

[Poul Schlüter.]

sådanne retningslinjer. Jeg kan ikke se, at det skulle være trafikministeriets opgave at blande sig i charterflyvningens prisforhold, og jeg ville finde det helt forfejlet at stille mod en konkurrencebegrænsning, der vil føre til kunstige prisforhøjelser. Det er svært at få øje på andre begrundelser for en nyordning, der indfører reguleringer og mindstepriser, end at man tilstræber at øge den statslige monopolisering af SAS, som allerede findes, men denne begrundelse kan jeg ikke acceptere.

De seneste år har bragt en kolossal vækst i charterrejserne især til Middelhavsområdet. Det er et hundredtusindtal af danskere, som nu år efter år tilbringer ferien under himmelstrøg, hvor man kan være sikker på sol og varme. Man kommer ikke uden om, at denne udvikling ikke var sket, hvis SAS havde haft rent monopol i luften. Det er den frie konkurrence mellem private charterselskaber og rejsebureauer i forbindelse med rationel stordrift, som har skabt den billiggørelse, der har gjort flyverejserne mulige for størstedelen af de rejsende, som har ganske almindelige jævne indkomster. Hvis man vil lægge charterpriserne op i nærheden af SAS-niveauet, betyder det ikke, at SAS får lige så mange flere kunder, som charterselskaberne får færre, men det betyder, at tusinder kommer til at blive hjemme, og det ville rime dårligt med moderne forbrugersynspunkter.

Jeg kan ikke se nogen som helst fornuftig grund til at forhøje charterpriserne af hensyn til det offentligt ejede luftfartsselskab, som jo i øvrigt gennem de sidste år har vist ganske tilfredsstillende driftsresultater. I det hele taget forstår jeg ikke, hvad SAS og trafikministeriet forstår ved de urimelige dumpingpriser, som man vil hindre. Rejsevirkomheden synes jo at give mere end smør på brødet til branchens ledende folk. Sikkerhedskravene til flyveselskaberne skal selvsagt opfyldes og kontrolleres; det er dette og intet andet, trafikministeriet bør tage sig af, men trafikministeren skal efter min opfattelse holde fingrene fra prisfastsættelsen. Det ville jeg gerne høre ministeren afgive et løfte om i dag.

Ministeren for offentlige arbejder (*Lindberg*): Så vidt jeg har forstået, bygger hr.

Poul Schlüters spørgsmål på en misforståelse, idet han går ud fra, at luftfartsmyndighederne har til hensigt at blande sig i charterflyvningens prisforhold og til sidesætte en sund priskonkurrence imellem de forskellige charterselskaber. Dette er ikke tilfældet.

Om sagen kan jeg i øvrigt oplyse, at der i længere tid har været ført forhandlinger imellem de skandinaviske luftfartsmyndigheder for at finde frem til ændrede og ensartede regler for den skandinaviske charterflyvning. Det nedsatte charterudvalg, hvori Danmark er repræsenteret, arbejder for tiden med en fra dansk side foreslået skitse til principper for en mulig ændret charterpolitik, hvorefter man dels foreslår gennemført betydelige administrative lettelser såvel for rejsebureauerne og charterselskaberne som for de skandinaviske luftfartsmyndigheder med hensyn til den del af charterflyvningen omfattende ca. 95 pct., der går til de typiske ferierejsemål bl. a. i Middelhavsområdet, dels foreslår at åbne for tilladelser til interkontinentale charterflyvninger, der går ud over Sydeuropa og det mellemste østen.

For at undgå katastrofale følger for SASs ruteinteresser er det dog forudsat i skitsen, at denne yderligere liberalisering af chartertrafikken bliver kombineret med indførelse af varierende minimumspriser for den interkontinentale charterflyvning samt for flyvninger til visse europæiske hovedstæder, hvor SAS-trafikken stagnerer på grund af konkurrencen.

I begyndelsen af december 1965 blev de danske charterselskaber af ministeriet for offentlige arbejders repræsentant i skandinavisk charterudvalg orienteret om skitsens indhold, og først efter at alle charterselskaber havde givet udtryk for, at skitsen indeholdt så meget positivt, at de var rede til at forhandle om den i en arbejdsgruppe, blev sagen forelagt i skandinavisk charterudvalg, hvor det af de danske medlemmer blev pointeret, at forslaget forudsatte, at man kunne opnå endelig tilslutning fra danske charterselskaber, der repræsenterer den overvejende del af trafikken.

Vi har fra dansk side intet som helst ønske om at indføre minimumspriser eller andre konkurrencebegrænsende restriktioner for charterflyvningen til de typiske