

[Svend Heiselberg]

Det må vel forventes, at det vestjyske område ikke skal være ret meget dårligere stillet end den øvrige del af landet.

Jeg tror, at en rute Thisted-Hamburg kunne blive et godt aktiv for både erhvervs- og turistlivet i det vestjyske; derfor bør denne sag omgøres, således at Alkair får den tidligere søgte tilladelse.

Besvarelse (27/4 83):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Indledningsvis skal jeg bemærke, at ministeriet ikke har modtaget nogen ansøgning om tilladelse til oprettelse af en flyrute Thisted-Hamburg.

Derimod ansøgte det pågældende flyselskab (Airbusiness ApS, kaldet Alkair) i april 1982 ministeriet om, at selskabets koncession til ruten Esbjerg-Stavanger v.v. måtte blive udvidet til at gælden ruten Stavanger-Esbjerg-Hamburg v.v., eventuelt uden trafikretigheder på strækningen Esbjerg-Hamburg v.v. Ifølge den fremsendte fartplan var der tale om forlængelse af den daglige frekvens, der ikke mellemlander i Thisted. Ved skrivelse af 7. juli 1982 blev det meddelt selskabet, at ministeriet ikke så sig i stand til at imødekomme ansøgningen, da det ikke fandtes godtgjort, at der var behov eller trafikunderlag for en direkte ruteforbindelse mellem Esbjerg og Hamburg, ligesom såvel ministeriet for offentlige arbejder som de norske myndigheder var af den opfattelse, at behovet for regelmæssig luftbefordring mellem Stavanger og Hamburg var tilstrækkeligt dækket af de eksisterende ruteforbindelser via Oslo og København. De argumenter, som selskabet senere har fremført for rutens åbning, har ikke givet mig anledning til at ændre beslutningen.

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

Samme hensyn taler efter min opfattelse imod oprettelsen af en rute mellem Thisted

og Hamburg. Jeg vil i denne forbindelse gerne henlede spørgerens opmærksomhed på den gældende »commonrating«-ordning, hvorefter en passager, der rejser fra Thisted til Hamburg via Kastrup, ikke, som anført i begrundelsen for spørgsmålet, skal betale for strækningen Thisted-København, men derimod kun billetprisen fra København til Hamburg.

Spm. nr. S 1044

Til *ministeren for skatter og afgifter (19/4 83)* af:

Glistrup (FP):

»Hvad er der om presseforlydenderne om, at ministeren vil (har villet) ansætte yderligere 500 toldere og skattefolk?«

Begrundelse

Tiden er til at styrke det private erhvervslevs produktionsmidler og at nedtrappe den tid, private skal arbejde med de sysler, som skatte- og toldadministrationen og dennes EDB-anlæg vælter ud over dem.

Pengene gør nu engang mere samfundsmæssig gavn i borgernes lommer end i de statslige eller kommunale kasser.

Uanset denne baggrund forlyder det, at skatteministeren vil udvide sin embedsstab i stedet for enormt at indskrænke den, sådan som enhver saglig vurdering må føre til.

Heldigvis kan Søndags-Berlingen den 17. april 1983 oplyse, at skatteministerens ønske er mødt med »finansministeriets refleksbetonede afvisning«.

Men alligevel – blot det at han får en sådan syndig tanke.

I svaret bedes også inddraget, hvilke samlede reduktioner der må forventes i personalemængden i de kommunale skatteforvaltninger.

Besvarelse (26/4 83):

Ministeren for skatter og afgifter (Isi Foighel):

Jeg redegjorde i folketinges spørgetid den 10. november 1982 for regeringens stilling til de planer, der var fremsat af den forrige regering om en udbygning af samarbejdet mellem skattevæsenet og toldvæsenet og om en effektivisering af de 2 væseners kontrolind-