

forslaget foreslået at sænke satserne lidt for køretøjer mellem 4 000 og 6 000 kg og til gengæld forhøje den for køretøjer med større bruttovægt end 7 000 kg.

Det var ifølge bemærkningerne til lovforslaget ikke muligt for de forskellige arter af køretøjer generelt at angive forholdet mellem den totale beskatning (vægt- og benzinafgift) efter forslaget og efter de gældende bestemmelser, idet dette vil afhænge ikke alene af køretøjernes årskørsel, men også af benzinkonominen og af lasteevnens størrelse i forhold til egenvægten. Foretagne beregninger af nogle eksempler vedrørende *benzindrevne køretøjer* viser under forudsætning af normal årskørsel en mindre nedsættelse i den totale beskatning for almindelige personbiler og rutebiler, omtrent uændret beskatning af motorcykler og små vare- og lastbiler og en stigning på mellem 5 og 11 pct. for større lastbiler.

Forsåvidt angår *dieseldrevne køretøjer*, fandt kommissionen, at beskatningen i fremtiden burde stå i et mere rimeligt forhold til den afgift, der betales af tilsvarende benzindrevne køretøjer ved normal årskørsel, og i udkastet var foreslået en forhøjelse i forhold til den indtil udgangen af marts 1955 gældende beskatning på fra ca. 70 pct. til ca. 180 pct. for disse vogne. Indtil det nævnte tidspunkt betalte dieseldrevne køretøjer i samlet afgift 2 gange almindelig vægtafgift, og i udkastet var ligeledes foreslået dobbelt afgift, hvilket med den samtidig foreslåede skærpelse af vægtafgiften ville give de nævnte stigninger. Ved lov nr. 83 af 31. marts 1955 gennemførtes imidlertid i forbindelse med den samtidig foretagne forhøjelse af benzinafgiften fra 41 øre pr. liter til 56 øre pr. liter en forhøjelse af den gældende dieselafgift på 75 pct. for alle dieseldrevne køretøjer — med undtagelse af drosker m. v. — således at disse nu betaler $3\frac{1}{2}$ gang almindelig vægtafgift. Afgiften for *drosker* m. v. forhøjedes samtidig med 400 pct., og disse vogne betaler derfor for tiden 10 gange almindelig afgift.

Lovforslaget fastsætter en sats på 3 gange normal vægtafgift for andre dieseldrevne køretøjer end drosker m. v., og den skattemæssige balance mellem benzin- og dieseldrift vil derved på det nærmeste komme til at ligge ved samme årlige kørselslængder som af kommissionen forudsat. Da disse kørselslængder for alle vogntyper ligger under den faktisk normale (gennemsnitlige) årskørsel for dieseldrevne køretøjer, vil der fremdeles i almindelighed være en skattemæssig begunstiggelse forbundet med dieseldrift.

Den nævnte afgift af *dieseldrevne køretøjer* ville medføre en forhøjelse af den årlige afgift, der for mindre *lastvogne* ansloges til 50—75 pct., for middelstore lastvogne til ca. 100 pct. og for meget store vogne til 130—150 pct. i forhold til nugældende beskatning. For *rutebilernes* vedkommende ansloges forhøjelsen til ca. 30 pct. for