

[Ministeren for skatter og afgifter]

Med det foreslåede reguleringstal på 104 skønnes provenuets for indkomståret 1988 til ca. 81,0 mia. kr. Provenuet omfatter den almindelige indkomstskat til staten, samt 6 pct.s og 12 pct.s skatterne til staten.

Lovforslaget medfører ingen nævneværdige administrative konsekvenser.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale forslaget til Folketingets hurtige og velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 33:

Forespørgsel til statsministeren [om den indenrigs- og udenrigspolitiske situation].

Af Anker Jørgensen (S), Knud Østergaard (KF), Ivar Hansen (V), Ebba Strange (SF), Niels Helveg Petersen (RV), Bollmann (CD), Dohrmann (FP), Steffensen (KRF) og Elisabeth Bruun Olesen (VS).

(Forespørgslen anmeldt 12/5 87).

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 34:

Forespørgsel til arbejdsministeren [om, hvad ministeren agter at gøre for at forbedre arbejdsmiljøet for søfolk, fiskere og forhyrede på olieplatforme].

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 12/5 87).

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg gør opmærksom på, at forespørgslen er omtrykt og nu er stilet til industriministeren.

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Tredje 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. Anden behandling 12/5 87. Tillægsbetænkning 14/5 87. Ændringsforslag af 14/5 87 uden for tillægsbetænkningen af Dohrmann (FP)).

Der var ikke stillet ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der stillet 1 ændringsforslag af Dohrmann (FP) (se nedenfor).

Ændringsforslag

Af Dohrmann (FP):

Til § 1

1) Datoen »30. september 2005« ændres til: »30. september 2000«.

Bemærkninger

Til nr. 1

Fremskridtspartiet, charterselskaberne og de rejsende må desværre konstatere, at Folketingets store flertal endnu en gang vil favorisere SAS ved at give selskabet koncession (monopol) helt frem til år 2005.

Med det lønlige håb, at folketingsflertallet i sidste øjeblik vil komme til fornuft og erindre, at fri konkurrence er både det mest rimelige og det for kunderne økonomisk billigste, har Fremskridtspartiet stillet nærværende ændringsforslag om, at koncessionen kun gælder frem til år 2000.

Fremskridtspartiet har med glæde noteret sig, at SAS' ledelse har udtalt sin positive indstilling til liberaliseringer i lufttrafikken. Det må derfor konstateres, at Fremskridtspartiets ændringsforslag er i fuld overensstemmelse med opfattelsen i SAS, og at alene dette burde være et vigtigt argument for vedtagelse af ændringsforslaget, idet Folketinget vel ikke vil påtvinge SAS en uønsket koncession.

Ændringsforslaget sættes først til forhandling.

Forhandling

Dohrmann (FP):

Det har været ynkeligt, ja nærmest pinligt at overvære, hvorledes den såkaldt borgerlige regering har forsøgt at optræde i rollen som de store liberalister vedrørende koncessionsforlængelsen til SAS.

Udadtill har man gentagne gange både gennem udtalelser og også gennem møder med charterselskaberne, altså de frie, uafhængige charterselskaber, som vel at mærke ikke opnår nogen som helst form for statstilskud, stillet i udsigt, at nu skulle der virkelig ske nogle liberaliseringer. Der har været holdt møder, der har været alenlange forklaringer i såvel den skrevne presse som alle mulige andre steder om, at nu skulle de frie og uafhængige luftfartsselskaber virkelig have lov til at konkurrere og dermed tilbyde publikum nogle billige billetpriser.

Da lovforslaget var til anden behandling, var der et betænkningssbidrag fra regeringspartierne, hvori man igen kørte på liberaliseringstanken, og man nævnte bl.a. Comair og alt, hvad der nu skulle ske via forhandlinger.

