

[Statsministeren]

Bælt indebærer en række positive ting, som bør tages med i overvejelserne. Der tænkes her på den øgede beskæftigelse, der i en årække må følge med projektet, og på de fordele, som erhvervslivet vil nyde godt af ved en fast forbindelse. Men det understreges, at regeringen ikke har til hensigt at foretage noget, der foregriber folketingets drøftelse.

**Spm. nr. 1028**

Til *ministeren for offentlige arbejder* (26/7 82) af:

Grove (KF):

»Hvad er baggrunden for, at luftfartsselskabet Alkair har fået afslag på en ansøgning om at forlænge ruten Esbjerg-Thisted-Stavanger til Hamburg?«

**Begrundelse**

Hvis indenrigsflyvningen skal bringes til at fungere, er det rimeligt, at et selskab som Alkair, der har erklæret sig interesseret i at overtage de indenrigsruter, som Danair eventuelt opgiver, også får mulighed for at beflyve udenlandske destinationer som f.eks. Hamburg.

Det kan ikke være meningen, at SAS skal have monopol på alle overskudsgivende ruter, når det samtidig frasiger sig de ruter, der giver underskud. Derfor bør andre selskaber have lejlighed til at oprette ruter, som de skønner måtte være rentable.

Med andre ord må vi have fri konkurrence i såvel indenrigs- som udenrigsflyvningen.

Desuden skal det bemærkes, at en direkte flyforbindelse mellem Vestjylland og Nordtyskland vil kunne styrke det lokale erhvervsliv.

*Besvarelse* (3/8 82):

**Ministeren for offentlige arbejder** (J. K. Hansen):

I skrivelse af 28. april 1982 til ministeriet for offentlige arbejder ansøgte Airbusiness ApS (kaldet Alkair) om, at selskabets koncession til ruten Esbjerg-Stavanger v.v. måtte blive udvidet til at gælde ruten Stavanger-Esbjerg-Hamburg v.v., eventuelt uden trafikrettigheder på strækningen Esbjerg-Hamburg v.v. Ved skrivelse af 7. juli 1982 meddelte ministeriet selskabet, at man ikke så sig i

stand til at imødekomme ansøgningen, da man ikke fandt det godtgjort, at der er behov eller trafikunderlag for en direkte ruteforbindelse mellem Esbjerg og Hamburg, ligesom såvel ministeriet for offentlige arbejder som de norske myndigheder er af den opfattelse, at behovet for regelmæssig luftbefordring mellem Stavanger og Hamburg er tilstrækkeligt dækket af de eksisterende ruteforbindelser via Oslo og København.

Baggrunden for dette svar er bl.a. den funktion, som Kastrup har som hovedknudepunkt for SAS' trafik. Mens ruten Esbjerg-Stavanger er godkendt oprettet til betjening af den eksisterende og forventede rent lokale trafik mellem de to byer, ville en rute Stavanger-Esbjerg-Hamburg ikke kunne undgå at medføre trafikafledning via Hamburg til og fra andre destinationer.

**Spm. nr. 1029**

Til *ministeren for skatter og afgifter* (26/7 82) af:

Gammelgaard (KF):

»Kan ministeren bekræfte, at regeringen planlægger en 45 pct.s renteskat på private opsparingsordninger?«

**Begrundelse**

Det fremgår af Berlingske Søndag den 26. juli 1982, at der i et notat fra skattedepartementet lægges op til en renteskat på 45 pct. fra den 1. januar 1983. En renteskat af denne størrelsesorden vil afgørende forringe den private opsparingsværdi. Thorkil Kristensenudvalget påpegede advarende, at med en 40 pct. renteskat bliver den disponible realrente negativ, hvis inflationen stiger og/eller renteniveauet falder, når f.eks. inflationen er på 12 pct. og den effektive rente 20 pct. Med en renteskat på 45 pct. bliver forholdet endnu mere grelt. Her bliver der tale om en negativ disponibel realrente, hvis inflationen stiger og/eller renteniveauet falder, såfremt disse f.eks. blot har en størrelse på henholdsvis 11 pct. og 20 pct.

Det er uacceptabelt, at de hundredtusinder af danskere, der sparer op til pensionsformål og andet, skal undgælde, fordi regeringen mangler penge til dækning af et ansvarsløst stort statsunderskud. Desuden er det urimeligt, at regeringen agter at gennemføre lov-