

[Anden næstformand]

gelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 108:

Forslag til lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Af ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen).

(Fremsat 26/11 86).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Jimmy Stahr (S):

Det kan jo ikke skjules, at SAS har, har haft og vil få meget stor betydning for luftfart i dette land. Der er holdt mange taler i tidens løb om SAS' fortræffelighed, og der er også holdt mange hyldestaler til det – nogle måske lidt overstyrede – fordi det jo immervæk er et firma, men der indgår et element af noget nordisk i det, som vi alle sammen gerne vil være med til at støtte.

SAS har da også bevist sin betydning igennem mange år, og vi synes i det store og hele, at de har klaret den opgave, de er sat til at passe, nemlig lufttrafikken for de nordiske lande, på en sådan måde, at vi fra Socialdemokratiets side ikke er bange for at forny disse koncessioner.

Det er klart, at vi gør det ikke ubetinget. Der er ting, som vi godt vil have lejlighed til at kigge på i udvalget, der er nogle spørgsmål, som vi vil have lov til at stille, men i det store og hele skal dette opfattes som en tilslutning til ministerens lovforslag.

Vi skal imidlertid ikke glemme, at vi også har nogle store charterselskaber i dette land. Det er også selskaber, som vi er meget stolte over, og som vi selvfølgelig også glæder os over at have. Nu er det ikke sådan, at jeg skal stå her og lave egentlige reklametaler; de to selskaber er jo selv som regel ret gode til at skabe blæst omkring sig. Vi kan jo se, hvordan man bare de sidste dage har forstået at skaffe fornøden blæst om tingene. Vi ser i avisen, at selv statsministerens yndlingsøkonom er blevet udnævnt, og det er da godt, at man kan bruge folk. Jeg tror ikke, at der er

nogen grund til at gøre mere reklame for Spies og Tjæreborg, men det er to store arbejdspladser, som vi er glade for, og derfor synes jeg også, vi skal glæde os over den åbning, der er i dette lovforslag, og som også vil være en fordel for charterselskaberne.

Vi kan nævne muligheden for selskabsrejser til de skandinaviske hovedstæder, og at man nedsætter overnatningskravet fra 7 nætter til 3 nætter. Det synes vi er en udmærket idé, som bl.a. jo kan være med til at bringe flere turister til Danmark, og det var jo netop det, vi diskuterede i går.

Vi kan selvfølgelig ikke lukke øjnene for, at både SAS og charterselskaberne jo også bringer danskere ud af Danmark, men det skal vi vel egentlig ikke være så kede af, for al indenlandsturisme til trods vil det nok være en fordel, at danskere også har mulighed for at komme ud og opleve verden. Selv om vi af skatte- og afgiftsmæssige og økonomiske grunde helst vil beholde dem herhjemme, kan vi vel ikke lægge skjul på, at de fleste af os har haft glæder i udlandet, som både charterselskaberne og SAS har medvirket til. Det skal vi selvfølgelig være med til at beskytte herindefra, selv om vi, som vi sagde i går, synes, at der skal gøres noget for indenlandsturismen.

Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan også anbefale ministerens forslag om en forlængelse frem til den 30. september 2005.

Vi har også kigget uden for landets grænser og set på koncessionsaftalerne i andre lande. Her er der jo helt andre betingelser, idet man ikke opererer med tidsfaktorer, men vi mener dog, at den tidsgrænse, der hedder 2005, giver mulighed for, at SAS kan ændre den nuværende flåde til det moderne materiel, der kommer frem i starten af 1990'erne.

Dermed giver vi samarbejdet i Skandinavien en ekstra chance nogle år til at udbygge sig stærkt, så SAS kan konkurrere fuldt ud på højde med de store selskaber i udlandet.

Ligesom Socialdemokratiet er vi meget begejstrede for den liberalisering, der er kommet frem til gavn for charterselskaberne. Hr. Jimmy Stahr nævnedes før 3-dages reglen eller 3-nats reglen. Det ser vi som turisme, der kommer ind i dette land, altså en meget stor fordel, men vi ser det også som en stor

[Ikast]

fordel for de store danske charterselskaber, at der gives muligheder for en helt ny branche inden for turismen, som her bliver legal og har store muligheder for sig.

Endvidere må vi påskønne de aftaler, der er gået i liberaliseringens retning med hensyn til, at fragtcharteren er liberaliseret. Hermed er der et betydeligt mere åbent marked.

