

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

grønærtforliget – en aftale mellem regeringen, SF og Enhedslisten.

En del af forliget drejede sig om en passagerafgift på 75 kr. pr. enkeltrejse på alle indenrigsruter. Allerede på det tidspunkt gjorde vi det fra Venstres side klart, at den beslutning i hvert fald ville få nogle drastiske konsekvenser for flybetjening af det, vi så kan kalde de tynde ruter.

Jeg husker, at Det Radikale Venstres ordfører, fru Elisabeth Arnold, på daværende tidspunkt fuldstændig afviste, at beslutningen om indførelsen af denne her afgift ville føre til lukning af lufthavne.

Men den frygt, som Venstre på det tidspunkt lagde for dagen, er desværre til fulde blevet bekræftet. For Sindals vedkommende, der blev betjent af Sun-Air, indstillede man den 9. juli i år ruteflyvningen midlertidigt, og med hensyn til ruten til Thisted har vi måttet konstatere, at beslutningen har ført til, at man har måttet halvere antallet af afgang, så der nu kun flyves én tur om dagen.

Skatteministeren foreslår nu med sit lovforslag at halvere passagerafgiften for de mindre fly, og de mindre fly bliver defineret som fly med op til 20 sæder, og det må jo selvfølgelig være, fordi ministeren har erkendt, at afgiften har givet nogle massive problemer.

Det er uomtvisteligt, at flyforbindelse betyder rigtig meget for de erhvervsmæssige udviklingsmuligheder, f.eks. i det nordjyske område. Det har selvfølgelig også betydning for de overvejelser, virksomhederne gør sig, når de vil etablere sig i et område, om der er en lufthavn, og om betjeningen er rimelig effektiv.

Fra Venstres side erkender vi, at ministeren tager et lille skridt i den rigtige retning. Men det er en fejltagelse ikke at tage skridtet fuldt ud og fjerne afgiften fuldstændig på de små maskiner. Det finder vi i hvert fald fra Venstres side vil være den eneste fornuftige og rigtige beslutning.

Så vil ministeren måske nævne EU-spørgsmålet som en barriere for at foretage en fuldstændig afskaffelse. Men jeg er da vidende om, at man i England har valgt at se bort fra passagerafgiften på de små ruter, og det har øjensynlig ikke givet nogen problemer, så den side af sagen tror jeg vil være løst.

(Kort bemærkning).

Erik Mortensen (S):

Kun til det faktiske område, som fru Mariann Fischer Boel nævnte om udviklingen af netop de to flyruter, Sindal og Thisted, og om, at Sindal er lukket.

Derfor skal lige knyttes den bemærkning, at firmaet rent faktisk lukkede på et tidspunkt, hvor man ikke havde kendskab til eller sikkerhed for, at afgifterne ville blive indført, hverken 50 eller 100 pct., og man fik faktisk nogle politiske signaler, der burde have gjort, at man havde fortsat. Det gjorde man ikke.

Det vil sige, det i hvert fald ikke var passagerafgiften i det ene tilfælde, der afholdt firmaet fra at flyve. Det var helt andre forhold, der gjorde det.

(Kort bemærkning).

Mariann Fischer Boel (V):

Til hr. Erik Mortensen: Vi behandlede grønærtforliget den 13. maj 1997, og først den 9. februar 1998 indstillede Sun-Air midlertidigt beflyvningen af Sindal Lufthavn.

Den midlertidige indstilling – det var ikke nogen lukning – skete, fordi man på det tidspunkt var klar over, at der var nogle sonderinger omkring en halvering af afgiften. Men jeg tror nok, at man allerede i juni måned var klar over, at selv med en halvering af afgiften ville man ikke have mulighed for at fortsætte på Sindalruten.

Sådan tror jeg, at tingene hænger sammen.

(Kort bemærkning).

Erik Mortensen (S):

Det kan blive meget kort: Det lyder, som om der et eller andet sted skulle ligge en garanti for, at flyselskabet genoptager flyvningen, hvis de får 100 pct. fritagelse. Det kunne jo være interessant at vide.

