

De udenlandske køretøjer vil på samme måde som de danske få et særligt bevis for, at de har betalt afgiften. Afgiften, der er tidsafhængig, kan betales for en kalenderdag, en uge, en måned eller et år. Afgiftsatserne, der er specificeret i direktivet og aftalen, giver rabat ved betaling for længere perioder. Ligeledes er der i direktivet fastsat særlige, midlertidige, rabatordninger vedrørende lastbiler fra Portugal, Irland og Grækenland. I praksis forventes der solgt flest dagsbeviser. Prisen for et dagsbevis er 45 kr. uanset antal aksler.

Beviset, der skal medbringes i lastbilen, vil kunne erhverves internt i ethvert af de 5 lande, der deltager i samarbejdet, ved samarbejdslandenes eksterne grænser til lande, der ikke er medlemmer af EU, og i et bælte i de EU-lande, der støder op til samarbejdslandene. Sidstnævnte skyldes, at opkrævningen af afgiften ikke må give anledning til nye procedurer ved passage af grænser mellem EU-lande. Uanset hvor beviset er erhvervet, vil det være betaling af afgift for benyttelse af motorvejsnettet m.v. i alle fem samarbejdslande.

Provenuet fra salg af beviser til vognmænd fra andre lande end samarbejdslandene vil blive fordelt efter en aftalt nøgle, der kun kan ændres ved enstemmighed. Ved udligningen, der skal foregå en gang årligt, vil Danmark få 4 pct. af det samlede provenu fra salg af beviser til vognmænd uden for samarbejdslandene, Tyskland 73 pct., Holland 9 pct., Belgien 13 pct. og Luxembourg 1 pct. På baggrund af de foreløbige opgørelser over det forventede salg af beviser i alle 5 lande skønnes det, at Danmarks andel af provenuet vil være ca. 20 mill. kr. årligt.

Der er lagt op til, at de fem samarbejdslande hver for sig organiserer salget af beviser til ikke-samarbejdslandes vognmænd internt i landene. Der skal sikres et tilstrækkeligt fintmasket salgsnet, således at vognmænd uden for samarbejdslandene ikke skal have urimeligt besvær eller omkostninger ved omkørsel og lignende til salgstederne.

Herudover er der lagt op til, at Tyskland via en privat tysk virksomhed skal stå for salget af beviser i et bælte inde i de EU-lande, der grænser op til Tyskland, Belgien, Holland og Luxembourg samt på færger hertil. Danske myndigheder vil foruden salget internt i Danmark også skulle organisere salget af beviser på færger til Danmark fra lande uden for samarbejdet.

I praksis er det tanken, at en særligt udpeget Told- og Skatteregion (Told- og Skatteregion Frederikshavn) skal sælge beviser til særlige forhandlere. Forhandlerne opnår en vis kredit med betalingen mod fuld sikkerhed og gives herudover en provision og et vederlag for pligten til at have de forskellige typer

beviser til rådighed. Der vil dog ikke være pligt til at føre måneds- eller årsbeviser, da der kun forventes beskedent salg af disse.

Færgeselskaber, der driver trafik til Danmark, vil skulle have beviserne til rådighed med henblik på salg om bord på færgerne eller i afgangshavnen. Internt i landet vil f.eks. benzinselskaber, transportcentre eller vognmandsorganisationer kunne blive forhandlere.

Forhandlerne, der ikke må tage større pris end fortrykt på de forskellige beviser, skal påføre køretøjets registreringsnummer og nationalitet på beviset, samt hvilken dag eller uge beviset er gyldigt. Herudover skal udstedelsesdato og tidspunkt anføres sammen med firmastempel eller lignende. Forhandleren vil selv være ansvarlig for betalingen, jf. at myndighederne vil få betaling for afgiften ved udlevering af beviserne til forhandlerne.

Omkostningerne ved salg af beviser internt i samarbejdslandene, det være sig til egne eller fremmede vognmænd, bæres af hvert land selv. Derimod er der lagt op til, at omkostningerne ved salg på grænserne til ikke EU-lande, i bæltet i EU-lande, der støder op til samarbejdslandene, og på færgerne hertil skal deles efter den ovenfor omtalte nøgle for fordelingen af provenuet.

Udenlandske vognmænd, der ønsker at købe beviser, kan mod forudbetaling få tilsendt sådanne fra Told- og Skatteregion Frederikshavn.

For så vidt angår kontrollen vil dansk nummerplade i de fleste tilfælde være fuldgyldigt bevis for, at der er betalt afgift for de danske lastbiler. For de udenlandske lastbiler vil kontrollen ske i forbindelse med den almindelige færdselskontrol.

Som allerede nævnt foregår der dog fortsat forhandlinger mellem samarbejdslandene om den endelige organisering af salg af beviser til fremmede vognmænd.

Fordele ved dansk deltagelse i vejafgiftssamarbejdet

I Tyskland er der allerede lovgivet således, at afgiften kan træde i kraft 1. januar 1995. I Holland, Belgien og Luxembourg er der endnu ikke taget endelig stilling til, om man vil deltage i samarbejdet eller ej.

Givet at Tyskland allerede har besluttet at indføre afgiften pr. 1. januar 1995, vil det efter regeringens opfattelse være til gavn for Danmark også at indføre afgiften 1. januar 1995. For eksportvognmænd, der kører sydpå, vil afgiften i alle tilfælde skulle betales enten direkte til statskassen i Tyskland m. fl. eller via den danske statskasse. Hvis Danmark er med, skønnes det, at der alt i alt vil skulle overføres henved 10 mill. kr. mindre årligt til Tyskland og Benelux end