Vi går meget positivt til udvalgsarbejdet om dette lovforslag, og vi kan anbefale det.

Jens Peter Jensen (V):

På Venstres vegne kan jeg anbefale det foreliggende lovforslag.

I modsætning til, hvad man normalt gør, kan man måske ikke sige, at der er en masse ting, vi vil have undersøgt nærmere i udvalget og se at få ændret, for jeg kender jo den proces, der er gået forud. Men en enkelt bemærkning vil jeg gerne gøre. Den liberalisering, der ligger i det foreliggende lovforslag, skal tages med al mulig respekt, navnlig når man tager SAS' fortid i betragtning. SAS har været vanskelig med hensyn til at forstå konkurrencevilkår, og jeg skal derfor føje til, at det betyder noget, at vi nu fra dansk og fra nordisk side kan føre os frem i de europæiske og internationale forhandlinger og være beredt på, at SAS må tage konkurrencevilkårene.

Men da det her ikke drejer sig om SAS' fortid, men om SAS' fremtid, vil jeg understrege den store betydning af, at der sker en liberalisering, og at der i rimelig tid sker en forberedelse af, at arbejdet på koncessionsområdet kan føres videre, så det er muligt at disponere på længere sigt. Ministerens hensigt med lovforslaget er udmærket.

Ole Henriksen (SF):

SF er tilhængere af at forlænge koncessionen for SAS, men vi er selvfølgelig også i modsætning til den foregående ordfører en smule bekymrede over liberaliseringstendenser, navnlig når det nu ligger i en bemyndigelseslov at gå i gang med den liberalisering. Vi ved jo ikke rigtig, hvor langt ministeren vil gå i disse liberaliseringsordninger, som jeg forstår træder i kraft med det samme, mens vi altså også snakker koncession i øvrigt frem til år 2005.

Man bliver lidt urolig over denne form, for hvor langt vil ministeren gå med sådanne

bemyndigelser bortset fra det, der står i bemærkningerne? Der er jo tale om, at disse ting på et tidspunkt også skal samordnes med de øvrige skandinaviske lande, vi samarbejder med, og jeg mener, at vi må have nogle flere oplysninger om den tilpasning, der vil ske dér. F.eks. er jeg usikker på, hvor meget der ligger gemt i spørgsmålet om, at man nu må beflyve visse ruter mellem sekundære punkter og så hovedstæder i andre lande. Hvad er sekundære punkter? Er Göteborg f.eks. et sekundært punkt i forhold til København? Det samme gælder andre store byer i forhold til hovedstæderne. Selv om SAS ikke skulle være interesseret i at beflyve enkelte punkter i Skandinavien, er jeg ikke helt sikker på, at det ikke alligevel vil tage et omfang, så det vil genere den struktur, som SAS vil bygge op frem til år 2005 med den nye flåde osv., og at det alligevel ikke vil komme til at genere dem i den retning.

Jeg har bemærket, at der har været nedsat et embedsmandsudvalg, som er kommet med en udredning engang her i 1986. Jeg tror, at denne udredning om hele denne problemstilling vil være værdifuld også for udvalget, så vi får set, hvad der egentlig ligger bagved. Aftalen har jo et meget stort omfang, og konsekvenserne af gennemførelsen af denne lovgivning må vi kende til bunds.

Dette agter vi at forfølge noget mere i udvalget, end hvad der fremgår af bemærkningerne.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det er engang blevet sagt om SAS-samarbejdet, at SAS var den smukkeste af svanerne i det nordiske symbol, og man fornemmer ligesom, at der er tendens til, at det skal understreges i ordførerindlæggene her i dag. Det er der også grund til, fordi samarbejdet inden for SAS har været – uden at trække noget som helst fra – til stor fordel for de nordiske lande.

Det spørgsmål, der så rejser sig, er, om det under alle omstændigheder er til stor fordel for en virksomhed som SAS, at vi beskytter mest muligt. Jeg kan i hvert fald ikke blive rørstrømsk i min hyldest til liberaliseringstendenserne i dette forslag. Det forekommer mig i høj grad, at der er tale om styret liberalisme. Men små bevægelser i den rigtige retning er bedre end ingen, og også jeg har set,

[Bilgrav-Nielsen]

at man skønner, at liberaliseringen kan træde i kraft allerede i marts 1987, forudsat dog at de øvrige to nordiske lande bag dette projekt også er færdige med at behandle forslaget til den tid.

