

gen gør indsigelse, betragter jeg samtykket som givet. (Ophold). Det er givet.

Man gik da til:

1) Tredje behandling af lovforslag nr. L 66:

Forslag til lov om ophævelse af lov for Grønland om Det Offentlige Aftalencævn m.v.

Af finansministeren (Henning Dyremose).

(Fremsat 18/1 91. Første behandling 29/1 91. Betænkning 19/3 91. Anden behandling 21/3 91).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 105 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Tredje behandling af lovforslag nr. L 67:

Forslag til lov om en tjenstemandsret for Grønlands hjemmestyres og kommunernes tjenstemænd i Grønland.

Af finansministeren (Henning Dyremose).

(Fremsat 18/1 91. Første behandling 29/1 91. Betænkning 19/3 91. Anden behandling 21/3 91).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 108 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Der er i udvalgsbetænkningen over lovforslaget gjort indstilling om, at udvalget vedbliver at bestå indtil samlingens slutning. Dersom ingen udtaler sig herimod, vil jeg betragte dette som vedtaget. – Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 157:

Forslag til lov om afgift af lufthavnsvirksomhed.

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).

(Fremsat 13/3 91).

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

4) Første behandling af lovforslag nr. L 158:

Forslag til lov om ændring af merværdiafgiftsloven (momsloven). (Rejsebureauydelse).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).

(Fremsat 13/1 91).

Formanden:

Må jeg bede om, at de medlemmer, som vil forlade salen, gør det i ro, således at vi kan få begyndt på forhandlingen.

Vi begynder ikke forhandlingen, før der er ro i salen.

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Stavad (S):

Skatteministerens forslag går ud på at fjerne charterafgiften og erstatte den med tre andre indtægter, nemlig en passagerafgift for personer, der rejser med fly ud af landet, på 20 kr. pr. person, en afgift på flybrændstof på 12 øre pr. liter – det lyder ikke af så meget, men når vi ved, at f.eks. en flytur til New York fra København koster 45.000 l i flybrændstof, bliver det til en hel del – og endelig moms på rejsebureauydelse. De tre områder skulle så give en delvis fi-

[Stavad]

nansiering af det provenu fra charterafgiften, som man mister. Vi er enige med skatteministeren i, at charterafgiften ikke har fremtiden for sig, at der er sket så mange ændringer inden for lufttrafikken i den periode, der er gået, siden charterafgiften blev gennemført i 1970'erne, at den ikke ville være holdbar i meget lang tid fremover. Det var den, dengang man havde en klar afgrænsning mellem chartertrafik og rute-trafik, men situationen er den i dag, at det flyder ud. Derfor traf Momsnævnet også for en tid siden den afgørelse, at lavprisbilletter på rute-fly også får pålagt charterafgift. Det har den lidt uheldige virkning, kan man vist mildt sagt betegne det, at man, hvis man skal have de sidste flysæder fyldt op, sætter prisen ned, og så indtræder der en charterafgift, som måske forhøjer prisen op i nærheden af det, der var den oprindelige pris. Det er klart, at et sådant system ikke er holdbart i længden. Derfor vil jeg også gerne give et socialdemokratisk tilsagn om, at vi under udvalgsarbejdet gerne vil være med til at se på, om vi kan finde økonomisk dækning for inden for en overskuelig fremtid at få charterafgiften afskaffet. Den del er god nok.

Så er der spørgsmålet om de tre finansieringskilder. Om det vil jeg godt sige til skatteministeren, at det er i orden, at vi får disse forslag på bordet, og at vi får et udvalgsarbejde. Det skal skatteministeren ikke have megen skældud for, men skatteministeren får ingen tilsagn fra Socialdemokratiet her ved førstebehandling om, at vi vil medvirke til at gennemføre det i den form, ministeren foreslår.

Jeg mener omvendt, at det er meget vigtigt, at vi får et meget grundigt og åbent udvalgsarbejde. Vi befinder os inden for et felt, hvor interessecenterne henvender sig. Vi får et hav af oplysninger. Jeg tror ikke, at ret mange af os er i stand til at gennemskue fuldstændigt, hvad der er saglige argumenter, og hvad der er den almindelige lobbyvirksomhed for at varetage særinteresser. Derfor synes jeg, at det er vigtigt, at vi under udvalgsarbejdet får mulighed for at konfrontere både skatteministeren og det apparat, han er i besiddelse af, og trafikministeren og det apparat, han er i besiddelse af, med de oplysninger, vi får. Det giver i hvert fald os en vis bekymring, at de, der er meget begejstrede for, at vi laver dette i en sammenhæng, altså at pålægge en fuelfafgift på flybrændstof, en passagerafgift ud af Danmark osv. inden for rute-

området, er Air France, Lufthansa og British Airways, hvorimod SAS mener, at denne om-lægning kommer til at koste SAS et meget stort tocifret millionbeløb, og at man kan nære bekymring for, at den interkontinentale trafik direkte fra Københavns Lufthavn bliver yderligere besværliggjort, fordi man ved at foretage en mellemlanding i en lufthavn tæt ved Danmark, inden man fortsætter med de lange strækninger med de store brændstofudgifter, kan få en konkurrenceforvriddning.