Brian Mikkelsen (KF):

Det lovforslag, som vi behandler i Folketinget i dag, synes vi i Det Konservative Folkeparti er et skridt i den rigtige retning.

Som det formentlig er salen bekendt, var Det Konservative Folkeparti ihærdige modstandere af at pålægge indenrigsflyvning afgift på afgift. Vi mener ikke, at indenrigsflyvningen skal betale for den økonomiske politik, som regeringen fører.

Den pakke, som fru Mariann Fischer Boel nævnte før, fra maj 1997 blev udelukkende ind-

ført på grund af regeringens manglende indtægter til staten, og på traditionel vis forsøgte man så at løse dette ved at indføre nye, såkaldt grønne afgifter.

Det har jo vist sig, og det kunne man jo nok have sagt sig selv, at det ville være ødelæggende for de små provinslufthavne.

Der er ikke noget vigtigere for et lokalt samfund, end at man også har en lufthavn, som kan servicere erhvervslivet og også de mennesker, der bor der. Det er et kraftcenter, det er en tro på, at man vil investere i området.

Så derfor har en lufthavn selvfølgelig en stor psykologisk vægt, og derfor, hvis man mener noget med den landdistriktspolitik, der bliver ført her i salen, hvis man mener noget med, at man skal flytte aktiviteter også ud fra de store byer, er det selvfølgelig også vigtigt for mobiliteten og dynamikken i erhvervslivet, at man opretholder muligheden for, at der kan flyves fra de små provinslufthavne.

Argumentationen var jo også i 1997 fra regeringens side, at den forhøjede passagerafgift ville få positive miljømæssige konsekvenser. Derfor er det en smule tankevækkende, synes jeg, at den foreslåede reduktion i passagerafgiften ikke ifølge bemærkningerne vil have miljømæssige konsekvenser. Det fremgår af bemærkningerne til L 34. Det er en sammenhæng, jeg ikke forstår. Har denne passagerafgift en miljømæssig effekt, eller har den ikke?

Spørgsmålet er så altså, om det ikke er endnu et bevis på, at det kun har handlet om kroner og øre i kassen.

Vi finder det anerkendelsesværdigt, at regeringen har indset en del af sine fejltagelser og selv forsøger at rage kastanierne ud af ilden. Men vi mener som Venstre og støtter også det forslag, som fru Mariann Fischer Boel kom med, om, at man skulle tage skridtet fuldt ud og helt fjerne afgiften. Det ville være med til at løfte de små lufthavne; det ville være med til at løfte de muligheder, der er i lufthavnene.

Så vi må sige: Lidt er som bekendt bedre end ingenting. Derfor har vi besluttet os for at støtte lovforslag nr. L 34 for at hjælpe regeringen med at gøre det onde mindre ondt og for at hjælpe regeringen ud af den fadæse, som de har bragt sig i.

Så vi kan altså meddele tilslutning til forslaget, men kan også varsle, at vi vil støtte et ændringsforslag, som siger, at man fjerner afgiften fuldt ud.

Aage Frandsen (SF):

For SF er afgifter i trafikmæssig henseende en foranstaltning, som primært tager udgangspunkt i, at vi vil tage miljøsyn. Det er ikke mindst på trafikområdet, at vi har en masse problemer, som medfører større forurening, og derfor er det for os helt afgørende, når vi diskuterer afgifter, at det ikke så meget er i fiskal henseende, men at det er af miljøsyn.

Vi har flere år i træk, også under finanslovforhandlingerne, fremført et ønske om, at vi gerne vil have, at både fly og færger skulle belægges med afgift, på samme måde som det sker med biler. Det er noget underligt noget, at man, når man skal betale afgift for at køre bil – vi synes, det er rigtigt – så ikke skal betale afgift, hvis man sætter bilen op på en færge. Det er vores udgangspunkt.