Det Radikale Venstre kan støtte forslaget. Vi vil også gerne under udvalgsarbejdet have lidt mere at vide om, hvilke udviklingsmuligheder der måtte være i fremtiden, i hvor høj grad man er parat til at få tillempet SAS-situationen, hvis vi kan kalde det sådan, til de regler, der gælder i EF.

Vi synes i øvrigt, det var en god idé, hvis de drøftelser, der først og fremmest har fundet sted i markedsudvalget om EF-bestemmelserne på dette område, også kommer til trafikudvalgets kundskab.

Bollmann (CD):

Jeg synes, det er positivt, at forslaget kommer frem nu, for det giver SAS en mulighed for at disponere på et fornuftigt tidligt tidspunkt. Men den forlængelse, man her foreslår, gælder jo altså fra 1995 og frem til år 2005. Jeg har ikke i bemærkningerne kunnet læse, hvorfor man ikke har fulgt ønskerne om 15 år; jeg ved ikke, om der andre motiver, end at det kun er traditionen med de 10 år; hvis der er andre motiver, vil jeg da gerne høre dem. Vi er som sagt selvfølgelig meget positive over for forlængelsen, som jo også hviler på et ønske fra de tre nationale selskaber, og vi er især tilfreds med, at der allerede næste år kan ske en liberalisering, en lempelse over for de såkaldte sekundære ruter, over for chartertrafikken. Der er også tale om lempelser på fragtrafikkens område, idet fragtcharter nu kan gennemføres uden begrænsninger, og der sker også andre lempelser i forbindelse med bortfald af SAS' pligt til fragttransport.

Det kan derfor næppe komme som nogen særlig overraskelse, at vi fuldt ud kan tilslutte os ministerens forslag.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Kristeligt Folkeparti kan også give sin fulde støtte til forslaget. Da vi i går talte om turisme, understregede jeg, at netop SAS har et godt ry i udlandet. Når folk skal rejse i dag, lægger de megen vægt på, at det er sikkert at flyve, og derfor tror jeg, det er vigtigt,

at vi giver SAS mulighed for at videreføre det ry, det har.

Noget andet væsentligt er, at vi her har et godt bevis på samarbejde i de nordiske lande. Man taler så tit om, at Nordisk Råd ingenting fører til, og at vi overhovedet ikke kan samarbejde i Norden, og så er det rart, at vi i SAS har et godt bevis på, at det kan lade sig gøre at udføre et sådant arbejde til fælles gavn.

Det er også vigtigt, at vi fastholder Københavns lufthavn som et centrum; det er en stor arbejdsplads med mange muligheder. Hvis vi spreder det alt for meget ud i landet og giver tilladelser til for mange andre, der måske så alligevel ikke kan klare det, kan der ske en slækkelse her. Det er også vigtigt, at man bruger Københavns lufthavn – Norge og Sverige har jo givet udtryk for, at man lige så godt kunne flyve direkte ud i verden derfra – og det ville man sikkert ikke gøre, hvis der ikke var noget, der hed SAS. Men på den anden side er det også vigtigt, at SAS forstår, at det at have en slags monopol, en slags goodwill fra vores side, ikke betyder, at man kan slække på konkurrencemomentet. Man må stadig væk leve op til – og det synes jeg somme tider det kniber en lille smule med – at man er blevet kåret som verdens bedste luftfartsselskab, for ellers kunne det jo godt være, at man gik hen og mistede det ry.

Jeg synes også, det er en god ting, at man med charterrejser kommer ned på kortere perioder, nemlig 3 overnatninger, for netop i forbindelse med turisme og ferietrafik får vi måske nogle små kortere ferier ind imellem, hvor det er af stor betydning, at man har mulighed for at komme ud i en kortere ferie.

Vi synes, det er et godt forslag, og Kristeligt Folkeparti vil støtte det.

