

Lovforslag nr. L 4. Fremsat den 6. oktober 1994 af skatteministeren (Ole Stavad)

Forslag

til

Lov om afgift af vejbenyttelse

Afgiftspligtige køretøjer

§ 1. Efter bestemmelserne i denne lov betales afgift til statskassen for retten til benyttelse af vejnettet, jf. § 5, stk. 1, eller visse dele af dette, jf. § 7, stk. 1 og 2, for lastbiler og lastvognstog m.v. til vejgodstransport, der har en tilladt totalvægt på 12 ton eller derover.

Stk. 2. Afgiften betales for det enkelte køretøj og kan ikke overføres til et andet køretøj.

Afgiftsperiode og afgiftens størrelse

§ 2. For afgiftspligtige køretøjer, der er registreringspligtige i Danmark, er afgiftsperioden et år.

Stk. 2. For udenlandske afgiftspligtige køretøjer betales afgiften for perioder, jf. § 3, stk. 1 og 2, der mindst udgør en dag og højst et år.

Stk. 3. Afgiftsperioden starter ved døgnets begyndelse.

§ 3. Den årlige afgift udgør 5.625 kr. for køretøjer med højst 3 aksler. For køretøjer med 4 aksler eller derover er den årlige afgift 9.375 kr.

Stk. 2. For udenlandske køretøjer med højst 3 aksler udgør afgiften pr. måned 562 kr., pr. uge 150 kr. og pr. dag 45 kr. For udenlandske køretøjer med 4 aksler eller derover udgør afgiften 937 kr. pr. måned, 248 kr. pr. uge eller 45 kr. pr. dag.

Stk. 3. For dansk registrerede lastmotorkøretøjer, der er registreret som trækraft for én påhængs- eller sættevogn, fastsættes afgiften efter det registrerede antal aksler og den registrerede totalvægt af det samlede vogntog.

Stk. 4. For dansk registrerede lastmotorkøretøjer, der er registreret som trækraft for flere forskellige påhængs- eller sættevogne, fast-

sættes afgiften efter den kombination af totalvægt og akselantal, der giver det højeste afgiftsbeløb.

§ 4. Afgiftsbeløbene i § 3, stk. 1 og 2, og det gebyrbeløb, der er nævnt i § 12, stk. 3, reguleres pr. 1. januar i hvert kalenderår på grundlag af den modværdi i danske kroner af ECU, som var gældende den første hverdag i oktober det foregående år, og som offentliggøres i De Europæiske Fællesskabers Tidende. Ved omregningen til danske kroner nedrundes de fremkomne beløb til nærmeste antal hele kroner.

Stk. 2. Omregningen sker på grundlag af de afgiftssatser i ECU, som fremgår af art. 8 i den aftale om opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje, der er optaget som bilag til denne lov. Satserne reguleres ikke, hvis omregningen før nedrunding medfører en ændring, som udtrykt i danske kroner er på under 5 pct. eller under 5 ECU omregnet efter den kurs, der er nævnt i stk. 1.

Stk. 3. Skatteministeren offentliggør reguleringer af satserne ved bekendtgørelse i Lovtidende.

Afgiftspligtige veje, afgiftspligtens indtræden og afregning af afgiften

§ 5. For afgiftspligtige køretøjer registreret i Danmark betales afgiften for retten til benyttelse af det danske vejnet.

Stk. 2. Afgiften opkræves af Centralregisteret for Motorkøretøjer. Der betales afgift fra og med dagen for registrering.

Stk. 3. For betalt afgift udstedes et bevis.

Stk. 4. Ved registreringen udstedes beviset mod betaling af afgift samtidig med udlevering

af nummerpladerne. Herefter betales afgiften senest den 5. i måneden før den måned, hvori en ny afgiftsperiode begynder.

Stk. 5. Skatteministeren fastsætter de nærmere regler for afgiftens opkrævning.

§ 6. Hvis afgiften for en afgiftsperiode ikke er betalt, skal køretøjets nummerplader snarest fjernes ved politiets foranstaltning. Den, der helt eller delvist hæfter for afgiften, jf. § 10, stk. 1, kan herefter ikke få køretøjet registreret, før den afgift, der påhviler den pågældende, er betalt.

Stk. 2. Hvis afgiften ikke betales rettidigt, tillægges 1,3 pct. i månedlig rente for hver påbegyndt måned at regne fra den 1. i den måned, der følger efter den måned, i hvilken afgiftsperioden begynder, og indtil betaling sker, dog mindst 50 kr.

Stk. 3. Der skal betales et gebyr på 65 kr. for erindringskrivelser vedrørende betaling af afgift.

Stk. 4. Forfaldne renter i henhold til stk. 2 og gebyr i henhold til stk. 3 refunderes ikke ved refusion af afgift i medfør af § 12, stk. 1.

§ 7. For udenlandske afgiftspligtige køretøjer betales afgiften for retten til benyttelse af den del af det danske vejnet, der udgøres af motorvejsstrækningerne.

Stk. 2. Der betales desuden afgift for retten til benyttelse af den del af vejnettet, der udgøres af de E-vejsstrækninger, der ikke er motorveje.

Stk. 3. Afgiften skal være betalt inden påbegyndelse af kørsel på de i stk. 1 og 2 omhandlede veje. Afgiften betales ved køb af beviser, der giver adgang til vejbenyttelsen inden for det tidsrum, der er angivet på beviset.

Stk. 4. Der betales ikke afgift af køretøjer, der medfører et gyldigt bevis for betalt vejbenyttelsesafgift udstedt i et andet europæisk land i overensstemmelse med den i Bruxelles den 9. februar 1994 underskrevne aftale om opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje.

Salg af beviser for betalt afgift

§ 8. Skatteministeren kan give virksomheder, organisationer m.v. tilladelse til på nærmere fastsatte vilkår at forhandle beviser beregnet til udenlandske køretøjer.

Stk. 2. Færgeselskaber, rederier m.v., hvis skibe sejler i rutefart mellem udenlandske og danske havne og medfører de i § 1 nævnte køretøjer, skal forhandle alle typer af dags- og ugebeviser beregnet til udenlandske køretøjer i forbindelse med færgefarten og inden ankomsten til dansk havn. Dette gælder dog ikke ved sejlads mellem havne i lande, der opkræver afgift i overensstemmelse med den i § 7, stk. 4, nævnte aftale, og danske havne. De nævnte færgeselskaber, rederier m.v. kan desuden forhandle måneds- og årsbeviser.

Stk. 3. Skatteministeren fastsætter de nærmere vilkår for salget af beviser.

§ 9. Beviserne sælges af de statslige told- og skattemyndigheder til de virksomheder m.v., der er nævnt i § 8, mod kontant betaling. Beviserne kan mod fuld sikkerhedsstillelse sælges til forhandlerne med en rentefri kredit på løbende måned plus 15 dage. I betalingen fratrækkes 1,75 pct. af værdien af de købte beviser.

Stk. 2. Der ydes forhandlere af beviser en årlig provision på 5 kr. pr. bevis for de første 200 beviser, der er solgt i løbet af året. Herudover ydes et vederlag på 500 kr. pr. år til forhandleren uanset salg. Provisionen og vederlaget ydes pr. færgelinje eller udsalgssted. Det er en betingelse for udbetalingen af provision og vederlag, at modtageren har været forhandler i en sammenhængende periode på mindst et år.

Stk. 3. Forhandlerne må højst sælge beviserne til den påtrykte pris.

Stk. 4. Forhandlerne skal udfylde beviserne med køretøjets registreringsnummer, registreringsland, gyldighedsperiode, udstedelsestidspunkt og -dato samt firmastempel eller lignende. Oplysningen om bevisets gyldighedsperiode og udstedelsesdato skal påføres beviset mekanisk ved hjælp af en skrivemaskine, et stempel eller lignende. Endvidere skal forhandleren ved salg af måneds- og årsbeviser registrere nationaliteten af det køretøj, som beviset udstedes til, og indsende disse oplysninger til de statslige told- og skattemyndigheder én gang årligt.

Stk. 5. Skatteministeren kan fastsætte regler om sikkerhedsstillelse og om afregning af provision og vederlag, jf. stk. 2.

Afgiftspligtige parter

§ 10. For dansk registrerede køretøjer påhviler afgiftspligten den, der enten er ejer af køretøjet, fører køretøjet, har rådighed over det i egen interesse eller er den, der tager beslutning om brugen af køretøjet.

Stk. 2. For udenlandske køretøjer påhviler afgiftspligten den, der på tidspunktet for benyttelsen af de i § 7, stk. 1 og 2, omhandlede veje enten er ejer af køretøjet, fører køretøjet, har rådighed over det i egen interesse eller er den, der tager beslutning om brugen af køretøjet.

Stk. 3. Er der tale om flere afgiftspligtige parter, hæfter disse solidarisk.

Fritagelse for afgift

§ 11. Fritaget for vejbenyttelsesafgift er:

- 1) køretøjer, der tilhører forsvaret og det statslige regionale redningsberedskab,
- 2) køretøjer, der specielt er indrettet til brandsluknings- og redningsopgaver og udelukkende anvendes ved udrykning hertil, samt køretøjer, som tilhører og udelukkende anvendes af beredskabskommissioner og ikke anvendes erhvervsmæssigt i konkurrence med private erhvervsdrivende,
- 3) køretøjer, der tilhører politiet, og
- 4) køretøjer, som tilhører vejvæsenerne.

Stk. 2. En forudsætning for afgiftsfritagelse i henhold til stk. 1 er, at køretøjerne udefra kan genkendes som beregnet til de i stk. 1 nævnte formål.

Stk. 3. For køretøjskombinationer er motor-køretøjet bestemmende for, om kombinationen er fritaget for afgift.

Refusion

§ 12. For dansk registrerede køretøjer kan afgiften refunderes, såfremt køretøjet afmeldes af motorkøretøjsregisteret i afgiftsperioden.

Stk. 2. For udenlandske køretøjer kan afgiften refunderes for dansk udstedte beviser, såfremt beviset returneres til de statslige told- og skattemyndigheder inden udløbet af afgiftsperioden. Der kan ikke opnås refusion, når afgiften er betalt for perioder under et år.

Stk. 3. Refusionsbeløbet efter stk. 1 og 2 udgør antal resterende hele tolvte dele af afgiftsperioden fratrukket et gebyr på 188 kr.

Stk. 4. Forhandlere kan få refunderet købsprisen, jf. § 9, stk. 1, for ubrugte danske bevi-

ser. Tilsvarende gælder for forkert udfyldte beviser, såfremt forhandleren over for de statslige told- og skattemyndigheder kan godtgøre, at beviset ikke har været brugt.

Stk. 5. Skatteministeren kan fastsætte nærmere regler om betalingen af refusion.

Kontrolbestemmelser

§ 13. Føreren af et afgiftspligtigt køretøj skal medføre bevis for betalt afgift, jf. § 5, stk. 3, eller § 7, stk. 3, ved benyttelse af afgiftsbelagte veje og vise beviset til politiet på forlangende.

Straffebestemmelser

§ 14. Med bøde straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt afgiver urigtige eller vildledende oplysninger til brug ved:

- 1) afgørelse af, om der skal svares afgift af et køretøj,
- 2) beregning af afgiftens størrelse, eller
- 3) afgørelse om afgiftsfritagelse eller refusion af afgift.

Stk. 2. På samme måde straffes den, der forsætligt eller groft uagtsomt:

- 1) overtræder § 8, stk. 2, eller § 9, stk. 3 eller 4,
- 2) undtager sig afgift ved gentagne gange at benytte et afgiftspligtigt køretøj, der ikke er betalt afgift for,
- 3) benytter eller indretter et køretøj, som er fritaget for afgift, i strid med betingelserne for afgiftsfritagelsen, eller
- 4) i øvrigt benytter eller indretter et køretøj i strid med køretøjets afgiftspligtige art og anvendelse.

Stk. 3. Den, der overtræder § 13, straffes med bøde.

Stk. 4. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for den, der forsætligt eller groft uagtsomt overtræder bestemmelserne i forskrifterne.

Stk. 5. For overtrædelser, der begås af selskaber, foreninger, selvejende institutioner, fonde eller lignende, kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelser begået af en kommune eller et kommunalt fællesskab, jf. § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

Andre bestemmelser

§ 15. Afgift efter loven med påløbne renter og omkostninger samt gebyr efter § 6, stk. 3, er tillagt udpantningsret.

§ 16. Er det køretøj, som en overtrædelse efter § 14 vedrører, hjemmehørende i udlandet, kan køretøjet tilbageholdes af politiet. Tilbageholdelsen ophører, når forskyldte afgifts- og bødebeløb og sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Sker dette ikke inden 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i køretøjet.

Stk. 2. Med hensyn til iværksættelse af tilbageholdelsen efter stk. 1 finder retsplejelovens kapitel 75 b om beslaglæggelse tilsvarende anvendelse. Tilbageholdelsen kan kun ske, såfremt det findes påkrævet for at sikre betaling af de nævnte beløb. Var føreren uberettiget i besiddelse af køretøjet, kan tilbageholdelse ikke ske.

§ 17. Reglerne om eftergivelse og henstand i merværdiafgiftslovens § 83 finder tilsvarende anvendelse på afgift, renter, gebyrer og administrative bøder efter denne lov.

§ 18. Skatteministeren kan fastsætte bestemmelser om adgangen til at klage over afgørelser efter denne lov.

Stk. 2. Ministeren kan bestemme, at afgørelser om refusion af afgift, som er truffet af Told- og Skattestyrelsen, ikke kan indbringes for højere administrativ myndighed.

Ikrafttræden

§ 19. Loven træder i kraft den 1. december 1994, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. § 6, stk. 1, § 8, stk. 2, § 13, § 14, stk. 2, nr. 2-4, og stk. 3, § 15 og § 16 træder i kraft den 1. januar 1995.

Stk. 3. Skatteministeren fastsætter ikrafttrædelsestidspunktet for § 7, stk. 2.

Stk. 4. For køretøjer, der ved lovens ikrafttræden er dansk registrerede, eller som registreres i perioden fra lovens ikrafttræden til og med 31. december 1994, skal der betales afgift første gang for afgiftsperioden 1. januar 1995 - 31. december 1995. Afgiften for køretøjer, der er registrerede ved lovens ikrafttræden, opkræves af Centralregisteret for Motorkøretøjer og skal være indbetalt til dette senest den 20. december 1994. For køretøjer, der afmeldes af motorkøretøjsregisteret i perioden fra lovens ikrafttræden og til og med den 31. december 1994, refunderes betalt afgift uden fradrag af det gebyr, der er nævnt i § 12, stk. 3.

Stk. 5. For udenlandske køretøjer skal der betales afgift for enhver benyttelse af de i § 7, stk. 1, nævnte veje, som finder sted den 1. januar 1995 og senere.

Stk. 6. For køretøjer, der er registreret i Grækenland, udgør afgiften indtil den 31. december 1997 50 pct. af de i § 3, stk. 1 og 2, angivne satser.

Stk. 7. For køretøjer, der er registreret i Portugal eller Irland, udgør afgiften indtil den 31. december 1996 50 pct. af de i § 3, stk. 1 og 2, angivne satser.

§ 20. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland. Færøske og grønlandske køretøjer, der er omfattet af § 1, skal betale afgift efter samme regler som udenlandske køretøjer.

*Aftale
om opkrævning af afgifter
for tunge erhvervskøretøjs
benyttelse af visse veje*

*Übereinkommen
über die Erhebung von Gebühren
für die Benutzung bestimmter Straßen
mit schweren Nutzfahrzeugen*

*Accord
relatif à perception d'un droit d'usage
pour l'utilisation de certaines routes
par des véhicules utilitaires lourds*

*Verdrag
inzake de heffing van rechten
voor het gebruik van bepaalde wegen
door zware vrachtwagens*

Indholdsfortegnelse	Inhaltsübersicht
<i>Artikel 1:</i> Aftalens formål	<i>Artikel 1:</i> Zweck des Übereinkommens
<i>Artikel 2:</i> Definitioner	<i>Artikel 2:</i> Begriffsbestimmungen
<i>Artikel 3:</i> Afgiftspligt	<i>Artikel 3:</i> Gebührenpflicht
<i>Artikel 4:</i> Fritagelser for afgift (dispensationer)	<i>Artikel 4:</i> Ausnahmen von der Gebührenpflicht (Befreiungen)
<i>Artikel 5:</i> Afgiftspligtige parter	<i>Artikel 5:</i> Gebührenschildner
<i>Artikel 6:</i> Afgiftsopkrævning	<i>Artikel 6:</i> Gebührenerhebung
<i>Artikel 7:</i> Betalingsperiode	<i>Artikel 7:</i> Entrichtungszeitraum
<i>Artikel 8:</i> Afgiftssatser	<i>Artikel 8:</i> Gebührensätze
<i>Artikel 9:</i> Dokumentation for betaling af afgifter	<i>Artikel 9:</i> Nachweis der Gebührenerichtung
<i>Artikel 10:</i> Refusion ved unkladelse af brug	<i>Artikel 10:</i> Erstattung bei Nichtbenutzung
<i>Artikel 11:</i> Kontrol	<i>Artikel 11:</i> Kontrolle
<i>Artikel 12:</i> Sanktioner	<i>Artikel 12:</i> Sanktionen
<i>Artikel 13:</i> Fordeling af afgiftsindtægterne	<i>Artikel 13:</i> Verteilung des Gebührenaufkommens
<i>Artikel 14:</i> Nedsættelse af et koordineringsudvalg	<i>Artikel 14:</i> Einrichtung eines Koordinierungsausschusses
<i>Artikel 15:</i> Voldgift	<i>Artikel 15:</i> Schiedsverfahren
<i>Artikel 16:</i> Tiltrædelse	<i>Artikel 16:</i> Beitritt
<i>Artikel 17:</i> Afståelse fra at opkræve afgifter	<i>Artikel 17:</i> Verzicht auf Gebührenerhebung
<i>Artikel 18:</i> Opsigelse	<i>Artikel 18:</i> Kündigung
<i>Artikel 19:</i> Inkrafttræden	<i>Artikel 19:</i> Inkrafttreten
<i>Artikel 20:</i> Gyldighedsperiode	<i>Artikel 20:</i> Geltungsdauer

Tableau synoptique	Inhoud
<i>Article 1:</i> Objectif de l'accord	<i>Artikel 1:</i> Doel van het Verdrag
<i>Article 2:</i> Définitions	<i>Artikel 2:</i> Begripsbepalinge
<i>Article 3:</i> Assujettissement au droit d'usage	<i>Artikel 3:</i> Verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht
<i>Article 4:</i> Exemptions du droit d'usage	<i>Artikel 4:</i> Uitzonderingen op de verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht (vrijstellingen)
<i>Article 5:</i> Débiteur du droit d'usage	<i>Artikel 5:</i> Betalingsplichtige
<i>Article 6:</i> Perception du droit d'usage	<i>Artikel 6:</i> Heffing van het gebruiksrecht
<i>Article 7:</i> Période couverte par le droit d'usage	<i>Artikel 7:</i> Betalingstijdvak
<i>Article 8:</i> Taux du droit d'usage	<i>Artikel 8:</i> Tarieven
<i>Article 9:</i> Attestation de l'acquiescement du droit d'usage	<i>Artikel 9:</i> Bewijs van betaling van het gebruiksrecht
<i>Article 10:</i> Remboursement en cas de non-utilisation	<i>Artikel 10:</i> Terugbetaling bij niet-gebruik
<i>Article 11:</i> Contrôle	<i>Artikel 11:</i> Toezicht op de naleving
<i>Article 12:</i> Sanctions	<i>Artikel 12:</i> Sancties
<i>Article 13:</i> Répartition des recettes du droit d'usage	<i>Artikel 13:</i> Verdeling van de inkomsten uit het gebruik
<i>Article 14:</i> Instauration d'un comité de coordination	<i>Artikel 14:</i> Instelling van een coördinatiecommissie
<i>Article 15:</i> Procédure d'arbitrage	<i>Artikel 15:</i> Arbitrageprocedure
<i>Article 16:</i> Adhésion	<i>Artikel 16:</i> Toetreding
<i>Article 17:</i> Renonciation à la perception du droit d'usage	<i>Artikel 17:</i> Afzien van heffing van het gebruiksrecht
<i>Article 18:</i> Dénonciation	<i>Artikel 18:</i> Opzegging
<i>Article 19:</i> Entrée en vigueur	<i>Artikel 19:</i> Inwerkingtreding
<i>Article 20:</i> Durée de validité	<i>Artikel 20:</i> Geldigheidsduur

**Regeringerne i
Kongeriget Belgien,
Kongeriget Danmark,
Forbundsrepublikken Tyskland,
Storhertugdømmet Luxembourg og
Kongeriget Nederlandene**

har

i medfør af Rådets direktiv 93/89/EØF af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturen

i medfør af Fælleserklæringen fra delegationerne for Belgien, Danmark, Forbundsrepublikken Tyskland, Luxembourg og Nederlandene vedrørende et fælles brugsafgiftssystem, ved det 1668. møde i Rådet for De Europæiske Fællesskaber den 7., 8. og 19. juni 1993 i Luxembourg

indgået følgende aftale:

Artikel 1
Aftalens formål

Formålet med nærværende aftale er parternes opkrævning af en fælles brugsafgift på køretøjer, der benytter visse veje inden for parternes territorier, samt fastsættelse af betingelserne og proceduren for fordelingen af afgiftsindtægterne.