De ting vil vi gerne se på i udvalget, og vi vil gerne lytte til ministrenes argumentation. Jeg mener, at vi her er inden for et felt, hvor det næsten er lige så vigtigt at inddrage trafikministeren i behandlingen som skatteministeren. Derfor er jeg også lidt ked af, at trafikministeren tilsyneladende ikke har haft mulighed for at være i salen og overvære denne debat, for jeg tror, at Skatteudvalget kommer til at trække ganske meget på trafikministeren under udvalgsarbejdet.

Den konklusion, jeg må drage over for disse forslag, er, at vi vil se på dem, men at vi har meget store betænkeligheder. Hvis det er sådan, at vi kan nå et resultat, hvor de brancher, som vi henvender os til med disse forslag, kan komme med hinanden i hånden og sige, at de meget hellere ville have den pakke, som ministeren har lagt frem, end den afgift, som bliver fjernet, er det noget, vi gerne vil lytte meget til.

Så er der spørgsmålet om rejsebureauoms, som er et forslag, der har sit udspring i det 6. momsdirektiv. Jeg synes, at de ting, jeg kan læse ud af forslaget, gør, at det næsten ser ud til at være umuligt at administrere. Det vil blive et bureaukrati, ja, man kunne spørge, om det overhovedet kan fungere i det virkelige liv eller kun teoretisk, på papiret, når man kan se, at det giver – hvis man har en mellemlanding i et ikke-EF-land, eller hvis man laver sine billetter om undervejs og får en mellemlanding i Østrig, i Schweiz, i Sverige eller i Norge – nogle helt andre resultater. Derfor er vi dybt, dybt skeptiske i forhold til at bygge et næsten uoverkommeligt bureaukrati op – det er det, vi vil undersøge under udvalgsarbejdet – for at skaffe et beløb på 50 mio. kr. på årsbasis.

Derfor er vores umiddelbare melding til ministeren om det forslag, at vi mener, at vi bør finde noget, der er mere håndterligt, inden vi opfylder den del af det 6. momsdirektiv, inden

[Stavad]

vi hører op med at benytte den dispensationsadgang, vi har.

Mig bekendt er der i den tyske lovgivning en anden løsning på dette problem. Vi vil under udvalgsarbejdet godt kigge lidt på, om der er andre modeller, hvormed vi kan opnå at opfylde 6. momsdirektivs krav, men uden at vi skal ind i et bureaukratisk system, hvor vi risikerer, at det generer disse brancher utrolig meget, og hvor vi måske risikerer omkostninger i en størrelsesorden – hvis det skal kunne kontrolleres og fungere – der kommer til at ligge tæt på det provenu, man får ind.

Det er i hvert fald ikke et forenklingsforslag, ministeren her præsenterer Folketinget for. Det er heller ikke et forslag, som giver noget stort provenu. Samlet set er vores konklusion, at vi nu går ind i udvalgsarbejdet; vi vil lytte til de argumenter, der kommer, både fra ministeren og udefra. Vi vil meget gerne finde ud af, hvad slutresultatet egentlig er, hvis dette bliver vedtaget.

Hvis konklusionen bliver, at slutresultatet er en bedre situation, end vi har i dag, og at vi sikrer, at vi fortsat kan have en international lufthavn i København, der ikke bliver generet af det, kan det være, at vi lander positivt. Men hvis det er sådan, at de betænkeligheder, jeg her har givet udtryk for, bliver bekræftet under udvalgsarbejdet, vil ministeren ikke kunne forvente en socialdemokratisk medvirken til dette lovkompleks.

Men stadig væk: Vi er interesserede i, om vi kan finde løsninger til at erstatte det provenu, som charterafgiften i dag indbringer.

Aagaard (KF):

Det er ikke nogen hemmelighed, at charterafgiften, som vi kender den i dag, har givet anledning til ret voldsom kritik og også en del administrative problemer. Derfor er vi også i Det Konservative Folkeparti enige med ministeren i, at det er rimeligt, at man afskaffer denne ordning og af finansielle årsager i stedet koncentrerer sig om at finde en ny måde at få dette beløb ind på.

Selv om vi generelt er imod at indføre nye afgifter, kan vi i hvert fald konstatere, at der her er tale om en regulær omlægning. Som det allerede er nævnt, er det en passagerafgift og en brændstofafgift – sammen med en pålægning af moms på rejsebureauydelse – som ministeren foreslår at man her gennemfører.

Der er ingen tvivl om, at den særlige belastning, som charterrejserne har været udsat for med henholdsvis 400 kr. og 300 kr., har virket som et konkurrenceforvridende element mellem charter- og ruterejser, og at det element hermed kan fjernes.

Det helt afgørende er imidlertid for os, at vi får afskaffet et helt uadministrerbart system med forslaget, som indeholder en forenkling og en afbureaukratisering, og som kan administreres.

