

[Finansministeren]

De pågældende regler følges tilsvarende af kommuner og amtskommuner for kommunalt personale.

Medlemmer af kommunalbestyrelser og amtsråd, der i kraft af ændringen af lov om kommunernes styrelse vælger at oppebære fast vederlag, vil således allerede efter gældende regler være afskåret fra tjenestefrihed uden lønfradrag, og den i lovforslagets bemærkninger udtrykte konsekvens af ændringen er derfor opnået allerede efter gældende regler. Dette fremgår af finansministeriets cirkulære af 23. december 1981.

Finansministeriet har til hensigt herudover at foretage visse ændringer i bekendtgørelsen. Ud over ændringer af overvejende beregningsteknisk karakter påtænkes dels visse mindre indgribende stramminger, dels en bestemmelse om, at medlemmer, der vælger at få godtgjort dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste, ikke har adgang til tjenestefrihed uden lønfradrag i indtil 30 dage. Da der under tjenestefrihed uden lønfradrag ikke vil kunne dokumenteres tabt arbejdsfortjeneste, vil ændringen ikke have nogen økonomisk betydning for medlemmet, men vil indebære en ændret udgiftsfordeling mellem pågældende kommune og den statsinstitution, hvorunder den pågældende er ansat.

På tidspunktet for udskrivelsen af folketingsvalget var et bekendtgørelsesudkast i overensstemmelse med ovenstående til høring i de kommunale organisationer. I tiden herefter samt under det derefter følgende forretningsministerium fandtes det ikke korrekt at udsende nye regler, og da medlemmerne skal træffe valg mellem fast vederlag og godtgørelse for dokumenteret tabt arbejdsfortjeneste for et år ad gangen, besluttedes det at udskyde revisionen til 1. januar 1983.

### Spm. nr. 38

Til *ministeren for offentlige arbejder* (15/1 82) af:

**Glistrup (FP):**

»Efter hvilke regler og retningslinier forbyder danske myndigheder luftfartsselskaber at tage for lave priser?«

Begrundelse

Aviserne den 15. ds. indeholder forbruger-pragfulde helsidesannoncer om, at nu vil Air France gøre Frankrigsrejsen langt billigere end før.

Men annoncen skrev også, at det kun var under forudsætning af myndighedernes godkendelse.

Så er det, man spørger: Hvordan kan myndighederne tillade sig at obstruere billige priser?

Selvfølger er det en myndighedsopgave at påse, at de anvendte flyvemaskiner ikke teknisk frembyder væsentlig livsfare for passagererne. Men der må da gælde det samme, hvad enten billetpriserne er lave eller høje.

Det kan også være acceptabelt, at Danmark nægter et fremmed lands flyvemaskiner landingsret i Danmark, hvis det pågældende land saboterer dansk flyveerhvervs muligheder for at lande i det pågældende udland.

Men herudover må luftfartspolitikken alfa og omega være, at danske myndigheder blander sig udenom, og da specielt når et udenlandsk selskab betaler for, at vi danske kan få noget billigere, end det ellers ville have kostet.

*Besvarelse (20/1 82):*

**Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):**

Som bekendt indførte SAS pr. 1. november 1981 en forbedret service på sin økonomiklasse i Europa – en service, som betegnes Euro-class. Dette skridt har vakt utilfredshed i nogle europæiske lande, specielt i Frankrig, hvor myndighederne krævede, at SAS forhøjede sin pris med 20 pct. svarende til Air France's business class (Classe affaire). Siden midten af november har der været tre forhandlingsrunder mellem de skandinaviske og de franske myndigheder, og fra fransk side har man nu opgivet kravet om, at SAS forhøjer sin pris. I stedet ønsker man at nedsætte prisen på Air France's business class til SAS' nuværende økonomipris, men samtidig ønsker man at sænke økonomiprisen med 10 pct. for Air France, men med tilkendegivelse om, at SAS ikke må sænke sin økonomipris.

Der er fra skandinavisk side ikke modstand mod prissænkning, men derimod mod, at SAS ikke skulle have lov til at sænke sin pris.