Artikel 2
Definitioner

1) Definitionerne i artikel 2 i Rådets direktiv 93/89 EØF af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturen, herefter benævnt direktivet, er gældende.

2) Iøvrigt gælder i denne aftale:

"En parts territorium" betyder Kongeriget Belgien, Kongeriget Danmark, Forbundsrepublikken Tyskland, Storhertugdømmet Luxembourg og Kongeriget Nederlandenes respektive territorier i Europa.

**Die Regierungen
des Königreichs Belgien,
des Königreichs Dänemark,
der Bundesrepublik Deutschland,
des Großherzogtums Luxemburg und
des Königreichs der Niederlande.**

aufgrund der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten,

aufgrund der während der 1668. Tagung des Rates der Europäischen Gemeinschaften am 7., 8. und 19. Juni 1993 in Luxemburg abgegebenen Gemeinsamen Erklärung der belgischen, der dänischen, der deutschen, der luxemburgischen und der niederländischen Delegation zu einem gemeinsamen Benutzungsgebührensysteem -

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1
Zweck des Übereinkommens

Zweck dieses Übereinkommens ist die Erhebung einer gemeinsamen Benutzungsgebühr durch die Vertragsparteien für Kraftfahrzeuge, die bestimmte Straßen in ihrem Hoheitsgebiet benutzen, sowie die Festlegung der Bedingungen und Verfahren zur Verteilung der Gebühreneinnahmen.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

1) Es gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Richtlinie 93/89/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten, im folgenden als Richtlinie bezeichnet.

2) Im übrigen bedeutet im Sinne dieses Übereinkommens:

"Hoheitsgebiet der Vertragsparteien" das jeweilige europäische Hoheitsgebiet des Königreichs Belgien, des Königreichs Dänemark, der Bundesrepublik Deutschland, des Großherzogtums Luxemburg und des Königreichs der Niederlande.

**Les Gouvernements
de la République fédérale d'Allemagne,
du Royaume de Belgique,
du Royaume du Danemark,
du Grand-Duché de Luxembourg
et du Royaume des Pays-Bas**

**De Regeringen van
het Koninkrijk België,
het Koninkrijk Denemarken,
de Bondsrepubliek Duitsland,
het Groothertogdom Luxemburg
en het Koninkrijk der Nederlanden**

vu la Directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures,

vu la Déclaration commune concernant l'introduction d'un droit d'usage commun faite à Luxembourg par les délégations allemande, belge, danoise, luxembourgeoise et néerlandaise à la 1668^e session du Conseil des Communautés européennes des 7, 8 et 19 juin 1993,

sont convenus de ce qui suit:

**Article premier
Objectif de l'Accord**

Le présent Accord a pour objet la perception d'un droit d'usage commun par les Parties contractantes à charge de certains véhicules empruntant certaines routes sur leur territoire, ainsi que les conditions et modalités de répartition du produit de ce droit.

**Article 2
Définitions**

1) Les définitions reprises à l'article 2 de la Directive 93/89/CEE du Conseil des Communautés européennes du 25 octobre 1993 relative à l'application par les Etats membres des taxes sur certains véhicules utilisés pour le transport de marchandises par route, ainsi que des péages et droits d'usage perçus pour l'utilisation de certaines infrastructures, dénommée ci-après la Directive, s'appliquent au présent Accord.

2) Par ailleurs, aux fins du présent Accord, on entend par:

"territoire des Parties contractantes" respectivement le territoire européen de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, du Royaume du Danemark, du Grand-Duché de Luxembourg et du Royaume des Pays-Bas.

op grond van Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de Lid-Staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgelden en gebruiksrechten,

op grond van de gemeenschappelijke verklaring van de Belgische, de Deense, de Duitse, de Luxemburgse en de Nederlandse delegatie inzake een gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten, afgelegd tijdens de 1668^e zitting van de Raad van de Europese Gemeenschappen op 7, 8 en 19 juni 1993 te Luxemburg,

zijn het volgende overeengekomen:

**Artikel 1
Doel van het Verdrag**

Doel van dit Verdrag is het heffen van een gemeenschappelijk gebruiksrecht door de Verdragsluitende Partijen voor motorvoertuigen die bepaalde wegen binnen hun grondgebied gebruiken, alsmede het vaststellen van de voorwaarden en procedures voor het verdeelen van de inkomsten uit het gebruiksrecht.

**Artikel 2
Begripsbepalingen**

1) Van toepassing zijn de begripsbepalingen van artikel 2 van Richtlijn 93/89/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 oktober 1993 betreffende de toepassing door de Lid-Staten van de belastingen op sommige voor het goederenvervoer over de weg gebruikte voertuigen en van de voor het gebruik van sommige infrastructuurvoorzieningen geheven tolgelden en gebruiksrechten, hierna richtlijn te noemen.

2) Overigens wordt voor de toepassing van dit Verdrag verstaan onder:

"grondgebied van de Verdragsluitende Partijen" het onderscheiden Europese grondgebied van het Koninkrijk België, van het Koninkrijk Denemarken, van de Bondsrepubliek Duitsland, van het Groothertogdom Luxemburg en van het Koninkrijk der Nederlanden.

Artikel 3
Afgiftspligt

- 1) Fra 1. januar 1995 opkræver parterne inden for deres territorium i overensstemmelse med nærværende aftale en fælles afgift for de i direktivets artikel 2 nævnte køretøjs benyttelse af motorveje. Motorveje, der fører til eller fra en grænsovergang til lande, der er medlemmer af Den Europæiske Union, og som ikke opkræver den fælles afgift, kan fritages for afgiften inden for parternes territorium fra grænsovergangen til næste forbindelse til det afgiftsfrie net i overensstemmelse med den i artikel 9 i direktivet angivne procedure.
- 2) Parterne kan i henhold til artikel 7, litra d, i direktivet udvide opkrævningen af den fælles afgift til også at omfatte andre veje.
- 3) I henhold til artikel 7, litra e, i direktivet kan parterne opkræve afgiften fra køretøjer, der er indregistreret i det pågældende lands territorium, på hele partens vejnet.
- 4) Afgiften betales for et specifikt køretøj. Den kan ikke overføres fra et køretøj til et andet.

Artikel 4
Fritagelse for afgift (dispensationer)

- 1) Køretøjer tilhørende forsvarret, civilforsvarret, brandvæsenet og andre beredskabstjenester, ordensmagten og vejvæsenet er fritaget for afgiften i henhold til artikel 3.
- 2) Parterne kan for deres respektive territorier fritage køretøjer, der er nævnt i artikel 6, stk. 3, andet led i direktivet, for afgiften i henhold til artikel 3.
- 3) En forudsætning for afgiftsdispensationen i henhold til stk. 1 er, at køretøjerne udefra kan genkendes som beregnet til de i stk. 1 nævnte formål. I det i stk. 2 omhandlede tilfælde informerer parterne hinanden samt Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber om, hvilke køretøjer der er fritaget for afgift.
- 4) I tilfælde af køretøjskombinationer er motorkøretøjet bestemmende for, om kombinationen er fritaget for afgift.

Artikel 3
Gebührenpflicht

- 1) Die Vertragsparteien erheben in ihrem Hoheitsgebiet für die Benutzung von Autobahnen mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie ab 1. Januar 1995 entsprechend diesem Übereinkommen eine gemeinsame Gebühr. Autobahnen, die zu oder von einem Grenzübergang zu Mitgliedstaaten der Europäischen Union führen, in denen die gemeinsame Gebühr nicht erhoben wird, können im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien vom Grenzübergang bis zur nächsten Anschlussstelle zum gebührenfreien Netz entsprechend dem Verfahren nach Artikel 9 der Richtlinie von der Gebühr ausgenommen werden.
- 2) Jede Vertragspartei kann die Erhebung der gemeinsamen Gebühr entsprechend Artikel 7 Buchstabe d der Richtlinie auf andere Straßen ausdehnen.
- 3) Jede Vertragspartei kann für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge nach Artikel 7 Buchstabe e der Richtlinie die Gebühr für ihr gesamtes Straßennetz erheben.
- 4) Die Gebühr wird für ein bestimmtes Kraftfahrzeug entrichtet. Sie ist nicht von einem Kraftfahrzeug auf ein anderes übertragbar.

Artikel 4
Ausnahmen von der Gebührenpflicht (Befreiungen)

- 1) Von der Gebühr nach Artikel 3 sind Kraftfahrzeuge der Streitkräfte, des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und anderer Notdienste, der Ordnungsbehörden und des Straßenerhaltungs- oder Straßenbetriebsdienstes befreit.
- 2) Jede Vertragspartei kann für ihr Hoheitsgebiet Kraftfahrzeuge, die in Artikel 6 Absatz 3 2. Anstrich der Richtlinie bezeichnet sind, von der Gebühr nach Artikel 3 befreien.
- 3) Voraussetzung für die Gebührenbefreiung nach Absatz 1 ist, daß die Kraftfahrzeuge äußerlich als für die dort genannten Zwecke bestimmt erkennbar sind. Im Fall des Absatzes 2 unterrichten die Vertragsparteien einander sowie die Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Kraftfahrzeuge, für die sie Gebührenbefreiung gewähren.
- 4) Im Fall von Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug für die Gebührenbefreiung der Kombination maßgebend.

*Article 3***Assujettissements au droit d'usage**

- 1) Conformément aux dispositions du présent Accord, les Parties contractantes perçoivent sur leur territoire, à partir du 1er janvier 1995, un droit commun pour l'utilisation des autoroutes par les véhicules définis à l'article 2 de la Directive. Les autoroutes menant à ou venant d'un point frontière avec un Etat membre de l'Union européenne par lequel le droit d'usage commun n'est pas perçu peuvent, conformément à la procédure de l'article 9 de la Directive, être exemptées du droit d'usage sur le territoire des Parties contractantes entre le point frontière et l'échangeur le plus proche donnant accès au réseau gratuit.
- 2) Conformément à l'article 7 point d) de la Directive, chaque Partie contractante peut étendre la perception du droit d'usage commun à d'autres routes.
- 3) Pour les véhicules immatriculés sur son territoire, chaque Partie contractante peut percevoir, conformément à l'article 7 point e) de la Directive, le droit d'usage pour l'ensemble de son réseau routier.
- 4) Le droit d'usage est acquitté pour un véhicule déterminé. Il n'est pas transférable d'un véhicule à un autre.

*Article 4***Exemption du droit d'usage**

- 1) Sont exemptés du droit d'usage visé à l'article 3, les véhicules appartenant aux forces armées, aux services de protection civile et d'intervention en cas de catastrophes, aux services de lutte contre les incendies et autres services de secours, aux services responsables du maintien de l'ordre public et aux services d'entretien et d'exploitation des routes.
- 2) Sur leur territoire respectif, les Parties contractantes peuvent exempter les véhicules énumérés à l'article 6 paragraphe 3, deuxième tiret de la Directive du droit d'usage visé à l'article 3.
- 3) Pour être exemptés du droit d'usage prévu au paragraphe 1 les véhicules doivent pouvoir être identifiés comme étant affectés à l'usage visé à ce paragraphe. Dans le cas du paragraphe 2 les Parties contractantes se communiquent l'une à l'autre ainsi qu'à la Commission des Communautés européennes les informations sur les véhicules pour lesquels ils ont octroyé des exemptions.
- 4) Dans le cas d'ensembles de véhicules, le véhicule à moteur est déterminant pour l'exemption du droit d'usage.

*Artikel 3***Verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht**

- 1) De Verdragsluitende Partijen heffen binnen hun grondgebied overeenkomstig dit Verdrag vanaf 1 januari 1995 een gemeenschappelijk gebruiksrecht voor het gebruik van autosnelwegen met voertuigen in de zin van artikel 2 van de richtlijn. Autosnelwegen naar of vanaf een grensovergang met Lid-Staten van de Europese Unie waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht niet wordt geheven, kunnen binnen het grondgebied van de Verdragsluitende Partijen vanaf de grensovergang tot aan de eerstvolgende aansluiting op het wegennet waar het gebruiksrecht niet wordt geheven, overeenkomstig de procedure als bedoeld in artikel 9 van de richtlijn worden vrijgesteld van het gebruiksrecht.
- 2) Elk der Verdragsluitende Partijen kan de heffing van het gemeenschappelijke gebruiksrecht overeenkomstig artikel 7, onder d, van de richtlijn eveneens toepassen voor het gebruik van andere wegen.
- 3) Elk der Verdragsluitende Partijen kan voor binnen haar grondgebied geregistreerde voertuigen overeenkomstig artikel 7, onder e, van de richtlijn gebruiksrechten heffen voor het gebruik van haar gehele wegennet.
- 4) Het gebruiksrecht wordt betaald voor een bepaald voertuig. Het kan niet op een ander voertuig worden overgedragen.

*Artikel 4***Uitzonderingen van de verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht (vrijstellingen)**

- 1) Militaire voertuigen, voertuigen van de burgerbescherming, de brandweer en andere diensten voor eerstehulpverlening, alsook voertuigen voor de ordehandhaving en voertuigen voor de aanleg en het onderhoud van de wegen zijn vrijgesteld van het in artikel 3 bedoelde gebruiksrecht.
- 2) Elk der Verdragsluitende Partijen kan binnen haar grondgebied voertuigen als bedoeld in artikel 6, derde lid, tweede streepje, van de richtlijn vrijstellen van het in artikel 3 bedoelde gebruiksrecht.
- 3) Een voorwaarde voor vrijstelling van het in het eerste lid bedoelde gebruiksrecht is dat de voertuigen aan de buitenkant herkenbaar zijn als bestemd voor de in dat lid genoemde doeleinden. In het geval van het tweede lid delen de Verdragsluitende Partijen elkaar alsmede de Commissie van de Europese Gemeenschappen mede voor welke voertuigen zij vrijstelling van het gebruiksrecht verlenen.
- 4) In het geval van samengestelde voertuigen (combinaties) is het motorvoertuig doorslaggevend voor de vrijstelling van de combinatie.

*Artikel 5***Afgiftspligtige parter**

Afgiftspligten påhviler den person, der på tidspunktet for benyttelsen af de i artikel 3 nævnte veje

1. tager beslutning om brugen af motorkøretøjet,
2. fører motorkøretøjet,
3. er faktisk ejer af motorkøretøjet eller den person, der har rådighed over det i egen interesse.

Hvor der er tale om flere afgiftspligtige parter, hæfter disse solidarisk.

*Artikel 6***Afgiftsopkrævning**

Proceduren for afgiftsopkrævningen skal administreres af parternes forvaltningsmyndigheder med Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber som observator i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1 i direktivet.

*Artikel 7***Betalingsperiode**

- 1) Afgiften kan betales for enhver periode, der kan opgøres i kalenderdage, uger, måneder eller år, dog ikke længere end for et år.
- 2) For en periode på en uge eller mere kan afgiften betales med virkning fra starten af en kalenderdag, jf. dog stk. 3.
- 3) Parter, der kun opkræver årlige afgifter for køretøjer, der er indregistreret i deres territorium, kan fastsætte kalenderåret som den årlige periode.

*Artikel 5***Gebührensschuldner**

Gebührensschuldner ist die Person, die während der Zeit der Benutzung der in Artikel 3 genannten Straßen

1. über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt,
2. das Motorfahrzeug führt,
3. Eigentümer oder Halter des Motorfahrzeugs ist.

Mehrere Gebührenschuldner haften als Gesamtschuldner.

*Artikel 6***Gebühreerhebung**

Das Verfahren der Gebühreerhebung wird auf Verwaltungsebene zwischen den Vertragsparteien unter Beiziehung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften entsprechend Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie geregelt.

*Artikel 7***Errichtungszeitraum**

- 1) Die Gebühr kann für einen nach Kalendertagen, Wochen, Monaten oder Jahren bestimmbar Zeitraum entrichtet werden; ein Jahr ist der längste Zeitraum, der vorgesehen werden kann.
- 2) Für einen Zeitraum von einer Woche oder mehr kann die Gebühr unbeschadet des Absatzes 3 mit Wirkung vom Beginn jedes Kalendertags entrichtet werden.
- 3) Vertragsparteien, die für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erheben, können als jährlichen Zeitraum das Kalenderjahr festlegen.

Article 5
Débiteur du droit d'usage

Le débiteur du droit d'usage est la personne qui, pendant la durée d'utilisation des routes visées à l'article 3,

1. décide de l'utilisation du véhicule à moteur,
2. conduit le véhicule à moteur,
3. est propriétaire ou détenteur du véhicule à moteur.

Plusieurs débiteurs sont tenus solidairement au paiement du droit d'usage.

Article 6
Perception du droit d'usage

Les modalités de la perception du droit d'usage sont réglées sur le plan administratif entre les Parties contractantes, la Commission des Communautés européennes y étant associée conformément à l'article 8 paragraphe 1 de la Directive.

Article 7
Période couverte par le droit d'usage

- 1) Le droit d'usage peut être acquitté pour une période définie en termes de jours calendrier, de semaines, de mois ou d'années; l'année est la période la plus longue pouvant être prévue.
- 2) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 3, pour une période égale ou supérieure à une semaine, le droit d'usage peut être acquitté pour prendre effet à chaque jour calendrier.
- 3) Les Parties contractantes qui, pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, ne perçoivent qu'un droit d'usage annuel peuvent retenir l'année calendrier comme période annuelle.

Artikel 5
Betalingspligtige

De betalingspligtige is degene die voor de duur van het gebruik van de in artikel 3 bedoelde wegen

1. beslist over het gebruik van het motorvoertuig,
2. het motorvoertuig bestuurt,
3. eigenaar of houder van het motorvoertuig is.

Meerdere betalingspligtigen zijn hoofdelijk aansprakelijk.

Artikel 6
Heffing van het gebruiksrecht

De werkwijze inzake de heffing van het gebruiksrecht wordt op bestuursrechtelijk niveau geregeld in overleg tussen de Verdragsluitende Partijen, waarbij de Commissie van de Europese Gemeenschappen als waarnemer wordt betrokken overeenkomstig artikel 8, eerste lid, van de richtlijn.

Artikel 7
Betalingstijdvak

- 1) Het gebruiksrecht kan worden betaald voor een tijdvak bestaande in kalenderdagen, weken, maanden of jaren; een jaar is het langste tijdvak waarvoor betaald kan worden.
- 2) Voor een tijdvak van een week of meer kan het gebruiksrecht, onverminderd het derde lid, worden berekend met ingang van iedere kalenderdag.
- 3) Verdragsluitende Partijen die voor binnen hun grondgebied geregistreerde voertuigen alleen jaarlijkse rechten heffen, kunnen als jaarlijks tijdvak het kalenderjaar vaststellen.