Dohrmann (FP):

Fremskridtspartiet har intet imod SAS, og jeg kunne tilmed, hvis det skulle være, sige mange positive ting om det samarbejde, der har fundet sted i forbindelse med SAS, men hvad vi absolut har noget imod, og som bevirker, at vi stemmer imod det foreliggende lovforslag, er, at man giver SAS nogle særrettigheder, altså et monopol og derved udelukker andre fra at komme til. Nogle af ordførerne har talt om regeringens liberalisme og forsøg på at liberalisere. Jamen hvad er

[Dohrmann]

det dog for en gang hykleri? Hvad er det, den danske regering har gjort nede i EF? Den har protesteret mod hvert eneste liberaliseringsforsøg, der har været. Og hvad gjorde man med charterafgifterne? Dem pålagde man charterselskaberne og deres passagerer, hvorimod alle de, der rejser på ferie med SAS – og det er som regel de dyrere rejser – er fritaget. Allerede af den grund – og det er rigeligt, men jeg kunne nævne flere andre – er der ingen tvivl om, at mennesker, der har en liberal indstilling, skal stemme imod forslag af denne karakter.

Det er i hvert fald under lavmålet, når man står her og praler af, at man står for liberaliseringen. Man står for lige præcis det modsatte, og derfor er der ingen tvivl i vores sind: vi stemmer imod.

(Kort bemærkning).

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Jeg har et spørgsmål til hr. Dohrmann: tror hr. Dohrmann ikke, at man i de øvrige luftfartsselskaber i Europa og i USA varetager egne interesser? Tror man, at der er et fuldstændig frit marked, sådan at der ingen beskyttelse er? Selvfølgelig varetager hvert land sine egne interesser. Man har luftfartsselskaber med forskellige navne, og når man taler om liberalisme og frihed, kunne vi jo falde i den grøft at tro, at vi bare skal give alting frit, og så er der en ligelig konkurrence. Men vi er blevet snydt på så mange måder, fordi vi var for godtroende. Det skal vi ikke være her.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Det er ikke et spørgsmål om tro. Jeg er bekendt med, at der i EF-sammenhæng er blevet foreslået liberaliseringer inden for luftfarten, og det er den danske regering gået imod. Det er for mig det bedste bevis for, at regeringen støtter tanken om, at SAS fortsat skal drives som monopolforetagende.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg vil gerne spørge hr. Dohrmann, om han kan nævne mig bare ét land, der ikke har et eller andet luftfartsselskab, som har koncessioner, og om der er andre steder i

verden, hvor man har tidsbegrænsning, som vi har her i Skandinavien. Hvis hr. Dohrmann bare kan nævne mig ét af disse, kan jeg begynde at forstå noget af tankegangen. Men eftersom alle lande har en koncessionsaftale med det lokale eller nationale flyselskab, som findes, og som har de samme rettigheder, som SAS har – og det er den konkurrence, vi har i Europa og ude i verden – vil jeg gerne spørge, hvem hr. Dohrmann mener vi så skal give aftalen til.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Jensen (V):

Oven på den store forskningsdebat vil jeg gerne sige, at hr. Dohrmann ikke skal lære mig at forske i liberalisme. Den mening, hr. Dohrmann giver til kende med hensyn til lufttrafik, er »hver mand sin cykel«, men det lader sig altså ikke gøre, når det er luftfart, det drejer sig om.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg tror, at hr. Jens Peter Jensen og jeg er enige om, at det er meget positivt, at bl.a. danskere i dag har så gode muligheder for at rejse på ferie. Hvis vi ikke havde haft nogle charterselskaber, der havde sørget for, at priserne kom ned på et rimeligt niveau, er jeg helt overbevist om, at det ville have været således, at SAS også på dette område havde siddet på hele markedet, og det havde igen bevirket, at folk med mere normale indkomster ikke ville kunne flyve ud og holde ferie. Derfor ville en liberalisering inden for rute-trafikken naturligvis også være ensbetydende med, at billetpriserne ville falde, for så kom der gode, sunde konkurrencemomenter ind i sagen.

Over for hr. Ikast kan jeg faktisk bare gentage, hvad jeg sagde sidste gang, jeg var heroppe, nemlig at der er store bestræbelser i EF på at liberalisere. Det er da ingen undskyldning, at måske samtlige lande i verden – jeg ved nu, at man i England har været lidt mere liberal – driver den samme politik. Det er da ingen undskyldning. Men hvis man virkelig har den indstilling, har den danske regering da kun én ting at gøre, og det er at støtte de folk, der vil gå liberalismens vej, og ikke det modsatte – det er socialisme.

