

snitsprisen for dansk købt og grænsehandelskøbt spiritus og tobak ikke falder, og fordi der efter ophør af salget og nedsættelse af satserne, vil kunne komme det samme i kassen som før.

En nedsættelse af afgifterne vil også sikre, at en forholdsvis større del af den handel, der vender hjem fra færger og fly til landjorden, havner i Danmark i stedet for i udlandet, således at det uden for enhver usikkerhed vil være til gavn for dansk økonomi, at den afgiftsfri handel ophører, herunder at dansk detailhandel får mere rimelige konkurrencevilkår.

Forhandling

Kim Behnke (FP):

Det toldfri salg har jo igennem mange år været omgærdet af en vis romantisk forestilling om, at når man er ude at rejse, hvad enten det er en rejse, der tager nogle få timer, eller man er på den årlige ferierejse, så er det spændende at kunne købe produkter om bord på skibe og fly.

Derfor har der udviklet sig et indkøbsmønster, som gør, at mange af de varer, der bliver hjemkøbt fra såkaldt toldfrit salg, ud over den pågældende varers konkrete værdi også har en affektionsværdi eller et element af, at her har man noget med hjem fra et ferieophold fra fremmede lande.

Mange af de varer, som folk køber med hjem fra ferie, vil de antagelig ikke købe i den lokale brugsbil i den lokale Irma. Derfor er man nødt til, når man ser på de bevægelser, der sker ved afgiftsændringer, at tage højde for, at folk ikke nødvendigvis handler rationelt. Da vi afskaffede parfumeafgiften i Danmark, var der en forventning om, at det stort set var umuligt efterfølgende at handle med parfumerivarer toldfrit, men ikke desto mindre foregår det stadig væk.

På samme måde har det gjort sig gældende, at i de perioder, hvor vi havde problemer med grænsehandel i forhold til Tyskland, var det ikke kun varer med en afgiftsfordel, man købte med hjem. Man fyldte tit kurven med varer, som var billigere i den lokale Netto eller Føtex.

Derfor er hele spørgsmålet om afskaffelsen af det toldfri salg noget, der bør underlægges en meget grundig analyse. Det er vores opfattelse, at den analyse har man ikke lavet. Man har fra Skatteministeriet lavet nogle beregninger på, hvad der vil ske. Men jeg er nødt til at gøre opmærksom på, at de beregninger bestrides jo

både af udenlandske undersøgelser og vores eget AKF, som kommer til det modsatte resultat, nemlig at vi bl.a. kommer til at tabe arbejdspladser.

Det, der nemlig vil ske, er, at i takt med at disse færgeruter osv. bliver nedlagt, vil der være folk, som mister deres arbejde. Desværre er det tit i områder, hvor der i forvejen er problemer med beskæftigelsen.

Det toldfri salg i EU giver omkring 13 mia. kr. i omsætning, og det er jo ganske mange penge, vi taler om. Der er 140.000 beskæftiget med det, og af dem forventer man at 18.000-20.000 mister deres job alene på færgerne. Man forventer, at 25-30 færgeruter bliver nedlagt, og dér er regeringens argument så, at ud fra en miljøbetragtning er der ingen grund til at have færger sejlene, hvis eneste berettigelse er at kunne servere toldfri spiritus og cigaretter.

Men sagen er jo den, at mange af disse færger også udgør en transport. Lad mig minde om, at hvis BornholmsTrafikken, som vi jo alle er enige om er vigtig, ikke i 1996 havde haft mulighed for toldfrit salg, så havde staten skullet subsidiere med 43 mio. kr. ud over de 53 mio. kr., vi i forvejen har givet til BornholmsTrafikken.

Derfor må man se på det toldfri salg ud fra flere betragtninger end lige, om den pågældende færgerute udgør en miljømæssig belastning. Den udgør en trafikåre, som kan være vigtig for det lokalområde.

Ministeren erkender, at man på nuværende tidspunkt intet aner om, hvordan reglerne skal være for opkrævning af afgifter, når det toldfri salg forsvinder. Ministeren forsøgte at forklare, at når en færge sejler fra Danmark, så gælder 25 pct. moms og danske afgifter, men sejler den samme færge fra Tyskland, så gælder 15 pct. Mehrwertsteuer og tyske afgifter.

Men hvad med en flyver, som flyver fra destination til destination rundt i Europa? Skal personalet om bord på den flyver beregne nye afgifter, hver gang flyveren har mellemlandet i Holland, Luxembourg og Tyskland på vej tilbage til Danmark? Det er uafklaret. Og så længe de ting er uafklaret, er det det glade vanvid efter vores opfattelse bare med skyklapper på at gå ind og ophæve det toldfri salg fra sommeren 1999.

Det er mange arbejdspladser, der står på spil, og før vi har en præcis beskrivelse af, hvad der efterfølgende skal ske, mener vi, det er forkert, at man blot ophæver det toldfri salg.