

[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-