

[Skatteministeren]

som udføres i en lang række af vore ungdoms- og idrætsorganisationer.

Jeg synes også, at der kunne være grund til i særlig grad at fremhæve, at en følge af dette lovforslag og af de ekstra midler, det vil rejse til disse formål, bliver, at vi nu også i endnu højere grad vil være i stand til at tilføre midler til det, der i almindelighed kaldes breddeidrætten. Jeg kan nu bedre lide udtrykket: Den folkelige idræt. Jeg synes, at der er grund til at understrege netop dette.

Der har under debatten været fremsat nogle bemærkninger om doping og lign. Nu sorterer det ikke under skatteministeren, men jeg har forstået på kulturministeren, at det er et emne, som han vil tage op med idrætten. Derfor tror jeg, at de spørgsmål, der er rejst om det under førstebehandlingen, vil finde deres fornuftige løsning i de samtaler, der skal finde sted mellem kulturministeren og idrættens organisationer. Det er selvfølgelig et relevant aspekt at tage op, men jeg synes, at der er grund til netop at understrege, at en følge af dette lovforslag som sagt bliver, at vi får tilført endnu flere midler til den folkelige idræt, så jeg skal kun runde af med endnu engang at sige tak for den brede tilslutning, der er konstateret til lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatte- og Afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 19:

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af visse olieprodukter.

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 6/10 88).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Christensen (S):

Tilsyneladende er dette lovforslag et lille lovforslag, et – jeg havde nær sagt – afbureaukratiseringsforslag, og i den henseende kan vi godt støtte det i Socialdemokratiet.

Dette forslag fritager fiskerfartøjer på over 5 bruttoregister-ton for at skulle indbetale olieafgift, og det sker i forlængelse af den gamle bekendtgørelse, § 9, stk. 1, hvor olie til brug om bord i skibe i udenrigsfart, bortset fra lystfartøjer, var fritaget.

Det, der kunne være et problem, er, om ikke ministeren kunne forestille sig, at andre erhverv måske også ville have behov for en sådan afbureaukratisering. Det kunne være relevant at få svar fra ministeren på det spørgsmål.

Pernille Sams (KF):

Jeg skal ganske kort sige, at Det Konservative Folkeparti kan tilslutte sig dette forslag fra skatteministeren.

Bjørn Poulsen (SF):

Jeg skal såmænd ikke gøre det meget længe, men jeg har et enkelt spørgsmål. Hvad betyder denne forenkling egentlig talt i kroner og øre – hvis ellers skatteministeren havde tid til at høre efter – det kunne være interessant at vide, for der er ikke oplyst noget som helst om det.

Glistrup (FP):

Jo mere jeg har læst og studeret og spekuleret over dette forslag, des mere er jeg kommet i tvivl. Det er sådan, at fra energiafgifternes morgen var der gode tanker fremme om, at erhvervsvirksomheder skulle være fri for energiafgifter stort set. Så kom den daværende, kløgtige skatteminister, han er nu endda blevet miljødirektør, og fortalte, at sådan noget kunne ikke administrativt lade sig gøre uden nogle vældige bureaukratiseringer, for man skulle af kontrolmæssige, opgørelsesmæssige og mange andre grunde først have pengene indbetalt, og så skulle man altså udskille, hvad der var erhvervsmæssigt, og hvad der var privat, og så kunne man tilbagesende det erhvervsmæssige. Siden da har der været mange gode folketingsord, der er løbet ud i stranden om, hvorvidt man ikke kunne få det refunderet lidt før eller lidt senere for de forskellige virksomheder.

