

(*Nedlæggelse af uddannelsesrådet for handels- og kontorfogene*).

(Lovforslag nr. L 135. Fremsat 24/2 82. Første behandling 9/3 82. Betænkning 28/4 82. Anden behandling 30/4 82).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

#### *Afstemning*

Lovforslaget

vedtoges med 79 stemmer mod 51; 5 stemte hverken for eller imod.

**Anden næstformand (Ebba Strange):**

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **4) Anden behandling af:**

*Forslag til lov om statsgaranti i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.*

(Lovforslag nr. L 149. Fremsat 10/3 82. Første behandling 19/3 82. Betænkning 27/4 82).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

#### *Forhandling*

**Grove (KF):**

På et møde i april måned 1981 traf de tre nordiske trafikministre beslutning om, at der skulle ske en liberalisering på fragtcharterområdet. Vi har fået et svar fra ministeren i udvalget, der tilsyneladende siger, at der er sket en betydelig liberalisering. Efter de oplysninger, jeg har fået, er der sket den liberalisering, at private charterfirmaer nu må have lov til at flyve på Guatemala. Det er det længste, man er kommet med den liberalisering. Jeg ved, det har stor betydning for dansk erhvervsliv, jeg ved, det har stor be-

tydning for vore charterselskaber, at man fik en liberalisering igennem her. Der er i hvert fald ét område, hvor man roligt kunne foretage en yderligere liberalisering, nemlig til Hongkong. SAS har ingen muligheder for at flyve til Hongkong. SAS har søgt om tilladelse til at flyve til Hongkong mange gange, men har ikke fået den, hvorimod vi havde muligheder ad den anden vej.

Jeg ved, at store dele af varerne på splitfragtcharterområdet i dag går til Luxembourg og bliver fløjet derfra af et firma, der er ejet af Luxembourg, af Islands luftfartsselskab samt af et svensk rederi. Det kan jo være, Sverige har sin interesse i at beholde rederiets store indtjening på dansk fragtcharter, fremfor at det bliver danske firmaer, der kommer til at tjene de penge.

Jeg vil gerne spørge ministeren her i dag, om han kan give mig et tilsagn om, at vi hurtigst muligt får frigivet charter til Hongkong. Hvis det bliver et benægtende svar, beder jeg om at få en fornyet behandling i udvalget imellem anden og tredje behandling.

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

Hr. Grove har her over for mig i dag gentaget sit tidligere fremførte ønske om en yderligere charterliberalisering. Jeg mener, det fremgår af mit svar på spørgsmål 2 fra udvalget om offentlige arbejder, at der faktisk er sket en hel del på dette område siden det trafikministermøde, vi havde i foråret 1981, hvor beslutningen blev truffet. Som det ligeledes er nævnt i svaret, agter jeg – og det beder jeg hr. Grove lægge mærke til – at søge sikret, at adgangen til at udføre splitcharterflyvning ikke blot er teoretisk, men også har en praktisk værdi for dansk erhvervsliv og for danske charterselskaber. Jeg er derfor indstillet på at tage dette spørgsmål op med Norge og med Sverige. Det er nødvendigt, at jeg tager dette spørgsmål op med disse lande, for det er dem, vi skal være enige med. Jeg er altså indstillet på at tage dette spørgsmål op.

(Kort bemærkning).

**Grove (KF):**

Vi har fået mange forsikringer fra de skiftende trafikministre. Det er jo en sag, der går helt tilbage til 1975, hvor det direkte blev