J. K. Hansen (S):

Jeg har faktisk her i eftermiddag siddet og glædet mig over den holdning, som højre side i folketingsalen har over for det skandinaviske luftfartssamarbejde. Det kan i hvert fald glæde os socialdemokrater, der altid har stået vagt om det skandinaviske luftfartssamarbejde. Jeg synes, det er dejligt at opleve den ildhu, hvormed højre side af salen nu kæmper for, at SAS skal have sin koncession forlænget. Det har min ordfører klart gjort rede for at vi også går ind for, og det gør jeg også.

Men der nogle underlige ting en gang imellem, og dem vil jeg godt have afklaret. Om få minutter skal vi op i udvalget og behandle dette forslag videre. En af begrundelserne for, at SAS ønsker at få forlænget koncessionen, er, at man i de næste 5-10 år skal foretage store investeringer i nye fly - 25 mia. svenske kroner er det oplyst i bemærkningerne til lovforslaget; man må vide, under hvilke konditioner man skal arbejde, for ikke at risikere en fejlinvestering. Jeg vil gerne henvise til en artikel i Børsens 2. sektion onsdag den 3. december 1986, hvor der står:

»Da SAS i sidste uge offentliggjorde sit hidtil bedste regnskab, modificerede SAS' koncerntchef, Jan Carlzon, imidlertid denne begrundelse. For det første sagde han, at SAS efter hans opfattelse godt kan klare konkurrencen uden at have en koncession, samt at man med den flyflåde, man i dag råder over, ville stå rustet til en fremtid uden koncessionsbeskyttelse fra 1995, hvor den nuværende koncession udløber.«

Jeg synes, det er meget uklogt at skrive sådan, og jeg er ikke enig med Jan Carlzon i det, men jeg vil godt spørge ministeren, om han er enig med Jan Carlzon i det, denne skriver her, eller om ministeren vil tage afstand fra det.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Jensen (V):

En enkelt kort bemærkning til hr. J. K. Hansen. Den sag, der her er på dagsordenen, giver ingen anledning til, at den ene side af salen kan rose sig af nordisk samarbejde og samarbejdsvilje på bekostning af den anden side af salen. I det samarbejde er vi »jens«, om jeg så må sige på dit hjemstavnsmaal, så der er ingen grund til det. At vi, som hr. J.

K. Hansen nævner, kan gå op og drøfte det i udvalget, er jeg ganske enig med det ærede medlem i, og der kan også være andre enkeltheder, som det kan være rart at få opklaret - vi har jo en rimelig tid til at få dækket nogle ting af - men lad os ikke bruge denne debat til at sætte splid imellem slangens sæd og kvindens sæd.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Jeg vil gerne have lov til at sige tak for en velvillig modtagelse af dette lovforslag. Jeg forstår af de bemærkninger, jeg har lyttet til, at der forude venter nogle spørgsmål i udvalget, og jeg skal sørge for, at disse spørgsmål naturligvis bliver besvaret så hurtigt som overhovedet muligt.

Vi må ikke glemme, at SAS-samarbejdet giver fordele for de skandinaviske lande. Derfor er det vigtigt, at vi har SAS, og at vi forlænger koncessionen. Jeg er meget enig med hr. Jimmy Stahr, som på sædvanlig elegant måde startede med at omtale SAS som noget, han havde holdt mange hyldesttaler til, hvorefter hr. Jimmy Stahr naturligvis straks fulgte det op med at holde en til, for at det ikke skulle være helt forkert.

Jeg synes, det er rigtigt, at der er holdt mange hyldesttaler om SAS, og der er god grund til at gøre det. Jeg har stor respekt for det skandinaviske samarbejde på dette felt; det er simpelt hen en nødvendighed.

Hr. Jimmy Stahr var også inde på spørgsmålet om charterselskaberne og nævnte nogle af de punkter, som er opridset i bemærkningerne til lovforslaget, bl.a. tredøgnsreglen og spørgsmålet om fragt og den rene fragt-charterflyvning. Jeg er meget enig med hr. Jimmy Stahr i, at vi er i en god gænge.

Hr. Ikast var også positivt stemt over for lovforslaget. Han nævnte, at der i den kommende tid er behov for at ændre den nuværende flåde inden for SAS, og det ved vi godt fra det besøg, vi aflagde i Stockholm. Sagt med andre ord er det et godt forslag, vi står med, fordi det giver os, som hr. Ikast også nævnte det, mulighed for langtidslægning. Det synes jeg der er grund til at nævne endnu en gang.

