

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.

[J. K. Hansen]

Vi har faktisk stået i den situation, at man her i Folketinget har kunnet konstatere et flertal fra anden side til at fjerne afgiften, men vi har da også hele tiden ment, at det var regeringens opgave at få fjernet en sådan konkurrenceforvridende afgift, og det er da selvfølgelig også regeringens opgave at sørge for, at Danmark er forberedt til også på dette område at gå ind i det indre marked.

Vi er bekendt med, at der kan opstå problemer for visse vognmænd, hvis vi afskaffer afgiften her og nu. Jeg tænker her på de likviditetsproblemer, der vil opstå ved, at en bus, der er erhvervet og finansieret med en afgift på 20 pct., lige med ét falder 20 pct. i værdi. Vi vil derfor gerne se nærmere på de overgangsbestemmelser, som er nævnt i lovforslaget, i udvalget.

Så har skatteministeren – som også lige nævnt her fra talerstolen – medtaget alle busser og køretøjer, der i dag er belagt med en registreringsafgift. Vi vil godt overveje dette område lidt nærmere. I forslaget lægges der et par steder vægt på, at sådanne køretøjer ikke må benyttes til privat personbefordring. Hvis de ikke anvendes til privat personbefordring, så må det vel være erhvervsmæssig befordring. Når der er tale om erhvervsmæssig befordring, må man vel også forlange, at der gives en tilladelse til en sådan kørsel. Der er altså nogle krav, som man måske nok synes måtte opfyldes. Der må stilles de samme krav til føreren af et sådant køretøj, som stilles til føreren af en turistbus.

Jeg må sige, at det ikke er nogen afvisning af dette forslag. Om de skal med alle sammen eller ej, vil vi godt have lov til at se lidt nøjere på i udvalget, og hvordan det egentlig kommer til at hænge sammen. Men det er bestemt ikke nogen afvisning. Det skal være præciseret her.

Ministeren siger i bemærkningerne til lovforslaget, at der kommer et årligt provenutab på brutto, må det være, 50 mio. kr. ved denne afgiftsfrigagelse. Når det nu er sådan, at der faktisk ikke registreres nye busser, eller der inden for det sidste års tid – måske 1½ års tid – ikke er registreret nye busser, kan dette provenutab ifølge sagens natur ikke være så stort, som ministeren nævner her, men okay, lad os blive ved de 50 mio. kr. årligt, så skal jeg bare for god ordens skyld anføre, at det for Socialdemokratiet bestemt ikke er ligeegyldigt, hvor ministeren agter at indhente dette provenutab.

Det er blevet oplyst, at der i andre EF-lande, f.eks. i Holland, gives et offentligt investerings-tilskud ved anskaffelse af en ny bus, og at der i andre EF-lande, Belgien er nævnt, gives et rentetilskud af en vis størrelse ved turistbuskøb. Jeg vil gerne spørge ministeren, om han agter at gøre noget ved dette, der efter min opfattelse er konkurrenceforvridende. Hvis det ikke allerede er gjort, kunne man vel stille det spørgsmål, hvorfor ministeren ikke allerede på nuværende tidspunkt har rejst spørgsmålet i EF-Ministerrådet. Det er i hvert fald en sag, som efter vor opfattelse bør tages op snarest, hvis det ikke er gjort.

Men som nævnt er vi, da det er en nødvendighed over for turistvognmandserhvervet, positivt indstillet over for forslaget.

Jeg skal sige ganske kort om lovforslag nr. L 31, Fremskridtspartiets forslag, at da forslaget har samme formål som regeringens forslag, ser jeg egentlig ikke nogen mening i, at dette forslag opretholdes, så jeg går ud fra, at vi kun behandler regeringens forslag.

(Kort bemærkning).

**Glistrup (FP):**

Hele den socialdemokratiske ordførers tale var jo præget af, at han lå nærmere i opfattelse til lovforslag nr. L 31 end til lovforslag nr. L 18, og derfor undrede slutbemærkningen mig. Hvorfor sagde den socialdemokratiske ordfører ikke, at han ikke kunne se nogen som helst grund til, at regeringen opretholdt sit forslag, der er kommet sådan som det tynde øl langt bagefter, og at vi forhandlede sagen videre på grundlag af Fremskridtspartiets forslag? Jeg synes, det var en besynderlig apartheidholding fra Socialdemokratiets side, vi her var ude for.

(Kort bemærkning).

**J. K. Hansen (S):**

Hr. Glistrup burde have lagt mærke til det første, jeg sagde i min ordførertale om, at jeg havde i hvert fald på et tidligt tidspunkt konstateret et andet flertal her i folketingssalen for at afskaffe denne afgift, men at vi har den opfattelse i Socialdemokratiet, at det er regeringens ansvar at sørge for at bringe orden i sit eget hus. Det er altså ikke en fornærmelse eller en apartheid mod hr. Glistrup. Det er, fordi vi har den holdning, at det må være regeringens opgave at

[J. K. Hansen]

sørge for at bringe orden i sine sager. Det er det, vi har en regering til i dette land. Ellers behøvede vi ikke at have nogen regering, så kunne vi jo klare os selv her i Folketinget.

(Kort bemærkning).

