

Den næste sag på dagsordenen var:

**32) Anden behandling af lovforslag nr. L 252: Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Omlægning af varebilbeskatningen m.v.).**

Af skatteministeren (Carsten Koch).  
(Fremsat 6/5 97. Første behandling 13/5 97.  
Betænkning 23/5 97).

Der var stillet 5 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Sammen med denne sag foretoges:

**33) Anden behandling af lovforslag nr. L 253: Forslag til lov om ændring af lov om afgift af visse flyrejser. (Passagerafgift på indenrigsfly).**

Af skatteministeren (Carsten Koch).  
(Fremsat 6/5 97. Første behandling 13/5 97.  
Betænkning 23/5 97).

**34) Anden behandling af lovforslag nr. L 254: Forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas. (Afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzenindhold m.v.).**

Af skatteministeren (Carsten Koch).  
(Fremsat 6/5 97. Første behandling 13/5 97.  
Betænkning 23/5 97).

Lovforslagenes paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagenes overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

## Forhandling

**Erik Mortensen (S):**

Da jeg er bekendt med, at der fra skatteministerens side er arbejdet på ændringsforslag til lovforslag nr. L 252 og 253, vil jeg gerne anmode om at få dem tilbage til udvalget.

**Svend Heiselberg (V):**

Regeringen kan jo inden tredjebehandlingen nå at gøre det godt igen for de mindre lufthavne, for dette lovforslag vil måske slagte de to små lufthavne Thisted og Sindal, som beflyver en landsdel med ca. 50.000 indbyggere med 18-personers-fly, sådan som det jo passer til landsdelen.

Og Thy har ikke nævneværdig kollektiv trafik, og derfor har jeg allerede den 5. maj gjort såvel statsministeren som trafikministeren og skatteministeren opmærksom på det problem, som dette lovforslag vil skabe, og opfordret skatteministeren til at ændre § 2, stk. 1, således, at der kommer til at stå 20 passagersæder i stedet for 10.

Og jeg henviste til den engelske lov, hvori der er blevet indført en afgiftfritagelse for fly på op til 20 passagerer, og det er netop blevet gennemført for at skåne de ydre regioner, som bliver betjnet af de små fly. Og hvis ministeren er betænkelig ved at gennemføre dét, kan han jo også indføre afstandskriterier.

Er det rimeligt, at en landsdel på grund af dette afgiftslovforslag skal afskæres fra rimelige trafikforhold? For det er jo det, der vil ske med det lovforslag, og jeg har altså svært ved at forstå, at regeringen vil gennemføre et forslag, som kommer til at skade en landsdel, sådan som det i dette tilfælde vil ske for Thy.

**Flemming Hansen (KF):**

Jeg synes, det er helt naturligt, at hr. Svend Heiselberg ikke altid har mulighed for at være til stede i Skatteudvalget, for hr. Heiselberg har jo mange andre vigtige ordførerskaber. Og jeg skal bare sige til hr. Heiselberg, at samtlige flyselskabers ledere har været i Skatteudvalget og helt bekræftet, hvad hr. Heiselberg siger: at disse små lufthavne kommer til at lukke. Men det er åbenbart regeringens ønske, at den del af den kollektive trafik skal væk og over på DSB og andre former for kollektiv trafik. Så det er helt rigtigt, hvad hr. Heiselberg siger.

**Kim Behnke (FP):**

Jeg kunne forstå, at der var nogle, der var meget interesserede i lufthavnene, og det er der også god grund til. Men præcis som hr. Flemming Hansen netop gav udtryk for, står det efter den udvalgsbehandling, der har været, lysende klart, at det er regeringens ønske at følge sit eget jernbaneselskabs, DSB's, erklærede krigserklæring over for lufthavnene op, nemlig ved, at hvert år skal være et år, hvor man lukker en lufthavn. Og det går man så i gang med nu med de forhøjede afgifter, og man er fuldstændig argumenteresistent. Man kan ikke forstå, at det her har en kolossal stor betydning.

Men det er der jo ikke noget at sige til, for de folketingsmedlemmer, som kommer til at lægge mandater til det her, holder sig jo ikke tilbage.