Jeg har lyttet til hr. Stavads bemærkninger om moms på rejsebureauydelse. Det er muligt, at hr. Stavad har ret, men vi mener, at det eksempel, som hr. Stavad anførte, nok i højere grad vil betyde administrative problemer for den rejsende, end det vil gøre for rejsebureauerne.

Men ved afskaffelsen af charterafgiften er det i hvert fald en kendsgerning, at vi får afgifterne bragt på det niveau, som vi kender fra andre lande, således at der principielt ikke fremover vil være nogen forskel på, hvilket land billetten købes i.

Vi er parate til at vurdere forslagene grundigt i udvalget. Det er ikke nogen hemmelighed, at argumenter for og imod er tilflydt de enkelte medlemmer i stor udstrækning, så dem finder vi også at der er grund til at vurdere grundigt under udvalgsarbejdet.

Svend Heiselberg (V):

Jeg synes, at det er glædeligt, at skatteministeren kommer med et lovforslag, hvor vi fjerner en afgift, som vi har på at bevæge os frit over grænserne. Jeg ved godt, at man samtidig er kommet med forslag om to andre afgifter, men da der for staten næppe er råd til at kunne afse hele den provenuindtægt, må man vel acceptere det foreløbig.

Det forholder sig sådan, at charterbranchen af mange bliver betragtet som noget af en luksusbranche, fordi man vil rejse til varmere himmelstrøg. Men charterbranchen er rent faktisk andet end en luksusbranche. Charterbranchen er et eksporterhverv. Eksempelvis er mere end halvdelen af Spieskoncernens omsætning indtægter fra Sverige og Tyskland. Jeg tror altså, at vi også er nødt til at skulle se det i det lys – det er vi.

Jeg har også den opfattelse, at vi ved at fjerne charterafgiften vil få en større flyudvikling i

[Svend Heiselberg]

eksempelvis Kastrup Lufthavn, og det kan vi kun være interesserede i. Men jeg er enig med bl.a. hr. Stavad, som giver udtryk for, at vi nu må prøve at behandle det i udvalget og se, om vi kan finde en løsning. Jeg havde gerne set, at vi kunne finde en hurtigere løsning end 1. januar, som er nævnt. Jeg ved, at charterbranchen er i vanskeligheder, og derfor burde vi også kunne samles om at finde en fornuftig løsning snarest muligt for branchen.

Jes Lunde (SF):

Forudsætningen for at kigge på disse forslag er, at man mener, at charterafgiften ikke er til at administrere. Jeg vil godt starte med at sige, at en del af problemet er vel, at skatteministeren ikke sørger for at indkræve pengene dér, hvor de faktisk skulle være faldet, i de tilfælde, hvor man har charterafgiftbelagte rejser på rutefly.

Men nuvel, det kan da godt være, at man har for store problemer med charterafgiften til, at den kan fungere. Så synes jeg såmænd, at de forslag, der er kommet som alternative kilder, er meget fornuftige. Jeg synes det specielt, da Socialdemokratiet nu var inde på flybrændstoffet, at det er et helt rigtigt sted at lægge en afgift på 12 øre pr. liter. Selv om det kan summere sig op til noget på en New York-rejse, er det kun en 5.000-6.000 kr. på et helt fly, og hvis det har en 300-400 sæder, er det også overkommeligt; det er måske en snes kroner pr. passager. Jeg tror ikke, at det er noget, der vælter nogen.

Jeg synes, at det er meget fornuftigt at lægge en afgift på flybrændstof – også i en CO₂-sammenhæng – men hvor meget man kan dreje på det håndtag, hvor meget vi kan skruer op for afgiften på flybrændstof, afhænger selvfølgelig af, hvornår flyene i stedet tankes i andre lufthavne. Det må vi prøve at kigge på. Men hvis instrumentet kan bære mere, uden at det betyder, at flyene tankes andetsteds, synes vi da, at det er helt fornuftigt.

Så er der det med moms på rejsebureauvirksomhed. Her er jeg lidt uforstående over for, at momsen ikke skal omfatte rejser til ikke-EF-lande. Jeg kan godt se, at der foreligger et EF-direktiv, som vi kommer i kollision med, men jeg vil da godt spørge ministeren om, hvad grunden er til, at EF-direktivet er udformet på den måde. Hvis vi helt skulle leve op til EF-direktivet og indføre en 0-sats, ville det jo i forhold til den nuværende situation svare til, at vi

subsidierer rejser til tredjelande, og det er ret meningsløst.

Det er udmærket, at skatteministeren ikke er gået så vidt i sit forslag her, men hvad er overhovedet grunden til, at der foreligger et direktiv fra EF på dette område, som gør, at vi kun må momse rejsende til EF-landene og ikke på længere rejser – det synes mærkeligt. Men jeg synes, det er fornuftigt at gøre dette og fornuftigt at få et provenu ind.

