

[Ministeren for offentlige arbejder]

tiltag ganske alene; jeg gør opmærksom på, at det i høj grad skyldes handicapåret 1981.

(Kort bemærkning).

Joanna Rønn (S):

Jeg har ikke sagt et eneste ord om, at der var nogle, der havde patent på handicappolitik. Jeg har takket for den velvillige behandling og tilslutning, der er til Socialdemokratiets forslag.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslaget.

Afstemning

Ændringsforslaget
vedtoges uden afstemning.

Forslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning
vedtoges enstemmigt med 120 stemmer.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Om denne vedtagelse vil der nu blive givet meddelelse til ministeren for offentlige arbejder.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Anden 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. Første behandling 4/12 86. Betænkning 7/5 87).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

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

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Lidt unormalt kan det godt være at tage ordet under en andenbehandling, når der ikke er stillet ændringsforslag, men jeg må have lov til at nævne, at den sag, som vi nu behandler, nemlig lovforslag nr. L 108, et regeringslovforslag om forlængelse af SAS-koncessionen fra 1995 til år 2005, har fået en ret unormal behandling i det høje Ting.

Lovforslaget beror på en aftale mellem tre landes regeringer, nemlig Danmarks, Norges og Sveriges regeringer. Aftalen er fra maj 1986, hvorefter den danske regering den 26. november 1986 anmoder om Folketingets velvillige behandling af forslaget.

Og hvad så? Ja, nu står vi så her den 12. maj 1987, næsten på årsdagen for, at denne aftale mellem de tre landes regeringer blev til. Norge og Sverige har for længst behandlet sagen i deres parlamenter, og så står vi nu her med en betænkning, hvor et flertal bestående af regeringspartierne og de Radikale udtaler, at det dog er en forudsætning for denne anbefaling, at et såkaldt »Comairsamarbejde« gennemføres, idet dette samarbejde efter flertallets opfattelse vil give mulighed for en forøget aktivitet for andre skandinaviske selskaber, samtidig med at ideen i SAS om at samle det skandinaviske trafikunderlag op i et stærkt internationalt selskab bevares.

Rygtet vil vide – uden at jeg har kunnet få det bekræftet, for det er sket ret hurtigt – at der i dag er foregået en forhandling eller har været et møde mellem SAS og fire danske luftfartsselskaber. Rygtet vil vide, at disse forhandlinger allerede på nuværende tidspunkt er brudt sammen. Man kan end ikke få stablet dette Comairsamarbejde på benene fra dansk side. Derfor vil jeg stille det første spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder: hvad nu, hr. minister? Betyder det, at det lovforslag, som vi har til anden behandling i dag, er faldet til jorden, inden vi har afsluttet denne andenbehandling, at SAS ikke kan få sin koncession, fordi et flertal har gjort den betinget af, at et Comairsamarbejde gennemføres?

Endelig det andet spørgsmål. Jeg er viden om, at ministeren for offentlige arbejder skal have et møde med sine nordiske kolleger i denne uge. Har ministeren talt med sine to skandinaviske kolleger om hele dette

[J. K. Hansen]

spørgsmål? Hvis ikke han har gjort det, vil han så benytte lejligheden til på torsdag, hvor han alligevel har dette møde med dem, at tale om denne sag? Men svar på det første spørgsmål er meget vigtigt af hensyn til forslagets gennemførelse.

Aagaard (KF):

I modsætning til hr. J. K. Hansen føler vi, at der er grund til at takke ministeren for den indsats, der er ydet i de forløbne uger for at åbne for en gunstig udvikling omfattende alle deltagende parter. Vi har støttet ministeren i bestræbelserne for at sikre, at vor luftfartspolitik i de kommende år er til gavn for vort samfund og alle kategorier af fly og passagerer, forretningsrejsende som turister. Det var efter vor opfattelse nødvendigt, at vi grundigt gennemtænkte de ønsker om liberaliseringer, som med stor succes allerede er gennemført i bl.a. Holland og England. Det er tanker, vi ikke kommer uden om at tilpasse os, for udviklingen går fantastisk stærkt i verden omkring os. Vi har også et stort hensyn at tage til de mange tusinder, som er beskæftiget i luftfartsindustrien, og de mange milliarder kroner, der årligt omsættes her. Derfor er det vigtigt, at vor luftfartspolitik åbner for en maksimal udnyttelse af de udviklingsmuligheder, der fremover kan skabes såvel for de uafhængige selskaber som for SAS.