De fylder stadig væk op i flyvemaskinerne om morgenen, når de skal på Christiansborg, for nej, de skal så tidligt op, hvis de skal tage toget for at komme til Christiansborg. Men det er også nemt, for man betaler ikke selv for sin flybillet, og man kommer heller ikke selv til at betale for den forhøjede afgift.

Jeg vil derfor i stedet for vende mig mod lovforslag nr. 252 og de ændringer, der ligger dér. Der er visse justeringer, som absolut er påkrævet, og derfor vil Fremskridtspartiet støtte nogle af de justeringer, der går i den rigtige retning. Det er desværre ikke sådan, at alle justeringerne går i den rigtige retning, så der er også nogle af ændringsforslagene, vi vil være imod eller rette ét af dem, nærmere bestemt nr. 3. Men nr. 1, 2, 4 og 5 indstiller vi til vedtagelse.

Så er det sådan, at her i – kan man vist roligt sige – absolut sidste øjeblik havde vi den noget voldsomme oplevelse under Skatteudvalgets møde i morges at høre en stor importør af et bilmærke, et japansk bilmærke, berette om, hvordan 1.100 bilenheder og yderligere 750, som er undervejs, vil betyde, at virksomheden kommer til at lide et tab på 60 mio. kr. Så kan man sige: Nå, jamen det er jo noget pjat, de kan bare sælge bilerne noget billigere. Men fakta er, at lige præcis denne bilstørrelse stort set vil være usælgelig, fordi den rent afgiftsmæssigt er så uheldig at ligge lige under det nye knæk. Og det betyder, at denne bilmodel får alle ulemperne og ikke nogen af de såkaldte fordele, der er indbygget i det forlig, man har lavet.

Det er en forholdsvis nystartet virksomhed, og det stod klart under fremmødet i dag, at når det forslag er vedtaget, så kan de dreje nøglen om, og så kan manden gå ned og erklære sig konkurs vel vidende, at han har for 60 mio. kr. biler. Han kan selvfølgelig prøve at sælge bilerne til højeste bud, og så få nogle enkelte håndører hjem, men jeg kan ikke forstå, at en regering og et flertal i Folketinget har den holdning, at virksomheder på den måde skal lukkes blot for at få nogle flere penge i statskassen.

Ser man på den måde, som afgifterne bliver sammensat på, er det en kendsgerning, at ikke én eneste bil bliver billigere. Ikke ét eneste bilmærke har man været i stand til at fremvise, som bliver billigere, og det på trods af, at f.eks. den pågældende bil er én af dem, der kører allerlængst på literen, er én af de allermindste modeller, som fylder allermindst på parkeringspladserne osv. Men man vælger altså at gøre den bil så dyr, at det er umuligt at afsætte den.

De kan selvfølgelig sælge den til udlandet, hvis der er nogen, der vil aftage de pågældende biler.

Alt dette står i skridende kontrast til, at et andet sted i kongeriget, nemlig på Færøerne, er det sådan, at man i øjeblikket bruger et overskud fra de mange penge, vi med stor og gavmild hånd sender derop, til at sætte afgifterne betragteligt ned. Det er sådan, at tager man en lille bil – det er ikke en lille bil efter dansk målestok, men efter færøsk målestok – som f.eks. en Audi A4, så er afgiften på den stort set blevet halveret i perioden 1995–1997, mens det jo er sådan, at den pågældende afgift i Danmark er steget med over 10.000 kr. En anden lille bil, som man køber, hvis man skal have 2 biler eller bil nr. 3 til konen, f.eks. en Mercedes 300, dér er afgiften på Færøerne faldet fra 325.000 kr. til 163.000 kr., mens den i Danmark ikke længere er på 420.000 kr., men på 430.000 kr.

Se, det her er alt sammen, før disse nye afgifter bliver indført. Når regeringens nye afgifter bliver indført, så bliver det markant dyrere at købe bil i Danmark, mens loven ikke kommer til at gælde for Færøerne og Grønland. Så det vil sige, at de deroppe kan fortsætte med at sætte afgifterne ned på deres biler. Og hvor får de pengene fra? Ja, dem sørger de danske skatteydere for at betale i form af disse højere afgifter, så vi kan sende pengene til Færøerne.

