

[Finansministeren.]

tobaksvarer, uanset udenlandsopholdets varighed, fører til, at et meget stort antal rejsende foretager en kortvarig rejse til udlandet med udrejse og hjemrejse samme dag for at kunne opnå netop told- og afgiftsfri indførsel af disse kvanta. Vi har også set, at der etableres skibsruiter, der ikke tilgodeser noget egentligt trafikbehov, men er baseret på at sælge ubeskattet spiritus, vin og tobak til sådanne korttidsrejsende. Indførelse af tredøgnsgenreglen den 1. januar 1965 medførte jo også et meget betydeligt fald i antallet af korttidsrejser til udlandet, og samtidig har statskassen, hvad der vel også betyder noget, fået en merindtægt, der antagelig udgør et sted mellem 75 og 100 mill. kr. årlig.

I forbindelse med de forhandlinger, der har været ført mellem de nordiske lande, har vi fra dansk side overvejet at udvide de rejsendes adgang til toldfri indførsel i hvert fald på 2 punkter, dels for rejsende i Kattegattrafikken, hvor det er tanken at lade den særlige begrænsning i mængden bortfalde, dels med hensyn til spiritus, vin og tobak, der allerede er beskattet i et andet nordisk land. Disse ændringer har vi påtænkt at iværksætte fra den 1. oktober 1966, på hvilket tidspunkt der også, som hr. Robert Christensen sagde det, ventes at ville ske ændringer i de svenske og norske bestemmelser. Om det til den tid yderligere vil være muligt at ophæve tredøgnsgenreglen og lade den erstattes af en etdøgnsgenregel vil jeg nødig udtale mig om på indeværende tidspunkt. De fleste kan antagelig selv finde fordelene ved en sådan ændring; måske må jeg gøre et par korte bemærkninger om de ulemper, der også må indgå i overvejelserne.

Hvis man foretager en sådan ændring af tredøgnsgenreglen til en etdøgnsgenregel, vil det givetvis føre til, at antallet af korte rejser til udlandet stiger. Det er der næppe tvivl om. Man må regne med, at rejsebureauerne i samarbejde med eksisterende og nyoprettede færgeselskaber vil arrangere weekendrejser til udlandet, hvor man netop vil lokke med adgang til at indføre ubeskattede varer. Vi har da også allerede set annoncer i den retning på det tidspunkt, da man ventede, at Danmark sammen med de andre nordiske lande ville indføre etdøgnsgenreglen.

Resultatet kan altså meget vel blive, at man netop får det, som hr. Robert Christensen og jeg er enige om at vi skal undgå: at de såkaldte spritruiter dukker op igen i en ændret form.

Jeg vil også nævne, at toldkontrollen ved en etdøgnsgenregel bliver langt vanskeligere end den, vi har nu med tredøgnsgenreglen. Det skyldes, at en rejsende under etdøgnsgenreglen i givet fald må kunne dokumentere tidspunktet, altså klokkeslættet, for udrejsen; det vil i mange tilfælde være ugørligt, og toldvæsenet må i så fald kræve, at den rejsende betaler told og afgift af de medbragte varer. Derimod er tredøgnsgenreglens 72 timer en så lang periode, at toldvæsenet i givet fald ikke behøver at være så nøjeregnende med de sidste timer, når blot man kan konstatere, at indrejsen finder sted på tredjedagen efter udrejsen.

Spørgsmålet har jo været behandlet på nordisk basis i Nordisk Råds trafikudvalg og også på et nordisk finansministtermøde i København for nylig, og der var her almindelig enighed om, at man måtte være imod spritruiterne, men man var også samtidig inde på og gik ind for, at man så vidt muligt burde stille efter en ensartet nordisk regel, selv om der naturligvis ikke er nogen absolut nødvendighed for en sådan ensartet nordisk regel. Jeg vil lige erindre om, at hvis Norge og Sverige indfører en etdøgnsgenregel vil dette ikke betyde en lempelse i disse lande, men tværtimod en skærpelse, idet man jo ikke i Norge og Sverige for nærværende har nogen som helst tidsbegrænsning. Den tanke har været rejst, at vi kunne gå med til en etdøgnsgenregel for Norden alene — den blev også rejst i Nordisk Trafikudvalg — og bevare vor tredøgnsgenregel sydpå, altså i øvrigt, men mon ikke noget sådant, hvis man gennemførte det, ville blive følt som noget diskriminerende, som en forskelsbehandling af borgerne, eftersom de bor i den ene del af landet eller i den anden? Det er jeg bange for at det vil, og jeg er derfor ikke særlig stemt for, at man skulle følge denne tanke, som har været rejst i Nordisk Råds trafikudvalg.

Vi er i ministeriet endnu ikke til ende med vore overvejelser om denne sag, og før 1. oktober sker der i hvert fald ingen