**Glistrup (FP):**

Fremskridtspartiet er dybt uenig med Socialdemokratiet deri. Det er Folketinget, der skal bringe orden i Danmarks hus, og det er kun Folketinget, og regeringen er totalt ansvarsløs. Regeringen er en samling tjenere. Det er det, ordet minister betyder. De er stik-i-rend-drenge for Folketinget, men der er ikke noget som helst præference i, at regeringen skulle være finere, og at dens forslag skulle have større vægt end almindelige folketingsflertal. Det er Folketinget, ingen over, ingen ved siden af Folketinget, det er grundlaget for hele den danske forfatning. Socialdemokratiet er fuldstændig ude på en gal bov, når de tror, at vi har et ministerstyre i Danmark. Vi har folkestyre i Danmark.

**Else Theill Sørensen (KF):**

Skatteministerens forslag går ud på at fritage de busser, der i dag er pålagt en registreringsafgift på 20 pct., for denne afgift.

Som det allerede er nævnt både fra ministerens og fra den socialdemokratiske ordførers side, er de eksisterende afgiftsregler på danske busser af en sådan art, at det stiller de danske turistvognmænd i en helt urimelig situation i konkurrencen med de udenlandske vognmænd, og vi er derfor også i Det Konservative Folkeparti meget glade for forslaget.

Dansk erhvervsliv er i almindelighed hæmmet af et alt for højt omkostningsniveau, og det må være en af de vigtigste politiske opgaver i de kommende år at få dette omkostningsniveau bragt ned, helst ned under udlandets. Kun derved kan vi igen få gang i hjulene i Danmark. Det foreliggende forslag er et lillebitte skridt i den rigtige retning.

Hvad angår økonomien, er der anslået et provenutab på 50 mio. kr., og der er allerede nogle, der har sat spørgsmålstegn ved, om det provenutab i virkeligheden allerede er konstateret så at sige. Jeg er overbevist om, at en afgift af denne art – hvis den ikke ophæves – vil påføre det danske samfund tab, som er langt større.

At det så foruden turistbusser foreslås også at medtage andre busser, som i dag er belagt

med afgift, kan vi fra Det Konservative Folkeparti tilslutte os. Der er mange andre gode argumenter for netop at fritage de busser fra afgift, og det siger så måske også, at vores holdning til lovforslag nr. L 31 af hr. Glistrup m.fl. er den, at vi er helt enige i det lovforslag, men at vi foretrækker regeringens, fordi det medtager de andre busser også.

**Jens Thoft (SF):**

Det er jo ikke det voldsomme provenu, som er tabt ved de foreslåede afgiftslempelser, og jeg vil ikke blande mig i, om det er bedst at tage udgangspunkt i skatteministerens eller i hr. Glistrups forslag. Jeg bemærkede, at hr. Glistrups forslag ikke var så vidtgående, og det får umiddelbart mig til at sympatisere mest med hr. Glistrups forslag.

Det er lang tid siden, at busser i nævneværdigt omfang har været registreret, og jeg mener, at de henvendelser, vi har fået i Skatte- og Afgiftsudvalget fra turistvognmændene, klart har dokumenteret, at erhvervet med indførelsen af det indre marked og før da med de liberaliseringer, der er på vej fra 1989, ikke har særlig gode muligheder for at overleve. Det er en kendsgerning.

Så har vi valget enten at sige nej til harmoniseringerne og liberaliseringerne – og det er SF's model – eller også at fjerne afgifterne, hvis erhvervet ikke skal overtages af udenlandske vognmænd eller danskere med busser, der indregistreres udenlands, og det er altså i den konkrete situation regeringens model.

Fra SF's side har vi gang på gang efterlyst regeringens holdning til disse afgiftsharmoniseringer. Vi havde en stor debat om afgiftsharmoniseringerne i efteråret 1987 og fik det indtryk, at regeringen ikke var indstillet på afgiftsharmoniseringer. I åbningsredegørelsen fra statsministeren syntes vi imidlertid at kunne læse, at der var åbnet for dem. Jeg tænker på det nedsatte udvalg, der skal arbejde med den såkaldte langsigtede harmonisering af afgifterne. Hvor lang er langsigtet? Ja, med den horisont, som Folketinget og regeringen sædvanligvis har haft, er 1993 umådelig langsigtet.

Jeg synes altså, at vi har behov for at få regeringen ud af busken på dette område. Vi har i de debatter, der har været, kun kunnet opnå – hvad skal jeg sige – den indrømmelse fra regeringen, at afgiftsharmoniseringerne vil rejse

[Jens Thoft]

meget betydelige problemer og give anledning til en række vanskelige spørgsmål, som økonomiministeren sagde det i forbindelse med åbningsdebatten. Men i ugerne forud for åbningsdebatten var der stort set ikke den borgerlige politiker, som ikke krævede afgifter eller skatter af en eller anden slags harmoniseret. Hvor har vi regeringen? Og det er glemt, synes jeg, hvad skatteminister Foighels løfter under valgkampen om EF-Unionen var. Han sagde klart:

»Hverken EF-pakken eller hvidbogen sætter spørgsmålstejn ved fastholdelse af det danske afgiftssystem.«

Vi synes altså, at tingene nødvendigvis må ses i sammenhæng. Dette mindre betydningsfulde forslag – ikke for vognmændene, men i den store sammenhæng er det mindre betydningsfuldt – bliver med sikkerhed bare det første i en meget lang række. Vi ser for os, at på område efter område vil harmoniseringer ske, hvorefter de danske afgifter betyder, at virksomheder flytter deres aktiviteter uden for rigets grænser. Når det så er sket, kommer ministeren rendende til Folketinget for at få fjernet afgifterne, for når aktiviteterne er flyttet, når arbejdspladserne er tabt, er der ikke længere noget afgiftsprovnu alligevel, og så kan man lige så godt afskaffe afgifterne.

