

[Ministeren for offentlige arbejder]

fragt- som på passagersiden får friere arbejdsvilkår til gavn for den danske befolkning.

Hertil vil jeg gerne svare, at hr. Glensgård jo taler om det danske luftfartserhverv uden i og for sig nærmere at angive, hvad han mener hermed. Selv om dette begreb dækker over mere, vil jeg tillade mig her i besvarelsen at begrænse mig til ruteflyvning og charterflyvning.

For begge disse områder gælder det, at de skal virke til gavn for den danske befolkning som helhed, og de vilkår, hvorunder de drives, skal naturligvis fastlægges ud fra dette hensyn og ikke primært ud fra et hensyn til den begrænsede kreds af udøvere af erhvervet.

Hvad angår ruteflyvningen, har det siden 1950 været en fast opfattelse – også støttet af et meget stort flertal i folketinget – at det danske erhvervsliv og rejsende publikum er bedst tjent med, at ruteflyvning drives i samarbejde med Norge og Sverige igennem SAS. Herved sikrer man også et trafikgrundlag, som giver et udstrakt rutenet med hyppige frekvenser. Her er det således, at SAS som bekendt drives på grundlag af koncessioner, der er givet de nationale luftfartsselskaber, dvs. DDL, DNL og ABA, og som i øvrigt, som nogen vil huske, senest i 1975 er blevet forlænget ved lovgivning her i folketinget frem til 1995.

Hvad angår charterflyvningen, har det igennem en årrække ligeledes været en fast opfattelse, at de vilkår, hvorunder den udøves, må sikre, at der tages hensyn til ruteflyvningens trafikgrundlag. På grund af SAS-samarbejdet på ruteflyvningens område er vilkårene blevet til i skandinavisk samarbejde, og i konsekvens heraf har der også måttet være skandinavisk enighed om de lempelser, der gradvis er blevet gennemført. Samtidig har man herved sikret, at de danske charter-selskaber også har haft adgang til det norske og det svenske marked.

Jeg vil gerne erindre om, at der ved en forespørgselsdebat den 26. november 1976, med et meget stort flertal i øvrigt, blev vedtaget en dagsorden, som jeg gerne vil citere. Der blev da vedtaget en dagsorden med følgende ordlyd:

»Idet folketinget tager trafikministerens redegørelse til efterretning, opfordrer folketinget ministeren til hurtigst muligt at genop-

tage forhandlinger med den norske og svenske regering med henblik på at opnå yderligere liberalisering for såvel fragt- som passagercharterflyvning.«

Herefter var det således, at min forgænger i embedet arbejdede videre på grundlag af denne dagsorden, men i juni 1977 måtte konstatere, at der ikke på dette tidspunkt var mulighed for at opnå skandinavisk enighed om yderligere lempelser i reglerne for passagercharterflyvning.

Hvad angik fragtcharter, fik det skandinaviske departementale charterudvalg, det såkaldte DAC-udvalg, til opgave at undersøge to forhold, dels det skandinaviske flyfragtmarkeds omfang, struktur og udviklingstendenser, dels hvorvidt det skandinaviske erhvervslivs behov for flyfragttjenester blev tilgodeset gennem det nuværende og det planlagte udbud.

Dette udvalgs rapport er under færdiggørelse, men allerede den 16. august i år havde min forgænger et møde med sin norske og sin svenske kollega med henblik på at vurdere mulighederne for en fragtcharterliberalisering. Om dette møde ved jeg, at min forgænger har underrettet udvalget om offentlige arbejder i en skrivelse af 22. august 1978, hvorfra jeg tillader mig at citere følgende:

»Ved udvalgets undersøgelser« – der er her tale om det skandinaviske charterudvalg – »herunder en høring med repræsentanter for skandinaviske erhvervsorganisationer, er det bl. a. blevet klargjort, at det er et kraftigt erhvervsønske at få muligheder for væsentlig billigere luftfragttransport, men at man samtidig ønsker ruteselskabernes transportydelse bevaret, og at øget adgang til fragtcharter således ikke er et mål i sig selv.«

Jeg ved, at min forgænger uanset dette gav udtryk for, at det ikke ændrede i opfattelsen af, at en fragtcharterliberalisering bør gennemføres i det omfang, som han allerede ved forhandlingerne i juli 1977 havde krævet gennemført.

Jeg er bekendt med, at man fra norsk og svensk side afviste en yderligere liberalisering på indeværende tidspunkt, idet man ønskede at se virkningerne af den fragtrate-sænkning, som SAS jo gennemfører pr. 1. november 1978 for fragt til og fra det fjerne østen og over Nordatlanten, før man diskuterede yderligere fragtcharterliberalisering. Det er jo en nedsættelse af fragtraterne på 15 pct.