

ikke, det er så dumt endda. Vi synes selvfølgelig, det er ærgerligt med de ting, der nu bliver gennemført her, men så er der faktisk visioner i den aftale, som er indgået.

De enkelte forslag er stort set allerede gennemgået på kryds og tværs af ordførerne før mig, og derfor skal jeg indskrænke mig til at komme med nogle enkelte bemærkninger til de enkelte forslag.

Først til L 252, for heri skjuler sig bl.a. den mærkværdige situation, at man vil lave en afgiftspligtig forhandleravance på altid 5 pct. Hvis man overfører den situation, at man siger, at der skal være en forhandleravance på 5 pct., og derfor lægger vi en afgift på den, til andre områder, kunne vi jo få den finurlige situation, at man også, når man diskuterede handler på alle andre områder, sagde: Der vil altid skulle være en avance på et eller andet, og så beskatter vi og lægger afgift på i forhold til det.

Det er en mærkelig opfattelse af, hvordan et marked skal fungere. Det er en mærkelig opfattelse netop på baggrund af det, som Folketinget vedtog i 1996, og som havde til hensigt at skabe et egentligt marked på bilområdet, hvor man kunne forhandle frem og tilbage, hvor markedskræfterne i højere grad fik noget at skulle have sagt, og hvor man gik bort fra det med, at der var nogle klare priser på forhånd, når man skulle handle bil.

Men det har man altså gjort, og så siger man, at fradraget for sikkerhedsudstyr skal nedsættes, samtidig med at man i øvrigt lægger en ekstra afgift på, når der ikke er sikkerhedsudstyr. Det gennemhuller så det argument, som har været fremført flere gange i dag: at det kun er et spørgsmål om, at nedsættelsen af fradraget for airbags skal matche det, at der i dag er en overkompensation for airbags i biler. Det er jo ikke sagen, når man samtidig taler om en ekstra afgift på biler, som ikke har det pågældende sikkerhedsudstyr. Tingene hænger ganske enkelt ikke sammen.

Med hensyn til L 253, som handler om en passagerafgift på indenrigsfly, synes vi, det er pudsigt, at man opererer med et argument om, at det er et krav fra EU, at man nu får den samme afgift på indenrigstrafikken, som man har haft på udenrigstrafikken, og så hæver man i øvrigt lige den generelle afgift med 10 kr.

Hvad vil skatteministeren så sige, når EU nu påtaler L 252 vedrørende afgift af en forhandleravance på 5 pct.? Jeg er overbevist om, at det vil EU påtale; det vil EU ikke stiltiende finde sig

i, at Danmark indfører. Hvad så, når EU-Kommissionen kommer og påtaler det? Kan vi så også forvente, at vi her til efteråret ser et nyt forslag på det område, hvor man siger: Okay, det retter vi os efter? Eller vil man på det område lige pludselig sige: Nej, her står vi fast fra dansk side, vi vil have lov til at have de regler, som vi finder er de rigtige? Og så går man i hårde forhandlinger for at de danske synspunkter kan vinde gehør.

Nej, jeg tror på, at det handler om, at når man får ekstra afgifter i kassen, vil man godt lytte til EU-Kommissionen, men når det går den anden vej, er man ikke så tilbøjelige til det.

At det også, som det er kommet frem under forhandlingen her indtil nu, står klart, at der er en skjult dagsorden med dette forslag, nemlig en skjult støtte til DSB, plus at man overordnet set ønsker at fjerne grundlaget for nogle lufthavne i Danmark, er en anden sag. Jeg har tidligere efterlyst større ærlighed hos forligspartierne, så man klart fortæller befolkningen, hvad det er for noget, man er i gang med, og hvor endestationen er, f.eks. hvilke lufthavne det er, der skal fjernes, for at DSB kan blive en mere rentabel virksomhed.

Med hensyn til L 254, som omhandler en afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzenindhold, skal jeg sige, at det sådan set er det eneste hjørne af det forlig, der er lavet, hvor Dansk Folkeparti har lidt sympati for aftalen. Så længe man altid skal indføre sådanne omlægninger med det resultat, at det samlet set skal være en del af en pakke med højere beskatning til følge, er det klart, at vi står af. Men hvis man reelt kom med det her for sig selv og sagde: Vi ønsker at lave en provenuneutral omlægning, eller måske endda, at statskassen giver penge fra sig ved sådan en omlægning, vil vi se positivt på det, hvis det ikke er en del af en større pakke.

Til slut vil jeg sige, at vi fra Dansk Folkepartis side håber, at der vil blive tilstrækkelig tid til at behandle disse forslag grundigt i Skatteudvalget. Vi mener, det er nødvendigt, at vi får gennemanalyseret, hvilke konsekvenser det har både i forhold til landdistrikterne, som det allerede har været nævnt, og også i forhold til andre ting som f.eks. lufthavne, som jeg også har nævnt i mit ordførerindlæg.

Vi har travlt i Folketinget for øjeblikket med et utal af forslag, som regeringen igen i år kommer med i sidste øjeblik, og så vidt jeg kan forstå på regeringen, er de sidste forslag endnu ikke