Den situation er efter vores opfattelse aldeles utilfredsstillende. Der er efter vores opfattelse et akut behov for en nøje gennemgang af de afgiftsmæssige problemer, som det indre marked skaber, og vi må kende regeringens holdning hertil. Vi må have en strategi for, hvordan vi tackler de problemer, for vi kommer jo under pres. Ingen tvivl om det. For at modstå dette pres er det i rimelig grad nødvendigt, at vi er ordentlig forberedt. Men regeringen har tilsyneladende intet gjort for, at denne forberedelse skal ske.

SF ønsker, at vi får udarbejdet en hvidbog, som kan angive alternative muligheder og alternative strategier i et forsøg på at tackle problemerne på forkant. Vi kan ikke være tjent med den situation, at først sker harmoniseringerne, så flyttes arbejdspladserne til udlandet, og så kommer ministrene rendende for at få nedsat afgifterne.

Til sidst vil jeg sige, at det er i denne større sammenhæng, vi ser dette forslag. I øvrigt ville jeg ligesom hr. J. K. Hansen godt vide, hvor ministeren agter at hente de 50 mio. kr., som for-

slaget koster. Hvem er det nu, der skal betale? Er det pensionisterne, der skal betale i denne omgang? Eller vil ministeren hente pengene hjem fra erhvervslivet? Hvis ministeren mangler gode ideer til, hvor de kan hentes i erhvervslivet, så vil SF gerne bistå ham.

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg synes, at lovforslaget om ændring af registreringsafgiften er noget af et historisk lovforslag. Turistvognmændene kan sammen med andre glæde sig over at slippe for en urimelig registreringsafgift. Efter min mening er det bedste ved dette lovforslag, at vi nu erkender om end nødtvungent, at Danmark ikke i det europæiske fællesskab vedblivende kan leve med det konkurrenceforvridende forhold. Derfor er lovforslaget noget af et historisk lovforslag, som vi kan glæde os over.

Dansk erhvervsliv har naturligvis ingen som helst mulighed for at klare sig i konkurrencen med de øvrige EF-lande, hvis vi ikke tilpasser vore afgifter og momssatser til, hvad der er gældende i de øvrige EF-lande. Derfor vil nuværende og kommende skatteministre blive nødsaget til at komme med en stribe af lignende afgiftsafviklende forslag. For Danmark vil det bedste være, at vi snarest muligt tilpasser os afgiftssystemet inden for EF.

For Venstre er det et glædesforslag, som vi fuldt ud kan støtte. Den første spire er lagt til harmoniseringen af EF-afgifterne.

Vedrørende lovforslag nr. L 31 håber jeg, at Fremskridtspartiet vil føle sig dækket sig ind af regeringens lovforslag. Vi føler, at det er lidt mere vidtrækkende end det forslag, som Fremskridtspartiet har fremsat.

(Kort bemærkning).

**Jens Thoft (SF):**

Jeg vil gerne sikre mig, at skatteministeren svarer på det meget provokerende indlæg, som hr. Svend Heiselberg kom med. Er det regeringens holdning, at vi snarest muligt skal have afgifts- og skatteharmonisering i forhold til EF, eller er det ikke? Jeg forstod på Venstres ordfører, at det var regeringspartiet Venstres opfattelse. Hvor har vi regeringen i denne sag?

**Elisabeth Arnold (RV):**

De to forslag, vi behandler her, nr. L 18 og nr.

[Elisabeth Arnold]

L 31, som jeg vil tillade mig at gøre nogle fælles kommentarer til, drejer sig om afgiftsfritagelse for turistbusser. Det har været diskuteret flere gange tidligere. Der er stor konkurrence ved kørsel i udlandet mellem danske vognmænd og udenlandske vognmænd, og vi må selvfølgelig tage højde for den kommende liberalisering af buskørsel inden for EF. Der er lidt af en parallel til Dansk Internationalt Skibsregister. Og det er der nu taget initiativ til at få rådet bod på.

Vi bemærker fra Det Radikale Venstres side af den korrespondance, der har været ført med turistvognmændene, at de ikke derved anser sig for ligestillede med andre landes vognmænd. Der er nemlig stadig væk forskelle på vægtafgift, lønniveau, renteniveau osv.

Og så bemærker vi, at turistbuserhvervet mener, at det nu er nødvendigt for dem at satse på kvalitet frem for pris. Det synes jeg er en utrolig opdagelse, for det har mange danske virksomheder måttet sande igennem årtier, at danske virksomheder skal klare sig på kvalitet og ikke på noget som helst andet. Man skal ikke regne med, at danske virksomheder kan komme ned på et så lavt pris-, løn- og afgiftsniveau, at de ikke er nødt til at klare sig på kvalitet. Vi synes, det er udmærket, at endnu et erhverv har opdaget det.

Endvidere sker der afgiftsfritagelse for busser, der anvendes til indenlandske person- og godstransporter. Vi er glade for, at transport af orkestre, biblioteksbusser og patientkørsel er medtaget.

