

[Ministeren for offentlige arbejder.]

turismæssigt af betydning for Danmark at have en 1. klasse; der er mange turister, der værdsætter dette, at de kan rejse på 1. klasse. Endelig er det i konkurrencen med skibsfart, fly og biler af betydning for statsbanerne, at de har en 1. klasse.

Jeg kan altså ikke give noget tilsagn om at medvirke til en afskaffelse, og jeg tror, at jeg med denne korte besvarelse også har givet en fyldestgørende motivering for, at hverken statsbanerne eller jeg kan medvirke til at afskaffe 1. klasse.

**Vivike:** Jeg takker for ministerens svar. Jeg er glad for, at ministeren i sin første sætning brugte ordet „desværre“. Det kunne tyde på, at han egentlig var enig med mig i, at denne demokratiseringsproces egentlig burde gennemføres, men der foreligger altså disse vanskeligheder med internationale tog og de indenlandske ruter, hvor udenlandske turister måske kan stille krav om at få en mere komfortabel befording.

Jeg forstår altså, at det er ret svært at få gennemført den demokratisering inden for statsbanerne, som jeg ønsker, men jeg vil gerne stille et tillægsspørgsmål til ministeren, og det er: hvilken adgang har togpersonalet til, hvis der er overfyldt på 2. klasse, at henvise passagerer fra 2. klasse til 1. klasse, for så vidt der dér er god plads? Og er der en sådan adgang, vil ministeren da indskærpe det over for togpersonalet?

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg kan oplyse, at der er en sådan adgang. Der findes i statsbanernes instruks for personalet en bestemmelse om, at hvis alle pladser er optaget på 2. klasse, har togføreren adgang til at kunne henvise fortrinsvis ældre og svagelige samt kvinder med børn til 1. klasse, hvis der er plads på 1. klasse. Henvisningen sker under den form, at de pågældende selvfølgelig ikke kommer til at betale ekstra for at komme til at køre på 1. klasse under sådanne forhold. Men der er en hage ved det. Der kan måske på en bestemt strækning være ledige pladser, men så kan der på en station, toget kommer til, være solgt billetter til 1. klasse, og der kommer så passagerer ind, som har hjemmel til 1. klasse. Så må de, der er henvist fra 2. klasse, vige, fordi de,

der har købt billet til 1. klasse, først og fremmest har krav på pladserne. Jeg tror ikke, det er nødvendigt at følge den henstilling, som hr. Vivike sluttede med, for statsbanernes personale er bekendt med denne instruks og handler efter den i de tilfælde, hvor det er nødvendigt.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Robert Christensen* til finansministeren:

„Vil finansministeren ændre de gældende regler for indførsel af afgiftsfrie varer, således at etdøgnreglen bliver gældende for alle danske ruter?“

**Robert Christensen:** De etdøgnrejser, vi indførte i 1964 betød, at bare man rejste frem og tilbage, havde man straks ret til indførsel af afgiftsfrie varer. Det førte hurtigt til det, vi kaldte spritruterne. Disse rejser er der vel ingen der ønsker tilbage, og jeg vil da gerne have pointeret, at det ikke er det, jeg ønsker, for det vil jeg ikke anbefale. Men da denne ordning blev afskaffet i 1964, fik vi en forskelsbehandling i konkurrenceforholdene imellem de danske og især de svenske ruter til kontinentet. Disse ulige konkurrenceforhold bestod bl. a. i den forskel i vægtgrænse for lastbiler, vi opretholdt; denne forskel er nu udlignet, og det har vi jo kun grund til at takke for.

Endnu er der dog en forskel i reglerne for indførsel af afgiftsfrie varer, der bevirker, at visse kortere turistrejser går uden om Danmark. Derfor spørger jeg finansministeren, om ministeren vil ændre vor nuværende tredøgnregel til en etdøgnregel, som Sverige indfører fra 1. oktober i år. Etdøgnreglen kan ikke være sværere at administrere end tredøgnreglen. Den kan ikke give adgang til misbrug; den vil ikke betyde et provenutab for statskassen, men den vil stille de danske ruter, især Østersø-ruterne, lige i konkurrencen med de svenske ruter.

**Finansministeren (Henry Grønbaun):** Jeg er glad for understregningen af, at det ikke er spritruterne, vi skal holde hånden over. Erfaringerne fra den periode, hvor vi ikke havde en tredøgnregel, viser jo, at muligheden for told- og afgiftsfri indførsel af disse maksimale kvanta spiritus, vin og