

[Knud Lind]

skabe bedre konkurrencevilkår for erhvervslivet. Jeg mener, at det er det rene nonsens at blande det ind i det her tilfælde.

Fjerde næstformand (Poulsgaard):

Ordføreren vedrørende lovforslag nr. L 31 angående forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Turistbusskatten afskaffes), hr. Glistrup, har ordet.

Glistrup (FP):

Uafbrudt siden fremskridtsbevægelsens undfangelsessekund har topførsteprioritetshjertepladsen været skattnedsættelser. Længe holdt vi vor sti ren og sagde, at skattnedsættelser i alt væsentligt betød, at vi i første omgang skulle rydde op i den ondeste af alle onde skatter, nemlig den, der sætter straf for produktion og på arbejdskraft og straffer jo værre, jo mere man tjener, nemlig indkomstskatten.

Men efter septembervalget sidste år indhentedes den omgivende støre, onde verden Fremskridtspartiets idealer, og vi måtte erkende, at der var noget, der hed EF's indre marked, der var ved at opstå. Det første, der indhentedes os, var turistbusserne, og vi måtte sige, at denne 24,4 pct.s skat på turistbusser, der efter dansk beskatningsniveau og specielt beskatningsniveauet inden for registreringsafgiftsloven i og for sig er rørende billig, var noget, som man ikke kunne opretholde, sådan som den store verden nu væltede ind over Lilleputdanmark.

Fremskridtspartiets folketingsgruppe traf beslutning i disse dage for præcis et år siden om, at den skat skulle væk. Da vi, hvad der har været efterlyst af flere ordførere over for skatteministeren, altid skaffer dækning, når vi fremsætter forslag, der fører til budgetforringelser, vedtog vi i den følgende måned som en del af vort oplæg til finansloven 1988, at vi afsatte 9 mia. kr. til det formål, som hr. Svend Heiselberg var inde på. De 9 mia. kr. var til rådighed til EF-afgiftslettelser, så der var plads til at dække turistbusskattens afskaffelse. Nu foretrak regeringen som så ofte at gå til sine socialdemokratiske åndsfrænder og slutte finanslovsforlig med dem, og derfor blev det ikke til noget i denne omgang.

Men beslutningen fra 26. oktober 1987 fulgte mig som skatteordfører, for det var mig, der skulle skaffe et flertal for det, vi havde be-

sluttet. Jeg gik rundt med raslebøssen til samtlig andre partier i det daværende Folketing for at se, om jeg ikke kunne skaffe et flertal, men jeg fik ikke den samme opfattelse som den socialdemokratiske ordfører: at der til syvende og sidst var flertal for det, selv om det var på nipet nogle gange. Derfor gik månederne, og jeg blev skældt ud og skældt ud i gruppen over, at jeg ikke snart havde den sag på plads.

Den 23. august i år tog gruppen sin beslutning og sagde: Nu springer vi! Hic Rhodus, hic salta! Vi besluttede den 23. august 1988 at fremsætte dette forslag, og det offentliggjorde vi for alverden. Når skatteministeren taler om 15. september 1988 som ikrafttrædelsesdato, for det kunne folk indrette sig efter, så vil jeg nok sige, at 23. august 1988 var mere logisk ud fra det, som skatteministeren sagde.

Vi fremsatte altså forslaget og indleverede det i god tid før det nye folketingsår. Vi oplevede så, at det først kom fra trykkeriet 2 dage efter statsministerens åbningstale, nemlig den 6. oktober 1988, og derfor kom det helt ned som nr. L 31, mens skatteministerens forslag, der også er fra 6. oktober og som det tynde øl kom rendende bagefter, fik nr. L 18, og nu behandler vi så disse to forslag sammen.

Som skatteministeren helt rigtigt har påpeget, er der den store liberaliseringsforskel på de to forslag, at regeringen vil have, at når man har 9 passagersæder, skal der ikke gives lempelse, mens Fremskridtspartiet siger, at 9 passagersæder giver lempelse. Og dér tørner lovforslag nr. L 18 og nr. L 31 imod hinanden. Nu er det så lykkeligt, at efter vore studier i marken i det danske landskab findes der ikke en eneste bus i Danmark med 9 passagersæder, så i den henseende er det altså ligegyldigt. Men der kan selvfølgelig komme en bus med 9 passagersæder, og så skal den beskattes efter skatteministerens mening og gå skattefri efter Fremskridtspartiets mening. Det er det, Folketinget i realiteten skal tage stilling til i turistbussagen.

Skatteministeren har ret i, at det, han har foreslået, er overensstemmende med, hvad skattejurister har sagt fra turistbussens opfindelse. De sætter grænsen ved 10 passagersæder. Tal med trafikministeren, med økonomiministeren, med Statistisk Departement, tal med alle EF-landene, alle andre steder end i det danske skatteministerium er det hellige tal 9 og ikke 10. Jeg synes, at når vi har denne store konflikt