

[Ivar Hansen.]

været særlig berørt i udvalgsarbejdet, og det kan man for så vidt godt undre sig over, da det jo er et spørgsmål, som burde have betydelig interesse. Jeg vil gerne vedrørende indenrigsflyvningen og indenrigsruterne stille et spørgsmål til trafikministeren, nemlig om ikke det ville være rimeligt, at vi i fremtiden sikrer os, at i det omfang SAS har problemer med, skal vi sige at opretholde sine forpligtelser i så henseende, bliver der tale om en tilbagemelding til trafikudvalget.

Der er stillet 2 ændringsforslag i forbindelse med lovforslaget. Jeg vil gerne anbefale, at man stemmer imod det ændringsforslag, der er stillet af fremskridtspartiet, og at man tilslutter sig det ændringsforslag til § 3, som er stillet af trafikministeren.

Glønsgård (FP):

Folketinget er nu ved at begå en af sine store dumheder. Vi skal tage beslutning om at forlænge en koncessionsaftale for SAS. Men der er jo ikke noget, der haster i denne sag. Det eneste, der kunne haste, var at få en liberalisering af charterreglerne igennem. Det mener man fra, skal vi sige flertallet i trafikudvalget ikke haster mere, end at det roligt kan vente, måske helt op til et år.

Men i mellemtiden har folketetinget spillet sig det bedste kort af hånden. Og når nu hr. Ivar Hansen har taget hul på debatten, kan vi da godt tage debatten op omkring Transair. Hr. Ivar Hansen, som skulle repræsentere eller i hvert tilfælde påstår, at han repræsenterer Danmarks liberale parti, har spillet sig det kort af hånden, der hedder koncessionsforlængelse for SAS, det kort, som måske var den eneste udvej til at få en liberalisering igennem af charterreglerne.

Det er jo ganske rigtigt, når man i betænkningen skriver, at vi skal forsøge at få liberaliseringer igennem. Men der ligger jo ingen garanti for, at vi får en liberalisering. Ministeren lover at arbejde intensivt på, at dette skal ske, og ministeren har også fået sin norske og sin svenske kollegas tilslutning til at lade de skandinaviske charterudvalg overveje, hvilke muligheder der kan findes for at lempe reglerne. Men der står udtrykkelig „overveje“, og den svenske og den norske trafikminister har ikke på nuværende tidspunkt nogen interesse i at liberalisere

charterreglerne. Det havde den svenske trafikminister måske haft, såfremt det ikke var lykkedes at få påduttet SAS købet af Transair. Så havde man sandsynligvis haft, i hvert tilfælde efter de oplysninger, vi har modtaget, et svensk charterselskab. Så kunne der være tale om en liberalisering. Men nu da dette Transair er opkøbt af SAS, vil en liberalisering ikke ske, eller såfremt der skulle ske en mindre liberalisering, ville det kun være på punkter, som ikke skader SAS.

Jeg kan oplyse, at hr. Haldor Topsøe til Børsen den 6. juni 1975 udtalte:

„Hvad liberaliseringer angår, må det fastslås, at vi principielt mener, at sådanne, såfremt de skader os, først kan komme i kraft i 1985.“

Det var før koncessionsforlængelsens vedtagelse. Den samme Haldor Topsøe vil nok nu udtale, når denne koncessionsforlængelse er kommet igennem, at liberaliseringen ikke kan ske før 1995. Det var det kort, trafikudvalget har spillet sig af hånden.

Hr. Ivar Hansen nævnte, at jeg havde brudt et fortrolighedsløfte. Det er korrekt. Jeg har afgivet et fortrolighedsløfte over for formanden, hr. Haldor Topsøe, men det var så sandelig under andre forudsætninger. Jeg går ikke ud fra, at en højtstående embedsmand eller en højtstående erhvervsleder vil afgive oplysninger, som direkte tvinger folketetinget til at trække i arbejdstøjet, og der er overhovedet ingen tvivl: alle mener, der er foregået noget, som skal opklares. Man er da også kommet frem til, ganske vist på en vattet måde, i betænkningen, at der er foregået ting, der skal oplyses nærmere.

Jeg gav ministeren en, skal vi sige frist på nogle dage til over for offentligheden at bekendtgøre, hvad der var sket. Dette skete ikke fra ministerens side, hvorefter vi mente, at den danske skatteyder ikke kunne gå ind i at skulle acceptere en koncessionsforlængelse for SAS uden at være orienteret om, hvad der egentlig var foregået.

Det er nu engang således, at når man afgiver et fortrolighedsløfte, er det givet, at det fortrolighedsløfte skal holdes, såfremt det på nogen måde kan skade at bryde det. Men det, der er tale om her, er, at man har underkastet denne sag et mærkværdigt udvalgsarbejde. Man har stemplet papirer