

[Thorndahl]

vanligt standardudstyr. Vi har fået mange henvendelser, og en af henvendelserne er fra Søsportens Brancheforening, det er udvalgets bilag nr. 23, hvor det siges, at bestemmelsen om, hvad der skal indgå i en båds standardudrustning, fortsat vil gøre loven umulig at administrere for bådforhandlerne. Ministeren svarer elskværdigt i bilag nr. 39, at det er rigtigt som anført af branchen, at standardudstyret varierer fra bådtype til bådtype og fra værft til værft. Hvad der skal medregnes til en båds standardudstyr, skal derfor ikke fastsættes af toldvæsenet, men af producenten eller af importøren, på samme måde som det er tilfældet for bilernes vedkommende. Så tyndt er det altså.

Jeg har selv en række lister fra en række forskellige firmaer i branchen. Der er f.eks. en liste fra Interboats, der fastsætter noget som ekstraudstyr, mens en anden virksomhed, A. Bayer, fastsætter det som standardudstyr. Det opfattes meget forskelligt. Det drejer sig f.eks. om ildslukker, toilet, kompas, vindskærmsvisker og køleskab, der af den ene virksomhed opfattes som ekstraudstyr og af den anden virksomhed opfattes som standardudstyr. Det vil sige, at den ene virksomhed skal afgiftsbelægges en række effekter, som den anden virksomhed med henvisning til sin praksis kan fritage for afgift, fordi den betragter det som ekstraudstyr.

Det samme gør sig gældende med hensyn til motorstørrelserne. De varierer meget stærkt fra bådtype til bådtype, og det er klart, at lovforslagets opbygning vil gøre det sandsynligt, at en lang række både i meget højere grad end nu vil blive leveret uden motor og senere forsynet med motor. Det vil sige, at afgiftsbelægningen er baseret på den mindst anvendelige bådmotor. Det er heller ikke en rimelig fremgangsmåde.

Jeg går ud fra, at ministeren også er bekendt med, at bådbranchen i international sammenhæng gennem en række år har arbejdet med en række forsøg på standardisering netop af disse både. Det har hidtil ikke kunnet lykkes. Det er derfor umuligt at fastslå, hvad der ligger i »sædvanligt standardudstyr« i lovens forstand. Hvis man skal fastlægge en rimelig nedre grænse, så må det være det, der er tilstrækkeligt til at sikre, at båden kan flyde. Det er dog trods alt dens formål. Alt herudover må i virkeligheden i lovens forstand være ekstraudstyr, der ikke

skal betales afgift af. Det er simpelt hen en helt urimelig fremgangsmåde.

Kort sagt, dette lovforslag kan kun fortjene én skæbne, nemlig at blive stemt ned.

### **Poul Schlüter (KF):**

Jeg tager udelukkende ordet, fordi det virkede, som om skatteministeren talte i vildelse, og det er egentlig heller ikke så sært, for han deltog slet ikke i forhandlingerne mellem de fire partier i fjor om etableringen af et forlig om bådafgift. Det gjorde venstres daværende gruppeformand, hr. Ivar Hansen, som nu er trafikminister. Jeg vil meget gerne fortælle den nuværende skatteminister, hvad det var for et forlig, hans daværende gruppeformand indgik, for jeg forstår, at det er sket, uden at skatteministeren har vidst noget derom.

Det forlig gik ud på, at vi skulle afvikle den nuværende forsikringsafgift og i stedet oprette et bådregister. Dette bådregister skulle have sine omkostninger dækket af bådejerne, og derudover skulle man opkræve en afgift, som var en egentlig afgift. Afgiften var aftalt til 5 mill. kr., og den skulle ikke belaste småbådene. Det var ikke aftalt i detaljer, hvor grænserne skulle ligge for, hvilke både der skulle registreres – det skulle den daværende minister vende tilbage til, men det gjorde han aldrig. Nu tror jeg nok, at skatteministeren – det håber jeg da – uden videre kan forstå, at for bådbranchen, bådproducenter og bådejere er der ligesom for finansministerens kasse en afgørende forskel på tallet 5 mill. kr. – det er det ene – og tallet 30 mill. kr. – det er det andet. Det sidste tal er det beregnede provenu for det lovforslag, som om et øjeblik skal til afstemning her i salen. Det er forskellen.

Jeg vil også gerne svare på spørgsmålet om det konservative folkepartis rolle. Vi gik ind i forhandlingerne i fjor med henblik på at forhindre, at de to partier kunne få deres vilje, som ønskede, at bådbranchen skulle belastes med 30 mill. kr. De to partier var socialdemokratiet og venstre. Den holdning havde de tilkendegivet, og det er da en ærlig sag. Vi andre sagde: vi går ind i forhandlingerne for at prøve, om vi kan få et langt bedre resultat ud af det. Og nu kommer det: det fik vi, for vi skrev et forlig, et rigtig vaskeægte folketingsforlig mellem fire partier, som