

Besvarelse (31/5 79):

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

DSB har forlængst truffet beslutning om etablering af et togradiosystem (strækningradio) til dækning af hovedstrækningerne (fjerntrafikstrækningerne og det primære regionaltrafiknet). Begrundelserne herfor har først og fremmest været af sikkerhedsmæssig art, men også servicemæssige hensyn (forbedret trafikafvikling, bedre muligheder for orientering af passagererne under uregelmæssigheder, tilkaldelse af ambulance m. v.) er indgået i beslutningsgrundlaget.

Strækningradio er allerede etableret på nogle strækninger, og med udgangen af 1981 påregnes alle ovennævnte strækninger at være dækket. De samlede investeringer beløber sig til i alt ca. 40 mill. kr.

I forbindelse med forestående moderniseringer af rullende materiel og overgang til andet sikkerhedssystem på strækninger hørende til det sekundære regionaltrafiknet indføres ligeledes togradio, men i en enklere udformning.

De foran omtalte togradiosystemer kan bl. a. af sikkerhedsmæssige grunde ikke benyttes af passagererne til almindelige telefonsamtaler. Til dette formål har DSB som forsøg derfor ladet installere radiotelefon i de eksisterende lyntog, og det overvejes, bl. a. afhængig af investeringsmulighed, at foretage tilsvarende installation i Intercity-togene og i næste generation af lyntogene.

Til *ministeren for skatter og afgifter* (31/5 79) af:

Glensgård (FP):

»Vil ministeren overveje at indføre samme system med hensyn til betaling af vægtafgift som det, der benyttes i adskillige lande, f. eks. Vesttyskland og Storbritannien, hvor bilejerne blot køber en mærkat, der påklæbes bilen et synligt sted, hvorved hele opkrævningsbureaukratiet kan sløjfes, og vil ministeren i benægtende fald detaljeret oplyse, hvorfor systemet ikke kan bruges i Danmark, når det kan i udlandet?«

(Spm. nr. 1041).

Begrundelse.

I andre lande overlader man til folk selv at sørge for, at deres vægtafgift bliver betalt, idet de ellers er hjemfaldne til bøder, men i Danmark hersker en udsøgt barnepigementalitet, der gør, at man har langt flere offentligt ansatte, end det er nødvendigt.

Besvarelse (8/6 79):

Ministeren for skatter og afgifter (Anders Andersen):

I de lande, hvor opkrævningen af en periodisk afgift af biler er baseret på en mærkatordning, sker afgiftserlæggelsen gennem køb af afgiftsmærkater til anbringelse på køretøjet på iøjnefaldende måde som bevis for afgiftsbetalingen. Bilejeren må således selv tage initiativet til at købe og forny mærkaterne.

Kontrollen med afgiftens erlæggelse hviler således på politiets og andre myndigheders eftersyn af, om bilerne er forsynet med gyldig mærkat. I tilfælde af, at køretøjet ikke er forsynet med gyldig mærkat, skal der optages rapport som grundlag for efterfølgende opkrævning af afgiften og eventuel bøde.

Det gældende danske opkrævningssystem er baseret på motorregistret omfattende samtlige registreringspligtige køretøjer. Med anvendelse af EDB-teknik udsendes indbetalingskort til bilisterne med angivelse af vægtafgiftens størrelse, forfaldsdag og sidste rettidige betalingsdag. Betalingskontrollen og alle ekspeditioner i forbindelse hermed udfærdiges maskinelt. Afgiftsrestance medfører – efter en kort frist – inddragelse af køretøjets registreringsnummerplader, hvorved fortsat brug af køretøjet hindres. Skylden søges inddrevet ved udpantning.

Uanset hvilket opkrævningssystem der anvendes, er det bl. a. af politimæssige grunde nødvendigt at opretholde et motorregister.

Det danske opkrævningssystem, hvorefter konstateringer af restancer foregår maskinelt over EDB, er betydelig mindre administrations- og personalekrævende end den omtalte mærkatordning.

Hertil kommer, at det danske opkrævningssystem er særdeles effektivt, idet alle restancer omgående konstateres, hvorimod det er oplyst, at man i England skønner, at 7-9 pct. af bilejere kører uden gyldig mærkat.