

[Forsvarsministeren.]

hånden kommer op på 10 års skolegang, kan det forventes, at alderen på de yngste ansøgere stiger noget, formentlig fra de nuværende 16 år til 17-18 år.

Ansøgerne gennemgår en omhyggelig udvælgelsesprocedure med det formål at finde frem til de fysisk og psykisk bedst egnede. Blandt de ca. 60 pct, der udvælges som egnede, er der normalt et forholdsvis stort antal under 18 år. De ansatte har 8 måneders prøvetjeneste, inden for hvilken de unge selv har mulighed for at vurdere, om tjenesten som konstabel er noget for dem.

En række NATO-lande har en yngste aldersgrænse for antagelse af frivilligt personel, der ligger på 16-17 år.

Den nuværende ordning har i det store og hele fungeret tilfredsstillende. Udviklingen på området vil imidlertid fortsat blive fulgt nøje, og såfremt det viser sig hensigtsmæssigt at ændre den nedre aldersgrænse i opadgående retning, vil jeg naturligvis tage skridt til at foretage de fornødne justeringer. Det er dog min opfattelse, at muligheden for, at forsvarets forskellige lærlingeuddannelser skal kunne tilbydes unge i umiddelbar fortsættelse af afsluttet skolegang eller uddannelse, under alle omstændigheder bør bevares.

Af *Kjelgaard (KF)* til ministeren for offentlige arbejder (16/8 77):

»Vil ministeren sørge for, at danske importører ikke skal betale op til 75 pct. i overpris for luftfragt hos SAS?«

(Spm. nr. 480).

Begrundelse.

Når SAS opkræver betaling hos modtageren for luftfragt fra England til Danmark, beregner man kurs 18,19 kr. for et engelsk pund, skønt dagskursen er omkring 10,40 kr. Det samme gælder ved omregningen af italienske lire, hvor SAS-kursen er 1,20 kr. mod dagskursen 0,70 kr., og US-dollars, som SAS omregner til 6,98 mod dagskursen ca. 6,00 kr.

Disse kurser er vedtaget i den internationale luftfartssammenslutning IATA og godkendt af ministeriet for offentlige arbejder, hvilket sidste underer mig, for det kan ikke være rimeligt, at danske importører pålægges en overpris på op til 75 pct. hos SAS.

Minister for offentlige arbejder *Kjeld Olesens* svar (30/8 77):

For at kunne give et indtryk af den situation, der har givet anledning til spørgsmålet, finder jeg det nødvendigt indledningsvis at redegøre lidt for den historiske udvikling omkring IATAs valutafastsættelsessystem.

Indtil valutakrisen i begyndelsen af 1970'erne anvendte de IATA-tilsluttede luftfartsselskaber basispriser udtrykt i US-dollar og pund sterling. Ved betaling i anden valuta omregnedes basispriserne efter kurser fastsat af IATA, og så længe verdens valutasystem var baseret på faste pariteter i forhold til US-dollar og pund sterling, fulgte IATAs omregningskurser bankernes kurser. Hvis en basisvaluta blev devalueret – som det f.eks. skete med pund sterling i november 1967 – forhøjedes basispriserne i denne valuta efter omregning fra den anden basisvaluta. Salgspriserne i de øvrige valutaer blev løbende justeret ved ændringer af pariteterne over for basisvalutaerne. Der var derfor til stadighed valutamæssig balance mellem salgspriserne i de forskellige lande.

Valutasituationen prægedes i begyndelsen af 1970'erne dels af indførelsen af den såkaldte flydende kurs for pund sterling, dels af devaluering i to omgange af US-dollaren. De valutakursjusteringer, som herefter var nødvendige for de fleste øvrige lande, indebar en udvikling væk fra de faste pariteter, hvilket umuliggjorde opretholdelsen af det hidtidige IATA-omregningssystem. For at sikre luftfartsselskaberne mulighed for de indtægter, som de da godkendte IATA-aftaler tilsigtede, uden at der skete en generel prisforhøjelse i takt med kursfaldene, besluttede IATA – og myndighederne godkendte dette – at fastfryse priserne i lokale valutaer på det eksisterende niveau. Samtidig var det nødvendigt også at fastfryse omregningskurserne mellem de lokale valutaer og basisvalutaerne på det dengang eksisterende niveau. For at undgå, at den tilsigtede virkning blev gjort illusorisk derved, at en billet købtes i et andet land end afganglandet, bestemtes det desuden, at ved betaling uden for afganglandet skulle prisen i afganglandets valuta omregnes til betalingslandets valuta efter den kurs – IATA-kurs eller bankernes købskurs – som giver det højeste beløb.

Som et yderligere skridt blev priserne i de lokale valutaer, som var blevet devalueret, forhøjet gennem såkaldte valutatillæg (»currency