

Hvis folk ville forpligte sig til enten at sælge bilen eller låse den inde i garagen, ville man låne dem en cykel og give dem et frikort til Århus Sporveje, og så kunne de altså uden omkostninger køre med bus, alt det de ville, og cykle, alt det de ville. Og så længe solen skinne- de og der var piger på stranden, gik det også problemfrit: Folk cyklede og kørte med bus. Men lige så snart det blev efterår og begyndte at regne og blæse og vejret blev træls, så afleverede de fleste både cykel og buskort igen og tog bilen ud af garagen.

Og her var der ikke bare tale om at nedsætte priserne med 10 pct.; her var der faktisk tale om, at folk kunne køre gratis med bus og fik foræret en cykel oveni, og alligevel fravalgte de den offentlige transport. Hvorfor? Fordi bybusserne er overfyldt på de tidspunkter, hvor folk skal af sted, og mange gange kører forbi stoppestederne, fordi der ikke er plads til flere passagerer, osv.

Den mand ved altså, hvad han taler om, når han klart og utvetydigt til Jyllands-Posten den 9. maj siger: Det her kommer ikke til at virke.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Der var en enkelt bemærkning i ministerens replik, som foruroligede mig lidt, og det var bemærkningen om, at man i realiteten kan finde eksempler på, at det bliver billigere at køre i bil efter det her, for dér må jeg sådan set sige, at vi har haft den modsatte indgangsvinkel til hele debatten, og derfor kan jeg allerede nu annoncere et spørgsmål til skatteministeren om, at jeg gerne vil have redegjort for, hvordan det kan lade sig gøre, så jeg derudfra kan vurdere, om der er et hul, vi skal have lukket.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jeg vil gerne spørge ministeren, om han slet ingen overvejelser har gjort sig om, hvad det kan komme til at betyde for visse egne af landet, at man lægger denne passagerafgift på indenrigsflyvningen. Her tænker jeg specielt på områder som Thisted, Sindal og Bornholm, som vil blive stærkt berørt af den passagerafgift.

Og det kan ikke hjælpe, at ministeren bare siger, at det sker der nok ikke så meget ved, for det er jo tyndtbefolkede områder, hvor vi er glade og taknemmelige for at have et 18-personers-fly til at flyve mellem landsdelene. Eksempelvis vil Thy, hvor der kun bor 50.000 menne-

sker, blive hårdt ramt, hvis man fjerner den fly-forbindelse, for vi har ingen kollektiv trafik af betydning, som man nu taler om skal styrkes og udbygges. Vi har ingenting at styrke, for vi har den ganske enkelt ikke!

**Skatteministeren (Carsten Koch):**

Jeg bliver spurgt af hr. Kim Behnke, om jeg kan bekræfte, at der kan komme til at ske det, at benzinafgiften generelt vil stige, og dertil kan jeg sige, at der ikke er taget nogen som helst beslutninger i så henseende.

Så er der spørgsmålet, om man får pålagt dobbelt takst, når man benytter transitlufthavne. Og det gør man ikke, kan jeg sige; det står faktisk direkte i forslaget, at det er der ikke tale om.

Og så bliver jeg spurgt, hvad min stilling er til at indføre nogle bestemmelser, der indeholder en mulighed for at opsiges en slutseddel, og det kommer jo ind under det, jeg sagde om ikrafttrædelsesdatoen, og som jeg antydede, vil jeg godt kigge nærmere på det i forbindelse med udvalgsarbejdet.

Jeg bliver også spurgt, om jeg kan tilslutte mig de synspunkter, som direktøren for Århus Sporveje har givet udtryk for, og dér må jeg sige, at jeg ikke kan afgøre, om det faktisk er sådan, at man på forhånd kan sige, at selv om man sætter taksterne ned med 10 pct., vil ikke én eneste person mere benytte Århus Sporveje, end det sker i forvejen, for det er jeg ikke i stand til.

Det er da muligt, at der er noget specielt ved Århus Sporveje, som gør, at det vil gå sådan, men normalt plejer man jo at reagere på prisme-kanismen, normalt plejer det jo at være sådan, at hvis en pris sættes op, begrænser det efterspørgslen, og hvis en pris sættes ned, giver det anledning til øget efterspørgsel. Men det er jo muligt, at prismekanismen er sat ud af kraft i forbindelse med Århus Sporveje; det kan jeg ikke tage yderligere stilling til.

Så spørger hr. Frank Aaen, om der kan konstrueres eksempler på, at det kan blive billigere, hvis man vælger en bil, der har de særlige egenskaber. Der kan godt konstrueres eksempler på, at biler kan være billigere totalt set. Hvis man i øvrigt regner med en bestemt afskrivningsperiode osv., kan man godt konstruere eksempler på, at biler vil være billigere. Men det er kun de mest benzinbesparende biler, der vil komme ind under den kategori.

Hr. Heiselberg spørger mig, hvad min stilling er til forskellige former for lufthavne og deres