

[Nauerby.]

ser samt udligningsafgiften for disse og mængden af benzin, der danner grundlag for afgiftsberegning i samme periode, og endelig mængden af dieselolie, der i samme periode bruges til motorkøretøjer“.

(Spm. nr. 70).

Minister for skatter og afgifter *Svend Jakobsens* svar (7/11 75):

Der foreligger ikke umiddelbart oplysninger om opdeling af vægt- og udligningsafgiften for de nævnte kategorier. På grundlag af køretøjsbestanden pr. 31. december 1974 og de pr. 1. oktober 1975 gældende vægt- og udligningsafgiftssatser kan imidlertid anslås følgende provenu for en 12 måneders periode:

	Vægtafgift mio. kr.	Udligningsafgift mio. kr.
--	------------------------	------------------------------

Personbiler (herunder udligningsafgift af hyrevogne)	1.101	22
Turistbusser	5	13
Lastvogne (herunder påhængs- og sættevogne)	127	270

Det bemærkes, at der ikke svares vægt- og udligningsafgift af rutebiler. Endvidere er hyrevogne ved lov af 7. maj 1975 fritaget for vægtafgift, og udligningsafgiften for disse vogne er ved lov af 26. juni 1975 blevet halveret.

Om forbruget af brændstoffer i motorkøretøjer i 1974 kan oplyses følgende på grundlag af Danmarks Statistiks opgørelser, idet bemærkes, at tallene foruden autodrift omfatter brændstof til stationære motorer, hvor der består adgang til tilbagebetaling af benzinafgiften, og til drift af bådmotorer m. v., hvor refusion ikke finder sted:

Motorbenzin 1.942 mill. liter

Autodiesel 460 mill. liter

Autogas 67 mill. liter

Tallene må antages at svare ret nøje til forbruget i motorvognsparken. Det opgivne forbrug af motorbenzin omfatter således hverken den afgiftsfrie, farvede benzin til traktorer m. v., motorbenzin til brug i flyvemaskiner eller leverancer til forsvaret. Det skal yderligere anføres, at virksomhedernes afgiftsberegning i 1974 er sket på grundlag af et kvantum på ca. 1.960 mill.

liter, idet der herved er set bort fra 10 mill. liter, hvoraf afgiften efterfølgende er godtgjort. Forskellen mellem dette kvantum og det foran angivne, 1.942 mill. liter, må bl. a. tilskrives forskelle i opgørelsesmetoderne.

Af *Glensgård* (FP) til ministeren for offentlige arbejder (3/11 75):

„Vil ministeren oplyse, hvilke lufthavne ministeren sigter til med bemærkningerne om, at antallet af provinslufthavne er for stort, og agter ministeren at acceptere en kraftig nedskæring af provinsoflyvningerne i forbindelse med overgangen fra Metropolitan-flyene til andre typer, og, såfremt SAS ikke ønsker at beflyve bestemte provinslufthavne, vil ministeren da fratage SAS koncessionsretten?“

(Spm. nr. 76).

Begrundelse.

Af trafikreddegørelsesdebatten fremgik det, at ministeren mente, der var for mange provinslufthavne.

Denne opfattelse har ved tidligere lejligheder medført usikkerhed hos de zonesamfund samt hos erhvervslivet, som bliver ramt af en kraftig nedskæring eller værre endnu ved en lukning af de pågældende lufthavne.

I forbindelse med overgangen til andre flytyper på det danske indenrigsnet må det sikres, at serviceniveauet ikke falder f. eks. ved for få afgang, mindre kapacitet etc.

Da SAS-koncessionsmonopolet blev forlænget i forsommeren, blev det fra flere sider kraftigt påpeget, at forlængelsen af skatteydergarantien bl. a. skulle sikre en bedring af serviceniveauet på det danske indenrigsnet.

Spørgeren ønsker selvfølgelig ikke at skade SAS, men ønsker udelukkende at sikre en rimelig beflyvning af provinsen og ønsker derfor, at det fastslås over for SAS, at forlængelsen af monopolstillingen giver SAS pligter, som skal opfyldes.

Minister for offentlige arbejder *Niels Matthiasens* svar (10/11 75):

I begrundelsen for sit spørgsmål siger hr. Glensgård, at det af trafikreddegørelsesdebatten fremgik, at ministeren mente, der var for mange provinslufthavne.