Siden andenbehandlingen har der fundet en såkaldt forhandling sted, hvor de frie, uafhængige luftfartsselskaber blev præsenteret for SAS og dets meninger om det hele. Bag forhandlingsoplægget lå der ikke andet, end at SAS skulle have lov til at fortsætte, som det hidtil har gjort, og deraf fremgik det naturligvis, at det eneste, regeringspartierne havde brug for, var en smule camouflage udadtill.

Det var virkelig pinligt, og derfor er det nu en fuldbyrdet kendsgerning, at det, den borgerlige regering står for, er nøjagtig det samme som det, vi har set Socialdemokraterne gøre sig til talsmænd for gennem hele deres regeringsperiode, nemlig at SAS skal have eneret, skal have fortrinsret, skal have monopol. Og det vil vi så her ved tredjebehandlingen se at hele Folketinget minus Fremskridtspartiet stemmer for.

For ligesom at bøde en lille smule på den uvederhæftighed, der er overgået de frie, uafhængige charterselskaber, har Fremskridtspartiet her ved tredjebehandlingen stillet et ændringsforslag gående ud på, at den kon-

cessionsforlængelse på 10 år, som ministeren foreslår, indskrænkes til 5 år.

Hvis vi skulle have givet udtryk for vores oprigtige mening, skulle koncessionen slet ikke have været forlænget. SAS kan disponere trygt frem til år 1995, og derfor er det helt urimeligt, at man nu forlænger koncessionen frem til år 2005. Men for at afbøde de værste virkninger og for at give ministeren og SAS en chance for at behandle de frie, uafhængige luftfartsselskaber korrekt har vi altså stillet ændringsforslag om, at man nøjes med at forlænge koncessionen i 5 år.

Det ville være rimeligt, om man nøjedes med at give SAS monopol frem til år 2000. Alt det andet er kun udtryk for én eneste ting, nemlig statsmonopol og chikanering af de frie, uafhængige luftfartsselskaber.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Hvis der er noget, der er sørgeligt, noget, der er ynkeligt, noget, der er trist, kedeligt og deprimerende, så er det at lytte til hr. Dohrmann, fordi hr. Dohrmann åbenbart end ikke har gidet ulejlige sig med at læse forslaget til lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde – det havde jeg egentlig ventet, men jeg må konstatere, at det har hr. Dohrmann ikke gjort. Ellers ville han have set en række områder, som vil blive liberaliseret med vedtagelsen af dette lovforslag.

Men derudover skal jeg oplyse hr. Dohrmann om, at det, der egentlig blev søgt om, var en koncessionsforlængelse frem til år 2010. Vi har altså skønnet, at det skulle være år 2005, og at det var det rimelige. Det er ikke nok for hr. Dohrmann. Jeg vil nærmest sige til hr. Dohrmann: jeg tror aldrig, der er noget, der er nok for hr. Dohrmann og Fremskridtspartiet.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Vil ministeren her indrømme, at alle de pæne ord, der er blevet sagt om videre forhandlinger om Comair, er det rene bluff, og at der rent faktisk ikke eksisterer noget som helst forhandlingsgrundlag i dag, al den stund ministerens modpart, de frie, uafhængige luftfartsselskaber, charterbranchen, har forladt forhandlingsbordet, fordi oplægget

[Dohrmann]

var så ensrettet, at det kun ville tilgodese SAS?

Hvis ministeren vil indrømme det – og det er han desværre nødt til ud fra de sørgelige kendsgerninger – så må vi jo igen konstatere, at det, udvalgets store flertal har givet udtryk for, ikke er det papir værd, det er skrevet på.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Jeg beklager at måtte meddele hr. Dohrmann, at jeg har forstået det sådan, at det er det stillede ændringsforslag, der er til forhandling.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslaget.

Afstemning

Ændringsforslaget af Dohrmann (FP) (se foran)

forkastedes, idet 4 stemte for, 127 imod.

Lovforslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Forhandling

Jimmy Stahr (S):

Vi afslutter i dag noget, som har været ved at udvikle sig til en lidt pinlig forestilling. Hvis man har hørt godt efter i den sidste måneds tid, har man kunnet høre isen klirre. Det var, når man i Lufthansa og i Air France og alle de andre udenlandske luftfartsselskaber var på vej til at stille champagnen på køl.

Den danske regerings mærkværdige manøvrer har været af næsten ubetalelig reklameværdi for disse selskaber. Stort set det eneste, man har skaffet, er usikkerhed, nemlig usikkerhed om, hvorvidt en af de største danske arbejdspladser, en arbejdsplads, som staten, vi alle sammen, ejer halvdelen af, skal have de bedst mulige forhold.

Jeg er glad for, at de selskaber forhåbentlig ikke får lejlighed til at drikke champagnen – eller får den i den gale hals. Jeg regner med, at vi i dag kan få ryddet den sidste usikkerhed væk.

Men det har været mærkeligt, for det har været lidt af en skyggedans, regeringen har foretaget i dette spørgsmål. Jeg tror nok, der

har foresvævet regeringen et eller andet om en liberalisering. Man ville godt i regeringen leve op til Thatcher og andre superliberalister, men det er blevet til nogle små tilløb uden hverken hjerte eller hjerne bag.

Jeg kan ikke beklage, at det hele er endt i en bemærkning i betænkningen om et kommende samarbejde, som ingen – og jeg gentager: ingen – tilsyneladende er rigtig interesseret i. Men nu står det der jo i betænkningen, og trafikministeren har sagt, at det er i gang. Det ved vi også alle at det ikke er, men for at opfylde betænkningens ord lader vi alle sammen, som om det er i gang.

Jeg synes, at man har spillet bold med et stort selskabs handlekraft, og at man har været i god gang med at skabe usikkerhed om Københavns Lufthavn og alle de mange tusind arbejdspladser derude.

Jeg er glad for, at vi i dag kan sætte en endelig stopper for dette narrespil. Vi skal støtte, hjælpe og forkæle vores dygtige charterselskaber, men det skal vi ikke gøre ved at lægge SAS for had.

Aagaard (KF):

Forudsætningen er fortsat, at der etableres og gennemføres et samarbejde om liberaliseringen mellem SAS og en række af de uafhængige luftfartsselskaber.

Vi er tilfredse med, at ministeren under samrådet har gjort det helt klart, at han forventer et samarbejde etableret, og de meldinger, der er kommet her på det sidste, tyder i høj grad på, at det vil lykkes at få disse forhandlinger etableret.

Vi er af den helt bestemte opfattelse, at skandinavisk luftfart vil vinde meget, såfremt begge parter vil se fremad og vise hinanden den åbenhed og imødekommenhed, der er nødvendig for at nå konstruktive resultater. Konkurrence er sund, men den skal også være fair, og er den det, så vil der i de kommende år være en sådan udvikling i luftfarten, at kun fantasien sætter grænser for de mange fordele, som det rejsende publikum vil kunne tilbydes af de samarbejdende selskaber.

Derfor må tidligere tanker nu følges op af konkret handling, hvilket vi nærer store forventninger til vil ske.

Vi kan herefter indstille lovforslaget til vedtagelse.

Svend Heiselberg (V):

Det var dog en ejendommelig tale at høre hr. Jimmy Stahr holde her fra Folketingets talerstol. Jeg synes, at det er gået både hurtigt og godt med behandlingen af lovforslaget.

Der er 8 år og 4 måneder til, at koncessionen udløber, og SAS skal så have en koncessionsforlængelse for 10 år. Det vil sige, at der bliver en koncession på over 18 år, og det er da naturligt, at Folketinget gerne vil have mulighed for at behandle en sådan koncession på en rimelig måde, inden man kastes ud i det. Men Socialdemokratiet har jo den opfattelse, at uanset hvordan koncessionen måtte være, kunne man bare give lov dertil.

