

[Ministeren for offentlige arbejder]

samt af alle andre varegrupper til ikke-nordiske statsborgere.

En hurtig stillingtagen i spørgsmålet fra norsk side har i længere tid været bebudet, og jeg havde derfor håbet nu at kunne oplyse om den endelige norske holdning i sagen. Ifølge netop modtagne oplysninger er overvejelserne i den norske regering imidlertid endnu ikke tilendebragt.

En afklaring af spørgsmålet om det afgiftsfrie vareudbud i nordiske lufthavnsbutikker er en helt nødvendig forudsætning for min stillingtagen til, hvorledes salget i Københavns lufthavns transithalområde fremtidigt skal organiseres, og for at få tilstrækkelig tid til at bringe denne vigtige sag på plads har jeg fundet det nødvendigt at sikre en forlængelse af aftalen med den nuværende forpagter indtil den 1. juni 1985.

På baggrund af de erfaringer, der er gjort med prisniveauet i den afgiftsfrie butik, kan jeg imidlertid allerede nu sige, at spørgsmålet om, hvem der fremtidigt skal forestå det afgiftsfrie salg i lufthavnen efter min opfattelse ikke bør finde sin løsning gennem et egentligt udbud, således som det tidligere har været praktiseret, men derimod gennem en forhandling med de interesserede, der måtte være.

Jeg kan oplyse, at bl.a. SAS har rettet henvendelse til mig med nogle tanker om, hvorledes forholdene omkring varesalg i lufthavnens transithal fremtidigt kunne tilrettelægges.

Ved fastlæggelsen af retningslinjerne omkring det fremtidige afgiftsfrie salg vil der blive lagt afgørende vægt på, at det nu kendte prisniveau bringes ned, gerne til et niveau, der tåler sammenligning med f.eks. Amsterdams lufthavn, Schiphol.

Herved vil Københavns lufthavn blive mere attraktiv bl.a. for en række af de passagerer, der i dag benytter andre større lufthavne som indfaldsvej til Europa, men det er dog på den anden side også klart, at der samtidig må tages et tungtvejende hensyn til, at lufthavnens økonomi ikke gennem en nyordning bliver forringet.

Den anførte begrundelse for spørgsmålet giver mig anledning til at understrege, at spørgerens synspunkter omkring prispolitikken på Københavns lufthavn ligger tæt op ad den politik for en forbedring af pris- og serviceforholdene, som jeg siden min tiltræ-

den som minister har arbejdet kraftigt for, og som jeg fortsat er meget optaget af.

Jeg kan da også oplyse, at jeg har foranlediget en intensiveret kontrol fra lufthavnsvæsenets side med priserne og serviceforholdene i lufthavnen.

Initiativerne omkring den fremtidige tilrettelæggelse af det afgiftsfrie salg er et led i denne samlede indsats for at opnå de bedst mulige forhold i lufthavnen, hvori bl.a. også vil indgå overvejelser over, hvorledes restaurationsdriften eventuelt fremtidigt kan forbedres.

Jeg skal i denne forbindelse gøre opmærksom på, at der på en række områder i lufthavnen allerede er foretaget eller igangsat servicemæssige forbedringer.

Jeg kan her fremhæve forbedret bagageservice, flere nye venteområder for passagerer og forbedring af disses indcheckningsforhold, generelt forbedret serviceniveau i lufthavnens butikker, tydeliggørelse af skiltning samt en målrettet indsats for at lette forholdene mest muligt for bevægelseshæmmede passagerer.

For så vidt spørgeren i sin begrundelse afslutningsvis er inde på den planlagte forhøjelse af lufthavnsafgifterne med ca. 60 mill. kr. pr. 1. januar 1985, kan jeg oplyse, at en væsentlig del af baggrunden herfor også skal søges i, at den statslige forrentningsprocent fra og med 1982 blev forhøjet, og at forrentningen af en række vedligeholdelses- og udbygningsprojekter nu begynder at slå igennem på lufthavnens driftsregnskab. Samtidig har der naturligvis været tale om den almindelige stigning i priser og lønninger.

Som en illustration af afgiftsniveauet i Københavns lufthavn i forhold til andre europæiske lufthavne kan jeg nævne, at afgiften for en start med et typisk passagerfly på 50 tons pr. 1. januar 1985 vil udgøre ca. 4.400 kr. i København.

Det tilsvarende tal for Oslo og Stockholm ligger i dag i størrelsesordenen henholdsvis 7.700 kr. og 5.900 kr., hvortil kommer en særlig brændstofafgift, der ikke findes i København. I f.eks. Amsterdam, Frankfurt, London og Paris svinger afgiftsbelastningen mellem ca. 4.600 kr. og 6.000 kr.

Jeg må derfor fremhæve, at selv efter den planlagte forhøjelse af Københavns lufthavns benyttelsesafgifter vil disse ligge på et lavere