Så er det problemet her, at EU har et direktiv, som forhindrer os i det, og som er af en sådan art, at man ikke kan lave det, der er mest hensigtsmæssigt, nemlig en afgift på brændstof, for det er selvfølgelig det, det drejer sig om. Derfor var den afgift, der blev lavet på flysæder, en erstatning for det rigtige; det var ikke nær så godt, som hvis der var afgift på brændstof.

Når det så drejer sig om dette forslag, er jeg ikke i tvivl om, at selv om vi lemper denne afgift, har det ikke særlig stor betydning for, om der er nogle lufthavne, der vil blive bevaret, også selv om vi fjernede den fuldstændig. Det, der er problemet i Thisted, er jo ikke så meget, hvad prisen er; det er, hvor mange flyafgange der er. Hvis en rute skal overleve, er det også et spørgsmål om, hvor mange afgange der er.

Derfor, når vi går ind i det her og laver denne ændring, er det for det første, fordi vi da godt vil acceptere og høre på, at man kommer med nogle ting fra de forskellige områder og siger, at det her betyder noget negativt for dem. Vi tror ikke på, at det betyder ret meget, men o.k., så laver vi den her lempelse. For det andet er vi helt klart af den opfattelse, at det er rigtigt at have denne afgift. Det er rigtigt i forhold til de lufthavne, som ligger tættere på hovedstaden, hvor man så flyver til, men det er også rigtigt i dette tilfælde.

Når vi alligevel kan acceptere det her, er det, fordi alternativet for folk i Thisted er, at så tager man sin bil eller kommer frem til Aalborg og Karup på anden vis, og det er også en miljøbelastning.

Men altså, det generelle princip om afgift på fly er vi tilhængere af, og det vil sige, at de hen-

vendelser, som vi har fået fra andre steder, der siger, at når vi lempes her, skal vi sandelig også lempe et andet sted, preller selvfølgelig fuldstændig af på os.

Men vi støtter naturligvis dette forslag.

Klaus Kjær (DF):

Også Dansk Folkeparti havde helst set en total fjernelse af afgiften. Dette forslag er imidlertid et skridt i den rigtige retning. Det gør det mere attraktivt og konkurrencedygtigt, og det styrker det i forvejen typisk spinkle passagergrundlag, der er i forbindelse med denne såkaldte lette luftrafik.

Der regnes med et provenutab på ca. 1 mio. kr., men det nævnes jo også samtidig i bemærkningerne til forslaget, at der kan være en lille effekt i form af en stigning i passagerantallet og antallet af flyafgange, hvilket naturligvis i givet fald vil kunne reducere det provenutab på 1 mio. kr., som man regner med. Så de store økonomiske konsekvenser får det ikke.

Enhver nedsættelse af skatter og afgifter mener vi som sagt er et skridt i den rigtige retning, og Dansk Folkeparti er derfor positivt stemt over for forslaget.

Sonja Albrink (CD):

Alle husker debatten fra sidste år om grønærtforliget; jeg skal straks sige, at i CD var vi ikke begejstrede for den afgift, der kom på passagerer, og vi stemte også imod den.

Forslaget, som ligger til debat i dag, mener vi i CD er et skridt i den rigtige retning, men vi mener også samtidig, at det ikke er nok, og derfor vil vi under udvalgsbehandlingen stille nogle opklarende spørgsmål til skatteministeren, hvor vi kigger nærmere på de her ting.

Elisabeth Arnold (RV):

I Det Radikale Venstre vedstår vi os den lovgivning, der lå til grund for det såkaldte grønærtforlig, hvor der blev lagt afgifter på flypassagerer, og vi har ikke på noget tidspunkt troet, at det var det, der var afgørende for, om de små ruter i Nord- og Vestjylland kunne leve eller ej.

Vi er inde på et område, hvor det i meget høj grad er et spørgsmål om tro, håb og kærlighed, og det er ikke vores opfattelse, at det var lige præcis disse afgifter, der gav nogle af de små ruter dødsstødet. Vi mener, der er mange komplekse faktorer, der spiller med ind i denne udvikling.

