

Udvalgets spørgsmål 2 samt ministeren for offentlige arbejders besvarelse heraf

Spørgsmål 2:

»Udvalget udbeder sig en uddybning af ministerens besvarelse af spørgsmål 1 (bil. 2) samt konkrete oplysninger om:

- a) hvilken liberalisering der er sket på fragtcharterområdet, herunder splitcharter,
- b) hvilken liberalisering der er sket i relation til charterdestinationer,
- c) hvilke liberaliseringsønsker fra charterselskaberne der ikke har kunnet imødekommes.«

Svar:

Med hensyn til de beslutninger vedrørende charterspørgsmål, som blev truffet på det skandinaviske trafikministermøde den 28. april 1981, kan jeg oplyse følgende:

ad a). På mødet blev der aftalt en liberalisering af fragtcharterreglerne. Denne liberalisering bestod i at indføre splitcharterbegrebet i det skandinaviske regelsæt. Hidtil havde hovedreglen været, at hele et luftfartøjs kapacitet skulle chartres af 1 forsender. Fragtcharterflyvning stod derfor kun åben for virksomheder, der selv havde et ret stort transportbehov. Splitcharter indebærer, at flere kan slå sig sammen om at udnytte et luftfartøj til transport af de varer, de importerer eller eksporterer. For at sikre, at der ikke blev tale om for stor afledning af fragt fra SAS' ruter, var der enighed om, at antallet af chartre ikke kunne være ubegrænset. Sverige og Norge ønskede det tilladte antal chartre pr. flyvning sat så lavt som 7, men bøjede sig for det danske krav om, at der alene skulle være den begrænsning, at den enkelte charter har en forsendelse på mindst 500 kg. Antallet af tilladte chartre varierer herefter med luftfartøjets lasteevne og vil f.eks. være op til 40 chartre af et luftfartøj med en lasteevne på 20 tons.

Efter de skandinaviske regler kan splitfragtcharterflyvninger mellem Skandinavien

og udlandet ikke finde sted til destinationer, som SAS aktuelt beflyver eller har konkrete planer om at beflyve, eller som ligger i en sådan nærhed af disse destinationer, at det med rimelighed kan antages, at splitchartertrafik vil medføre en mærkbar formindskelse af SAS' fragtunderlag på de pågældende ruter. På grund af disse begrænsninger har den principielle godkendelse af splitcharterbegrebet, som jeg var inde på ved 1. behandlingen, til dette tidspunkt ikke haft praktisk betydning for erhvervslivet og charterselskaberne. Imidlertid kan der for mig ikke herske tvivl om, at den omstændighed, at der med Norge og Sverige er indgået aftale om principielt at tillade splitcharter, også må have til følge, at denne transportform rent praktisk kan komme til eksistens. Derfor kan det efter min mening ikke accepteres, at man f.eks. fortolker bestemmelsen om en splitcharterdestinations nærhed til et punkt, der beflyves af SAS, så restriktivt, at alle destinationer af reel betydning for import- og eksportørerne og dermed også for charterselskaberne udelukkes. Det tror jeg man fra norsk og svensk side vil kunne indse, og det vil være min bestræbelse, at dette snarest giver sig konkrete udslag.

ad b). På trafiministermødet den 28. april 1981 besluttedes det umiddelbart at tillade selskabsrejsecharterflyvninger til Florida. Dette indebar et vigtigt gennembrud i den skandinaviske charterpolitik, idet sådanne flyvninger indtil da ikke havde været tilladt over Nordatlanten. Ministrene pålagde samtidig det skandinaviske departementale charterudvalg (DAC-udvalget) at vurdere to af de danske charterselskaber ønskede destinationer for selskabsrejsecharterflyvninger, De arabiske Emirater og Canada.

De arabiske Emirater er siden blevet frigivet til selskabsrejsecharterflyvning.