

brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer.

Direktivet indebærer, at vejbenyttelsesafgift som udgangspunkt betales for motorveje og tilsvarende veje, men der er i direktivet åbnet mulighed for, at det enkelte medlemsland kan udstrække afgiftspligten for dets egne vognmænd til at omfatte hele det nationale vejnet. Det kan endvidere fastsættes, at der skal ske årlig betaling – med mulighed for refusion, hvis køretøjet ikke benyttes hele året.

Danmark, Tyskland, Holland, Belgien og Luxembourg har på grundlag af direktivet den 9. februar 1994 indgået en aftale om indførelse af et fælles system for vejbenyttelsesafgifter i de fem lande.

Ved indførelsen af vejbenyttelsesafgiften i Danmark pr. 1. januar 1995 blev det ved lov nr. 956 af 25. november 1994 om afgift af vejbenyttelse fastsat, at afgiftspligten omfatter hele det danske vejnet for dansk indregistrerede lastbiler, og at afgiften betales for ét år ad gangen.

Begrundelsen herfor var, at man fra dansk side ikke ønskede at give afgiftsmæssige incitamenter til kørsel uden for motorvejene, der er den mest trafiksikre vejform. En årlig opkrævning af vejbenyttelsesafgiften – sammen med opkrævning for vægtafgiften – anses endvidere administrativt og omkostningsmæssigt for en mere hensigtsmæssig ordning.

Der er i bemærkningerne til forslaget til ovennævnte lov anført følgende:

»Der er mellem skatteministeren og trafikministeren på den ene side og vognmandsorganisationerne på den anden side indgået en aftale om, at der fremsættes forslag til ændring af godskørselsloven, der bl.a. indebærer udvidet adgang til tilbageholdelse af motorkøretøjer, der udfører ulovlig godskørsel.

Endvidere vil godskørselsbekendtgørelsen blive ændret, således at der sker en stramning af de økonomiske adgangskrav til erhvervet, forbedring af vognmandskurser, indførelse af tilladelseskrav til slamsugning m.v.

Der vil endvidere blive fremsat forslag til ændring af færdselsloven med henblik på fastsættelsen af skærpede krav til traktorer.

Herudover afsættes der af Trafikministeriets trafikpulje et beløb på 10 mio. kr. over 3 år til telematik.

Endelig træffes en række foranstaltninger, herunder indførelse af krav om farvning af afgiftsfri diesel og information af politiet med henblik på en skærpet politiindsats over for den ulovlige godskørsel. (. . .)

Vognmandsorganisationerne, der har været rådspurgt under forhandlingerne i EU om direktivet og aftalen, har også været rådspurgt om sammensætningen af den foreslåede pakke. Organisationerne har erklæret sig enige med regeringen i, at den samlede pakke vil gavne vognmandserhvervet.«

Spørgsmålet om tyske lastbilers transporter over den dansk-tyske grænse blev rejst at Hovedorganisationen Danske Vognmænd under de nævnte forhandlinger om indførelse af vejbenyttelsesafgiften i Danmark. Som det fremgår af lovbemærkningerne, tiltrådte Danske Vognmænd – og de øvrige involverede organisationer i forhandlingerne – imidlertid ud fra en samlet vurdering den foreslåede danske ordning.

#### Spm. nr. S 1126

Til trafikministeren (22/1 96) af:

**Erik Jacobsen (V):**

»Hvad kan ministeren oplyse om omfanget af trafikken i Danmark med tyske lastbiler, der ikke betaler vejafgift?«

#### Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 1125.

#### Svar (1/2 96)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Oplysninger om tyske lastbilers kørsel i Danmark blev indtil 1992 indsamlet via udenrigshandelstatistikken. Ved etableringen af det indre marked i 1993 bortfaldt kontrollen ved grænserne og dermed tillige registreringen af tyske lastbilers transportarbejde i Danmark. Efter 1993 er det således ikke muligt at angive præcise tal for antallet af tyske lastbilers transportarbejde i Danmark, herunder omfanget af trafikken med tyske lastbiler, der ikke betaler vejafgift.

Hovedorganisationen Danske Vognmænd har i forbindelse med forhandlingerne i 1994 om indførelse af vejbenyttelsesafgiften i Danmark oplyst, at der i den dansk-tyske grænsetrafik