

Lovforslag nr. L 200. Fremsat den 28. marts 2001 af skatteministeren (Frøde Sørensen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

(Lempelse i afgiften af last- og sættevogn tog i variabel kombination.)¹⁾

§ 1

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 657 af 12. august 1999, som ændret senest ved § 3 i lov nr. 1297 af 20. december 2000, foretages følgende ændringer:

1. I § 4, stk. 6, indsættes som 3. pkt.:

»Registreres et lastmotorkøretøj udelukkende som trækraft for sættevogne med flere end 2 aksler, forhøjes afgiften af motorkøretøjet med et beløb svarende til afgiften af en påhængsvogn med 3 eller flere aksler, som sammen med det pågældende motorkøretøj udgør et vogntog med størst tilladte totalvægt.«

2. I § 4a, stk. 1, indsættes som 5. og 6. pkt.:

»For lastbiler, der registreres som trækraft udelukkende for sættevogne med flere end 2

aksler, anvendes den højeste sats for lastbilen i kombination med påhængs- eller sættevogn med 3 eller flere aksler. For lastbiler, der registreres som trækraft udelukkende for påhængsvogne med flere end 2 aksler, anvendes den højeste sats for lastbilen i kombination med påhængs- eller sættevogn med 3 eller flere aksler, dog mindst satsen for samme lastbil uden påhængsvogn.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juni 2001. Loven har virkning for motorkøretøjer, der efter lovens ikrafttræden bliver anmeldt til et motorkontor som trækraft for påhængs- eller sættevogn med 3 eller flere aksler.

¹⁾ Loven har som udkast været notificeret over for EuropaKommissionen i overensstemmelse med reglerne i Europa-Parlamentets og rådets direktiv 83/189 EF (informationsproceduredirektivet) som ændret ved direktiv 98/34 EF.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Der foreslås indført en ny afgiftskategori i vægtafgiftsloven, der lempet afgiften af visse last- og sættevognetog.

Mange lastbiler kører udelukkende med påhængs- eller sættevogne med 3 aksler, men til gengæld typisk med mange forskellige påhængs- eller sættevogne i en given periode. Det sidste forhold gør, at en godkendelse til synsfri sammenkobling er overordentlig nyttig. Vælges en godkendelse til synsfri sammenkobling er der i dag også mulighed for at anvende 2-akslede påhængs- eller sættevogne - uanset om behovet er til stede. Efter lovens nugældende bestemmelse om synsfri sammenkobling skal der imidlertid betales vægtafgift for et vogntog efter den dyrest mulige kombination - altså kobling med en 2-akslet påhængsvogn.

Forslaget går ud på at indrette vægtafgiftsloven til også at omfatte begrænsede synsfri sammenkoblinger af last- og sættevogntog. Hermed menes last- og sættevogntog, hvor påhængs- eller sættevognen altid har flere end 2 aksler. Vægtafgiften af last- og sættevogntog med mangeakslede påhængs- eller sættevogne er lavere end vægtafgiften af last- og sættevogntog med påhængs- eller sættevogne med 2 aksler. Det skyldes, at vægtafgiften ses i sammenhæng med vejsliddet, som med en givet affjedringstype og tilladt totalvægt er lavere jo flere aksler lastbilen, last- eller sættevogntoget er udstyret med.

På den måde bliver last- og sættevogntog i variabel kombination ofte belastet med en højere vægtafgift end den, der efter vægtafgiftsloven er afmålt til det konkrete vejslid, og opkræves af helt tilsvarende faste vogntogskombinationer. Herved går den tilskyndelse, der efter vægtafgiftsloven er til at anvende de køretøjer, der giver mindst vejslid, tabt.

Anvendes omvendt koblingsattester vedrørende mangeakslede påhængs- og sættevogne frem for synsfri sammenkobling opnås lavere vægtafgift, men sam-

tidig tabes den fleksibilitet, der knytter sig til den synsfri sammenkobling.