Samlet er det provenu, der lægges op til med disse forslag, 250 mio. kr., fordelt med 200 mio. kr. på det første og 50 mio. kr. på det sidste, og det er mindre end de 400 mio. kr., som charterafgiften indbragte. Der er altså et hul her på 150 mio. kr. Her er det da rimeligt at spørge, hvem der så skal betale. Hvordan får vi det hul fyldt op? Burde der ikke være en samklang i det, sådan at hvis charterafgiften falder væk, kan det dækkes ind i fuldt omfang af andre, modgående forslag?

Ole Donner (FP):

De to forslag, der er fremsat af skatteministeren, er Fremskridtspartiet positivt over for. Afgift på lufthavnsvirksomhed kan vi godt støtte, specielt fordi den lov om charterafgift bliver annulleret. Den har vi hele tiden været imod. Vi mener, at man i udvalget måske skal fremrykke datoen for, hvornår loven om afgift på lufthavnsvirksomhed skal træde i kraft, for vi får en række henvendelser fra branchefolk, som er utrygge ved den dato, hvor det skal sættes i gang.

Moms på rejsebureauvirksomhed er vi også villige til at drøfte; i princippet mener vi, at alle virksomheder skal være momsregistrerede, men hvornår det skal træde i kraft, må så fremkomme i udvalget.

Bente Juncker (CD):

Lad mig allerførst slå fast, at CD meget gerne medvirker til bortfald af charterafgiften og det endda hurtigst muligt. Vi har stor respekt for de dygtige danske charterselskaber, der skaffer både danskere og en del udlændinge temmelig billige og kvalitetsbetonede ferieoplevelser.

CD har i sin tid stemt imod indførelsen af charterafgiften, der klart er diskriminerende på en række punkter, men den af regeringen valgte fremgangsmåde kan vi ikke acceptere. Vi må vende os imod gennemførelsen af det forelig-

[Bente Juncker]

gende lovforslag. Vor hidtidige efterforskning af lovforslagets baggrund viser, at ministeren har undladt at høre Københavns Lufthavne A/S og andre lufthavne i sagen. Dette er simpelt hen en undladelsessynd, som det ikke er nemt at finde nogen undskyldning for.

Det er vor klare opfattelse, at de nye afgifter ikke kan undgå at koste danske lufthavne, alermest naturligvis Københavns, trafik og dermed såvel indtægter som beskæftigelse. De nye afgifter kan derfor næsten ikke undgå at ramme regeringen og statskassen som en boomerang.

Helt oplagt vil de nye afgifter være diskriminerende til to sider, dels over for SAS, der har Danmark som hovedbase – staten, som selv er aktionær i SAS og har tjent gode penge derved, burde i stedet beskytte SAS, således at dette nationale luftfartsselskab i hvert fald ikke stilles ringere end sine konkurrenter – dels over for de udenlandske luftfartsselskaber, der hører til i de oversøiske lande; de kan ikke som nogle af de nærmeste europæiske konkurrenter tanke op i deres hjemland.

At visse statsejede europæiske luftfartsselskaber ikke vil have noget imod de nye afgifter, er forståeligt. Jo dyrere de danske internationale lufthavne bliver at beflyve og at tanke op i, desto større bliver fordelene for de europæiske lufthavne, som vi er i over og strid konkurrence med. Dette gælder helt oplagt og ganske særligt London, Amsterdam, Frankfurt, Berlin og Hamburg.

Regeringens nye skatteplaner er en ren foræring til konkurrenterne, som vi forærer hård valuta, arbejdspladser og prestige uden genydelse. Jeg må anfægte den oplysning i forslagens bemærkninger, der påstår, at bortfald af charterskatten vil betyde et provenutab på 365 mio. kr. I 1989 var årsprovenuet på 282 mio. kr., og i 1990 var det på 279 mio. kr. Kun taletidens begrænsning hindrer mig i at redegøre nærmere for såvel de tidligere som det nye fejlskøn.

CD tilbyder i stedet at være regeringen behjælpelig med at finde kompensation for bortfaldet af charterskatten på andre konti. Alternativt stiller vi det forslag, at charterskatten – og det skulle jo gerne ske fra 1. juni – nedsættes betydeligt. Så vil branchen få lettere ved at sælge sine ydelser, og staten får alligevel et ganske pænt provenu, naturligvis, endda næsten det samme som denne dumme skat indbringer nu.

At vor nuværende skatteminister overhovedet tør komme til Tinget og foreslå helt nye skatter, kan vi i CD ikke begribe. Det er ikke længe siden, han gennemførte statshavnsafgiften; nu kommer han med yderligere to nye skatteobjekter; dette til trods for, at han elsker at føre sig frem som en minister, der nedsætter skatterne. Det må være en sorgens dag for ham. Lad os i Folketinget hjælpe ham, så han ikke får lov til at begå denne i dobbelt forstand kapitalbrøler.

