

Bemærkninger til lovforslaget

Generelle bemærkninger

I. Det danske afgiftssystem m.v. belaster de danske turistvognmænd med aldeles uholdbare konkurrencevilkår i forhold til deres kolleger i for eksempel Vesttyskland, Beneluxlandene og England. Det drejer sig bl.a. om følgende seks punkter:

1) Når en dansk turistvognmand skal indregistrere en turistbus i Danmark, beregnes statsafgift på følgende måde:

Først lægger Toldvæsenet moms på 22 pct. til standardprisen for den pågældende bustype.

Derefter beregner staten sig en registreringsafgift på 20 pct. af det fremkomne beløb.

Ved køb af en turistbus til en værdi af 2 mio. kr. skal der således betales 488.000 kr. i afgift til staten efter følgende opgørelse:

Standardpris	2.000.000 kr.
Moms 22 pct.	440.000 kr.
<hr/>	
Tilsammen	2.440.000 kr.
20 pct. registreringsafgift	488.000 kr.
<hr/>	
Ved køb at betale	2.928.000 kr.
Moms tilbagebetales	÷ 440.000 kr.
<hr/>	
Afgift i alt	488.000 kr.

eller en turistbusinvesteringsskat på 24,4 pct.

Vesttyskland og Holland har ingen registreringsafgift. Holland giver endda 12,5 pct. i investeringstilskud ved anskaffelse af en ny bus. Belgien (og vistnok også Luxembourg) giver rentetilskud på mellem 4 og 7 pct. ved turistbuskøb.

2-4) Ud over den nævnte afgift skal vognmanden i Danmark betale en kvartårlig vægtafgift på ca. 5.000 kr. og 800 kr. for nummerplader. Hertil kommer gebyr ved de senere årlige bilsyn.

Holland har en vægtafgift på ca. halvt danskerniveau, mens den tyske ligger ca. 15 pct. under den danske. Luxembourg har ingen busvægtafgift.

5) I chaufførløn skal vognmanden betale følgende:
Turistbus med 1 chauffør: 693 kr. pr. døgn.

Turistbus med 2 chauffører: 1.032 kr. pr. mand pr. døgn.

Disse beløb er ca. en halv gang over de luxembourgske tariffer (hvilket Fremskridtspartiet vil ændre på via indkomstskattebundgrænseforhøjelser).

6) Derudover er turistbuserhvervet selvsagt handikapet af alle andre ulemper, hvormed folketingsflertallet har hæmmet dansk konkurrenceevne i bred almindelighed (skattetryksrekord, restriktionsmængde, højrente osv.).

I England er afgiftstrykket så lavt, at englændere på rejse til Danmark i stadig mindre omfang lejer sig ind i danske busser, men i stedet ser profit i at seje deres egne busser til kontinentet og så køre rundt i dem herovre.

II. Det må forventes, at EF indfører en totalliberalisering af turistkørsel med ikrafttræden senest den 1. januar 1990.

I denne situation er det, at nærværende lovforslag søger at afskaffe den anførte 24,4 pct.-skat, som er det af de seks nævnte momenter, der skærer skarpest i øjnene.

Sker det ikke, må det forventes, at den del af det danske turistbuserhverv, som vil overleve, vil udflage til andet EF-land, hvorefter flere og flere vil miste mere og mere af kontakten til Danmark.

Det drejer sig om ca. 600 vognmænd med ca. 5.000 arbejdspladser (inkl. følgevirkomheder m.v.).

Siden foråret 1987 har der været meget få nyindregistreringer af turistbusser, idet de fleste vognmænd er afventende og overvejer en udflagning til andre EF-lande (eventuelt ved at danne et fælles Luxembourg-selskab, der indregistrerer sine busser dér og leaser dem ud til danske vognmænd). Så kan danske rejsende tage afsted til billigere priser, blot med en fremmed nummerplade på bussen – også når turen for eksempel blot går til Flensborg til afgiftsbillig grænsehandel.

Med de dårligere indtjeningsforhold bliver kvaliteten og moderniteten af de tilbageværende danskindregistrerede turistbusser mindre og mindre god.