Ændringen kræver visse justeringer i reglerne for synsfri sammenkobling i bekendtgørelse nr. 145 af 19. marts 1996 om synsfri sammenkobling af lastbil og påhængskøretøj med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg.

Efter de nugældende regler udgør den årlige vægtafgift af et last- eller sættevogntog med en 3-akslet luftaffjedret forvogn og en ligeledes 3-akslet påhængs- eller sættevogn med en samlet tilladt totalvægt på 40 ton 2.514 kr., når vogntoget er i fast kombination. Er forvognen traditionelt affjedret, udgør afgiften 4.004 kr. Vælges i stedet variabel kombination (synsfri sammenkobling), skal der betales efter det dyreste, som forvognen kan køre med. I dette tilfælde en 2-akslet påhængs- eller sættevogn, hvor afgiften udgør 4.700 kr., når forvognen er luftaffjedret, og 6.905 kr., når forvognen er traditionelt affjedret.

Med lovforslaget får de vognmænd, der altid anvender påhængs- eller sættevogne med flere end 2 aksler, mulighed for at lade dette registrere og dermed opnå en besparelse på op til 2.186 kr. årligt pr. lastbil med luftaffjedring og op til 2.901 kr., når lastbilen er traditionelt affjedret.

Provenumæssige konsekvenser

Forslaget vedrører hovedsageligt sættevognstrækkere. Forslaget vedrører i princippet også lastbiler der trækker en påhængsvogn, men da de fleste påhængsvogne er 2-akslede vil der kun være få vogntog af lastbil og påhængsvogn, der vil kunne berøres af forslaget.

Det skønnes, at forslaget dermed reelt vedrører ca. 2.500 sættevognstrækkere med 3 aksler. For disse vil vægtafgiften blive reduceret med ca. 2.200-3.000 kr. pr. sættevognstrækker afhængig af affjedringstypen, svarende til et provenutab for statskassen på ca. 6,5 mill. kr., såfremt de foreslåede nye regler vil blive udnyttet for alle sættevognstrækkere.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes at give vognmandserhvervet en omkostningsreduktion på i størrelsesordenen 6 - 7 mill. kr.

Miljømæssige konsekvenser

Der skønnes ikke at være miljømæssige konsekvenser af forslaget.

Administrative konsekvenser

Forslaget er forbundet med engangsomkostninger til tilpasning af Centralregistret for Motorkøretøjer til de ændrede regler. Omkostningerne hertil udgør ca. 10.000 kr.

Forholdet til EU-retten

Efter Europa-parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, EF-Tidende L 187 af 20. juli 1999, gælder der en række mindstesatser for

vægtafgiften af last- og sættevogn tog med tilladt totalvægt over 12 ton. Disse satser er fastsat for konkrete lastvogn tog. Det betyder, at når lovforslagets bestemmelse om begrænset synsfri sammenkobling fastsættes, at der skal anvendes højeste mulige sats for de mulige lastvogn tog med flere end 2 aksler, vil de konkrete afgiftsbeløb, der kommer til at gælde for den enkelte lastbil, ikke kunne blive lavere end den vægtafgift, der, med udgangspunkt i direktivet, er fastsat for de vogn tog, som lastbilen i praksis kan være en del af.

Loven har som udgangspunkt været notificeret overfor EuropaKommissionen i overensstemmelse med reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 83/189/EF (informationsproceduredirektivet) som ændret ved direktiv 98/48/EF. I den forbindelse henvises til Erhvervsministeriets bekendtgørelse nr. 773 af 4. august 2000 om EU's informationsprocedure for tekniske standarder og forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester.