Vi kan fra Det Radikale Venstres side tilslutte os regeringens lovforslag.

(Kort bemærkning).

**Knud Lind (FP):**

Hr. Svend Heiselberg sagde i sin ordførertale, at han håbede, at Fremskridtspartiet følte, at det var dækket ind af regeringens forslag, idet hr. Svend Heiselberg mente, at regeringens forslag var mere vidtrækkende og dækkende. Jeg vil godt spørge hr. Svend Heiselberg, hvad han mener. Kunne han ikke uddybe det lidt nærmere for os?

**Bente Juncker (CD):**

Centrum-Demokraterne kan tilslutte sig skatteministerens forslag om fritagelse for registreringsafgift for busser. Vi synes, det er en god idé, både at de slipper for registreringsafgiften,

og at man letter nogle af byrderne for erhvervs-livet.

Det lød som sød musik, da Venstres ordfører hr. Svend Heiselberg fortalte om alt det, som Venstre gerne ville gøre i forbindelse med det indre marked i EF. Jeg synes, det var en god melding, og jeg vil sige til hr. Svend Heiselberg, at CD glæder sig meget til at diskutere med Venstre, når vores forespørgsel kommer til debat her i Folketinget.

**Kofod-Svendsen (KRF):**

Kristeligt Folkeparti kan også tilslutte sig regeringens lovforslag nr. L 18. Vi mener, det er et rigtigt skridt at tage. Vi kan på den måde forbedre de danske turistvognmænds muligheder for at tage konkurrencen op med vognmænd i andre EF-lande og derved sikre danske arbejdspladser. Jeg synes, det er vigtigt at understrege, at vi skal bruge de midler, vi har, for at sikre danske arbejdspladser og skabe mulighed for at øge antallet af danske arbejdspladser. Jeg mener, det er en nødvendig tilpasning til de ventede nye EF-bestemmelser om fælles regler for etablering og udøvelse af transportvirksomhed bl.a. på turistområdet. Det er en afgiftsfritagelse, som der er perspektiv i, og derfor kan vi tilslutte os. Vi synes, det er udarbejdet fra regeringens side på en sådan måde, at vi kan tilslutte os det.

Fremskridtspartiets forslag, som vi også behandler, har det samme sigte, men vi henholder os altså til den måde, hvorpå regeringen har foreslået at løse problemerne.

**Knud Lind (FP):**

Danske turistvognmænd har i årevis lidt under en helt urimelig forskelsbehandling i relation til konkurrenterne inden for EF. Derfor glæder det mig, at både regeringen og mit eget parti har taget skridt til at fjerne denne urimelige særskat, som har forringet danske turistvognmænds konkurrencevilkår.

Det er i ellefte time, at registreringsafgiften bliver afskaffet. De udenlandske busselskaber har allerede gjort strandhugst i danske entrepriser, bl.a. fordi de danske vognmænd har måttet betale 24,4 pct. afgift til staten for en bus til en værdi af ca. 2 mio. kr. I svaret på spørgsmål nr. S 323 fra undertegnede har ministeren oplyst følgende (Folketingstidende 1987-88, 2. samling, sp. 1499):

[Knud Lind]

»Der betales ingen registreringsafgifter af turistbusser hverken i Vesttyskland, Belgien eller Holland.

I forbindelse med køb af en bus skal der i alle tre lande betales moms. Momssatsen i Vesttyskland er på 14 pct., i Belgien 19 pct. og i Holland 20 pct. Momsen kan imidlertid på tilsvarende måde som i Danmark fratrækkes, fordi turistkørsel er momspligtig i alle fire lande.

I Holland ydes der et investeringstilskud på 12,5 pct. af bussens anskaffelsespris.

Til turistvognmænd i Belgien, der starter egen virksomhed, eller som udvider eller moderniserer en bestående virksomhed, ydes der et rentetilskud på mellem 4 og 7 pct. af 75 pct. af den investerede kapital. Tilskuddet ydes i 3–5 år efter det antal nye medarbejdere, der ansættes.

Nummerpladegebyret i Vesttyskland, Belgien og Holland udgør henholdsvis 100 kr., 145 kr. og 80 kr.«

I Danmark er det på 800 kr.

Der er således god grund til at få denne sag igennem Folketinget, og klokken er fem minutter i tolv.

Hvis man nærlæser de to forslag – som man her diskuterer om der egentlig er nogen forskel på, og hvis hovedformål er afskaffelse af registreringsafgiften på turistbusser – så ser man imidlertid en forskel. Ministerens forslag går langt videre, end det var hovedformålet, nemlig at afskaffe denne særskat for turistvognmændene og gøre dette erhverv konkurrencedygtigt eller bare forsøge at få det op på et lignende konkurrencemæssigt stade som i udlandet.

Når jeg siger, at man går videre, så tænker jeg på pkt. e i § 1. Her blander ministeren ganske uvedkommende ting ind i et ellers godt forslag. I punkt e står der: »Busser, der specielt er indrettet til erhvervsmæssig transport af teater- og orkestergrupper, film- og tv-hold samt deres udstyr. Køretøjerne må ikke benyttes til privat personbefordring.«

Jeg mener ikke, det er rimeligt, at man tager dem med i dette forslag. Jeg finder det ganske urimeligt at tage dem med ind her. Hovedformålet med dette forslag er at skaffe bedre konkurrencevilkår til turistbusserne og det erhverv, der hedder danske turistvognmænd, og jeg kan ikke se, hvad transport af teater- og orkestergrupper, film- og tv-hold har med den sag at gøre. Derfor vil jeg meget gerne fra ministerens si-

de have en helt klar begrundelse for, hvad denne ekstravagance skal til for.