Det er simpelt hen skandaløst det her, og jeg forstår ikke – selv ikke i min vildeste fantasi – at et flertal kan have den holdning, at vi skal odelægge økonomien for alt lige fra importører til distributører til forbrugere af biler. Man vil lægge de pågældende mennesker for had. Vi har fået illustreret, hvordan alt lige fra surfbræt til gokart osv. rammes. Svaret er nemlig til de pågældende, at de skal betragte det som en forlystelsesaftagelse, når alt det her bliver forhøjet, for man er godt klar over, at man ikke kan bede de pågældende om at tage gokarter og 5-6 surfbrætter med i HT's busser eller i Århus Sporveje.

Folk er tvunget til fortsat at købe disse biler og aflevere disse betragtelige provenuer i statskassen. At folk så ikke ved, hvor de skal finde pengene henne, bekymrer man sig ikke om, man er ligeglad med de mange skæbner, der følger i kølvandet på disse her nye afgifter. Men vi skal sørge for at holde gryden i kog hen over sommeren samt sørge for, at offentligheden i debatten ikke glemmer, hvem det er, der kommer til at stemme for de her lovforslag.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Jeg tror ikke, det kan lade sig gøre at overbevise hr. Kim Behnke om noget som helst i den her debat, så det vil jeg ikke gøre forsøg på. Jeg vil bare give det stilfærdige råd at vente med at fyre hele kanontalen af til tredjebehandlingen. Det kunne jo være, at nogle af de problemer, der var i forslagene, ville blive løst inden tredjebehandlingen.

**Sonja Albrink (CD):**

Også i CD har vi et ønske om, at skatteministeren finder en løsning for to af de små lufthavne, som vi har haft deputation fra, og jeg vil gerne spørge ministeren, om der kommer en eller anden form for ændring, inden vi trykker på knappen ved tredje behandling?

**Otto Steenholdt (V):**

Det er vedrørende lovforslag nr. L 253. I notatet fra Skatteministeriet har jeg set, at passagerafgiften i forvejen pålægges 75 kr. på rejser fra Danmark til Grønland på en returbillet. I svaret siger ministeren, at han ikke kender det grønlandske hjemmestyres holdning til lovforslaget, men selvfølgelig interesserer Landstinget sig slet ikke for afgiften.

Ministeren skriver, at det overvejes, om det er nødvendigt at tilgodese Grønland, således at de får billigere billetter. Men ministeren siger ikke direkte noget om, at dette lovforslag også gælder for Grønland. Vi har det problem i Grønland, at hvis vi protesterer over Grønlandsrutens billetpris, siges det, at forholdene er sådanne, fordi ruten er en indenrigsrute, men på den anden side forklares problemerne med, at forholdene er sådanne, fordi ruten betegnes som en udenrigsrute.

Hvad er ministerens reelle betegnelse for Grønlandsruten? Er det en indenrigs- eller en udenrigsrute? Gælder lovforslaget også for Grønland? Får Grønland samme løsning som Bornholm?

**Skatteministeren (Carsten Koch):**

Der har været stillet en del spørgsmål, og der er kommet en del kommentarer til de tre forslag, som vi her har til behandling.

Hvis vi tager spørgsmålet om L 253 om afgift af visse flyrejser først, kan jeg sige til hr. Otto Steenholdt, at det forholder sig sådan, at EU har peget på, at vi har et problem med hensyn til en diskrimination. Sådan som det eksisterende

afgiftssystem er, diskriminerer man mod internationale ruter, og det er der allerede en åbningsskrivelse på vej om. Vi har måttet neutralisere den diskrimination, og det har vi gjort ved også at lægge en afgift på ruter, som foregår indenlands, og det gør, at alle starter fra Danmark må pålægges en afgift. Det er den måde, vi løser dette diskriminationsproblem på. Det er alle starter, der får en sådan afgift.

