

[Arne Christiansen.]

Må jeg så føje til, at jeg ikke er hoppet på nogen galej, som ministeren udtrykker sig; jeg siger kun, at det er ting, som kan lede piloter i fristelse.

Men jeg vil gerne spørge ministeren, om svaret skal udlægges sådan, at man faktisk bevidst vil umuliggøre den individuelle trafik i Danmark til fordel for den kollektive. Det fremgår jo dels af denne afgift på 80 kr., dels af de afgifter, man fastsætter for start, og det fremgår af de stadig højere afgifter, man kræver ved helbredsundersøgelser. Og når ministeren peger på, at man skal betale for disse ting, vil jeg gerne føje et punkt til, nemlig spørgsmålet om svæveflyvning her i landet; det hører også ind under ministerens ressort. Svæveflyverne her i landet modtager 157.500 kr. om året fra tipsmidlerne, men de betaler gennem helbredsundersøgelser, gebyrer og andet til luftfartsdirektoratet 195.000 kr. tilbage. Det kommer altså igen, som bonden sagde, da han gav soen flæsk.

Må jeg til slut spørge ministeren om, hvorfor Danmark ikke har kunnet tilslutte sig de regler, hvorefter man flyver i de gamle EF-lande, Schweiz og Portugal, som forekommer rimelige. Jeg har nemlig ikke bedt om fritagelse for afgifter, men om rimelighed.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Nu tør jeg nok sige, vi fik udvidet problemstillingen en smule i det sidste indlæg; det var ikke småting, der blev stillet af spørgsmål til besvarelse på relativt kort tid.

Lad mig for det første sige, at en række af de forhold, der taler til fordel for at kollektivisere den øvrige transport i samfundet, også taler til fordel for at kollektivisere flytransporten, og jeg har en sikker fornemmelse af, at dette synspunkt har ret bred dækning i folketinget og i folketingets trafikudvalg, hvor spørgsmålet har været diskuteret.

For det andet burde hr. Arne Christiansen have bemærket min gentagne understregning af, at der jo er tale om, at staten betaler en del af disse sikkerhedsmæssige omkostninger, og at flyvningen, herunder almenflyvningen, kun betaler en del af disse. Det var måske en overvejelse værd, om man skulle betale en større del af disse, end om

det kan være rigtigt, at staten altså fortsat yder en så stor del af udgifterne til sikrings-tjenesterne m. v., som man gør det allerede i dag.

Der er i og for sig ikke tale om nogen diskrimination i forhold til almenflyvningen. Jeg har udtrykkelig sagt, at den ydelse, man får, er nogenlunde den samme, uanset om det er et jumbofly, for at gå til den ene yderlighed, eller et lille almenfly, for at gå til den anden yderlighed, og det synes jeg må være et rimeligt princip at følge i denne forbindelse.

Arne Christiansen: Jeg savner svar fra ministeren på, hvorfor man ikke kan følge samme politik, som man gør i en række andre europæiske lande.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg undskylder, at jeg ikke besvarede det fjerde af de stillede fire tillægs-spørgsmål; der var en del, der pludselig kom fra loftet.

Må jeg sige, at vi fører måske på en række af disse områder en anderledes transportpolitik, end man i øvrigt gør i EF. Vi lægger altså måske en større vægt på den kollektive transport i hele trafiksektoren, end man gør andre steder, og det kan ikke være en argumentation, at man i visse lande i EF — eller andre steder i Europa, når nu Schweiz og Portugal udtrykkelig blev nævnt, som står uden for EF — lægger væsentlig mere vægt på den individuelle trafik. Vi synes ikke, det er nogen løsning, hverken når det drejer sig om flyene eller i relation til vejene om bilerne, i forhold til de kollektive trafikmidler som jernbaner, busser osv. Den filosofi, vi har her, gælder også i luften.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Bernhard Bawnsgaard* til finansministeren:

„Vil ministeren drage omsorg for, at offentlige myndigheder sender besked til skattemyndighederne om udbetalte honorarer og legater?“

(Spm. nr. 191).

Skriftlig begrundelse.

Det er netop blevet indskærpet fra skattemyndighedernes side, at private arbejds-gi-