsekvens af vedtagelsen af det nye direktiv foreslås endvidere en justering af vægtafgiftsloven, idet henvisningen i lovens § 4a til direktiv 93/89/EF erstattes af en henvisning til det nye direktiv 1999/62/EF. Det nye direktiv ændrer ikke på vægtafgiften, men bestemmelsen om den årlige justering af nationale valutaer i forhold til euroen, jf. bemærkningerne til § 1, nr. 3, omfatter også vægtafgiften, hvor satserne fremover ikke vil skulle ændres, såfremt kursudsvinget i forhold til det foregående år er mindre end 5 pct. Da satserne for vejbenyttelsesafgift nu er flyttet fra selve direktivet til et nyt bilag II til direktivet, fremgår vægtafgiftssatserne nu af bilag I, der tidligere bare var benævnt bilaget.

Provenumæssige konsekvenser

Der er i øjeblikket ca 27.000 lastbiler med en totalvægt over 12 ton totalvægt og ca 11.000 sættevognstrækkere. Af de 27.000 lastbiler skønnes 11.000 at have et akselantal på mindst 4 aksler, når man lægger de aksler til, som er på de påhængsvogne, som lastbilerne kan sammenkobles med. Sættevognstrækkerne vil stort set alle indgå i sættevogn tog med mindst 4 aksler.

På grundlag af vognparken pr 1.1. 2000 skønnes køretøjerne med totalvægt over 12 ton totalvægt at fordele sig på følgende måde: