

7) *Forespørgsel til ministeren for offentlige arbejder:*

Forespørgsel af Glensgård (FP):

»Vil ministeren hurtigt sørge for, at det danske luftfartserhverv såvel på fragt- som på passagersiden får friere arbejdsvilkår til gavn for den danske befolkning?«

(Forespørgsel nr. XXXI. Anmeldt 18/5 78. Fremme af foresp. vedt. 23/5 78).

Forhandling

Glensgård (FP):

Jeg er netop vendt hjem fra en tur til Grønland, og Grønland som land er jo en pragtfuld naturoplevelse; når man sidder oppe ved Jakobshavn og ser de store isbjerge kælve, kan man godt gøre sig nogle forestillinger om, hvad det medfører. Jeg så på disse kælvnings i Jakobshavn forleden dag og fik samtidig orientering om, at den danske regering også havde kælvet, og at vi havde fået en ny trafikminister. Det er selvfølgelig lidt underligt at stå med en forespørgsel her om liberalisering af luftfarten, når man for så lidt som en lille måneds tid siden havde en samtale med den daværende trafikpolitiske ordfører for venstre om, hvorledes vi skulle tilrettelægge forespørgselsdebatten. Men jeg vil håbe, den nuværende trafikminister kan erindre samtalen, for vi var nemlig meget, meget enige om, at der skulle ske liberaliseringer. Derfor skal jeg gøre min indledning meget kort, idet jeg håber, at trafikministeren også, efter at han har skiftet stol her i salen, vil stå ved sit oprindelige standpunkt.

Når vi har spurgt, om ministeren hurtigt vil sørge for, at det danske luftfartserhverv såvel på fragt- som på passagersiden får friere arbejdsvilkår til gavn for den danske befolkning, hænger det sammen med det ønske, som både fremskridtspartiet, venstre og en lang række af de andre partier, som i hvert tilfælde hidtil har været liberale, har ønsket. Jeg håber, at den positive udvikling, som er startet under den forhenværende trafikminister, nemlig at man har taget hul på løsningen af nogle af problemerne, bliver mere aktiv under den trafikminister, vi nu har fået.

Vi så jo, at den forhenværende trafikminister – måske under en vis form for tvang, eller hvad man nu skal kalde det – meddelte SAS, at man ikke ville acceptere monopol-

stillingen i Kastrup, og vi var alle sammen, også den nuværende trafikminister og jeg, lykkelige for, at sagen fik den udgang, som den gjorde. Men vi har jo også andre ting på beddingen: både udenrigsministeriet og trafikministeriet forhandler i øjeblikket med England om en ny luftfartsaftale, og vi må også se i øjnene, at der skal forhandlinger i gang med USA. I den forbindelse vil jeg gerne høre, om ministeren er indstillet på, at vi går ind for de overvejelser, som jeg i hvert tilfælde ved kommer fra USAs side, om, at man skal acceptere en større del som charterflyvning.

I dag er ABC-charter ikke tilladt til de skandinaviske lande, hvilket betyder, at vi i hvert tilfælde i Danmark går glip af adskillige millioner kroner i valutaindtægt, fordi de amerikanske pengeturister – det var dem, der i gamle dage lagde til med et skib ved Langelinje – ikke længere kommer til Danmark. De har mulighed for at benytte ABC-charter til Holland og en lang række andre europæiske lande, og dermed går Danmark altså glip af de turistindtægter. Derfor vil jeg gerne høre, om ministeren ikke vil overveje at åbne for sådanne ABC-flyvninger til Skandinavien.

Men det, der er et reelt problem for os – og det er ministeren sikkert bekendt med – er for det første, at vi har skrappe restriktioner for de danske charterselskaber på udenlandske destinationer, de europæiske hovedstæder og de skandinaviske hovedstæder, og for det andet, at vi har det særdeles store problem for industrien, at vi ikke accepterer splitcharter – man har lukket en lille smule op, men det er alt for lidt til, at industrien reelt kan benytte sig af den. Det, der sker – og det er ministeren sikkert bekendt med – er, at den største del af vores fragtsplitcharter går ned over Luxembourg, og nu er den også begyndt at gå ned over Vesttyskland.

Jeg håber som sagt, at ministeren vil holde ved sit gamle standpunkt, og derfor glæder jeg mig til at høre ministerens besvarelse af denne forespørgsel.

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Der er stillet en forespørgsel af hr. Glensgård om, hvorvidt ministeren hurtigt vil sørge for, at det danske luftfartserhverv såvel på

[Ministeren for offentlige arbejder]

fragt- som på passagersiden får friere arbejdsvilkår til gavn for den danske befolkning.

Hertil vil jeg gerne svare, at hr. Glensgård jo taler om det danske luftfartserhverv uden i og for sig nærmere at angive, hvad han mener hermed. Selv om dette begreb dækker over mere, vil jeg tillade mig her i besvarelsen at begrænse mig til ruteflyvning og charterflyvning.

For begge disse områder gælder det, at de skal virke til gavn for den danske befolkning som helhed, og de vilkår, hvorunder de drives, skal naturligvis fastlægges ud fra dette hensyn og ikke primært ud fra et hensyn til den begrænsede kreds af udøvere af erhvervet.

Hvad angår ruteflyvningen, har det siden 1950 været en fast opfattelse – også støttet af et meget stort flertal i folketinget – at det danske erhvervsliv og rejsende publikum er bedst tjent med, at ruteflyvning drives i samarbejde med Norge og Sverige igennem SAS. Herved sikrer man også et trafikgrundlag, som giver et udstrakt rutenet med hyppige frekvenser. Her er det således, at SAS som bekendt drives på grundlag af koncessioner, der er givet de nationale luftfartsselskaber, dvs. DDL, DNL og ABA, og som i øvrigt, som nogen vil huske, senest i 1975 er blevet forlænget ved lovgivning her i folketinget frem til 1995.

Hvad angår charterflyvningen, har det igennem en årrække ligeledes været en fast opfattelse, at de vilkår, hvorunder den udøves, må sikre, at der tages hensyn til ruteflyvningens trafikgrundlag. På grund af SAS-samarbejdet på ruteflyvningens område er vilkårene blevet til i skandinavisk samarbejde, og i konsekvens heraf har der også måttet være skandinavisk enighed om de lempelser, der gradvis er blevet gennemført. Samtidig har man herved sikret, at de danske charter-selskaber også har haft adgang til det norske og det svenske marked.

Jeg vil gerne erindre om, at der ved en forespørgselsdebat den 26. november 1976, med et meget stort flertal i øvrigt, blev vedtaget en dagsorden, som jeg gerne vil citere. Der blev da vedtaget en dagsorden med følgende ordlyd:

»Idet folketinget tager trafikministerens redegørelse til efterretning, opfordrer folketinget ministeren til hurtigst muligt at genop-

tage forhandlinger med den norske og svenske regering med henblik på at opnå yderligere liberalisering for såvel fragt- som passagercharterflyvning.«

Herefter var det således, at min forgænger i embedet arbejdede videre på grundlag af denne dagsorden, men i juni 1977 måtte konstatere, at der ikke på dette tidspunkt var mulighed for at opnå skandinavisk enighed om yderligere lempelser i reglerne for passagercharterflyvning.

Hvad angik fragtcharter, fik det skandinaviske departementale charterudvalg, det såkaldte DAC-udvalg, til opgave at undersøge to forhold, dels det skandinaviske flyfragtmarkeds omfang, struktur og udviklingstendenser, dels hvorvidt det skandinaviske erhvervslivs behov for flyfragttjenester blev tilgodeset gennem det nuværende og det planlagte udbud.

Dette udvalgs rapport er under færdiggørelse, men allerede den 16. august i år havde min forgænger et møde med sin norske og sin svenske kollega med henblik på at vurdere mulighederne for en fragtcharterliberalisering. Om dette møde ved jeg, at min forgænger har underrettet udvalget om offentlige arbejder i en skrivelse af 22. august 1978, hvorfra jeg tillader mig at citere følgende:

»Ved udvalgets undersøgelser« – der er her tale om det skandinaviske charterudvalg – »herunder en høring med repræsentanter for skandinaviske erhvervsorganisationer, er det bl. a. blevet klargjort, at det er et kraftigt erhvervsønske at få muligheder for væsentlig billigere luftfragttransport, men at man samtidig ønsker ruteselskabernes transportydelse bevaret, og at øget adgang til fragtcharter således ikke er et mål i sig selv.«

Jeg ved, at min forgænger uanset dette gav udtryk for, at det ikke ændrede i opfattelsen af, at en fragtcharterliberalisering bør gennemføres i det omfang, som han allerede ved forhandlingerne i juli 1977 havde krævet gennemført.