Hr. Jens Peter Jensen sagde; at liberaliseringen skal tages med respekt. Ja, det skal den, men vi skal også se fremad, og vi skal

[Ministeren for offentlige arbejder]

planlægge. Jeg tager alt med respekt – også liberaliseringen.

Det var de indledende positive bemærkninger til lovforslaget, som kom fra disse medlemmer af det høje Ting, men der skal også være plads til, at nogle kan være betænkelige, og jeg forstod på hr. Ole Henriksen, at han var betænkelig. Jeg vil gerne understrege over for hr. Ole Henriksen, at det, vi står med her, er resultatet af forhandlinger, der er foregået imellem tre lande, altså både Norge og Sverige og Danmark, og jeg synes, vi må hæfte os ved, at det er blevet et så positivt resultat, som det er.

Jeg forstod på hr. Ole Henriksen, at han mente, vi skulle kende tingene til bunds. Der er absolut ikke noget afslørende i det, og jeg skal bidrage til, at hr. Ole Henriksen og andre medlemmer af udvalget får et tilbundsgående kendskab til tingene. Jeg skal også besvare de spørgsmål, hr. Ole Henriksen vil komme med.

Hr. Bilgrav-Nielsen, som var nødt til at forlade folketingsalen af grunde, han har nævnt over for mig, sagde, at SAS var en smuk svane i det nordiske symbol, og jeg kan kun være enig med ham. Han var også inde på, at det var en styret liberalisme. Jamen det gør ikke noget, vi styrer, når bare vi styrer i den rigtige retning, og som jeg sagde før, er der jo også tale om forhandling imellem tre lande.

Hr. Bollmanns spørgsmål om, hvorvidt de 10 år er en tradition, kan godt være lidt svært at besvare, for hvornår har vi indført en tradition? SAS-samarbejdet har jo bestået i 40 år, og mig bekendt var den første koncession på 25 år, men det er ikke noget, jeg har forsket nærmere i. Jeg er ikke helt sikker på det, men jeg mener, det forholder sig sådan.

Fru Inger Stiling Pedersen gav sin fulde støtte til lovforslaget, og også det takker jeg naturligvis for. Jeg mener ligesom fru Inger Stilling Pedersen, at det skal være sikkert at flyve, og jeg mener også, at SAS er et godt bevis på samarbejde.

Jeg skal sige til hr. J. K. Hansen, at også jeg har noteret mig de udtalelser, der er fremkommet i Børsen i går. Det er klart, at en sådan udtalelse vil blive genstand for en nærmere drøftelse ved førstkommende lejlighed med Jan Carlzon. Jeg vil gerne tilkendegive nu, for at der ikke skal være tvivl om

det, at jeg ikke er enig med denne udtalelse af Jan Carlzon.

Til sidst skal jeg beskæftige mig ganske lidt med hr. Dohrmann – det er bestemt ikke, fordi hr. Dohrmann er uvæsentlig; hr. Dohrmann er bestemt lige så væsentlig som alle andre medlemmer af det høje Ting. Hr. Dohrmann startede med at sige, at han ikke havde noget som helst imod SAS, og så holdt han en tale, som kunne tyde på det næsten stik modsatte. Også til hr. Dohrmann vil jeg sige, at der er tale om, at tre lande skal samarbejde om disse ting, og det er et godt og fornuftigt samarbejde. Man skal bare være opmærksom på, at verden er lidt større end den tankegang, hr. Dohrmann gav udtryk for. Men hr. Dohrmann tilkendegav, at han ville stemme imod. Det er ren tale, og det kan jeg i hvert fald forstå, så jeg takker for dette tilsagn om, at hr. Dohrmann vil stemme imod.

Jimmy Stahr (S):

Jeg vil gerne – også på vegne af hr. J. K. Hansen – takke ministeren for den klare afvisning af Jan Carlzons tanker i Børsen.

