

Til *ministeren for skatter og afgifter* (20/1 81) af:

**Gammelgaard (KF):**

»Agter ministeren at opgive tanken om gebyrpligt for toldbehandling af busser?«

#### Begrundelse

Departementet for told- og forbrugsafgifter agter i forbindelse med en omlægning af reglerne for opkrævning af toldgebyrer at opkræve betaling for toldbehandling af busser uden for normal arbejdstid.

En sådan afgift vil begrænse det internationale samkvem, og det vil også være til skade for den udenlandske turisme i Danmark. Det er især de internationale busrejser, en sådan afgift vil ramme, da disse fortrinsvis finder sted i aften timerne og i weekends – netop i de perioder, som foreslås omfattet af gebyrpligten.

Hertil kommer, at de afgifter, toldvæsenet regner med at få ind på ordningen, langt vil overstige udgifterne, idet nettoprovenuet forventes at blive 9,9 mill. kr. Indføres den nye gebyrpligt, er det også et spørgsmål, om man fra dansk side overholder EF-reglerne inden for området.

*Besvarelse* (27/1 81):

**Ministeren for skatter og afgifter** (Mogens Lykketoft):

Ved den omlægning af gebyrreglerne for ekspeditioner uden for toldvæsenets ekspeditionstid, der agtes gennemført i nær fremtid, inddrages turistbusser under gebyrordningen. Hidtil har turistbusser kunnet ekspederes gebyrfrit uden for ekspeditionstiden. De gældende gebyrregler er af meget gammel dato, og reglerne for, hvilke ekspeditioner der skal belægges med gebyrer, er kun nødtørftigt blevet tilpasset udviklingen.

I forbindelse med den nu forestående revision af reglerne er det fundet rimeligt, at turistbusser i international trafik inddrages under gebyrordningen. Der sker derved en tilnærmelse mellem de regler, der anvendes for turistbusser, skibe og fly. Indtægten fra turistbusserne (og flyene) er med til at skabe grundlag for, at den erhvervsmæssige import og eksport berøres mindst muligt af nyordningen, således at gebyrerne for disse forret-

ninger i de fleste tilfælde forbliver uændrede og i enkelte tilfælde endda nedsættes.

Gebyrpligten for turistbusserne vil betyde, at der for ekspedition af en bus uden for toldvæsenets ekspeditionstid skal betales godt 50 kr. Turistvognmændenes Landsorganisation har oplyst, at den gennemsnitlige belægning pr. bus udgør 40 passagerer. Hvis gebyret overvælttes på passagererne, vil det altså dreje sig om et beløb på godt 1 kr. pr. passager. Ved ekspedition af busser på såkaldte ubekvemme tidspunkter, dvs. natekspeditioner og ekspeditioner på lørdage og søn- og helligdage, forhøjes gebyret med 50 pct.

Jeg kan ikke dele spørgerens opfattelse af, at gebyrer af denne størrelsesorden vil virke hæmmende for den internationale trafik med turistbusser.

#### Spm. nr. 494

Til *forsvarsministeren* (21/1 81) af:

**Keld Andersen (KF):**

»Vil ministeren oplyse, hvorledes de tre værns samt hjemmeværnets personel- og materiel-situation er ved udløbet af den nuværende forsvarsforligsperiode pr. 31. marts i år, og hvorledes status for værnene vil være ved udgangen af indeværende år samt ved udgangen af 1982, hvis den nuværende pris- og lønregulering fastholdes og der ikke sker realstigninger i forsvarsbudgetterne?«

#### Begrundelse

Allerede på nuværende tidspunkt er der stor usikkerhed om de personel- og materielmæssige konsekvenser af den nulløsning for forsvaret, som regeringen har gennemtruffet. Ifølge den såkaldte Fase Tre-rapport fra forsvarskommandoen er der foretaget en lang række beregninger af de personel- og materielmæssige konsekvenser ved de forskellige løsningsmodeller på henholdsvis nullstigning, 1,5 pct.s stigning og 3 pct.s stigning. Disse beregninger er imidlertid fra oktober 1979 og kan således være ændret. Af hensyn til den fortsatte debat om forsvaret må det derfor være hensigtsmæssigt, at tallene ajourføres og de præcise konsekvenser af regeringens utilstrækkelige forsvarspolitik blotlægges.