

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 124 stemmer mod 11.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Tredje behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om bygningsfredning.

(Lovforslag nr. L 60. Fremsat 21/1 82. Første behandling 4/2 82. Anden behandling 16/3 82).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 102 stemmer mod 11; 22 stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af:

Forslag til lov om statsgaranti i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

(Lovforslag nr. L 149. Fremsat 10/3 82).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Otto Mørch (S):

Vi behandler her en sag, hvor vi ved, at tre skandinaviske trafikministre er enige om, at de tre lande skal markere deres fortsatte interesse i det skandinaviske luftfartssamarbejde ved at forlænge den tidligere statsga-

rantiordning foreløbig for en 5-årig periode, nemlig fra den 1. oktober 1982 til den 30. september 1987. Den forlængelse, der foreslås, skal ske på de hidtidige vilkår, dog med en enkelt mindre ændring, som er nævnt i bemærkningerne til forslaget.

At man også ønsker maksimum for garantibeløbet ajourført fra 28 mill. kr. til 53 mill. kr. årligt er særdeles rimeligt og i øvrigt helt i overensstemmelse med, hvad det svenske og det norske moderselskab er indstillet på at få gennemført.

Vi vil fra socialdemokratiets side gerne medvirke til, at SAS kommer til at stå så sikkert og stærkt som muligt i den knaldhårde konkurrence, der i dag gælder inden for verdensluftfarten. Vi har tillid til, at SAS under sin nye ledelse, der har en meget stærk dansk repræsentation, nok skal klare skærene og komme op på dupperne via de mange nye og spændende tiltag, som aktuelt præger virksomheden. Vi forventer – og dér føler vi os i god tro – at der allerede i regnskabsåret 1981–82 sker en vending i selskabets økonomi, så underskuddet bliver til et overskud.

Vi er enige med ministeren i, at det ville være særdeles uheldigt, hvis man efter vores debat her i dag kunne konstatere, at de tre lande ikke som hidtil står last og brast bag SAS-samarbejdet. Det ville hos konsortiets udenlandske långivere og mere alment luftfartspolitikere kunne give anledning til misforståelser, og det ville øge vanskelighederne for SAS, netop nu hvor SAS i sin nye og spændende markedsføringspolitik har brug for det økonomiske rygstød, som ligger i ministerens forslag til lov om statsgaranti. Vi ved, at den svenske holdning hidtil har været helt klar, og vi ved, at i Norge går regeringen ligeledes ind for ordningens videreførelse, og derfor er jeg enig med ministeren i, at det ville være overordentlig uheldigt, hvis Danmark nu stilte sig udenfor.

Jeg håber, at denne debat vil afspejle et betydeligt flertal for ministerens forslag og derigennem cementere det frugtbare SAS-samarbejde, hvor vi har vist, at selv 3 små skandinaviske nationer kan markere sig stærkt i verdensluftfarten. Vi skal vel heller ikke glemme, ikke mindst i en arbejdsløshedstid, at SAS for de 3 lande har betydet og fortsat betyder mange gode og sikre arbejdspladser, hvis antal vi naturligvis ikke alene ønsker bevaret, men ønsker yderligere ud-

[Otto Mørch]

bygget. Derfor skal der ikke herske tvivl om socialdemokratiets positive medvirken til ministerens lovforslag.

Grove (KF):

Fra konservativ side har vi altid lagt vægt på samarbejdet i Norden, også på det flymæssige område. Derfor er det med bekymring, vi ser, at SAS' regnskab ikke er særlig godt. Der er et underskud på 109 mill. sv.kr., og egenkapitalen er faldet ganske væsentligt, fra 722 mill. kr. til 411 mill. kr., så man kan nok sige, at SAS' regnskab ikke ser særlig godt ud. Derfor kan det vel nok være rimeligt, at vi genoptager garantiordningen, som jo ikke har været anvendt et par år.