Der er med Comairinitiativet lagt op til et samarbejde. Skal dette føre til noget, må der fra alle sider udvises en positiv og konstruktiv vilje. Som det fremgår af betænkningen, er vi et flertal, der lægger afgørende vægt på, at Comairsamarbejdet gennemføres, idet vi opstiller dette som en forudsætning for anbefalingen af koncessionsaftalens forlængelse.

Men uanset de rygter, som går på nuværende tidspunkt, ønsker vi dog også at gøre opmærksom på, at såfremt Comairsamarbejdet ikke bliver realiseret, går vi ud fra, at ministeren for offentlige arbejder kan give andre danske selskaber koncession til rute-flyvning på ruter ud af Danmark, som SAS ikke ønsker at beflyve. Jeg hører gerne, om ministeren deler denne opfattelse.

Svend Heiselberg (V):

Man må undre sig noget over Socialdemokratiets sure opstød i den skriftlige del af

betænkningen. Socialdemokratiet kritiserer os for langsommelighed. Jeg synes egentlig, at en sådan kritik er urimelig. Det er sådan, at koncessionen først udløber den 1. oktober 1995. Det vil sige om 8 år, 4 måneder og 18 dage. Yderligere skal de så have en koncession på 15 år. Det vil sige, at de får koncession i de følgende godt 23 år. Derfor synes jeg, at der er al mulig grund til at sige ministeren tak for den måde, man har administreret koncessionsloven på. Den er administreret rigtigt.

Der er måske nok nogle, som er lidt sure over, at vi er gået så meget i dybden med det, men det er der ikke noget at gøre ved. Det må vi tage, som det nu er, og det er selvfølgelig lige meget for regeringspartierne, hvilken status eksempelvis de jyske lufthavne og andre selskaber vil have, efter at koncessionsloven er vedtaget.

For det andet er spørgsmålet om de sekundære ruter jo vigtigt, sådan som det også fremgår af bemærkningerne til lovforslaget. Der er altså god grund til at takke ministeren for det arbejde, der er gjort, og man har jo som sagt lagt stor vægt på det Comairselskab, som skulle oprettes. Efter de forlyden-der, jeg har hørt, har der ingen interesse været for det. Det er vel ikke sådan, at vi skal tvinge folk til at gå ind i et samarbejde, hvis de ikke ønsker det.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det har, lige siden vi havde første behandling af dette forslag, stået helt klart, at et meget stort flertal i Folketinget ønsker at forlænge SAS' koncession.

Undervejs har der så været lidt diskussion om, hvor hurtigt det skulle gå. Der er der ingen tvivl om, at Socialdemokratiet og SF har trippet i døren, om jeg så må sige, for hurtigst muligt at få gennemført beslutningen, som altså først har virkning fra 1995.

Vi har været nogle andre, der har ment, at det var en god lejlighed til at få debatteret spørgsmålet om en liberalisering af flyvningen, ikke mindst fordi det er et stadig mere påtrængende EF-spørgsmål, og fordi også SAS selv ønsker at gå videre ud end tidligere. Det er baggrunden for de drøftelser, vi har haft i udvalget om offentlige arbejder, og som jeg også synes har været meget positive.

[Bilgrav-Nielsen]

Også jeg vil gerne takke ministeren for åbenhed om dette spørgsmål.

Fordi SAS selv ønsker at forhandle sig frem til et skandinavisk samarbejde inden for det, man kalder for Comair, er vi endt dér. Comair må ikke forveksles med et andet dansk firma eller måske et andet internationalt firma. Man kan stille spørgsmålet, om det er et godt navn, man har fundet til barnet. Jeg kunne have forestillet mig et lidt mere nordisk navn: Scanair. Ja, det er også brugt i øjeblikket. Men det hedder nu altså Comair.

Denne debat om Comair er rejst, fordi SAS selv har rejst den over for os og over for ministeren, og fordi vi har set, at danske luftfartsselskaber har vist interesse for – ligesom man nu deltager i et dansk Danair – at deltage i et interskandinavisk indenrigsselskab.