Artikel 8
Afgiftssatser

- 1) Afgiften, inklusive administrationsomkostningerne, for et år er for køretøjer:
 1. med op til tre aksler ECU 750.
 2. med fire eller flere aksler ECU 1.250.
- 2) Afgiften, inklusive administrationsomkostningerne, for en måned er for køretøjer:
 1. med op til tre aksler ECU 75.
 2. med fire eller flere aksler ECU 125.
- 3) Afgiften, inklusive administrationsomkostningerne, for en uge er for køretøjer:
 1. med op til tre aksler ECU 20.
 2. med fire eller flere aksler ECU 33.
- 4) Afgiften, inklusive administrationsomkostningerne, for en dag beløber sig til ECU 6 for begge køretøjskategorier.
- 5) For køretøjer, der er indregistreret i Grækenland, er afgiften i henhold til stk. 1-4 50% af de deri angivne satser i en overgangsperiode frem til 31. december 1997.
For køretøjer, der er indregistreret i Irland eller Portugal, er afgiften i henhold til stk. 1-4 50% af deri angivne satser i en overgangsperiode frem til 31. december 1996.
- 6) Parter, der udelukkende opkræver årlige afgifter for køretøjer indregistreret i deres territorium, kan ved fastsættelsen af afgiftssatserne i henhold til stk. 1, lægge den størst mulige køretøjskombination til grund, hvoraf en del kan være et afgiftspligtigt motorkøretøj.
- 7) Med henblik på nærværende aftale fastsættes kursen for omregningen af ECU til de forskellige nationale valutaer i overensstemmelse med artikel 11 i direktivet.

Artikel 9
Dokumentation for betaling af afgifter

- 1) Der udstedes et bevis for betaling af afgiften.
- 2) Beviset i henhold til stk. 1 skal indeholde:
 1. udstedelsesdato og -klokkeslæt,
 2. perioden for hvilken afgiften betales,
 3. afgiftskategori,
 4. afgiftsbeløb,
 5. motorkøretøjets registreringsnummer og -land.
- 3) Køretøjets fører skal medføre det i stk. 1 nævnte bevis ved benyttelse af afgiftsbelagte veje og forevise det på forlangende.

Artikel 8
Gebührensätze

- 1) Die Gebühr einschließlich der Verwaltungskosten für ein Jahr beträgt für Kraftfahrzeuge
 1. mit bis zu drei Achsen 750 ECU.
 2. mit vier oder mehr Achsen 1 250 ECU.
- 2) Die Gebühr einschließlich der Verwaltungskosten für einen Monat beträgt für Kraftfahrzeuge
 1. mit bis zu drei Achsen 75 ECU.
 2. mit vier oder mehr Achsen 125 ECU.
- 3) Die Gebühr einschließlich der Verwaltungskosten für eine Woche beträgt für Kraftfahrzeuge
 1. mit bis zu drei Achsen 20 ECU.
 2. mit vier oder mehr Achsen 33 ECU.
- 4) Die Gebühr einschließlich der Verwaltungskosten für einen Tag beträgt für beide Fahrzeugklassen einheitlich 6 ECU.
- 5) Für Kraftfahrzeuge, die in Griechenland zugelassen sind, beträgt die Gebühr nach den Absätzen 1 bis 4 für eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 1997 die Hälfte der dort genannten Sätze.
Für Kraftfahrzeuge, die in Irland oder Portugal zugelassen sind, beträgt die Gebühr nach den Absätzen 1 bis 4 für eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 1996 die Hälfte der dort genannten Sätze.
- 6) Vertragsparteien, die für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erheben, können bei der Festlegung der zu entrichtenden Gebühr nach Absatz 1 die größtmögliche Fahrzeugkombination zugrundelegen, deren Teil ein gebührenpflichtiges Motorfahrzeug sein kann.
- 7) Für die Zwecke dieses Übereinkommens wird der Kurs für die Umrechnung der ECU in die verschiedenen Landeswährungen nach Artikel 11 der Richtlinie festgelegt.

Artikel 9
Nachweis der Gebührenerichtung

- 1) Über die Entrichtung der Gebühr wird eine Bescheinigung erteilt.
- 2) Die Bescheinigung nach Absatz 1 muß enthalten:
 1. das Datum und die Uhrzeit der Ausstellung,
 2. den Zeitraum, für den die Gebühr entrichtet wird,
 3. die Gebührenklasse,
 4. die Höhe der Gebühr,
 5. das amtliche Kennzeichen des Motorfahrzeuges einschließlich der Nationalität.
- 3) Der Fahrzeugführer hat die Bescheinigung nach Absatz 1 während der Benutzung gebührenpflichtiger Straßen mitzuführen und auf Verlangen vorzuzeigen.

Bilag til f. t. l. om afgift af vejbenyttelse

Article 8**Taux du droit d'usage**

- 1) Le droit d'usage annuel, y compris les frais administratifs, s'éleve pour les véhicules
 1. jusqu'à trois essieux à 750 ECU.
 2. à quatre essieux ou plus à 1.250 ECU.
- 2) Le droit d'usage mensuel, y compris les frais administratifs, s'éleve pour les véhicules
 1. jusqu'à trois essieux à 75 ECU.
 2. à quatre essieux ou plus à 125 ECU.
- 3) Le droit d'usage hebdomadaire, y compris les frais administratifs, s'éleve pour les véhicules
 1. jusqu'à trois essieux à 20 ECU.
 2. à quatre essieux ou plus à 33 ECU.
- 4) Le droit d'usage journalier, y compris les frais administratifs, pour les deux catégories de véhicules, est fixé uniformément à 6 ECU.

5) pour les véhicules immatriculés en Grèce, le droit d'usage mentionné aux paragraphes 1 à 4 est réduit à la moitié des montants prévus, pendant une période transitoire allant jusqu'au 31 décembre 1997.

Pour les véhicules immatriculés en Irlande ou au Portugal, le droit d'usage mentionné aux paragraphes 1 à 4 est réduit à la moitié des montants prévus, pendant une période transitoire allant jusqu'au 31 décembre 1996.

- 6) Les Parties contractantes qui, pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, ne perçoivent qu'un droit d'usage annuel, peuvent, lors de la fixation des taux du droit d'usage prévus au paragraphe 1, prendre comme base l'ensemble de véhicules le plus large dont pourra faire partie le véhicule moteur assujéti au droit d'usage.
- 7) pour l'application du présent Accord, le taux de change de l'ECU dans les différentes monnaies nationales est fixé conformément à l'article 11 de la Directive.

Article 9**Attestation de l'acquiescement du droit d'usage**

- 1) Lors de l'acquiescement du droit d'usage, une attestation est délivrée.
- 2) L'attestation visée au paragraphe 1 doit contenir:
 1. La date et l'heure de délivrance;
 2. la période pour laquelle le droit d'usage est acquitté;
 3. la catégorie du droit d'usage;
 4. le montant du droit d'usage;
 5. le numéro d'immatriculation du véhicule à moteur ainsi que sa nationalité.
- 3) Le conducteur du véhicule doit être en possession de l'attestation visée au paragraphe 1 lorsqu'il emprunte des routes assujétiées au droit d'usage et doit la présenter à toute réquisition.

Artikel 8**Tariefven**

- 1) Het gebruiksrecht met inbegrip van de administratiekosten bedraagt voor één jaar voor voertuigen:
 1. met ten hoogste drie assen: 750 ECU.
 2. met vier of meer assen: 1.250 ECU.
- 2) Het gebruiksrecht met inbegrip van de administratiekosten bedraagt voor één maand voor voertuigen:
 1. met ten hoogste drie assen: 75 ECU.
 2. met vier of meer assen: 125 ECU.
- 3) Het gebruiksrecht met inbegrip van de administratiekosten bedraagt voor één week voor voertuigen:
 1. met ten hoogste drie assen: 20 ECU.
 2. met vier of meer assen: 33 ECU.
- 4) Het gebruiksrecht met inbegrip van de administratiekosten voor een dag is gelijk voor beide voertuigklassen en bedraagt 6 ECU.

5) Voor voertuigen die in Griekenland geregistreerd staan, bedraagt het gebruiksrecht bedoeld in het eerste tot en met het vierde lid gedurende een overgangperiode tot en met 31 december 1997 de helft van de in die leden genoemde tarieven.

Voor voertuigen die in Ierland of Portugal geregistreerd staan, bedraagt het gebruiksrecht bedoeld in het eerste tot en met het vierde lid gedurende een overgangperiode tot en met 31 december 1996 de helft van de in die leden genoemde tarieven.

- 6) Verdragsluitende Partijen die voor binnen hun grondgebied geregistreerde voertuigen alleen jaarlijkse gebruiksrechten heffen, kunnen de vaststelling van de te betalen gebruiksrechten als bedoeld in het eerste lid baseren op de grootst mogelijke combinatie van voertuigen waarvan een motorvoertuig waarvoor betaling van het gebruiksrecht verplicht is, deel kan uitmaken.
- 7) Voor de toepassing van dit Verdrag wordt de koers voor het omrekenen van de ECU in de verschillende nationale valuta vastgesteld overeenkomstig artikel 11 van de richtlijn.

Artikel 9**Bewijs van betaling van het gebruiksrecht**

- 1) Er wordt een certificaat afgegeven als bewijs van betaling van het gebruiksrecht.
- 2) In het in het eerste lid bedoelde certificaat dienen te zijn vermeld:
 1. datum en tijdstip van afgifte,
 2. het tijdvak waarover het gebruiksrecht wordt betaald,
 3. de klasse van het gebruiksrecht,
 4. de hoogte van het gebruiksrecht,
 5. het kenteken van het motorvoertuig alsook de nationaliteit.
- 3) De bestuurder van het voertuig dient het in het eerste lid bedoelde certificaat tijdens het gebruik van wegen waarvoor betaling van het gebruiksrecht verplicht is, met zich mee te voeren en op verzoek te tonen.

*Artikel 10***Refusion ved undladelse af brug**

- 1) Afgiften refunderes ved ansøgning, såfremt beviset returneres inden udløbet af betalingsperioden. Der kan ikke opnås refusion, når afgiften er blevet betalt for perioder under et år.
- 2) Beregningen af refusionsbeløbet baseres udelukkende på antallet af de resterende hele måneder af betalingsperioden, dvs. delbeløb på en tolvtedel af afgiften i henhold til artikel 8, stk. 1. Der opkræves et administrationsgebyr på ECU 25 for behandling af refusionsansøgninger.
- 3) Parter, der udelukkende opkræver årlige afgifter for køretøjer indregistreret i deres territorium, kan for disse køretøjers vedkommende afslå refusion.

*Artikel 11***Kontrol**

- 1) Parterne er selv ansvarlige for kontrollen med overholdelsen af bestemmelserne om betaling af afgifter: de udpeger og etablerer myndighederne med ansvar for denne kontrol.
- 2) Parterne informerer hinanden samt Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber om de love og administrative bestemmelser, som de udsteder i dette øjemed, samt om de myndigheder og organisationer, der er ansvarlige for, at bestemmelserne om betaling af afgift overholdes i deres respektive territorier.
- 3) Parterne og de af dem udpegede myndigheder og organisationer indgår et samarbejde med henblik på denne kontrol.

*Artikel 12***Sanktioner**

Parterne skal sikre, at overtrædelser af afgiftspligten samt af pligten til at medføre beviset sanktioneres.

*Artikel 13***Fordeling af afgiftsindtægterne**

- 1) Indtægten fra afgiftsbetalingen i en parts territorium, i hvilket den fælles afgift opkræves, tilfalder denne part.

Mellem parterne, i hvis territorier den fælles afgift

*Artikel 10***Erstattung bei Nichtbenutzung**

- 1) Die Gebühr wird auf Antrag erstattet, wenn die Bescheinigung vor Ablauf des Entrichtungszeitraums zurückgegeben wird. Eine Erstattung ist ausgeschlossen, wenn die Gebühr für weniger als ein Jahr entrichtet worden ist.
- 2) Bei der Berechnung des Erstattungsbetrags wird nur die Anzahl der verbleibenden vollen Monate des Entrichtungszeitraums, und zwar in Teilbeträgen in Höhe je eines Zwölftels der Gebühr nach Artikel 8 Absatz 1, zugrunde gelegt. Für die Bearbeitung des Erstattungsantrags wird eine Verwaltungsgebühr von 25 ECU erhoben.
- 3) Vertragsparteien, die für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Kraftfahrzeuge nur Jahresgebühren erheben, können für diese Kraftfahrzeuge auf die Erstattung verzichten.

*Artikel 11***Kontrolle**

- 1) Jede Vertragspartei kontrolliert die Einhaltung der Vorschriften über die Gebührenerichtung in eigener Verantwortung; sie bestimmt die für die Kontrolle zuständigen Behörden und richtet sie ein.
- 2) Sie teilt den anderen Vertragsparteien sowie der Kommission der Europäischen Gemeinschaften die zu diesem Zweck von ihr erlassenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie die Behörden und Organisationen mit, die für die Einhaltung der Vorschriften über die Gebührenerichtung in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet zuständig sind.
- 3) Die Vertragsparteien und die von ihnen bezeichneten Behörden und Organisationen arbeiten zum Zweck der Kontrolle zusammen.

*Artikel 12***Sanktionen**

Die Vertragsparteien stellen sicher, daß Verstöße gegen die Gebührenpflicht sowie gegen die Pflicht zur Mitführung der Bescheinigung geahndet werden.

*Artikel 13***Verteilung des Gebührenaufkommens**

- 1) Das Gebührenaufkommen, das im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei, von der die gemeinsame Gebühr erhoben wird, erzielt wird, fällt dieser Vertragspartei zu.

Article 10**Remboursement en cas de non-utilisation**

- 1) Sur demande, le droit d'usage est remboursé lorsque l'attestation est restituée avant l'expiration de la période pour laquelle le droit d'usage a été acquitté. Le remboursement n'est pas autorisé lorsque le droit d'usage a été acquitté pour une période inférieure à un an.
- 2) Lors du calcul du montant à restituer, il sera uniquement tenu compte des mois complets restants de la période pour laquelle le droit d'usage a été acquitté, et ceci en tranches égales à 1/12ème du droit d'usage fixé conformément à l'article 8 paragraphe 1. Des frais administratifs de 25 ECU sont prélevés pour l'examen de la demande de remboursement.
- 3) Les Parties contractantes qui ne perçoivent que le droit d'usage annuel pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, peuvent renoncer au remboursement pour ces véhicules.

Article 11**Contrôle**

- 1) Chaque Partie contractante contrôle, sous sa responsabilité, le respect de la réglementation portant sur le droit d'usage; elle désigne et institue les autorités compétentes pour ces contrôles.
- 2) Elle communique aux autres Parties Contractantes et à la Commission des Communautés européennes les dispositions légales et administratives prises à cet effet, ainsi que les autorités et organismes compétents pour assurer le respect de la réglementation portant sur le droit d'usage sur son territoire.
- 3) Les Parties contractantes et les autorités et organismes qu'elles ont désignés collaborent en matière de contrôle.

Article 12**Sanctions**

Les Parties contractantes prennent les dispositions pour que les infractions concernant le non-acquittement du droit d'usage ou la non-possession de l'attestation à bord du véhicule soient sanctionnées.

Article 13**Répartition du produit du droit d'usage**

- 1) Le produit du droit d'usage perçu sur le territoire d'une Partie contractante où le droit d'usage commun est perçu, revient à cette dernière.
Le produit du droit d'usage provenant des transpor-

Artikel 10**Terugbetaling bij niet-gebruik**

- 1) Het gebruiksrecht wordt op verzoek terugbetaald indien het certificaat vóór het verstrijken van het betalingstijdvak wordt teruggegeven. Terugbetaling is uitgesloten indien het gebruiksrecht voor minder dan een jaar is betaald.
- 2) Het terug te betalen bedrag wordt berekend op basis van alleen het resterende aantal volledige maanden van het betalingstijdvak, en bestaat uit deelbedragen per maand ter hoogte van een twaalfde van het gebruiksrecht bedoeld in artikel 8, eerste lid. Voor de behandeling van het verzoek tot terugbetaling worden administratiekosten in rekening gebracht ad 25 ECU.
- 3) Verdragssluitende Partijen die alleen een jaarlijks gebruiksrecht heffen voor op hun grondgebied geregistreerde voertuigen, kunnen ten aanzien van deze voertuigen afzien van terugbetaling.

Artikel 11**Toezicht op de naleving**

- 1) Elke Verdragssluitende Partij ziet op eigen verantwoordelijkheid toe op de naleving van de voorschriften inzake de betaling van het gebruiksrecht; zij wijst de voor het toezicht verantwoordelijke autoriteiten aan respectievelijk stelt deze in.
- 2) Zij deelt de overige Verdragssluitende Partijen alsmede de Commissie van de Europese Gemeenschappen de hiertoe door haar uitgevaardigde wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften mede, en deelt hun ook mede welke autoriteiten en organisaties binnen haar onderscheiden grondgebied verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de voorschriften inzake de betaling van het gebruiksrecht.
- 3) De Verdragssluitende Partijen en de door hen aangevozen autoriteiten en organisaties werken ten behoeve van het toezicht samen.

Artikel 12**Sancties**

De Verdragssluitende Partijen verzekeren dat niet-nakoming van de verplichting tot het betalen van het gebruiksrecht alsmede van de verplichting het certificaat met zich mee te voeren, wordt gestraft.

Artikel 13**Verdeling van inkomsten uit het gebruiksrecht**

- 1) Inkomsten uit het gebruiksrecht die worden verworven binnen het grondgebied van een Verdragssluitende Partij waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, vallen toe aan deze Verdragssluitende Partij.

opkræves, korrigeres indtægterne, der stammer fra parternes transportvirksomheder, i henhold til stk. 2.

Indtægter, som stammer fra køretøjer, som er indregistreret uden for parternes territorier, i hvilke den fælles afgift opkræves, opgøres og fordeles mellem parterne i henhold til stk. 3.

- 2) Afgiftsindtægter, som stammer fra transportvirksomheder fra parter, i hvis territorier den fælles afgift opkræves, korrigeres på grundlag af brugsafgiftssatsen, det gennemsnitlige kørte kilometertal pr. lastbil og det antal kilometer, som transportvirksomheder fra én part har kørt i en anden parts territorium i 1992. Parterne stiller hertil de nødvendige statistiske oplysninger til rådighed for hinanden. To eller flere parter kan aftale at undlade at korrigere indtægterne fra den fælles brugsafgift.

Korrektionen foretages på grundlag af følgende formel:

$$C(D - E) = F, \text{ hvor } C = A/B.$$

A = den årlige afgift på ECU 1.250.

B = det gennemsnitlige årlige kilometertal på 130.000 km.

C = satsen for den fælles brugsafgift pr. kort kilometer.

D = antal kilometer kørt af køretøjer fra part B i part A's territorium.

E = antal kilometer kørt af køretøjer fra part A i part B's territorium.

F = korrigeringsbeløb

- 3) Med henblik på fordelingen opgør parterne, i hvis territorier den fælles afgift opkræves, først størrelsen af de afgiftsindtægter, der er betalt til dem for køretøjer, der er indregistreret uden for disses territorier. Opgørelsen foretages ved udgangen af hvert kalenderår, første gang pr. 31. december 1995, for den forløbne årlige betalingsperiode. De udfærdiger inden for tre måneder en meddelelse herom til de andre parter, i hvis territorier den fælles afgift opkræves.

Zwischen den Vertragspartei, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, wird das Aufkommen, das von den Verkehrsunternehmen dieser Vertragsparteien stammt, nach Absatz 2 korrigiert.

Das Gebührenaufkommen, das von Kraftfahrzeugen stammt, die außerhalb des Hoheitsgebiets der Vertragsparteien, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, zugelassen sind, wird nach Absatz 3 festgestellt und zwischen diesen Vertragsparteien verteilt.

