

landske vognmænd, jf. bemærkningerne til henvendelserne fra Turistvognmændene, Foreningen af Danske Eksportvognmænd, Danske Vognmænd og Vognmændenes Arbejdsgiverforening (henholdsvis L 208, 2. samling, bilag 1, 3, 4 og 7).

Derimod vil afskaffelsen af udligningsafgiften forbedre konkurrenceevnen i forhold til udenlandske vognmænd.

Dieselafgiften vil slå fuldt ud igennem i højere priser på transportydelser til og fra udlandet og i højere priser på transport i indlandet. Den hårde konkurrence på transportmarkedet er netop en vigtig forudsætning for, at priserne vil stige, når omkostningerne stiger.

Udligningsafgiftens fjernelse vil i et vist omfang modvirke prisstigningstendenserne for danske vognmænd, men ikke for udenlandske vognmænd. Til en vis grad vil fjernelsen af udligningsafgiften øge vognmændenes indkomst, hvis de er i udenlandsk konkurrence.

For lastbilerne medfører ophævelsen af udligningsafgiften en lettelse på omkring 550 mio. kr., mens dieselafgiften fra lastbilerne vil indbringe omkring 750 mio. kr.

Der vil således være en række tilfælde, hvor lettelsen af udligningsafgiften har større betydning end forhøjelsen af dieselafgiften. Dette vil gælde, hvis lastvognen har en forholdsvis lille kørsel, f.eks. begrundet i, at en stor del af tiden bruges til på- og aflæsning. Dette vil f.eks. ofte gælde ved distribution af øl især i byområder.

Provenuet af dieselafgiften anvendes til nedsættelse af de danske afgifter på øl og vin. Selvom dieselforslaget netto vil bevirke et højere prisniveau, vil nedsættelserne af øl- og vinpriserne trække i den anden retning. Inflationen vil således ikke stige.

Forslaget om at øge den tilladte totalvægt for vogntog må undersøges nærmere. I denne forbindelse må man bl.a. også se på virkningerne for slitagen på det danske vejnet, der stiger kraftigt ved større totalvægt.