Jeg synes, at vi har fået noget væsentligt med i betænkningen, og det er bl.a., at vi fra regeringspartierne side har ønsket, at der bliver taget hensyn til, at eventuelle jyske og fynske lufthavne kan udnyttes til flyvning til andre europæiske destinationer. Jeg synes, at det er meget væsentligt, at vi har fået det med, men jeg ved godt, at Socialdemokratiet ikke har lagt særlig stor vægt på det.

Jeg synes også, at det er væsentligt, som ministeren jo har fremhævet, at hvis SAS ikke ønsker at udnytte sin koncession, så vil man kunne give tilladelse til andre selskaber.

Derfor finder vi, at det er en god måde, det lovforslag nu er endeligt udformet på, og vi kan fra Venstres side fuldt ud støtte det.

Ole Henriksen (SF):

Det noget mærkværdige forløb af behandlingen af dette lovforslag viser jo egentlig, at der fra regeringens side har været obstruktion mod dens eget forslag lige fra starten og interne problemer i regeringspartierne om graden af liberalisering inden for luftfartsvæsenet.

Jeg skal her bare understrege, at det overordnede synspunkt for SF i denne sag er at sikre det nordiske samarbejde, således at selskabet kan være godt rustet til de store og overordnede opgaver, som ligger forude i den liberalisering, som jo kommer via EF, og også i den liberalisering, som forhåbentlig er på vej i forhold til beflyvningen af USA.

De øvrige selskaber bør have denne melding, inden de for alvor går i gang med forhandlingerne om beflyvning af internordiske ruter, og jeg mener også, at Folketinget nu

giver en klar melding om, hvad der er udgangspunktet for disse forhandlinger, og hvad det overordnede synspunkt i Folketinget har været for at kunne tilgodese netop dette synspunkt.

Så kan vi selvfølgelig også sige, at det har stor betydning for netop det danske synspunkt, at vi bevarer Københavns Lufthavn som et center for beflyvningen af Norden, således at også det hensyn kommer til at spille en væsentlig rolle i de fortsatte forhandlinger med de private selskaber.

Arne Melchior (CD):

Både hr. Jimmy Stahr og hr. Ole Henriksen har undret sig på ny over den vej, som dette lovforslag har haft gennem Tinget.

Jeg vil sige til hr. Jimmy Stahr, at det nu ikke er så galt. Aftalen af maj i fjor vedtages af de tre skandinaviske parlamenter inden for samme samling og med nogle få måneders spredning. Det er ikke så galt. Og hr. Ole Henriksen taler ligefrem om obstruktion. Nogle nye undersøgelser og nogle nye ideers afprøvning undervejs kan ikke have nogen sammenhæng med begreber som obstruktion, så jeg beder de herrer om at tage det ganske roligt.

I øvrigt er det jo glædeligt, at det er et næsten enstemmigt Folketing, der anbefaler den tekst til vedtagelse, som blev aftalt i fjor.

Hr. Dohrmann taler så om den såkaldt borgerlige regering – jeg ved ikke, om hr. statsministeren insisterer på, at hans regering skal kaldes borgerlig eller såkaldt borgerlig, det er ganske ligegyldigt – men må jeg minde hr. Dohrmann om, at denne aftale faktisk er færdigforhandlet med den lige så såkaldt borgerlige norske regering, som ganske vist gik af, inden aftalen blev endeligt konfirmeret, men der er ikke blevet ændret et komma eller et bogstav. Det vil altså sige, at af de tre regeringer var ved aftalens indgåelse de to såkaldt borgerlige, så nordmændenes søsterpartier til vore ikkesocialistiske partier har altså også fundet, at dette er en god aftale.