Vi vil stadig væk fra konservativ side holde på, at vi giver SAS nogle fordele, bl.a. ved, at vi nu udvider garantiordningen. Der er ingen tvivl om, at det vil give nogle fordele for SAS, der muligvis lettere kan få billige lån hjem, end vore egne flyselskaber kan. Vi ved, at det er et spørgsmål, om en sådan garantiordning egentlig er EF-medholdelig, og der er gjort nogle bemærkninger herom i lovforslaget. Jeg vil gerne spørge trafikministeren, om det er rigtigt, hvad jeg har hørt, at der i øjeblikket bliver forberedt en sag fra Kommissionens side imod Belgien på grund af national støtte til luftfartsselskabet SABENA, og hvilken indflydelse det vil få på den sag, vi behandler her i dag. Jeg vil også gerne spørge trafikministeren, om vi snart får gennemført nogle af de pålæg, der blev givet de forskelligke trafikministre i 1975, specielt med hensyn til splitfrachtarter.

Jeg vil også gerne spørge ministeren, om det er muligt at lempe lidt på reglerne for vore egne charterselskaber, som jo heller ikke har det let i denne tid. Var det ikke muligt, at vi kunne lempe reglerne lidt? Var det ikke muligt, at vi kunne finde ud af, at selv om vi gerne ser, at SAS går godt, så har vi andre luftfartsselskaber her i Danmark, som betyder kolossalt meget for Danmark, også med hensyn til at bevare arbejdspladser? Kan vi ikke få lempet reglerne lidt? Er der ikke en forhandlingsmulighed nu, hvor vi skal til at give statsgaranti til SAS, for det er ofte SAS, der er årsag til besværlighederne med at lempe lidt på reglerne for vore egne charterselskaber? Jeg vil gerne spørge trafikministeren: har vi ingen muligheder her?

Ivar Hansen (V):

Det er jo rigtigt, som der står i ministerens lovforslag, at vi efterhånden havde vænnet os til en udvikling, hvor man med rette kunne stille spørgsmålet, om det var nødvendigt og rimeligt at føre denne statsgaranti videre, fordi SAS i en lang årrække har opnået nogle meget fornuftige regnskabsresultater. Men det er klart, at den krise, der har ramt international flytransport og flyselskaberne, heller ikke er gået helt umærkeligt hen over SAS. Det er nok sandsynligt, at SAS i slutningen af 1970erne med hensyn til flyindkøb og øvrige dispositioner i det hele taget har disponeret under forudsætning af, at væksten ville fortsætte, men der skete som bekendt en ændring for 2-3 år siden, hvad angår udviklingen i passagerantal, belægningsprocenter osv., hvilket har sat spørgsmålet om en fortsat forlængelse af garantien i et nyt perspektiv. SAS har i sidste regnskabsår haft et betydeligt underskud. Vi er selvfølgelig opmærksomme på de tiltag, man iværksætter fra koncernens side med henblik på at få dette underskud vendt til et overskud igen.

Som situationen ligger, vil jeg gerne sige for venstres vedkommende, at vi er indstillet på positivt at overveje en forlængelse af garantien for en ny 5 års periode, men vi vil godt tilføje, at denne garantiordning selvfølgelig ikke på nogen måde skal virke som en sovepude for virksomheden SAS. Jeg gør opmærksom på, at der står i konsortiaaftalen, at SAS skal drives på forretningsmæssig basis, og det er klart, at vi forventer, at ministeren indskærper, at denne rettesnor for SAS' virksomhed fortsat skal være gældende.

Jeg har lagt mærke til, at ministeren skriver i bemærkningerne, at der har været lidt problemer med, hvorvidt denne statsgarantiordning var EF-medholdelig, og at ministeren derfor har underrettet EF-Kommissionen om forslaget. Der står i forslaget ikke noget om, hvad EF-Kommissionen har sagt, men det er ministeren måske i stand til at uddybe i sit svar her, ellers kan vi vende tilbage til det i udvalget.

Jeg kan sige for venstres vedkommende, at vi som sagt er indstillet på at bidrage til, at en ny garantiperiode kan træde i kraft 1. oktober 1982 og vare til 30. september 1987.

Ole Henriksen (SF):

[Ole Henriksen]

Jeg skal kort meddele, at SF kan støtte lovforslaget.

Også vi har bemærket, at EF her måske har gjort livet lidt mere besværligt også for luftfarten. Vi er klar over, at det formentlig først er, når der bliver trukket på garantien – hvis det sker – at EF har mulighed for at gribe ind og påstå, at der nu er givet statsstøtte. Men indtil disse besværligheder måske opstår, mener vi, at den meddelelse, trafikministeren har givet Kommissionen, formentlig må være nok til, at man kan forlænge garantiordningen. Men også vi er interesseret i at høre, om der har været nogen respons fra EF på den meddelelse.

Glensgård (FP):

Ingen er formentlig i tvivl om, at fremskridtspartiet ikke vil hjælpe regeringen igen med en forlængelse af garantien til SAS. Men der er da sket noget positivt, siden vi sidst behandlede SAS-garantien, nemlig at der tilsyneladende er kommet en forretningsmand i styrelsen for SAS. Vi har tit beklaget os over, at SAS var svensk styret, men vi må nok erkende, at Jan Carlzon tilsyneladende har fået et vist styr på SAS. Hvis han får lov til at køre videre med de tanker, han har fremlagt, er der mulighed for, siger han selv, at SAS kan bevares. Men hvis ikke man kommer igennem med de kraftige strukturændringer, Jan Carlzon lægger op til, vil der også efter Jan Carlzons mening blive tale om, at vi i løbet af meget få år vil få mindst 3 selvstændige flyselskaber i Skandinavien. Vi tror ikke på, at SAS er et eksempel på godt nordisk samarbejde.

Vi håber naturligvis, at Jan Carlzons styring af SAS vil bevirke, at vi ikke kommer i den situation, at staten virkelig skal stå ved sin garanti. De sidste 3 års regnskaber i SAS har formentlig ikke rystet den socialdemokratiske regering, men vi andre har været alvorligt bange for, at statsgarantien nu skulle komme til udbetaling. Vi må håbe på, at det ikke sker, men der er ingen grund til fortsat at yde SAS den statsgaranti, specielt ikke da statsgarantien virker konkurrenceforvridende på en lang række områder.

Jeg vil godt sige til den nye trafikminister, at når vi nu skal til at genforhandle en forlængelse af koncessionerne, synes jeg, at vi ikke skal tillade SAS at arbejde på den må-

de, man har lagt op til i de sidste år, hvor man har divideret selskaber ud, og hvor man har overført, om jeg så må sige, driftsmidler til underskudsgivende aktiviteter, det være sig inden for charterselskabet, det være sig inden for hotelvirksomhed eller andre grene af SAS.

Jeg tror, at vi under det kommende udvalgsarbejde må få klarhed over nogle af de problemer, der vil være i forbindelse med en aktiv dansk deltagelse i forbindelse med statsgarantien. Jeg håber selvfølgelig ikke, at den kommer til udbetaling, og som jeg startede med at sige, vil Carlzon formentlig være garant for, at vi slipper for at yde statsgaranti. Jeg vil da godt spørge ministeren, hvornår han agter at stoppe med at give statsgaranti. Eller er det således, at man fortsat vil yde denne statsgaranti, så længe SAS er indehaver af koncessionerne? Hvis det er tilfældet, vil jeg stille det enkle spørgsmål til ministeren: hvorfor skal vi så have disse statsgarantier løbende 5 år ad gangen?

Bollmann (CD):

Jeg skal kort meddele, at CD er lige så interesseret i det skandinaviske luftfartssamarbejde, som andre partier, altså også regeringen, her i dag har givet udtryk for. Vi har også bemærket, at SAS i den senere tid har haft regnskabsmæssigt underskud, og vi håber selvfølgelig også, at det kan vendes til et overskud.

Jeg vil godt sige i anledning af hr. Glensgårds bemærkninger, at når man giver en garanti, er der altså også den risiko, at den kan træde i kraft.

Jeg skal ikke her gå ind på flere detaljer i forslaget, det kan vi gøre under udvalgsbehandlingen, kun sige, at CD er positiv ud fra den antagelse, at det er i overensstemmelse med EF-reglerne.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det radikale venstre kan støtte lovforslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):

Jeg vil gerne takke for den positive modtagelse, dette lovforslag har fået, og derefter skal jeg svare på nogle af de spørgsmål, der er stillet mig.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Hr. Grove var inde på SAS' underskud. Vi har i bemærkningerne til lovforslaget gjort opmærksom på, hvorledes regnskabet for 1980-81 ser ud, altså et underskud, men samtidig har vi gjort opmærksom på, at SAS' ledelse har taget forskellige skridt til en forbedring af SAS' økonomi med det mål allerede i regnskabsåret 1981-82 at få vendt et underskud til et overskud. Samtidig har de 3 moderselskaber i SAS peget på, at det, vi lovgiver om her og nu, vil være et hensigtsmæssigt supplement til selskabernes egne bestræbelser, og at det også vil være et moment, potentielle udenlandske långivere vil være opmærksomme på.

Hr. Grove var også inde på spørgsmålet om det EF-medholdelige i dette. Jeg har i lovforslaget gjort opmærksom på, at vi har underrettet EF-Kommissionen om dette lovforslag. Vi er i ministeriet fuldt bekendt med, at EF-Kommissionen har indledt overvejelser om, i hvilket omfang og under hvilke former statsstøtte til luftfart er forenelig med Romtraktaten. Som et led i sine overvejelser afholder Kommissionen møder med eksperter fra medlemslandene, og heri deltager også danske repræsentanter. Vi har nævnt i bemærkningerne til lovforslaget, at vi har sendt forslaget til Kommissionen.

Det vil føre for vidt her i dag at gå nærmere ind på dommen af 4. april 1974 i en sag, som Kommissionen anlagde mod den franske republik, som danner grundlag for Kommissionens opfattelse, at EF-traktatens almindelige regler, bl.a. konkurrencereglerne, herunder reglerne om statsstøtte, finder umiddelbar anvendelse på luftfart.

Jeg vil dog godt pege på, at den dom, som blev afsagt i 1974, vedrørte søfartsforhold, og at luftfartens helt særegne forhold ikke har været inde i billedet, hvilket er en af grunde til, at der hos mange, i hvert fald hos mig, er tvivl om dommens nøjagtige rækkevidde.

Det ser en lille smule mærkeligt ud, at det, når vi ved, at der findes statslige luftfartsselskaber, f.eks. det franske luftfartsselskab og det engelske luftfartsselskab, som hvert år fremviser underskud i deres regnskaber, der dækkes ind af de nationale stater, ikke skulle være EF-medholdeligt, at et land giver en statsgaranti. Endelig må jeg sige, at det da først er, når garantien kommer til udbetaling, man kan få en diskussion om disse forhold.

Jeg er ikke bekendt med den sag, der føres mod SABENA, men det er noget, vi kan få undersøgt, og det skal jeg da gerne underrette udvalget om.

Hr. Grove var en lille smule inde på charterliberalisering. Der er jo sket det gode, at det ved forhandling er lykkedes, hvad angår passagercharter, at få to ønsker opfyldt - man kan sige et mindre ønske og et stort ønske. Det mindre består i, at det på liberal og ikke tidsbegrænset dispensationsbasis tillades charterselskaberne på ét og samme fly at medtage ud- og hjemrejsende passagerer, hvilket hidtil har været forbudt af kontrolhensyn. Det store ønske, vi har fået opfyldt, drejer sig om muligheden for at flyve på Florida. Her lykkedes det i april sidste år at få skabt skandinavisk enighed, og også de efterfølgende vanskeligheder med at få den nødvendige amerikanske tilladelse er nu helt ryddet af vejen. Det er således, at Sterling Airways siden efteråret har fløjet på denne destination, og andre charterselskaber kan starte, når de vil.

Også på fragtchartersiden er det lykkedes i april sidste år at få brudt det hidtil gældende forbud mod den såkaldte splitcharter, det vil altså sige en form for fragtflyvning, hvor flere slår sig sammen om at chartre et fly for transport af deres gods. Vi finder fra dansk side, at det er et gennembrud, at denne splitcharter er gennemført som et princip. På den anden side er vi ikke bange for at indrømme, at den regel, der blev resultatet, nok ikke er tilstrækkelig fleksibel til, at den for alvor kan være interessant for charterselskaberne og erhvervslivet. Jeg vil være opmærksom på, om der på et tidspunkt skulle være mulighed for at ændre reglen, men vi kan altså ikke her gå vore egne veje. Vi er nødt til at søge løsninger, som både Norge og Sverige kan tiltræde.

