

Bemærkninger til lovforslaget

Nærværende lovforslag om nedsættelse af vægt- og udligningsafgift samt ansvarsforskringsafgift af visse køretøjer skal ses i sammenhæng med den samtidigt foreslåede forhøjelse af dieselolieafgiften samt nedsættelsen af øl- og vinafgiften.

Forhøjelse af dieselafgiften til EF's minimumssats vil øge omkostningerne ved kørsel med lastbiler og turistbusser m.v. Omkostningerne vil dog stige lige meget for alle vognmænd uanset nationalitet ved kørsel på samme strækninger. Vognmændene vil således uden at miste konkurrenceevne i forhold til udenlandske vognmænd kunne overvælte dieselafgiften i højere fragtrater således, at dieselafgiften ikke påvirker nettoindkomsten i vognmandserhvervet.

Vognmandserhvervet har imidlertid påpeget, at det er trængt i konkurrencen med især hollandske vognmænd, samt at indtjeningen er presset. Det er vanskeligt at sammenligne omkostningsforskelle mellem forskellige landes vognmænd. Tidligere var de danske omkostninger stort set på linie med konkurrenternes i Holland og Tyskland, men kraftige stigninger i lønomkostningerne ved overenskomstforhandlingerne i 1987 forværrede konkurrenceevnen markant for vognmændene. Siden er der sket en vis forbedring af konkurrenceevnen, idet den danske rente nu er på samme niveau som i Tyskland, udligningsafgiften er blevet fjernet og omlægningen af arbejdsgiverafgifterne og nedsættelsen af selskabsskatten har givet branchen en omkostningslettelse. Endelig har udviklingen i de danske lønomkostninger været mere moderat end især de tyske. Mens det øvrige erhvervsliv nu vinder markedsandele i Tyskland, er vognmandsbranchen dog fortsat trængt i konkurrencen.

Regeringen har forståelse for vognmandserhvervets ønsker om, at der gennemføres initiativer, der kan støtte vognmændene i tilpasningen til EF's indre Marked. Uanset at den danske vægtafgift er mindre end den tyske og på linie med den hollandske, foreslår regeringen vægtafgiften nedsat. Nedsættelserne vil være størst for store mangeakslede lastvognstog, der typisk anvendes ved udlandskørsel.

Regeringen foreslår yderligere en nedsættelse af

afgiften på ansvarsforsikringer for lastvogne og turistbusser.

Forslagene vil nedsætte de danske vognmænds omkostninger, men vil ikke påvirke de udenlandske konkurrenters omkostninger. Danske vognmænds omkostninger vil dermed blive reduceret således, at den samlede effekt er en forbedring af danske vognmænds konkurrenceevne.

Det foreslås, at afgifts-nedsættelsen for lastvogne gradueres således, at den største nedsættelse sker for de mangeakslede lastvogne med høj totalvægt, mens de mindre toakslede lastvogne får en mindre afgifts-nedsættelse.

Et valg af en større lastbil vil typisk stå imellem en toakslet med en totalvægt på 18 tons og en treakslet med en totalvægt på 24 tons. Efter forslaget nedsættes den årlige afgift af den toakslede med 2.520 kr. fra 7.920 kr. til 5.400 kr. og for den treakslede med 4.560 kr. fra 8.880 kr. til 4.320 kr.

Den årlige afgift af en toakslet motorforvogn med en totalvægt på 16 tons, der er registreret som trækker for flere (afgiftsfri) sættevogne – en såkaldt multitrækker – foreslås nedsat med 4.880 kr. fra 13.680 kr. til 8.800 kr. Den årlige afgift af en treakslet multitrækker med en totalvægt på 17 tons foreslås nedsat med 5.130 kr. fra 11.850 kr. til 6.720 kr.

Hermed genskabes noget af den afgiftsrabat, der tidligere – før lastvogne ved lov nr. 396 af 6. juni 1991 blev fritaget for udligningsafgift – har været forbundet med at vælge mangeakslede køretøjer i stedet for toakslede. De mangeakslede køretøjer giver et mindre vejslid målt i forhold til den transporterede godsmængde.

Vægtafgiften for busser foreslås nedsat på samme måde som for lastvogne. Den årlige afgift af en toakslet turistbus med en egenvægt på 10 tons foreslås nedsat med 1.600 kr. fra 7.200 kr. til 5.600 kr. For en treakslet turistbus med en egenvægt på 14 tons foreslås afgiften nedsat med 4.200 kr. fra 9.240 kr. til 5.240 kr.

For hyrevogne foreslås udligningsafgiften reduceret med 75 pct., hvilket modsvarer belastningen i form af højere dieselafgift. For branchen er hele omlægningen provenu- og omkostningsneutral. For en