



Til

Folketinget - Skatteudvalget

L 117 - Forslag til lov om ændring af lov om afgift af vejbenyttelse (Digital registrering ved betaling af vejbenyttelsesafgift).

Hermed sendes i 5 eksemplarer svar på spørgsmål nr. 1, 2 og 3 af 16. april 2008.

Kristian Jensen

/ Kaj-Henrik Ludolph

Spørgsmål 1:

Af lovforslagets bemærkninger side 4, spalte 1, fremgår det, at der er aftalt etablering og drift af et sådant digitalt system for en fireårig periode 1. oktober 2008 - 30. september 2012 mod betaling af 8,32 mio. euro ekskl. moms for hvert af årene i den fireårige periode. Betyder det, at Danmark ikke kan udtræde af systemet i løbet af perioden (og dermed ophøre med at betale til det)?

Svar på spørgsmål 1:

Der er en nær sammenhæng mellem Danmarks internationale forpligtelser ifølge den folkeretlige aftale af 9. februar 1994 om opkrævning af afgifter for tunge erhvervskøretøjers benyttelse af visse veje (Eurovignette-Traktaten) og aftalestaternes, herunder Danmarks, samlede forpligtelser i forhold til kontrakten med den tyske virksomhed AGES om leverance og drift af det digitale system for registrering og betaling af vejbenyttelsesafgift.

Kontrakten med AGES om leverance og drift af det digitale system er den 31. oktober 2007 indgået med Nederlandene på vegne af samtlige stater omfattet af aftalen af 9. februar 1994, herunder Danmark. Endvidere har samtlige aftalestater, herunder Danmark, færdigforhandlet en protokol af 29. februar 2008 til ændring af aftalen af 9. februar 1994, hvori indgår, at der for alle aftalestater skal indføres et digitalt system for registrering og betaling af vejbenyttelsesafgift.

Hvis Danmark skulle beslutte at udtræde af det digitale system, vil Danmark følgelig først skulle udtræde af aftalen af 9. februar 1994. Ifølge aftalens artikel 18, nr. 1, vil Danmark kunne opsige sin deltagelse i aftalen med ni måneders varsel til udgangen af et kalenderår. Eftersom 1. april 2008 er passeret, vil Danmark således tidligst kunne udtræde af aftalen pr. 31. december 2009.

Aftalestaternes kontrakt med AGES regulerer ikke i detaljer det forhold, at en anden aftalestat end Nederlandene, som er den koordinerende aftalestat, udtræder af kontrakten i kontraktperioden. Det følger dog af kontrakten, at en anden aftalestat end Nederlandene vil kunne udtræde af kontrakten i kontraktperioden.

Skattemyndighederne i Nederlandene har over for det danske skatteministerium bekræftet dette.

Spørgsmål 2:

Af lovforslagets bemærkninger side 4, spalte 2, fremgår, at med det nye system skal de pågældende virksomheder m.v. have installeret terminaler, hvor oplysningerne til brug for opgørelse af vejbenyttelsesafgiften samt betalingen af afgiften bliver registreret. Det ønskes oplyst, hvor mange terminaler, der er tale om, hvem der betaler for dem, og hvorfor tilsvarende terminaler ikke ville kunne bruges ved en eventuel opkrævning af en MAUT, såfremt en sådan besluttes indført i Danmark.

Svar på spørgsmål 2:

Der er 46 tankstationer i Danmark, der forventes at skulle forestå registrering og betaling af vejbenyttelsesafgift for tredjestatskøretøjer efter kontrakt. Endvidere er der 10 færgerederier, som har rutefart mellem Danmark og tredjestater, og som vil være forpligtet til at forestå registrering og betaling af vejbenyttelsesafgift for tredjestatskøretøjer. Det vil herefter bero på praktiske hensyn og en nærmere aftale mellem SKAT og det pågældende færgerederi, om registrering og betaling af vejbenyttelsesafgift skal ske på selve færgerne eller i den danske færgehavn.

Disse tankstationer, færger eller færgehavne vil have mindst én terminal hver installeret til formålet. Det kommer an på en vurdering af behovet og på det praktiske samarbejde mellem tankstationer, færgerederier, SKAT og den tyske virksomhed AGES, om den enkelte tankstation, færge eller færgehavn skal have mere end én terminal installeret. Dette spørgsmål er endnu ikke afklaret.

I direkte forstand betaler den tyske virksomhed AGES samtlige udgifter til opsætning, installation, vedligeholdelse og instruktion af personale i brugen af terminaler på tankstationer, på færger og i færgehavne i Danmark og i de øvrige aftalestater.

Udgifterne hertil dækkes af prisen ifølge kontrakten mellem AGES og aftalestaterne, således at Danmark indirekte betaler sin 12,29 pct. andel af udgifterne.

Eurovignetten er en tidsbaseret vejbenyttelsesafgift, mens den tyske MAUT er en afstands-baseret vejafgift. Dette afspejler sig også i en vidt forskellig dimension og konstruktion for en tysk MAUT-terminal i forhold til en eurovignette-terminal.

MAUT-terminalen er særskilt udviklet til det tyske MAUT-system. Den er ca. en meter høj og har øverst en skærm, hvor bl.a. et vejkort over den indtastede afstand bliver vist.

Eurovignette-terminalen er en hyldevare, som AGES anskaffer fra en europæisk underleverandør, idet terminalen vil blive modificeret til at blive anvendt som eurovignette-terminal. Den har størrelse og udsende svarende til en dankortterminal.

Til orientering vedlægges bilag med link til et billede af en tysk MAUT-terminal. Det bemærkes, at den engelske oversættelse af det tyske udtryk "MAUT" er "toll".

Det vurderes ikke som teknologisk muligt at omstille eurovignette-terminalerne til registrering og betaling af en afstands-baseret vejafgift som den tyske MAUT. Endvidere tilhører eurovignette-terminalerne AGES og ikke den danske stat.

Spørgsmål 3:

Af bemærkningerne side 4, spalte 2, fremgår, at den danske stats andel af aftalernes fælles udgifter sandsynligvis vil falde marginalt i forhold til det nuværende papirbaserede system. Det ønskes oplyst, hvorpå denne antagelse bygger.

Svar på spørgsmål 3:

Forud for at Danmark og de øvrige stater, omfattet af den folkeretlige aftale af 9. februar 1994 om fælles vejbenyttelsesafgifter, sendte kontrakten om et digitalt system for registrering og betaling af vejbenyttelsesafgift i EU-udbud, lod aftalestaterne i maj 2007 udarbejde en rapport om fire alternative scenarier for teknologiske løsninger og de skønnede omkostninger hertil, både for aftalestaterne som helhed og for den enkelte aftalestat.

Rapporten viste, at det nuværende papirbaserede system kostede den danske stat årligt 11,8 mio. kr., mens den billigste, men samtidig mindst avancerede teknologiske og kun delvise digitale løsning ville koste årligt 8,0 mio. kr., og at den dyreste, men samtidig mest avancerede teknologiske og fulde digitale løsning ville koste årligt 11,3 mio. kr.

I fællesskab med de øvrige aftalestater valgte Danmark en model, der stort set svarer til den i rapporten anførte dyreste, men samtidig mest avancerede teknologiske og fulde digitale løsning, idet den bl.a. indeholder en online-betalingsfunktion.