Så er der L 158. Der kan jeg oplyse, at CD heller ikke kan støtte forslaget om nu at indføre moms på rejsebureauvirksomhed; det er der mange vægtige grunde til: Rejsebranchen har i nyere tid været rigelig hårdt ramt af nedgang og ganske uforskyldt; tiden er bestemt ikke inde til at påføre just denne branche nye byrder. Administrativt byder loven på betydeligt besvær, hvilket man også kan læse sig til i bemærkningerne til forslaget. Videre skal jeg anføre, at det bliver såvel fristende som ganske nemt at omgå afgiften ved at købe rejser f.eks. i Malmø. Dette vil de store rejsekøbere uden tvivl benytte sig af, og det forventede provenu vil gå tilsvarende ned, samtidig med at vi bliver gjort grundigt til grin.

Ministeren nævner i bemærkningerne, at Danmark hidtil har haft ret til undtagelser fra EF's 6. momsdirektiv på dette område. Hvorfor nævner han ikke, at det er der også andre lande i EF som har haft og fortsat har? Det ligner en vildledning. Vi kan uden ringeste besvær fortsætte den hidtidige praksis. Der er i hvert fald ikke nogen EF-mæssig anledning til at ændre forholdet.

Jeg skal bede ministeren om selv i udvalget at fremlægge sit eget ministeriums notat om ophævelse af medlemslandes undtagelser efter 6. momsdirektiv, dateret den 29. august 1990. En sådan gennemlæsning vil yderligere sætte urimelighederne ved dette lovforslag i relief.

Elisabeth Arnold (RV):

På Det Radikale Venstres vegne skal jeg tilsige opslutning omkring forslaget om indførelse af afgift på lufthavnsvirksomhed. Det har åbenbart været besværligt at opkræve charterafgiften; det må vi tage for pålydende. Vi synes, det er en fornuftig idé at lægge afgift på flybrændstof, og vi har ikke noget imod, at man gennemfører en afgift på passagerer.

[Elisabeth Arnold]

Vi vil dog i udvalget specielt interessere os for, hvordan man kontrollerer transitpassagerer f.eks. De skal jo tælles et eller andet sted. Da man ikke skal lægge det på billetterne, men lufthavnen som helhed skal svare afgiften, skal der ske en eller anden form for kontrol, og vi må jo have at vide, hvordan det skal foregå. Men tilslutning fra radikal side til lovforslag nr. L 157.

Så kommer jeg til forslaget om moms på rejsebureauudgifter. I lighed med flere andre ordførere synes jeg faktisk, at det ser ud til at være et meget besværligt forslag. Det ser ud, som om det vil være bureaukratisk, kompliceret og belastende, især for mindre rejsebureauer. Er det virkelig nødvendigt, at man skal sidde og bedømme for hver eneste rejse, om den ligger i EF eller uden for EF? De Kanariske Øer er nævnt som et sted, der ikke er medlem af EF, men som altså nationalt hører under et EF-land. Det samme kan man sige om Grønland, og rejser til Grønland skal altså heller ikke pålægges denne afgift. Vi synes, det virker unødigt bureaukratisk.

Vi er ikke modvillige mod at indføre en afgift på eller en momsning af disse ydelser, men vi vil nødig indføre et meget bureaukratisk system, som indbringer et så beskedent provenu som dette. Derfor vil vi i lighed med flere andre ordførere gå meget grundigt til værks i udvalget og undersøge, om det nu også er alt besværet værd.

Vi vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet, men vi kan ikke på forhånd sige, at vi umiddelbart støtter lovforslaget, som det foreligger.

Kofod-Svendsen (KRF):

Jeg vil begynde med at give tilslutning til, at man afvikler charterafgiften, men jeg vil gerne have ministeren til at redegøre for, hvad statens reelle indtægt ved charterafgiften har været, og hvad der har været budgetteret eller forventet; det kunne da være interessant. Jeg forstod på CD's ordfører, at tiden ikke rakte til at give en lang redegørelse for, hvad det forventede og det reelle provenu har været, men jeg synes, det er meget rart lige at få den oplysning, så vi er klar over, hvilket beløb vi taler om, når man skal have det ind igen.

Når dette er sagt, vil jeg sige, at det er tankevækkende, at vi har en regering og en skatteminister – jeg tænker også på ordføreren for parti-

et Venstre – som ved gentagne lejligheder fremhæver betydningen af at få skatterne og afgifterne nedsat og at afbureaukratisere, men hvis man holder disse to målsætninger op for sig, kan man jo spørge, om det, der er lagt frem her, lever op til dem.

Hvis vi ser på rejsebureauudgiften i relation til afbureaukratisering, må man vel nærmest sige, at vedtages dette forslag, bliver der rig anledning til at gå på jagt efter afbureaukratisering. Jeg må sige, at får man først dette forslag vedtaget, bliver der for hr. Svend Heiselberg og andre god mulighed for at tale om betydningen af afbureaukratisering.

Og man kan spørge: Er det så klogt at vedtage lovforslaget? Jeg kan godt forstå, at vi implementerer det, når EF er kommet med det direktiv, men skal det lige være på denne facon? Det vil vi gerne sætte et stort spørgsmålstegn ved. Ikke mindst ved den administrative del sætter vi ganske mange spørgsmålstegn.

