

[Ministeren for offentlige arbejder.]

det var urimeligt, at det skal være sådan. Når vi på alle andre felter lægger så megen vægt på udbygningen af relationerne netop mellem de skandinaviske landes befolkninger, så burde vi også gøre det her. Jeg er selvfølgelig ikke blind for, at SAS virkelig har arbejdet for og sikkert vil fortsætte med at arbejde for at skabe gunstigere rejsetilbud, men jeg må alligevel anse det for uholdbart, at den rejseform, som er så naturlig for det skandinaviske publikum, når det gælder rejser til adskillige andre og langt fjernere hovedstæder i Europa, ikke kan anvendes ved rejser mellem de skandinaviske hovedstæder. Jeg vil som sagt derfor fortsat arbejde for en lempelse på dette område, og jeg tror, at tiden arbejder med os.

I denne forbindelse må jeg i øvrigt gøre opmærksom på, at det ville være en alvorlig fejl at overse, at der findes andre transportformer end luftfart. Mellem København og Oslo og Stockholm har vi jernbaneforbindelse, mellem København og Oslo desuden skibsforbindelse. Disse transportgrene har løst og vil fortsat løse en væsentlig del af transportopgaverne.

Dette er forhold, som regeringen selvfølgelig også bør have i erindring, og beskæftigelseshensyn, der har været ført kraftigt frem i charterdebatten, og som jeg skal vende tilbage til senere, gør sig også gældende med hensyn til det personale, der er ansat ved disse transportgrene.

Med hensyn til fragtcharter er der, som jeg nævnte det tidligere, opnået enighed om en lempelse for så vidt angår muligheden for at medtage fragt på passagercharterflyvninger. Derimod lykkedes det ikke at nå til enighed om en lempelse af reglerne for ren fragtcharter. Denne transportmulighed er i dag stort set kun åben for virksomheder, der har så store fragtmængder, at de hver for sig kan fylde et helt fly. Jeg er helt overbevist om, at Norge og Sverige vil komme til at give os ret i, at en lempelse er afgørende nødvendig.

Vi kan jo ikke lade, som om vi er en fjern ø afskåret fra det europæiske kontinent. Hvad der er sket i Holland, hvad der er sket i Luxembourg, og det, der vil ske i Tyskland på dette område i løbet af de kommende måneder, må også få konsekvenser for os i Skandinavien. I Tyskland har man måttet konstatere, at det er umuligt at leve med den situation, at der fra og til punkter lige uden for landets grænser, nemlig Luxembourg og Holland, kan flyves

fragtcharter efter regler, der er meget mere liberale end de tyske. Situationen har eksisteret i nogle år, men ifølge oplysninger, jeg forleden i Bonn fik af statssekretæren i det tyske trafikministerium, vil de tyske fragtcharterregler blive lempet betydeligt antagelig fra 1. april 1977. Til den tid vil Danmark og til dels også Sverige og Norge være i samme situation som den, Tyskland er i i dag. Den afledning af fragt, som selv med de betydelige vejafstande til Luxembourg og Holland faktisk finder sted i dag, vil blive mangedoblet. Situationen vil rykke os nærmere og blive lige så uholdbar for os, som den er det for Tyskland i dag. Dette er ikke acceptabelt set fra et dansk synspunkt og slet ikke ud fra danske erhvervsinteresser.

Jeg har, som det vil fremgå af, hvad jeg har anført, en fast tro på, at det vil lykkes at få etableret skandinavisk enighed på de områder, hvor det mislykkedes forleden. Man har dog hørt om forhandlinger også i dette høje ting, der ikke lykkedes i første omgang, og så må man komme igen i anden omgang. Udviklingen arbejder i den retning, og jeg vil fortsætte med at argumentere over for mine kolleger.

Vi kan selvfølgelig ikke tvinge Norge og Sverige. Det kan man nu engang ikke i et samarbejde mellem ligeberettigede parter. Det er imidlertid fremstillet, som om de to landes vægring ved at gå så langt, som vi gerne så det, indebærer, at SAS-samarbejdet alene lægger byrden på Danmark. Det er ikke rigtigt. Det er klart, at der er både fordele og ulemper for alle tre parter i det skandinaviske luftfartsarbejde, og når fordele og ulemper gøres op, har vi ikke grund til at beklage os i Danmark.

Jeg vil her gerne gøre et par bemærkninger om beskæftigelsesspørgsmålet. Der er i de sidste dage fra charterselskaberne og disses personale fremkommet udtalelser om, at resultatet af liberaliseringsarbejdet truer beskæftigelsen. Det må være indlysende forkert og, når det fremføres af charterselskabernes ledelse, desuden udtalt mod bedre vidende. Charterselskabernes udfoldelsesmuligheder er ikke, selvfølgelig ikke, blevet indskrænket, tværtimod er der som nævnt gennemført visse yderligere lempelser. Hvis beskæftigelsen skulle være truet, må det derfor have andre årsager.

I øvrigt må det vel ud fra en beskæftigelsesmæssig betragtning være rigtigt at anskue luftfartsområdet under ét. I Danmark er der i forbindelse med selve flyvevirksomheden beskæftiget ca. 5.100 hos SAS og ca. 2.100 hos char-