Jeg vil også pointere – og dette har også adresse til hr. Dohrmann, men også til andre – at der er tale om ganske væsentlige liberaliseringer. Hvis denne koncessionsforlængelse ikke blev vedtaget nu, ville reglerne i den hidtidige koncession have været gældende frem til ultimo 1995, og der er ingen, der har

[Arne Melchior]

bestridt, at der er ganske væsentlige fornyelser i liberaliserende retning i den koncession, som altså nu kapper 8-9 år af den aftale, som staten tidligere har stået som garant for.

Jeg vil benytte lejligheden til at udtale min tvivl om, hvor liberalt EF-landene vil vise sig at gå til værks i disse spørgsmål, når de nu om få uger kommer til afgørelse eller muligvis ikke bliver afgjort. Men lad os dog se det først; vi må se imanden, før vi kan tage hatten af.

Min konklusion er, at jeg vil ønske ministeren og regeringen til lykke med, at det er lykkedes at få et enigt folketingsudvalg til at anbefale vedtagelse, at de forsinkelser og undersøgelser og samråd, der har været, kun kan have været af gunstig, oplysende karakter, og at der altså hermed er givet det klare signal ud ikke blot i Skandinavien, til vore broderlande og partnerlande i SAS, men også til anden europæisk og international luftfart, at det skandinaviske luftfartssamarbejde fortsætter for fuldt drøn og for fuld kraft. Det er i overordnet dansk interesse.

(Kort bemærkning).

Jimmy Stahr (S):

Hr. Arne Melchior må undskylde, at jeg brugte ordet »mærkværdig« med hensyn til dette sagsforløb, men det er jo som regel sådan, at når en regering fremsætter et forslag, vil samme regering normalt være interesseret i, at sagen bliver klaret hurtigt og let osv., og jeg tror nok, at hr. Arne Melchior må give mig ret i, at det ikke er os andre, at det ikke er oppositionen, der har sinket denne sag.

Jeg tror nok, vi må sige, at hvis der generelt i denne sag har været nogle, skal vi kalde det træningssymptomer – mere vil jeg ikke sige – så er de faktisk nærmest kommet fra regeringens side, som har fremsat lovforslaget, hvor man jo normalt må gå ud fra, at når en regering fremsætter et lovforslag, har den ligesom forberedt det og klapper, når vi andre synes, at det er et godt forslag, som vi skal gennemføre. Men det har vi faktisk ikke været udsat for med dette her.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg skal blot spørge hr. Jimmy Stahr, om han mener, at der er sket nogen ulykker ved,

at det har været en måned længere. Som jeg sagde i mit første indlæg, forholder det sig rent faktisk sådan, at koncessionen fortsat kører i 8 år og 4 måneder, så det kan vel ikke være den store ulykke, at regeringspartierne har ønsket en rimelig behandling af dette lovforslag.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Jimmy Stahr skylder ingen undskyldning for, at han har sagt »forsinket«, men han skulle tage ad notam, hvad jeg gjorde opmærksom på, nemlig at det drejer sig om nogle få måneders forsinkelse, hvor der måske kan have været nogen usikkerhed hos nogle, men at selve sagen, hovedsagen, skandinavisk luftfartssamarbejde, ikke har lidt nogen skade derved.

I øvrigt vil jeg hævde, at jeg herinde har oplevet, at socialdemokratiske ministre har stillet ændringsforslag til af dem selv fremsatte lovforslag eller har bedt om tid til at undersøge visse sager nærmere. Det må være enhver ministers og enhver regerings mulighed, og det tror jeg også – vi skal jo tænke langt ind i 1990'erne – at hr. Jimmy Stahr skulle give sig af med, han er ung nok til det. Hvis der kommer socialdemokratiske ministre til den tid, så tror jeg også, de vil forbeholde sig det samme, som ministeren har benyttet sig af i denne sammenhæng.

Dohrmann (FP):

Der er ingen som helst grund til, at regeringspartierne og Socialdemokratiet spilder Folketingets tid med at diskutere småting, for i realiteten er de jo lige fra Det Konservative Folkeparti og til VS enige om, at SAS skal have sit monopol, sin eneret, forlænget frem til år 2005. Derfor er alt det ordgyderi med, om den ene har sagt det ene og den anden har sagt det andet, det rene pjat, og det tjener kun det formål ligesom at camouflere det, man nu er i fuld færd med at vedtage.