Men vi accepterer selvfølgelig, at der har været politiske røster, politiske ønsker om at få nedsat denne passagerafgift, og derfor accepterer vi også, at der nu indgås en aftale om, at der kommer en nedsat passagerafgift for de små fly. Hvis det kan være en trøst for de små ruter, er vi da gerne med til at give den, men vi tror på den anden side heller ikke, at det vil betyde en voldsom lettelse for de små ruter. Det er andre ting, der afgør det.

Men vi støtter naturligvis forslaget og håber, at det kan skabe en lidt bedre stemning imellem de forskellige nordjyske politikere her i Folketinget.

Frank Aaen (EL):

Det er ikke lige sådan et forslag, som vi lægger mest vægt på. Vi tror ikke, det har den store betydning, heller ikke miljømæssigt, også fordi hvis der skulle komme lidt flere ud at flyve på den måde her, vil det hovedsagelig være folk, der tager bilen, fordi de kommer fra udkantområderne, og det er også en meget miljøbelastende måde at transportere sig på.

Vi tror ikke, der er den store negative effekt ved det, men jeg vil da godt sige, at når vi støtter lovforslaget i dag, er det, fordi vi er aftalepart på den oprindelige lov, og vores aftalepartnere kom og spurgte så mindeligt, om vi kunne acceptere det her, og det sagde vi ja til for den gode stemnings skyld.

Kim Behnke (FP):

Dengang flertallet i Folketinget bestående af regeringen og venstrefløjens indførte afgiften, gik en del af argumentationen, den argumentation, der blev brugt, på, at i stedet for at tage fly skulle folk tage toget. Det har folk jo så også gjort i omfattende omfang, faktisk i et sådant omfang, at flere af vores lufthavne har problemer med fortsat at eksistere.

Men der var dog ét sted, hvor man undrede sig. Det drejer sig om de medarbejdere, som hele tiden flyver fra Esbjerg Lufthavn og ud til boreplatformene i Nordsøen. De flyver ikke, fordi de skal på charterferie, de flyver ikke som den anden luksusforeteelse, de flyver ud til boreplatformen, fordi de skal på arbejde. Der er ingen alternative togforbindelser mellem Esbjerg og boreplatformen, der er kun én transportmulighed, og det er, at man bliver fløjet ud med helikopter, medmindre man vil bruge en uge på at komme frem ved hjælp af et skib. Derfor undrede man sig over, at der skulle læg-

ges denne passagerafgift på helikoptertrafikken til Nordsøen.

Nu ligger der så et lovforslag fra skatteministeren, og uden at jeg skal give udtryk for, at jeg forventer, at der er stor uenighed i regeringen, er jeg dog trods alt nødt til at gøre skatteministeren opmærksom på, at det sådan set ikke er længere tid siden end den 25. juni 1998, at ministerens kollega trafikministeren på spørgsmål nr. S 605 fra undertegnede fortalte, at det dér med at ændre passagergrænsen fra 10 til 20 ville være forbundet med u hensigtsmæssige virkninger.

Argumentationen hos trafikministeren er, at hvis man gør det, vil der være incitament til, at større fly bliver ændret til mindre fly og flere afgang, hvilket vil være til skade for miljøet, lige så vel som trafikministeren også er bekymret for, hvordan udenlandske flyselskaber vil se på det her, da de typisk ankommer og afdgår med større fly.

Så trafikministeren meddeler den 25. juni 1998, at et sådant forslag kan trafikministeren ikke støtte. Jeg vil med interesse se på, hvilken farve trafikministerens lampe har, når vi skal stemme om L 34, men jeg går ud fra, at man i mellemtiden i regeringen har fundet ud af, om man er tilhænger eller modstander af forslaget.

Ikke desto mindre vil vi selvfølgelig støtte afgiftsnedsettelsen. Vi vil også støtte det ændringsforslag, som jeg kunne forstå på hr. Brian Mikkelsen at De Konservative ville komme med, om, at afgiften for de små fly fjernes fuldstændigt.