Jeg forstod på ordføreren for Venstre, hr. Svend Heiselberg, at han syntes, regeringens forslag var bedre, fordi det var mere dækkende. Jeg kan forstå, at det er tilskuddene til bl.a. orkesterbusser, som hr. Svend Heiselberg mener er mere dækkende.

Jeg skal til slut gøre opmærksom på, at mit indlæg dækker min personlige holdning, og at den selvfølgelig ikke behøver at dække flertallets i Fremskridtspartiets folketingsgruppe.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Venstre er et kulturelt bevidst parti, og derfor har vi intet imod at give tilskud netop til det område.

Men jeg er nødt til at sige til hr. Knud Lind, at det er unødvendigt at gengive lovforslagene, som jo er offentligt tilgængelige, både regeringens og hr. Knud Linds partis. I regeringens lovforslag er f.eks. medtaget kørsel med patienter og handicappede.

Sådanne busser behandles i dag afgiftsmæssigt som turistbusser, og med den sociale opfattelse, som Fremskridtspartiet lagde for dagen den 6. oktober 1988, da det nær havde væltet en borgerlig regering ved at ville stemme for en dagsorden sammen med Socialdemokratiet og SF, må man tro, at man i det mindste kan støtte regeringens lovforslag, der netop tager de sociale hensyn.

(Kort bemærkning).

**Knud Lind (FP):**

Hvis det kan glæde hr. Svend Heiselberg, har jeg selvfølgelig læst forslagene igennem, og i øvrigt var det mig, der lavede udkastet til Fremskridtspartiets forslag. Men jeg kan forstå, at hr. Svend Heiselberg ikke hørte efter, hvad jeg sagde, for jeg talte overhovedet ikke om punkt a, b, c eller d, jeg talte om et eneste punkt, punkt e, og det omhandler orkester- og teaterbusser osv. Jeg ved jo, at regeringen leder med lys og lygte efter besparelser, men jeg kan altså forstå, at det ikke skal være på orkester- og teaterbusser og busser til tv-hold m.v. Det er derfor, jeg meget gerne vil fremsætte forslaget for at hjælpe regeringen og hr. Svend Heiselberg, således at det ikke går ud over det egentlige formål: at

[Knud Lind]

skabe bedre konkurrencevilkår for erhvervslivet. Jeg mener, at det er det rene nonsens at blande det ind i det her tilfælde.

#### Fjerde næstformand (Poulsgaard):

Ordføreren vedrørende lovforslag nr. L 31 angående forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Turistbusskatten afskaffes), hr. Glistrup, har ordet.

#### Glistrup (FP):

Uafbrudt siden fremskridtsbevægelsens undfangelsessekund har topførsteprioritetshjertepladsen været skattnedsættelser. Længe holdt vi vor sti ren og sagde, at skattnedsættelser i alt væsentligt betød, at vi i første omgang skulle rydde op i den ondeste af alle onde skatter, nemlig den, der sætter straf for produktion og på arbejdskraft og straffer jo værre, jo mere man tjener, nemlig indkomstskatten.

Men efter septembervalget sidste år indhentedes den omgivende støre, onde verden Fremskridtspartiets idealer, og vi måtte erkende, at der var noget, der hed EF's indre marked, der var ved at opstå. Det første, der indhentedes os, var turistbusserne, og vi måtte sige, at denne 24,4 pct.s skat på turistbusser, der efter dansk beskatningsniveau og specielt beskatningsniveauet inden for registreringsafgiftsloven i og for sig er rørende billig, var noget, som man ikke kunne opretholde, sådan som den store verden nu væltede ind over Lilleputdanmark.

Fremskridtspartiets folketingsgruppe traf beslutning i disse dage for præcis et år siden om, at den skat skulle væk. Da vi, hvad der har været efterlyst af flere ordførere over for skatteministeren, altid skaffer dækning, når vi fremsætter forslag, der fører til budgetforringelser, vedtog vi i den følgende måned som en del af vort oplæg til finansloven 1988, at vi afsatte 9 mia. kr. til det formål, som hr. Svend Heiselberg var inde på. De 9 mia. kr. var til rådighed til EF-afgiftslettelser, så der var plads til at dække turistbusskattens afskaffelse. Nu foretrak regeringen som så ofte at gå til sine socialdemokratiske åndsfrænder og slutte finanslovsforlig med dem, og derfor blev det ikke til noget i denne omgang.

Men beslutningen fra 26. oktober 1987 fulgte mig som skatteordfører, for det var mig, der skulle skaffe et flertal for det, vi havde be-

sluttet. Jeg gik rundt med raslebøssen til samtlig andre partier i det daværende Folketing for at se, om jeg ikke kunne skaffe et flertal, men jeg fik ikke den samme opfattelse som den socialdemokratiske ordfører: at der til syvende og sidst var flertal for det, selv om det var på nipet nogle gange. Derfor gik månederne, og jeg blev skældt ud og skældt ud i gruppen over, at jeg ikke snart havde den sag på plads.