Så til det andet forslag: om en afgift på lufthavnsvirksomhed. Igen vil jeg spørge: Er det klogt, det, der lægges op til her? Socialdemokratiets ordfører redegjorde for, hvordan forskellige rejsebrancher ser på forslaget, og jeg synes, det kræver et grundigt udvalgsarbejde for at belyse nogle af følgevirkningerne.

Men når regeringen nu vil komme med ikke alene én ny afgift, men reelt tre nye afgifter – det er jo faktisk det, der er tale om – og vi altså nu skal til at udfolde kreativ tænkning i at komme med nye afgifter, vil jeg da gerne udfolde lidt kreativitet og spørge: Er der ikke andre afgifter, som er mindre erhvervsskadelige end dem, der nu lægges op til?

Jeg kan ikke tro andet, end at det alene må være for at skaffe sig nogle penge, at man fremsætter L 157. Derfor vil jeg da gerne sige til skatteministeren, at når vi nu skal have et provenu ind, så var en afgift på tobaks- og alkoholreklamer efter Kristeligt Folkepartis opfattelse fornuftigere. Det har været afvist tidligere med, at vi ikke bare skal komme med nye afgifter, men nu lægger regeringen jo selv ud med flere nye afgifter, og ud fra en enhvervmæssig betragtning tror Kristeligt Folkeparti, at det ville være rigtigere. Ud fra en sundhedspolitisk betragtning er vi ikke i tvivl om, at det vil være rigtigere. Vi vil altså gerne medvirke til at skaffe de penge, men på en anden måde, ikke på den her foreslåede måde, gennem L 157.

[Kofod-Svendsen]

Hvad L 158 angår, må det altså ikke øge bureaukratiet, og det synes vi meget tyder på. Så jeg håber, skatteministeren har forstået, at der ikke ligefrem er opbakning fra Kristeligt Folkpartis side til disse to forslag. Men med hensyn til EF-implementeringen er vi da lydøre, hvis det vel at mærke får en meget enklere udformning.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne sige til hr. Kofod-Svendsen, at der er tale om omlægning af afgifter og ikke om forøgede afgifter.

Jeg vil også gerne sige til hr. Kofod-Svendsen, at når vi skal beholde den indtægt til staten, så er det jo bl.a. for at kunne opfylde de mange ønsker, der er her i Folketinget om at tilgodese børnefamilierne, for at kunne opfylde kravene om at give ulandsstøtte osv. Derfor er staten jo nødt til at have nogle indtægter hjem. Ellers havde det været rigtigst, at vi helt havde fjernet charterafgiften.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Der synes at være et markant flertal for at afskaffe charterafgiften. Der er lidt mere delte meninger om, hvorledes man skal finansiere fjernelsen af charterafgiften, men i alt overvejende grad har der under denne førstebehandling været en positiv holdning til at indføre en lufthavnsafgift. Der har været lidt mere skepsis vedrørende indførelse af moms på visse rejsebureauudgifter, men alt i alt synes jeg, at førstebehandlingen af denne lille pakke af forslag har været overordentlig konstruktiv.

Charterafgiften blev indført i 1977. Dengang var charterrejser et velafgrænset begreb, og afgiften var derfor ret nem at opkræve, administrere og kontrollere. Siden har dette marked udviklet sig, og grænsen mellem egentlige charterrejser og almindelige rejser med rabatter er blevet mere udflydende.

Det førte til, at der 1. januar 1990 skete en udvidelse af afgiftsgrundlaget for charterafgiften, idet også ruteselskabernes billigrejser blev inddraget under charterafgiften. Denne udvidelse af afgiftsgrundlaget har skabt vanskeligheder såvel for administrationen som for selskaberne. Ikke desto mindre var udvidelsen af afgiftsgrundlaget en logisk følge af, at grænsen mellem traditionelle charterrejser og ruteselska-

bernes såkaldt rabatterede rejser, altså billigrejser, er blevet visket mere og mere ud.

Det vil i fremtiden blive stadig sværere at skelne mellem afgiftspligtige billigrejser og andre rejser. En holdbar tilrettelæggelse af charterafgiften passer simpelt hen ikke sammen med de normale forretningsgange i ruteselskaberne.

Det er på baggrund af disse problemer med charterafgiften simpelt hen nødvendigt at afskaffe den. Men ikke blot er det nødvendigt at afskaffe charterafgiften, det er jo altså også nødvendigt at skaffe penge til finansiering af det. Vi kan ikke bare lave en ufinansieret lettelse af skatten på rejser.

Regeringen har efter meget nøje overvejelser fundet, at netop disse to – og det er kun to forslag og ikke tre, som hr. Kofod-Svendsen var inde på – nemlig en afgift af lufthavnsvirksomhed samt moms af visse rejsebureauudgifter ud fra en samlet betragtning er den rigtige måde at skaffe afløsning af charterafgiften på.