Og hvorfor så det? Jo, for i takt med at borgerne har gjort det, Folketinget har bedt dem om, nemlig at lade være med at benytte fly og i stedet for benytte tog, er der jo sket det, at en lang række af vores indenrigslufthavne har store problemer med fortsat at eksistere. De har problemer med at fylde de store fly, og derfor investerer bl.a. SAS i øjeblikket i mindre fly til betjening af lufthavne som f.eks. Tirstrup, så det ikke længere er de store DC-9- eller MD-80-fly, men mindre fly, der skal betjene de lufthavne.

For at sikre, at der fortsat er flybetjening af disse lufthavne, kan det jo ikke gøre noget, hvis der er et incitament til, at man altså kan betjene lufthavnene med mindre fly, frem for at man helt dropper lufthavnene. Så en fjernelse af afgiften på de mindre fly kan kun have vores støtte.

For nu at være på den helt sikre side vil jeg dog bede ministeren om om lidt at bekræfte, at

det, der i lovforslaget kaldes luftfartøjer, ikke kun er fly, men at det også gælder helikoptere. Jeg har prøvet at kigge i bemærkningerne og har ikke kunnet se det, men begrebet luftfartøjer må næsten også være helikoptere. Det kunne også være, det var luftskibe, men dem er der jo ikke så mange af i rutetrafik, så det er nok helikoptere og fly, der er ment, når man taler om luftfartøjer.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Jeg synes, det er en fornuftig tanke, der ligger bag dette forslag. Jeg læser det, som det er et stykke regionalpolitik, man vil fremme, man vil give mulighed for, at de små lufthavne fortsat kan overleve, hvor der er et behov for dem, og hvor der ikke er et behov for så store fly. Så det sigte og det, lovforslaget gerne vil leve op til, kan vi støtte.

Men jeg har et spørgsmål til skatteministeren. På side 3 under bemærkningerne til lovforslaget – for at begynde med den enkle opstilling – hedder det under miljømæssige konsekvenser »ingen«, både hvor det gælder positive eller negative konsekvenser. Der står »ingen« i begge kolonner.

Men på side 2 under bemærkningerne til lovforslaget under de miljømæssige konsekvenser skriver ministeren:

»Reduktion af passagerafgiften for visse luftfartøjer« – og der får vi så præciseret jævnt før forrige taler, hvad der ligger i det – »kan øge antallet af afgang.«

Og så står der:

»En sådan øgning vurderes dog i givet fald at være særdeles begrænset, hvorfor forslaget ikke skønnes at have en væsentlig betydning for miljøet.«

Jeg kunne have lyst til at få ministerens, hvad skal vi sige, semantiske analyse af det, der det ene sted hedder »væsentlig betydning for miljøet«, og det andet sted hedder »ingen«. Jeg kender godt til, at når man skriver det kortfattet, kommer nuancerne ikke med. Men ordet »ingen« på side 3 må vel skulle modificeres lidt i lyset af, hvad ministeren har sagt under bemærkningerne på side 2. Det vil jeg da gerne have uddybet lidt.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jeg vil gerne takke for en bred om ikke enig tilslutning til forslaget. Jeg har godt noteret, at der er nogle, der vil gå et lille skridt videre.

Måtte jeg helt overordnet sige, at jeg er meget, meget uenig med dem, der måtte have kritiseret den afgift, der blev lagt på indenrigsflyvning. Det skal jo lige huskes, at det i og for sig var noget, vi måtte gøre.

Vi måtte enten indføre den på indenrigsrute-flyvningen, eller også måtte vi skippe den på udenrigsflyvningen, hvis vi skulle overholde de internationale forpligtelser.

Sådan var situationen, men den var konkurrenceneutral. Det, vi gør nu, og det mener jeg at vi skal sige helt åbent og ærligt, er, at vi over statsafgiften giver en konkurrencefordel i forhold til andre større lufthavne til i øjeblikket én lufthavn, og der er måske en mere, der kan komme til at benytte det, sådan som jeg lige ser det.

