

Udstødningsklasse	Med indtil 3 aksler	Med mindst 4 aksler
IKKE-EURO	7.500	7.000
EURO I	2.500	4.000
EURO II og renere	6.000	11.000
I alt	16.000	22.000

Differentieringen af afgiftssatserne efter EURO-normer medfører afgiftsstigninger for ca. 21.000 lastbiler og vogntog og uændrede satser for ca. 17.000 køretøjer. Den samlede provenuvirkning af afgiftsforhøjelserne skønnes at blive på ca. 30 mill. kr. på årsbasis. Da afgiftsforhøjelserne får virkning for afgiftsperioder, der begynder 1.1.2001 eller senere er virkningen for finansåret 2001 ligeledes på ca. 30 mill. kr. Provenustigningen vil dog blive mindre over tiden i takt med, at de ældre lastbiler erstattes af nyere og renere lastbiler.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Differentieringen af vejbenyttelsesafgiften vil belaste danske ejere af ældre lastbiler med ca. 30 mill. kr. Afgiftsforhøjelserne vil også belaste udenlandske vognmænd, som kører i såvel Danmark som i Tyskland, Benelux og Sverige med ældre lastbiler. Differentieringen af afgifterne vil dog gøre det vanskeligere for lastbilejerne af de ældre køretøjer at overvælte afgiftsforhøjelserne i højere fragtrater, idet det må antages at fragtraterne i vidt omfang vil blive sat af de vognmænd, som har de nyeste og mest effektive lastbiler, som ikke får nogen afgiftsforhøjelser. Vognmænd med nyere lastbiler må således forventes at vinde markedsandele fra vognmænd med ældre biler.

Miljømæssige konsekvenser

Differentieringen af vejbenyttelsesafgiften vil medføre afgiftsforhøjelser for ejere af ældre lastbiler, der ikke opfylder de nyeste EURO-normer. Da differentieringen vanskeliggør en overvæltning i højere fragtrater, vil der komme et kraftigere incitament til at fremskynde udskiftningen af ældre miljømæssigt forældede lastbiler med nyere og mere miljøvenlige lastbiler i forhold til en forhøjelse af vejafgiften, som havde ramt alle på en ensartet måde. Da den samlede merkostning er af en beskedent størrelse i forhold til de samlede merkostninger ved godstransport vil den samlede miljøvirkning af forslaget være af beskedent omfang selvom den dog vil være markant større end ved en ensartet afgiftsforhøjelse af samme størrelse.

Administrative konsekvenser

Forslaget skønnes at medføre engangsudgifter for Centralregisteret for Motorkøretøjer på 140.000 til

edb-systemændringer og 85.000 til information samt engangsudgift for Told*Skat på 50.000 kr til information.

Udgifterne for Centralregisteret er knyttet til omklassificering af ca. 21.000 køretøjer, jf. provenubemærkningerne, til de to nye, højere afgiftsklasser EURO I og IKKE-EURO, samt til underretning af de berørte køretøjsejere om klassificeringen og den afgift, der vil skulle betales.

Dette skal ses på baggrund af, at Centralregisteret ikke har registreret oplysninger om køretøjers udstødningsnormer. Disse oplysninger tilvejebringes af Færdselsstyrelsen i samarbejde med bilimportører. Det er hermed ikke nødvendigt at rette henvendelse til de enkelte køretøjsejere, men når klassifikationen er foretaget udsendes meddelelse herom til ejer af køretøjer, der klassificeres som EURO I eller IKKE-EURO, og som dermed vil stige i afgift. Dermed får de berørte ejere mulighed for at reagere og få ændret klassifikationen, hvis den viser sig ikke at være korrekt.

Da disse udgiftskrævende foranstaltninger vil skulle gennemføres inden den nye lov kan forventes vedtaget, er de søgt dækket ved særskilt bevilling.

Forholdet til EU-retten

Aftalen mellem de 6 lande har grundlag i artikel 8 i direktiv 1999/62/EF, hvorefter to eller flere medlemsstater kan samarbejde om at indføre en fælles afgiftsordning for deres samlede område. I protokollen af 22. marts 2000 er indsat direktivets maksimumsatser for årlig afgift og dagafgift, og satserne pr uge og måned er fastsat, så de er proportionelle med den tidsmæssige udstrækning, jf. direktivets bilag II.

Høring

Forslaget har været til høring hos Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Centralregisteret for Motorkøretøjer, Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Transport og Logistik, Dansk Industri, Dansk Speditør Forening, Dansk Handel og Service, Danske Biludlejere, De Danske Bilimportører, Det Danske Handelskammer, Distributionscenter Danmark, Entreprenørforeningen, Erhvervenes Transport Udvalg, Erhvervsministeriet, Finansmini-