Der har været en lille diskussion her under behandlingen om, hvilket provenu der kommer ind fra charterafgiften. Provenuet af charterafgiften udgjorde i 1989 282 mio. kr. I 1990 var provenuet af næsten samme størrelsesorden, nemlig 279 mio. kr., til trods for at der altså skete en markant udvidelse af afgiftsgrundlaget pr. 1. januar 1990.

Der var budgetteret med en indtægt fra charterafgiften på 400 mio. kr. Der er altså kommet mindre ind i charterafgift, end der var budgetteret. En del af forklaringen er selvsagt den afmatning, som rejsebranchen har været udsat for, men man kan vel ikke ganske udelukke, at en anden del af forklaringen er, at der har været visse administrative vanskeligheder i forbindelse med opkrævningen af denne afgift.

Så siger hr. Jes Lunde, at problemet i virkeligheden blot er, at Told- og Skattestyrelsen ikke har været ihærdig nok i forsøget på at opkræve afgiften. Den påstand må jeg klart tilbagevise. Der er, kan jeg oplyse, fra Told- og Skattestyrelsens side taget kontakt til en række selskaber med henblik på en undersøgelse af disse forhold. I yderste fald har Told- og Skattestyrelsen hjemmel til at foretage en skønsmæssig ansættelse, hvis der ikke kan fremlægges dokumentation for rigtig angivelse.

Der lægges nu op til en afløsning af charterafgiften med to nye afgifter, og disse to nye af-

[Skatteministeren]

gifter vil, når de ses sammen med afskaffelsen af charterafgiften, skabe mere lige konkurrencevilkår mellem forskellige flyrejseformer. Det brede afgiftsgrundlag, vi nu laver, giver mulighed for lave afgiftssatser. Og endelig er det et administrerbart afgiftssystem.

Hr. Kofod-Svendsen har derfor ganske uret, når han påstår, at der hermed indføres et nyt stort bureaukratisk system. Det forholder sig tværtimod sådan, at vi afskaffer et system, der har udviklet sig til at være meget bureaukratisk, og erstatter det bl.a. med en lufthavnsafgift, der er såre enkel. Det er en af de mest enkle afgifter, vi overhovedet vil få, fordi det er en afgift, der hviler på den enkelte lufthavn.

Når man skal beregne lufthavnens afgift, bruges der to tællemekanismer, dels det solgte flybrændstof og dels antallet af passagerer til udlandet. Det sidste er jo logisk, fordi det er en afløsning af charterafgiften og det har noget med udlandsrejser at gøre, og derfor er det antallet af passagerer til udlandet, der tæller, når man skal gøre lufthavnens afgift op. Men det er selve lufthavnen, afgiften bliver lagt på; det vil sige, at der bliver tale om meget få afgiftspligtige, og derfor er det en meget nemt administrerbar afgift, der træder i stedet for en svært administrerbar afgift.

Der er derfor en række fordele ved at lægge afgiften på lufthavne og benytte udlevering af flybrændstof og antallet af udenrigsrejsende passagerer som afgiftstællere. Afgiften indebærer i øvrigt også mulighed for en vis fleksibilitet, idet lufthavnen jo selv kan bestemme overvæltningen på de enkelte rejseformer.

Til fru Bente Juncker vil jeg gerne sige, at den samlede virkning af disse forslag er, at Københavns Lufthavn bliver mere attraktiv som udgangspunkt for rejser til udlandet. Netop fordi charterafgiften bliver afskaffet, bliver det mere attraktivt nu at lade charterrejser udgå fra Københavns Lufthavn i forhold til tidligere. Jeg gør i den forbindelse opmærksom på, at det forhold, at der her i realiteten indføres en brændstofafgift, jo ikke er noget enestående. Lufthavne i andre lande har også brændstofafgifter. Det er altså regeringens klare opfattelse, at den samlede virkning af dette her vil være en bedre situation for Københavns Lufthavn, fordi chartertrafikken nu med fordel kan udgå derfra.

Flere ordførere har været inde på betænkeligheder i forbindelse med forslaget om at læg-

ge moms på visse rejsebureauydelse. Jeg gør i den forbindelse opmærksom på, at når der i dag ikke er en sådan moms på rejsebureauydelse, er det i henhold til en undtagelse fra EF's 6. momsdirektiv. Hovedreglen ifølge 6. momsdirektiv er, at der hviler moms på sådanne rejsebureauydelse. Vi må forudse, at Danmark under alle omstændigheder i løbet af et par år måske vil være nødt til at indføre en sådan moms på rejsebureauydelse, fordi vi i øjeblikket kører efter en dispensationsbestemmelse, der hører op på et tidspunkt. Vi skal altså under alle omstændigheder indføre det, og regeringen har fundet, at det var det rigtige tidspunkt at gøre det på nu, for så kunne vi nemlig benytte pengene til at afskaffe den stadig mere besværlige charterafgift.