[Glistrup]

Skatteministrene har altid været velbevæbnede med en bunke saglige argumenter. Nu kommer pludselig denne skatteminister, der ikke har mere end 14–15 måneder på bagen i ministeriet, og siger, hov, nu kan han det, som Socialdemokratiets ordfører kaldte afbureaukratiseringene, sådan så fiskere med både over et vist antal bruttoregister-ton kan få lov til at få den ordning, som man har talt om hele tiden, mens andre ikke kan det. Hvorfor kan gartnere ikke? Hvorfor kan landbrugere ikke? Hvorfor kan industridrivende ikke? Hvorfor kan skibsværfter ikke? Hvorfor er det kun olie? Hvorfor er det ikke også elafgift? Sådan kan man begynde at stille et væld af forskellige spørgsmål om, hvordan man i givet fald skal afgrænse dette.

Men hvis det virkelig er rigtigt, at det er et erhvervsvenligt afbureaukratiseringsforslag, vil det nok ende med, at skatteministeren også kan gøre regning på Fremskridtspartiets stemmer. Men nu må vi jo altså have en grundig og udtømmende og uddybende udvalgsbehandling af det, og så må vi håbe, at vi kan få den færdig inden for et tempo, så også fiskerne synes, at vi handler tilstrækkelig hurtigt i sagen, så mellem disse Skylla og Charybdis vil Fremskridtspartiet fremføre sit 16 bruttoregister-ton-foretagende uden olieafgift.

Skrumsager Skau (V):

Venstre kan gå ind for det forslag, som vi her behandler, således at vi fritager fiskerfartøjer osv. for olieafgiften.

Venstre synes, at det er et godt forslag, det er provenuneutralt og vil hjælpe fiskerierhvervet likviditetsmæssigt.

Elisabeth Arnold (RV):

Den hidtidige ordning var sådan, at der ikke var nogen afgiftsfrie leverancer, og afgiften skulle derfor lægges ud og senere godtgøres. Det foreslår man nu ændret til en afgiftsfri leverance for fartøjer på 5 bruttoregister-ton og derover. Det drejer sig altså om en rent teknisk omlægning, som vil gavne likviditeten i erhvervet, og det kan vi fra Det Radikale Venstres side tilslutte os.

Mogens Elvensø (FP):

Nu bliver der talt om, at det er en afbureaukratisering. Det er det slet ikke. Jeg ved fra Frankrig, Tyskland og Sverige, at det simpelt

hen bliver til blanketskrivning hos oliehandlernes. I Frankrig er det endda sådan, at man ikke kan købe olie ved alle benzinstationerne. De, der sejler på floderne, må værsgo kun handle på bestemte stationer for at få den afgiftsfri olie. Men her er man nødt til at følge det op med blanketskrivning og ekstra bogholderi ude på benzinstationerne. Det er altså ikke nogen afbureaukratisering.

Kofod-Svendsen (KRF):

Jeg skal kort sige, at Kristeligt Folkeparti kan tilslutte sig dette lovforslag.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Det er rigtigt, som det er påpeget, at det i sig selv selvfølgelig er et mindre forslag, vi behandler her. Ikke desto mindre er det et forslag, som vil få, og som har, en vældig stor betydning for netop fiskerierhvervet, der på mange måder kan siges at være trængt økonomisk.

Det, der er tale om, er blot dette, at hvor systemet nu er sådan, at først skal fiskeren betale energiafgiften, hvorefter den lidt senere bliver tilbagebetalt, fritages fiskeren nu for i første omgang at lægge pengene ud til afgiften.

Det, der altså er tale om, er, at disse ca. 3.000 erhvervsfiskere opnår en likviditetslettelse.

Der er ingen tvivl om, at det er et forslag, som vil opfylde en række af de ønsker, der har været fremsat fra fiskeriets og fra fiskeriorganisationernes side.