Den 23. august i år tog gruppen sin beslutning og sagde: Nu springer vi! Hic Rhodus, hic salta! Vi besluttede den 23. august 1988 at fremsætte dette forslag, og det offentliggjorde vi for alverden. Når skatteministeren taler om 15. september 1988 som ikrafttrædelsesdato, for det kunne folk indrette sig efter, så vil jeg nok sige, at 23. august 1988 var mere logisk ud fra det, som skatteministeren sagde.

Vi fremsatte altså forslaget og indleverede det i god tid før det nye folketingsår. Vi oplevede så, at det først kom fra trykkeriet 2 dage efter statsministerens åbningstale, nemlig den 6. oktober 1988, og derfor kom det helt ned som nr. L 31, mens skatteministerens forslag, der også er fra 6. oktober og som det tynde øl kom rendende bagefter, fik nr. L 18, og nu behandler vi så disse to forslag sammen.

Som skatteministeren helt rigtigt har påpeget, er der den store liberaliseringsforskel på de to forslag, at regeringen vil have, at når man har 9 passagersæder, skal der ikke gives lempelse, mens Fremskridtspartiet siger, at 9 passagersæder giver lempelse. Og dér tørner lovforslag nr. L 18 og nr. L 31 imod hinanden. Nu er det så lykkeligt, at efter vore studier i marken i det danske landskab findes der ikke en eneste bus i Danmark med 9 passagersæder, så i den henseende er det altså ligegyldigt. Men der kan selvfølgelig komme en bus med 9 passagersæder, og så skal den beskattes efter skatteministerens mening og gå skattefri efter Fremskridtspartiets mening. Det er det, Folketinget i realiteten skal tage stilling til i turistbussagen.

Skatteministeren har ret i, at det, han har foreslået, er overensstemmende med, hvad skattejurister har sagt fra turistbussens opfindelse. De sætter grænsen ved 10 passagersæder. Tal med trafikministeren, med økonomiministeren, med Statistisk Departement, tal med alle EF-landene, alle andre steder end i det danske skatteministerium er det hellige tal 9 og ikke 10. Jeg synes, at når vi har denne store konflikt

[Glistrup]

mellem lovforslag nr. L 18 og nr. L 31, må vi følge den store verden. Og det, som Skatteministeriet skrev engang ved århundredskiftet med disse 10 passagerer i stedet for 9, må vi virkelig få Skatteministeriet til at opgive, denne indgroede konservatisme, om så regeringen skal sprænges for det. Derfor vil jeg meget håbe, at vi enten ved et ændringsforslag til nr. L 18 kan få 9 passagersæder ind eller vi kan få det ind i nr. L 31, som bliver vedtaget.

Derudover er der jo unægtelig den forskel, at skatteministeren vil bruge 50 mio. kr., hvor Fremskridtspartiet vil bruge 15 mio. kr. Man kan selvfølgelig komme med alle de begejstrede udbrud som hr. Svend Heiselberg, der nærmest talte som en røst fra de gale 1960'ere om, at når staten kan bruge 50 mio. kr., hvorfor skal den så nøjes med at bruge 15 mio. kr.? Det var jo faktisk det, hr. Svend Heiselberg sagde, at derfor så måtte man da foretrække en regering, der kunne bruge 50 mio. kr.; de sølle fremskridtsfolk, der kun kan bruge 15 mio. kr., kunne man da ikke rigtig regne med.

Men vi synes, at 15 mio. kr. også er noget, til trods for at på det finanslovsoplæg, som Fremskridtspartiets folketingsgruppe har vedtaget for en måned siden vedrørende finansloven for 1989, har vi igen afsat 9 mia. kr. Dette forslag med dets 15 mio. kr. er det eneste, vi foreløbig har trukket i vores forslagsbunke på de 9 mia. kr., vi har til rådighed efter det af gruppen vedtagne oplæg til finansloven. Så altså, vi kunne godt finde plads til alle 50 mio. kr., men vi synes nu, at 15 mio. kr. i og for sig må være tilstrækkeligt.

Som et gammelt Barsøe-Carnfeldt-parti er vi jo tilhængere af, at elbilerne, som skatteministeren foreslår – men det har ikke meget med forslaget i øvrigt at gøre – fortsat skal være afgiftsfri, indtil de er kommet igennem deres Sturm und Drang-barndomsperiode. Som hr. Knud Lind udførligt har redegjort for, har der i Fremskridtspartiets gruppe i anledning af ministerens forslag været en hel del drøftelser om, hvorvidt film- og tv-hold skal begunstiges også her, sådan som man er tilbøjelig til blandt politikere. Og så kaldte hr. Svend Heiselberg det af kulturelle grunde, at man ville begunstige tv. Var det ikke lidt af en vittighed? Jeg ved godt, at politikere gerne vil forkæle tv, men man gør det vist ikke af kulturelle grunde. Man kan vist ikke kalde det for noget med kultur, at tv skal fritages her i punkt 1, e.

Med disse bemærkninger lægger jeg op til et fordomsfrit og sagligt udvalgsarbejde, hvor vi må se at forene enderne mellem lovforslag nr. L 18 og L 31. Jeg håber, at sagen vil få en lykkelig gang igennem Folketinget, sådan så dette skridt på EF-harmoniseringens vej kan tilendebringes i fryd og gammen inden for Folketinget, uanset den hårde debat vi har måttet føre i dag.

