

**[Stavad]**

vi hører op med at benytte den dispensationsadgang, vi har.

Mig bekendt er der i den tyske lovgivning en anden løsning på dette problem. Vi vil under udvalgsarbejdet godt kigge lidt på, om der er andre modeller, hvormed vi kan opnå at opfylde 6. momsdirektivs krav, men uden at vi skal ind i et bureaukratisk system, hvor vi risikerer, at det generer disse brancher utrolig meget, og hvor vi måske risikerer omkostninger i en størrelsesorden – hvis det skal kunne kontrolleres og fungere – der kommer til at ligge tæt på det provenu, man får ind.

Det er i hvert fald ikke et forenklingsforslag, ministeren her præsenterer Folketinget for. Det er heller ikke et forslag, som giver noget stort provenu. Samlet set er vores konklusion, at vi nu går ind i udvalgsarbejdet; vi vil lytte til de argumenter, der kommer, både fra ministeren og udefra. Vi vil meget gerne finde ud af, hvad slutresultatet egentlig er, hvis dette bliver vedtaget.

Hvis konklusionen bliver, at slutresultatet er en bedre situation, end vi har i dag, og at vi sikrer, at vi fortsat kan have en international lufthavn i København, der ikke bliver generet af det, kan det være, at vi lander positivt. Men hvis det er sådan, at de betænkeligheder, jeg her har givet udtryk for, bliver bekræftet under udvalgsarbejdet, vil ministeren ikke kunne forvente en socialdemokratisk medvirken til dette lovkompleks.

Men stadig væk: Vi er interesserede i, om vi kan finde løsninger til at erstatte det provenu, som charterafgiften i dag indbringer.

**Aagaard (KF):**

Det er ikke nogen hemmelighed, at charterafgiften, som vi kender den i dag, har givet anledning til ret voldsom kritik og også en del administrative problemer. Derfor er vi også i Det Konservative Folkeparti enige med ministeren i, at det er rimeligt, at man afskaffer denne ordning og af finansielle årsager i stedet koncentrerer sig om at finde en ny måde at få dette beløb ind på.

Selv om vi generelt er imod at indføre nye afgifter, kan vi i hvert fald konstatere, at der her er tale om en regulær omlægning. Som det allerede er nævnt, er det en passagerafgift og en brændstofafgift – sammen med en pålægning af moms på rejsebureauydelse – ministeren foreslår at man her gennemfører.

Der er ingen tvivl om, at den særlige belastning, som charterrejserne har været udsat for med henholdsvis 400 kr. og 300 kr., har virket som et konkurrenceforvridende element mellem charter- og ruterejser, og at det element hermed kan fjernes.

Det helt afgørende er imidlertid for os, at vi får afskaffet et helt uadministrerbart system med forslaget, som indeholder en forenkling og en afbureaukratisering, og som kan administreres.

Jeg har lyttet til hr. Stavads bemærkninger om moms på rejsebureauydelse. Det er muligt, at hr. Stavad har ret, men vi mener, at det eksempel, som hr. Stavad anførte, nok i højere grad vil betyde administrative problemer for den rejsende, end det vil gøre for rejsebureauerne.

Men ved afskaffelsen af charterafgiften er det i hvert fald en kendsgerning, at vi får afgifterne bragt på det niveau, som vi kender fra andre lande, således at der principielt ikke fremover vil være nogen forskel på, hvilket land billetten købes i.

Vi er parate til at vurdere forslagene grundigt i udvalget. Det er ikke nogen hemmelighed, at argumenter for og imod er tilflydt de enkelte medlemmer i stor udstrækning, så dem finder vi også at der er grund til at vurdere grundigt under udvalgsarbejdet.

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg synes, at det er glædeligt, at skatteminister kommer med et lovforslag, hvor vi fjerner en afgift, som vi har på at bevæge os frit over grænserne. Jeg ved godt, at man samtidig er kommet med forslag om to andre afgifter, men da der for staten næppe er råd til at kunne afse hele den provenuindtægt, må man vel acceptere det foreløbig.

Det forholder sig sådan, at charterbranchen af mange bliver betragtet som noget af en luksusbranche, fordi man vil rejse til varmere himmelstrøg. Men charterbranchen er rent faktisk andet end en luksusbranche. Charterbranchen er et eksporterhverv. Eksempelvis er mere end halvdelen af Spieskoncernens omsætning indtægter fra Sverige og Tyskland. Jeg tror altså, at vi også er nødt til at skulle se det i det lys – det er vi.

Jeg har også den opfattelse, at vi ved at fjerne charterafgiften vil få en større flyudvikling i