

**[Stavad]**

nansiering af det provenu fra charterafgiften, som man mister. Vi er enige med skatteministeren i, at charterafgiften ikke har fremtiden for sig, at der er sket så mange ændringer inden for lufttrafikken i den periode, der er gået, siden charterafgiften blev gennemført i 1970'erne, at den ikke ville være holdbar i meget lang tid fremover. Det var den, dengang man havde en klar afgrænsning mellem chartertrafik og rute-trafik, men situationen er den i dag, at det flyder ud. Derfor traf Momsnævnet også for en tid siden den afgørelse, at lavprisbilletter på rute-fly også får pålagt charterafgift. Det har den lidt uheldige virkning, kan man vist mildt sagt betegne det, at man, hvis man skal have de sidste flysæder fyldt op, sætter prisen ned, og så indtræder der en charterafgift, som måske forhøjer prisen op i nærheden af det, der var den oprindelige pris. Det er klart, at et sådant system ikke er holdbart i længden. Derfor vil jeg også gerne give et socialdemokratisk tilsagn om, at vi under udvalgsarbejdet gerne vil være med til at se på, om vi kan finde økonomisk dækning for inden for en overskuelig fremtid at få charterafgiften afskaffet. Den del er god nok.

Så er der spørgsmålet om de tre finansieringskilder. Om det vil jeg godt sige til skatteministeren, at det er i orden, at vi får disse forslag på bordet, og at vi får et udvalgsarbejde. Det skal skatteministeren ikke have megen skældud for, men skatteministeren får ingen tilsagn fra Socialdemokratiet her ved førstebehandling om, at vi vil medvirke til at gennemføre det i den form, ministeren foreslår.

Jeg mener omvendt, at det er meget vigtigt, at vi får et meget grundigt og åbent udvalgsarbejde. Vi befinder os inden for et felt, hvor interessenterne henvender sig. Vi får et hav af oplysninger. Jeg tror ikke, at ret mange af os er i stand til at gennemskue fuldstændigt, hvad der er saglige argumenter, og hvad der er den almindelige lobbyvirksomhed for at varetage særinteresser. Derfor synes jeg, at det er vigtigt, at vi under udvalgsarbejdet får mulighed for at konfrontere både skatteministeren og det apparat, han er i besiddelse af, og trafikministeren og det apparat, han er i besiddelse af, med de oplysninger, vi får. Det giver i hvert fald os en vis bekymring, at de, der er meget beejstrede for, at vi laver dette i en sammenhæng, altså at pålægge en fuelfafgift på flybrændstof, en passagerafgift ud af Danmark osv. inden for rute-

området, er Air France, Lufthansa og British Airways, hvorimod SAS mener, at denne om-lægning kommer til at koste SAS et meget stort tocifret millionbeløb, og at man kan nære bekymring for, at den interkontinentale trafik direkte fra Københavns Lufthavn bliver yderligere besværliggjort, fordi man ved at foretage en mellemlanding i en lufthavn tæt ved Danmark, inden man fortsætter med de lange strækninger med de store brændstofudgifter, kan få en konkurrenceforvriddning.

De ting vil vi gerne se på i udvalget, og vi vil gerne lytte til ministrenes argumentation. Jeg mener, at vi her er inden for et felt, hvor det næsten er lige så vigtigt at inddrage trafikministeren i behandlingen som skatteministeren. Derfor er jeg også lidt ked af, at trafikministeren tilsyneladende ikke har haft mulighed for at være i salen og overvære denne debat, for jeg tror, at Skatteudvalget kommer til at trække ganske meget på trafikministeren under udvalgsarbejdet.

Den konklusion, jeg må drage over for disse forslag, er, at vi vil se på dem, men at vi har meget store betænkeligheder. Hvis det er sådan, at vi kan nå et resultat, hvor de brancher, som vi henvender os til med disse forslag, kan komme med hinanden i hånden og sige, at de meget hellere ville have den pakke, som ministeren har lagt frem, end den afgift, som bliver fjernet, er det noget, vi gerne vil lytte meget til.

Så er der spørgsmålet om rejsebureauoms, som er et forslag, der har sit udspring i det 6. momsdirektiv. Jeg synes, at de ting, jeg kan læse ud af forslaget, gør, at det næsten ser ud til at være umuligt at administrere. Det vil blive et bureaukrati, ja, man kunne spørge, om det overhovedet kan fungere i det virkelige liv eller kun teoretisk, på papiret, når man kan se, at det giver – hvis man har en mellemlanding i et ikke-EF-land, eller hvis man laver sine billetter om undervejs og får en mellemlanding i Østrig, i Schweiz, i Sverige eller i Norge – nogle helt andre resultater. Derfor er vi dybt, dybt skeptiske i forhold til at bygge et næsten uoverkommeligt bureaukrati op – det er det, vi vil undersøge under udvalgsarbejdet – for at skaffe et beløb på 50 mio. kr. på årsbasis.

Derfor er vores umiddelbare melding til ministeren om det forslag, at vi mener, at vi bør finde noget, der er mere håndterligt, inden vi opfylder den del af det 6. momsdirektiv, inden