Jeg tror, at jeg ved at have svaret hr. Grove på disse spørgsmål også har svaret hr. Ivar Hansen med hensyn til det EF-medholdelige, og det samme gælder hr. Ole Henriksen.

Hr. Glensgård stillede mig det helt konkrete spørgsmål, hvornår jeg agtede at stoppe med at give statstilskud. Jeg bliver bemyndiget til at give et statstilskud af den størrelse, der står i lovforslaget, og denne bemyndigelse gælder nu for de næste 5 år fra den 1. oktober 1982. Jeg vil altså afvente det tids-

[Ministeren for offentlige arbejder]

punkt, hvor der kan blive tale om, at kontrakten eller statsgarantien igen skal fornys. Det bliver i 1987.

Otto Mørch (S):

Jeg er meget glad for, at ministeren så stærkt understregede det arbejde, den tidligere minister havde udført med henblik på charterliberalisering. Jeg synes, det ikke mindst over for hr. Grove var nødvendigt at få det fastslået.

Jeg har bare den bemærkning til hr. Grove, at jeg erindrings fra trafikministermødet i april 1981, Marienborgmødet, hvor man kom igennem med disse gode liberaliseringer, at den stærkeste modstand kom fra hr. Groves svenske partifælle, den daværende trafikminister Adelson. Det er ham, der i høj grad har vanskeliggjort, at man kom igennem med det, som de konservative her i tinget gerne ville være kommet igennem med. Det beder jeg hr. Grove erindre.

Jeg er næsten lige ved at sige, da der uddeles en charterpris en gang imellem, at den tidligere trafikminister burde have haft den charterpris.

Grove (KF):

Det er da ganske logisk, at en konservativ trafikminister kæmper for sit eget lands store fordele. Vi kunne ønske, at de socialdemokratiske trafikministre ville kæmpe lige så indædt for, at vi virkelig her i Danmark fik gennemført de liberaliseringsønsker, jeg har talt om her.

Hr. Otto Mørch kender udmærket de problemer, vi har bl.a. på splitfragtcharterområdet, hvor masser af gods går ud af Danmark og bliver fløjet fra Luxembourg og andre lande dernede. Hvorfor kan vi ikke virkelig prøve at forhandle det hjem til vore danske charterselskaber? De har det ikke for let i forvejen.

Det var en af de ting, jeg kunne ønske, og jeg forstod egentlig, at ministeren var meget positiv over for det. Jeg ser frem til nogle positive forhandlinger i udvalget om det spørgsmål, og det glæder jeg mig til.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af:

*Forslag til lov om ændring af postloven.
(Ophævelse af monopolet)*

[Af Dohrmann (FP) m.fl.]

(Lovforslag nr. L 90. Fremsat 29/1 82).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):

Det lovforslag, som vi tager under behandling nu, er jo et forslag fra fremskridtspartiet om at ophæve postvæsenets eneret til at udbringe forskellige postarter, herunder breve. Det kan ikke undre nogen, at et sådant forslag kommer frem fra det parti, som har fremsat det.

Postvæsenet er igennem bestemmelserne i postlovens §§ 1-2 og igennem den bemyndigelse, der er givet mig i henhold til postlovens § 3, pålagt en pligt til at sørge for postforsendelse på de vilkår, som folkettinget i øvrigt har fastsat i postloven, herunder de takster, som er fastsat i lovens kapitel 5.

For at postvæsenet kan opfylde disse pligter, er der i lovens kapitel 2 fastlagt bestemmelser om eneret på brevbesørgelsen, som er postvæsenets basistjeneste, kan vi godt sige. Denne eneret har folkettinget anset for nødvendig for at sætte postvæsenet i stand til på en økonomisk og forsvarlig måde at opretholde et landsdækkende produktionsapparat med et net af posthuse og en daglig omdeling til hver husstand i hele landet.

Såfremt der skulle ske en ophævelse af dette monopol på basistjenesten, ville postvæsenets økonomi blive yderligere forringet, og det samme ville gøre sig gældende for statsbudgettet, idet det ville blive meget