

[Ministeren for offentlige arbejder.]

for, »at charterbestemmelserne på de områder, hvor det kan ske uden uacceptable økonomiske følger for SAS, lempes«. Jeg henviser til den betænkning, som udvalget om offentlige arbejder den 6. juni 1975 afgav over forslag til lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde. Derimod kunne jeg ikke på forhånd binde den svenske og den norske regering og følgelig heller ikke afgive noget tilsagn om, hvilket resultat der kunne nås ved de senere skandinaviske forhandlinger.

Dette vidste folkettinget, da man tog stilling til SAS' koncessionsforlængelse. Den megen snak i den seneste tid om brudte løfter savner således ethvert grundlag. Det var forudsat, at arbejdet skulle være afsluttet inden sommeren 1976. Før at tage dette sidste først: arbejdet blev først afsluttet i november. Det er meget utilfredsstillende, også for mig, men det skyldes jo forhold, som vi ikke fra dansk side ensidigt har kunnet bestemme. En planlagt drøftelse mellem ministrene i slutningen af juni blev ikke til noget, men jeg fik dog udvirket en øjeblikkelig praktisk lempelse af charterreglerne, som rejsearrangørerne var overordentlig glade for, nemlig opgivelse af det såkaldte måltidskrav. Et møde i august måtte opgives på grund af den svenske valgkamp, og efter valget måtte den nye svenske regering anstændigvis have lejlighed til at tage stilling til sagen: Så meget om det tidsmæssige forløb.

Når det gælder det saglige indhold, så føler jeg, at jeg til fulde har bestræbt mig på at arbejde for lempelser, og der er gennemført lempelser. Jeg har allerede omtalt én, som måske forekommer nogle ubetydelig, men som faktisk tillagdes betydelig vægt hos store dele af interessenterne. Andre er ikke særlig betydelige, mens andre igen – jeg tænker her dels på den lempelige administration af foreningsflyvningsreglerne, det har betydning for turismen fra USA, dels på mulighederne for at medtage fragt på passagercharterflyvninger – skal have lejlighed til at vise deres værdi i praksis, og jeg tror slet ikke, den er så ringe.

Jeg skal imidlertid ikke lægge skjul på, at der er et par væsentlige punkter, hvor det ikke er lykkedes at få de danske synspunkter igenem, nemlig på fragtområdet og med hensyn til passagercharterflyvning mellem de skandinaviske hovedstæder, sådan som vi kender det til Middelhavsområdet og andre steder. Jeg vil

gerne slå fast, at jeg ikke mener, at det sidste ord er sagt om disse spørgsmål, og jeg agter at forfølge dem.

Så vil jeg gerne pege på, at der på det seneste fra forskellig side er blevet sagt meget urigtigt om charterforholdene, og jeg er meget tilfreds med den lejlighed, der her gives mig til at søge at få sat nogle ting på plads.

Når det drejer sig om passagercharter, er det fremstillet, som om de danske charterselskaber i det store og hele er afskåret fra at flyve til oversøiske rejsemål. Det er forkert. Den liberalisering, der fandt sted i 1974, indebærer principielt mulighed for at arrangere oversøiske charterrejser til alle de områder, som ikke er dækket af eksisterende SAS-ruter, og hvortil SAS ikke har aktuelle planer om at flyve. De rejsemål, som dengang udtrykkeligt nævntes, bl. a. Mexico, Jamaica og Azorerne, er kun eksempler, og faktisk er siden 1974 alle ansøgninger om nye rejsemål, der falder ind under disse regler, blevet imødekommet. Der er således masser af uudnyttede muligheder inden for de bestående regler, men det er klart, at det tager lidt tid at planlægge og sælge sådanne nye mål. Det er ikke nok at oprette en flyveforbindelse. Hotelvirksomheder, udflugter og andre fornøjelser skal udvikles, men jeg er sikker på, det vil ske. Vi kan jo bl. a. se i dagbladens annoncer, at man allerede er i gang et par steder.

Nordatlanten er et kapitel for sig. På Nordatlanten har vi den største og tætteste trafik mellem verdensdelene, og disse ruter har traditionelt været hovedstrengen i mange europæiske ruteselskabers oversøiske rutenet. Dette store marked har i de senere år været præget af ustabilitet og giver for tiden de fleste selskaber tab. Pris- og betjeningsmønsteret er under omformning som følge af initiativer fra både amerikansk, canadisk og europæisk side. Det er min bestemte opfattelse, og jeg har klart sagt både til mine skandinaviske kolleger og til SAS, at vi må indstille os på forandringer. Når tingene begynder at falde på plads, hvilket måske ikke varer så længe, som nogle tror, og et nyt mønster for rute- og charterflyvningen begynder at aftegne sig på Nordatlanten, anser jeg det for helt umuligt at indtage et isoleret skandinavisk standpunkt.

Med hensyn til den interskandinaviske chartertrafik er forholdet det, at der kan flyves overalt, blot ikke dér, hvor det må antages at have den allerstørste interesse, nemlig mellem hovedstæderne. Jeg har altid personlig syntes,