Jeg er bekendt med, at man fra norsk og svensk side afviste en yderligere liberalisering på indeværende tidspunkt, idet man ønskede at se virkningerne af den fragtrate-sænkning, som SAS jo gennemfører pr. 1. november 1978 for fragt til og fra det fjerne østen og over Nordatlanten, før man diskuterede yderligere fragtcharterliberalisering. Det er jo en nedsættelse af fragtraterne på 15 pct.

[Ministeren for offentlige arbejder]

og yderligere 15 pct., hvis afsendelse sker på såkaldte trafiksvage dage.

Et forslag fra dansk side om, at man straks kunne påbegynde en liberalisering på de destinationer, hvor SAS ikke flyver eller har planer om det, blev ligeledes afvist.

Jeg mener, man må tage den norske og svenske afvisning til efterretning og herefter bede DAC-udvalget om dels at følge virkningerne af SAS' nye priser gennem en periode på ½ år fra indførelsen, der som sagt forventes at ske pr. 1. november 1978, dels sideløbende hermed at undersøge, hvilke behov der måtte være for splitcharter til og fra destinationer, hvor SAS ikke flyver eller har planer om at flyve i en nærmere fremtid.

Jeg vil gerne understrege til sidst, at det dagsordensforslag, som jeg allerede har refereret, og som jeg jo selv i ret høj grad var med til at fremsætte ved debatten i november 1976, naturligvis også vil være rettesnor for mig. Men inden jeg foretager mig videre på dette område, ønsker jeg at afvente DAC-udvalgets rapport, en rapport, der kan ventes færdiggjort omkring juni 1979.

Hvis det måtte være muligt på et tidspunkt før dette tidspunkt at opnå resultater ved forhandlinger, er jeg naturligvis parat hertil, men så vidt jeg kan skønne, må det være den videre tidsrækkefølge i henseende til at opnå yderligere muligheder for liberalisering på dette område.

Glensgård (FP):

Jomfrutalen som minister var jo ikke ligefrem opløftende for os andre at høre på, og det har den sikkert heller ikke været for ministerens partifæller, men det er måske tegnet på den nye regerings holdning til en lang række problemstillinger, ikke kun inden for trafikområdet. Man fortsætter på embedsmændenes betingelser og intet andet. Talen her bar tydeligt præg af ikke at være udformet af det liberale tidligere medlem af folketinget hr. Ivar Hansen, men af trafikministeriets embedsmænd. Det er meget sørgeligt.

Men hvad er det nu, man vil? Nu vil man afvente, at embedsmændene undersøger forholdene. Det var jo slet, slet ikke nødvendigt, i hvert tilfælde ikke på det tidspunkt, hvor trafikministeren og jeg sad på samme side af bjælken, nej, da vidste vi, at behovet var der, og da turde vi sige det.

Vi har jo set, at SAS, når det blev presset meget, har givet sig, Ja, vi har sågar set, at når SAS blev presset rigtig meget, har den norske og den svenske SAS-direktør undsagt den danske SAS-direktør; man sagde det på den måde, at man nok var for blokadeagtig over for de danske politikere. Det vil altså sige, at SAS erkender, at der er et problem, men at der sidder en dansk SAS-direktør, som ikke vil diskutere dette problem med politikerne eller i dette tilfælde med ministeriets embedsmænd. Man blokerer og siger: vi vil ikke. Det er ganske klart, at når vi så kommer tilbage til den svenske og den norske trafikminister, som ikke har de problemer, og siger: vi vil gerne i gang på den og den måde, ja, så siger de: det synes vi ikke der er nogen grund til. Men det skal vi ikke ligge underdrejet over for. Vi skal ikke bøje os for hr. Bo Turesen. Hvorfor skulle vi det? Det er et samarbejde, men det er så sandelig da ikke et samarbejde, hvor det er danskerne, det skal gå ud over hver gang, og det har det været.

Det er beskæmmende at se, at den nye trafikminister vil tage den norske og den svenske trafikministers afvisning til efterretning. Tænk, den nye trafikminister vil endog ikke sige: o.k., jeg vil gerne tage en forhandling med dem for at se, om ikke vi kan få noget igennem. Nej, man tager den gamle socialdemokratiske trafikministers sammenrend med de norske og svenske til efterretning. Punktum. Det virker underligt på mig. Det er muligt, at trafikministeren er kommet for hurtigt ud i denne problemstilling, men det var jo ikke vores skyld, at der skete et skifte.

Men de problemer, vi står over for, kan ikke være trafikministeren ubekendte, og derfor kan det ikke undskyldes med ukendskab. Nu svarede trafikministeren ganske vist ikke på en lang række andre spørgsmål, som jeg stillede, men de var jo heller ikke besvaret fra embedsmændene, men vi får formentlig svarene senere på dagen.

Jeg stillede spørgsmål om ABC-charter. Jeg stillede spørgsmål om nogle yderligere liberaliseringer. Dem fik vi ingen svar på. Det er rigtigt, det ikke stod på den trykte forespørgsel, men det hører ligesom med til indledningen, og så havde det været rimeligt, om man havde besvaret dem.

[Glensgård]

Det er da rigtigt, at vi vedtog en dagsorden den 26. november 1976. Vi ved også alle sammen godt, at det var en afværgedagsorden. Jeg siger ikke, at det var det, vi alle sammen gerne ville. Nej, det, der skete, var, at man ikke turde gå videre, og derfor gik socialdemokratiet til venstre og spurgte, om man ikke kunne finde en måde at komme ud af problemet på. Som de gamle parlamentarikere, venstre er, sagde man: ja men så lad os da finde en måde at komme ud af det på og lave en dagsorden, hvor vi ligesom siger, vi dog har lidt at holde fast i, nemlig at vi skal have yderligere liberaliseringer igennem. Men den dagsorden var ikke, i hvert tilfælde ikke dengang, udtryk for venstres ønsker. Det var en kompromisdagsorden for at undgå en opsplitning i folketinget. Det kan den nuværende trafikminister ganske givet huske; han var nemlig på det tidspunkt ordfører for venstre.

Det er da rigtigt, at det nuværende rutenet og det nuværende charternet skal være til gavn for den danske befolkning, men selv de stive mennesker hos SAS har nu erkendt, at en form for liberalisering ikke betyder en nedgang for SAS. Man har erkendt, at når man blev presset længe nok, kunne man da godt gå ind og køre på lavere priser, eksempelvis over Atlanten. Men man har ikke villet, for man har jo haft monopolet. Så er der rokket lidt ved det, og så finder man ud af hos SAS, at det kan man egentlig også godt selv klare. Derfor kan vil lige så godt fortsætte med at rokke ved monopolet; så går det op for SAS, at de nok trods alt er så dygtige, at de kan leve uden at have monopolet som basis.

Vi har set, at North West Airlines er kommet ind. De kan ganske vist ikke flyve for øjeblikket på grund af pilotstrejke, men det kender vi jo også hos SAS – om det er pilotstrejke eller benzinstrejke, er ligeegyldigt. Modsvaret fra SAS var: nå ja, men så kan vi også godt – på trods af at SAS hævder at tage over 200 mill. kr. om året på at flyve over Atlanten. Det er ganske vist ikke oplysninger fra SAS-direktøren, men fra SAS-formanden, men jeg går ud fra, at de oplysninger er lige så gode, som hvis de kom fra direktøren.

Det kan altså godt lade sig gøre at drive luftfart under liberale former, og det ser man jo for øvrigt også i et land som USA. Der er

luftfarten jo i en rivende udvikling, men man lider heller ikke under de samme restriktioner, som vi gør her.

Som sagt mener jeg, at vi skal gå meget vidt, og mit parti er nok det parti, der ønsker at gå videst i denne sammenhæng. Det er vi godt klar over at vi ikke kan få flertal for på nuværende tidspunkt. Vi er godt klar over, at man har en eller anden idé om et godt samarbejde i Skandinavien om SAS, og den illusion skal man også have lov til at bevare, i hvert tilfælde et stykke tid endnu, men det må ikke gå ud over den danske befolkning, at man går rundt som illusionister. Det må ikke gå ud over den danske befolkning. Vi må åbne for, at den danske befolkning får ret til at besøge sine venner og bekendte i de skandinaviske hovedstæder, i de europæiske hovedstæder, på den anden side Atlanten. Hvis vi bevarer restriktionerne, er det ikke til gavn for den danske befolkning, som trafikministeren udtrykte sig. Det er til skade for befolkningen. Det er for øvrigt også til skade for industrien.

Nu kommer trafikministeren og jeg fra en del af Jylland, hvor vi har nogle omkostningsproblemer. Hvis vi vil forsøge at få lidt gang i eksporten, hvad jeg stadig væk håber den nye regering er enig i ville være til gavn for Danmark, skader vi eksporterhvervene ved de enormt store billetpriser. Det er jo ufatteligt, at vi skal acceptere billetpriser på London af den størrelsesorden, vi skal, nemlig godt 2.500 kr. Jo, men man har jo også en trafikpligt, lyder svaret altid. Ja, eksempelvis trafikpligt til at flyve til Barbados. Det er ikke så forfærdelig mange forretningsfolk, der flyver på forretningsrejse til Barbados. Men det er klart, man har en trafikpligt.

Man har altså nogle illusioner om, at fordi man nu en gang har en sådan rettighed, skal den også piskes igennem. Vi har nogle trafikrettigheder og nogle trafikpligter m. h. t. at flyve til Østen. Hvor mange af de danske erhvervsfolk benytter sig af disse muligheder? De, der skal være derude i længere tid, flyver gerne med SAS, eller rettere sagt: de flyver gerne med Globetrotter, for det er jo den eneste måde, man kan komme derud på til en rimelig penge. Det er klart, nogle kan komme i en situation, hvor de er pisket til at tage de dyre billetter derud, men det er nu ikke mange. Hvis man endelig skal have sig en fornøjelig tur derud, kender vi jo alle

[Glensgård]

sammen vejen: det er ikke over Kastrup, det bliver for dyrt, nej, det er ned over Vesttyskland og ud derfra.

Hvorfor skal vi finde os i fortsat at ligge underdrejet for denne monopolvirksomhed? Hvorfor skal vi ikke sige til den: I skal have lov til at eksistere, men I skal ikke længere have lov til at dirigere? Det bør dog trods alt være politikerne, der træffer afgørelsen i den sidste ende.

Når vi skal diskutere dette – og det vil være en tilbagevendende begivenhed, lige så længe vi ønsker at opretholde disse store restriktioner – hele tiden, hænger det sammen med, at det er noget, befolkningen kræver; det ved alle. Der ville jo blive paladsrevolution, hvis vi pludselig stoppede de billige charterferier ned til Middelhavet, for de er blevet en del af befolkningens hverdag.

Befolkningen kræver også nu at komme videre ud, og hvorfor skulle det ikke være muligt for arbejdsmand Petersen på B & W at tage til New York, hvorfor skal det være forbeholdt FN-parlamentarikere og andre? Hvorfor skulle vi dog ikke lukke op for det? Der er ikke én eneste rimelig grund til, at vi opretholder kravet om, at det enten er forretningsfolk eller embedsmænd, der flyver over Atlanten, og det opretholder vi ved at holde de høje priser.

Det er klart, at på et tidspunkt kommer kravet fra USA og fra England, men hvorfor skal vi vente på kravet, hvorfor skal vi ikke meddele SAS med det samme, at vi ikke vil finde os i det? Det vil selvfølgelig betyde, at SAS bliver tvunget ud i nogle rationaliseringer, men det vil også tvinge SAS ud i nogle overvejelser om, hvorvidt de driver virksomheden på den rette måde.

Men det vigtigste er altså, at vi får pillet en lille smule ved monolet på den måde, at vi ligesom en lærlinguddannelse for SAS-lederne fortæller dem, at de nu ikke længere har denne pude at hvile på, men snart skal til at begynde at klare sig selv. Det er vigtigt for os at få det slået fast. Det har vi forsøgt ved flere lejligheder, og der er altså også kommet ganske små liberaliseringer igennem, men de har været meget små.

Men ét var vi i hvert tilfælde enige om under debatten i juni måned 1976, og det er liberaliseringskravene. De krav er ikke blevet opfyldt, og på den baggrund skal jeg tillade mig at fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Idet folketinget beklager, at der endnu ikke er gennemført liberaliseringer på charterområdet af det omfang, som forudsattes ved SAS-koncessionsforlængelsen,

opfordrer folketinget regeringen til at gennemføre charterliberaliseringer, herunder: a) at splitfragtcharter accepteres, b) at weekendcharter til de europæiske hovedstæder, herunder de nordiske, accepteres, c) at ABC-charter accepteres.

Tinget går herefter over til næste punkt på dagsordenen.«

Jeg skal bede ministeren nøje overveje denne dagsorden. Den er så blidt udformet, at den på ingen måde vil rokke ved SAS-samarbejdet. Den er udformet på en sådan måde, at ministeren ved en forhandling med sine nordiske kollegaer kan gennemføre dagsordenens intentioner, og det er baggrunden for, at den bliver fremsat.

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

Otto Mørch (S):

Det kan undre – nej, det kan vel alligevel ikke undre, når det er hr. Glensgård, det drejer sig om – at man ikke sparer tinget for denne forespørgselsdebat. Dette mener jeg, fordi der den 22. august på bilag 37 fra udvalget om offentlige arbejder faktisk gives svar på denne forespørgsel. Det har åbenbart ikke foranlediget hr. Glensgård til at overveje, om denne forespørgsel skulle trækkes tilbage.

Der er på bilag 37 givet en redegørelse fra den tidligere trafikminister, Kjeld Olesen. Denne redegørelse gentages nu her af den nye trafikminister, og jeg vil meget gerne stærkt understrege, at jeg fuldt og helt kan tiltræde redegørelsen. Den viser, at både den tidligere og den nuværende minister føler sig forpligtet af dagsordensvedtagelsen af 26. november 1976 her i tinget og ikke alene føler sig forpligtet, men også energisk har arbejdet efter denne dagsordens hensigt; ingen tvivl om det.

Jeg kan tilføje, at også tre medlemmer af dette ting, der alle er medlemmer af Nordisk

[Otto Mørch]

Råds trafikudvalg, nemlig hr. Holmberg, hr. Chr. Christensen og undertegnede, alle er medforslagsstillere til et medlemsforslag om liberalisering af de nordiske landes regler for fragtcharter, et forslag, der sidst var til behandling i Vesterås i Sverige den 28. juni d.å. og i øvrigt afventer DAC-udvalgets betænkning, før endelig afgørelse kan foreligge.

Jeg kunne for så vidt nøjes med disse bemærkninger, men jeg finder anledning til ligesom ministeren særligt at understrege resultatet af en høring med repræsentanter for skandinaviske erhvervsorganisationer. Under høringen er det blevet klargjort, at det er et kraftigt erhvervsønske at få muligheder for væsentlig billigere luftfragttransport, men at man samtidig ønsker ruteselskabernes transportydelse bevaret, og at øget adgang til fragtcharter således ikke er et mål i sig selv.

Det synes jeg er noget meget, meget væsentligt at få markeret; ikke mindst for de partier her i tinget, der gerne vil stå op og være talsmænd netop for erhvervsinteresserne, er det da meget vigtigt at få at vide, hvor disse erhvervsønsker ligger. Jeg beder ikke mindst hr. Glensgård erindre, at betydelige erhvervsorganisationer altså har udtalt sig sådan over for DAC-udvalget.

Ud fra dette må vi naturligvis vurdere, om SAS kan inddække disse ønsker. Det ser ud til, at SAS i højere grad er ved at komme op på dupperne, hvis jeg må bruge dette udtryk. Jeg har lige set resultatet af fragtbefordringen for juli måned inden for SAS. Den viser en fremgang på ikke mindre end 20 pct., med den største stigning på Nordatlanten og Fjernøstenruterne.

Hertil kommer, som også ministeren nævnte det, at man fra 1. november indfrier et af de ønsker, erhvervsorganisationerne stiller, nemlig en lavere takstpolitik, nye lavpriser for luftfragt med SAS, sådan at erhvervslivet her kan hente betydelige gevinster på flere fragtområder. SAS' beslutning om at indføre de nye lavpriser ligger jo helt på linje med bestræbelserne på at tilgodese det skandinaviske markeds voksende behov for alternative pris- og serviceformer.

For yderligere at dække fragtområdets behov får Københavns Luftgodsstation, der er et helejet datterselskab af SAS, mulighed for i oktober måned at tage en ny importterminal i brug.

Som jeg nævnte det, er det altså karakteristisk for SAS-situationen i dag, at de i højere grad er ved at komme op på dupperne, så hvis det har været hr. Glensgårds mening at medvirke hertil, bør man naturligvis være taknemlig, men jeg tror, vi er nogle, der har det indtryk, at hr. Glensgård specielt har dyrket andre interesser, som bestemt ikke ville være positive over for SAS' virksomhed.

Vi finder i øvrigt i socialdemokratiet, at SAS, der er en virksomhed baseret på samarbejde mellem private erhverv og samfundet og indeholder både privat kapital og samfundskapital, er en sund og en stærk virksomhed, som vi ikke ønsker at forringe mulighederne for.

Vi ønsker naturligvis heller ikke at forringe mulighederne for charterselskaberne, men her er det værd at erindre, også for hr. Glensgård, at det netop er et praktisk resultat af det skandinaviske luftfartssamarbejde, som de tre regeringer nu har forlænget til 1995, at Skandinavien betragtes som ét luftfartsområde. Hvad betyder det? Det betyder, at danske charterselskaber frit kan operere i Norge og Sverige, og det er de eneste lande, de har sådanne fordele i. Det har for danske charterselskaber betydet adgang til det svenske rejsemarked, der udgør 60 pct. af det samlede skandinaviske feriemarked.

Når alt skrælles fra, er dette forhold den egentlige årsag til, at der er vokset nogle store danske charterselskaber op, og det er vi tilfredse med, og det er den danske befolkning også tilfreds med. Havde de danske charterselskaber kun måttet operere ud fra danske lufthavne, havde de i dag været små og ubetydelige. Det havde været rart, hvis man fra charterbranchen, hvis interesser hr. Glensgård åbenbart har en speciel interesse i at varetage, ikke fortav denne kendsgerning, men i stedet for glædede sig over den.

Må jeg slutte med, som også ministeren markerede det, at for både ruteflyvning og charterflyvning må det gælde, at de skal virke til gavn for den danske befolkning som helhed, og de vilkår, hvorunder de drives, skal fastlægges ud fra dette hensyn og ikke primært ud fra et hensyn til den begrænsede kreds af udøvere af erhvervet.

Det dagsordensforslag, hr. Glensgård har fremsat, og som vi ikke får lejlighed til at stemme om i dag, er vi bestemt ikke interesserede i. Vi finder det helt unødvendigt, sær-

[Otto Mørch]

lig på grundlag af det arbejde, som den tidligere trafikminister har gjort på dette område, og som den nuværende trafikminister er indforstået med at gøre.

Svend Erik Hovmand (V):

Der er sikkert mange, der i dag spørger sig selv, hvorfor folketinget netop i denne situation bruger tid på at diskutere denne sag, hvormed der jo er så stor enighed.

Forholdet er det, at siden forlængelsen af SAS-koncessionerne for godt 3 år siden har der her i tinget været et meget klart udtalt ønske om at gennemføre lempeligere regler for passager- og fragtcharterflyvning her i landet gennem øget liberalisering. Det fremgik af den betækningsudtalelse om SAS-koncessionernes forlængelse, som udvalget om offentlige arbejder vedtog den 6. juni 1975. Det fremgik af den dagsorden, som bl.a. venstre medvirkede til vedtagelsen af i november 1976, og det blev klart tilkendegivet af den daværende trafikminister under forhandlingerne herom i juli 1977. Alle tre gange er det meget klart vist, at der er et sådant ønske her i tinget.

Af trafikministerens besvarelse af hr. Glensgårds forespørgsel her i dag fremgik det også meget klart, at den nye regering også ønsker at leve op til de intentioner, der ligger i disse beslutninger. På den baggrund er der næppe grund til at veksle mange ord om denne sag.

Fra venstres side skal der ikke herske tvivl om – og det synes jeg egentlig hr. Glensgård burde høre – at vi er enige med ministeren i, at der trods modstand fra de andre skandinaviske lande fortsat bør arbejdes videre med denne sag, således som det sker gennem det såkaldte DAC-udvalg, også selv om der allerede er sket visse lempelser på personchartersiden, og også selv om SAS, som flere har været inde på det, står over for indførelse af betydelige fragtratesænkninger, specielt på Nordatlanten og det fjerne østen, allerede fra dette efterår.

Det er en udvikling, som i høj grad tilgodeser erhvervslivets ønsker, sådan som de blev udtalt på den konference, der blev afholdt om dette spørgsmål. Der er altså ingen tvivl om, at SAS her har imødekommet erhvervslivets synspunkter. Men trods dette ønsker vi altså alligevel, at der arbejdes videre

med henblik på en yderligere liberalisering. Vor holdning til værdien af den frie konkurrence, også på dette område, er ikke ændret. Vi ønsker at lempe, og vi ønsker en lempelse i det omfang, hvori det kan ske uden uacceptable økonomiske følger for SAS og det skandinaviske, det europæiske og det internationale luftfartssamarbejde.

Jeg synes, det er væsentligt at understrege det sidste, som er i overensstemmelse med den betænkning, et flertal i dette ting afgav i forbindelse med forlængelsen af SAS-koncessionerne. Der er også et hensyn til det nordiske samarbejde, som SAS er en frugt af. Der er også et hensyn til andre sider i denne sag. Men disse hensyn til trods vil jeg altså gerne her understrege, at vi fra venstres side ikke har en ændret holdning i denne sag, at vi fra venstres side fortsat ønsker at arbejde videre på dette spørgsmål.

Jeg finder den foreslåede dagsorden meget uhensigtsmæssig, alene fordi den specificerer nogle konkrete områder, som endnu ikke er klart belyst, og som ikke har været vurderet, hverken i folketingets udvalg om offentlige arbejder i tilstrækkeligt omfang eller i det såkaldte DAC-udvalg. Inden vi låser os fast på så kontante beslutninger, som ligger i en sådan dagsorden, vil det nok være rimeligt at få tingene undersøgt. Derfor glæder det mig også, at ministeren har givet tilsagn om, at han med interesse vil følge det arbejde, der gøres i DAC-udvalget, og ikke er afvisende over for, hvis det er muligt, at få resultater fra udvalget inden den dato, som er skitseret, i juni 1979. Jeg hilser med glæde, hvis det kan lykkes, men vi har altså også et hensyn at tage til vores nordiske samarbejdspartnere, uanset om fremskridtspartiet bryder sig om det eller ej.

Grove (KF):

Jeg vil gerne først ved denne lejlighed byde vores nye minister for offentlige arbejder velkommen til arbejdet og ønske ham til lykke med det job, han har fået.

Denne forespørgselsdebat er vel egentlig i højere grad rettet til den afgående minister for offentlige arbejder, og det er forståeligt, hvis den nye minister gerne ville have ventet en tid med denne debat om yderligere liberalisering af fragt- og passagercharterflyvningen. Hvis vi havde ventet noget længere med den-

[Grove]

ne debat, havde ministeren måske også haft større chancer for selv i større udstrækning at have fået indflydelse på den tale, der blev holdt her i dag. Og dog – ministeren fremsatte jo selv det dagsordensforslag i folketinget den 26. november 1976, som opfordrede den daværende trafikminister til hurtigst muligt at genoptage forhandlingerne med den norske og den svenske regering om en liberalisering på dette område.

Der er nu gået 2 år. Jeg ved ikke, hvad man forstår ved hurtigst muligt, men jeg tror da ikke, at folketinget på det tidspunkt havde ventet, at der skulle gå 2 år, uden at der skete væsentlige ting på dette vigtige trafikområde. Derfor tror jeg da også, det glæder vores nye minister for offentlige arbejder, at han nu selv har overtaget ansvaret for at få gennemført det dagsordensforslag, som han i sin tid selv fremsatte, og som blev vedtaget i dette folketing med meget stort flertal, et flertal, som også omfattede ministerens nye gode venner i socialdemokratiet. Det vil egentlig også passe godt ind i den nye regerings erhvervspolitik, idet denne liberalisering af fragtcharterflyvningen vil nedsætte omkostningerne for vort erhvervsliv og specielt for eksport erhvervene, hvilket jo er en af målsætningerne, den nye regering har.

Jeg skal ikke forlænge denne debat med mange og lange argumenter for nødvendigheden af at fjerne restriktionerne for fragtcharterflyvningen. Jeg vil i stedet for anbefale ministeren for offentlige arbejder at læse i Folketingstidende referatet af den forespørgselsdebat, der fandt sted den 26. november 1976 om SAS. Jeg vil gerne her citere, hvad venstres daværende trafikpolitiske ordfører, hr. Ivar Hansen, bl.a. udtalte – det står i Folketingstidende 1976–77 (1. samling), sp. 2268 og 2269:

»Vi kan ikke leve med strengere regler for fragtcharter end vore konkurrentlande, f.eks. Vesttyskland og Holland. Resultatet heraf kan være, hvilket også fremgår af charterrapporten, en fragttransport ned til Luxembourg og Holland med bil og videre herfra med fly – et forhold, som med Vesttysklands formodede liberalisering vil blive af betydelig større omfang. Alt i alt kan det fordyre eksport erhvervenes omkostninger, og det kan ikke være i dansk interesse. Tværtimod.«

Jeg går ud fra, at ministeren fortsat har den mening om fragtcharterflyvningen, og

jeg går også ud fra, at dette, skal vi sige tynde løfte, der blev udtalt her i dag, vil blive betydeligt forstærket, når ministeren er faldet på plads i ministerstolen og har fået mulighed for at blive lidt mere effektiv.

Vedrørende charterflyvning med passagerer er jeg bekendt med, at de amerikanske myndigheder vil indføre nye regler på dette område. Jeg ved ikke, om ministeren kender disse regler, men jeg vil bede om, at de må blive tilstillet udvalget om offentlige arbejder, så at det får mulighed for at gennemgå dem.

Når der er gået så lang tid, fra 1976 til 1978, uden at der er sket noget, ved jeg ikke, om det er, fordi den afgående minister for offentlige arbejder havde så travlt med at forberede bygningen af Storebæltsbroen og derfor forsømt dette vigtige trafikområde, som vi debatterer her i dag. Men jeg ved, at den nuværende minister for offentlige arbejder ikke får travlt med at bygge en Storebæltsbro, selv om det ville være til gavn for dansk erhvervsliv, hvis han også ville have brugt sin tid på det. Det konservative folkeparti beklager meget, at den nye trafikminister ikke vil det. Men vi forventer til gengæld, at den nye minister for offentlige arbejder hurtigt og effektivt vil gennemføre en liberalisering inden for såvel fragt- som passagercharterflyvningen i overensstemmelse med det dagsordensforslag, vi vedtog i november 1976. Der skal ikke være tvivl om, at det konservative folkeparti fortsat ønsker at opretholde SAS, men vi tror efterhånden ikke længere på, at de skal have monopol. Vi har set i andre lande, at charterselskaber og det enkelte lands eget flyveselskab trives ganske glimrende side om side.

Med hensyn til ruteflyvningen er det efterhånden blevet meget dyrt at flyve med indenrigsflyvemaskiner, som vi fra folketinget selv gør meget, og de passagerer, der er med, er i stor udstrækning passagerer, der har arbejde for det offentlige. Jeg tror, at på længere sigt må SAS også på dette område kunne nedsætte priserne, og vil man ikke det, er det i hvert fald ikke til gavn for den brede danske befolkning. Så må vi også på det område begynde at se på, om vi kan gøre noget for, at flyvning bliver mere og mere almindelig også for den almindelige danske befolkning.

Langsted (CD):

[Langsted]

Nu kunne jeg begynde med at være lidt drilsk mod på én gang hr. Glensgård og ministeren, fordi, hr. Glensgård, det, vi hørte nu i dag, var ikke ministerens jomfrutale som minister. Den fik vi allerede i går, da ministeren skulle tage afstand fra et dagsordensforslag, jeg havde fremsat, og som gik ud på, at man skulle opretholde de bestemmelser, folketinget havde vedtaget for kun 2 måneder siden vedrørende Storebæltsbroen. Nu ser vi noget helt andet – og nu er jeg drilsk igen – nemlig at ministeren går tilbage til sit eget dagsordensforslag, som nu trods alt er 2 år gammelt. Men der er jo forskel på luftfart og Storebæltsbro.

I gamle dage var det banedriften, der kunne oprøre sindene her i tinget. Nu er det luftdriften, eller hvad man nu skal kalde det, der skal diskuteres hvert andet år.

Men for os at se er det ikke op på dupperne, SAS skal komme, lad os hellere se at få dem op på vingerne. SAS har en gammel koncession, som blev forlænget for et par år siden. Det skete også med vore stemmer, og vi vil ikke løbe fra et tilsagn, vi har givet én gang i den retning.

Endelig kan jeg sige, at der i luftfarten er plads til både SAS og charterflyvning, både på passager- og fragtbasis. Efter vor mening skal der være det, og der foregår da også et delvist samarbejde f. eks. inden for indenrigsluftfarten, hvor Danair jo er en sammenlutning af flere luftfartsselskaber.

I det hele taget ser vi mange fordele ved den SAS-koncession, der er givet. Det er en fordel i den internationale konkurrence. Uden den ville de nordiske lande ikke kunne klare sig på den måde, de har kunnet i udlandet i konkurrence med andre lande, og på længere sigt må vi vel også forudse et nærmere europæisk samarbejde end det, der allerede nu er basis for. Vi har set resultaterne af dette konkurrenceforhold i de prisnedsættelser, man på visse ruter får, f.eks. til London og USA, med SAS.

I det hele taget mener vi, at resultatet af denne debat bør være, at det slås fast, at der står et enigt folketing bag de synspunkter, ministeren har fremført, at der står et enigt folketing bag SAS for at gøre SAS så stærkt som muligt i det konkurrenceprægede samfund, vi lever i.

Det vil set fra vort synspunkt kun være til gavn for den danske befolkning og for det danske erhvervsliv.

Ole Henriksen (SF):

Det kan undre, at vi skulle have denne debat i dag, og det er der også givet udtryk for. Vi deler denne undren fra socialistisk folkepartis side. Vi er ikke i stand til at deltage i et generelt angreb på SAS, og vi har bestemt den principielle formening, at SAS skal fortsætte. Det nordiske samarbejde på dette område er en væsentlig faktor, også inden for trafikken.

Jeg forstår af forespørgslen fra fremskridtspartiet, at man ikke mener, liberaliseringen går hurtigt nok. Det er dog vedtaget her i folketinget, at der skal være en begyndende liberalisering, og socialistisk folkeparti er da tilhænger af, at man forfølger det mål, som SAS egentlig også selv er enig i, nemlig at billiggøre de forskellige former for chartertrafik. SAS deltager jo også ret aktivt i øjeblikket i denne chartertrafik og er også i stand til at yde en service, der kan konkurrere med de øvrige charterselskabers på adskillige områder. Men selv om hr. Glensgård ikke bryder sig om at få stukket ud, at der er et hensyn at tage til de forpligtelser, som SAS har, tror jeg alligevel, det står tilbage, at SAS har disse forpligtelser, og dem vil vi i hvert fald have med i vore overvejelser, når der skal rokkes ved konkurrenceforholdene. Det drejer sig om forpligtelsen til at flyve til bestemte tidspunkter som en service til gavn for befolkningen. Men vi har altså ikke noget imod, at man rokker ved SAS' almindelige prispolitik, og det har altså også vist sig, at når der bliver rokket ved den på grund af konkurrenceforhold, er man i stand til også fra SAS' side at sætte priserne ned. Jeg tror nok, at overvejelserne mest måtte gå på fra SAS' side, at man simpelt hen tog sin prispolitik op og førte en egentlig konkurrencepolitik, som befolkningen kunne være tjent med, både hvad angår indenrigs- og udenrigstrafikken.

Der kan altså flyves billigere, og vi er tilhængere af, at man får de reelle priser, som luftfarten i dag kan tilbyde, men vi ønsker ikke konkurrencen ført ind ved, at man fra forskellige charterselskabers side tager helt specielle flyforbindelser op og konkurrerer

[Ole Henriksen]

på dem over for SAS. Det er jo rigtigt, at der er lukrative destinationer ude omkring i verden, som er udmærkede at konkurrere på for charterselskaberne, men der findes altså også disse forpligtelser for SAS til at flyve på mindre lukrative ruter med bestemte afgang, og det skal ikke forvride prispolitikken på dette område. Derfor må der også ske en udligning af SAS' priser mellem de mindre lukrative og de mere lukrative områder i stedet for den ublu konkurrence på de lidt mere givtige destinationer, der finder sted i øjeblikket.

Vi vil i socialistisk folkeparti afvente den redegørelse eller betænkning, som kommer fra DAC-udvalget, og vi vil ud fra denne tage stilling til, hvor langt vi skal gå i spørgsmålet om konkurrencemæssige forhold inden for lufttrafikken. Vi er positivt indstillet over for, at man kommer ned i et prisleje, som befolkningen kan være tjent med.