(Kort bemærkning).

**Knud Lind (FP):**

Jeg ved, at skatteministeren i særdeleshed, sådan har det i hvert fald set ud i pressen, vil have den personlige skat ned, og så vil jeg stille det spørgsmål, om personskatten bliver mindre af, at teater- og orkestergrupper og film- og tv-hold kan køre registreringsafgiftsfrit fremover. Jeg kunne faktisk have stillet samme spørgsmål til hr. Svend Heiselberg og den foregående taller.

**Skatteministeren (Fogh Rasmussen):**

Efter de bemærkninger, der er faldet her under førstebehandlingen, står det klart, at der er flertal for at fjerne registreringsafgiften på turistbusser. Det er der grund til at glæde sig over.

Den meget opskruede diskussion, der har været om sædeantallet i busserne, kan efter min opfattelse kun have haft det formål at tilsløre, at regeringen har fremsat et forslag, der i henseende til at sænke beskatningen er mere vidtgående end Fremskridtspartiets forslag.

Baggrunden for regeringens forslag er, at der er lagt op til en liberalisering på transportområdet i EF. Vi står over for et åbent transportmarked, og jeg vil gerne sige til hr. Jens Thoft, at regeringen betragter det som en udpræget fordel, at der sker en sådan liberalisering.

På den anden side er vi også klar over, at der er nogle konsekvenser af den liberalisering konkurrencemæssigt, og derfor har der fundet et fælles udvalgsarbejde sted mellem Turistvognmændenes Landsforening og Skatteministeriet. I dette udvalgsarbejde er det konstateret, at der er forskelle i de omkostninger, som danske turistvognmænd skal leve med, og de omkostninger, som de nærmestliggende konkurrenter blandt turistvognmænd i andre lande skal operere med.

Det er klart, at disse omkostningsforskelle dækker over mange ting, og der indgår i omkostningerne mange andre ting end netop regi-



[Skatteministeren]

streringsafgiften. Men det er helt oplagt, at danske turistvognmænd i dag er pålagt en registreringsafgift, som konkurrenter i andre lande ikke er pålagt, og det vanskeliggør i meget høj grad danske turistvognmænds konkurrencevilkår.

Forslaget lægger derfor op til at forbedre danske turistvognmænds konkurrencesituation, når vi liberaliserer transportmarkedet i EF, ved at vi giver et lige udgangspunkt for så vidt angår afgiften. Det er et forslag, som giver mulighed for, at danske turistvognmænd bedre kan konkurrere, hvorved vi kan bevare danske arbejdspladser og spare den valuta, som ellers ville gå tabt, hvis den kørsel, som danske turistvognmænd i dag udfører, alternativt ville gå over til turistvognmænd i andre lande. Derfor er der grund til at glæde sig over den brede tilslutning, som forslaget har fået her i dag.

Som en udløber af debatten om forslaget er der fra hr. Jens Thofts side rejst spørgsmålet om den mere langsigtede afgiftsharmonisering i EF. Jeg deler helt hr. Jens Thofts synspunkt, at der er behov for at tilrettelægge en langsigtet strategi på dette område. Det er også det, regeringen har lagt op til med sin erklæring i åbningstalen, og det er det, regeringen har lagt op til ved at nedsætte et særligt ministerudvalg, der skal forberede disse ting.

Når regeringen har fundet det afgørende allerede nu at fremsætte forslag om en fjernelse af registreringsafgiften på netop turistbusser, er det, fordi vi står over for en afgift, der er pålagt et erhverv, som på den måde kan risikere simpelt hen at blive slået ud af konkurrencen, når transportmarkedet liberaliseres. Derfor er vi nødt til med det samme at fremsætte dette forslag, og det har jeg også forstået at der er almindelig tilslutning til.

Hr. Knud Lind har især været inde på rimeligheden i at tage andre typer af busser med i denne afgiftsfritagelse. Jeg vil godt understrege, at det, der har været regeringens udgangspunkt, er, at sådan som registreringsafgiftsloven er bygget op, er der en række busser, der er omfattet af præcis den samme bestemmelse, og så er det af systematiske og ordensmæssige grunde også det rigtigste at sige, at når vi nu fjerner registreringsafgiften på turistbusser, så må vi også fjerne den på andre busser, som er omfattet af denne bestemmelse. Hvis vi ikke gjorde det, ville der opstå en hel masse besvær-

lige og ofte også vilkårlige afgrænsninger mellem forskellige typer af busser. Det synes jeg faktisk er en urimelig sidevirkning af et i øvrigt godt og fornuftigt forslag.

Da der desuden kan være gode begrundelser for at fjerne registreringsafgiften på f.eks. køretøjer, der bruges til transport af handicappede, og køretøjer, der bruges til de kulturelle formål, der har været diskuteret, taler alt for, at vi, for nu at gøre dette så enkelt som muligt, ikke indfører nye sondringer mellem forskellige bustyper, men fjerner denne 20 pct.-registreringsafgift på alle de busser, der er omfattet af denne bestemmelse. Det har faktisk været regeringens udgangspunkt.

