

Lad os så se på regeringens udgangspunkt om, at vi skal have en dansk børs, vi skal have en nordisk børs. Så kan jeg godt se, der er en vis logik i, at så skal man også have en fælles afgiftsstørrelse. Jeg er ikke så optaget af det spørgsmål, som regeringen er, men hvis vi går ind i det alligevel, har regeringen så forsøgt at forhandle med Norge og Sverige om, at de indfører en tilsvarende afgift som Danmark, eller har vi bare på forhånd sagt farvel til pengene?

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Jeg tror, at det, jeg sagde, er rimeligere, end hvis det er sådan, vi går tilbage til dengang, da det var en meget snæver gruppe, der ejede aktierne.

Med hensyn til at forhandle med de nordiske lande om at lave en fælles afgift og et fælles afgiftsniveau kan jeg sige, at det har vi ikke. Det har vi jo i sagens natur ikke, fordi den dansk-nordiske børs skal konkurrere med de internationale børser.

Derfor ville vi jo ikke løse noget som helst, hvis det var sådan, at vi i forhold til en kapital-liberaliseret, international økonomi gjorde den nordiske børs til det dumme sted at handle for internationale investorer. Det ville jo bare flytte nissen og dermed ikke løse det problem, som regeringen med forslaget tilsigter at løse.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Anden næstformand (Henning Grove):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Første behandling af lovforslag nr. L 34:**

**Forslag til lov om ændring af lov om afgift af visse flyrejser. (Halvering af afgiften for mindre fly på visse ruter).**

Af skatteministeren (Ole Stavad).  
(Fremsat 8/10 98).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Erik Mortensen (S):**

L 34 er umiddelbart et lille og overskueligt lovforslag, men alligevel med et par væsentlige punkter ud over selve substansen i det.

Et af punkterne kunne være, at politik er det muliges kunst. Det er jo et begreb, vi nok er bekendt med her i salen.

Allerede ved vedtagelsen af de nuværende passagerafgifter på indenrigsfly blev der fra flere sider udtrykt et meget stort ønske om, at der kunne blive fritagelse, for så vidt angår de geografiske yderområder. Det kunne eksempelvis være Thy og Vendsyssel, som i givet fald ville beflyves med mindre fly. Da blev der fra skatteministerens side givet tilsagn om at arbejde både for og med sagen, og det er derfor også med tilfredshed, at jeg kan konstatere, at ministeren har levet op til det tilsagn.

Da lovforslaget imidlertid er en ændring af en bestående lov, som er støttet og vedtaget af en række partier og i øvrigt et led i en større økonomisk sammenhæng, så kræver det selvfølgelig også ved en ændring forståelse og accept fra den samme kreds af partier.

Nu er det ikke min opgave at tolke de delta-gendes partiers holdninger, men blot konstatere, at resultatet – nemlig en halv fritagelse for ovennævnte flytyper – må siges at være udtryk netop for, at politik er det muliges kunst. Det er spillereglerne i vores demokrati, og uden dem vil vi uægtelig være ilde stedt.

Derfor kan jeg både personlig og på Socialdemokratiets vegne anbefale det fremsatte forslag. Effekten af forslaget vil muligvis ikke være optimal, men dog klart en udstrakt hånd til de nævnte områder.

Derfor kunne et andet væsentligt punkt i lovforslaget være, at man erkender, at til trods for de begrænsede afstande inden for rigets grænser er der altså områder, hvor man har behov for en lidt særlig opmærksomhed. Lovforslaget ser jeg som et skridt i denne retning og derfor også som et positivt signal i det hele taget, og som sagt kan jeg på partiets vegne, Socialdemokratiets vegne, som helhed anbefale lovforslaget.

**Mariann Fischer Boel (V):**

I maj måned sidste år behandlede vi en lovpakke her i salen, der fik, jeg ved ikke, om jeg kan kalde det kælenavnet, men i hvert fald navnet