

Udenrigsministeren (Kjeld Olesen):

Den nye udenrigsministerbil har kostet 69.964 kr. plus leveringsomkostninger og moms (i alt 84.973 kr.). Herfra går provenu ved salg af den gamle ministervogn 12.000 kr., således at den endelige udgift ved anskaffelsen beløber sig til 72.973 kr.

Baggrunden for anskaffelsen af den nye ministerbil er, at den gamle vogn efter 4 års brug skønnedes udskiftningsmoden. Det kan i øvrigt oplyses, at det normale udskiftningsinterval for ministerbiler efter de af finansministeriet fastsatte regler er 3 år.

Spm. nr. 17

Til *ministeren for offentlige arbejder* (9/11 79) af:

Grove (KF):

»Hvad vil ministeren gøre for at forkorte ventetiden ved ansøgninger fra charterselskaber om nye rejsemål?«

Begrundelse

Besvarelser af charterselskabers ansøgninger om nye rejsemål fremkommer så sent, at det er urimeligt i et land med langvarige traditioner for demokratisk forvaltning. For nylig er fremdraget et eksempel, hvor et charterselskab foreløbig har måttet vente næsten et halvt år på at få svar på en anmodning om at måtte beflyve Florida og de arabiske emirater. Fra ministeriet har det været angivet, at man venter på svar fra den svenske trafikminister, idet Norge og Sverige som følge af aftaler omkring SAS inddrages i spørgsmålet om, hvor danske charterselskaber har lov at flyve hen.

Selve inddragelsen af udenlandske myndigheder i et sådant svar må forekomme betænkelig. Da SAS blev startet, var der ingen nævneværdig chartertrafik. Nu er Danmark imidlertid blevet et førende charterland, der kan hæmmes i forsøget på at fremskaffe flest mulige billigrejser, fordi andre lande ikke altid er interesseret i, at netop de dygtige danske charterselskaber vokser.

Hvis det endnu i nogen tid er nødvendigt at bibeholde den praksis, at andre lande skal være med til at bestemme over dansk chartertrafik, må man i det mindste kræve, at de

ikke – eventuelt af konkurrencehensyn – trækker sagerne i langdrag.

Besvarelse (16/11 79):**Ministeren for offentlige arbejder (Risgaard Knudsen):**

I begrundelsen for spørgsmålet er blandt andet kritiseret, at en sag som den foreliggende forhandles med norske og svenske myndigheder. Jeg skal derfor indledningsvis fastslå, at en sådan forhandling er en følge af den fælles skandinaviske charterpolitik. Der er ved andre lejligheder i folketinget redegjort nærmere for denne politik, der er fastlagt som et led i de skandinaviske landes luftfartssamarbejde.

Hr. Grove har hæftet sig ved én side af dette samarbejde, som er til ulempe for de danske charterselskaber. Det må imidlertid samtidig erindres, at de samme selskaber har betydelige fordele af et andet element i denne charterpolitik, nemlig det fælles skandinaviske chartermarked. Dette indebærer, at de danske charterselskaber i Sverige og Norge har fri adgang til at operere på samme vilkår som i Danmark.

Med hensyn til selve det spørgsmål, hr. Grove har rejst, kan jeg oplyse, at der allerede for nogen tid siden af ministeriet for offentlige arbejder er taget skridt til at søge at sikre en hurtigere procedure til behandling på embedsmandsplan af fremtidige ansøgninger. Jeg må imidlertid advare imod at tro, at dette nødvendigvis udelukker, at der fremtidig kan opstå situationer, hvor den endelige afgørelse trækker ud. Når den foreliggende sag ikke er afgjort endnu, må det tages som udtryk for, at der ikke i hvert fald umiddelbart er enighed mellem de 3 landes ansvarlige ministre om, hvilken stilling der bør tages til ansøgningen.

Dette er jo ikke specielt for charterområdet, men blot ét eksempel på, at en del af prisen for et i øvrigt ønskeligt samarbejde kan være, at det tager noget længere tid at finde en løsning.

Spm. nr. 20

Til *finansministeren* (9/11 79) af:

Lilli Gyldenkilde (SF):

»Vil ministeren tage skridt til, at kravet om bøder og advarsler til de tjenestemænd,