- 2) Das Gebührenaufkommen, das von den Verkehrsunternehmen der Vertragsparteien stammt, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, wird unter Zugrundelegung der Höhe der Benutzungsgebühr, der durchschnittlichen Anzahl der zurückgelegten Kilometer pro Kraftfahrzeug und der Anzahl Kilometer, welche die Verkehrsunternehmen einer Vertragspartei 1992 jeweils im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei zurückgelegt haben, korrigiert. Die Vertragsparteien unterstützen einander hierbei mit den erforderlichen statistischen Angaben. Zwei oder mehr Vertragsparteien können beschließen, von einer Korrektur des Aufkommens aus der gemeinsamen Benutzungsgebühr abzusehen.

Die Korrektur wird nach folgender Formel vorgenommen:

$$C(D - E) = F, \text{ wobei } C = A/B \text{ ist.}$$

A = Jahresgebühr in Höhe von 1 250 ECU;

B = durchschnittliche Jahresfahrleistung von 130 000 km;

C = Höhe der gemeinsamen Benutzungsgebühr je zurückgelegtem Kilometer;

D = Anzahl der von Kraftfahrzeugen aus Vertragspartei B in Vertragspartei A zurückgelegten Kilometer;

E = Anzahl der von Kraftfahrzeugen aus Vertragspartei A in Vertragspartei B zurückgelegten Kilometer;

F = zu korrigierender Betrag.

- 3) Zum Zweck der Verteilung stellen die Vertragsparteien, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, zunächst die Höhe des an sie entrichteten Gebührenaufkommens für Kraftfahrzeuge fest, die außerhalb des Hoheitsgebiets dieser Vertragsparteien zugelassen sind. Die Feststellung erfolgt mit Ablauf des jeweiligen Kalenderjahrs, erstmals zum 31. Dezember 1995, für den jeweils abgelaufenen jährlichen Entrichtungszeitraum. Sie übermitteln den anderen Vertragsparteien, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird, innerhalb von drei Monaten eine Mitteilung hierüber.

teurs des Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu, sera corrigé conformément au paragraphe 2.

Le produit du droit d'usage provenant de véhicules immatriculés en dehors du territoire des Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu, est déterminé et réparti entre ces Parties contractantes conformément au paragraphe 3.

- 2) Le produit du droit d'usage provenant des transporteurs des Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu est corrigé sur la base du taux du droit d'usage, du nombre moyen de kilomètres parcourus par véhicule et du nombre de kilomètres parcourus par les transporteurs d'une Partie contractante sur le territoire d'une autre Partie contractante en 1992. Les Parties contractantes se communiqueront les données statistiques nécessaires. Deux ou plusieurs Parties contractantes peuvent convenir de ne pas appliquer de correction au produit du droit d'usage commun.

La correction est effectuée sur la base de la formule suivante:

$$C(D - E) = F, \text{ où } C = A/B.$$

A = droit d'usage annuel de 1 250 ECU;

B = kilométrage annuel moyen par véhicule de 130 000 km;

C = montant du droit d'usage commun par kilomètre parcouru;

D = nombre de kilomètres parcourus sur le territoire de la Partie contractante A par les véhicules de la Partie contractante B;

E = nombre de kilomètres parcourus sur le territoire de la Partie contractante B par les véhicules de la Partie contractante A;

F = montant auquel s'applique la correction.

De inkomsten die afkomstig zijn van de vervoersondernemingen van de Verdragssluitende Partijen binnen wier grondgebied het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, worden tussen deze Verdragssluitende Partijen gecorrigeerd overeenkomstig het tweede lid.

Inkomsten uit het gebruiksrecht die afkomstig zijn van voertuigen die geregistreerd staan buiten het grondgebied van de Verdragssluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, worden overeenkomstig het derde lid vastgesteld en tussen deze Verdragssluitende Partijen verdeeld.

- 2) Inkomsten uit het gebruiksrecht die afkomstig zijn van de vervoersondernemingen van de Verdragssluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, worden tussen twee Verdragssluitende Partijen gecorrigeerd op basis van de hoogte van het gebruiksrecht, het gemiddelde aantal afgelegde kilometers per motorvoertuig en het aantal kilometers dat de vervoersondernemingen van de ene Verdragssluitende Partij in 1992 hebben afgelegd binnen het grondgebied van een andere Verdragssluitende Partij. De Verdragssluitende Partijen vertstrekken elkaar hiertoe de vereiste statistische gegevens. Twee of meer Verdragssluitende Partijen kunnen besluiten af te zien van correctie van de inkomsten uit het gemeenschappelijk gebruiksrecht.

De correctie geschiedt aan de hand van de volgende formule:

$$C(D - E) = F, \text{ waarbij } C = A/B.$$

A = jaarlijks gebruiksrecht ad 1.250 ECU,

B = gemiddeld afgelegde afstand van 130.000 km per jaar.

C = hoogte van het gemeenschappelijk gebruiksrecht per afgelegde kilometer,

D = aantal kilometers afgelegd in Verdragssluitende Partij A door voertuigen uit Verdragssluitende Partij B,

E = aantal kilometers afgelegd in Verdragssluitende Partij B door voertuigen uit Verdragssluitende Partij A,

F = te corrigeren bedrag.

- 3) En vue de la répartition du produit du droit d'usage perçu sur les véhicules immatriculés en dehors du territoire des Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu, les Parties contractantes déterminent le montant du produit qui leur a été versé. Ce calcul se fera à la fin de l'année calendrier en cours, et ce pour la première fois au 31 décembre 1995, pour la période annuelle de perception révolue. Les informations qui s'y rapportent sont transmises aux autres Parties contractantes où le droit d'usage commun est perçu, endéans les trois mois.

- 3) Ten behoeve van de verdeling stellen de Verdragssluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven, eerst de hoogte vast van de aan hen betaalde gebruiksrechten voor voertuigen die geregistreerd staan buiten het grongebied van deze Verdragssluitende Partijen. De vaststelling geschiedt steeds aan het eind van het lopende kalenderjaar, voor het eerst op 31 december 1995, voor het afgelopen jaarlijkse betalingstijvak. Zij doen hiervan binnen drie maanden een mededeling toekomen aan de andere Verdragssluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven.

Disse parter kontrollerer sammen de udfærdigede meddelelser og bekræfter sammen rigtigheden heraf.

De opgjorte afgiftsindtægter fordeles mellem parterne som følger:

- Kongeriget Belgien modtager 13% af indtægterne,
- Kongeriget Danmark modtager 4% af indtægterne,
- Forbundsrepublikken Tyskland modtager 73% af indtægterne,
- Storhertugdømmet Luxembourg modtager 1% af indtægterne,
- Kongeriget Nederlandene modtager 9% af indtægterne.

Disse procentsatser kan ved enstemmig vedtagelse ændres på grundlag af statistiske oplysninger, som viser, hvorvidt de pågældende transportvirksomheder har benyttet infrastrukturen hos hver af de parter, der anvender det fælles vejbrugersystem. Hertil stiller parterne de nødvendige statistiske oplysninger til rådighed for hinanden.

- 4) Parterne fastsætter ved enstemmig vedtagelse kompensationsbeløbene opgjort efter ovenstående metoder og foretager afregning inden for en måned efter fastsættelse af disse beløb.

Artikel 14

Nedsættelse af et koordineringsudvalg

- 1) Parterne nedsætter et koordineringsudvalg til iværksættelse af samarbejdet om den fælles afgiftsopkrævning som nævnt i nærværende aftale. Koordineringsudvalget varetager især følgende opgaver:
1. Anvendelse af korrigerings- og fordelingsnøglen i henhold til nærværende aftale.
 2. Overvågning og afregning af afgiftsbetalingen i de stater, i hvilke den fælles afgift ikke opkræves.
 3. Koordinering af de nationale kontrolinstanser i de stater, i hvilke den fælles afgift opkræves.
- 2) Koordineringsudvalget fastsætter en forretningsorden, i hvilken beslutningsprocessen og de i nærværende aftale nævnte vedtagelser er specificeret i enkeltheder.
- 3) Koordineringsudvalget afholder møder, når en af parterne indkalder et sådant, og mindst én gang om året. Koordineringsudvalget træder sammen efter anmodning fra en part.
- 4) Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber inviteres til at overvære alle koordineringsudvalgets møder.

Diese Vertragsparteien prüfen gemeinsam die erstellten Mitteilungen und stellen gemeinsam deren Richtigkeit fest.

Das so festgestellte Gebührenaufkommen wird zwischen den Vertragsparteien wie folgt verteilt:

- Das Königreich Belgien erhält 13 vom Hundert dieses Aufkommens,
- das Königreich Dänemark erhält 4 vom Hundert dieses Aufkommens,
- die Bundesrepublik Deutschland erhält 73 vom Hundert dieses Aufkommens,
- das Großherzogtum Luxemburg erhält 1 vom Hundert dieses Aufkommens,
- das Königreich der Niederlande erhält 9 vom Hundert dieses Aufkommens.

Auf einstimmigen Beschluß der Vertragsparteien können diese Vomhundertsätze unter Zugrundelegung statistischer Angaben geändert werden, aus denen hervorgeht, inwieweit die betreffenden Verkehrsunternehmen die Verkehrswege einer jeden Vertragspartei, die das gemeinsame Benutzungssystem anwendet, benutzt haben. In diesem Fall unterstützen die Vertragsparteien einander hierbei mit den erforderlichen statistischen Angaben.

- 4) Die Vertragsparteien stellen einstimmig die nach vorstehenden Methoden ermittelten Ausgleichsbeträge fest und führen den Zahlungsausgleich innerhalb eines Monats nach Feststellung der Ausgleichsbeträge durch.

Artikel 14

Einrichtung eines Koordinierungsausschusses

- 1) Zur Durchführung der in diesem Übereinkommen genannten gemeinsamen Arbeiten zum Zweck der gemeinsamen Gebührenerhebung richten die Vertragsparteien einen Koordinierungsausschuß ein. Dieser nimmt insbesondere folgende Aufgaben wahr:
1. die Anwendung des Korrektur- und Verteilungsschlüssels nach diesem Übereinkommen;
 2. die Überwachung und Abrechnung der Gebühren entrichtung in den Staaten, in denen die gemeinsame Gebühr nicht erhoben wird;
 3. die Koordinierung der nationale Aufsichtsgremien der Vertragsparteien, von denen die gemeinsame Gebühr erhoben wird.
- 2) Der Koordinierungsausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung, in der das Verfahren und die in diesem Übereinkommen genannten Beschlußfassungen im einzelnen geregelt werden.
- 3) Der Koordinierungsausschuß hält mindestens einmal jährlich auf Einladung einer Vertragspartei eine Sitzung ab. Auf Antrag einer Vertragspartei ist der Koordinierungsausschuß einzuberufen.
- 4) Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften wird zu allen Sitzungen des Koordinierungsausschusses eingeladen.

Ces Parties contractantes procèdent, en commun, à la vérification de ces informations et établissent leur exactitude.

Le produit du droit d'usage ainsi déterminé est réparti de la façon suivante entre les Parties contractantes:

- le Royaume de Belgique obtient 13% de ce produit;
- le Royaume de Danemark obtient 4% de ce produit;
- la République fédérale d'Allemagne obtient 73% de ce produit;
- le Grand-Duché de Luxembourg obtient 1% de ce produit;
- le Royaume des Pays-Bas obtient 9% de ce produit.

Ces pourcentages peuvent être corrigés par décision unanime des Parties contractantes sur la base des statistiques reflétant l'utilisation qui est faite par les entreprises concernées de l'infrastructure de chaque Partie contractante participant au droit d'usage commun. Dans ce but, les Parties contractantes collaborent en se communiquant mutuellement les données statistiques nécessaires.

- 4) Les Parties contractantes établissent à l'unanimité les montants de compensation déterminés selon les méthodes décrites ci-avant et effectuent les paiements compensatoires dans le mois qui suit l'établissement des montants de compensation.

Article 14

Instauration d'un comité de coordination

- 1) Afin d'effectuer les travaux communs décrits dans le présent Accord aux fins de la perception d'un droit d'usage commun, les Parties contractantes créent un comité de coordination. Celui-ci assure notamment les fonctions suivantes:

1. application de la clé de correction et de répartition conformément aux dispositions du présent Accord;
2. contrôle et décompte de la distribution du droit d'usage dans les Etats qui ne prélèvent pas le droit d'usage commun;
3. coordination des organes nationaux de surveillance établis par les Parties contractantes qui prélèvent le droit d'usage commun.

- 2) Le comité de coordination adopte un règlement intérieur qui fixe les détails de la procédure et de la prise des décisions citées dans le présent Accord.

- 3) Le comité de coordination se réunit au moins une fois par an sur invitation d'une des Parties contractantes. Le comité doit être convoqué sur demande d'une Partie contractante.

- 4) La Commission des Communautés européennes sera invitée à participer à toutes les réunions du comité de coordination.

Deze Verdragssluitende Partijen controleren gezamenlijk de opgestelde mededelingen en stellen gezamenlijk de juistheid ervan vast.

De aldus vastgestelde inkomsten uit het gebruiksrecht worden als volgt onder de Verdragssluitende Partijen verdeeld:

- het Koninkrijk België ontvangt 13% van deze inkomsten;
- het Koninkrijk Denemarken ontvangt 4% van deze inkomsten;
- de Bondsrepubliek Duitsland ontvangt 73% van deze inkomsten;
- het Groothertogdom Luxemburg ontvangt 1% van deze inkomsten;
- het Koninkrijk der Nederlanden ontvangt 9% van deze inkomsten.

Bij unaniem besluit van de Verdragssluitende Partijen kunnen deze percentages worden veranderd op basis van statistische gegevens waaruit blijkt in hoeverre de desbetreffende vervoersondernemingen gebruik hebben gemaakt van de infrastructuur van iedere Verdragssluitende Partij die het gemeenschappelijk stelsel van gebruiksrechten toepast. In dat geval verstrekken de Verdragssluitende Partijen elkaar hiertoe de vereiste statistische gegevens.

- 4) De Verdragssluitende Partijen stellen de volgens de hierboven beschreven methoden berekende verrekeningsbedragen unaniem vast en voeren de verrekening uit binnen een maand na de vaststelling van de verrekeningsbedragen.

Artikel 14

Instelling van een coördinatiecommissie

- 1) Voor de uitvoering van de in dit Verdrag genoemde gemeenschappelijke werkzaamheden ten behoeve van de gemeenschappelijke heffing van het gebruiksrecht stellen de Verdragssluitende Partijen een coördinatiecommissie in. Deze heeft in het bijzonder de volgende taken:

1. de toepassing van de correctie- en verdeel sleutel overeenkomstig dit Verdrag;
2. het toezicht op en de afrekening van rechten die worden geïnd in staten waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht niet wordt geheven;
3. de coördinatie tussen de nationale toezichthoudende autoriteiten van de Verdragssluitende Partijen waar het gemeenschappelijk gebruiksrecht wordt geheven.

- 2) De coördinatiecommissie stelt haar eigen reglement op, waarin de bijzonderheden worden geregeld van de werkwijze en de in dit Verdrag genoemde te nemen beslissingen.

- 3) De coördinatiecommissie houdt ten minste eens per jaar zitting op uitnodiging van een Verdragssluitende Partij. Op verzoek van een Verdragssluitende Partij dient de coördinatiecommissie te worden bijeengeroepen.

- 4) De Commissie van de Europese Gemeenschappen wordt uitgenodigd bij alle zittingen van de coördinatiecommissie.

Artikel 15
Voldgift

Enhver tvist, der måtte opstå mellem parterne vedrørende fortolkningen eller anvendelsen af nærværende aftale med tillæg, og som ikke kan afgøres ved direkte forhandlinger i koordineringsudvalgets regi, afgøres efter anmodning fra en part i henhold til artikel 182 i traktaten til oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab af Domstolen for De Europæiske Fællesskaber.

Artikel 16
Tiltrædelse

Hver medlemsstat af Den Europæiske Union kan tiltræde nærværende aftale. Tiltrædelsen reguleres ved indgåelse af en aftale mellem den pågældende stat og parterne.

Artikel 17
Afståelse fra at opkræve afgifter

- 1) Hver part kan afstå fra at opkræve den fælles brugsafgift eller beslutte at ophøre med at opkræve den fælles brugsafgift i sit territorium. Parterne må dog ikke indføre tidsafhængige brugsafgifter på nationalt plan og inden 1. januar 1998 ikke indføre generelle afstandsafhængige brugsafgiftssystemer på nationalt plan.
- 2) Ophøret af afgiftsopkrævningen skal ni måneder forinden skriftligt meddeles depositaren. Med virkning fra samme tidspunkt kan andre parter ligeledes ophøre med at opkræve afgiften med en informationsfrist reduceret til seks måneder.
- 3) I disse tilfælde justerer parterne efter oplæg fra koordineringsudvalget i henhold til artikel 14 den ved artikel 13, stk. 3 fastsatte fordelingsnøgle. Denne justering godkendes ved diplomatisk notuudveksling.

Artikel 15
Schiedsverfahren

Jede Streitigkeit, die zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens und hierzu getroffener ergänzender Vereinbarungen entsteht und nicht durch unmittelbare Verhandlungen im Rahmen des Koordinierungsausschusses beigelegt werden kann, wird auf Antrag einer Vertragspartei nach Artikel 182 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften vorgelegt.

Artikel 16
Beitritt

Jeder Mitgliedstaat der Europäischen Union kann diesem Übereinkommen beitreten. Der Beitritt wird in einem Übereinkommen zwischen diesem Staat und den Vertragsparteien geregelt.

Artikel 17
Verzicht auf Gebührenerhebung

- 1) Jede Vertragspartei kann auf die Erhebung der gemeinsamen Benutzungsgebühr verzichten oder beschließen, die Erhebung der gemeinsamen Gebühr in ihrem Hoheitsgebiet einzustellen. Sie darf jedoch keine nationale zeitabhängige Benutzungsgebühr und vor dem 1. Januar 1998 kein nationales generelles entfernungsabhängiges Benutzungsgebührens-system einführen.
- 2) Die Einstellung der Gebührenerhebung ist dem Verwahrer neun Monate vorher schriftlich anzuzeigen. Mit Wirkung vom gleichen Zeitpunkt können andere Vertragsparteien die Erhebung der Gebühr mit einer auf sechs Monate verkürzten Anzeigefrist gleichfalls einstellen.
- 3) In diesen Fällen passen die Vertragsparteien auf Vorschlag des in Artikel 14 bezeichneten Koordinierungsausschusses den in Artikel 13 Absatz 3 genannten Verteilungsschlüssel an. Die Annahme dieser Anpassung erfolgt durch diplomatischen Notenwechsel.

Article 15
Procédure d'arbitrage

Tout différend entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord et des arrangements complémentaires y afférents, qui ne peut être réglé par des négociations directes dans le cadre du comité de coordination, est réglé par la Cour de justice des Communautés européennes, conformément à l'article 182 du Traité instituant la Communauté européenne.

Article 16
Adbésion

Tout Etat membre de l'Union européenne peut adhérer au présent Accord. L'adhésion est réglée dans un accord à conclure entre cet Etat et les Parties contractantes.

Article 17
Renonciation à la perception du droit d'usage

- 1) Chaque Partie contractante peut renoncer à prélever le droit d'usage commun ou décider de cesser de le percevoir sur son territoire. Dans ce cas, elle ne peut introduire de droit d'usage national lié au temps d'utilisation ni introduire avant le 1er janvier 1998 un système général national de droit d'usage lié à la distance parcourue.
- 2) La cessation de la perception du droit d'usage commun doit être communiquée au depositaire avec un préavis de neuf mois. A partir de cette date les autres Parties contractantes peuvent également cesser la perception du droit d'usage commun sous réserve d'un préavis réduit à six mois.
- 3) Dans ces cas, les Parties contractantes adaptent, sur proposition du comité de coordination visé à l'article 14, la clé de répartition fixée à l'article 13 paragraphe 3. L'approbation de cette adaptation se fait par échange de notes diplomatiques.

