

(*Nedlæggelse af uddannelsesrådet for handels- og kontorfogene*).

(Lovforslag nr. L 135. Fremsat 24/2 82. Første behandling 9/3 82. Betænkning 28/4 82. Anden behandling 30/4 82).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges med 79 stemmer mod 51; 5 stemte hverken for eller imod.

Anden næstformand (Ebba Strange):

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Anden behandling af:

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

(Lovforslag nr. L 149. Fremsat 10/3 82. Første behandling 19/3 82. Betænkning 27/4 82).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Grove (KF):

På et møde i april måned 1981 traf de tre nordiske trafikministre beslutning om, at der skulle ske en liberalisering på fragtcharterområdet. Vi har fået et svar fra ministeren i udvalget, der tilsyneladende siger, at der er sket en betydelig liberalisering. Efter de oplysninger, jeg har fået, er der sket den liberalisering, at private charterfirmaer nu må have lov til at flyve på Guatemala. Det er det længste, man er kommet med den liberalisering. Jeg ved, det har stor betydning for dansk erhvervsliv, jeg ved, det har stor be-

tydning for vore charterselskaber, at man fik en liberalisering igennem her. Der er i hvert fald ét område, hvor man roligt kunne foretage en yderligere liberalisering, nemlig til Hongkong. SAS har ingen muligheder for at flyve til Hongkong. SAS har søgt om tilladelse til at flyve til Hongkong mange gange, men har ikke fået den, hvorimod vi havde muligheder ad den anden vej.

Jeg ved, at store dele af varerne på splitfragtcharterområdet i dag går til Luxembourg og bliver fløjet derfra af et firma, der er ejet af Luxembourg, af Islands luftfartsselskab samt af et svensk rederi. Det kan jo være, Sverige har sin interesse i at beholde rederiets store indtjening på dansk fragtcharter, fremfor at det bliver danske firmaer, der kommer til at tjene de penge.

Jeg vil gerne spørge ministeren her i dag, om han kan give mig et tilsagn om, at vi hurtigst muligt får frigivet charter til Hongkong. Hvis det bliver et benægtende svar, beder jeg om at få en fornyet behandling i udvalget imellem anden og tredje behandling.

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

Hr. Grove har her over for mig i dag gentaget sit tidligere fremførte ønske om en yderligere charterliberalisering. Jeg mener, det fremgår af mit svar på spørgsmål 2 fra udvalget om offentlige arbejder, at der faktisk er sket en hel del på dette område siden det trafikministermøde, vi havde i foråret 1981, hvor beslutningen blev truffet. Som det ligeledes er nævnt i svaret, agter jeg – og det beder jeg hr. Grove lægge mærke til – at søge sikret, at adgangen til at udføre splitcharterflyvning ikke blot er teoretisk, men også har en praktisk værdi for dansk erhvervsliv og for danske charterselskaber. Jeg er derfor indstillet på at tage dette spørgsmål op med Norge og med Sverige. Det er nødvendigt, at jeg tager dette spørgsmål op med disse lande, for det er dem, vi skal være enige med. Jeg er altså indstillet på at tage dette spørgsmål op.

(Kort bemærkning).

Grove (KF):

Vi har fået mange forsikringer fra de skiftende trafikministre. Det er jo en sag, der går helt tilbage til 1975, hvor det direkte blev

[Grove]

pålagt ministeren, at der skulle bringes orden i dette foretagende. Det er ikke sket. Derfor vil jeg gerne have udvalgsbehandling imellem anden og tredje behandling. Jeg beder ministeren lægge vægt på, at spørgsmålet om at frigive charter til Hongkong behøver man såmænd ikke at forhandle med andre lande om, for det vil ikke have den store betydning for SAS. SAS flyver ingen som helst steder i nærheden. Det er egentlig en simpel ting at gøre, og det kunne ministeren glimrende gøre.

Otto Mørch (S):

Jeg er helt enig med ministeren i den vurdering, han foretager af de mange og effektive bestræbelser, der er sket på charterområdet.

Det undrer mig, at den konservative ordfører farer så hårdt frem, for hvem er det egentlig, der har været vanskeligheder med inden for dette nordiske samarbejde, inden for SAS? Det er jo den nuværende konservative leder i Sverige, den tidligere trafikminister Adelsohn. Hvis man sætter sig nærmere ind i, hvad der skete på dette nordiske trafikministermøde, vil man opdage, at det netop var hr. Groves partifælle, der i særlig grad var vanskeligheder med. Jeg synes, vi her under udvalgsarbejdet virkelig har fået et klart billede af, at fra dansk side er der virkelig gjort noget og fra dansk side har man virkelig levet op til den beslutning, som folketinget tog for nogle år siden om i højere grad at liberalisere. Det er altså skudt forbi, hr. Grove. Skyd indad i stedet for: mod partifællen i Sverige!

(Kort bemærkning).

Grove (KF):

Jeg forstår glimrende, at en svensk trafikminister prøver at sikre sit lands interesser bedst muligt, ganske som vi her fra konservativ side i Danmark søger at fremme vores interesser bedst muligt. Vi kører meget hårdt på på dette område, fordi det er til gavn for dansk erhvervsliv, det er til gavn for vore charterselskaber, og det vil i den sidste ende også være til gavn for SAS. Men måske fatter hr. Otto Mørch ikke, hvad der er til gavn for SAS. SAS har ikke gavn af den monopolisering, som sker i øjeblikket. Det er til skade for dets ry både her i Danmark og ude

i verden, når man fastholder et nej til charter til et område, man ikke selv må have lov til at flyve til.

Vi skal selvfølgelig have det liberaliseret omgående, og det beder jeg meget regeringen og trafikministeren være opmærksomme på.

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

Jeg skal selvfølgelig ikke forhindre hr. Grove i at få fornyet udvalgsbehandling om denne sag. Jeg mener, altså ikke, det er nødvendigt. Jeg mener, jeg i de svar, jeg har givet, har givet så fyldestgørende oplysninger, som det overhovedet er muligt på nærværende tidspunkt. Jeg kan være enig eller uenig med hr. Grove i det spørgsmål, men jeg vil være nødt til at forhandle det, som hr. Grove peger på, med mine nordiske kolleger. Andet er der simpelt hen ikke i det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

§§ 1 og 2
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Ebba Strange):

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse.

(Lovforslag nr. L 14. Fremsat 13/1 82. Første behandling 21/1 82. Betænkning 28/4 82).

Der var stillet 27 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.