Hr. Kim Behnke vil jeg godt gøre opmærksom på, at han måske har overset, at det af lovforslaget fremgår, at man ikke kan få den lavere afgift, hvis der på den samme rute flyver større fly. Det fremgår direkte af lovteksten, og dermed er der så også efter det, som hr. Kim Behnke refererede trafikministeren for at have sagt, taget højde, så vidt jeg kunne lytte mig til i besvarelsen, for de betænkeligheder, der kom til udtryk. Så jeg er meget, meget tryk ved, at også trafikministeren vil bakke forslaget her op, når det forhåbentlig inden jul kommer frem til tredje behandling her i Folketingssalen.

Fru Mariann Fischer Boel siger, at da man indførte afgiften blev det sagt, at det ikke ville føre til lukning af lufthavne. Det mente fru Mariann Fischer Boel så, at det har det i en eller anden udstrækning gjort i forhold til Sindal. Det kan fru Mariann Fischer Boel måske have noget ret i, i og med at de eneste, som jeg har oplevet, når jeg har fulgt den nordjyske debat, der var rigtig glade for den afgift, var det flyselskab, som i en aftale med Kommunalbestyrelsen i Sindal havde forpligtet sig til at beflyve ruten over en noget længere periode. Selskabet benyttede nemlig det her som begrundelse for at stå af den aftale, det havde indgået.

Det bliver derimod meget svært, og jeg vil endda påstå umuligt, at finde belæg for, at en afgift, der er fuldstændig identisk, vil flytte noget som helst i forhold til trafikken.

Det, regeringen gør her efter ganske intense lokale diskussioner, er at foreslå Folketinget, at vi over statsafgiften giver de pågældende lufthavne en konkurrenceevneforbedring. Vi har ment, at den dosering, vi lægger op til her, er

den rigtige måde at gøre det på, og jeg har heller ikke hørt, at der skulle kunne samles et flertal imod den indstilling her i salen. Derfor har jeg efter de bemærkninger, der er faldet her i dag, en forhåbning om, at det vil være et stort set enigt Folketing, der kan vedtage lovforslaget.

Hr. Kim Behnke stillede det spørgsmål, om luftfartøjer også omfatter helikoptere. Det kan jeg bekræfte, og det er heller ikke sådan, at vi skelner mellem, om de har propel eller de er med jet; de er omfattet af lovforslaget.

Når hr. Kim Behnke nævnte, at de i sin tid kom ind i forhold til Nordsøen, så er det, fordi de er inde under det regelsæt og der ikke er lavet undtagelser. Men når der laves en generel ændring i en lovgivning, man er omfattet af, så bliver man selvfølgelig, hvis man i øvrigt opfylder betingelserne, også omfattet af ændringen. Det er forslaget, som det foreligger.

Hr. Flemming Kofod-Svendsen stillede spørgsmål om bemærkningerne, idet der det ene sted står, at det ikke har væsentlig betydning, men når vi så tager det skematiske, står der, at det ingen betydning har. Jeg tror, at hr. Flemming Kofod-Svendsen og jeg godt kan blive enige om, at hvis det er sådan, at man ser på, hvilken betydning det i allerværste fald kan få, så vil det være noget med, at der bruges nogle liter brændstof mere, men vi holder os til nogle liter mere; det er ikke i en sådan størrelsesorden, at man i en skematisk opstilling ville skrive, at det havde nogen betydning.

Vi har selvfølgelig i beskrivelsen i lovforslaget gjort opmærksom på, hvordan det var, men vi mener, at når vi ser det skematisk i den sammenhæng, er det en korrekt fremstilling af, hvilken betydning vi maksimalt ville kunne frygte det kunne få.

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:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 35: Forslag til lov om ændring af forskellige skateloove. (Nedsættelse af skattesatsen for selskaber og fonde samt virksomhedsskatteprocenten).

Af skatteministeren (Ole Stavad).

(Fremsat 8/10 98).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Bjarne Laustsen (S):

Det er jo et meget positivt forslag, vi har til debat her i dag, og derfor støtter Socialdemokratiet naturligvis nedsættelsen af skattesatsen for selskaber og fonde samt af virksomhedsskatteprocenten fra 34 til 32 pct.