Artikel 15
Arbitrageprocedure

Ieder geschil dat tussen de Verdragsluitende Partijen ontstaat betreffende de uitlegging of toepassing van dit Verdrag en de hiertoe gemaakte aanvullende afspraken, en dat niet door rechtstreekse onderhandelingen binnen het kader van de coördinatiecommissie kan worden beslecht, wordt op verzoek van een der Verdragsluitende Partijen overeenkomstig artikel 182 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voorgelegd aan het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen.

Artikel 16
Toetreding

Iedere Lid-Staat van de Europese Unie kan tot dit Verdrag toetreden. De toetreding wordt geregeld in een Verdrag tussen die Staat en de Verdragsluitende Partijen.

Artikel 17
Afzien van heffing van het gebruiksrecht

- 1) Iedere Verdragsluitende Partij kan afzien van heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht of besluiten de heffing van het gemeenschappelijk gebruiksrecht binnen haar grondgebied te beëindigen. Zij kan echter geen nationaal aan een tijdvakgebonden gebruiksrecht invoeren, en voor 1 januari 1998 geen nationaal algemeen aan een afstandgebonden stelsel van gebruiksrechten invoeren.
- 2) Van beëindiging van heffing van het gebruiksrecht dient negen maanden van tevoren schriftelijk kennisgeving te worden gedaan aan de Depositaris. Met ingang van hetzelfde tijdstip kunnen andere Verdragsluitende Partijen de heffing van het gebruiksrecht eveneens beëindigen met een tot zes maanden bekorte kennisgevingstermijn.
- 3) In deze gevallen passen de Verdragsluitende Partijen op voorstel van de in artikel 14 beschreven coördinatiecommissie de in artikel 13, derde lid, genoemde verdcelsleutel aan. De aanneming van deze aanpassing geschiedt door middel van diplomatieke-notawisseling.

Artikel 18
Opsigelse

- 1) Nærværende aftale kan først opsiges pr. 31. december 1997 med ni måneders varsel ved en skriftlig erklæring til depositaren. Efter dette tidspunkt kan aftalen til enhver tid opsiges med førnævnte varsel til udgangen af et kalenderår.

Udnytter en part sin opsigelsesret, kan de øvrige parter opsige aftalen med en frist reduceret til seks måneder.

Den part, der udnytter sin opsigelsesret, må ikke indføre en tidsafhængig brugsafgift på nationalt plan.

- 2) I tilfælde af en opsigelse i henhold til stk. 1 justerer de øvrige parter fordelingsnøglen fastsat ved artikel 13, stk. 3. Denne justering godkendes ved diplomatisk noteudveksling.

Artikel 19
Ikrafttræden

- 1) Nærværende aftale træder i kraft den første dag i den måned, efter hvilken alle parter ad diplomatisk vej skriftligt har meddelt Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, at de påkrævede nationale forudsætninger for aftalens ikrafttræden er opfyldt.
- 2) Depositaren notificerer alle parters regeringer om de i stk. 1 omhandlede meddelelser og informerer dem om datoen for aftalens ikrafttræden.
- 3) Såfremt en eller flere parter ikke kan afgive den i stk. 1 nævnte meddelelse før 1. januar 1995, kan de øvrige parter eller blot en af dem foreløbig anvende den foreliggende aftale fra dette tidspunkt.

Artikel 20
Gyldighedsperiode

Denne aftale gælder indtil 31. december 2019. Den kan forlænges ved aftale mellem to eller flere parter.

Artikel 18
Kündigung

- 1) Dieses Übereinkommen kann erstmals zum 31. Dezember 1997 durch eine schriftliche Erklärung gegenüber dem Verwahrer mit einer Frist von neun Monaten gekündigt werden. Nach diesem Zeitpunkt kann das Übereinkommen mit der zuvor genannten Frist jeweils zum Ende eines Kalenderjahrs gekündigt werden.

Macht eine Vertragspartei von ihrem Kündigungsrecht Gebrauch, so können die anderen Vertragsparteien ihrerseits das Übereinkommen mit einer auf sechs Monate verkürzten Frist kündigen.

Die Vertragspartei, die von ihrem Kündigungsrecht Gebrauch macht, darf keine nationale zeitabhängige Benützungsgebühr einführen.

- 2) Im Fall einer Kündigung nach Absatz 1 passen die verbleibenden Vertragsparteien den in Artikel 13 Absatz 3 genannten Verteilungsschlüssel an. Die Annahme dieser Anpassung erfolgt durch diplomatischen Notenwechsel.

Artikel 19
Inkrafttreten

- 1) Dieses Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem alle Vertragsparteien der Kommission der Europäischen Gemeinschaften auf diplomatischem Weg schriftlich mitgeteilt haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind.
- 2) Der Verwahrer übermittelt den Regierungen aller Vertragsparteien die in Absatz 1 bezeichneten Mitteilungen und teilt ihnen den Tag des Inkrafttretens des Übereinkommens mit.
- 3) Falls eine oder mehrere Vertragsparteien die in Absatz 1 genannte Mitteilung nicht vor dem 1. Januar 1995 abgeben können, können die übrigen Vertragsparteien oder auch nur eine von ihnen das Übereinkommen ab diesem Zeitpunkt vorläufig anwenden.

Artikel 20
Geltungsdauer

Dieses Übereinkommen gilt bis zum 31. Dezember 2019. Es kann durch Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien verlängert werden.

Article 18
Dénonciation

- 1) Le présent Accord peut être dénoncé pour la première fois au 31 décembre 1997 par une déclaration écrite au dépositaire et sous réserve d'un préavis de neuf mois. Après cette date, il peut être dénoncé à la fin de chaque année civile sous réserve du préavis précité.

Au cas où une des Parties contractantes exerce son droit de dénonciation, les autres Parties contractantes peuvent dénoncer le présent Accord sous réserve d'un préavis réduit à six mois.

La Partie contractante, qui exerce son droit de dénonciation, ne peut introduire de droit d'usage national lié au temps d'utilisation.

- 2) Dans le cas d'une dénonciation conformément au paragraphe 1, les Parties contractantes restantes adaptent la clé de répartition fixée à l'article 13 paragraphe 3. L'approbation de cette adaptation se fait par échange de notes diplomatiques.

Artikel 19
Entrée en vigueur

- 1) Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du mois suivant celui où toutes les Parties contractantes ont notifié à la Commission des Communautés européennes par voie diplomatique que les exigences constitutionnelles nationales nécessaires à l'entrée en vigueur sont remplies.
- 2) Le dépositaire transmet aux gouvernements de toutes les Parties contractantes les notifications visées au paragraphe 1 et leur communique la date de l'entrée en vigueur du présent Accord.
- 3) Dans le cas où une ou plusieurs Parties contractantes n'ont pu remettre la notification visée au paragraphe 1 avant le 1er janvier 1995, les autres Parties contractantes, ou même une d'entre-elles, peuvent appliquer le présent Accord à partir de cette date, à titre provisoire.

Article 20
Durée de validité

Le présent Accord est valable jusqu'au 31 décembre 2010. Deux Parties contractantes ou plus peuvent convenir de prolonger cette durée.

Artikel 18
Opzegging

- 1) Dit Verdrag kan voor het eerst per 31 december 1997 door middel van een aan de Depositaris gericht schriftelijke verklaring worden opgezegd, met een opzegtermijn van negen maanden. Na dit tijdstip kan het Verdrag met inachtneming van bovengenoemde termijn aan het eind van ieder kalenderjaar worden opgezegd.

Indien een Verdragsluitende Partij gebruik maakt van haar opzeggingsrecht, dan kunnen de overige Verdragsluitende Partijen hunnerzijds het Verdrag opzeggen met inachtneming van een tot zes maanden bekorte opzegtermijn.

De Verdragsluitende Partij die gebruik maakt van haar opzeggingsrecht, mag geen nationaal tijdgebonden gebruiksrecht invoeren.

- 2) In geval van een opzegging overeenkomstig het eerste lid passen de overgebleven Verdragsluitende Partijen de in artikel 13, derde lid, genoemde verdeelsleutel aan. De aanneming van deze aanpassing geschiedt door middel van diplomatieke-notawisseling.

Artikel 19
Inwerkingtreding

- 1) Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de maand waarin alle Verdragsluitende Partijen de Commissie van de Europese Gemeenschappen langs diplomatieke weg schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de binnen hun staten geldende voorwaarden voor de inwerkingtreding van het Verdrag is voldaan.
- 2) De Depositaris doet de Regeringen van alle Verdragsluitende Partijen de in het eerste lid bedoelde mededelingen toekomen en deelt hun de datum van de inwerkingtreding van het Verdrag mede.
- 3) Indien een of meer Verdragsluitende Partijen de in het eerste lid bedoelde mededeling niet voor 1 januari 1995 kunnen doen, kunnen de overige Verdragsluitende Partijen of zelfs slechts één van hen het onderhavige Verdrag vanaf die datum voorlopig toepassen.

Artikel 20
Geldigheidsduur

Dit Verdrag geldt tot 31 december 2019. Het kan worden verlengd indien twee of meer Verdragsluitende Partijen zulks overeenkomen.

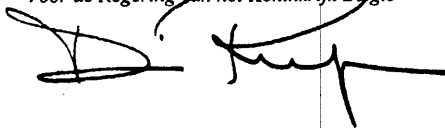
Udarbejdet i Bruxelles den 9. februar 1994

Geschehen zu Brüssel am 9. Februar 1994

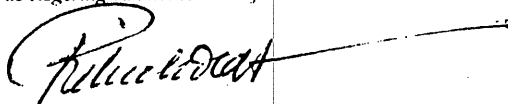
på dansk, fransk, hollandsk og tysk med samme gyldighed, i en originaludgave, som deponeres i arkivet hos Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber. Kommissionen sender hver part en bekræftet kopi.

in dänischer, deutscher, französischer und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Archiv der Kommission der Europäischen Gemeinschaften hinterlegt und verwahrt wird; diese übermittelt jeder Vertragspartei eine beglaubigte Abschrift.

*For regeringen i Kongeriget Belgien
Für die Regierung des Königreichs Belgien
Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique
Voor de Regering van het Koninkrijk België*



*For regeringen i Kongeriget Danmark
Für die Regierung des Königreichs Dänemark
Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark
Voor de Regering van het Koninkrijk Denemarken*



*For regeringen i Forbundsrepublikken Tyskland
Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne
Voor de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland*



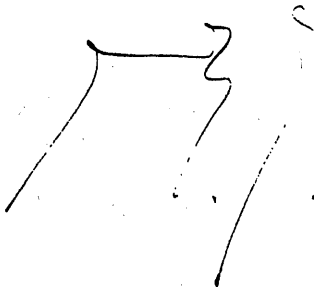
Fait à Bruxelles le 9 février 1994

Gedaan te Brussel op 9 februari 1994

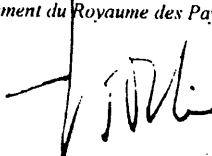
en langues allemande, danoise, française et néerlandaise, chaque texte faisant également foi, dans un original déposé dans les archives de la Commission des Communautés européennes; celle-ci transmet à chaque Partie contractante une copie certifiée conforme.

in de Deense, de Duitse, de Franse en de Nederlandse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek, in één oorspronkelijk exemplaar, dat wordt nedergelegd en bewaard in het archief van de Commissie van de Europese Gemeenschappen; deze doet iedere Verdragsluitende Partij een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift toekomen.

*For regeringin i Storhertugdømmet Luxembourg
Für die Regierung des Großherzogtums Luxemburg
Pour le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg
Voor de Regering van het Groothertogdom Luxemburg*



*For regeringin i Kongeriget Nederlandene
Für die Regierung des Königreichs der Niederlande
Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden
Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas*



GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MINISTÈRE
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Au moment de la signature de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules lourds, le Luxembourg fait la réserve suivante:

Le Luxembourg se réserve le droit de ne pas percevoir de droit d'usage à charge des véhicules visés par l'accord qui, en transitant sans rupture de charge par son territoire sur les relations France - Belgique et Sarre - Belgique ainsi que vice-versa, sont contraints par la réglementation nationale d'emprunter le réseau autoroutier pour contourner la Ville de Luxembourg, sur les tronçons d'autoroute auxquels s'applique cette réglementation.

Luxembourg, le 4 février 1994



Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Kommissionen for De Europæiske Fællesskabers Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.

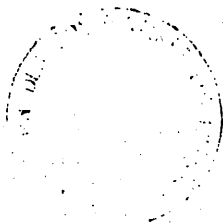
Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats der Kommission der Europäischen Gemeinschaften in Brüssel hinterlegt ist.

Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat général de la Commission des Communautés européennes à Bruxelles.

De voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Commissie der Europese Gemeenschappen te Brussel.

Bruxelles, den
Brüssel, den
Bruxelles, le
Brussel,

15. 11. 1994



D.F. Williamson

D.F. WILLIAMSON
Secrétaire général

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indledning

Rådets direktiv 93/89/EØF af 25. oktober 1993 indeholder især bestemmelser om landenes beskatning af store lastbiler til godstransport, herunder minimumssatser for vægtafgift og bestemmelser om vejbenyttelsesafgifter. I denne forbindelse indeholder direktivet bestemmelser om, at flere lande inden for EU kan indgå aftaler om at opkræve fælles vejbenyttelsesafgifter, der skal gælde inden for de pågældende landes samlede område. Denne mulighed har regeringerne i Danmark, Tyskland, Holland, Belgien og Luxembourg benyttet sig af og har indgået en aftale om opkrævning af en fælles vejbenyttelsesafgift for lastbiler m.v. på 12 ton eller derover, som benytter visse veje inden for landenes territorier.

Det er givet, at Tyskland vil indføre en vejbenyttelsesafgift pr 1. januar 1995. Det vil derfor også være til gavn for Danmark at indføre afgiften samtidig. Det skyldes især, at danske vognmænd helt uden problemer vil kunne færdes i de 4 andre aftalelande, og at deltagelse vil blive en samfundsøkonomisk fordel. Hvis Danmark ikke går med, skal danske eksportvognmænd, der kører sydpå, i alle tilfælde betale afgift, men i så tilfælde vil beløbet gå ubeskåret til statskassen i Tyskland m.fl., og danske eksportvognmænd skal ved hver kørsel sikre sig de fornødne afgiftsbeviser.

Dette lovforslag fremsættes med henblik på at opfylde aftalen fra dansk side. Aftalen er optaget som bilag til lovforslaget. En vedtagelse af lovforslaget skal betragtes som et samtykke til ratifikation af aftalen, jf. grundlovens § 19, stk. 1.

Tyskland nedsatte 1. april 1994 sin vægtafgift for lastbiler. Hermed vandt de tyske vognmænd konkurrenceevne i forhold til de danske. Med henblik på at forbedre de danske vognmænds konkurrenceevne fremsættes der sammen med forslaget endvidere forslag om ændring af vægtafgiftsloven, der indebærer nedsættelse af vægtafgiften for berørte lastbiler til EU's minimumssatser og lovforslag om afskaffelse af afgiften af den lovpligtige ansvarsforsikring for vognmænd.

Yderligere vil der ske en stramning af godskørselsloven.

Den tyske forhøjelse af dieselaugiften blev mindre end forudset i skattereformen. I overensstemmelse med de principper, der er anført i bemærkningerne til skattereformen, L 300/93, foreslås den vedtagne forhøjelse af afgiften på gas og diesel reduceret.

Alt i alt vil disse ændringer, der har været forhandlet med vognmandsorganisationerne, bevirke, at den samlede pakke vil styrke vognmandserhvervens konkurrenceevne.

De enkelte elementer i pakken er omtalt nedenfor og i det samtidigt fremsatte forslag til ændring af lovene om vægtafgift, afgift af mineralolie og ansvarsafgift.

Vejbenyttelsesafgift

EF-direktiv

I slutningen af det danske EU-formandsskab for første halvår 1993 blev der opnået politisk enighed om regulering af køretøjsafgifter (vægtafgift) og vejbenyttelsesafgifter i EU. Enigheden blev udmøntet i EF-direktiv nr. 93/89/EØF af 25. oktober 1993 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter af visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer.

For vægtaugiften blev der fastsat minimumsafgifter for køretøjer og vogntog på 12 ton eller derover tilladt totalvægt. En køretøjsafgift som vægtaugiften belaster køretøjer registreret her i landet, uanset om de kører her i landet eller ej, mens udenlandske køretøjer, der kører her i landet, ikke skal betale afgift til den danske stat. Minimumsafgifterne i direktivet er generelt lavere end de nuværende danske, og strukturen i afgiftsskalaerne er anderledes. Samtidig med vedtagelsen af direktivet gav medlemsstaterne tilsagn om i princippet at undgå nedsættelse af vægtaugifterne (stand still) i perioden 1. januar 1995 til den 31. december 1997, medmindre afgifterne er væsentligt over minimumssatserne, hvilket ikke er tilfældet i Danmark.

Bilag til f. t. l. om afgift af vejbenyttelse

Herudover blev der opnået enighed om regulering af vejbenyttelsesafgifter. En vejbenyttelsesafgift omfatter i princippet alle lastbiler – udenlandske som indenlandske – der benytter det nationale vejnet eller eventuelt dele deraf.

Det blev fastsat, at vejbenyttelsesafgiften alene kan omfatte køretøjer og vogntog på 12 ton eller derover tilladt totalvægt, og at afgiftssatsen i en overgangsperiode højst kunne udgøre 9.375 kr. årligt for køretøjer med 4 eller flere aksler og højst 5.625 kr. for køretøjer med 3 eller færre aksler ved en ECU kurs på 7,50 kr. Det blev endvidere fastsat, at flere EU lande kunne samarbejde om opkrævningen af en regional vejbenyttelsesafgift. Vejbenyttelsesafgiften omfatter som udgangspunkt alene motorveje og lignende veje, men der er mulighed for, at medlemslandene kan udstrække afgiftspligten for nationale vognmænd til at omfatte hele det nationale vejnet og fastsætte, at der skal ske årlig betaling – dog med mulighed for refusion, hvis køretøjet ikke benyttes i hele året.

Med baggrund i direktivet har Danmark, Tyskland, Holland, Belgien og Luxembourg forhandlet sig frem til en aftale af 9. februar 1994 om, hvordan den fælles vejbenyttelsesafgift nærmere skal indrettes. Aftalen forpligter ikke landene til at gå med i den fælles ordning, men forhindrer landene i at indføre andre former for vejbenyttelsesafgifter.

Vejbenyttelsesafgiften for de danske lastbiler

Det foreslås, at afgiftspligten skal omfatte hele det danske vejnet for de danske lastbiler, og at afgiften skal betales for et år ad gangen. Herved sikres, at der ikke gives incitamentet til kørsel uden for motorvejene, der er de mest trafik sikre vejformer, og de administrative omkostninger for det offentlige og erhvervslivet kan holdes på et minimum.

I praksis tænkes vejbenyttelsesafgiften for de danske vognmænd opkrævet sammen med vægtafgiften af Centralregisteret for Motorkøretøjer.

Som bevis for betaling af afgiften udstedes et særligt certifikat udformet i samarbejde med de andre lande. Hvis Danmark er med i ordningen, vil vognmanden ikke særskilt skulle betale vejbenyttelsesafgift ved kørsel i Tyskland og Benelux. Såfremt Danmark ikke er med i ordningen, vil vognmændene skulle betale til disse landes statskasser for benyttelse af motorvejene efter fastsatte dag-, uge-, måned- eller årsatser.

Efter aftalen skal der etableres en udligningsordning mellem samarbejdslandene vedrørende vognmænd fra disse lande, som udfører kørsel i området. Udligningen baseres på omfanget af dansk kørsel på f.eks. tyske motorveje og omvendt. Udligningen fast-

lægges bilateralt mellem samarbejdslandene på baggrund af statistiske oplysninger. Landene kan bilateralt aftale, at man udlader udligning, f.eks. hvis der netto køres lige meget i begge lande. Der er endnu ikke indledt forhandlinger om størrelsen af udligningen. Der hersker således fortsat usikkerhed om størrelsen heraf, men det er allerede nu klart, at Danmark netto skal overføre beløb til Tyskland, da danske lastbiler benytter de tyske veje mere, end de tyske vognmænd benytter de danske veje. Udligningen til Tyskland mv. vil dog sandsynligvis blive mindre end de beløb, danske vognmænd skulle betale direkte til Tyskland, hvis Danmark ikke er med i det fælles afgiftssystem. Ved vejbenyttelsesafgiften vil Danmark få betaling for bl.a. de tyske lastbilers benyttelse af de danske veje gennem udligningsordningen, hvilket ellers ikke ville ske.

