

**[Alfred Hansen.]**

Tyskland og Sverige, og kan ministeren oplyse, hvor meget det årlige provenu ville blive, hvis vi pålagde udenlandske vognmænd en tilsvarende vejafgift, og vil ministeren tage initiativ til, at der fremsættes lovforslag herom?« (Spm. nr. 470).

**Begrundelse.**

Ud fra en ligestillingsbetragtning må det være rimeligt, at alle tunge køretøjer, som belaster det danske vejnet, også er med til at betale vedligeholdelsesudgifterne. Provenuet kunne eventuelt bruges til at lette danske vognmænds vægtafgifter og hermed forbedre deres konkurrencemuligheder. I forbindelse med ministerens eventuelle planer om afgiftsforhøjelser, som rammer hele det danske samfund, kunne det være relevant, om også regeringen havde sans for dette beskatningsobjekt. En vejafgift pålagt udenlandske vognmænd ved kørsel i Danmark ville samtidig være retfærdig, idet danske vognmænd herved ligestilles med deres konkurrenter i nabolandene.

Minister for offentlige arbejder *Kjeld Ole-sens* svar (12/8 77):

I modsætning til de fleste andre europæiske lande, hvor dieseldrevne vogne betaler en kørselsafhængig afgift, enten som f. eks. i Den tyske Forbundsrepublik og de øvrige EF-medlemslande i form af en olieafgift eller som i Sverige og Norge i form af en kilometerafgift, betaler dieseldrevne vogne i Danmark en fast, periodisk afgift i form af den såkaldte »udligningsafgift«.

Den omstændighed, at danske vogne, når de kører i udlandet, på lige fod med alle andre dieseldrevne vogne, der kører i det pågældende land, må betale enten en olieafgift eller en kilometerafgift, kan ikke anses for »unfair konkurrence«, der kan virke konkurrenceforvridende. Det bemærkes i øvrigt, at danske lastbiler og busser, der kører i udlandet, får refunderet den betalte udligningsafgift i forhold til det tidsrum, de opholder sig uden for landets grænser.

Med det afgiftssystem – den faste, periodiske »udligningsafgift« – vi i dag har på vogne, der kører på dieselolie, kan det ikke svare sig at kræve afgifter af udenlandske vogne. De forventede indtægter ved opkrævning af den såkaldte »udligningsafgift« af udenlandske køretøjer vil kun blive beskedne 5–10 mill. kr. om

året – sammenlignet med de administrative omkostninger, der vil være forbundet med at opkræve afgiften af udenlandske vogne. Der vil i hvert tilfælde ikke blive noget synderligt overskud til at gøre godt med for at lette de danske vognmænds vægt- og udligningsafgift.

Det har imidlertid længe været regeringens indstilling, så snart det er muligt – det vil sige i løbet af et par år – at indføre et nyt afgiftssystem for lastbilerne, nemlig en kilometerafgift som i Sverige og Norge. Denne afgift vil blive afkrævet de udenlandske lastvogne under kørsel i Danmark, således at danske og udenlandske lastbiler i denne henseende stilles lige.

Af *Dohrmann* (FP) til ministeren for skatter og afgifter (10/8 77):

»Vil ministeren på regeringens vegne uden yderligere restriktioner drage omsorg for, at de bag lukkede døre løbende forhandlinger mellem særligt indbudte partier ikke atter en gang resulterer i så store afgiftsforhøjelser, at Danmarks milliardunderskud ved den skæve grænsehandel yderligere forværres?«

(Spm. nr. 471).

**Begrundelse.**

Der henvises til de sørgelige erfaringer fra tidligere forlig samt købmandsforeningernes chokerende rapport vedrørende den skæve grænsehandel.

Minister for skatter og afgifter *Kampmanns* svar (12/8 77):

Ingen kender på nuværende tidspunkt resultatet af de i øjeblikket pågående forhandlinger om den finanspolitiske stramning.

Af *Erlendsson* (FP) til statsministeren (11/8 77):

»Hvilken beføjelse har statsministeren til at erklære, at et område inden for riget efter vedtagelse af en lokal styrelseslov, der endnu ikke har været forelagt folketinget, skal kunne beslutte at udtræde af EF og dermed unddrage sig de forpligtelser og byrder, der gennem medlemskabet er pålagt den øvrige del af befolkningen?«

(Spm. nr. 472).

**Begrundelse.**

Ifølge TV-avisen har statsministeren under sit grønlandsbesøg udtalt, at den stedlige be-