Må jeg så sige til hr. Jens Peter Jensen, at jeg også synes, det er en vederstyggelighed at blande den slags sæd, men hr. Jens Peter Jensen kan vel ikke forundre sig over, at nogle af os kan glæde os over, at der tilsyneladende, som debatten skrider frem, bliver færre og færre liberalister. Det kan man da ikke være ked af; nu sagde jeg ikke noget om nordiske, men alene liberalister.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Jensen (V):

Jeg tror ikke, hr. Jimmy Stahr vil være i stand til rent statistisk at gøre op, om der bliver færre og færre liberalister eller flere og flere socialister. Det, der er tale om, er, at det nordiske luftfartssamarbejde hverken er et socialistisk eller liberalistisk foretagende. Det er en blanding af offentlig og privat økonomi og interesser, og det passer til det moderne samfund, at man kan indrette det således.

Anledningen til hr. Jimmy Stahrs bemærkning var jo, at jeg anholdt hr. J. K. Hansens betragtning om, at den ene side af salen var mere optaget af nordisk samarbejde end den anden side, og det mente jeg var rigtigt at

[Jens Peter Jensen]

redressere, for i det stykke har vi fælles gods og arvegods.

Dohrmann (FP):

Jeg synes egentlig, at det var temmelig groft, at ministeren her for et øjeblik siden stod og sagde, at han ikke var enig med Carlzon og hans udtalelse, som hr. J. K. Hansen citerede. Jamen hvad er ministeren uenig i? Er det ikke positivt, at Carlzon kan sige, at vi kan klare os uden koncessioner? Hvad galt er der ved det? Det synes jeg da er en ekstra fjer i hatten til Carlzon. Hvad skal vi så med den? For Carlzon er vel nok den person, der har det bedste indblik i hele SAS' fremtidsudsigter, muligheder for at fortsætte – i fri konkurrence vel at mærke.

I samme forbindelse vil jeg gerne spørge ministeren, for det nævnte ministeren jo ikke med et ord, hvorfor ministeren og hr. Jens Peter Jensen er så bange for at liberalisere, for at skabe fri konkurrence. Hvorfor sidder den danske regering nede i EF og går imod liberaliseringsbestrebelseerne? Hvorfor er man bange for, at det skal blive langt mere frit også at flyve mellem de europæiske lande? Det må vi da have en forklaring på.

Jeg vil også bede ministeren svare på følgende: synes ministeren, det er rimeligt, at de turister og ferierejsende, der smutter ud med SAS og bruger måske 30.000–40.000 kr., ikke skal betale en krone i charterafgift, mens charterpassagererne, der måske køber en rejse til 800 kr., skal betale en høj charterafgift? Hvorfor denne forskelsbehandling? Det synes jeg vi skal have afklaret i forbindelse med dette. Det nytter ikke noget, man kravler i skjul og ligesom hr. Jens Peter Jensen udelukkende taler om det nordiske samarbejde. Er det nødvendigt? Er det nordiske samarbejde ikke bedre, end at man skal have SAS for at holde sammen på det? Er det det, der ligger bag hr. Jens Peter Jensens udtalelser, så sig det rent ud.

(Kort bemærkning).

Poulsgaard (FP):

Det var jo mange roser til SAS. Igen må man konstatere, at folketingsflertallet ikke er i kontakt med befolkningen. Jeg tvivler på, at alle de mennesker, der som jeg har rejst i 13 år med SAS og har betalt dobbelt så meget for en billet, som de egentlig burde, sy-

nes, at SAS har fortjent de roser, som det får herinde.

Nu kommer ministeren fra Jylland, og det er som bekendt hovedlandet. I de senere år er industrien flyttet mere og mere vestpå, men alligevel er det sådan, at en forretningsmand, der skal rejse til f.eks. London eller Düsseldorf fra Jylland, faktisk skal over København. Synes ministeren, det er en anstændig måde, SAS behandler en større og større del af kunderne på? Jeg vil bede ministeren svare på det spørgsmål.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Jeg kan svare forholdsvis kort ved at sige både til hr. Dohrmann og til hr. Poulsgaard, at det er ganske svært at bygge en 10 eller 100 etagers ejendom, men det er utrolig let at bryde en sådan bygning ned, og hvis man følger den linje, som hr. Dohrmann og hr. Poulsgaard åbenbart føler sig så tiltrukket af, får det hurtigt den konsekvens, at tingene bryder sammen omkring os, og det kan vi vist ikke have nogen interesse i. Vi kan slet ikke have nogen interesse i det set i forhold til f.eks. Københavns lufthavn, som er en arbejdsplads for 11.000 mennesker, med hvad deraf følger.