Afgiftssatsen for vejbenyttelsesafgiften vil være på 1.250 ECU årligt svarende til 9.375 kr. (kurs 1 ECU = 7,50 kr) for køretøjer eller vogntog på 12 ton eller derover tilladt totalvægt med 4 eller flere aksler og 750 ECU svarende til 5.625 kr. for køretøjer eller vogntog på 12 ton eller derover med 3 eller færre aksler. For lastvognstog (forvogn og anhænger) og sættevognstog (sættevognstrækker og sættevogn) vil placeringen i afgiftsklasserne være bestemt af, hvor mange aksler, der maksimalt kan være tale om efter køretøjets registrering.

Det bemærkes, at afgiftssatserne i lovforslaget er foreløbige og måske skal justeres lidt, da det er kursen på ECU pr. 1. arbejdsdag i oktober, der danner grundlag for omregningen til danske kroner.

For danske lastbiler anslås provenuet til 270 mill. kr. årligt.

Vejbenyttelsesafgift for udenlandske køretøjer

Vejbenyttelsesafgiften skal også omfatte udenlandske køretøjer. Det foreslås, at alle motorveje og de såkaldte E-veje, som ikke er motorveje, omfattes af afgiftspligten for udenlandske køretøjer. Udviklingen af afgiftspligten til også at omfatte den del af E-vejsnettet, der ikke er motorveje, skal godkendes af Europa-Kommissionen.

I forbindelse med indførelsen af vejbenyttelsesafgiften foretager Vejdirektoratet trafikale før- og eftertællinger på vejnettet for at få afklaret, hvorvidt der sker en overførsel af godstrafikken fra den del af vejnettet, der er afgiftsbelagt, til det øvrige vejnet. Såfremt det mod forventning viser sig, at der bliver væsentlige overflytningsproblemer, vil man fra dansk side søge om Kommissionens godkendelse til også at lade andre dele af vejnettet være omfattet af loven, jf. herved art. 7 d), sidste afsnit i Rådets direktiv 93/89/EØF.

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

ellers. Tilsvarende får Danmark alene ved at have en vejbenyttelsesafgift indtægter fra udenlandske vognmænds benyttelse af danske veje. Det skønnes med nogen usikkerhed, at provenuet heraf vil udgøre ca. 30 mill. kr.

Endelig får Danmark indflydelse på udformningen af vejbenyttelsesafgiften ved deltagelse. I modsætning til vægtafgiften, der belaster danske vognmænds konkurrenceevne i forhold til udenlandske, er vejbenyttelsesafgiften i det store og hele konkurrenceevneutral for vognmændene i forhold til udenlandske konkurrenter.

Vejbenyttelsesafgiften vil isoleret set gennem overvæltning i højere fragtrater medføre en vis begrænsning i godstransporten med lastbil, hvilket medfører en tilsvarende begrænsning af miljøbelastningen fra lastbiltransport.

På helårsbasis vil vejbenyttelsesafgiften give et nettoprovenu på ca. 270 mill. kr. fra danske vognmænd. Udligningerne vil efter et foreløbigt overslag netto gå lige op.

Vægtafgiften og afgiften af ansvarsforsikringer for lastbiler

De nuværende danske vægtafgiftssatser for lastkøretøjer på 12 ton eller derover tilladt total vægt er altid over de fra 1. januar 1995 vedtagne EU minimumssatser. Det foreslås imidlertid, at de nye EU minimumssatser indføres i Danmark. Gennemførelsen skal i givet fald ske inden den 1. januar 1995, jf. den ovenfor omtalte stand still aftale.

Grunden til, at vægtafgiften foreslås nedsat til EU minimumssatserne, er, at de danske vognmænds internationale konkurrenceevne er blevet forværret gennem betydelige nedsættelser af vægtafgiften i Tyskland og Holland. De tyske og hollandske nedsættelser, der allerede er gennemført, skal ses i sammenhæng med den planlagte indførelse af vejbenyttelsesafgiften i disse lande. Ved en nedsættelse af vægtafgiften for de tunge køretøjer neutraliseres en del af denne konkurrenceevneforværring.

Den foreslåede ophævelse af afgiften af ansvarsforsikringer for lastvognmænd fra 1. januar 1995 vil ligeledes medvirke til neutralisering af den stedfundne konkurrenceevneforværring.

Nedsættelsen af vægtafgiften vil medføre et fald i den gennemsnitlige vægtafgift fra ca. 5.000 kr. til ca. 3.000 kr. pr. køretøj. Ophævelsen af ansvarsforsikringsafgiften for lastvognmænd vil i gennemsnit reducere afgiften med ca. 1.000 kr. pr. køretøj.

Samtidig med reduktionen af afgiftssatserne foreslås en tilpasning af betalingsfristerne for vægtafgiften til betalingsfristerne for den nye vejbenyttelsesafgift. Vejbenyttelsesafgiften vil efter aftalen med de

andre lande skulle betales forud for et år ad gangen. Derfor foreslås den nye reducerede vægtafgift for køretøjer på 12 ton eller derover opkrævet årligt i stedet for som nu kvartalsvis.

Ved at have samme betalingsfrister for den nye vægtafgift som for vejbenyttelsesafgiften opnås betydelige administrative fordele for såvel myndigheder som vognmænd. Ved de nye reducerede satser vil der ofte være et misforhold mellem de administrative omkostninger ved 4 opkrævninger i stedet for én opkrævning og størrelsen af den nye afgift.

Ligeledes vil det sandsynligvis give de danske vognmænd visse fordele i form af mindre intensiv kontrol af vejbenyttelsesafgiften i de andre lande. Såfremt vægtafgiften ikke betales, inddrages køretøjets nummerplader. Da der vil være en tæt sammenhæng mellem vejbenyttelsesafgiften og vægtafgiften, vil besiddelse af dansk nummerplade være et næsten sikkert tegn på, at den danske vognmand har betalt vejbenyttelsesafgift. Behovet for kontrol gennem standsning af danske køretøjer bliver dermed mindre.

Samling af betalingsfristerne, således at der betales forud for en længere periode, vil dog give danske lastvognsejere en vis likviditetsbelastning. Som kompensation herfor foreslås det, at vægtafgiften for køretøjer, der omfattes af den nye vejbenyttelsesafgift og de nye vægtafgiftssatser, allerede i 1994 nedsættes med et beløb svarende til, at de nye reducerede satser havde haft virkning fra 1. april 1994.

Indførelse af EU mindstesatsen for køretøjer på 12 ton eller derover og afskaffelse af afgift på ansvarsforsikring for vognmænd vil medføre et provenutab på henholdsvis ca. 60 mill. kr. og ca. 25 mill. kr. Reduktion af vægtafgiften i 1994 vil medføre et engangsprovenutab på ca. 45 mill. kr.

Ligesom for vejafgiften er afgiftssatserne i lovforlaget foreløbige og skal måske justeres lidt, da det er kursen på ECU pr. 1. arbejdsdag i oktober, der danner grundlag for omregningen til danske kroner.

Dieselafgift

Ved skattereformen blev dieselafgiften forhøjet under forventning om en tilsvarende tysk forhøjelse. Det forventedes da, at Tyskland ville forhøje sin dieselafgift med i alt 13 pfennig pr. liter med halvdelen den 1. januar 1995 og halvdelen den 1. januar 1996. Danmark kunne hermed forhøje sin dieselafgift med 2 x 23 øre pr. liter på samme datoer uden fare for, at den for Danmark gunstige grænsehandelsituation ville blive forringet. Det blev imidlertid samtidig i bemærkningerne anført, at såfremt Tyskland forhøjede sin afgift anderledes end forudsat, ville regerin-

gen stille forslag om en tilsvarende justering af afgiftssatsen.

Den tyske afgiftsstigning blev med 7 pfennig pr. liter mindre end forudsat, men kom til gengæld fuldt ud 1. januar 1994.

For at opfylde regeringens intentioner vil den vedtagne dieselaftgiftsstigning fra 1. januar 1996 på 23 øre pr. liter skulle reduceres med 21 øre pr. liter til 2 øre pr. liter.

Reduktionen af afgiftsstigningen vil medføre et vist provenutab, der dog begrænses meget væsentligt ved, at man ved en fastholdelse af den vedtagne afgiftsstigning sandsynligvis ville opleve et kraftigt fald i salget af diesel med dansk afgift på grund af nedgang i grænsehandelen i dansk favør især vedrørende udenlandske vognmænd. Lige omkring balancepunktet i forhold til især den tyske afgift er grænsehandelen meget følsom. Dieselaftgiften, der ellers stort set er konkurrencevneutral, vil ved en stigning henimod og lidt over det tyske niveau i praksis alene give danske vognmænd ekstra omkostninger, idet de udenlandske vognmænd allerede ved et lidt mindre afgiftsspænd vil fravælge dansk diesel i forhold til national diesel.

På samme måde som ved skattereformen vil afgiften på autogas følge afgiften på dieselolie med ned.

Under forudsætning om uændret salg (forventet 1995 niveau) vil reduktionen med 21 øre pr. l af forhøjelsen give et provenutab på 345 mill. kr. på helårsbasis for diesel og henved 5 mill kr for gas.

Vægt- og udligningsafgift for ikke benzindrevne personbiler, varevogne, mindre lastbiler og busser.

Reduktionen af dieselaftgiftsforhøjelsen fra 1. januar 1996 vil nedsætte omkostningerne ved kørsel i dieseldrevne køretøjer. Dette er blandt andet af miljømæssige årsager ikke hensigtsmæssigt. Det foreslås derfor at neutralisere gevinsten for dieseldrevne personbiler, busser samt varevogne og mindre lastbiler ved en forhøjelse af vægt- og udligningsafgiften for disse køretøjskategorier, der sjældent konkurrerer med udenlandske vognmænd.

Den samlede gevinst ved reduktionen af dieselaftgiften for disse køretøjskategorier er på ca. 165 mill. kr. svarende til ca. 600 kr. pr. køretøj i gennemsnit årligt.

Regeringen vil fordele forhøjelsen lidt anderledes. Vægtafgiften for varevogne med totalvægt mellem 2,5 og 3 ton er på 2.052 kr., der opkræves en gang årligt. For en varevogn med totalvægt på 3.050 kg er vægtafgiften 512 kr. om året, der opkræves i fire rater. Dette fald i vægtafgiften har bevirket, at der ofte anskaffes en større varevogn end behovet for nytte-last strengt taget tilsiger alene med henblik på at op-

nå en afgiftsbesparelse. Udover at de store varevogne normalt er dyrere i indkøb uden afgift, medfører dette forhold en helt unødvendig ekstra miljøbelastning, idet brændstoføkonomien i de oftest dieseldrevne store varevogne er dårligere end i mindre varevogne, der ofte kan opfylde samme behov, og som til og med mere hyppigt drives af blyfri benzin og har monteret miljøvenlig katalysator.

Det foreslås derfor, at vægtafgiften for større varebiler og små lastbiler over 3 ton forhøjes til samme niveau, som gælder for mindre varebiler fra 1. januar 1996.

Hermed skabes der tillige i højere udstrækning en fair konkurrence mellem de større lastbiler, der skal betale vejbenyttelsesafgiften, og de mindre, der ikke skal betale denne afgift.

På samme måde som efter de nuværende regler for de mindre varebiler under 3 ton foreslås, at også de store varebiler, lastbiler, der ikke er afgiftspligtige efter lov om vejbenyttelsesafgift, og busser skal betale vægt- og udligningsafgift årligt fra 1995.

Herved opnås mærkbare administrative lettelser for såvel myndigheder som for vognmænd.

Udover forhøjelsen af vægtafgiften for de store varebiler og små lastbiler over 3 ton på op til 1.540 kr årligt, foreslås udligningsafgiften forhøjet for personbiler og genindført for varebiler, mindre lastbiler og busser med ca. 300 kr. årligt fra 1. januar 1996.

Samlet set sker der således ikke nogen større afgiftsbelastning af gruppen af mindre dieseldrevne køretøjer, end samme gruppe opnår i fordele ved den mindre dieselaftgiftsforhøjelse.

På helårsbasis vil forslaget medføre en provenuegevinst på ca. 165 mill. kr. Der er således i det store og hele balance mellem ekstra afgifter og lettelser for såvel store lastbiler på 12 ton eller derover som for person- og varebiler mv.

Stramning af godskørselsloven mv.

Der er mellem trafikministeren og skatteministeren på den ene side og vognmandsorganisationerne på den anden side indgået en aftale om, at der fremsættes forslag til ændring af godskørselsloven, der bl.a. indebærer udvidet adgang til tilbageholdelse af motorkøretøjer, der udfører ulovlig godskørsel.

Endvidere vil godskørselsbekendtgørelsen blive ændret, således at der sker en stramning af de økonomiske adgangskrav til erhvervet, forbedring af vognmandskurser, indførelse af tilladelseskrav til slamsugning m.v.

Der vil endvidere blive fremsat forslag til ændring af færdselsloven med henblik på fastsættelse af skærpede krav til traktorer.

Herudover afsættes der af Trafikministeriets trafikpulje et beløb på 10 mill. kr. over 3 år til telematik.

Endelig træffes en række foranstaltninger, herunder indførelse af krav om farvning af afgiftsfri diesel og information af politiet med henblik på en skærpet politiindsats over for den ulovlige godskørsel.

Forhandlinger med vognmandsorganisationer

Vognmandsorganisationerne, der har været rådspurgt under forhandlingerne i EU om direktivet og aftalen, har også været rådspurgt om sammensætningen af den foreslåede pakke.

Organisationerne har erklæret sig enige med regeringen i, at den samlede pakke vil gavne vognmandserhvervet.

Provenumæssige konsekvenser

I følgende oversigt er vist økonomiske provenuvirkninger af vejbenyttelsesafgiften og af de i forbindelse hermed foreslåede ændringer af vægtafgiften og dieselolieafgiften mv. Skønnene er behæftet med usikkerhed.

mill. kr.	1994	1995	1996	Helår
Vejbenyttelsesafgift				
Danske lastbiler	265	270	270	
Salg af certifikater til brug for tredjelands lastbiler via danske myndigheder	1	20	20	20
Overførsel af provenu fra Danmark til fællesskab	0	0	-20	-20
Overførsel af 4 pct. af provenu fra fællesskabs indtægter fra tredjelands vognmænd til Danmark	0	0	20	20
Udligning til Tyskland m.v. for danske lastbilers benyttelse af tyske veje netto	0	-20	-20	-20
Udligning fra fællesskab af omkostninger afholdt af danske myndigheder for fællesskab			1	1
Dansk bidrag til fælles omkostninger m.v.		-1	-1	-1
I alt vejbenyttelsesafgift	266	270	270	270
Kompensation til danske lastvognmænd på grund af tysk nedsættelse af vægtafgift:				
Ophævelse af afgift på ansvarsforsikring for lastvognmænd	0	-23	-25	-25
Nedsættelse af vægtafgift til EU minimumsafgift for lastbiler, omfattet af vejbenyttelsesafgiften	0	-60	-60	-60
Nedsættelse af vægtafgift for lastbiler, omfattet af vejbenyttelsesafgift				
1. april - 31. december 1994	0	-45	0	0
I alt kompensation	0	-128	-85	-85
Reduktion af dieselafgift som følge af mindre tysk forhøjelse end forudsat:				
Reduktion af dieselafgift	0	0	-315	-345
- heraf for danske køretøjer m.v. ikke omfattet af vejbenyttelsesafgiften	0	0	170	185
Reduktion af gasafgift	0	0	-5	-5
I alt diesel og gas	0	0	-320	-350

mill. kr.	1994	1995	1996	Helår
Forhøjelse af vægt- og udligningsafgift for biler, der ikke omfattes af vejbenyttelsesafgiften				
Forhøjelse af vægtafgift, store varevogne og små lastbiler, der ikke omfattes af vejbenyttelsesafgift	0	0	75	75
Udligningsafgift for varevogne og lastbiler, der ikke omfattes af vejbenyttelsesafgift	0	0	60	60
Udligningsafgift for personbiler, hyrevogne og busser	0	0	30	30
I alt vægtafgift m.v. vare- og personbiler m.v.	0	0	165	165
I alt netto	266	142	30	0

Til de enkelte poster bemærkes i øvrigt:

Vejbenyttelsesafgiften

Der er i alt ca. 26.000 lastbiler og ca. 8.000 sættevognstrækkere, der har en totalvægt på mindst 12 ton. Af de 26.000 lastbiler skønnes 12.000 at have mindst fire aksler, når man tæller det mulige antal aksler på påhængsvogne, der kan sammenkobles med lastbilerne. Stort set alle sættevognstrækkere vil indgå i sættevogntog med mindst fire aksler.

Ved en kurs på på 7,50 kr. pr. ECU vil satsen udgøre 9.375 kr. pr. år for vogntog med mindst fire aksler og 5.625 kr. for vogntog med mindre end fire aksler. På denne baggrund skønnes indtægterne fra vejbenyttelsesafgiften f.s.v.a. danske lastbiler at udgøre ca. 270 mill. kr. Heri er inkluderet indtægter fra gebyr i forbindelse med refusion af vejbenyttelsesafgift, når køretøjet er registreret mindre end et år mv.

Afgiften forfalder til betaling før starten af afgiftsperioden. Afgiften vedrørende 1995 vil således skulle indbetales i 1994. Allerede i 1994 vil der derfor være indtægter fra vejbenyttelsesafgiften på ca. 266 mill. kr.

Udover indtægter fra danske lastbiler vil der også være indtægter fra udenlandske lastbiler, og der vil være udgifter vedrørende danske lastbilers benyttelse af vejnettet i Tyskland mv., der vil skulle udredes af den danske stat.

For så vidt angår danske lastbilers kørsel i Tyskland og Benelux og kørsel i Danmark foretaget af lastbiler fra Tyskland og Benelux, er der i aftalen mellem landene fastsat en udligningsordning. Medlemslandene kan bilateralt aftale at afstå fra udligning. Udligningen skal i givet fald beregnes på baggrund af statistiske oplysninger om kørselsomfanget i de pågældende samarbejdslande. Da danske lastbiler øjensynligt benytter de tyske motorveje mere, end de tyske lastbiler benytter de danske, vil Danmark sandsynligvis skulle overføre et nettobeløb til de tys-

ske myndigheder. Foreløbige beregninger foretaget af Tyskland synes at vise, at Danmark netto vil skulle overføre henvend 30 mill. kr. til Tyskland. De foreløbige danske beregninger synes at vise, at der nærmere bliver tale om, at Danmark vil skulle overføre i nærheden af 20 mill. kr. Spørgsmålet har dog endnu ikke været diskuteret blandt samarbejdslandene. Det er således med nogen usikkerhed, at det skønnes, at der vil skulle overføres 20 mill. kr. til de andre samarbejdslande netto.

For så vidt angår kørsel i Danmark, Tyskland og Benelux foretaget af lastbiler fra andre lande, skønnes det med betydelig usikkerhed, at der gennem de danske myndigheder vil blive solgt certifikater for ca. 20 mill. kr. årligt. Dette skøn er meget følsomt overfor, hvordan handelsmønstret vil blive i praksis. Beløbet kan således blive væsentligt større og mindre. Disse indtægter er dog ikke endelige indtægter, idet de sammen med tilsvarende indtægter fra Tyskland og Benelux vil blive omfordelt mellem landene. Omfordelingen sker en gang årligt, første gang i 1996 på baggrund af 1995-indtægterne. På baggrund af foreløbige overslag foretaget af Tyskland kan det med nogen usikkerhed skønnes, at Danmarks endelige andel (4 pct.) af disse indtægter vil blive på ca. 20 mill. kr.

