

*Spørgsmål 12:*

Kan ministeren oplyse, hvilke tilskud den svenske stat yder til chartertrafik, der udgår fra Sturup ved Malmø?

*Svar:*

Med virkning fra vinterperioden 1975/76 indførte de svenske luftfartsmyndigheder en bonusordning for rejsearrangører af charterrejser med afgang fra Sturup lufthavn for tilvejebragt mertrafik i form af et forøget antal passagerer, bedømt i forhold til trafikken i et givet basisår. Bonusbeløbet pr. rejsende i mertrafik udgjorde i den nævnte periode 35 kr.

Hensigten med ordningen var i en 5 års forsøgsperiode at opnå et større udbud af charterrejser fra Sturup. De svenske luftfartsmyndigheder har da også konstateret en stigning i antallet af charterrejsende fra Sturup på 100.000 i forsøgsperioden (fra 70.000 til 170.000). Efter disse myndigheders vurdering kan 60-70.000 af denne stigning i passagertallet henføres til bonusordningen.

Statens tilskud til disse trafikstimulerende foranstaltninger har i den forløbne del af forsøgsperioden, som slutter i marts 1981, beløbet sig til ca. 5 mill. sv.kr.

*Spørgsmål 13:*

*Ad bilag 3. (Henvendelsen fra Foreningen Rejsearrangørerne i Danmark).*

I kommentaren til bilag 3 ønskes særligt oplyst, om en-dags-indkøbture kan bringes ind under rejsegarantiordningen og dermed afgiften. Ligeledes bedes sidste afsnit udførligt kommenteret.

*Svar:*

Der henvises til bemærkningerne til bilag 3.

*Spørgsmål 14.*

*Ad spørgsmål 7.*

Spørgsmålet bedes besvaret med en udskillelse af én dages rejsende.

*Svar:*

Ved en afgift på busrejser, som ikke omfatter én dages rejsende, ville en afgift på 125 kr. pr. buspassager skønmæssigt indbringe et provenu af størrelsesordenen 25 mill. kr.

*Spørgsmål 15.*

*Ad spørgsmål 8.*

Spørgsmålet bedes besvaret under henvisning til ministerens udtalelser ved 1. behandlingen (vedr. »importindholdet«).

*Svar:*

Ved lovforsagets forelæggelse udtalte jeg, at forslaget om forhøjelse af charterafgiften ligesom forhøjelserne af energiafgifterne skal ses på baggrund af nødvendigheden af at nedsætte forbruget af fremmed valuta.

Hvor meget valutaforbruget vil falde, ser jeg mig ikke i stand til at skønne over.

*Spørgsmål 16:*

Det bedes skønnet, hvad den billigste transportform pr. km er vedrørende almindelige destinationer i Europa.

*Svar:*

Vurderingen af, hvad der skal forstås ved den billigste transportform for en given strækning, kan foretages dels ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel, dels under hensyntagen til, hvad den rejsende selv skal betale.

Anlægger man en samfundsøkonomisk synsvinkel, skal der foretages en samlet opgørelse af ressourceindsatsen ved de forskellige rejseformer i form af arbejdskraft, materiel, brændstof samt infrastruktur.

Da spørgsmålet forudsættes at sigte på destinationer i udlandet, skal der i princippet foretages en opgørelse for hvert enkelt land, der berøres af den enkelte rejse.

De gennemsnitlige omkostninger pr. udnyttet plads-km i de forskellige transportmidler varierer stærkt med den faktiske udnyttelsesgrad af det enkelte transportmiddel, idet gennemsnitsomkostningen er lavest ved høj belægningsgrad.

De vigtigste transportformer, som kunne inddrages i en vurdering af trafikken til nogle almindelige destinationer i Europa, er rutefly, charterfly, tog, bus, personbil og motorcykler, idet det bemærkes, at færgetransport forudsættes benyttet i visse relationer som en integrerende del af landtransportmidlerne.

Der er forbundet betydelige statistiske, metodiske og beregningsmæssige problemer med at foretage sådanne opgørelser.