*Høring***Sammenfatning af økonomiske og administrative konsekvenser**

	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
Økonomiske konsekvenser for stat, amter og kommuner	Ingen nævneværdige	Årligt provenutab: 6,5 mill. kr.
Administrative konsekvenser for stat, amter og kommuner	Ingen	Engangsudgifter til EDB: 10.000 kr
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Omkostningsreduktion for vognmandserhvervet : 6,5 mill. kr.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen nævneværdige
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen nævneværdige	Ingen nævneværdige
Forholdet til EU-retten	Vægtafgiften af lastbiler mv. med tilladt totalvægt over 12 ton er fastsat i overensstemmelse med EuropaParlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Forslaget ændrer ikke ved dette forhold.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1 nr. 1 og 2

Forslagene går ud på at indrette vægtafgiftsloven til også at omfatte begrænsede synsfri sammenkoblinger af last- og sættevogn tog. Hermed menes last og sættevogn tog, hvor påhængs- eller sættevognen altid har flere end 2 aksler. Vægtafgiften af mangeakslede last-

og sættevogn tog er lavere end vægtafgiften af last- og sættevogn tog med få aksler. Det skyldes, at vægtafgiften ses i sammenhæng med vejsliddet, som alt andet lige er lavere, jo flere aksler lastbilen, last- eller sættevogn toget er udstyret med.

Mange lastbiler anvendes udelukkende med påhængs- eller sættevogne med 3 aksler, men til gengæld typisk med mange påhængs- eller sættevogne i

en given periode. Det sidste forhold gør, at en godkendelse til synsfri sammenkobling er overordentlig nyttig. Vælges en godkendelse til synsfri sammenkobling, er der i dag også mulighed for at anvende 2-akslede påhængs- eller sættevogne - uanset om behovet er til stede. Efter lovens nugældende bestemmelse om synsfri sammenkobling skal der imidlertid betales vægtafgift for et vogntog efter den dyreste, mulige kombination - altså kobling med en 2-akslet påhængs- eller sættevogn.

På den måde bliver last- og sættevogntog i variabel kombination ofte belastet med en højere vægtafgift end den, der efter vægtafgiftsloven er afmålt til det konkrete vejslid, og opkræves af helt tilsvarende faste vogntogskombinationer. Herved går den tilskyndelse, der efter vægtafgiftsloven er til at anvende de køretøjer, der giver mindst vejslid, tabt.

Anvendes omvendt koblingsattester vedrørende mangeakslede påhængs- og sættevogne frem for synsfri sammenkobling, opnås lavere vægtafgift, men samtidig tabes den fleksibilitet, der knytter sig til den synsfri sammenkobling.

Efter de nugældende regler udgør den årlige vægtafgift af et last- eller sættevogntog med en 3-akslet luftaffjedret forvogn og en ligeledes 3-akslet på-

hængs- eller sættevogn med en samlet tilladt totalvægt på 40 ton 2.514 kr., når vogntoget er i fast kombination. Er forvognen traditionelt affjedret, udgør afgiften 4.004 kr. Vælges i stedet variabel kombination, skal der betales efter det dyreste som forvognen kan køre med. I dette tilfælde en 2-akslet påhængs- eller sættevogn, hvor afgiften udgør 4.700 kr., når forvognen er luftaffjedret, og 6.905 kr., når forvognen er traditionelt affjedret.

Med lovforslaget får de vognmænd, der altid anvender påhængs- eller sættevogne med flere end 2 aksler mulighed for at lade dette registrere og dermed opnå en besparelse på op til 2.186 kr. årligt pr. lastbil med luftaffjedring og op til 2.901 kr., når lastbilen er traditionelt affjedret.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft den 1. juni 2001. Den ændrede afgiftsopkrævning forudsætter anmeldelse til et motorkontor. Loven foreslås derfor at få virkning fra den dato, hvor der til et motorkontor indgives anmeldelse om, at lastbilen fremover udelukkende anvendes til kørsel med påhængs- eller sættevogn med 3 eller flere aksler.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 4. ---

Stk. 1-5. ---

Stk. 6. Afgiften af et lastmotorkøretøj, der registreres som trækraft for én sættevogn, forhøjes med et beløb svarende til afgiften af en påhængsvogn til godstransport med samme antal aksler og totalvægt som sættevognen, jf. § 8, stk. 2. Registreres et lastmotorkøretøj som trækraft for flere sættevogne, forhøjes afgiften af motorkøretøjet med et beløb svarende til afgiften af en 2-akslet påhængsvogn med samme totalvægt som en sådan 2-akslet sættevogn, som sammen med det pågældende motorkøretøj udgør et vogntog med størst tilladte totalvægt.

