

længere. Samkvæmmet over grænserne spiller en helt anden rolle i dag, ikke mindst hjulpet på vej af bortfald af tidligere tiders restriktioner. Dette har haft vigtige konsekvenser på skatteområdet.

Forudsætningen for, at vi kan opretholde den indre sammenhæng i vores skattesystem, er, at det også har en ydre sammenhæng, nemlig en sammenhæng med de regler, som gælder i samspillet med udlandet. Disse regler er en vigtig del af det samlede regelsæt på skatteområdet, og de bør være underlagt nøjagtig samme parlamentariske kontrol som de interne skattelove, som Folketinget vedtager.

Med ophævelsen af bemyndigelsesloven lægger regeringen op til en diskussion med Folketinget om de krav, der skal stilles til de dobbeltbeskatningsoverenskomster, som Danmark indgår.

Idet jeg i øvrigt henviser til forslaget bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til Folketingets velvillige behandling.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Hermed tillader jeg mig at fremsætte:

Forslag til lov om afgift af vejbenyttelse.
(Lovforslag nr. L 4).

Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m.v. og lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (Nedsættelse og omlægning af vægtafgiften af visse lastmotorkøretøjer, ophævelse af ansvarsforsikringsafgiften for vognmandsbiler, reduktion af dieselolieafgiftsforhøjelsen, genindførelse af udligningsafgiften af dieseldrevne busser og varebiler m.v. og forhøjelse af udligningsafgiften af dieseldrevne personbiler).
(Lovforslag nr. L 5).

Lovforslaget om afgift af vejbenyttelse indeholder bestemmelser om indførelse af en vejafgift for såvel danske som udenlandske lastbiler til godstransport. Afgiften, der er tidsafhængig, vil omfatte lastbiler og lastbilstog til godstransport med en samlet totalvægt på 12 t og derover. Den årlige afgift bliver på godt 5.000 kr. årligt for 2- og 3-akslede lastbiler og knap 10.000 kr. for lastbiler med 4 aksler og derover.

For danske lastbiler og lastbilstog foreslås det, at afgiften betales én gang årligt for benyttelsen af hele det danske vejnet. Udenlandske lastbiler

skal betale afgift, hvis de ønsker at anvende de danske motorveje eller såkaldte E-veje, og der betales i så fald afgift for en dag, en uge, en måned eller et år. Såvel danske som udenlandske køretøjer får et særligt bevis for, at der er betalt afgift, som skal medbringes under kørslen.

Afgiften etableres i fællesskab mellem Tyskland, Beneluxlandene og Danmark, idet de nævnte landes regeringer har indgået en aftale om en fælles vejafgift, som landene i givet fald skal overholde ved indførelse af en vejafgift. Herved har regeringerne benyttet sig af, at Rådets direktiv 93/89/EØF af 25. oktober 1993 giver mulighed for, at flere lande inden for EU kan gå sammen om at opkræve fælles vejbenyttelsesafgifter. Betalt afgift i ét af disse lande vil følgelig give ret til afgiftsfri færdsel på landenes afgiftspligtige veje, især motorvejene. Der etableres udligningsystemer mellem landene.

Det er i Tyskland vedtaget at indføre vejbenyttelsesafgiften pr. 1. januar 1995, medens de øvrige lande endnu ikke har truffet endelig beslutning herom. Det vil efter regeringens opfattelse være til gavn for Danmark også at indføre afgiften den 1. januar 1995. Det skyldes især, at danske vognmænd helt uden problemer vil kunne færdes i de andre aftalelande, og at deltagelse vil blive en samfundsøkonomisk fordel. Hvis Danmark ikke går med, skal danske eksportvognmænd, der kører sydpå, i alle tilfælde betale afgift, men i så tilfælde vil beløbet gå ubeskåret til statskassen i Tyskland m.fl., og danske eksportvognmænd skal ved hver kørsel sikre sig de fornødne beviser for betalt afgift.

En vedtagelse af lovforslaget vil samtidig indebære et samtykke til ratifikation af aftalen om den fælles vejafgift. Lovforslaget om vægtafgifts-nedsættelse m.m. indebærer ændringer i en række afgiftslove, der især skyldes indførelsen af vejafgiften.

Der foreslås for det første en nedsættelse af vægtafgiften til EU's minimumssatser for lastbiler, der er omfattet af vejbenyttelsesafgiften, dels som kompensation til vognmandserhvervet og dels for at bevare erhvervets konkurrenceevne. Nedsættelsen af vægtafgiften vil i gennemsnit være på ca. 2.000 kr. årligt.

Dernæst foreslås afgiften af den lovpligtige ansvarsforsikring ophævet for vognmænd (i gennemsnit 1.000 kr. pr. lastbil).

