

januar 1995. Som det anføres i lovforslaget, så er begrundelsen for at indgå i aftalen, at den giver danske vognmænd mulighed for helt uden problemer færdes i de andre aftalelande ved køb af et årsbevis i Danmark.

Ved indgåelsen af aftalen om den fælles vejbenyttelsesafgift vedtager aftalelandene samtidig at opbygge et fintmasket salgsnet rundt om samarbejdslandene, således at vognmænd i andre lande ikke skal have urimeligt besvær eller omkostninger ved omkørsel og lignende til salgsstederne. Tyskland, der udpeges som administrator af salgsnettet, indgår efterfølgende en aftale med et privat tysk firma, som opstiller terminaler på tankstationer i et bælte inde i de EU-lande, herunder Østrig, Finland og Frankrig, som grænser op til aftalelandene, således at opkrævningen af afgiften ikke giver anledning til nye procedurer ved passage af grænser mellem EU-lande. Salg af vignetter til vognmænd fra lande udenfor EU foregår ved aftalelandenes eksterne grænser. Uanset hvor beviset er erhvervet, vil det være betaling af afgift for benyttelse af motorvejsnettet m.v. i alle aftalelandene. Vognmændene kan vælge mellem at købe henholdsvis et dags-, et uge- eller et månedsbevis.

I 1995 bliver direktivet imidlertid annulleret af EF-Domstolen på grund af en formel fejl i forbindelse med vedtagelsen (parlamentet var ikke blevet hørt igen efter at forslaget var blevet ændret på væsentlige punkter). Direktivets retsvirkninger opretholdes dog indtil et nyt direktiv kan vedtages. Det nye direktiv vedtages den 17. juni 1999 som direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Væsentligste ændring i forhold til direktiv 93/89/EØF er differentiering af afgiften på grundlag af udstødningsnormer (EURO 0, 1 og 2), hvor maksimum for de mest miljøvenlige køretøjer fastholdes på 1.250 euro, medens satsen for de mest forurenende (EURO 0) forhøjes til 1.550 euro. På baggrund af det nye direktiv ændrer de 6 lande aftalen. De nye satser i aftalen bliver efterfølgende gennemført i national lovgivning og får virkning fra d. 1. april 2001.

Som det er Finansudvalget bekendt forlader Tyskland aftalen om den fælles vejbenyttelsesafgift med udgangen af 2002 til fordel for et nationalt road pricing-system for lastbiler («Die Maut»). De øvrige lande overvejer fortsat mulighederne for at videreføre aftalen – eventuelt for en begrænset periode.