

MINISTERIET FOR FLYGTNINGE
INDVANDRERE OG INTEGRATION



Dato: 8. maj 2008
Kontor: Udlændingelovs-
kontoret
J.nr.: 2007/4009-71
Sagsbeh.: ATO
Fil-navn: Besvarelse

Besvarelse af spørgsmål nr. 14 ad L 132 stillet af Folketingets udvalg for udlændinge- og integrationspolitik til ministeren for flygtninge, indvandrere og integration den 30. april 2008.

Spørgsmål:

”Kan ministeren bekræfte, at der på SAS ruteflyvninger fra Stockholm til Beijing ikke benyttes kinesisk kabinepersonale?”

Svar:

SAS har over for Integrationsministeriet oplyst, at SAS ikke i øjeblikket benytter kinesisk bosat kabinepersonale på selskabets rute mellem Stockholm og Beijing.

SAS har endvidere oplyst, at Københavns Lufthavn er SAS' internationale trafikknudepunkt, samt at et knudepunkt er kendetegnet ved, at det anvendes til at forbinde flyvninger til/fra to forskellige destinationer, hvorved passagerer kan flyve via knudepunktet mellem de to destinationer. Der er således tale om transferpassagerer.

SAS har dertil oplyst, at transferpassagererne øger passagergrundlaget for flyruter ud af København, således at der kan flyves til flere destinationer med flere frekvenser, end hvis kun rejsebehovet til og fra Danmark skulle dækkes, samt at omkring 30 % af passagererne i Københavns Lufthavn er transferpassagerer, og langt hovedparten er SAS-passagerer. Da den geografiske placering gør Københavns Lufthavn særlig velegnet som knudepunkt mellem Europa og Østasien, har SAS stor strategisk fokus på dette transfermarked, som også er i kraftig vækst. SAS' ambition er at udvikle Københavns Lufthavn som trafikknudepunkt.

SAS har desuden oplyst, at transfermarkedet er stærkt konkurrenceudsat, da der er stor valgfrihed mellem lufthavne/knudepunkter og luftfartsselskaber, samt at dette giver sig udslag i konkurrence på både pris og kvalitet.

SAS har også oplyst, at på SAS' rute fra Beijing er omkring halvdelen af passagerne kinesiske, hvoraf en stor andel er transferpassagerer. SAS har anført, at transferpassagererne er nødvendige for at opretholde ruten med den nuværende volumen/antal frekvenser, samt at det derfor også er nødvendigt at tilbyde den service, som kineserne efterspørger, og som SAS' konkurrenter tilbyder. SAS finder derfor, at det er uomgængeligt nødvendigt at have kinesisk kabinepersonale ombord.

SAS har derudover oplyst, at SAS' rute mellem Stockholm og Beijing er af nyere dato, samt at SAS ikke på samme måde har udviklet Stockholms lufthavn, Arlanda, som internationalt trafikknudepunkt. Dertil kommer, at SAS på denne rute har stærk konkurrence fra det kinesiske Air China. Af disse grunde og i modsætning til ruten fra København er andelen af kinesiske passagerer væsentligt mindre, og kun en ubetydelig del af passagererne udgøres på nuværende tidspunkt af kinesiske transferpassagerer.

Jeg skal bemærke, at jeg vurderer, at forslaget om på visse betingelser at fritage udenlandsk kabinepersonale fra krav om arbejdstilladelser varetager danske interesser både i forhold til danske luftfartselskabers muligheder for at klare sig i konkurrencen med udenlandske selskaber og danske lufthavnes muligheder for at klare sig i konkurrencen med udenlandske lufthavne. Forslaget har således også betydning for at opretholde danske arbejdspladser i tilknytning til oversøiske ruter både hos luftfartselskaberne og lufthavnene.