Da forhandlerne af certifikaterne skal købe en vis mængde før 1. januar 1995 for at kunne sælge fra denne dato, vil der allerede i 1994 kunne bogføres indtægter. Indtægterne i 1994 skønnes til i størrelsesordenen 1 mill. kr.

Endelig vil landene også fordele omkostningerne i forbindelse med salg af certifikater på grænsen til tredjelande, ved færgesfart til samarbejdslandene fra lande udenfor samarbejdet og i et bælte i EU-lande, der ikke er medlem af samarbejdet (Frankrig og Østrig). På baggrund af foreløbige overslag vil denne udligning stort set være neutral for den danske stat dog med en tendens til, at der vil blive overført et lidt

større beløb til Danmark end Danmark skal overføre til de andre lande. Dette skyldes, at Danmark vil skulle betjene 7-8 pct. af salgsstederne på grænsen mv., men vil skulle bære 4 pct. af omkostningerne. De danske omkostninger pr. salgssted vil sandsynligvis være mindre end de tyske. Det skønnes, at der brutto vil blive overført henvend 1 mill. kr. fra fællesskabet til Danmark, og at Danmarks andel af de fælles omkostninger vil være lidt mindre. Det er endnu ikke aftalt, om udligningen for 1995 sker i 1995 eller 1996.

Danmark vil også få udligning for dele af Told- og Skattestyrelsens omkostninger. Udligningen vil blive konteret på § 38. Udgiften til forhandleravance konteres også her. De to beløb vil stort set modsvare hinanden.

Der har været tvivl med hensyn til, om der skal moms på vejbenyttelsesafgiften. Medlemslandene og Kommissionen er dog blevet enige om, at man i første omgang undlader at kræve moms, indtil spørgsmålet er nærmere undersøgt herunder eventuelt muligheden af at anvende en forenklet procedure.

Kompensation til lastvognmænd for nedsættelse af vægtafgiften for tyske vognmænd fra 1. april 1994

Afskaffelse af afgiften på ansvarsforsikring for lastvognmænd vil medføre et helårsprovenutab på ca. 25 mill. kr. For 1995 vil provenutabet dog alene udgøre ca. 23 mill. kr., da afgiften for december 1994 indtægtsføres i januar 1995.

Forslaget om at nedsætte vægtafgiften for lastvogn, der omfattes af vejbenyttelsesafgiften til EU minimumsafgiften, vil ved en ECU kurs på 7,5 kr. pr. ECU medføre et årligt provenutab på ca. 60 mill. kr. fra 1995. Provenuet falder fra ca. 160 mill. kr. årligt til ca. 100 mill. kr. årligt. Størrelsen af provenutabet er usikkert, jf. usikkerhed om hvilke kombinationer af lastbiler og påhængsvogne m.v., der anvendes, og på grund af usikkerhed omkring udviklingen i ECU kursen.

Forslaget om at nedsætte vægtafgiften for lastbiler, der skal betale vejbenyttelsesafgift, fra 1. april 1994 til 31. december 1994 med 35 pct. vil medføre et engangsprovenutab på ca. 45 mill. kr. Da det forudses, at nedsættelsen vil blive modregnet i den første betaling af den helårlige vægtafgiftbetaling, der i praksis vil finde sted i 1995, vil provenutabet først blive bogført i 1995.

Forslaget om, at lastbiler, der omfattes af vejbenyttelsesafgiften, skal betale årlig vægtafgift, skønnes at medføre en forbedring af statens gennemsnitlige likviditet med godt 50 mill. kr. en gang for alle. Da vognmændene i praksis forudses at skulle betale den årlige vægtafgift i starten af 1995, vil der ikke ske

nogen stigning i de bogførte indtægter bortset fra rentekontoen, der vil blive forbedret med ca. 5 mill. kr. Denne effekt er ikke med i oversigten.

Dieselafgiftsreduktionen

Forslaget om at reducere den vedtagne forhøjelse af dieselafgiften den 1. januar 1996 med 21 øre pr. liter fra 23 øre pr. liter til 2 øre pr. liter vil ved benyttelse af de forventede 1995 mængder (1.580 mill. liter) medføre et provenutab på ca. 335 mill. kr. uden moms. Da der ikke kan godtgøres moms på dieselolie til personbiler og hyrevogne, vil det samlede provenutab udgøre ca. 345 mill. kr. på helårsbasis. Provenutabet for 1996 vil dog alene udgøre 315 mill. kr., da indtægterne fra dieselafgiften bogføres med en måneds forsinkelse i forhold til salgstidspunktet.

Til orientering bør det imidlertid understreges, at man sandsynligvis ville have fået stort set samme provenu i 1995 og 1996, hvis satsen var blevet forhøjet den 1. januar 1996 som vedtaget i skattereformen. Den danske dieselafgift ville da være blevet større end den tyske (ved nuværende tysk sats og valutakurs m.v.), hvorfor man ved denne højere sats ville have fået et væsentligt fald i salget af dieselolie i Danmark som følge af mindre udenlandsk grænsehandel i Danmark og mere dansk grænsehandel i udlandet.

Reduktionen af forhøjelsen af autogasafgiften vil medføre et provenutab på henvend 5 mill. kr.

Forhøjelse af vægtafgift og udligningsafgift for biler der ikke er omfattet af vejbenyttelsesafgiften

Forslaget om at forhøje vægtafgiften for varevogne over 3 ton med 1.540 kr. og vægtafgiften for de mindre lastbiler fra 10 ton og ned til 3,5 ton med fra 45 kr. for de største lastbiler og op til 1.375 kr. pr. år for de mindste, vil medføre en provenugevinst på 75 mill. kr. ved uændret bestand.

Forslaget vil give incitament til, at der i mindre udstrækning end i dag erhverves store varebiler over 3 ton, hvor registreringsafgiften er 19.000 kr. og i stedet købes mindre varevogne, hvor registreringsafgiften udgør 30.000 kr. for varevogne mellem 2-3 ton og 95 pct. af værdien uden afgift udover de første 6.000 kr. for varevogne under 2 ton.

Hvis ændringen i vægtafgiften vil bevirke, at der årligt bliver solgt 5.000 færre varevogne over 3 ton og modsat 4.000 flere varevogne mellem 2 og 3 ton og yderligere 1.000 varevogne under 2 ton vil provenugevinsten blive på henvend 100 mill. kr. årligt. Der er ikke regnet med nogen provenugevinst i opstillingen af denne afledte virkning.

Forslaget om, at vægtafgiften skal opkræves en gang årligt for store varebiler og mindre lastbiler samt busser, vil medføre en forbedring af statens gennemsnitlige likviditet med ca. 60 mill. kr. en gang for alle. Da den årlige vægtafgift i praksis vil blive opkrævet første gang i begyndelsen af 1995, vil der dog ikke kunne konstateres nogen merindtægt bortset fra, at rentekontoen vil blive forbedret med ca. 6 mill. kr. Denne effekt er ikke med i oversigten.

Forslaget om udligningsafgift på varebiler og lastbiler, der ikke omfattes af vejbenyttelsesafgiften, vil medføre en årlig provenugevinst på ca. 60 mill. kr. Tilsvarende vil forslaget om at forhøje udligningsafgiften for personbiler, hyrevogne og busser medføre en årlig provenugevinst på ca. 30 mill. kr., heraf 20-25 mill. kr. vedrørende personbiler.

Ved forhøjelsen af udligningsafgiften for personbiler, busser, varebiler og små lastbiler og vægtafgiften for store varevogne og små lastbiler vil fordelene ved nedsættelse af dieselafgiften i gennemsnit blive neutraliseret for de berørte køretøjskategorier.

Det understreges dog, at der indenfor det givne provenu er foreslået en forholdsvis kraftig stigning af vægtafgiften for de store varevogne, således modsat at forhøjelsen af udligningsafgiften ikke fuldt ud »udligner« den gennemsnitlige dieselbilist gevinst ved en mindre forhøjelse af udligningsafgiften.

Samlet set er pakken, jf. oversigten, provenuneutral fra 1997 og frem, idet det dog bemærkes, at der udover de i oversigten nævnte provenueffekter vil komme et vist merprovenu i det omfang, der købes færre varevogne over 3 ton og flere varevogne under 3 ton og en vis varig gevinst på rentekontoen, idet pakken giver en provenugevinst i 1994-1996, jf. oversigten, og herudover medfører en forbedring af statens gennemsnitlige likviditet med godt 110 mill. kr. på grund af overgang til helårlig vægtafgift m.v. for varevogne og lastbiler.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Vejbenyttelsesafgiften

Vejbenyttelsesafgiften vil umiddelbart belaste danske lastvognsejere med 270 mill. kr. om året. Ved at vognmænd m.fl. betaler vejbenyttelsesafgift til den danske stat, undgår vognmændene imidlertid at betale afgift til Tyskland og Benelux ved kørsel i disse lande. Afgiften ville have udgjort i størrelsesordenen 40 mill. kr.

Netto medfører forslaget således en afgiftsstigning for vognmændene på ca. 230 mill. kr. om året. Vejbenyttelsesafgiften har imidlertid meget gode muligheder for at blive væltet over i højere fragtrater. Mulig-

hederne for overvæltning er specielt gode, hvis alle, der udfører en bestemt aktivitet, bliver belastet med samme afgift. Ved kørsel internt i Danmark med større lastbiler vil alle i praksis blive omfattet af afgiften. Ved eksportkørsel er det afgørende, at udenlandske lastvognmænd skal betale afgift i samme omfang som danske vognmænd ved kørsel i Danmark, Tyskland og i Benelux. Ved disse kørsler er der således også meget gode muligheder for overvæltning. Alene ved kørsel på ikke-motorveje i konkurrence med udenlandske vognmænd i samarbejdslandene og ved kørsel uden for samarbejdslandene opstår der et vist konkurrenceevnetab. I det store og hele er konklusionen dog fortsat, at vejbenyttelsesafgiften er konkurrenceevneneutral og vil kunne væltes over i højere fragtrater. De højere fragtrater vil blive overvæltet til såvel importører som eksportører, og der er dermed videre gode muligheder for, at erhvervenes indkomster netto ikke belastes af afgiften.

Blandt lastvognsejere vil afgiften tendere mod at være forholdsvis let at bære, hvis lastvognene udfører et stort transportarbejde, da afgiften da hviler lettere pr. km eller pr. tonkm. Vognmænd, der udnytter deres vognpark effektivt, vil derfor tendere mod at vinde markedsandele på afgiften, mens lastvognsejere, der kører mindre, vil kunne tabe markedsandele.

Kompensation på grund af tysk og hollandsk nedsættelse af vægtafgift

Tyskland og Holland har nedsat deres vægtafgift i forbindelse med indførelsen af afgiften. Herved har vognmænd fra to af de væsentligste konkurrenter til Danmark på eksportkørselsområdet vundet konkurrenceevne. I modsætning til vejbenyttelsesafgiften belaster vægtafgiften kun nationale vognmænd, der derfor har sværere ved overvæltning uden tab af markedsandele, fordi de udenlandske konkurrenter går fri. Det skal dog bemærkes, at især den tyske vægtafgift tidligere var væsentligt over den danske afgift, og det skal også understreges, at den tyske beslutning om nedsættelse af den tyske vægtafgift er uafhængig af, om Danmark indfører vejbenyttelsesafgiften eller ej.

Forslaget om at nedsætte den danske vægtafgift for de store lastbiler og fjerne afgiften på ansvarsforsikringer for lastvognmænd vil medføre, at de danske vognmænd vinder konkurrenceevne i forhold til udenlandske. Hovedparten af afgiftsnedsættelsen vil dog blive overvæltet, da der for de fleste transportører er tale om konkurrence internt mellem danske lastvogne, men overvæltningen sker ikke i helt samme

udstrækning som for vejbenyttelsesafgiften, i alle tilfælde ikke på kortere sigt.

Dieselafgiftsændringen

Under de fleste omstændigheder er dieselafgiftsændringer konkurrencevneutrale. Vognmænd uanset nationalitet vil købe dieselolien det sted på ruten, hvor olien er billigst. Vognmænd, der kører på samme rute, vil derfor få ensartede ændringer i deres afgiftsbelastning, hvorefter der er gode muligheder for overvæltning.

Når dieselafgiften imidlertid er stort set lige stor, som den vil være i 1995 mellem Danmark og Tyskland, vil en ensidig dansk forhøjelse, der bringer den danske afgift over den tyske, fortrinsvis belaste danske vognmænd. Det skyldes, at der i praksis er meromkostninger ved køb af diesel i et fremmed land, både fordi det er mere omkostningsfuldt at få refunderet købsmomsen, og at det i praksis er vanskeligere at kvalificere sig til kvantumsrabatter i udlandet end i indlandet. Den vedtagne dieselforhøjelse ville derfor have betydet, at omkostningerne for danske vognmænd steg næsten lige så meget, som satsen ville blive sat op, mens tyske vognmænd allerede ved lavere afgiftsstigning ville være gået væk fra at købe dansk dieselolie og derved ikke ville have fået meromkostninger i samme omfang.

Under de nuværende forhold, hvor den danske og den tyske afgift er tæt på hinanden, vil forslaget om at reducere den vedtagne forhøjelse af dieselafgiften med 21 øre pr. liter derfor medføre en vis konkurrenceforbedring for danske vognmænd i forhold til udenlandske vognmænd. Hovedparten af den mindre afgiftsforhøjelse vil dog fortsat blive væltet over.

Reduktionen af dieselafgiftsforhøjelsen forhindrer et væsentligt fald i salget af dieselolie fra dansk område (mindre grænsehandel). Forslaget har således en væsentlig positiv betydning for de erhverv, der forhandler dieselolie i Danmark.

I følgende oversigt er vist den umiddelbare effekt af den samlede pakke for lastvognmænd, uden at der er taget hensyn til overvæltning.

Umiddelbare meromkostninger og besparelser ved den samlede pakke for danske lastbiler på mindst 12 ton:

	Omkostninger
Vejbenyttelsesafgift	270 mill. kr
Mindre vægtafgift	-60 mill. kr
Ingen ansvarsafgift	-25 mill. kr
Mindre dieselafgift	-135 mill. kr
Sparet tysk vejafgift	-40 mill. kr
Netto	10 mill. kr

Umiddelbart går regnestykket således lige op. Når man imidlertid tager hensyn til de forskellige overvæltningmuligheder, er der ingen tvivl om, at de danske vognmænd under ét vinder ved omlægningen, idet der for især eksportvognmændene er tale om en entydig gevinst, men også de indenlandske vognmænd vinder i en vis udstrækning.

Personbiler, hyrevogne, busser, varevogne og lastvogne, der ikke er omfattet af vejbenyttelsesafgiften

For disse køretøjstyper vil dieselafgiftsnedsettelsen medføre en besparelse på ca 165 mill. kr. (Resten af dieselafgiftsnedsettelsen vedrører udenlandske lastbiler og entreprenørmaskiner).

For de ovennævnte køretøjstyper vil forslaget om højere vægtafgift og udligningsafgift samlet medføre en tilsvarende belastning.

Indenfor gruppen er det dog foreslået, at de store varebiler over 3 ton og de små lastbiler skal have forholdsvis større stigninger, end de vinder ved dieselnedsettelsen i gennemsnit. Derfor vil der modsat netto være tale om lettelse for dieseldrevne personbiler, små varevogne og busser og især relativt for dieseldrevne hyrevogne. De fleste varebiler og en stor del af de diseldrevne personbiler anvendes erhvervsmæssigt.

De større afgiftsforhøjelser for de store varevogne over 3 ton vil ikke nødvendigvis medføre tilsvarende omkostningsstigninger for varevognskøberne, idet det må forventes, at disse i et vist omfang vil reagere mod afgiften ved at købe mindre og billigere varevogne, der kan opfylde samme transportbehov. Herved vil både varevognskøberne og det offentlige tjene. Det er en absolut fordel for det danske samfund, at der ikke på grund af skæve afgiftsregler købes unødigt dyre biler.

Den mindre samlede umiddelbare afgiftsbelastning for dieseldrevne personbiler, hyrevogne, busser og små varevogne må i det væsentligste forventes overvæltet. Tilsvarende for den større samlede afgiftsbelastning for store varevogne og små lastbiler. Hermed bliver det også lettere for de store lastbiler at overvælte.

For entreprenørmaskiner mv. vil dieselafgiftsnedsettelsen betyde en gevinst på ca 20 mill. kr.

I følgende oversigt er vist de umiddelbare virkninger af afgiftsændringerne for de forskellige køretøjskategorier:

	Vægtafgift mv.	Dieselafragift	Netto
Personbiler, hyrevogne og busser	30	-60	-30
Varebiler og små lastbiler	135	-105	30
I alt	165	-165	0

Da der for de store lastbiler er tale om en umiddelbar provenugevinst på 10 mill. kr, da der er provenuneutralitet for de andre køretøjstyper, samt at der for entreprenørmaskinerne tabes 20 mill. kr og at der under forudsætning om uændret salg tabes ca 20 mill. kr på salg til udenlandske vognmænd, må der være andre poster med, hvis pakken i sin helhed skal være provenuneutral.

Det er der også, jf. at det forventes, at der brutto vil blive betalt ca 30 mill. kr i vejbenyttelsesafgift fra udenlandske vognmænd.

Samlet set vil pakken således styrke lastvognmændenes konkurrenceevne, og for de andre køretojskategorier vil virkningen være neutral.

Miljømæssige konsekvenser

Vejbenyttelsesafgiften

Indførelse af vejbenyttelsesafgiften, der vil blive overvæltet i højere fragtrater for lastbiltransporteret gods, vil medføre en mindre mængde gods, der skal transporteres med lastbil. Hermed reduceres miljøbelastningen fra godstransport. I det omfang godset i stedet transporteres med bane eller skib, vil der også være tale om en nettoforbedring af miljøet.

Da afgiften er af forholdsvis beskeden størrelse i forhold til de samlede omkostninger ved godstransport, og omkostningerne til godstransport udgør en forholdsvis beskeden del af de fleste varers pris, vil den positive miljøvirkning dog være af beskeden omfang (under 0,5 pct. af det samlede dieselforbrug).

Lavere vægtafgift for store lastbiler og ophævelse af afgift på ansvarsforsikringer for vognmænd

Disse nedsættelser vil reducere den positive miljøvirkning ved vejbenyttelsesafgiften med henved 1/3.

Højere vægt- og udligningsafgift for ikke benzindrevne person- og varebiler

Da det foreslås, at der især sker afgiftsstigninger for de store varevogne over 3 ton, der meget ofte af afgiftsmæssige årsager er overdimensionerede i forhold til det reelle transportbehov, kan der forventes en mærkbar nedsættelse af brændstofforbruget.

Det forventes, at en større del af de nuværende varevogne over 3 ton med tiden vil blive udskiftet

med mindre varevogne eller personbiler, der har en væsentlig bedre brændstoføkonomi og oftere drives af blyfri benzin, og som er monteret med katalysator.

Effekten af forslaget kan med nogen usikkerhed skønnes at medføre en reduktion af brændstofforbruget med ca. 1 pct. af det samlede dieselforbrug.

Reduktion af forhøjelsen af dieselafragiften

Reduktionen af forhøjelsen af dieselafragiften i 1996 følger af den ved skattereformen aftalte regulering, såfremt de tyske afgiftsændringer blev anderledes end forventet. Hvis afgiftsforhøjelsen for 1996 fastholdes på trods af mindre tysk afgiftsforhøjelse end forudsat, vil grænsehandlen i dansk favør blive reduceret svarende til et provenutab på ca. 250 mill. kr., der kun i beskeden omfang vil komme de danske borgere til gode.

Blandt de forskellige afgifter på vejtransport m.v. er brændstofafgifterne de mest effektive i forhold til opfyldelse af miljømål.

100 mill. kr. i dieselafragift giver således et bedre miljø end 100 mill. kr. i f.eks. vægtafgift.

