

Er der så noget at komme der efter? Ja, alene afgiften på cigaretter er i Tyskland 10 kr. lavere end afgiften i Danmark. Tager man lidt længere væk, til Spanien, så er der 20 kr. at spare, ikke på udsalgsprisen, men bare på afgiften.

Tager vi spiritusafgiften, ja, så er der en halvtredser at spare ved at købe en flaske spiritus i Tyskland fremfor i Danmark, mens hvis man tager helt til Italien, ja, så er der 65 kr. at spare.

Tager man vin, er der ingen afgift i Tyskland, hvor vi har 7 kr. pr. flaske vin i Danmark, og i langt de fleste EU-lande er det faktisk sådan, at der er 0 kr. i afgift på vin, dog ikke vores nærmeste nabo, Sverige, som har højere afgift end Danmark.

Så derfor bliver der en masse problemer med, at en del af den handel, som i øjeblikket foregår i lufthavnsterminaler, på færger osv., bliver flyttet til at blive grænsehandel, fordi folk så ønsker at opnå deres besparelse ved at foretage indkøbene i Tyskland. Så det bliver butikkerne i Nordtyskland, der vil få kronede dage, mens langt, langt op i Jylland, ind over Fyn og måske helt op i Sjælland vil folk bevæge sig mod Tyskland til stor skade for miljøet, når folk skal ud og køre på motorvejene for at købe billige cigaretter og billigt spiritus i Tyskland. Men det glemmer man.

Man glemmer også, at der i EU-Kommissionens punktafgiftsudvalg aldeles ikke er enighed om, hvordan reglerne så fremover skal administreres. Hollænderne forventer, at færger, der sejler mellem landene, skal ombanderolere alle varer undervejs, når man sejler fra ét territorialfarvand til et andet.

Tyskerne forventer, at de ved trekantsejls mellem Danmark, Sverige og Tyskland kan slippe uden om nogle af de danske afgifter ved at lukke butikkerne, mens de sejler i dansk farvand. Italienerne og finnerne gør opmærksom på, at det kan give endog meget store problemer med afgrænsning særligt omkring færger og fly, fordi det er sådan, at det forbrug, man har, det konsum, man har, medens man er om bord på flyveren eller om bord på færgen, det er der ikke afgifter på. Den 22. februar har EU udsendt et faktnotat, hvor man gør opmærksom på, at sådan bliver det.

Det vil altså sige, at hvis man sidder om bord på en flyvemaskine og bestiller to små flasker cognac eller whisky, så må man gerne indtage dem afgiftsfrit, mens man er i luften. Men hvis man når ikke at drikke begge flasker, inden man lander, ja, så skal man, inden man forlader

flyveren, hen og bede stewardessen om at finde kasseapparatet frem og regne ud, hvilken afgift der så skal betales på den lille flaske spiritus, for ellers vil man, hvis man bliver stoppet af myndighederne, være henfalden til straf.

Den slags regler er uadministrerbare, og derfor gør Italien og Finland opmærksom på, at det her kommer ikke til at virke.

Så er der problemet, når man sejler mellem landene. Og bare nede på Østersøen ja, der vil der for en karton med 200 cigaretter i være fire forskellige priser, og hvor man hidtil har hævdedet, at det bare er noget, rederierne har fundet på, så er det jo sådan, at i Skatteudvalget har vi et bilag nr. 35, hvor Skatteministeriet forklarer udvalget, at efter 30. juni 1999 vil der, hvis forretningen har åbent under hele sejlsadsen, være fire forskellige afgiftskombinationer. En karton cigaretter vil koste 305 kr. i Rødby. Halvvejs til Tyskland koster den stadig væk 305 kr., så falder den midtvejs til 218 kr. Når man kommer i land i Tyskland, koster den samme karton cigaretter 200 kr. Sejler man tilbage mod Danmark, kan man halvvejs købe den for 200 kr., midtvejs stiger prisen til 276 kr., og endelig til 305 kr., når man kommer tilbage til Rødby.

Det bliver fuldstændig uoverskueligt, og den danske regering har intet gjort for at sikre, at det kommer til at foregå på en ordentlig måde. En håndfuld af de væsentligste andre lande, nogle af vores nærmeste naboer, er drønhamrende uenige i, hvordan det her skal administreres.

Til allersidst synes jeg heller ikke, at det klæder regeringen, at de ca. 200 danskere, som enten er højtbetalte EU-kommissærer, f.eks. til 700.000 kr. om året, eller parlamentsmedlemmer eller ansatte ved EU, at de ca. 200 danskere vil fremover fortsat kunne købe toldfrit, fordi det er en del af deres overenskomst.

Økonomiministeren var på et tidspunkt ude og hævde, at hun som en ægte jernlady ville stoppe det. Men så skulle man jo kigge sine egne medarbejdere i øjnene, og da de sagde, at det ville man ikke være med til, så var der ikke meget jern tilbage i økonomiministeren. Det er for usselt, at den danske regering ikke vil håndhæve det synspunkt.

#### **Flemming Kofod-Svendsen (KRF):**

I midten af 1980'erne havde vi en væsentlig debat herhjemme: Skulle vi have et indre marked, eller skulle vi ikke? Mit parti var tilhængere af det indre marked; vi havde oven i købet en fol-