Så kan jeg sige til hr. Svend Heiselberg og andre, der har fremført synspunktet om, at visse lufthavne vil få visse problemer, at jeg kan forstå, hvis man sådan hører på debatten, at vi stort set lukker alt; vi lukker både bilhandlerforretninger, lufthavne og alt muligt andet, og den eneste årsag er de her afgifter. Det er jo proportionsforvrængning, så det basker. Jeg har også hørt noget om, at DSB skal støttes. Det er alt sammen pjat.

Det eneste, det drejer sig om, er, at man bliver nødt til at tage en EU-henvendelse vedrørende de her flyafgifter alvorligt. Men da regeringen jo er en fornuftig og saglig regering, der tænker over tingene, så kan jeg sige, at jeg over for udvalget tilkendegiver, at vi er indstillet på at gennemføre en nærmere analyse af behovet for særlig kompensation for eller lempelse i passagerafgiften af hensyn til lufthavne eller landsdele, som på grund af helt speciel geografisk beliggenhed eller på grund af andre specielle omstændigheder må antages i særlig grad at blive påvirket af afgiften. I analysen vil endvidere blive inddraget forholdet til EU-retten og de konkurrencemæssige vilkår, der i øvrigt er på indenrigs- og udenrigsflyvningen.

Det er den rigtige måde at gå til værks på. Sagen er nemlig den, at hr. Svend Heiselberg foreslår noget, som kræver en nøjere analyse, og som ikke nødvendigvis er en rigtig løsning, og det, jeg ikke vil, er at komme med ændringer, som viser sig ikke at være ordentlig gennemtænkt. Derfor vil jeg sige, at regeringen mener det alvorligt, når vi vil foretage en sådan analyse. Det er den rigtige måde at gøre det på.

Med hensyn til bilafgifterne, hvor specielt hr. Kim Behnke pustede sig vældigt op, må jeg også sige, at formålet med at tage forslaget tilbage til udvalget er, at jeg derved får lejlighed til at stille visse ændringsforslag – ikke mindst set i lyset af de synspunkter, som forskellige bilimportører sammen med andre bilforhandlere har fremført. Kan vi ændre en smule på afgiften, så vi imødekommer nogle af deres synspunkter, er det helt i overensstemmelse med regeringens intentioner.

Der skal ikke herske tvivl om, at vi vil stille ændringsforslag, så vi imødekommer dem på en fornuftig måde.

**Fjerde næstformand** (Elisabeth Arnold):

Og der er et par korte bemærkninger. Den første til hr. Kim Behnke.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke** (FP):

Tak for ministerens tilsagn om, at der vil komme nye ændringsforslag. Dem kunne man jo egentlig allerede have præsenteret os for, men bevarer. Jeg glæder mig til at se dem, og hvis de trækker i den rigtige retning, vil Fremskridts-partiet selvfølgelig støtte dem.

Nu var ministeren meget optaget af at berette om, hvordan man har fået en henvendelse fra EU – og dem tager man aldeles alvorligt – omkring disse flyafgifter. Vil ministeren være venlig at bekræfte, at man kunne have imødekommet EU's ønsker ved helt at fjerne afgiften.

Altå, hvis man har en uligevægt, er der jo to måder, hvorpå man kan opnå ligevægt. Regeringen har valgt den ene, nemlig at lægge afgifter på alt. Den anden mulighed havde været at fjerne den eksisterende afgift. Så havde der heller ikke været den diskrimination eller forskelsbehandling, som EU har peget på. Det vil jeg gerne have ministeren til at bekræfte.

(Kort bemærkning).

**Flemming Hansen** (KF):

Tiden tillader naturligvis ikke, at vi tager en diskussion med skatteministeren om hver eneste lufthavn i Danmark, men hvis jeg husker deputationen fra Maersk Air, direktør Bjarne Hansen, ret, så sagde han, at man regnede med en nedgang i lufthavnen i eksempelvis Beldringe på 25 pct. før regeringens indgriben, som betyder en afgiftsforøgelse på billetterne mellem 10 og 20 pct. Hr. Bjarne Hansen fra Maersk Air sagde, at det ville medføre i hvert fald en reduktion på omkring 40-50 pct. i belægningen bare på Maersk Air. Og det siger da sig selv, at når et så kvalificeret menneske på området som hr. Bjarne Hansen siger det, så må det da gøre indtryk på ministeren. Man kan da ikke bare sige: Vi kan ikke diskutere hver enkelt lufthavn.

