

køretøjerne i udlandet i langt den største del af den periode, i hvilken køretøjerne er registreret inden for et år. Det samlede tidsrum for andre turistvognmænds kørsel i udlandet fordeler sig mere jævnt over registreringsperioden, således at flere er i udlandet mindre end de 14 dage, der kræves for at få udbetalt refusion.

Oplysningerne er stillet til rådighed af Turistvognmændenes Landsorganisation.

Spørgsmål 3.

Findes der tilsvarende ordninger i andre lande, især Tyskland og Sverige, og gælder disse også for turistkørsel?

Svar:

1. Tilsvarende ordning findes ikke i *Tyskland*, idet der her ikke ydes refusion af vægtafgift ved kørsel i udlandet. Derimod betaler tyske vognmænd dieselolieafgift ved køb af olien i Tyskland, men slipper under kørsel i Danmark for en tilsvarende afgift.

2. I *Sverige* har man heller ikke en tilsvarende refusionsordning som her i landet, men man overvejer at indføre en sådan og har udarbejdet forslag, der er optrykt i det svenske finansdepartements i 1969 udgivne betænkning „Fordonsbeskattningen“ under titlen „Förslag till kundgörelse om restitution av automobils katt för fordon som brukas utom riket“. Den svenske refusionsordning forudsættes ifølge betænkningen at træde i kraft den 1. juni 1971. Også i Sverige betales afgift af dieselolie.

3. I *Norge* betales km-afgift af dieseldrevne lastvogne inden for landets grænser, men ikke ved kørsel uden for Norge.

4. *Holland* ophævede fra efteråret 1968 en til den danske ordning svarende refusionsordning for hollandske køretøjer, når de kører i de øvrige fællesmarkedslande, hvorimod refusionsordningen stadig gælder; såfremt hollandske køretøjer kører uden for fællesmarkedet, f. eks. i Danmark.

5. *Belgien* ophævede ligeledes fra efteråret 1968 refusionsordningen, men gjorde det i modsætning til Holland generelt. Samtidig gav man dog køretøjerne kompensation ved at nedsætte vægtafgiften samtidig med, at dieselolieafgiften forhøjedes for at udligne indtægtstabets herved.

De beskrevne refusionsordninger m. v. gælder såvel for godstransport som for turistkørsel.

Til dele af besvarelsen er benyttet oplysninger, som er indhentet hos brancheorganisationerne.

Spørgsmål 4.

Under lovforslagets 1. behandling nævnte finansministeren, at den foreslåede ændring om bortfald af refusionen af den ordinære vægtafgift først og fremmest er begrundet i udsigten til flere eksportkørselstilladelser til danske vognmænd. Det ønskes oplyst, om der haves konkrete tilsagn herom.

Svar:

Ministeriet for offentlige arbejder har i skrivelse af 11. marts 1971 oplyst følgende:

„I denne anledning skal man meddele, at det fra tysk side i september 1970 er stillet i udsigt, at det nuværende antal eksportkørselstilladelser på 420 kunne udvides med 60-80 tilladelser, når den danske refusionsordning er bortfaldet. Om man fra tysk side ved afgivelsen af dette tilsagn har gjort sig det klart, at den danske refusionsordning vedrører både den egentlige vægtafgift og udligningsafgiften, kan ikke med sikkerhed siges. Refusionen af udligningsafgiften modsvares jo imidlertid af tyske vognmænds adgang til køb af afgiftsfri dieselolie i Danmark, og et bortfald af denne refusion ville derfor forrykke de ligelige konkurrencevilkår til ugunst for de danske vognmænd.“