

[Arbejdsministeren.]

handelsministeren, har jeg fra direktoratet for arbejdstilsynet udbedt mig en orientering om, hvad der måtte være direktoratet bekendt om de aktuelle sager.

Hanne Reintoft: Jeg siger tak for svaret og håber, selv om jeg ikke er helt sikker på det, at der ligger et tilsagn deri om, at der hurtigt bliver gjort noget ved det, for vi kan jo ikke helt slå os til tåls med, at noget kommer skibene ved, og noget kommer landjorden ved. Der er lige kommet et nyt skib igen lastet på forkert måde, som skal losses; det er et dagsaktuelt problem. De pågældende arbejdere, der ikke vil tage arbejdet, har fået sagen indbragt for deres organisation. Det er faktisk ikke til at acceptere, at det ikke kan løses meget hurtigt.

Arbejdsministeren (Lauge Dahlgård): Jeg er enig med fru Hanne Reintoft i denne bedømmelse.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af **Brørup** til finansministeren:

„Agter ministeren at indføre en vejsskat på udenlandske lastbiler i lighed med den, der er indført i Tyskland?“

Brørup: Spørgsmålet er rejst, fordi der inden for dette erhverv er irritation over den forskelsbehandling, der her finder sted. Tyskland lægger en betydelig skat på danske lastvogne, der kører i Tyskland; der er ingen tilsvarende dansk skat på tyske lastvogne, der kører i Danmark, og disse lastvogne har tillige fordel af vor lave afgift på dieselolie.

Det er på denne baggrund, jeg gerne vil spørge ministeren, om han vil indføre en rimelig kørselsafgift på udenlandske lastvogne, der kører i Danmark.

Finansministeren (Poul Møller): Det er mig ikke bekendt, at Tyskland har indført en særlig vejsskat for udenlandske lastbiler. Jeg må derfor gå ud fra, at hr. Brørup i sit spørgsmål sigter til den transportafgift, som man regner med i løbet af dette år vil blive

vedtaget af den tyske forbundsdag med virkning fra den 1. januar 1969. Denne transportafgift kommer til at gælde også for den danske erhvervsmæssige godsbefordring i Tyskland over længere afstande end 50 km.

Efter de oplysninger, der foreligger for mig, skulle den afgiftsmæssige stilling efter 1. januar 1969 for danske vognmænd, der udfører godsbefordring til Tyskland, stort set komme til at svare til forholdene, som de var før den 1. januar 1968. Indtil dette tidspunkt havde man i Tyskland en transportafgift, som var af ældre dato, men denne bortfaldt 1. januar 1968 ved merværdiafgiftens ikrafttræden i Tyskland. Jeg gør i denne forbindelse opmærksom på, at danske vognmænd ikke betaler tysk merværdiafgift for såkaldt grænseoverskridende transportvirksomhed. Det afgørende er vel imidlertid, at den kommende tyske transportafgift ikke, således som hr. Brørup formentlig mener, vil blive en vejsskat, der specielt opkræves af udenlandske lastbiler. Transportafgiften, som nu ligger til behandling i den tyske forbundsdag, vil efter de oplysninger, vi i tolddepartementet er i besiddelse af, blive opkrævet pr. ton-km såvel af tyske som af danske og andre udenlandske lastbiler efter ensartede regler.

Jeg tror ikke, at det var gennemførelsen her i landet af en sådan transportafgift for både danske og udenlandske lastbiler, hr. Brørup har haft i tankerne, da han stillede sit spørgsmål; han har sikkert forestillet sig en afgift alene på udenlandske lastbiler, der kører her i landet. En sådan særlig afgift på udenlandske køretøjer vil imidlertid være i strid med aftalerne om afgiftsfrihed for udenlandske køretøjer, som Danmark på gensidighedsbasis har indgået med en række lande. Hertil kommer, at indførelsen af en sådan speciel afgift på udenlandske biler må forudses at kunne medføre, at der vil blive pålagt danske lastbiler tilsvarende specielle ekstraafgifter under kørsel i udlandet. Derfor kan jeg altså ikke sige, at jeg agter at indføre en vejsskat specielt på udenlandske lastbiler, som hr. Brørup har stillet mig spørgsmål om.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.