Jeg synes altså, at der er god fornuft og rimelighed i, at vi har taget denne sag op, og jeg takker ministeren for, at han har været så åben over for synspunkterne, som han har været. Derfor er vi også nået frem til – med baggrund i, hvad ministeren har sagt til os – at vi må betinge en forlængelse af koncessionen på nuværende tidspunkt af, at Comair-samarbejdet, det interskandinaviske samarbejde, bliver en realitet.

Så ser vi – det har jeg også set i dag – at danske selskaber, som skulle deltage i dette samarbejde, nu slår bak og ikke mener, at der for nærværende er grundlag for at forhandle videre. Det må vi meget beklage, for det er klart nok, at det ikke var meningen med flertalstilkendegivelsen, at man kunne stoppe en koncessionsforlængelse blot ved at holde sig uden for et Comairsamarbejde.

Derfor er der nok behov for, at vi her efter andenbehandlingen får en ny drøftelse i udvalget af, hvor sagen egentlig står. Vi er stadig af den opfattelse, at Comairsamarbejdet bør blive en realitet. Vi er også af den opfattelse, at denne sag skal ses i sammenhæng med koncessionsforlængelsen, som det er udtrykt af flertallet i betænkningen. Også jeg venter naturligvis spændt på ministerens svar i denne sag.

Arne Melchior (CD):

Hr. Bilgrav-Nielsen var inde på udtrykket Comairsamarbejde. Jeg skal gøre opmærk-

som på, at det er et uheldigt udtryk. Jeg har sagt det igen og igen under udvalgsarbejdet, og Danmarks Erhvervsradio har sagt det adskillige gange. Men der kan siges mange rigtige ting, uden at de kan komme igennem. Jeg finder, at det er et uheldigt udtryk. Hvis der bliver tale om en tillægsbetænkning, hvad noget kunne tyde på, kunne man måske dér finde et mere neutralt udtryk, for vi skal sandelig ikke herfra bestemme, hvad noget selskab skal hedde; det er bare sådan en arbejdstitel. Det var en mindre sag.

Må jeg så sige til Socialdemokratiets ordfører, hr. J. K. Hansen, at jeg godt kan forstå hans trang til både i betænkningen og i sine udtalelser her i dag at drille en lille smule. Det er såre menneskeligt, og alt, hvad der er menneskeligt, er naturligvis også gangbart for politikere og i det politiske arbejde, så der er nok mange andre end ham, der ville være faldet for den fristelse, så ikke et ondt ord om det. Men sagen er altså til syvende og sidst den, at det drejer sig om nogle ganske få måneders forskydning i forhold til vore skandinaviske broder- og kompagnilande i denne sammenhæng, så det går nok at leve med det, så det behøver vi ikke at tage så forfærdelig tungt på.

Hr. Bilgrav-Nielsen nævnte, at der også er EF-spørgsmål involveret. Hertil skal jeg gøre opmærksom på, at i den aftale, som de tre skandinaviske regeringer har indgået, er dette nævnt og altså forudset, i den retning, at EF-udviklinger skal søges tilpasset det skandinaviske samarbejde, og tilsvarende har vi altid over for EF-kollegerne gjort opmærksom på, at SAS indtil videre er en helt særlig selskabsdannelse, idet tre lande her er fælles om et for dem alle tre nationalt luftfartsselskab. I EF-kredse har man vidtgående forståelse for – sådan har det i hvert fald hidtil været og vil det sikkert også være fremtidig – at en sådan situation giver visse muligheder for at operere, om jeg må udtrykke det på denne måde.

Jeg forstår udmærket, at der fra en række danske selskaber og fra en række politiske partier er givet udtryk for, at man ønsker disse danske selskaber held til at kunne få en passende – og naturligvis den størst mulige – markedsandel. Skam få den, der tænker ilde derom! Jeg skal dog bare erindre om, at der også i Norge og Sverige findes luftfartsselskaber uden for SAS-samarbejdet, og de må

[Arne Melchior]

naturligvis have helt de samme muligheder og rettigheder. Det er langtfra sikret på forhånd, før det er nøje gennemgået og kulegravet, at dette vil blive til danske selskabers og samlet dansk beskæftigelses fordel inden for luftfartssektoren. Det kunne være, at de andre så melder sig med krav, som de ikke hidtil har fremsat, og at vi deri ikke kommer til at trække det længste strå.