Så vil jeg godt sige til hr. Arne Melchior – og jeg er sikker på, at hr. Arne Melchior ved det, når han tænker sig lidt om – når han påstår, at den borgerlige norske regering har tiltrådt koncessionsforlængelsen: jamen, hr. Arne Melchior, forskellen mellem Danmark og ikke alene Norge, men også Sverige er jo, at Danmark har nogle frie, uafhængige char-

[Dohrmann]

terselskaber, som har vist, at de kan konkurrere, og som vel at mærke også har sørget for, at danskerne kan rejse billigt ud i dag. Havde Danmark ikke haft disse charterselskaber, så er jeg helt overbevist om at der heller ikke ville have eksisteret noget af det, der hedder billigrejser, i dag. Så ville SAS internationalt og nationalt have fortsat med nogle kæmpehøje billetpriser, som faktisk er ensbetydende med, at det kun er dem, der har frirejser eller har en meget høj indkomst, som har råd til at rejse ud.

Det er nemlig det, der er så fortvivlende. Ved at forlænge SAS-koncessionen frem til år 2005 er man jo direkte med til at kvæle danske charterselskaber, og jeg mener da trods alt, at vi godt kan tillade os at være så nationale, at vi først og fremmest tænker på de danske selskaber frem for at favorisere Norge og Sverige og de synspunkter, der gør sig gældende deroppe.

Under tidligere behandlinger af koncessionsforlængelserne her i folketingsalen gennem årene har vi hørt næsten samtlige ordførere i rosende vendinger udtale sig om det fantastiske nordiske samarbejde. Der synes jeg at Folketinget skal gøre sig helt klart, at SAS sandsynligvis inden for dette årsmål og frem til år 2005 vil udarte til noget helt andet, al den stund man nu ligger i forhandlinger med et belgisk selskab, Sabena. Derfor er SAS på vej til at udvikle sig til noget helt andet end det grundlag, det oprindeligt blev startet på, og derfor ville det som sagt have været yderst rimeligt, om man havde indskrænket denne koncessions forlængelse til et langt, langt kortere årsmål. Ja, den behøvede faktisk ikke at have været forlænget.

Til slut skal jeg bare sige til den konservative ordfører, hr. Aagaard, at når han siger, at forudsætningen stadig væk er, at der bliver et samarbejde mellem charterselskaberne og SAS, så er det jo det rene ordgyderi. Man skulle have ventet med at forlænge den koncession, indtil den aftale havde været i stand; så havde der været lidt kød på det; alt andet er bare denne her fine camouflage udadtil med henblik på, at nogle af regeringspartierne gerne vil give vælgerbefolkningen indtryk af, at de er liberale, og at de sandelig gerne vil fremme private investeringer osv.

Men realiteterne er, at det, man går ind for, er statsmonopol og favorisering af SAS, og det klæder så absolut ikke en borgerlig

regering, tværtimod. Man må håbe, at folk gennemskuer det dobbeltspil, der finder sted.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det skal blive mit sidste indlæg i sagen, men jeg må retlede hr. Dohrmann, som her taler om eneret til SAS. Det er der ikke tale om. Der er tale om fortrinsret. Det både fremgår af koncessionsteksten og er yderligere fremhævet i tillægsbetænkningen, så hr. Dohrmann diskuterer på et totalt falsk eller i hvert fald mildt sagt misforstået grundlag.

