

**[Ministeren for offentlige arbejder]**

»Ej heller må nogen gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i nogen af de i § 35 omhandlede stillinger, når han på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at han er ude af stand til at gøre tjeneste på et luftfartøj på fuldt betryggende måde.«

Til *ministeren for offentlige arbejder* (21/12 78) af:

**Glensgård (FP):**

»Såfremt ministeren fastholder, at SAS skal flyve fra Århus til London, vil ministeren da i luftfartsforhandlingerne med England søge at åbne op for, at andre selskaber kan flyve på ruten mellem Billund og London?«

(Spm. nr. 395).

**Begrundelse.**

Som det er ministeren bekendt, er der vide kredse, der ønsker, at der skal oprettes en rute mellem Billund og London. Ministerens beslutning om, at SAS skal flyve mellem Tirstrup og London, bør derfor ikke forhindre, at f. eks. British Ireland Airways (BIA) får rettigheder til at flyve mellem Billund og London.

Som det fremgik af direktør Algren Erikssens bemærkninger under det usædvanlige samråd i trafikudvalget, vil der faktisk ikke være tale om at flytte passagerer fra Billund til Århus, og dermed vil en tilladelse til oprettelse af en rute mellem Billund og London reelt ikke skade trafikgrundlaget for ruten mellem Tirstrup og London.

*Besvarelse* (3/1 79):

**Ministeren for offentlige arbejder** (Ivar Hansen):

Den luftfartsaftale, der nu er opnået enighed om med Storbritannien, giver mulighed for åbning af en rute mellem Århus og London, men således at det punkt, der i Jylland danner udgangspunkt for ruten, kan ændres, dersom den danske regering måtte ønske det.

Såfremt det endelige valg af udgangspunktet i Jylland for ruten falder på Århus (Tirstrup lufthavn), vil en eventuel rute mellem Billund og London kunne åbnes af et andet

luftfartsselskab, som en af de kontraherende parter måtte udpege dertil, forudsat at såvel de britiske som de danske myndigheder accepterer dette ud fra følgende kriterier:

- a) Der skal være et væsentligt behov fra forbrugernes side for trafik mellem de pågældende punkter,
- b) den foreslåede rute skal kunne opereres med en rimelig kabinefaktor,
- c) den foreslåede rute må ikke urimeligt skade opretholdelsen af et rimeligt økonomisk grundlag for nærliggende ruter, der opereres på en effektiv måde.

Til *finansministeren* (21/12 78) af:

**Waldorff (VS):**

»Hvilke ændringer regner ministeren med i skønnet over den forventede forbrugsudvikling i 1979 som følge af forhøjelsen af oliepriserne?«

(Spm. nr. 396).

**Begrundelse.**

VS har gentagne gange, senest under behandlingen af finansloven, hævdet, at regeringens antagelser om en forbrugsudvidelse på 1-2 pct. hvilede på helt urealistiske forudsætninger vedrørende prisudviklingen.

De forhøjede oliepriser synes allerede nu at underminere regeringens optimistiske skøn.

Et ændret skøn over forbrugsudviklingen har jo en væsentlig betydning i forbindelse med overenskomstforhandlingerne, idet det allerede med regeringens forventninger var givet, at reallønnen ville falde i 1979. En forventet forbrugsudvidelse dækker nemlig over en meget skæv fordeling af indkomststigningerne.

*Besvarelse* (3/1 79):

**Finansministeren** (Heinesen):

I de vurderinger af den samfundsøkonomiske udvikling i 1979, som lå til grund i forbindelse med gennemførelsen af finansloven for 1979, var regnet med olieprisstigninger fra 1978 til 1979 af samme størrelsesorden som de netop vedtagne. OPEC-landenes beslutning om forhøjelse af oliepriserne i 1979 giver derfor ikke anledning til at ændre skønnet over den forventede forbrugsudvikling fra 1978 til 1979.