

[Iversen.]  
hjælp ved løsningen af landets økonomiske problemer. Intet ville derfor være mere naturligt end at give den danske befolkning lejlighed til at stifte bekendtskab med dette afrikanske land. Når Danmarks partnere i Det europæiske Fællesskab ikke dikterer deres befolkninger, hvor ferien skal tilbringes, synes jeg, det er på tide, at vi også her i landet i praksis viser en liberal indstilling på dette punkt.

Jeg er vidende om, at en interskandinavisk arbejdsgruppe har arbejdet på en indstilling til ministeren om revision af charterbestemmelserne, og vil derfor henstille til ministeren, at denne revision virkelig kommer til at bære præg af hensynet til befolkningens ønsker og interesser. Det ville glæde mig, om ministeren nu kunne give tilsagn om en positiv indstilling i spørgsmålet om at give den danske befolkning samme feriemuligheder, som befolkningerne i de fleste andre vestlige lande allerede længe har haft.

#### Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Som det vil være folketinget og spørgeren bekendt, bl. a. fra den tidligere trafikministers besvarelse af spørgsmål her i tinget, blev der i sommeren — forsommeren endda — 1972 nedsat et skandinavisk embedsmandsudvalg, der skulle foretage en gennemgang af de skandinaviske charterbestemmelser med henblik på en eventuel revision af de gældende regler. En tilsvarende gennemgang har været foretaget i 1968. Udvalget er nu ved at lægge sidste hånd på sin betænkning, og fra det danske medlem af udvalget ved jeg, at det finder grundlag for at foreslå en vis liberalisering af den gældende praksis med hensyn til tilladelse til charterflyvning til punkter uden for Europa og Middelhavsområdet. Detaljerne kan jeg ikke oplyse om i dag, og jeg synes heller ikke, det ville være rimeligt at gøre det, men jeg kan godt nævne, at et nordisk trafikministermøde behandlede sagen den 9. maj i

fjor. Betænkningen skal jo først afgives, inden man kan give disse enkeltheder, og den skal som sagt drøftes med Norges og Sveriges trafikministre. Men jeg er altså indstillet på måske at kunne opnå en vis liberalisering.

Jeg kan føje til, at lovgivningen overlader til administrationen at trække grænsen mellem rute- og charterflyvning. Administrationen udformer denne afgrænsning således, at charterflyvning netop giver alternative rejsemuligheder til befolkningen og ikke blot er noget subsidiært.

Jeg kan også oplyse, at der i perioden 1963 til 1971 skete en udvikling i udenrigs-rutetrafik, hvor rutetrafikken voksede fra 1,9 mill. passagerer i 1960 til 5,1 mill. passagerer i 1971, men hvor chartertrafikken voksede fra 269.000 i 1960 til 3,4 mill. i 1971. Det er nogle faktiske oplysninger om, hvordan udviklingen har været, og den har altså været betydelig også inden for chartertrafikken.

Der kan rejses med selskabsrejser inden for det meste af Europa, hvilket jo også benyttes i form af rejser til London, Paris, Rom og Athen m. fl. I vinterhalvåret er der en betragtelig selskabsrejsetrafik til vintersportssteder i Østrig, Italien, Norge osv.

Når spørgeren nævner Tanzania, vil jeg sige, at netop Tanzania ligger inden for SAS' interessesfære, men en anden liberalisering på det afrikanske kontinent synes at være mulig, selv om Tanzania måske ikke er det, der ligger nærmest for.

#### Iversen (CD):

Jeg vil gerne takke ministeren for det forholdsvis positive svar. Når jeg netop tog Tanzania frem og ministeren siger, at Tanzania ligger inden for SAS' område, så gør jeg opmærksom på, at de øvrige mål for chartertrafikken jo også ligger inden for disse områder. At jeg tager Tanzania frem, synes jeg at jeg har begrundet, nemlig med, at det er netop det land, som Danmark via udviklingsstøtten giver flest midler til i