Så generer det altså klart hr. Dohrmann, at venstrepartierne, de socialistiske, også yderliggående socialistiske, partier, og den borgerlige regering kan blive enige om noget. Jeg er godt klar over, at det er en torn i øjet på Fremskridtspartiet, når sådan noget foregår. Med min opfattelse af folkestyret synes jeg nu, det er ganske lykkeligt, når dette i vigtige, saglige sager kan være tilfældet, og det samlede Folketing minus Fremskridtspartiet tager altså ikke så meget fejl. Så det nationale, som hr. Dohrmann påberåber sig, er der i hvert fald ikke noget galt med.

Så skal jeg endelig sige, at det er ukorrekt, at andre lande ikke har helt private luftfartsselskaber. Netop Norge, som vi har talt om, har et meget stort luftfartsselskab, der hedder Braathen, og hvad de danske charterselskaber angår, opererer de i Norge og Sverige netop under paraply af, i ly af, at der er dette SAS-samarbejde. Uden dette ville de være væsentlig ringere stillet i deres operations- og indtjeningsmulighed, så jeg er ganske sikker på, at den vedtagelse, der følger nu, vil vække stor tilfredshed i samtlige danske luftfartskredse.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Hr. Arne Melchior og jeg behøver slet ikke at diskutere, hvad koncessionen indebærer, for jeg kan bare citere et enkelt afsnit fra tillægsbetænkningen. Der står:

»Ministeren har fremhævet, at såfremt SAS under disse forudsætninger ikke ønsker at udnytte sin fortrinsret, vil koncession kunne gives til andre selskaber.«

Sagt med andre ord: de private selskaber kan få det skidt, som SAS ikke vil have med

[Dohrmann]

at gøre. SAS sætter sig på de ruter, som det kan få noget ud af, og så kan private selskaber få lov til at slå om resten. Heldigvis, vil jeg sige, er vore private selskaber så dygtige, at de mange gange kan få en god forretning ud af det, som SAS ikke kan klare.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Dohrmann bekræftede her, at hans forrige indlæg var forkert. Han læste selv op, at der er tale om fortrinsret og ikke eneret. Dermed har han selv sat sagen på plads. Vi kunne have sparet minutter af debatten, hvis han havde læst det, inden han udtalte sig forrige gang.

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

Som jeg gav udtryk for under samrådet i udvalget om offentlige arbejder forleden, har jeg ført en samtale med Bjarne Hansen fra Maersk Air, og jeg kan til Tingets orientering give den oplysning, at Bjarne Hansen, der er en slags talsmand for Maersk Air, har meddelt mig, at han er villig til at fortsætte de forhandlinger, der har været ført forleden på mødet, med henblik på at få etableret et Comair. Tinget kan ikke sidde dette overhørig, men er i fuldt sving om et fortsat samarbejde med henblik på at nå frem til et Comair, og det vil jeg gerne udtrykke min glæde over og tilfredshed med.

Bjarne Hansen har naturligvis ikke kunnet nå at kontakte alle selskaber og få meldinger ind fra alle. Men de fire store uafhængige luftfartsselskaber har altså erklæret, at de, om jeg så må sige, er med på vognen.

Jeg vil gerne understrege, at hensigten med Comair er, at der skal gives mulighed for forøget aktivitet for andre skandinaviske selskaber, samtidig med at vi fastholder ideen om at samle det skandinaviske trafikunderlag fortrinsvis i København, og at ideen om et stærkt internationalt selskab vil kunne bevares.

Der er altså ikke, som hr. Jimmy Stahr giver udtryk for, under nogen omstændigheder tale om usikkerhed, om bekymring for arbejdspladser el.lign. Det beror udelukkende på en total misforståelse hos hr. Jimmy Stahr. Men hr. Jimmy Stahr er naturligvis tilgivet – vi kan jo alle sammen begå fejl.

Jeg vil også gerne sige til hr. Jimmy Stahr, at regeringen ikke har lagt SAS for had. Hvor har hr. Jimmy Stahr udtalelser, der peger i den retning? Hr. Jimmy Stahr er ikke i stand til at finde én eneste udtalelse, der peger i retning af, at regeringen eller enkeltpartier har lagt SAS for had – hvis jeg for en kort stund må se bort fra Fremskridtspartiet.