Gør det ikke indtryk på ministeren, som jeg ved meget, meget grundigt læser alt, hvad der kommer i Skatteudvalget, at en mand som Maersk Air's administrerende direktør siger, at der vil komme en nedgang på trafikken eksem-

pelvis i Beldringe på 40-50 pct. og dermed en stensikker lukning af lufthavnen? Det kan man da ikke bare skøjte hen over og sige: Vi kan ikke diskutere hver og én lufthavn; det er ikke det, der egner sig til debatten.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg** (V):

Nu er det lidt urimeligt, hvis det er sådan, at ministeren siger, at det er pjat, og at vi klynker. Nu har jeg jo den ære at være formand for Thisted Lufthavn og kender problemet ret godt, så jeg er måske nærmest inhabil i sagen. Men jeg vil alligevel sige, at det, man gennemfører her, er meget problemfyldt.

Det er, som jeg har sagt, en landsdel med 50.000 mennesker, hvor man næsten ingen kollektiv trafik har – vi havde 3 afgang med IC3-tog på ruten København–Struer, og dér har man så taget den ene, for den skal vi jo så bruge på Storebælt, nu har vi kun 2. Det er faktisk den eneste kollektive trafik til et område med 50.000 mennesker. Og så forsøger man nu her at odelægge vores flyforbindelse.

Vi har ca. 100 km til Aalborg fra Thisted, vi har 120 km til Karup, og det viste sig jo, at ministeren hurtigt kunne finde en løsning, da det drejede sig om Bornholm. Derfor er det helt, helt urimeligt, at ministeren skal have tid til at overveje en løsning, når man kan henvise til, at man i England har praktiseret en ordning, der tog hensyn til yderområderne. Det må vi også kunne her i Danmark.

**Skatteministeren** (Carsten Koch):

Både til hr. Flemming Hansen og hr. Svend Heiselberg: Jeg har sagt én gang, at regeringen er seriøst optaget af problemerne. Vi prøver at finde fornuftige løsninger på det her. Vi lytter til alle seriøse indslag, endogså fra oppositionspolitikere, hvis der skulle komme nogle sådanne.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Der foretoges først afstemning vedrørende lovforslag nr. L 252:

Forslag til lov om registreringsafgift af motor-køretøjer m.v. og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Omlægning af varebilbeskatningen m.v.).

Ændringsforslag nr. 1 og 2, ændringsforslag nr. 3, § 1, således ændret, § 2, ændringsforslag nr. 4 og 5 og § 3, således ændret, vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Fjerde næstformand** (Elisabeth Arnold):  
Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Der foretoges dernæst afstemning vedrørende lovforslag nr. L 253:

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af visse flyrejser. (Passagerafgift på indenrigsfly).

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Fjerde næstformand** (Elisabeth Arnold):  
Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der foretoges dernæst afstemning vedrørende lovforslag nr. L 254:

Forslag til lov om ændring af lov energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas. (Afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzenindhold).

§§ 1-3 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Fjerde næstformand** (Elisabeth Arnold):  
Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:  
**35) Anden behandling af lovforslag nr. L 255: Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsmarkedsfonde. (Ophævelse af loftet over bidragssatsen til Dagepengefonden).**

Af skatteministeren (Carsten Koch):  
(Fremsat 6/5 97. Første behandling 13/5 97. Betænkning 22/5 97).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

**Afstemning**

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Fjerde næstformand** (Elisabeth Arnold):  
Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:  
**36) Anden behandling af lovforslag nr. L 257: Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Ændrede satser og regler for skattefri rejsegodtgørelse m.v.).**

Af skatteministeren (Carsten Koch):  
(Fremsat 7/5 97. Første behandling 13/5 97. Betænkning 23/5 97).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.