Så har der været rejst det spørgsmål af hr. Erling Christensen og af andre, om dette så ikke kan starte en diskussion om, hvorvidt andre erhverv skulle have en lignende ordning. Det er selvfølgelig altid en risiko, man løber, når man åbner for noget på ét sted, og det er naturligvis altid et spørgsmål om at sætte en grænse et eller andet sted. Her har jeg altså valgt at sætte grænsen på et sådant sted, at det også i provenumæssig henseende er en overkommelig ordning. Her er der naturligvis også skelet til det, som flere gange er påpeget fra fiskeriorganisationerne, nemlig at handelsflåden har en ordning, hvor den er friholdt fra afgiften, og så har man fra fiskeriets organisationers side fremhævet, at det ville være rimeligt at have en lignende ordning for andre fartøjer, nemlig for erhvervsfiskerfartøjer.

Jeg har villet følge det ønske fra fiskeriorganisationerne og vil gerne sige tak for den brede tilslutning, som forslaget har fået her i dag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatte- og Afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 18:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Afgiftsfritagelse for busser m.v.).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 6/10 88).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 6 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 31:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Turistbuskatten afskaffes).

Af Glistrup (FP) m.fl.
(Fremsat 6/10 88).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Vi behandler under dette punkt to forslag om afgiftsfritagelse for busser, dels regeringens forslag og dels et forslag fra Fremskridtspartiet.

Jeg vil gerne indlede med at sige, at regeringen er helt enig i hensigten med Fremskridtspartiets forslag, nemlig at ligestille danske turistvognmænd i konkurrencen med turistvognmænd fra andre EF-lande i forbindelse med den kommende EF-liberalisering på dette område, men Fremskridtspartiets forslag afviger fra regeringens forslag i hvert fald på to punkter.

Regeringens lovforslag er bredere end Fremskridtspartiets forslag, idet regeringen også foreslår at fritage busser, som anvendes af f.eks. plejehjem og andre til kørsel med patienter og handicappede. Sådanne busser behandles også i dag afgiftsmæssigt på samme måde som turistbusser, det vil sige, at vi så at sige foreslår status quo på dette område.

I regeringens forslag er der altså indarbejdet nogle sociale og kulturelle hensyn, som ikke tilgodeses med Fremskridtspartiets forslag, og man kan sige, at der også ligger en lovgivningsmæssig systematik i regeringens forslag, som savnes i Fremskridtspartiets.

Til gengæld gælder Fremskridtspartiets forslag for busser indrettet til befordring af mere end 9 personer, føreren indbefattet, mens regeringens forslag kun gælder for busser til mere end 10 personer, føreren indbefattet. I praksis er der vist ikke den store forskel på busser til mere end 9 eller til mere end 10 personer. Det, regeringen har lagt vægt på, er at fastholde den allerede kendte grænse i registreringsafgiftsloven for at pointere, at ikke helt små busser kan få afgiftsfrihed.

Det har i øvrigt været væsentligt for turistbusbranchen, at afgiftsfritagelsen får virkning fra det tidspunkt, da regeringens tilsagn om at fremsætte lovforslaget blev offentliggjort. I modsat fald ville salget været gået helt i stå. Også på det punkt tager Fremskridtspartiet ikke højde for dette hensyn, så derfor vil jeg foreslå, at den videre behandling af denne sag sker med udgangspunkt i regeringens lovforslag.

J. K. Hansen (S):

Jeg skal i første omgang holde mig til lovforslag nr. L 18, regeringens forslag. Jeg kan sige, at vi fra Socialdemokratiets side er positivt indstillet over for dette forslag.

Vi har længe erkendt problemet for turistvognmandserhvervet, og vi har da også været indstillet på at fjerne denne 20 pct.'s afgift. Vi er da også blevet gjort bekendt med, at der i dag næsten ikke registreres nye turistbusser i Danmark, og det er vel nok i forventning om, at skatteministeren skulle få sig gjort klar til at fjerne den konkurrenceforvridende afgift.

Nu bruger skatteministeren det indre marked som årsag til at fjerne afgiften. Vi har nu også erkendt længe, at den var et problem, og vi kan egentlig ikke rigtig forstå skatteministerens smøleri i den henseende.