Hvad så endelig angår de omtalte rygter og forlydender, er de også nået frem til mit øre, men jeg ser mig ikke i stand til at diskutere sagen. Jeg tvivler endda på, at ministerens oplysninger, som jeg er spændt på at høre, vil sætte os i stand til i denne debat at diskutere det. I hvert fald må man jo have – og det er da klart udvalgets ret at få det – en nøjere belysning af, på hvilket grundlag forhandlingerne er brudt sammen, hvis de er brudt sammen.

Jeg skal gøre opmærksom på, at der i flertallets betænkning bidrag udtrykkeligt står, at »et Comairsamarbejde skal gennemføres«. Hvad man nærmere forstår ved det, hvordan det nærmere skal udformes, fortøner sig dog ud i det fremtidige. Der er ikke noget krav om, at det skal udformes efter en bestemt målestok eller på en bestemt måde. Jeg kan ikke tænke mig, at de pågældende selskaber skulle være uvillige til at sidde til bords med hinanden; og at det skulle kunne gå så hurtigt, at vi allerede i dag skulle kunne få melding om, at det slutgyldigt er brudt sammen, overstiger min fantasi.

Må jeg så til slut gøre den bemærkning, at med denne skandinaviske aftale, som altså allerede er vedtaget i vore svenske og norske broderparlamerter, og som jeg givetvis går ud fra i løbet af dage også bliver vedtaget her, sker der allerede en ganske betydelig liberalisering. Det ved enhver. Hvad jeg gerne vil understrege, er, at denne liberalisering sker ca. 10 eller i hvert fald 9 år før den ellers ville have kunnet finde sted, eftersom den koncession, som også dette Folketing tidligere har vedtaget, gældende til udgangen af 1995, ellers – altså i tilfælde af ikkevedtagelse – ville løbe videre indtil det angivne tidspunkt, idet det vel er utænkeligt, at den danske stat skulle være aftalebryder. Det siger sig selv, at det ikke kan ske. Ergo er der, mange år før det kunne forventes, sket liberalisering af en meget vidtgående art. Det er jeg overbevist om at også de øvrige selska-

ber, altså dem ud over SAS, har anerkendt og fortsat vil anerkende. Derfor tror jeg, at det både for dansk luftfart i dens helhed og for danske rejsendes og for beskæftigelsens interesser er en god ting, hvis denne aftale nu kan blive konfirmeret i Folketinget.

Dohrmann (FP):

Fremskridtspartiet har intet imod SAS. Vi har heller ingenting imod nordisk samarbejde, vel at mærke hvor der er fornuft i det. Men det, vi i allerhøjeste grad har noget imod, er den måde, Folketinget igen forsøger at favorisere SAS på på bekostning af de private charterselskaber. Det er tomme ord og pæne hensigter, der nu bliver udtalt vedrørende Comair, og hvad man ellers kan finde på af pæne navne. Jeg har lige læst forhandlingerne fra 1975. Det er ikke helt de samme ordførere, men mange af dem er gengangere, og ordvalget, vi har hørt her i dag, er det også. Der står i betænkningen med nogle ganske få ændringer nøjagtigt det samme. Derfor er der ingen som helst grund til at tro, at charterselskaberne vil blive behandlet bedre i det næste tiår, end de er blevet siden 1975. Derfor er alt det, man skriver, og alt det, man står og siger, i hvert fald for de borgerlige partier ligesom et forsøg på at finde en undskyldning for den handling, de her er ved at begå. Vi ved udmærket godt, at mens Folketinget gang efter gang faktisk har forsøgt at kvæle hele charterbranchen, bl.a. ved charterafgifter og andre begrænsninger i deres udviklingsfase, har man favoriseret SAS, hvor man overhovedet kunne komme af sted med det.

Efter de bemærkninger, der er faldet her i dag, agter jeg, da Fremskridtspartiet ikke er berettiget til at komme med en indstilling i betænkningen, uden for betænkningen mellem anden og tredje behandling at komme med et ændringsforslag, som ganske enkelt skal gå ud på, at koncessionsforlængelsen frem til år 2005 i det mindste bliver reduceret til kun at gælde til år 2000.