Hr. Jes Lunde rejste det udmærkede spørgsmål, hvorfor EF-direktivet har den udformning, at momsen kun lægges på tjenesteydelse i forbindelse med rejser til EF-lande, men ikke i forbindelse med rejser til lande uden for EF, og det er det, man vil kalde et virkelig godt spørgsmål. Der er faktisk også flere EF-lande, der synes, det er en underlig ting. Det synes den danske regering også, og det synspunkt er blevet og vil fortsat blive ført frem i EF.

Men jeg kan sige, at baggrunden for, at reglerne er formuleret, som de er i 6. momsdirektiv, er et ganske traditionelt eksportsynspunkt, nemlig at der ikke skal lægges moms på eksport, og her betragtes en rejse til et tredjeland altså som en slags eksportydelse. Det må vel være baggrunden for det.

Man kan i høj grad diskutere den tankegang – den er som nævnt også kritiseret af flere medlemslande, og det er det synspunkt, som den danske regering vil forfølge i de videre drøftelser om de fremtidige momsregler i EF – men der kunne måske også være grund til at give den oplysning, at det forslag, regeringen her har fremsat, heller ikke er noget enestående i EF-sammenhæng. Jeg kan for eksempel henvise til, at Tyskland har en ordning på rejsebureauomsområdet, der ligner det forslag, som regeringen her har fremsat. Der er altså andre lande, der administrerer en ordning som den, vi her lægger op til.

Det er klart, at jeg bestemt ingen interesse har i at lave ordninger, der medfører unødigt bureaukrati. Jeg ser meget frem til et konstruktivt og grundigt udvalgsarbejde om de forslag,

[Skatteministeren]

der her er fremsat, og kan der under dette udvalgsarbejde findes administrative løsninger på dette momsspørgsmål, ja, så er jeg overordentlig velvilligt indstillet over for at gå ind i sådanne drøftelser.

Regeringen har bare måttet tage det udgangspunkt, at vi står med en charterafgift, som det er stadig vanskeligere at administrere. Alle er også enige om, at den bør afskaffes. Regeringen har så efter grundig analyse fundet disse to afgifter, der kan finansiere det – lufthavnsafgiften, der er nem at administrere, og rejsebureauomsen, som vi under alle omstændigheder skal indføre på et eller andet tidspunkt – og så må vi i fællesskab, navnlig for den sidste afgifts vedkommende, finde den administrativt enkleste løsning. Jeg ser frem til et konstruktivt udvalgsarbejde om dette.

(Kort bemærkning).

Kofod-Svendsen (KRF):

Blot en enkelt præcisering over for ministeren: Når jeg talte om bureaukrati, så gjaldt det rejsebureauudelserne, ikke lufthavnsafgiften. Ministerens svar lød, som om jeg havde kritiseret L 157 af bureaukratiske grunde, men det var ikke det forslag, min kritik om bureaukrati gik på.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Skatteudvalget. 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 111:

Forslag til lov om negativ indkomstskat.

Af Ole Donner (FP) m.fl.

(Fremsat 31/1 91).

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

6) Første behandling af lovforslag nr. L 112:

Forslag til lov om tilbageførsel af underskud.

Af Ole Donner (FP) m.fl.

(Fremsat 31/1 91).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling**Skatteministeren (Fogh Rasmussen):**

De to lovforslag om negativ indkomstskat og om tilbageførsel af underskud, som vi behandler nu, har tidligere været fremsat af Fremskridtpartiet i stort set samme form. Som jeg også sagde, da vi sidst behandlede de tilsvarende lovforslag i 1987, forstår regeringen egentlig godt baggrunden for Fremskridtpartiets forslag. Regeringen har da også stor forståelse for, at der kan være problemer for virksomheder med stærkt svingende indkomster, og derfor er det også regeringens opfattelse, at der bør være en vis mulighed for at foretage skattemæssig udjævning af stærkt svingende indkomster.

Formålet med lovforslagene er at give alle skatteydere med svingende indkomster yderligere muligheder for at udjævne indkomsterne. Man må dog nok gå ud fra, at forslagene især vil få betydning for selvstændige erhvervsdrivende med personligt ejede virksomheder.

Det er regeringens holdning, at skattelovgivningen i sin nuværende form indeholder ganske mange og gode muligheder for, at de erhvervsdrivende kan udjævne indkomsterne over en årrække.

Jeg har tidligere nævnt, at baggrunden for indførelsen af virksomhedsordningen netop var at give de selvstændige erhvervsdrivende mulighed for at udjævne de skattemæssige konsekvenser af svingende indkomster. Virksomhedsordningen giver jo mulighed for at opspare indkomst i gode år til en forholdsvis lempelig beskatning, og derefter er der mulighed for at ophæve det opsparede overskud, så beskatningen sker i år, hvor indtjeningen er ringe.

Med regeringens forslag om at nedsætte virksomhedsskatteprocenten fra 50 til 38 vil der være et endnu større incitament for de selvstændige erhvervsdrivende med svingende indkomster til at anvende virksomhedsordningen. Ud