

[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,