

retning – i hvert fald for nogle af virksomhedernes vedkommende.

Det burde vel være unødvendigt at gentage, at selskaberne hjemtager et meget stort beløb i udenlandsk valuta, der flyves med f. eks. mange svenskere og nordmænd. Desuden har det hidtil været således, at skønsmæssigt ca. 25 pct. af et af selskabernes kunder, passagerer fra Billund, er tyske statsborgere.

Hvilke andre transportmuligheder findes der, hvor menigmand kan komme på ferie med et mere energibesparende transportmiddel end et charterfly? Man kunne komme på ferie: i 1978 for 11 øre pr. km, i 1979 for 13,5 øre pr. km og for 1980 estimeres beløbet at blive 15,5 øre pr. km (disse tal er eksklusiv charterafgift). Charterflyet må således konstateres at være et meget energibesparende og fornuftigt kollektivt transportmiddel.

Hvorfor vil man så fratage os nordboer

muligheden for denne form for fritids- og ferieaktiviteter under sydlige himmelstrøg?

For god ordens skyld skal det anføres, at vi tror, at der er regnet helt galt, hvis man antager, at den foreslåede forøgelse af charterafgiften skulle give et provenu til staten på kr. 50 mill. Det er vor opfattelse, at det her vil gå præcist som med spiritusafgiften.

Det er således vor opfattelse, at der i stedet for disse afgifter med negativ bekskæftigelsesmæssig og social virkning bør skabes mulighed for, at charterselskaberne er i stand til at sælge deres rejser til danskere såvel som til andre nationaliteter i fair konkurrence med luftfartsselskaber fra andre lande – eller skal udenlandske luftfartsselskaber overtage denne produktion?

Vi mener det ikke.

På vegne af kollegerne i: Sterling Airways, Maersk Air, Conair, SAS

Fagforeningen for Luftfart
Dansk Metalarbejderforbund
Afdeling 16
John Højlund
formand