Fuglsang (DKP):

Forespørgslens tekst er jo sat nok så snedigt op. Vi stilles faktisk over for det spørgsmål, om vi vil være med til at skabe de vilkår for luftfarten, såvel for passager- som for fragtrafikken, som bedst gavner befolkningen. Og så er den videre stillet op sådan, at det vil man ikke, hvis ikke man følger den recept for liberalisering og friere arbejdsvilkår, som bliver serveret fra fremskridtspartiet. Men sagens kerne er jo, at vi gerne vil være med til at forbedre luftfarten både i den ene og den anden retning, for øvrigt også set ud fra, at luftfarten efterhånden er et meget vigtigt beskæftigelsesområde, og vi vil gerne være med til at styrke og bevare den som gode arbejdspladser. Men efter vor mening vil den liberalisering, som fremskridtspartiet taler for, let kunne bringe os fra asken i ilden. Det vil nemlig ikke blive en virkelig liberalisering, det vil blive en kamp mellem giganter, som vi af erfaring ved i stedet for at føre til virkelig liberalisering i længden vil føre til aftaler, til monopoler og nye prisbestemmelser. Det er oven i købet sådan, at vi på forhånd nogenlunde kan se naynene på disse giganter, vi kender deres virksomhed fra andre områder, vi kender deres interesser, og vi kender også i nogen grad deres fortalere. I så henseende har vi i dag fået det andet af fremskridtspartiets to

ansigter at se. I går var det hr. Glistrup, som viste det, man viser som det store arbejderparti, men i dag er det i høj grad kapitalinteresser, det drejer sig om. Det pynes ganske vist lidt med, at det, man vil, er at give B & W-arbejderen mulighed for også at tage på besøg i New York, men det er det i virkeligheden ikke. Det, det drejer sig om, er snævre kapitalinteresser.

Vi ønsker også billige billetpriser. Vi tror også, det vil være muligt at få det, men vi tror faktisk ikke, at vi når så vidt bare ved at slippe privatkapitalen løs på dette vigtige transportområde. Vi har såre triste erfaringer med hensyn til dampskibstrafikken med såvel passagerer som fragt. F. eks. min egen by, Ålborg, var jo i sin tid udmærket betjent af Det Forenede Dampskibs-Selskab, men det skabte selv i høj grad en sådan service-, fragt- og prispolitik, at det kvalte sig selv.

Vi for vort vedkommende er slet ikke utilfredse med, at de andre nordiske ministre udviser en nogenlunde fast holdning. Dermed være ikke sagt, at vi ikke er enige i, at SAS burde kunne yde en både bedre og billigere service, ikke mindst fordi netop det er et foretagende med store statslige interesser. Det burde man udnytte og i mindre grad tillade, at private koncerner bruger det som tumleplads.

Vi er også interesserede i – det er nævnt her – den betydning, det har, at SAS netop er et nordisk selskab. Hvis man studerer luftfarten og dens forhold ude i verden, vil man i høj grad se, at den også er genstand for politik og politiske kampe. Her tror jeg trods alt, at i denne kamp om indflydelse i verdensmålestok på det luftfartsmæssige verdensmarked står vi betydelig stærkere med tre nordiske lande i ryggen end med blot et enkelt og oven i købet et enkelt dirigeret af private koncerner.

Vi vil som sagt arbejde for under de betingelser, der findes, at de nordiske stater bruger deres muligheder for demokratisk indflydelse og kontrol netop, som det siges i forespørgslen, til gavn for de nordiske landes befolkning.

Inge Krogh (KrF):

Som det flere gange er omtalt, havde vi her i tinget en behandling af et lignende spørgsmål i 1976. Kristeligt folkeparti har det

[Inge Krogh]

samme standpunkt som dengang, at der må liberaliseres så meget som muligt inden for chartertrafikken, både hvad angår passagertrafik og fragtrafik, så meget, som det kan lade sig gøre af hensyn til SAS.

Kristeligt folkeparti stiller sig selvfølgelig også fuldstændig bag den rekommandation, der er kommet fra Nordisk Råd, og som vor gruppeformand, hr. Chr. Christensen, har været med til at vedtage, om, at det må være muligt at oprette splitcharter. Det må siges at være meget uhensigtsmæssigt og dårligt for Danmarks konkurrenceevne, at mange af vore eksportvarer måske skal med lastbil til en lufthavn i Tyskland og derfra videre ud. Det er et rimeligt krav, der er stillet fra erhvervslivet, at man i hvert fald må have forhold, som man f. eks. har det i Holland. Men som sagt er der hensynet til SAS, som jo har koncession til 1995, og det glæder mig at høre, at SAS er ved at opbygge bedre forhold for fragt. Det er meget beklageligt, at Norge og Sverige har stillet sig så negativt over for liberaliseringen af chartertrafikken. Ministeren talte til sidst om at afvente en rapport fra DAC i 1979, men ventilerede samtidig den tanke, at der var mulighed for at optage forhandlinger med de øvrige nordiske ministre. Man må absolut anbefale, at ministeren forsøger at få sådanne forhandlinger i gang.

Schak Nielsen (DR):

Da jeg ikke tidligere har deltaget i en debat om flyspørgsmål, måtte jeg på biblioteket for at læse, hvad der var sket tidligere. Da så jeg, at forespørgeren tidligere har boret meget i luftfartsproblematikken, og luftfartsproblematikken her i landet er jo SAS og det monopol, som dette selskab besidder. I de referater, jeg så, var der sagt mange ord om flyselskabet og om de tilsluttede selskaber og hele den problematik, der ligger her. Det er da rimeligt, at der er så megen offentlig interesse om dette. SAS er jo halvt statsejet, det er noget med nordisk samarbejde, og selv om det er svensk domineret – nu hørte jeg også, at ministeren sagde norsk – har det nordiske samarbejde stadig væk i al fald min sympati i disse EF-tider. Men SAS har altså en monopolstilling, og det er angribeligt.

Det har ikke altid for SAS været nødvendigt, som hr. Otto Mørch sagde det, at være helt oppe på dupperne, men de har altid haft

en forret fremfor andre, og det kan godt være lidt af en sovepude for et selskab. På længere sigt får SAS sikkert også meget store opgaver, f.eks. inden for indenrigsflyvningen, når nu Storebæltsbroen ikke bliver til noget.

Jeg må sige, at forespørgeren har været usandsynlig heldig, for da forespørgslen blev anmeldt her i folketinget, afviste venstre overhovedet at skulle i regering, men nu i dag, nogle måneder efter, er Danmarks liberale parti altså regeringsparti og har ydermere posten som luftfartens minister, og det må jo være alle tiders baggrund for en liberalisering af flytrafikken. Forespørgslen skulle vel næsten være overflødig, for nu skal der selvfølgelig liberaliseres. Eller skal der?

Mit parti vil støtte alle forslag, der giver frisk luft og retfærdighed for alle seriøse flyselskaber, men jeg vil nok lige henstille, at ministeren også kommer lidt op på dupperne i den henseende, for forudsat at sikkerheden er i orden og der tages hensyn til ting som miljø og ressourcer, vil jeg også håbe på en liberalisering i fremtiden. Men jeg vil nu alligevel sige, at paradeforslag og drillerier er jeg ikke så forfærdelig meget for, og jeg vil i al fald tage forbehold over for alt for udpenslede detaljer i sådan en dagsorden.

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Til en lang række af de ordførere, der har haft ordet i denne debat, mener jeg at kunne sige tak for den tilslutning, der har ligget i de udtalelser, der er faldet, til den linje, vi hidtil har fulgt i vores luftfartspolitik herhjemme, og som i særlig grad kom til udtryk i den dagsorden, som blev vedtaget her i tinget i november 1976. Derfor har jeg heller ikke ret mange bemærkninger til de ordførelser, der har lydt.

Hr. Grove refererede til en tale, jeg tidligere har holdt her i tinget som ordfører for venstre, og hvori jeg havde udtalt, at det var vanskeligt for os fortsat at leve med strengere fragtcharterregler end vore konkurrentlande, eksempelvis Tyskland, Holland, Belgien osv. Det er efter min opfattelse fuldstændig korrekt, og det var også derfor, vi netop ved den lejlighed fik vedtaget en dagsorden, som opfordrede til at arbejde for fortsatte liberaliseringer.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Retsforbundets ordfører sagde, i lighed med hvad der blev udtrykt fra, tror jeg, hr. Otto Mørchs side, at nu var SAS jo i meget høj grad kommet op på dupperne, og at der måske var behov for, at ministeren også kom op på dupperne i denne sag, som det nu blev udtrykt. Der skal ikke være nogen tvivl om, at regeringen og jeg som trafikminister vil være meget indstillet på, hvad jeg også gav udtryk for i mit svar på forespørgslen, at fremme de grundige undersøgelser og overvejelser, som finder sted for øjeblikket med henblik på at komme videre, mest muligt. Det var også det, jeg gav udtryk for i min besvarelse.

