

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ikke på, at der generelt er tale om en restriktiv politik, således som det vel nærmest ligger i spørgerens begrundelse, men det er rigtigt, at mulighederne for at komme til mål uden for Europa, det mellemøstlige og det nordafrikanske Middelhavsområde og De kanariske Øer, er begrænsede.

De skandinaviske trafikministres beslutning fra 1968, der stadig har gyldighed, indebærer, at der ikke uden forudgående drøftelse kan gives tilladelse til selskabscharterflyvninger til andre rejsemål uden for de nævnte end til de to, hvortil der allerede blev fløjet i 1968, nemlig Ceylon og Gambia, og faktisk er disse to destinationer også de eneste, hvortil der flyves.

Den seneste større gennemgang af charterpolitikken fandt som nævnt sted i 1968, og jeg finder det naturligt og ønskeligt, at der inden for en nærmere fremtid foretages en fornyet gennemgang for at vurdere, om reglerne er hensigtsmæssige og tilstrækkelige til at sikre den balance, som jeg omtalte. Vi kan vel uden videre være enige om, at det kan være en ganske vanskelig balance at finde og en balance, som kræver disse stadige justeringer. I denne forbindelse bør efter min opfattelse mulighederne for at rejse såvel til som fra Skandinavien, herunder også til og fra fjernere egne, overvejes.

Det er min hensigt meget snart at tage dette spørgsmål op med min norske og svenske kollega, men jeg vil allerede nu gøre opmærksom på, at en gennemgang ikke vil kunne tilendebringes meget hurtigt, idet det må være naturligt og nødvendigt at tage hensyn til de overvejelser, der for tiden finder sted i et europæisk-amerikansk-canadisk forum angående de fremtidige regler for charterflyvninger over Nordatlanten, overvejelser, der ventes afsluttet i løbet af 1972.

Det følger af, hvad jeg har sagt, at det kan være svært at besvare det stillede spørgsmål med et klart ja eller et klart nej. Jeg vil imidlertid gerne udtrykke et personligt håb om, at en gennemgang af charterreglerne, der som nævnt også må tage hensynet til

SAS i betragtning, vil vise, at der vil kunne være grundlag for lempelse.

Jeg vil gerne, når der i begrundelsen for spørgsmålet nævnes valutamæssige fordele af en lempelse af reglerne, tilføje, at hensyn til valutaforholdene ikke hidtil har været bestemmende for charterpolitikken, og i øvrigt er jeg ikke ganske sikker på, at den af hr. Bo Kristensen foreslåede lempelse absolut sikkert vil føre til et positivt nettoresultat i valutamæssig henseende.

Bo Kristensen: Jeg vil gerne have lov til at takke ministeren for det meget positive svar og navnlig for den uddybning, der fandt sted. Jeg er bare lidt bekymret for, at man under disse nordatlantiske forhandlinger, som blev nævnt, især tager hensyn til selskaberne og ikke så meget tager hensyn til de forbrugergrupper, der er interesseret i at foretage sådanne rejser. Det er jo således, at forbrugergrupperne har vanskeligheder med at komme i kontakt med charterselskaberne, f. eks. i USA, og dermed vanskeliggøres og fordyres rejserne til Europa. Specielt må vi være interesseret i at få turister her til landet, navnlig fra det nordatlantiske område, og derfor vil jeg opfordre ministeren til at følge disse forhandlinger meget nøje her i 1972, således at vi kan være klar med en lempelse.

Med hensyn til rejsemålene finder jeg det rigtigt, at man udbygger rejsemålene, således at det ikke bare er ruteselskaberne, som beflyver f. eks. Afrika eller Østen, men at man lader charterselskaberne være med i denne trafik. Det er jo ikke de samme grupper, man tilbyder transport. Ruteselskaberne eneret indebærer en fordyrelse af transporten i forhold til charterflyvningen, og derfor håber jeg, man i fremtiden vil kunne udbygge charterflyvningen til fjernere rejsemål.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Hr. Bo Kristensen udtrykker håbet om, at jeg vil følge de forhandlinger, jeg omtalte, som vil finde sted i løbet af 1972,