Vi ved alle sammen, at de argumenter, man så pænt har brugt indtil her i 1987, har været en stor hyldest til det nordiske samarbejde. SAS er langt inde i en forhandling med et belgisk selskab, der hedder SABENA, og dermed forsvinder argumentet for det skandinaviske samarbejde. I løbet af denne

[Dohrmann]

årrække helt frem til år 2005 kan SAS udarte til alt muligt. Det kan ske, at det bliver et multinationalt selskab – hvem ved? – men det kan også ske, at det går den anden vej, at SAS bliver udsat for så hård en konkurrence, at det simpelt hen må dreje nøglen om – med de konsekvenser, det medfører. Selv om man giver SAS nogle gode betingelser at arbejde under, nøjes man altså i ændringsforslaget med at forlænge koncessionen i 5 år; så kan man, hvis man til den tid synes, at der skal en yderligere koncessionsforlængelse til, bare forlænge den; men at komme nu her og hykle, at man vil komme med en hel masse ændringer, at man vil tilgodese charterselskaberne, og så give SAS monopol frem til år 2005, er ikke rigtigt. Derfor bør koncessionen, når det store flertal er til stede, naturligvis indskrænkes til kun at blive af en varighed af 5 år ud over det, der allerede er gældende.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Jeg skal indledningsvis sige, at jeg i dag umiddelbart efter, at Tinget var gået i gang med sin dagsorden, har modtaget en skrivelse fra direktør Bjarne Hansen, dateret København den 12. maj 1987, og jeg vil gerne have lov til at citere en enkelt linje, som kan bekræfte, hvad nogle ordførere har antydnet: at arbejdet med at danne Comair og finde et fælles grundlag er brudt sammen:

»Vor endelige konklusion er herefter, at vi intet grundlag har for vor fortsatte medvirken.«

Det kan kun tolkes på den måde, at tingene er brudt sammen, men jeg ved ikke, hvor varigt dette sammenbrud er. Jeg vil naturligvis undersøge tingene lidt nærmere. Flere af ordførerne har været inde på, at det nok kunne være nyttigt. Det var bl.a. hr. Arne Melchior. Jeg deler naturligvis den opfattelse, at vi skal kigge nærmere på, hvad der er årsagen til dette, jeg tror, jeg vil betegne det som foreløbige sammenbrud.

Hr. J. K. Hansen bebrejdede undertegnede, at det havde taget lang tid. Det er selvfølgelig hr. J. K. Hansens ret og i opposition hans pligt at bebrejde den til enhver tid siddende regering, hvad den foretager sig, men jeg mener, at vi har behandlet sagen godt og

grundigt. Først og fremmest er det sådan, at den nuværende koncession varer til 1995.

Det kan derfor ikke være særlig afgørende – må jeg sige direkte til hr. J. K. Hansen – om en koncessionsforlængelse vedtages i slutningen af februar, i begyndelsen af marts eller i begyndelsen af maj. Tingene skal afgøres i folketingsalen, dansk luftfartspolitik skal afgøres her, og det bliver den naturligvis også.

Så vil jeg sige til de ordførere, der har været inde på spørgsmålet om selve navnet Comair og sagde, at Comair var et dårligt navn: jeg tror ikke, at selve navnet på nogen måde er afgørende for flertallets eller nogens holdning, det manglede da bare. Hvis man gerne ville have et andet navn, kunne vi sagtens leve med det; det ville selvsagt ikke give nogen som helst problemer.

Men som sagt vil jeg tage kontakt med de involverede parter for nærmere at studere årsagen til dette, som jeg kalder det, foreløbige sammenbrud. Derefter er det naturligt, at jeg vender tilbage med en nærmere orientering, først og fremmest selvsagt til udvalget.

Så skal jeg gerne »gratulere« hr. Dohrmann. Han har forstået alt om alting, og alle vi andre har ingenting forstået. Hr. Dohrmann har ikke engang gidet ulejlige sig med at læse betænkningen igennem for så vidt angår – det afslørede han – det omtalte spørgsmål om SABENA, men jeg forstod på hr. Dohrmann, at han ville ulejlige sig med at studere i hvert fald en kommende tillægsbetænkning. Så kunne han passende benytte lejligheden til at studere betækningsbidraget, hvori der netop afslutningsvis står om SABENA, at det naturligvis er på vilkår, der er tilfredsstillende for Danmark. Så enkelt kan det rent faktisk siges. Bare hr. Dohrmann dog en gang imellem ville gøre sig den ulejlighed at studere tingene lidt nærmere.

