

[Ministeren for offentlige arbejder.]

feriemål bl. a. i Middelhavsområdet. Men jeg vil dog ikke undlade at tage et vist forbehold med hensyn til en fremtidig øget kontrol med disse flyvninger ud fra sikkerhedsmæssige synspunkter, idet ingen vil kunne være tjent med, at charterpriserne en dag er konkurreret så langt ned, at betalingen ikke længere giver fuld dækning for omkostningerne.

Lad mig til slut understrege, at spørgsmålet om en eventuel ændring af den skandinaviske charterpolitik ikke på nogen måde er rejst eller understøttet af SAS, og at sagen ingen forbindelse har med omdannelsen af Scanair til et skandinavisk konsortium. SAS står på grund af den nødvendige tilknytning til den internationale luftfartsorganisation, IATA, ikke frit i konkurrencen med de skandinaviske charterselskaber, og vi føler derfor, at konsortiet har krav på en rimelig beskyttelse af sine vitale ruteinteresser. En sådan beskyttelse skulle det dog være muligt at forhandle sig til rette om uden at prisregulere chartertrafikken til de egentlige, typiske feriemål.

Forhandlingen med charterselskaberne er nu i gang, og jeg håber, at det i løbet af forholdsvis kort tid vil være muligt at nå til enighed om principper, som tilgodeser såvel charterselskabernes som det rejsende publikums interesser.

Poul Schlüter: Jeg takker ministeren for besvarelsen, men jeg må indrømme, at jeg syntes nok, ministeren i nogen grad understregede, at hele tankegangen om at regulere den frie konkurrence stadig oprettholdes hos administrationen.

Jeg forstår, at det er på tale at udvide de rettigheder, charterselskaberne skal have, til nye og fjernere rejsemål; men jeg kan ikke se, at det er rimeligt, når ministeren fremhæver, at det er nødvendigt for at undgå, som han siger, katastrofale følger for rutetrafikken, at man indfører mindstepriser. Det forholder sig jo således i dag, når vi taler om de fjernere rejsemål, at det kun i meget, meget beskedent omfang er almindelige turistrejsende, som bruger ruteselskaberne; det er først og fremmest forretningsfolk, som bruger de almindelige

selskaber, og efter min opfattelse må det være den rigtige fremtidsudvikling, at man sikrer også med henblik på fjernere rejsemål, at den frie konkurrence mellem rejsebureauer og charterselskaber kan føre til, at også nye rejsemål bliver opnåelige for folk med ganske jævne indtægter.

Det, ministeren her er inde på, minder jo i virkeligheden om en slags udskydning, og det er som bekendt et af de uartigste ord, den højtærede handelsminister kender. Det er meget farligt, når en minister har mulighed for at varetage to interesser, som i virkeligheden strider mod hinanden. Det er rigtigt, at sikkerhedskravene fuldt ud skal opfyldes, selvsagt; men jeg tror ikke, at den omstændighed, at man prøver at regulere chartertrafikens omfang, i sig selv fører til bedre sikkerhed.

Derfor må jeg forbeholde mig på grundlag af de overvejelser, der altså stadig — forstår jeg — er i gang, at tænke over, om det vil være rigtigt at fremsætte et lovforslag, som kan begrænse de bemyndigelser, luftfartsloven giver ministeren, og som principielt kan udnyttes til fordel for det statsejede selskab og til skade for forbrugerne.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Det er stadig min opfattelse, at hr. Poul Schlüter misforstår situationen. Jeg har udtrykkeligt gjort rede for, at vi ikke har til hensigt at gå ind i en begrænsning af konkurrencen imellem charterselskaberne. De egentlige feriemål, der i øjeblikket — som jeg sagde — udgør 95 pct. af chartertrafikken, har vi ikke nogen som helst tanke om at ville gribe ind over for. Men hvor der er tale om, at der fra charterselskabernes side kan blive en trafik, der ikke mere får den karakter, som chartertrafikken hidtil har haft, det vil sige, at selskaberne går ind i en egentlig konkurrence med ruteselskaberne, må det være rimeligt, at man, når der for ruteselskaberne eksisterer bestemte betalingssetser, ikke lader charterselskaber gå ind i rutetrafikken og konkurrere de selskaber ud, der skal opretholde ruterne, selskaber, som skal flyve, uanset om de har 100 eller 10 passagerer, mens charterflyvning jo praktisk talt kun finder sted, når man har en maskine helt belagt.