Må jeg så vende mig til hr. Glensgård og de bemærkninger, der blev gjort til mig derfra. Der blev eksempelvis rejst spørgsmål vedrørende de luftfartsforhandlinger, der i øjeblikket finder sted vedrørende en ny luftfartsaftale med England, og også spørgsmålet om udenlandsruter fra Jylland blev rejst. Der foregår også andre internationale luftfartsforhandlinger for øjeblikket, hvori Danmark er impliceret. Jeg vil gerne understrege, at det er meget vanskelige forhandlinger, der finder sted her, og at jeg ikke for øjeblikket er i stand til at give noget egentligt referat herfra. Det gælder også med hensyn til det mulige udfald, der kan blive tale om.

Så vil jeg gerne sige i anledning af hr. Glensgårds bemærkning om, at vi tidligere har været enige, men at jeg nu tilsyneladende som minister ikke tør give udtryk for, at vi er enige om en fortsat liberalisering, at jeg og regeringen i høj grad er interesserede heri, og det er just, hvad jeg har givet udtryk for i min besvarelse her i dag.

Jeg tror i virkeligheden, at man kan bringe denne problemstilling ned i en ret forenklet form. Jeg var også inde på det i min besvarelse. Det lykkedes omkring 1950 at få opbygget et nordisk samarbejde inden for luftfarten. Jeg tror, man må sige, at det har været et af de virkelig gode resultater af et nordisk samarbejde. Jeg vil gerne sige, at efter min og efter regeringens opfattelse har det i høj grad været et samarbejde, som har været og fortsat er i Danmarks interesse ud fra en lang række synspunkter. Det har givet os nogle internationale trafikale muligheder, som vi formentlig ellers ikke ville have haft.

Jeg mener også, at det er rimeligt at konstatere i en debat om disse ting, at uanset at

SAS har haft en koncession – det er klart, sådan må det være – med de rettigheder og de forpligtelser, der naturligvis også følger heraf, så har det været muligt at opbygge en lang række store, også i international sammenhæng, charterselskaber, som har udfyldt og fortsat utvivlsomt vil kunne udfylde en særdeles værdifuld funktion.

Efter min opfattelse må det være en væsentlig ledetråd også for vores fremtidige luftfartspolitik, at vi afvejer vores synspunkter og vores holdninger i henseende til, at vi afbalancerer vilkårene, således at vi både fortsat er deltagere i et SAS-samarbejde med de to øvrige nordiske lande, med de forpligtelser og de muligheder, det giver, og fortsat tilrettelægger tingene, således at charterselskaberne har mulighed for at udvide deres virksomhed, hvad de også hidtil har haft mulighed for. Det er jo situationen.

Jeg erkender, at der er en række problemer, det kom til udtryk under den sidste debat herom i folketinget, som vi havde for knap 2 år siden. Det var en debat, hvor et stort flertal her i folketinget gav udtryk for det synspunkt, at man ønskede at komme videre i henseende til en liberalisering både af personcharter og af fragtcharter. Det blev der givet udtryk for, og det var der en ret høj grad af enighed om her i folketinget, og det kom til udtryk igennem en dagsorden.

Siden er der blevet arbejdet videre. Man kan sige, at resultaterne ikke har været store, og jeg er bekendt med, at min forgænger i embedet også har givet udtryk for utilfredshed med, at det ikke var muligt at komme længere. Men jeg vil gerne sige, at konsekvensen, også af den af hr. Glensgård foreslåede dagsorden, efter min opfattelse meget let kunne blive, at SAS-samarbejdet ikke kunne holde, at det i realiteten i sin yderste konsekvens ville blive sprængt. Det ville efter min opfattelse og efter regeringens opfattelse aldeles ikke være rimeligt, og derfor tror jeg, at den bedste vej og den mest besindige vej vil være, at vi fortsat fra regeringens side gør, hvad der er muligt for at fremme forhandlingerne, for at fremme resultatet af de undersøgelser, som fortsat er i gang, i henseende til en liberalisering både af personcharter og af fragtcharter, så meget som det overhovedet er muligt.

Jeg vil gerne til slut sige, at det er muligt, at der af hr. Glensgård er rejst spørgsmål,

[Ministeren for offentlige arbejder]

som jeg ikke umiddelbart her har svaret på. I så tilfælde er jeg naturligvis parat til at tilstille trafikudvalget disse svar i skriftlig form, om det måtte ønskes.

Jeg skal til slut sige, at regeringen af de grunde, jeg her har nævnt, ikke kan acceptere den af hr. Glensgård foreslåede dagsorden.

Glensgård (FP):

Vatnissernes tid er indtrådt. Der ville være behov for at bruge CD-gruppeformandens udtryksform, hvilket formanden nok ikke ville tillade. Men uanset på hvilken del af kroppen man nu må trykke, så må det gøre ondt hos den nuværende trafikminister at skulle stille sig herop på folketingets talerstol og lire den gang gas af.

Men det er klart, at der er, det må vi erkende, kommet en regering af S og V, og det gør selvfølgelig, at vi i fremtiden må indstille os på, at identiteten hos venstre forsvinder. Det kan vi kun beklage, men det må vi nok erkende. Nu ser vi altså på et lille felt, luftfartspolitikken, at identiteten forsvinder. Det er da højest tænkeligt, at vi skal overveje, om ikke vi skulle tage og flytte fremskridtspartiet en gang længere til højre, så venstre kunne komme over og sidde ved siden af socialdemokratiet, så identiteten totalt ville forsvinde, også synsmæssigt.

Hvad er det, ministeren står og siger? Det er, at han da gerne vil liberalisere. Det har alle de socialdemokratiske ministre sagt, for det koster nemlig ikke noget. Nej, det er handling, der koster, og dér vil ministeren afvente DAC-udvalgets arbejde til juni 1979. Goddag, mand – økseskaft! Intet.

Og hvad sker der så? Så ser vi, at en lang række af de mindre partier stiller sig op og siger: ja men det er da rart at se, at der er udvikling i SAS. Hvorfor er der udvikling i SAS? Det er så sandelig ikke noget, de har fundet ud af selv. Det må vi lige være klar over. Nej, det er, fordi folketinget har sagt, at nu skal der til at ske noget, og fordi vi er begyndt at pille ved forskellige ting inden for SAS' område. Så har man sagt: hov-hov, så må vi hellere komme op på dupperne, hvad jeg forstår at hr. Otto Mørch mener at SAS er kommet.

Der sker altså ikke noget hos SAS, medmindre de bliver pisket til det. Og hvorfor

skulle der gøre det? Hvorfor skulle der gøre det? De har det jo udmærket. De har koncessionen, de har rettighederne, og de har også nogle forpligtelser, men uanset om det går op eller ned, så kan de køre deruda'.

Det er selvfølgelig underligt at høre både hr. Fuglsang og hr. Ole Henriksen tale om, at det var dog grusomt; hvis vi begyndte at røre ved det, for så ville storkapitalen komme til at spille ind. Hvem er det, der bestemmer i SAS? Det er de svenske storaktionærer, det er de danske storaktionærer. Vi må ikke glemme, at det er dem, der reelt har den store indflydelse hos SAS. Det må vi selvfølgelig acceptere – hvis vi vil acceptere det. Vi må acceptere, at der ryger mange penge over i de svenske aktionærers kasser.

Jeg forstår på hr. Schak Nielsen, at han har været på biblioteket at læse i gamle rapporter. Hr. Schak Nielsen skulle have gået en etage højere op og have læst de rapporter deroppe, så ville hr. Schak Nielsen have set, at vi på grund af vores samarbejde har hældt millioner af kroner ned i Wallenbergs lommer. De rapporter ligger deroppe, de er stemplet »fortroligt«, men hr. Schak Nielsen har mulighed for at læse dem.

Vi har altså set, hvorledes vi har fyldt den ene million kroner i lommen på Wallenberg efter den anden, fuldt ud accepteret af det danske socialdemokrati. Hvorfor? Fordi det svenske socialdemokrati jo er perlevenner med Wallenberg, og derfor er det da en ganske rimelig ting, at også det danske socialdemokrati accepterer det. Men at kommunisterne og SF ligefrem skulle begynde at være glade for, at vi hælder penge i Wallenberg, det er dog noget nyt.

Nu var det jo således, at hr. Otto Mørch havde et personligt angreb på mig. Det vil jeg godt bede hr. Otto Mørch dokumentere. På hvilken måde skulle jeg have nogen særlig interesse i charterselskaberne? Jeg har ikke en aktie i et charterselskab, jeg har intet. Har hr. Otto Mørch nogen særlig interesse i SAS? Har hr. Otto Mørch nogen særlige relationer til SAS? Det har hr. Otto Mørch. Men dokumentation for, at jeg skulle have nogen særlig interesse i charterselskaberne, kan ikke findes.