Det er utrolig let at have lette svar på svære spørgsmål, og det kendetegner meget ofte de herrer Poulsgaard og Dohrmann.

Så siger hr. Poulsgaard, at han har rejst i 13 år mellem Jylland og København – og jeg ved, at hr. Poulsgaard er en overordentlig flittig gæst hos SAS, og det vil jeg gerne benytte lejligheden til at takke hr. Poulsgaard for – men at hr. Poulsgaard skulle betale dobbelt så meget som nødvendigt, ved jeg ikke hvor hr. Poulsgaard har fra. Jeg forstår simpelt hen ikke, at hr. Poulsgaard har kunnet lave disse beregninger, men jeg glæder mig naturligvis til at se de økonomiske beregninger; dem håber jeg at hr. Poulsgaard vil sende over.

For så vidt angår spørgsmålet om, at man skal over København, forstår jeg, at jeg inden længe får lejlighed til nærmere i udvalget at redegøre for disse ting, og det henhører i og for sig ikke under dagsordenen.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

[Dohrmann]

Jeg stillede to helt konkrete spørgsmål. Det ene var: hvorfor er ministeren bange for i EF-sammenhæng at liberalisere? Ministeren nævnte i et af sine tidligere indlæg, at det var tre lande, der skulle samarbejde. Skal det forstås på den måde, at der er et af de skandinaviske lande, som har pålagt eller i hvert fald opfordret ministeren til at gå imod? Så synes jeg også, det skal frem, hvis regeringen har den holdning.

Dernæst nævnedes ministeren, at det er så nemt at vælte en bygning. Det er selvfølgelig en politisk udtalelse. Modsat det har vi Carlsons udtalelse, som siger: jamen vi kan sagtens klare os i fri konkurrence. Det vil altså sige, at den mands ord, der har mest forstand på de dele, er intet værd. Man gør sig altså også i denne situation klogere end de folk, der har fingeren på pulsen.

(Kort bemærkning).

Poulsgaard (FP):

Nu er ministeren jo ret ny i stolen, og derfor kan han ikke vide alt. Men almindelige avislæsere har jo vidst i mange år, at Tjæreborg har sagt, at de vil flyve f.eks. Karup-København for det samme, som en togbillet koster. Nu betaler jeg jo ikke selv min billet – det gør skatteyderne – men mig bekendt koster det det dobbelte af en togbillet, så her er altså svaret på det, ministeren undrer sig over.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Ganske kort til hr. Dohrmann. Jeg ved ikke af, at jeg skulle have blokeret for liberaliseringer inden for EF. Jeg har selv deltaget i både et uformelt og et formelt rådsmøde. Det må bero på en misforståelse, når hr. Dohrmann har den opfattelse.

Jeg har selvfølgelig nok noteret mig, hvad der har stået i nogle af landets aviser, men jeg kan berolige hr. Dohrmann med, at der forhåbentlig kommer et svar allerede i morgen.

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.

Meddelelser fra formanden:

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

I skrivelse af d.d. meddeler statsministeren, at han ønsker i henhold til forretningsordenens § 19, stk. 4, at give Folketinget en skriftlig

Redegørelse om regeringens handlingsplan for ligestilling.

(Redegørelse nr. R 13).

Eksemplarer vil blive omdelt, og redegørelsen vil blive optaget i Folketingstidende.

Jeg foreslår, at forhandlingen om denne redegørelse finder sted tirsdag den 20. januar 1987. Hvis ingen gør indsigelse, vil jeg betragte dette forslag om vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Skriftlig redegørelse:

Redegørelse af 4/12 86 for arbejdet med ligestilling.

(Redegørelse nr. R 13).

Statsministeren (Poul Schlüter):

1. Indledning.

Folketinget vedtog den 26. november 1985 et dagsordensforslag, som bl.a. pålægger regeringen inden den 1. januar 1987 at udarbejde og fremlægge en national handlingsplan for ligestilling af mænd og kvinder med fastlagte mål, økonomiske rammer og aktiviteter for den nationale indsats.

Regeringen nedsatte herefter et udvalg under Statsministeriet med fhv. arbejdsminister Grethe Fenger Møller som formand.

Det idémæssige udgangspunkt for udvalgsarbejdet er dokumentet »Fremadrettede strategier frem til år 2000«, der blev vedtaget på FNs kvindekongress i Nairobi i 1985.