

Aftalen ville være blevet til noget, hvis vi kunne have fået den lovede provenuneutralitet.

Så vil jeg kommentere lovforslag nr. L 252. Jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg synes, at lovforslaget er meget rodet. Det går bl.a. ud på indførelse af minimumsværdi på detailforhandlerens indkøbspris tillagt 5 pct. Reglerne var underkastet en ændring her i Folketinget, hvor de blev vedtaget i 1996, og hvor der blev indført forbud mod prisaftaler.

Der er fra importørerne bl.a. rejst spørgsmål om EU-medholdeligheden i det forslag, som man nu har lagt op til. Men jeg må sige om det her forslag – den socialdemokratiske ordfører var inde på det – at regeringen jo godt var klar over, problemstillingen ville opstå, for det havde branchen jo gjort opmærksom på, da vi behandlede forslaget dengang.

Men uanset EU-medholdelighed så er der tale om en ny skat, som vil gøre bilerne dyrere. Mange forhandleres avance er nemlig ikke engang 5 pct., og derfor forventer man da også et provenu på 500 millioner om året. Fradrag for airbags reduceres væsentligt, og samtidig indfører man en ny afgift for biler uden airbags, men alt i alt, som det fremgår af forslaget, vil det betyde en fordyrelse på 2.600 kr. pr. bil.

Man afskaffer med forslaget stykafgiften for varebiler, og der indføres en fast afgift. Samtidig ophæves halvdeleloven. Det er muligt, at tiden er løbet fra halvdeleloven, men det betyder ikke nødvendigvis, at det skal udløse nye afgiftsforhøjelser. Endelig vil man straffe private, der ejer en varebil, med tillæg på 5.000 eller 1.000 kr. afhængigt af bilens størrelse, og det gælder også for allerede indregistrerede biler.

I det hele taget synes jeg, at det her forslag er meget problematisk. Jeg synes, der mangler nogle overgangsregler, som også sikrer de forhandlere, som allerede har bestilt biler hjem, men det synes jeg vi skal kigge på i udvalget, og dér håber jeg da, at skatteministeren vil være positiv over for at se på noget.

Så vil jeg endelig sige om lovforslag nr. L 252, at jeg synes, at bemærkningerne til forslaget er decideret vildledende og meget politiserende. Jeg har faktisk ikke set noget sidestykke i de snart 3 år, jeg har siddet i Folketinget.

Må jeg sige til skatteministeren, når man i forslaget omkring fordelingsvirkninger skriver følgende:

»Bilister med nyere biler tilhører typisk husstande med pæne indkomster, heraf nogle, hvis indkomster har været lavt beskattede, men som

gennem betaling af registreringsafgift alligevel indirekte bidrager med deres del af skattebetalingen.«

Det hører jo ikke hjemme i et lovforslag.

Så er der den anden del af forslagene. Det er omkring passagerafgiften på flyvning. Der hæver man afgiften fra 65 til 75 kr. Det betyder 150 kr. på en returbillet på indenrigsflyvningen.

Jeg er for så vidt enig i betragtningerne omkring det EU-retlige aspekt, og jeg ved også, at regeringen har problemer, og at der har været sendt en åbningsskrivelse til regeringen, men det betyder jo ikke nødvendigvis, når EU klager over det her, at vi så skal hæve afgifterne. Der var også mulighed for eventuelt at undersøge det, som branchen selv har foreslået, nemlig en fast afgift på 75 kr. også på en returbillet.

Man angiver i øvrigt i bemærkningerne til det her forslag, at en del af udgiften vil blive afholdt af branchen. Det synes jeg er en relativt ringe trøst for dansk indenrigsflyvning, som kan risikere at bukke under mere eller mindre for de her permanente krav om konstante stigninger. Det er jo ikke det eneste sted, hvor flybranchen er ramt. Senere i dag skal der jo behandles et andet forslag om de skattefrie godtgørelser. Dér får man også et hak i tuden.

Der har af flere i dagspressen bl.a. været rejst spørgsmål om, hvorvidt forslaget i virkeligheden ikke har til formål at styrke DSB. Det er en meget nærliggende tanke og vel også det egentlige formål. Regeringen skønner selv, at forslaget vil betyde en nedgang i passagertallet på 5-10 pct. Jeg synes ikke, det er rimeligt på den måde at gå til angreb mod denne her branche, som nu må holde for.

Så er der spørgsmålet om afgiftsdifferentiering af benzinen afhængigt af benzenindholdet og reducere af tilskuddet til ultralet diesel. Jeg vil sige, at der i de forslag er tanker, som Det Konservative Folkeparti er meget positive over for. Afgiftsdifferentiering, når det har et konkret miljøformål, og det har det i dette tilfælde, er helt overordnede tanker, vi kan støtte.

Det er min opfattelse, at der ligger nogle problemer med den anden del af lovforslaget, som også Enhedslisten tidligere har rejst, nemlig omkring den ultralette diesel, men det kan vi jo kigge på i udvalget.

En del af de afgifter, der er bebudet, skal gå til den offentlige transport. Billetpriiserne skal sænkes 10 pct. Så afslutningsvis vil jeg kun sige det samme, som fru Mariann Fischer Boel også har sagt: Det er en skævvridning mellem by og land. Vi kan ikke afskaffe privatbilismen.