I skattereformen blev det forudsat, at forhøjelser af den danske dieselolieafgift skulle følge de tyske afgiftsstigninger. Da disse stigninger ikke har været så store som forudset, foreslås

det kun at gennemføre en forhøjelse af dieselolieafgiften på 2 øre pr. 1. januar 1996 i stedet for de 23 øre, der blev vedtaget i forbindelse med skattereformen. For herefter at opretholde den afgiftsmæssige balance mellem diesel- og benzindrevne køretøjer, der påvirkes af den mindre forhøjelse af afgiften af diesel (samt autogas), foreslås udligningsafgiften forhøjet for personbiler og genindført for varebiler, mindre lastbiler og busser med ca. 300 kr. årligt fra 1. januar 1996.

Efter direktiv 93/89/EØF skal såvel vejafgiften som minimumssatserne for vægtafgiften omregnes i national valuta efter eukursen den første arbejdsdag i oktober for det kommende år. Som følge af kursudsving kan der ske årlige reguleringer. I begge tilfælde kan det være, at de i lovforslagene indeholdte satser skal justeres inden 1. januar, hvis de overskrider en vis tolerance, idet man af tidsmæssige årsager ikke har kunnet anvende den pågældende kurs i forslaget.

Alt i alt vil disse ændringer, der har været forhandlet med vognmandsorganisationerne, bevirke, at vognmandserhvervs konkurrenceevne styrkes. Forslagene vil samlet være provenuneutrale, men da de først har fuld virkning fra 1996, vil der indtil da opstå en provenuevinst.

Det vurderes endvidere med usikkerhed, at de samlede ændringer fremover kan medføre en vis, omend beskedent, forbedring i miljøet.

De samlede statslige administrative udgifter i 1994 skønnes at ville udgøre op til 3,9 mio. kr., hvortil kommer visse udgifter i Trafikministeriet. Da udgifterne af tidsmæssige årsager delvis vil skulle afholdes, inden den nødvendige lovgivning eventuelt vil kunne være vedtaget af Folketinget, har jeg ved et aktstykke anmodet om Finansudvalgets tilslutning til afholdelse af udgifterne.

De samlede statslige årlige administrative merudgifter fra 1995 skønnes at ville udgøre op til 0,7 mio. kr.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale det til Tingets velvillige behandling.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jeg skal hermed tillade mig at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Omlægning af kontantlån – frist mellem transaktionerne).

(Lovforslag nr. L 6).

Lovforslaget har til formål at give låntagerne en større grad af valgmulighed med hensyn til valg af tidspunkt for gennemførelse af en ønsket låneomlægning. Hermed lettes presset på den gruppe af boligejere, som tidligere på året, da renten var lavere, op sagde deres gamle kontantlån uden samtidig at kurssikre det nye lån, idet de pågældende med lovforslaget vil få bedre mulighed for vælge det for dem mest hensigtsmæssige omlægningstidspunkt.

Bevarelse af kurstabsfradraget ved omlægning af kontantlån forudsætter, at der er en tæt sammenknytning mellem det gamle og nye lån, idet det er en betingelse, at det gamle kontantlån indfries ved optagelse af et nyt realkreditlån. Efter hidtil gældende praksis har kravet om samtidighed været anset for opfyldt, såfremt der maksimalt forløber 3 måneder mellem indfrielsen af det gamle lån og optagelsen af det nye. Hvor det nye lån optages, før det gamle indfries, har kravet været anset for opfyldt, såfremt den tidsmæssige forskel alene afspejler den administrative håndtering af lånesagen, dog således at der maksimalt accepteres en forskel på 1 år.

Hvor det gamle kontantlån indfries, før det nye lån optages, er det efter gældende praksis yderligere en betingelse for bevarelse af kurstabsfradraget, at lånetilbudet på det nye lån er afgivet inden indfrielsen af det gamle kontantlån, samt at det er dette lånetilbud, der udnyttes.

Med lovforslaget foreslås der gennemført en lovmæssig regulering af, hvornår kravet om samtidighed kan anses for opfyldt. Samtidig foreslås en indholdsmæssig ændring, således at der generelt accepteres en frist på 1 år mellem de to transaktioner.

Hvor det gamle kontantlån indfries, før det nye lån optages, indebærer forslaget dermed, at den nugældende frist på 3 måneder forlænges til 1 år. De øvrige krav ændres ikke. Det vil derfor fortsat være et krav, at lånetilbudet på det nye realkreditlån er afgivet inden indfrielsen af kontantlånet, samt at det er det pågældende lånetilbud, der udnyttes.

Det foreslås, at ændringerne skal have virkning for omlægninger, der finder sted den 27. juni 1993 eller senere, således at de får samme virkningstidspunkt som det, der gælder for indførelsen af reglerne om kurstabsfradrag ved omlægning af kontantlån.