

man jo vente i op til 18 måneder på overhovedet at få leveret – og at den så koster 5.000 eller 6.000 kr. mere, indgår bare i den finansieringsaftale, som man bliver præsenteret for. Så det er et forslag, der betyder øget privat gældsætning, og det er vi modstandere af.

Og da vi endelig virkelig fik sat kniven på struben af Socialdemokratiets ordfører og spurgt ham, hvad man så kan gøre, hvis man vil undgå det her, fik vi at vide, at man bare kan købe en mindre bil. Og dér må man jo så sige til børnefamilierne: I skal ikke købe en stationcar, hvor I har plads til barnevognen; I kan bare købe en mindre bil.

Jamen så er der jo ikke plads til barnevognen! Børnefamilierne er tvunget til at have biler i stationcarstørrelsen for at have plads til børnenes barnevogne og andet udstyr. Og derfor findes der ikke noget andet alternativ end at gældsætte sig yderligere, og det er vi altså modstandere af, og derfor anbefaler vi også Folketinget at sige nej til lovforslag nr. L 106.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Helt overordnet er det rigtigt at flytte skat på arbejde til skat på forbrug. Derfor er vi tilhængere af det synspunkt, der ligger bag forslaget: at man sænker skatten på arbejde, men dér skal vi så drøfte nærmere, hvordan man gør det, mest hensigtsmæssigt. Men regeringen sænker bundskatten og sænker noget af mellemskatten ved at løfte bundgrænsen for, hvornår man begynder at opkræve mellemskat.

Dette må naturligvis finansieres, og i det, vi behandler nu, har vi en af de store finansieringskilder til at kunne sætte skatten på arbejde ned, og det er vi enige i; det støtter vi.

Men når vi kigger på de enkelte forslag, synes vi, man godt kunne gøre dem lidt mere miljøvenlige, eksempelvis benzinforslaget. Det er jo ikke sådan, at fordi man skal have en højere afgift for at kunne finansiere en nedsættelse af skatten på arbejde, skal man ikke også tænke miljørigtigt, og dér synes jeg ikke regeringen har været særlig kreativ.

Når man nu af de årsager, jeg har nævnt, skal have flere penge ind på benzinafgiften, hvorfor har man så ikke tænkt lidt mere på, at der altså er nogle biler, der faktisk er meget benzinøkonomiske, og andre, som bruger vældig meget benzin? Hvorfor ikke lave en differentiering, hvor man købler forhøjelsen af benzinen sammen med den grønne ejerafgift? Er det, fordi man ikke har tænkt på det? Her kunne jeg have

lyst til at høre skatteministerens miljøbetragtninger over den måde, man har forhøjet benzinafgiften på.

Ellers må jeg sige, at det er den del af pakken, som vi er mest positive over for. Der kan være nogle detaljer, vi må se på, men ellers er der tilslutning fra vores side. Men samtidig må jeg sige, at det jo indgår i en samlet pakke, og så vil jeg da benytte lejligheden til at understrege, at det, at vi er positive over for et delelement, jo ikke betyder, at jeg hermed lægger op til, at regeringen vil kunne krydse sig igennem Folketinget med skiftende flertal. Sådan må min velvilje ikke fortolkes.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jeg skal nok lade være med at overfortolke hr. Flemming Kofod-Svendsens venlighed, men jeg er glad for den.

Og det sene tidspunkt taget i betragtning skal jeg i øvrigt ikke kommentere alle bemærkningerne fra alle ordførerne, men jeg kan bekræfte over for hr. Peter Brixtofte, at det med, at afgifter er noget, der skal betales, skal der ikke blive uenighed os imellem om.

Hr. Aage Frandsen spurgte til dieselaugiften. Og jeg kan sige, at den er rent grænsehandelsbegrundet, for diesel er utrolig grænsehandelsfølsom, og alle undersøgelser viser, at det er meget afgørende, om man tænker på den ene side af grænsen eller på den anden side af grænsen, og det vil vi vældig gerne uddybe under udvalgsarbejdet.

Om den reklameskat, som flere har nævnt, både hr. Aage Frandsen og hr. Frank Aaen, vil jeg sige, at jeg næsten ikke kan mindes, at jeg har mødt nogen, der er imod den. Og derfor er problemet jo at finde en model, der også kan føres ud i livet. For der er jo alle de problemer, som jeg tror alle interessenterne her kender: afgrænsningen af, om det er et distriktsblad, et ugeblad eller en reklametryksag, om det bliver trykt i udlandet eller i Danmark, og om det bliver sendt fra Danmark eller fra udlandet, altså alle de problemer, som vi har været inde på tidligere. Men også det får vi jo lejlighed til at genopfriske.

Og med hensyn til forslaget generelle indhold synes jeg, det er vigtigt at få sagt, at hvis man ser på bemærkningerne på side 12, vil man kunne se, at der altså er sket et reelt prisfald, som er meget stort, lige nøjagtig når vi taler om fyringsolie og dermed også gas – for det er jo to sider af samme sag – at der ikke er sket nogen