Stk. 7. ---

§ 4a. Af lastbiler og vogntog m.v., der er afgiftspligtige efter lov om afgift af vejbenyttelse, betales afgift på grundlag af den samlede registrerede tilladte totalvægt for lastbilen eller vogntoget efter nedenstående satser. For lastbiler, der er registreret som trækraft for flere sættevogne, anvendes satsen for det vogntog, der med den pågældende lastbil har den højeste sats. For lastbiler, der er registreret som trækraft for en eller flere påhængsvogne, anvendes den højeste af satserne for det eller de registrerede vogntog, dog mindst satsen for samme lastbil uden påhængsvogn, jf. § 2, stk. 5. For lastbiler, der er registreret som trækraft for en eller flere blokvogne, anvendes satsen for det vogntog, der med den pågældende lastbil har den højeste sats.

Lovforslaget

§ 1

I lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 657 af 12. august 1999, som ændret senest ved § 3 i lov nr. 1297 af 20. december 2000, foretages følgende ændringer:

1. I § 4, stk. 6, indsættes som 3. pkt.:

»Registreres et lastmotorkøretøj udelukkende som trækraft for sættevogne med flere end 2 aksler, forhøjes afgiften af motorkøretøjet med et beløb svarende til afgiften af en påhængsvogn med 3 eller flere aksler, som sammen med det pågældende motorkøretøj udgør et vogntog med størst tilladte totalvægt.«

2. I § 4a, stk. 1, indsættes som 5. og 6. pkt.:

»For lastbiler, der registreres som trækraft udelukkende for sættevogne med flere end 2 aksler, anvendes den højeste sats for lastbilen i kombination med påhængs- eller sættevogn med 3 eller flere aksler. For lastbiler, der registreres som trækraft udelukkende for påhængsvogne med flere end 2 aksler, anvendes den højeste sats for lastbilen i kombination med påhængs- eller sættevogn med 3 eller flere aksler, dog mindst satsen for samme lastbil uden påhængsvogn.«

Til lovforslag nr. L 200. Skriftlig fremsættelse (28. marts 2001)

Skatteministeren (Frode Sørensen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Lempelse i afgiften af last- og sættevognog i variabel kombination). (Lovforslag nr. L 200).

Regeringen ønsker at øge tilskyndelsen til at anvende de last- og sættevognog, der giver mindst vejslid.

Forslaget går ud på at lempe vægtafgiften af lastbiler i synsfri sammenkobling, der kun anvendes med påhængs- eller sættevogne med flere end 2 aksler. Vejsliddet er, givet affjedrings-type og tilladt totalvægt, lavere jo flere aksler lastbilen, last- eller sættevognog er udstyret med.

Efter de nugældende regler betales vægtafgift for et vognog efter den dyrest mulige kombina-

tion - altså for en 2-akslet påhængs- eller sættevogn. På den måde bliver last- og sættevognog i synsfri sammenkobling ofte belastet med en højere vægtafgift end den, der er afmålt til det konkrete vejslid.

For et fast kombineret last- og sættevognog med mangeakslede påhængs- eller sættevogne er vægtafgiften lavere end vægtafgiften af last- og sættevognog med påhængs- eller sættevogne med 2 aksler. Efter forslaget ligestilles de 2 sammenkoblingsformer med hensyn til vægtafgiften (altså last- og sættevognog i fast kombination henholdsvis synsfri sammenkobling).

Forslaget vil gøre vægtafgiften mere konkret rettet mod de last- og sættevognog, der bruger vejnettet og dermed give den en tættere sammenhæng til det konkrete vejslid.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg anbefale lovforslaget til Tingets velvillige behandling.