

[Ivar Hansen.]

handling var det i særlig grad en forlængelse af SAS-koncessionen på de indenlandske ruter, der gav anledning til debat, fordi der i særlig grad var tvivl om, hvorvidt denne koncession skulle forlænges, vel nok på grund af den kritik, der med jævne mellemrum har været ført frem.

Jeg kan sige, at vi i venstre også er indstillet på principielt at godkende denne del af koncessionsforlængelsen, men jeg vil dog gerne understrege, at vi i trafikudvalget først ønsker en række både praktiske og principielle spørgsmål belyst med hensyn til den måde og den udformning, SAS agter at opfylde sine forpligtelser på i henhold til den koncession, de har. Vi ønsker at få disse både praktiske og principielle spørgsmål yderligere belyst, før vi giver endeligt grønt lys også for den del af aftalen.

Til slut skal jeg blot understrege, at hvis folketinget har en positiv indstilling over for et fortsat SAS-samarbejde — og det tror jeg er tilfældet — mener vi, det er væsentligt, at vi giver selskabet de bedst mulige betingelser for at udnytte stordriftens fordele, og det er der jo i høj grad mulighed for netop på luftfartens område.

Vi ser altså fra venstres side frem til en hurtig og positiv udvalgsbehandling.

Glensgård (FP):

Ministeren for offentlige arbejder har her fremsat et lovforslag gående ud på forlængelse af SAS-koncessionerne, såvel de udenlandske som de indenlandske.

Fremskridtspartiet ser med megen skepsis på dette lovforslag, og denne skepsis er ikke blevet mindre af, at ministeren med denne fremsættelse også har medtaget en § 3, som giver SAS en urimelig skattemæssigt begunstiget stilling i forhold til de privatdrevne luftfartsselskaber.

Fremskridtspartiet vil arbejde for en liberalisering af dette transportområde. Vor grundholdning vedrørende det frie erhvervsliv vil også gøre sig gældende på dette område. Med den forkælelse, SAS har modtaget igennem de sidste 25 år, må dette selskab have bedre mulighed for i løbet af en kortere årrække at gå ind i den frie konkurrence. Det må være således, at disse koncessioner udliciteres, måske for en kortere årrække ad gangen.

Da vi sidste gang behandlede dette lovforslag, var der et flertal af ordførerne, som i hvert tilfælde var inde på, at vi ikke skulle forlænge, eller så med nogen skepsis på en forlængelse af koncessionerne på indenrigsnettet. Jeg håber, det samme er tilfældet i dag, således at et flertal i udvalget kan fremkomme med et ændringsforslag gående ud på, at indenrigsnettet senest fra 1985 bliver et almindeligt licitationsspørgsmål.

Lykkeligere ville det selvfølgelig være, hvis et flertal ville gå ind for at forkaste dette lovforslag, men de liberale partier, som jo dog udgør et flertal i denne sal, følger nok i dette tilfælde som i så mange andre tilfælde ikke deres politiske intentioner, men vælger den nemmeste løsning, nemlig at fortsætte dette samarbejdende monopol, som SAS har på luftfarten.

Det skal også nævnes, at fremskridtspartiet ikke kan acceptere, at SAS udnytter sine koncessioner på en sådan måde, at chartertrafikken ikke har mulighed for at udvikle sig til befolkningens fulde tilfredshed. Hvorledes kan det tillades, at de nordiske trafikministre ikke giver chartermarkedet frit? Har vi overhovedet nogen interesse i, at det nordiske chartermarked ikke må udvikle sig i retning af områder, som kun SAS på nuværende tidspunkt beflyver, og når jeg siger SAS, mener jeg dermed også Globetrotter? Der ligger en skjult fordel for SAS netop med disse Globetrotterrejser. Andre danske flyveselskaber må på grund af de skarpe charterbestemmelser ikke returnere med et fly, men lade det stå i den lufthavn, hvor selskabet er landet. Det har været muligt i enkelte tilfælde for disse selskaber at benytte sig af denne form, men kun i perioder, hvor underlaget for charterrejser har været mindre; men det er ikke acceptabelt, at disse selskaber har været tvunget til at benytte en sådan planlægningsform.

Fremskridtspartiet vil indgå i et udvalgsarbejde, hvor vi sagligt vil drøfte det foreliggende forslag, men det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi også går ind i dette udvalgsarbejde med den hensigt at samle et flertal for at liberalisere koncessionsbestemmelserne så meget som muligt.

Jeg skal til slut tilføje, at der måske efter et udvalgsarbejde vil være et enkelt medlem