Hvad liberalisme inden for EF angår, tør det nok siges, at superliberalisten Margaret Thatcher blegner fuldstændig i forhold til den danske trafikminister, for jeg har i EF givet udtryk for en aldeles liberal tankegang, nemlig den, at man i stedet for den hidtidige hovedregel inden for luftfart, hvorefter alting er forbudt, skal gå den rigtige vej og sige, at alt er tilladt. Men det får man jo ingen respons på i den sammenhæng, og det er jeg naturligvis ærgerlig over.

Hr. Jimmy Stahr skal heller ikke mangle svar på tiltale om, hvorfor det har trukket lidt ud. Hr. Jimmy Stahr må redegøre for vigtigheden af, om koncessionsforlængelsen sker 8 år og 4 måneder før eller 8 år og 6 måneder før. Kan vi få præciseret, hvori vigtigheden består af, om det sker en måned eller to før? Det kunne rigtignok være nyttigt at få.

Til hr. Ole Henriksen kan jeg sige, at jeg netop har redegjort for bemærkningerne med hensyn til liberaliseringen. Der er ikke tale om nogen obstruktion fra regeringens side. Regeringen har været modig og prøvet at komme med nye tanker og ideer, men SF plejer ikke ligefrem at vende ryggen til, når der fremkommer nye tanker, og når der er nye ideer, som man gerne vil have afprøvet.

Min sidste bemærkning skal være til hr. Dohrmann. Hr. Dohrmann har med vanlig sans noteret sig, at alle andre beskæftiger sig med småtingene, mens hr. Dohrmann som den eneste forstår at tage højde for de store linjer. Jeg synes, det er skuffende, at hr. Dohrmann som sædvanlig har den opfattelse af sig selv og de visioner, han tror han sidder inde med. Han kender endnu ikke forskel på rute- og chartertrafik, og han har åbenbart heller ikke forstået, hvad der står i betænkningen for så vidt angår Sabena.

Til sidst vil jeg sige tak til udvalget for en trods alt velvillig behandling af dette lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges med 123 stemmer (S, KF, V, SF, RV, CD, KRF og VS) mod 4 (FP).

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Tredje behandling af lovforslag nr. L 136:

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

Af justitsministeren (Ninn-Hansen).

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

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 123 stemmer.

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 80:

Forslag til folketingsbeslutning om forbud mod våbentransporter.

Af Ole Espersen (S) m.fl.

(Fremsat 13/1 87. Første behandling 20/2 87. Betænkning 14/5 87).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

*Forhandling***Jimmy Stahr (S):**

Det ændringsforslag, vi har stillet, er ikke nogen svækkelse af beslutningsforslaget; der er alene tale om en forbedring af administrationen. Det er indlysende, at vi ikke ønsker at skaffe skibsfarten unødige besværligheder, og vi håber, at vi med dette ændringsforslag har imødekommet nogle af de administrative indvendinger og gennemført nogle foranstaltninger, som kunne lette det for skibsfarten, ved at pege på det tyske forslag.

Men på den anden side har det været meget vigtigt for os at beholde hovedsigtet med forslaget, nemlig at bekæmpe hele det hykleri, der er i forbindelse med våbentransport.

Albrechtsen (VS):

Da vi ikke har haft medlemmer i udvalget, skal jeg blot sige, at VS er enig med SF i, at der med det ændringsforslag, som hr. Jimmy Stahr omtalte, er tale om en svækkelse af forslaget. Vi synes derfor, det er forkert, at man nu indarbejder dette ændringsforslag. Men selv om der altså bliver tale om en svækkelse, er det klart, at det endelige forslag fortsat, som SF påpegede det, vil betyde en indskrænkning i våbentransporterne, og derfor vil vi selvfølgelig stemme for det endelige forslag – der bliver en begrænsning tilbage.

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