

### Bemærkninger til lovforslaget.

Foranstående lovforslag er — bortset fra §§ 2, 5, 15 og 26 — enslydende med det i folketinget den 7. februar 1956 fremsatte forslag til lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v.

Idet man i øvrigt henviser til bemærkningerne til det tidligere fremsatte lovforslag, skal man vedrørende de ændrede bestemmelser i forslaget bemærke følgende:

#### Til § 2.

I det i februar måned fremsatte lovforslag havde man af hensyn til det betydelige vejslid, der forårsages af de tunge køretøjstyper, foretaget en tillempling af den af motorafgiftskommissionen udarbejdede vægtafgiftsskala, således at denne fik en noget stærkere progression. Samtidig var det for at tilvejebringe afgiftsmæssig balance mellem benzinmotorøretøjer og dieseldrevne køretøjer foreslået, at dieselafliften skulle fastsættes til 3 gange — for drosker og hyrevogne dog 15 gange — vægtafgiften for benzinmotorøretøjer.

Imidlertid vil en fordeling af motorafgifterne efter køretøjernes vejslid medføre en ret betydelig belastning af den tunge trafik — lastvogne og busser — og man har derfor efter fornyede overvejelser anset det for mest hensigtsmæssigt at fastholde motorafgiftskommissionens afgiftsskala for benzinmotorøretøjer. Kommissionens skala er således uden ændringer optaget i nærværende lovforslags § 2, stk. 1.

#### Benzinmotorøretøjer.

Bruttovægt	Afgift pr. 100 kg	
	tidligere lovforslag	nærværende lovforslag
indtil 300 kg . . .	7 kr.	7 kr.
301— 1 500 - . . .	14 -	14 -
1 501— 4 000 - . . .	16 -	16 -
4 001— 6 000 - . . .	16 -	18 -
6 001— 7 000 - . . .	18 -	18 -
7 001— 8 000 - . . .	20 -	18 -
8 001— 9 000 - . . .	22 -	18 -
9 001— 9 500 - . . .	25 -	21 -
9 501—10 000 - . . .	28 -	24 -
10 001—10 500 - . . .	31 -	27 -
10 501—11 000 - . . .	34 -	30 -
11 001—11 500 - . . .	37 -	33 -
11 501—12 000 - . . .	40 -	36 -
12 001—12 500 - . . .	43 -	39 -
over 12 500 - . . .	45 -	40 -

For dieselskøretøjer har man i forslagens § 2, stk. 2, foreslået en selvstændig afgiftsskala i stedet for som

hidtil at lade dieselskøretøjernes afgift fastsætte som et fast multiplum af afgiften for benzinvoerne. Ved den her valgte fremgangsmåde har det været muligt at fastsætte dieselsatserne under hensyntagen til, at den gennemsnitlige årskørsel er varierende for de forskellige størrelsesgrupper af køretøjer. Ved dieselsatsernes fastsættelse har man endvidere taget hensyn til, at en del af benzinafgiften må anses for at være en fiskalt betonet afgift.

#### Dieselmotorøretøjer.

Bruttovægt	Afgift pr. 100 kg	
	tidligere lovforslag	nærværende lovforslag
301— 1 500 kg . . .	42 kr.	40 kr.
1 501— 4 000 - . . .	48 -	40 -
4 001— 6 000 - . . .	48 -	40 -
6 001— 7 000 - . . .	54 -	45 -
7 001— 8 000 - . . .	60 -	50 -
8 001— 9 000 - . . .	66 -	50 -
9 001— 9 500 - . . .	75 -	55 -
9 501—10 000 - . . .	84 -	60 -
10 001—10 500 - . . .	93 -	65 -
10 501—11 000 - . . .	102 -	70 -
11 001—11 500 - . . .	111 -	75 -
11 501—12 000 - . . .	120 -	80 -
12 001—12 500 - . . .	129 -	83 -
over 12 500 - . . .	135 -	85 -

Som det fremgår af foranstående opstillinger, indebærer nærværende lovforslag en betydeligt lempeligere afgiftsberegning for køretøjer i de tunge vægtklasser.

For dieseldrevne drosker og hyrevogne er det i forslagens § 2, stk. 3, foreslået at fastsætte afgiften til 3½ gange afgiften for andre dieseldrevne køretøjer. Dette betyder en væsentlig lempelse i forhold til det tidligere lovforslag.

Med de i nærværende lovforslag indeholdte satser kan vægtafgiftsprovenuet af en vognpark som i 1956-57 anslås til ca. 154 mill. kr. mod ca. 170 mill. kr. efter det tidligere fremsatte lovforslag. Det er derfor, når det samlede provenu af motorafgifterne skal opretholdes uændret, ikke muligt at nedsætte benzinafgifterne så meget som foreslået i februar måned. Som nævnt i bemærkningerne til det tidligere fremsatte lovforslag betød overgangsreglen for dieselskøretøjer i forslagens § 26, at provenuet i de første 5 år efter lovforslagets gennemførelse ville blive i alt ca. 38 mill. kr. mindre, hvoraf 17 mill. kr. vedrørte det første år. På grund af de lavere vægt-