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Jeg kan ikke i denne omgang takke ministeren for svaret på mit spørgsmål. Med baggrund i dette vil jeg gerne anmode om, at vi får forslaget til fornyet udvalgsbehandling mellem anden og tredje behandling.

(Kort bemærkning).

J. K. Hansen (S):

[J. K. Hansen]

Jeg synes nu ikke, at ministeren for offentlige arbejder skal slippe helt godt fra bare at sige, at det er oppositionen, der har trippet. Vi må vel kunne forlange, når en regering indgår en aftale med andre lande, at denne aftale står til troende. Tingenes tilstand kan vel ikke have ændret sig så meget inden for dette år, at den skulle være ændret.

Hr. Bilgrav-Nielsen mener også, at vi har trippet i porten. Næh, det har vi såmænd ikke, men hvis vi læser forhandlingerne fra første behandling, så blev vi nærmest bebrejdet af andre, at vi var blevet for nordiske i dette spørgsmål. Vi har bestemt ikke stået og trippet, men vi synes, at når regeringen fremsætter et forslag, må det, regeringen skriver og beder om, stå til troende. Sådan må det være.

Nu er der bedt om fornyet udvalgsbehandling. Jeg takker for det svar, vi har fået fra ministeren om, at ministeren dårligt nok tror på sig selv og heller ikke tror på, hvad han nu har fået fra luftfartsselskabet Maersks direktør, Bjarne Hansen.

Arne Melchior (CD):

Der er vel ikke noget galt i at stå og trippe i en port eller andre steder, så det synes jeg ikke at man kan bebrejde nogen, at de har gjort. Må jeg sige til hr. J. K. Hansen, at regeringen aldrig har benægtet, at aftalen står til troende. Jeg har ikke hørt, at den ikke skulle stå til troende, og flertallets betænkningensbidrag viser da også en klar anbefaling af lovforslagets vedtagelse.

Jeg vil gerne sige til hr. Dohrmann, som taler om, at flertallet i udvalget, altså i Folketinget, søger en undskyldning for det, vi er ved at gøre. Det har jeg hørt før fra hr. Dohrmann. Han bebuder et ændringsforslag, som han har haft adskillige måneder til at komme med, men o.k., man har lov til at finde på noget i sidste øjeblik. Jeg tør spå, ligesom vi har oplevet det under et tidligere Fremskridtspartiforslag i dag, at tavlen vil vise fire grønne stemmer og ellers lutter røde. Jeg vil tro, at det vil hr. Dohrmann komme til at opleve igen, og det kan han også fortjene. Man kan kun glæde sig over, at de ca. 25 stemmer, som hr. Dohrmanns parti disponerede over for 10 år siden, da denne sag sidst var til behandling, nu er indsnævret til fire.

Det tror jeg hr. Dohrmann skulle tage ved lære af.

Det er dejligt med et skandinavisk selskab, og jeg vil fighte længe for, at ordet »Scandinavian« skal blive stående, uanset hvilke aftaler der måtte indgås, men vi må samtidig spørge, selv hr. Dohrmann må: hvad skal vi med et nok så dejligt selskab, som ikke er i stand til at klare sig i den internationale konkurrence på de vilkår, den nu engang byder? Det må være det overordnede mål, at selskabet, uanset om chefdirektøren er svensker eller dansker eller nordmand eller englænder eller japaner, kan være med blandt de allerstørste, i hvert fald i spidsen i Europa, og det er det, det hele går ud på, og ikke noget kønt føleri.

Så er der flere af talerne, der har været inde på, at SAS har gode vilkår. Det er jeg enig i, det har SAS haft. Det har været skiftende folketings vilje, at det skulle SAS have, og det mener jeg også at SAS fortsat bør have. Jeg mener, at danske interesser har fået fuld valuta for at yde disse gode vilkår, både i bogstavelig forstand af ordet valuta og i overført betydning. Jeg mener, det har været en ære og en fordel for vort land, at dette selskab har ført sig frem, især som det har gjort det i de senere, snart mange år.

Jeg føler trang til at tilføje, at der ikke i dette, at SAS har haft gode vilkår, ligger, som nogle synes at antyde, at andre selskaber, herunder altså især de store charterselskaber, har haft dårlige vilkår. De havde næppe udviklet sig så eksplosivt, hvis ikke de også havde haft gode vilkår. Det mener jeg også de har haft. Man kan altid diskutere, om de er gode nok. Hvornår er noget godt nok, og hvornår er nogle gode nok?