Sammenhængen mellem dieselpriis og dieselforbrug måles ved priselasticiteten. Priselasticiteten for dieselolie er forholdsvis beskeden. Ved en elasticitet på ca. 0,15 vil reduktionen af forhøjelsen medføre, at priserne bliver henved 5 pct. mindre end ellers, således at de forbrugte mængder stiger med 0,5-1 pct. Den anførte elasticitet på 0,15 er sandsynligvis mindre ved isolerede danske prisændringer, da disse ikke vil foranledige udvikling af nye brændstoføkonomiske køretøjer alene til det danske marked.

Ved reduktionen af afgiftsforhøjelsen kan der fastholdes en større mængde dieselolie i grænsehandel end ellers. Da den danske dieselolie er let, mens den udenlandske indeholder mere svovl, vil forslaget medføre en vis reduktion i svovludledningerne.

Samlet vurderes det, at der efterhånden kan opnås en vis beskeden forbedring i miljøet ved pakken. Skiftet fra den kørselsafhængige dieselafragift til den mindre kørselsafhængige vejbenyttelsesafgift m.v. vil efterhånden blive overdøvet af, at der gennem omfordeling af den relative afgiftsbyrde fra mindre til store varevogne kan forventes et fald i det samlede brændstofforbrug og et skift fra diesel til den mindre

miljøbelastende blyfri benzin til biler med katalysator.

Det skal understreges, at de kvantitative vurderinger er usikre.

Miljøstyrelsen har til de miljømæssige bemærkninger udtalt:

- at man kan tilslutte sig de kvalitative betragtninger,
- at forudsætningerne for de kvantitative opgørelser efter Miljøstyrelsens opfattelse er usikre,
- og at den samlede miljømæssige betydning af pakken - med den kompenserede reduktion af den fremtidige dieselaftgift - efter styrelsens opfattelse vil være marginal.

Administrative konsekvenser

Justitsministeriet, Centralregisteret for Motorkøretøjer

Det nuværende centralregister over motorkøretøjer danner grundlag for opkrævning af vægtafgift og udligningsafgift.

Dette register skal ændres for at tage højde for vægtafgift efter de principper, der er vedtaget af EU for vogntog på 12 ton eller derover samt vejbenyttelsesafgift af dansk registrerede køretøjer.

For vægtafgiften består den væsentligste ændring i, at afgiften skal opkræves af lastbilen enten ud fra oplysninger om, hvilket påhængskøretøj den er synet og registreret med, dvs. på grundlag af totalvægt og antallet af aksler for den kombination af lastbil og påhængskøretøj som vognmanden ønsker, eller i de tilfælde, hvor der er flere anvendelsesmuligheder, ud fra oplysninger om den mulige anvendelse, akseltal og totalvægt. Systemet svarer i store træk til det der i dag anvendes for sættevogntog, mens lastbiler og påhængsvogne hidtil udelukkende har været beskattet hver for sig. Hvis en vognmand rent faktisk ikke ønsker at udnytte anhængertrækket, skal dette, ligesom antal aksler og affjedring, fremgå af registrering.

Det foreslås endvidere at ændre vægtafgiftsloven således, at den for lastbiler og lastvogntog, omfattet af vejbenyttelsesafgiften, følger denne for så vidt angår opkrævning og refusion. Dette medfører, at vægtafgiften fremover vil blive opkrævet en gang årligt mod nu kvartalsvis, og refusionen ændres fra et dag-til-dag princip til refusion på månedsbasis. I forbindelse med ejerskifte vil den nye ejer dog kunne fortsætte med den tidligere betalte vægt- og vejbenyttelsesafgift. Af administrative grunde foreslås der også indført årlig opkrævning af vægt- og udligningsafgift af busser og ikke vejbenyttelsesafgifts-

pligtige lastbiler m.v., hvor afgiften hidtil er blevet opkrævet kvartalsvis.

Ved afmelding/nyregistrering skal der som hidtil ske henvendelse til motorkontoret. Centralregisteret foranstalter herefter refusion af vægtafgift og vejbenyttelsesafgift. I forbindelse med nye registreringer betales vægtafgift og vejafgift for et nyt år.

Centralregisteret for Motorkøretøjer skal tilpasse den EDB-mæssige opbygning af opkrævningssystemet. Dette vil kræve, at systemet udbygges med oplysninger, der ikke i dag er indeholdt i registret, og at systemet kan beregne vægtafgift og vejskat ud fra de køretøjskombinationer, der vil være mulighed for at anvende.

Herudover bør der være mulighed for ved synsfri sammenkobling at registrere et »billigere«
vogntog end det størst tilladte. Der skal således indsættes nye koder for valgfrit træk.

Arbejdet med tilpasning af edb-systemerne mv. skal af tidsmæssige årsager igangsættes inden lovens eventuelle vedtagelse, hvis systemet skal kunne håndtere registrering af afgifterne inden 1. januar 1995.

Engangsudgifterne hertil skønnes at ville udgøre i alt ca. 1,3 mill. kr.

Engangsudgifter i forbindelse med porto samt administrative omkostninger til nedsættelse af vægtafgift for 1994 skønnes til i alt 0,6 mill. kr. Hertil kommer eventuelle omkostninger til personale mv. Udgifterne hertil vil bl.a. afhænge af afgiftslovgivningens ikrafttrædelsestidspunkt.

Det kan i øvrigt oplyses, at indførelsen pr. 1. januar 1995 af årlige opkrævninger af vægtafgift på lastbiler omfattet af vejbenyttelsesafgiften samt for vare- og lastbiler over 3 ton totalvægt, der ikke er omfattet af vejbenyttelsesafgiften, ifølge Justitsministeriets oplysninger skønsmæssigt vil medføre besparelser i Centralregisteret på 0,3 mill. kr. fra 1995.

Skatteministeriet, Told og Skat

Told- og Skattestyrelsens udgifter i 1994 til afgiftsændringerne samt information og trykning mv. af vejbenyttelsesbeviser skønnes på det foreliggende grundlag at udgøre op til 2,0 mill. kr.

Fra 1995 skønnes de årlige udgifter i forbindelse med salg mv. af vejbenyttelsesbeviser mv. at ville udgøre op til 1,0 mill. kr. Hertil kommer udgifter til provision til forhandlere, der vil blive optaget under § 38. Skatter og afgifter. En del af disse udgifter vil dog blive dækket af overførsler fra de andre samarbejdslande, men Danmark vil også skulle dække en del af fællesudgifterne i disse lande. Den endelige fordeling er ikke fastlagt endnu. Det er endnu uklart

i hvilken udstrækning forhandleravancen vil omfatte udgifter for styrelsen.

Til administration af vejafgiften skønnes desuden at skulle anvendes 2 årsværk.

De samlede statslige administrative udgifter i 1994 skønnes således at ville udgøre op til 3,9 mill. kr.

De samlede statslige årlige administrative merudgifter fra 1995 skønnes på nuværende tidspunkt at ville udgøre op til 0,7 mill. kr.

Det bemærkes, at de administrative konsekvenser ikke omhandler konsekvenser af de under »Straming af godskørselsloven mv.« nævnte emner.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås, at der betales afgift for retten til benyttelse af vejnettet for lastbiler og lastvognstog m.v., der anvendes til vejgodstransport og har en tilladt totalvægt på 12 ton eller derover. For udenlandske køretøjer, dvs. køretøjer, der ikke er registreret her i landet, betales der dog kun for benyttelsen af motorvejene samt, under forudsætning af Europa-Kommissionens godkendelse, jf. bemærkningerne til § 7, de E-veje, der ikke er motorveje.

Til § 2

For afgiftspligtige køretøjer, der er registreringspligtige i Danmark, foreslås det, at afgiften betales for et år ad gangen.

Udenlandske køretøjers brug af afgiftspligtige veje betales for en periode, der kan opgøres i dage, uger, måneder eller år, dog ikke længere end for et år. Afgiftsperioden starter ved døgnets begyndelse.

Til § 3

Afgiften for 1 år udgør 5.625 kr. for køretøjer med højst 3 aksler, og for køretøjer med 4 aksler og derover er den årlige afgift 9.375 kr.

Afgiften for udenlandske køretøjer med højst 3 aksler er 562 kr. pr. måned, 150 kr. pr. uge og 45 kr. pr. dag. Afgiften for udenlandske køretøjer med 4 aksler eller derover er 937 kr. pr. måned, 248 kr. pr. uge og 45 kr. pr. dag.

For dansk registrerede køretøjer, der er registreret som trækraft for én påhængs- eller sættevogn, gælder det, at afgiften skal fastsættes efter det registrerede antal aksler og den registrerede totalvægt af det samlede vogntog.

For køretøjer, der er registreret som trækraft for flere forskellige påhængs- eller sættevogne, gælder det, at afgiften skal fastsættes efter den kombination

af akselantal og totalvægt, der giver det højeste afgiftsbeløb.

Til § 4

I aftalen er afgiftssatserne fastsat i ECU, og det har derfor været nødvendigt at indsætte en bestemmelse om regulering af satserne i tilfælde af udsving i valutakurserne. De i forslaget nævnte satser er beregnet ud fra en ECU kurs på 7,50 kr. og skal måske justeres på grundlag af kursen den 1. arbejdsdag i oktober.

I henhold til artikel 11 i Rådets direktiv 93/89/EØF om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejtransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer, skal afgiftssatserne reguleres pr. 1. januar hvert år, hvis ECU værdien varierer med 5 pct. eller 5 ECU eller derover i forhold til den nationale valuta. Det laveste af disse to beløb er afgørende for, om satserne kan opretholdes.

På denne baggrund er der indsat en bemyndigelse til skatteministeren til at regulere afgiftssatserne, såfremt værdien af ECU varierer med 5 pct. eller 5 ECU eller derover som nævnt ovenfor.

Til § 5

Det foreslås, at der for afgiftspligtige køretøjer, der er registreret her i landet, skal betales afgift for retten til benyttelse af hele det danske vejnet. Afgiftsperioden starter på datoen for registreringen, hvor afgiften betales på motorkontoret ved udleveringen af nummerpladerne. Samtidig udleveres et bevis for betalt afgift. Centralregisteret for Motorkøretøjer opkræver derefter afgiften, der betales forud, en gang årligt og fremsender et nyt bevis for betalt afgift til ejeren af køretøjet. Vejbenyttelsesafgiften vil blive opkrævet sammen med vægtafgiften.

Til § 6

Det foreslås, at hvis afgiften for en afgiftsperiode ikke er betalt, skal køretøjets nummerplader fjernes snarest ved politiets foranstaltning. Samtidig tillægges en månedlig rente at regne fra den 1. i den følgende måned på 1,3 pct., dog mindst 50 kr. Køretøjet kan først registreres igen, når afgiften er betalt.

Endvidere opkræves et gebyr på 65 kr. for erindringsskrivelser. Renter og gebyr refunderes ikke ved refusion af afgift.

Til § 7

Efter forslaget skal der for udenlandske afgiftspligtige køretøjer betales afgift for retten til benyttelse af den del af vejnettet, der udgøres af motorvejsstrækningerne. Afgiften betales ved køb af særlige beviser, der giver adgang til benyttelse af disse veje.

Desuden foreslås det, at der for udenlandske køretøjer skal betales afgift for retten til benyttelse af de E-veje, der ikke er motorveje. Ifølge art. 7 d) i direktiv 93/89/EØF skal medlemsstater, der ønsker at opkræve afgift for anvendelsen af andre strækninger af hovedvejsnettet end motorveje, andre veje med karakter af motorveje, broer og tunneler, forelægge dette for Europa-Kommissionen. Bestemmelsen vil derfor først kunne blive sat i kraft, når Kommissionen har godkendt udvidelsen.

For køretøjer med gyldigt bevis udstedt uden for Danmark betales der ikke afgift. Et udenlandsk køretøj, der medfører et gyldigt bevis, der f. eks. er købt i Tyskland, kan således køre på afgiftspligtige veje i Danmark i den periode, beviset gælder for.

Til § 8

Det foreslås, at skatteministeren kan give virksomheder, organisationer m.v. tilladelse til at forhandle beviser til udenlandske køretøjer. Der kan blive tale om salg fra f.eks. servicestationer, transportcentre og vognmandsorganisationer. Disse forhandlere kan sælge alle typer beviser, men vil i praksis formentlig mest sælge dags- og ugebeviser. Beviser til udlændinge vil også kunne bestilles direkte hos de statslige told- og skattemyndigheder mod forudbetaling. Det er hensigten, at Told- og Skatteregion Frederikshavn skal tage sig af dette salg.

Færgeselskaber og rederier, hvis skibe sejler i rute-fart mellem danske havne og andre udenlandske havne end aftalelandenes, pålægges efter forslaget pligt til at forhandle alle typer af dags- og ugebeviser, således at disse kan erhverves inden anløb af dansk havn. Salget kan således ske f.eks. i forbindelse med billetsalg eller om bord på færgen.

Skatteministeren bemyndiges til at fastsætte de nærmere vilkår for salget af beviser.

Til § 9

Efter forslaget skal de statslige told- og skattemyndigheder sælge beviserne til forhandlerne. Det vil i praksis blive Told- og Skatteregion Frederikshavn, der skal tage sig af salget til forhandlerne. Disse skal som udgangspunkt afgive kontant. Der vil dog desuden mod fuld sikkerhed kunne ydes en rentefri kredit på løbende måned plus 15 dage. Forhandlerne vil

i begge tilfælde få en løbende provision på 1,75 pct. af værdien af de købte beviser, som fratrækkes i betalingen.

Med henblik på at få opbygget et bredt net af forhandlere foreslås det desuden, at forhandlerne får et årligt vederlag på 500 kr. uafhængigt af, om der er solgt beviser eller ej. Dernæst gives der en årlig provision på 5 kr. pr. solgt bevis for de første 200 stk., der er solgt pr. færgelinje eller udsalgssted i løbet af året. Der gives ikke provision af det salg, der ligger over 200 stk. pr. år.

For at fastholde et stabilt net af forhandlere foreslås det, at udbetaling af provision og vederlag gøres afhængig af, at den pågældende har været forhandler i en sammenhængende periode på mindst 1 år.

Beviserne må højst sælges af forhandlerne til den påtrykte værdi.

Paragraffen indeholder endvidere regler om, hvorledes forhandleren skal udfylde beviset, inden det udleveres til modtageren, samt regler om registrering af køretøjets nationalitet ved salg af måneds- og årsbeviser.

Til § 10

Afgiften påhviler ejeren af køretøjet, hvad enten der er tale om en fysisk eller juridisk person, samt den, der har rådighed over det i egen interesse. Afgiften påhviler endvidere den, der tager beslutning om brugen af køretøjet (f.eks. en arbejdsleder), samt føreren af køretøjet. Hvis der er tale om flere afgiftspligtige parter, hæfter disse solidarisk.

Til § 11

Det foreslås, at køretøjer, der tilhører forsvaret, det statslige redningsberedskab og politiet, og køretøjer, der anvendes til brandsluknings- og redningsopgaver, samt køretøjer, der anvendes af vejvæserne, fritages for afgiften. Tilsvarende fritagelse foreslås for så vidt angår beredskabskommissioners køretøjer, hvis de ikke anvendes erhvervsmæssigt i konkurrence med private erhvervsdrivende. De nævnte fritagelser er en del af aftalen.

Bortset fra politiets og vejvæsenets køretøjer, er disse køretøjer i forvejen fritaget for vægtafgift.

En forudsætning for afgiftsfritagelsen er, at køretøjerne kan genkendes som beregnet til ovennævnte formål.

Såfremt der er tale om kombinationskøretøjer, er det motorkøretøjets karakter, der er afgørende for, om kombinationen er fritaget for afgift.

Til § 12

For danske køretøjer foreslås det, at afgiften kan refunderes, såfremt køretøjet afmeldes af motorkøretøjsregisteret inden udløbet af afgiftsperioden. For udenlandske køretøjer skal afgiften kunne refunderes, hvis beviset returneres til de statslige told- og skattemyndigheder inden udløbet af afgiftsperioden. Refusion kan kun ske for disse køretøjer, hvis der er betalt afgift for en periode på et år, således at danske og udenlandske køretøjer er ligestillet i denne henseende.

Refusionsbeløbet udgør antal resterende hele tolv-tedele af afgiftsperioden. I forbindelse med refusion af afgiften fratrækkes et administrationsgebyr på kr. 188.

Forhandlerne vil kunne få refunderet den påtrykte pris fratrukket provisionen på 1,75 pct. for ubrugte danske beviser, som bliver returneret til de statslige told- og skattemyndigheder. Beviser, der er forkert udfyldte, vil kunne refunderes, hvis forhandleren kan godtgøre, at beviserne er ubrugte.

Til § 13

Ved benyttelse af de afgiftspligtige veje skal føreren af et afgiftspligtigt køretøj medbringe et gyldigt bevis for betalt afgift, og det skal forevises politiet på forlangende. Kontrollen af, om føreren har et bevis for betalt afgift med sig, vil ske i forbindelse med den almindelige færdselskontrol.

Til § 14

Bestemmelserne svarer i det væsentlige til straffebestemmelserne i vægtafgiftsloven.

Der foreslås dog indsat en bestemmelse om, at såfremt beviset ikke kan forevises på forlangende, opkræves en bøde. Der vil kunne opkræves bøder af såvel danske som udenlandske førere af køretøjer. Der bør derfor ved bødeudmålingen tages hensyn til bødeniveauet i de andre aftalelande. At der er betalt bøde, vil ikke fritage den pågældende fra at købe et bevis for vejbenyttelsesafgift for den pågældende dag snarest muligt hos den nærmeste forhandler. I modsat fald vil vedkommende kunne få en ny bøde.

Til § 15

Det foreslås, at afgiften med renter og omkostninger samt rykkergebyr kan inddrives ved udpantning.

Til § 16

De foreslåede bestemmelser svarer til bestemmelserne i færdselslovens § 120.

Til §§ 17 og 18

De foreslåede bestemmelser, der indeholder regler om henstand, eftergivelse og klageadgang, svarer til bestemmelserne i de øvrige punktafgiftslove.

Til § 19

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. december 1994, men at de afgiftspligtige først skal betale afgift for tiden fra og med den 1. januar 1995. Som følge heraf foreslås det, at en række bestemmelser, der især vedrører konsekvenser af manglende betaling, først skal træde i kraft den 1. januar 1995. Den foreslåede generelle ikrafttrædelse pr. 1. december 1994 skyldes de praktiske problemer, der er forbundet med, at afgiften skal betales forud, og at de afgiftspligtige skal kunne have beviserne for betalt afgift i hænde inden den 1. januar 1995.

Det foreslås desuden, at skatteministeren fastsætter ikrafttrædelsestidspunktet for bestemmelsen i § 7, stk. 2, ifølge hvilken de udenlandske afgiftspligtige køretøjer også skal betale afgift for benyttelsen af de E-veje, der ikke er motorveje. Det forudsættes, at bestemmelsen sættes i kraft umiddelbart efter Kommissionens godkendelse, dog således, at den ikke får virkning for den 1. januar 1995.

For køretøjer, der er dansk registrerede ved lovens ikrafttræden, foreslås det, at afgiften for afgiftsperioden 1. januar 1995 til 31. december 1995 skal være indbetalt til Centralregisteret for Motorkøretøjer senest den 20. december 1994. Hvis et køretøj, for hvilket der er indbetalt afgift, afmeldes fra motorkøretøjsregisteret i løbet af december måned, refunderes den betalte afgift uden fradrag af administrationsgebyret på 188 kr.

Endvidere er der i overensstemmelse med aftalen af 9. februar 1994 indsat overgangsbestemmelser med hensyn til afgiftssatserne for lastbiler registreret i Grækenland, Portugal og Irland.

Til § 20

Færøske og grønlandske køretøjer, der er omfattet af definitionen på afgiftspligtige køretøjer i § 1, skal betale afgift efter samme regler som udenlandske køretøjer, dvs. for benyttelsen af de danske motorveje og, under forudsætning af Kommissionens godkendelse, E-veje, der ikke er motorveje.