Det er rigtigt, som det er blevet fremhævet af flere ordførere, at hvis situationen vedblivende ville være den, at der på grund af en svær konkurrencesituation for turistvognmændene ikke ville blive indregistreret nye turistbusser, så ville vi aldrig have fået det provenu ind, vi nu på papiret fjerner ved at afgiftsfritage turistbusserne. Derfor er det reelle tab for det offentlige nok i virkeligheden mindre end det provenu-tab, vi, opgjort efter de sædvanlig metoder, har anført i lovforslaget.

Hvorfra hr. Glistrup har sit tal på 15 mio. kr., som skulle angive provenutabet ved Fremskridtspartiets forslag, ved jeg ikke. Det stiller jeg mig lidt tvivlende og uforstående over for. Men under alle omstændigheder er der, netop fordi der ikke har fundet nyregistreringer af turistbusser sted på det seneste, knyttet ganske betydelig usikkerhed til, hvad det reelle provenutab egentlig er.

Det, som er perspektivet, er, at vi bevarer danske arbejdspladser og sparer valuta ved at gennemføre regeringens forslag. Derfor siger jeg også tak for den meget brede tilslutning, lovforslaget har fået.

(Kort bemærkning).

**Glistrup (FP):**

Så blev det altså afklaret, hvorfor skatteministeren foretrækker sit eget forslag frem for Fremskridtspartiets: Han har ikke læst Fremskridtspartiets forslag. Hvis han havde gjort det, ville han have vidst, hvor vi havde vore provenuopgørelser fra. Det står ganske vist helt henne på side 3, sp. 2, andet tekstafsnit. Der kan ministeren læse sig til det.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagenes overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

### **Fjerde næstformand (Poulsgaard):**

Jeg foreslår, at lovforslagene 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:

### **7) Første behandling af lovforslag nr. L 50:**

*Forslag til lov om ændring af lov om beskatning ved fusion af aktieselskaber m.v. (Sparekassers omdannelse til aktieselskaber).*

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).  
(Fremsat 11/10 88).

Lovforslaget sættes til forhandling.

### *Forhandling*

### **Pia Gjellerup (S):**

Dette forslag er en genfremsættelse fra forrige samling. Ligesom det gjaldt i forrige samling, skal forslaget afvente behandlingen af et forslag, der ligger til behandling i Erhvervsudvalget her i Folketinget, og afhængigt af, hvilket resultat man når i udvalget, vil der være behov for følgelovgivning. Derfor skal jeg blot sige her, at vi håber, at Erhvervsudvalget kommer frem til den bedste løsning, og så vil vi positivt medvirke til den nødvendige følgelovgivning.

### **Aagaard (KF):**

Jeg kan tilslutte mig de bemærkninger, fru Pia Gjellerup har gjort om genfremsættelsen af dette forslag.

Vi vil dog gerne give udtryk for, at vi håber, vi snart er ved at nå frem til afslutningen af behandlingen af det forslag, som ligger i Erhvervsudvalget. Vi befinder os med det her forslag i nøjagtig den samme situation, som vi har gjort i lang tid i foråret.

Vi skal kun give udtryk for støtte til forslaget og håber på, at vi snart kan nå frem til en endelig behandling af dette forslag.

### **Rahbæk Møller (SF):**

Vores stillingtagen til dette forslag vil afhænge af, hvilken stillingtagen vi ender med at tage til det forslag, det ledsager, og som ligger i Erhvervsudvalget.

### **Skrumsager Skau (V):**

Som det allerede er sagt, er det jo en genfremsættelse, og det er en følge af det, som ligger i Erhvervsudvalget, således at man her får mulighed for at omdanne sparekasser til banker. Venstre kan støtte det forslag, som ligger her.

### **Glistrup (FP):**

Forslagets substans går ud på, at når en sparekasse bliver omdannet til aktieselskab, skal de omdannelseskridt, der tages, ikke medføre nogen beskatning. Denne substans kan Fremskridtspartiet fuldstændig tiltræde, uanset hvordan så basis for omdannelsen bliver i Erhvervsudvalget. Vi er altså ikke enige med SF's ordfører, heller ikke om den skattemæssige side, i, at holdningen skal være afhængig af, hvad der sker i Erhvervsudvalget. Vi vil gå ind for skattefrihed i den situation, ligegyldig hvad der vedtages i Erhvervsudvalget.

Men hr. Aagaard har selvfølgelig ret i, at det ville være rart, om regeringen snart kunne finde sine egne ben i denne sag. Vil den følge socialistlinjen, som industriministeren har lagt op til, og føre en socialistkurs, så Danmarks sparekasser går fortabelsen i møde, som industriministerens forslag går ud på, at man simpelt hen skal omdanne det til en slags Bryggeriet Stjernen eller Figaro Frisørsaloner, eller hvad vi ellers har haft af socialistforetagender, der er gået fallit? Eller vil man have det som frie aktieselskaber, som Fremskridtspartiet har foreslået og sagligt begrundet hele vejen igennem?

Det er simpelt hen socialistfortabelsen, eller at man får det her igennem i frihed. Det valg har industriministeren haft i et år. Han er blevet ved med at klamre sig til socialistlinjen, og så har Fremskridtspartiet ikke noget at gøre med det. Så må det selvfølgelig være industriministeren, der bliver sparekassedræberen i Danmark. Vi skal ikke være med til det blodige håndværk, han har lagt op til.

Vi håber, at industriministeren kommer til fornuft og redder Danmarks sparekasser, så de kan gå en glørværdig fremtid i møde og virkelig