

Bemærkninger til lovforslaget

Lovforslaget skal ses som en fortsættelse af tidligere års afgiftstilpasninger med henblik på at bringe det danske afgiftsniveau nærmere til niveauet i EF. Endvidere vil dieselolieafgiften indebære, at den tunge vejtrafik i højere grad kommer til at dække infrastrukturomkostninger m.v.

Ifølge Kommissionens forslag til harmonisering af dieselolieafgiften i EF skal afgiften af hensyn til konkurrencevilkårene og infrastrukturomkostningerne ligge i et bånd omkring 2,05 kr. pr. l. Danmark er det eneste land i EF, der godtgør erhvervslivet dieselolieafgiften.

Det foreslås, at olieafgiftsloven ændres, så afgiftsgodtgørelsen nedsættes med 100 øre pr. l for olie m.v. forbrugt i registrerede motorkøretøjer. En lignende nedsættelse foreslås for gas, der anvendes i registrerede motorkøretøjer.

Det foreslås i sammenhæng hermed at ophæve udligningsafgiften for ikke-benzindrevne lastvogne m.v. med tilladt totalvægt på over 3.000 kg og for busser, turistbiler og lignende.

Fjernelsen af udligningsafgiften for lastbiler og busser vil forbedre de danske vognmænds internationale konkurrenceevne. Udligningsafgiften opkræves alene for dansk indregistrerede køretøjer. Ved fjernelsen af udligningsafgiften vil danske vognmænd få en besparelse, mens de udenlandske vognmænd, der betaler vægtafgifter til andre lande, ikke opnår nogen besparelse. Den største del af de danske vognmænds besparelser vil blive væltet over i lavere priser på transportydelser, således at danske vognmænd har mulighed for at vinde markedsandele fra udenlandske vognmænd.

Dieselafgiften er principielt konkurrenceneutral mellem danske og udenlandske vognmænd. I øjeblikket godtgøres dieselafgiften fuldt ud for danske vognmænd. Udenlandske vognmænd opnår imidlertid også fuldstændig godtgørelse af den danske dieselafgift. Udenlandske vognmænd benytter i vid udstrækning mulighederne for at tanke afgiftsfri dansk dieselolie.

Ved reduktion af godtgørelsen stiger omkostningerne lige meget for udenlandske og danske vognmænd ved kørsel på samme strækninger. De ekstra omkostninger vil derfor på samme måde som en al-

mindelig prisstigning på olie blive væltet over i højere omkostninger på transport uanset hvilket lands vognmænd, der udfører opgaven. De danske vognmænd vil således ikke miste markedsandele til udenlandske vognmænd på grund af dieselafgiften.

Nettoeffekten af fjernelsen af udligningsafgiften og dieselafgiften er en styrkelse af de danske vognmænds konkurrenceevne.

Engangsudgifter til information og vejledning i forbindelse med gennemførelse af forslaget om nedsættelse af afgiftsgodtgørelsen for dieselolie m.v. udgør ca. 2 mill. kr. Udgifterne vil kunne holdes inden for Told- og Skattestyrelsens nuværende bevillingsrammer. Herudover vil den mindskede godtgørelsesadgang medføre et vist administrativt merarbejde i forbindelse med kontrollen af ordningen.

Administrationsomkostningerne for Centralregistret for Motorkøretøjer ved udligningsafgiftens ophævelse anslås til en gangsum på ca. 100.000 kr., som især vedrører EDB-udgifter.

Provenumæssige konsekvenser

I finansåret 1991 vil den samlede provenugevinst ved de i lovforslaget omhandlede ændringer udgøre ca. 80 mill. kr. excl. moms og arbejdsmarkedsafgift. Provenugevinsten for dieselolie og autogas udgør henholdsvis 380 mill. kr. og 5 mill. kr. Provenutabet ved ophævelse af udligningsafgiften udgør 305 mill. kr.

Den samlede provenugevinst for dieselolie vil på helårsbasis udgøre ca. 585 mill. kr. excl. moms og arbejdsmarkedsbidrag. Heraf udgør provenugevinsten for dieselolie og autogas henholdsvis 1.150 mill. kr. og 10 mill. kr. Provenutabet ved ophævelse af udligningsafgiften udgør 575 mill. kr.

Provenugevinsten vil på helårsbasis udgøre ca. 730 mill. kr. incl. moms og arbejdsmarkedsbidrag. De årlige provenuvirkninger incl. moms og arbejdsmarkedsbidrag fordeler sig på følgende måde:

	Mill. kr.
Dieselafgift	1.440
Autogas	10
Ophævelse af udligningsafgift	÷ 720
I alt	730