

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 argumentresistent. 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.