Jeg mener også, at de burde have disse gode forhold og fremover fortsat bør have gode forhold, således at der til deres egen skaberkraft, kreativitet og uomtvistelige dygtighed, der selvfølgelig er en del af historien bag deres succes, også hører, at lovgivningens muligheder for, at de kan gøre sig gældende, ikke bliver mindre end hidtil.

Jeg er overbevist om, at dette bedst sker i et samarbejde af den art, der er skitseret.

Jeg takker ministeren for, at han vil gå aktivt ind i denne sag på ny. Der har tidligere været forhandlinger mellem SAS og de andre selskaber, som er faldet på gulvet, som har været afbrudt midlertidigt, men hvor trå-

[Arne Melchior]

den har kunnet tages op og knyttes igen. Jeg ønsker ministeren held og lykke med at gøre dette på ny, og jeg nærer fuld tillid både til ministeren og til selskaberne, som er involveret, så dette vil også nok lykkes.

Dohrmann (FP):

Det er da meget muligt, at hr. Arne Melchior får ret i, at det ændringsforslag, vi har stillet, kun får Fremskridtspartiets stemmer, men det synes jeg ærlig talt hverken hr. Arne Melchior eller andre fra regeringspartierne skal prale af, for forholdet er jo det, at hver eneste gang charterselskaberne henvender sig til regeringspartierne, får de nogle løse hensigtserklæringer om, at det vil man sandelig også se på; og det fremgår da også af betænkningen, at nu er ministeren for offentlige arbejder i gang med at se på, om afgiften på charterrejser er uretfærdig, men alle i denne sal – også hr. Arne Melchior – ved jo, at det bare er noget, man skriver for ligesom at gyde lidt olie på vandene.

Det er ikke ret længe siden, at charterafgiften blev forhøjet, og vi ved alle sammen, at de, der rejser ud med charterselskaberne, får lov til at betale en høj afgift, hvorimod de, der tager på de rigtig dyre, lange SAS-rejser, ikke betaler en krone.

Man behøver såmænd ikke at undersøge ret meget for at finde ud af, at der finder en enorm forskelsbehandling sted.

Bag dette ligger ikke, at vi ud over, at det er gode danske virksomheder, føler noget særligt for Conair og Sterling Airways m.fl., men der ligger selvfølgelig hensynet til forbrugerne, og sandheden er jo, at hvis vi ikke havde haft charterselskaberne, var der ikke ret mange mennesker i dette land, der havde haft råd til at rejse. Fri konkurrence, som charterselskaberne har praktiseret, er jo ensbetydende med, at billetpriserne bliver halveret, hvorimod SAS-monopolet er ensbetydende med, at priserne bliver presset til det yderste, så det kun er dem med frikort og så de store firmaer, der har råd til den slags ting.

Men hvorom alting er, er det et diskriminerende forslag, vi her har til behandling, og ministeren behøver såmænd ikke at stå og gratulere mig heroppe, for han ved udmærket, hvor den er gal. Hvis ministeren havde siddet i opposition og virkelig havde levet op

til den konkurrenceindstilling, han ellers prøver at give udtryk for, er det helt klart, at det foreliggende lovforslag aldrig skulle have ligget på bordet, og ordningen skulle i hvert fald ikke have været forlænget.

Men i betragtning af, at SAS ikke fremover med sikkerhed kan betegnes som et skandinavisk selskab, når man skal have det belgiske SABENA med i billedet – og grunden til, at SABENA overhovedet er interesseret, er jo, at koncessionen her i Folketinget bliver forlænget, ellers ville SABENA overhovedet ikke røre ved SAS – var det da rimeligt, at man nøjedes med at forlænge med 5 år. Det kommer som sagt som et ændringsforslag, og de, der har en liberal indstilling, og som ikke ønsker udelukkende at favorisere SAS på bekostning af de private selskaber, stemmer selvfølgelig for det.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Hr. J. K. Hansen gjorde en bemærkning om, at jeg ikke tror på Bjarne Hansen. Naturligvis tror jeg på de udtalelser, der kommer fra Bjarne Hansen. At jeg så efterfølgende giver udtryk for, hvordan jeg vil opfatte det, indtil jeg har studeret tingene lidt nærmere, behøver bestemt ikke at være udtryk for mistillid. Det er naturligvis hr. J. K. Hansen, som tager fejl i dette spørgsmål.

