

[Ib Christensen.]

50 norske øre pr. km i Norge, svarende til takster på 210 og 220 kr. for et almindeligt lastvognstog til henholdsvis Stockholm og Oslo, som danske vognmænd må betale, uden at udenlandske vognmænd må erlægge afgifter for transittrafik gennem Danmark, synes det rimeligt at overveje indførelse af en tilsvarende afgift her i landet, især når det tages i betragtning, at de danske transporterhverv er hårdt belastet af motorafgifter.

Også det fiskale hensyn, at man ad den vej kan hente midler, som eventuelt kunne lette andre byrder for danske vognmænd og bilister, kunne tale til fordel for en sådan afgift.

Ib Christensen (DR):

I en tid, hvor planlagte og gennemførte afgifter giver anledning til nærmest en proteststorm, og hvor der i hvert fald er stor upopularitet koncentreret om disse afgifter, kunne det måske være interessant at få en belysning af, om der findes andre, hidtil upåagtede indtægtskilder. Det er derfor, jeg har spurgt finansministeren, om finansministeren vil overveje, eventuelt undersøge, muligheden af, om vi i Danmark ligesom i Norge og Sverige skulle gennemføre en transittrafikafgift. Det drejer sig jo i virkeligheden om et vederlag for en ydelse, som Danmark stiller til rådighed gennem vort vejnet, det drejer sig om stor slitage på dette vejnet af tunge lastvognstog osv., og det drejer sig om en afgift, som udenlandske vognmænd i givet fald skal svare.

Derfor ser jeg med forventning hen til finansministerens svar på, om der dér måske var en mulighed for fiskalt at aflaste i større eller mindre omfang en del af vore motorafgifter.

Finansministeren (Anders Andersen):

Det fremgår jo af den skriftlige begrundelse, at spørgsmålet især tager sigte på de store og tunge lastvognstog, der som bekendt alle er dieseldrevne. Indførelsen af en særlig afgift på udenlandske dieseldrevne lastvogne vil være i strid med aftaler om afgiftsfrihed for udenlandske køretøjer, som Danmark på gensidighedsbasis har indgået med en række lande. Dels har vi i 1967 tiltrådt en FN-

konvention om beskatning af køretøjer, der benyttes til international godstransport på landeveje, dels har vi med en række lande tosidige aftaler, der på samme måde som denne konvention tilsiger fritagelse for afgifter, der pålægges ved benyttelse eller besiddelse af udenlandske lastvogne. Til afgifter for benyttelse af køretøjer henregnes ikke afgifter af brændstof, hvad enten der er tale om benzin eller dieselolie, men derimod f. eks. afgifter svarende til den danske vægtafgift.

Ud over at være et brud på de internationale aftaler måtte indførelsen af en transitafgift også forudses at kunne medføre, at der blev pålagt danske lastbiler en tilsvarende ekstraafgift under kørsel i udlandet.

For så vidt angår de i spørgsmålet omtalte afgifter, der opkræves af danske køretøjer under kørsel i Norge og Sverige, må man være opmærksom på, at motorbeskatningen i disse lande afviger væsentligt fra forholdene her i landet. Både i Norge og Sverige opkræves kilometerafgifter af ikke-benzindrevne køretøjer, og den afgift, der pålægges danske køretøjer, svarer i princippet til en brændstofafgift.

Den svenske kilometerafgift har direkte afløst en dieselafgift og kan derfor formentlig opkræves, uden at det strider mod de nævnte konventioner.

Det, vi for øjeblikket kan gøre, og det, vi også gør, er at fritage danske vognmænd ved kørsel i udlandet for at betale den særlige udligningsafgift, som opkræves ved kørsel her i landet med ikke-benzindrevne køretøjer, og som modsvarer en afgift af dieselolie. Med hensyn til at pålægge en særlig afgift for udenlandske køretøjer, der kører her i landet, er det et spørgsmål, som har været undersøgt, og jeg må sige, at det vil ikke være muligt at hente store penge dér; det vil volde meget betydelige vanskeligheder.

Ib Christensen (DR):

Jeg kan jo ikke takke for imødekommenhed med svaret, men jeg takker for den redogørelse, som finansministeren har givet, og som er ret oplysende.

Tilbage står imidlertid det store problem, at vi har disse store lastvognstog og den