

F. t. l. vedr. afgift af vejbenyttelse

papirbaserede system. Således skønnes nettoudgiften hertil at falde til ca. 12 mio. kr. i 2009 og til ca. 11,3 mio. kr. i 2010.

Endvidere bortfalder den danske stats årlige udgift på 500.000 kr. til udbetaling af godtgørelse til virksomheder, der sælger papirbeviser til tredjestatskøretøjer, idet godtgørelsen fremover forventes at ville blive udbetalt i henhold til kontrakt mellem den tyske leverandør af det digitale system og den enkelte virksomhed. Jf. bemærkningerne til § 1, nr. 7.

En gennemførelse af lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser for kommunerne og regionerne.

4.2. De administrative konsekvenser for det offentlige:

En gennemførelse af lovforslaget, hvorefter administrationen af vejbenyttelsesafgiften digitaliseres, skønnes at ville lette staten for administrative byrder. Således skal SKAT ikke længere sørge for at udstede og distribuere de fysiske vejafgiftsbeviser i papirform, og dansk politis kontrol med afgifternes betaling kan ganske enkelt ske ved opkald til den fælles database for aftalestaterne i Nederlandene.

For SKAT skønnes digitaliseringen af vejbenyttelsesafgiften at kunne medføre bortfald af to til tre årsværk i løbet af 2009 og 2010.

I første omgang vil SKAT dog skulle afholde engangsudgifter til etablering af en teknisk overgangsordning for registrering af betaling af vejbenyttelsesafgift for danske køretøjer for perioden, indtil Digitalt Motorkøretøjsregister (DMR) kommer til at fungere, samt udgifter til at rette DMR til. Udgifterne hertil vurderes at udgøre 2 mio. kr. i 2008 og 2009.

En gennemførelse af lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for kommunerne og regionerne.

5. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

5.1. De økonomiske konsekvenser for erhvervslivet:

En gennemførelse af lovforslaget har ikke direkte økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet lovforslaget ikke medfører en lempelse af afgiftens niveau.

5.2. De administrative konsekvenser for erhvervslivet:

De nuværende administrative byrder for erhvervslivet ved betaling af vejbenyttelsesafgift og opbevaring af fysiske vejafgiftsbeviser i papirform er skønnet til at udgøre ca. 5 mio. kr.

Med en digitalisering af vejbenyttelsesafgiften bliver tankstationer og færgerederier fri for at bestille, opbevare og sælge fysiske vejafgiftsbeviser i papirform, ligesom vognmænd og chauffører bliver fri for at få udleveret eller købe og dernæst opbevare de fysiske vejafgiftsbeviser som dokumentation for afgiftens betaling. Dette skønnes at ville lette de administrative byrder for erhvervslivet med ca. 3 mio. kr.

6. De administrative konsekvenser for borgerne

En gennemførelse af lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

En gennemførelse af lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

EU-retten, senest Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 1999/62/EF af 17. juni 1999, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2006/38/EF af 17. maj 2006, om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, giver EU's medlemsstater adgang til at indføre nationale eller bilaterale vejbenyttelsesafgifter inden for visse rammer.

På dette grundlag indgår Belgien, Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige i en folkeretlig aftale, hvorefter disse stater samarbejder om at opkræve ens vejbenyttelsesafgifter. Den danske lov om vejbenyttelsesafgift, herunder lovforslaget om en digitalisering af vejbenyttelsesafgiften, er en udmøntning af dette folkeretlige samarbejde.

Lovforslaget har i øvrigt ingen EU-retlige aspekter.

9. Hørte organisationer og myndigheder m.v.

Et udkast til lovforslaget blev den 4. februar 2008 sendt i høring hos Rigspolitiets områder IT og Tele samt Politiopgaver, Datatilsynet, SKAT, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Benzin- og Oliebranchens Arbejdsgiverforening, Danmarks Rederiforening, Rederiet Scandlines, Dansk Erhverv, Danske Havne, Dansk Industri, Danske Speditører, Dansk Transport og Logistik, Foreningen af Danske Transportcentre, HTS Handel, Transport og Service samt International Transport Danmark.

Indkomne høringssvar og kommentarer hertil er medtaget i lovforslaget som bilag 1.