Først og fremmest støtter vi, at der med dette forslag sker en tilpasning til procentsatserne i de øvrige nordiske lande. Vi støtter, at det hermed bliver mere tiltrækkende for virksomheder at slå sig ned her i landet. Jeg ved, at Venstre og De Konservative sikkert vil sige, at det ikke er nok med 2 pct., og at de ønsker mere, men det må vi jo se på senere hen. Som vi ser det, skal selskabsskatten ikke alene være udslagsgivende for, om et land anses for værd at etablere virksomhed i.

Danmark har meget at byde på som etableringsland for virksomheder af mange forskellige slags, og Socialdemokratiet ser alene denne ændring som et vigtigt signal til danske og udenlandske virksomheder om, at Danmark ønsker at fastholde allerede eksisterende virksomheder og at tiltrække etablering af flere såvel danske som udenlandske.

Vedrørende den finanspolitiske situation for 1999 er det vores opfattelse, at der hertil skal skaffes en finansiering på 1 mia. kr.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

I forlængelse af debatten, vi havde tidligere, må vi jo undre os over, at Socialdemokratiet altså mener, at det er vigtigere at give 1,7 mia. kr. – først 700 mio. kr., nu 1 mia. kr. – til erhvervslivet og aktieejerne end at sikre, at børnene bliver passet, de ældre får ordentlig omsorg, og sundheden bliver styrket her i landet. Jeg synes, det er en sjov prioritering.

Da vi havde pinsepakken, var der jo forslag om et meget større finansieringselement end det, der nu lægges op til med den ene milliard kroner. Da var der faktisk forslag om at afskaffe saldoafskrivningen, som ville give ca. 4,5 mia. kr. umiddelbart i kassen. Hvorfor foreslår Socialdemokratiet ikke fuld finansiering af denne nedsættelse af selskabsskatten, så der dog kunne være nogen rimelighed i tingene?

Et direkte spørgsmål til sidst: Kan vi få garanti for, at L 35 ikke bliver gennemført, uden at man som minimum har den ene milliard kroner, man forestiller sig finansieret, hjemme?

(Kort bemærkning).

Bjarne Laustsen (S):

Forslaget her skal jo ses i sammenhæng med alle de øvrige ting, vi gør. Det, at vi går ud og giver et signal om, at vi er parat til at sætte selskabsskatteprocenten ned med et par procent, vil jo give øgede muligheder for allerede eksisterende virksomheder, således som vi har været inde på. Håbet er jo, at der kommer flere virksomheder til, så det kan styrke den samlede danske økonomi.

Peter Brixtofte (V):

For anden gang i dag skal jeg rose skatteministeren – det skulle jo nødigt blive en vane – men det er nu engang sådan, at hver eneste gang regeringen foreslår skattelettelse, ser vi positivt på det i Venstre.

Med stort set samme argumenter som for at afskaffe aktieafgiften vil jeg anbefale, at vi støtter det her lovforslag, idet forslaget naturligvis under finanslovsforhandlingerne indgår i en helhed om nogle erhvervsskattelettelse set i sammenhæng med andre dele af en finanslov.

Men lovforslaget isoleret set kan vi naturligvis kun støtte.

Flemming Hansen (KF):

Dette lovforslag har vi ventet længe på, ja, i virkeligheden burde det have været gennemført i forbindelse med pinsepakken, hvor man stillede virksomhederne og selskaberne i udsigt, at selskabsskatten skulle nedsættes fra 34 til 26 pct.

Hr. Laustsen havde jo ret, da han forudsagde, hvad de borgerlige partier ville sige, nemlig at det er alt for lidt. Man kan jo roligt sige, at det er en noget slatten udgave af det oprindelige forslag, der her er fremsat af skatteministeren, men vi har ligesom hr. Peter Brixtofte den fulde tiltro til, at vi i forbindelse med finanslovsfor-