Jeg vil, så snart debatten her er færdig og jeg kommer tilbage til ministeriet, tage fat på at arbejde videre med denne sag.

Og så skal jeg gøre nogle ganske få bemærkninger til hr. Dohrmann, selv om han bestemt ikke fortjener det, men bare sådan for belæringens skyld.

Det er fuldstændig urimeligt af hr. Dohrmann, som jo har været med i det politiske i adskillige år, at han fortsat naivt og primitivt sammenblander rute- og chartertrafikken.

Jeg kan kun gøre én ting, og der er et meget, meget svagt håb om, at det hjælper: når vi nu får en forhåbentlig god, lang sommer, må jeg tage hr. Dohrmann over til et lille specialkursus, for det nytter ikke at forklare ham noget som helst her i folketingssalen. Ikke en snus vil hr. Dohrmann forstå – han giver i hvert fald ikke udtryk for det. Og til hr. Dohrmanns bemærkninger om, at der er nogle, der vil flyve til togpriser – det var jo det, han indirekte gav udtryk for – kan jeg

[Ministeren for offentlige arbejder]

sige, at han bare kan komme frem med de selskaber, der påstår, at de kan flyve til togpriser. De har haft 10 års chance, men de har ikke vist sig endnu.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg skal ganske kort fortælle ministeren, hvor han bl.a. udøver en stor forskelsbehandling.

Begrundelsen for, at SAS skal have koncessionen forlænget frem til år 2005, er, at SAS skal have tid til at planlægge. Det, man har budt de små, uafhængige flyselskaber – danske vel at mærke – er, at de i mange, mange tilfælde højst har haft 2–3 måneder, inden de har fået tilladelse til f.eks. at beflyve en indenrigsrute. SAS giver man koncession frem til år 2005. Danske selskaber, der som regel beflyver de ruter, hvor Danair ikke kan få det til at løbe rundt, får maksimalt 2–3 måneder.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

§§ 1–3

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Anden behandling af lovforslag nr. L 136:

Forslag til lov om ændring af konkursloven, lov om aktieselskaber og lov om anpartsselskaber. (Kuratoralsærer m.v.).

Af justitsministeren (Ninn-Hansen).

(Fremsat 17/12 86. Første behandling 14/1 87. Betænkning 8/5 87).

Der var stillet 3 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Flemming Hansen (KF):

Jeg er glad for, at formanden tog fejl af hr. Aagaard og mig. Hr. Aagaard er sådan en pæn og sympatisk mand.

Jeg er også glad for tilslutningen til lovforslaget om ændring af konkursloven, L 136, og glad for de ændringsforslag, som er stillet, og for, at der er enighed om dem.

Som det fremgår af bemærkningerne i betænkningen, er der imidlertid to områder, hvorpå der er uenighed. Et flertal bestående af Socialdemokratiet, SF og Det Radikale Venstre ønsker ikke vagtmestrene i retternes medvirken ved vurdering af et bos aktiver. Især i boer med beskedne aktiver mener vi det bliver en økonomisk belastning, hvis vurderingsmænd skal medvirke til vurderingen af sådanne aktiver, og jeg siger udtrykkelig »skal« medvirke, fordi vagtmestre kan jo kun medvirke, hvis de har den fornødne sagskundskab, som det også fremgår af lovforslaget. Vi tror, at dette vil give øgede omkostninger til skade både for kreditorerne og for skyldneren, og vi forstår slet ikke disse udtalelser.

Vedrørende salærberegningen i mindre boer med honorarer på under 200.000 kr. ønsker det samme flertal ikke, at Dømmerforeningen må udarbejde retningslinjer, som skal give støtte ved salærfastsættelsen. Vi kan ikke se, at der i bemærkningerne er nogen gode argumenter for dette ønske, idet man alene henviser til norsk og svensk lovgivning, og dette til trods for at der i konkursudvalgets betænkning på side 33 netop henvises til meget uensartede salærer i Sverige. Vi mener, at det, man opnår ved disse udtalelser, er, at man vil få utallige tvister, der yderligere vil belaste vore domstole.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1–3, § 1, således ændret, og §§ 2–5 vedtoges uden afstemning.