Det, jeg har interesse i, er at skabe et luftfartssamarbejde – også gerne et, hvori SAS indgår – hvor den almindelige dansker ikke straffes. Det glemmer hr. Otto Mørch. Og så

[Glensgård]

kommer man med disse personlige floskler, som efter min opfattelse er lige så angribelige, som dengang hr. Otto Mørch fra denne talerstol kaldte mig nazist. Man accepterer altså, at socialdemokraterne skal have lov til at komme med sådanne personlige angreb. Jeg vil godt bede hr. Otto Mørch dokumentere det.

Det vigtigste ved debatten her er efter min opfattelse, at der er sket et holdningsskifte i folketinget. Når jeg siger det vigtigste, så er det, fordi det er rart for os at få konstateret, at venstre nu er hoppet på den socialdemokratiske vogn.

Trafikministeren nævnte, at det ikke ville være muligt for ham for nærværende at fortælle om de dansk-engelske forhandlinger. Jeg vil godt bede trafikministeren om, ikke udtrykkeligt at fortælle, hvad der sker, men fortælle, om man er interesseret i at fortsætte den udvikling, som startede med North West Airlines over Atlanten, og om man også er interesseret i at arbejde det ind i de dansk-engelske forhandlinger.

Jeg skal senere, hvis tiden tillader det, vende tilbage med nogle mere detaljerede spørgsmål til ministeren.

Otto Mørch (S):

Hr. Glensgård og jeg har et særdeles godt kendskab til hinanden igennem det arbejde, der ikke mindst foregår i udvalget om offentlige arbejder, hvor jeg har den ære at være formand. Jeg har fuld respekt for det arbejde, hr. Glensgård udfører som udvalgsmedlem, men det er ikke altid, jeg har respekt for de udtalelser, han kommer med, også fra denne talerstol. Jeg vil gerne have en dokumentation for, at jeg på noget som helst tidspunkt har kaldt hr. Glensgård nazist. Det må være hr. Glensgårds sag at dokumentere det. Det var det, hr. Glensgård påstod for et øjeblik siden.

Og så en bemærkning mere vedrørende mine relationer til SAS. De ligger helt klart. Jeg er valgt som repræsentant af den socialdemokratiske gruppe til at sidde i SAS' repræsentantskab, lige så vel som der også kan være folk fra partiet venstre, fra konservative og fra andre steder. Det er en helt normal repræsentation efter den struktur, der findes inden for dette selskab, lige så vel som det gælder for parlamentarikere i Norge og Sve-

rige, så jeg forstår ikke de hentydninger, hr. Glensgård kommer med med hensyn til mine relationer til SAS.

Så vil jeg gerne fortælle hr. Glensgård, hvad det var, jeg sagde om hr. Glensgårds interesser, og jeg vil gøre det ved direkte at citere fra mit manuskript:

»Som jeg nævnte det, er det altså karakteristisk for SAS-situationen i dag, at de i højere grad er ved at komme op på dupperne, så hvis det har været hr. Glensgårds mening at medvirke hertil, bør man naturligvis være taknemlig, men jeg tror, vi er nogle, der har det indtryk, at hr. Glensgård specielt har dyrket andre interesser, som bestemt ikke ville være positive over for SAS' virksomhed.«

Det, jeg har sagt her, vil jeg gerne fastholde, det står jeg ved.

(Kort bemærkning):

Glensgård (FP):

Jeg skal selvfølgelig dybt beklage, at trafikministeren ikke ser sig i stand til at afgive et svar, men jeg forstår, at trafikministeren ligesom behøver en tænkepause, hvilket kom til udtryk ved, at han sagde, at det ville blive oversendt skriftligt. Jeg skal meddele trafikministeren allerede nu, at spørgsmålene nok skal blive stillet skriftligt til ham også, således at det ikke er nødvendigt at gennemlæse denne debat. Jeg beklager det dybt, men der skal komme en serie af spørgsmål, så ministeren kan få lejlighed til at overveje med sine embedsmænd, hvordan de skal besvares politisk.

Så vil jeg godt sige til hr. Otto Mørch, at hver evig eneste gang vi diskuterer luftfart, så ligger der ligesom den undertone, at jeg skulle have disse specielle interesser i charterselskaber. Jeg skal da gerne fortælle hr. Otto Mørch – hvilket hr. Otto Mørch formentlig også er bekendt med – at jeg har et særdeles godt forhold til charterselskaberne, til charterselskabernes administrationspersonale og funktionærer i øvrigt. Jeg har også enkelte gode forhold til SAS-medarbejdere, men jeg erkender blankt, at mit forhold til SAS-ledelsen ikke er særlig positivt. Jeg ville meget gerne tage disse drøftelser op med SAS, hvis det i øvrigt var muligt, men det skal vel for pokker ikke være således, at fordi jeg har et godt forhold til nogle erhvervs-

[Glensgård]

virksomheder, så skulle det ligesom belaste dem.

Og til sidst vil jeg sige til hr. Otto Mørch vedrørende min dokumentation, at hr. Otto Mørch kan slå op i Folketingstidende og se, at den socialdemokratiske ordfører under en debat om arbejdsmarkedsspørgsmål blev afbrudt af folketingets formand, og det var netop af disse grunde. Det beklager jeg dybt, men problemet er nok, at hr. Otto Mørch ikke kunne huske det. Nu generer det mig egentlig ikke så meget, at hr. Otto Mørch kommer med disse udfald. Jeg synes bare ikke, at de skal have lov til at stå uimod sagt.

(Kort bemærkning).

Otto Mørch (S):

Jeg erindrer godt den pågældende debat. Det, hr. Glensgård påstod for et øjeblik siden, var, at jeg havde kaldt personen Glensgård for nazist. Så vidt jeg erindrer denne debat, så var det et spørgsmål om visse metoder, som man anvendte inden for fremskridtspartiet, hvor jeg udtrykte mig således, at det tenderede mod, jeg tror endda, det var fascistiske metoder, og det er rigtigt, at folketingets formand på det tidspunkt greb ind. Men hr. Glensgård har for et øjeblik siden påstået, at jeg har sagt, at han var nazist, og den påstand kan hr. Glensgård i al fald ikke bevise, selv om han forsøger at komme med dokumentation fra Folketingstidende.

Ja, jeg tror ikke, det er nødvendigt, at vi trækker denne debat yderligere ud, jeg har omtalt mine relationer til SAS. Som jeg har sagt, så tror jeg, at det ikke alene er mig, men adskillige andre medlemmer i det høje ting, som er klar over, at hr. Glensgård plejer specielle interesser inden for charterbranchen. Det er rigtigt, som hr. Glensgård siger, at det har han lov til. Selvfølgelig har hr. Glensgård lov til det.

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Hr. Glensgård beklagede i sit sidste indlæg til mig, at der var spørgsmål, der var blevet stillet, som jeg ikke havde givet noget egentligt svar på i denne debat. Det skal hr. Glensgård ikke beklage, lige så lidt som jeg beklager, at jeg har fået den opgave at være minister for offentlige arbejder og har sat

mig til rette i den stilling for mindre end få dage siden. Jeg håber også som sådan at kunne etablere et godt samarbejde med folketingets trafikudvalg, som der jo er tradition for at ministeren for offentlige arbejder har nær kontakt med. Netop af den grund foretrækker jeg, hvis der måtte være ubesvarede spørgsmål i denne debat, også fra hr. Glensgård side, at give besvarelser af dem i skriftlig form, således at jeg kan være sikker på, at de er tilstrækkelig udtømmende.

Hermed sluttede forhandlingen.

Anden næstformand (Erlendsson):

Jeg skal udsætte afstemningen til næste møde.

Meddelelser fra formanden:

Anden næstformand (Erlendsson):

Der er ikke mere på dagsordenen.

I skrivelse af 2. september 1978 meddeler medlem af folketinget Nathalie Lind, at hun efter sin udnævnelse til justitsminister ønsker at nedlægge sit hverv som *medlem af radiorådet* som repræsentant for lyttere og fjernseere. Til nyt medlem har vedkommende gruppe udpeget *Bertel Haarder*, der herefter er valgt.

Medlem af folketinget Kofoed har meddelt mig, at han efter sin udnævnelse til landbrugsminister ønsker at udtræde af Europa-Parlamentet. Til nyt *medlem af Europa-Parlamentet* har vedkommende gruppe udpeget *Brøndlund Nielsen*, der herefter er valgt.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 5. september kl. 13.00.

Angående dagsordenen henviste anden næstformand til den i salen opslåede dagsorden, idet han samtidig gjorde opmærksom på, at der måtte påregnes flere møder i den kommende uge, men at det ikke i øjeblikket var muligt at sige noget nærmere herom.

Mødet hævet kl. 16.19