

[Glensgård.]

og dække over, hvad vi ikke finder passende.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Hvis hr. Glensgårds moralbegreber var så veludviklede, at han, i det øjeblik han blev forespurgt, om han ville holde et tavshedslofte, erklærede, at det ville han, og gjorde det, så ville jeg have respekt for hr. Glensgård, men det har han ikke gjort.

Lowzow (KF):

Til den sidste lille diskussion skal jeg sige, at det ikke er rigtigt, at det, der var tavshedslofte om, er noget, der har med skatteborgerne eller med penge at gøre, det var én ganske bestemt personlig mening vedrørende personer — og intet, der har med svindel eller noget lignende at gøre. Og jeg for min part føler i hvert tilfælde ikke, at jeg ville kunne være mit ord værdig, hvis jeg en anden gang modtager fortrolige oplysninger i udvalget sammen med hr. Glensgård; derfor vil jeg nægte at modtage dem, hvis jeg skal gøre det sammen med hr. Glensgård. Jeg skal ikke tage stilling til hr. Glensgårds moral.

Naturligt er det at undersøge, hvordan en løbende koncession fungerer, når vi skal forny en koncession som SAS'. Derfor kommer vi ind på mange spørgsmål, og derfor er det naturligt, at man går i dybden med de problemer, der ligger i øjeblikket. Derfor kan jeg ikke følge formanden for udvalget, når han siger, der ikke er tale om, at de to forhold hører sammen, at der ikke er nogen saglig sammenhæng. Der er netop saglig sammenhæng, men måske ikke helt juridisk, statsretlig, sammenhæng. Der er den saglige sammenhæng, at disse to ting: charterluftfart og ruteluftfart, skal arbejde sammen i det daglige ude i Kastrup og overalt, og derfor er det sådan, at når vi behandler det ene, behandler vi også det andet.

Der er også blevet sagt her i dag, at med koncessionsforlængelsen har vi spillet os kortene af hænde med hensyn til at forhandle vedrørende charterfarten. Jeg er ganske uenig i det, for jeg mener ikke, man på nogen måde kan forvente, at SAS skal kunne virke og arbejde også med den politiske baggrund i de tre lande, hvis ikke man

finder frem til en enighed om at afvikle disse forhold. Man kan overhovedet ikke tænke sig, at SAS skulle arbejde hverken indtil 1985 eller indtil 1995, hvis ikke man finder en rimelighed i disse forhold og arbejder sådan, at det er i alle landes interesse.

Trafikministeren har under vores forhandlinger efter min mening gjort sit yderste for at prøve at følge vores krav og intentioner op. Det er givet, at ministeren har måttet tage smækkene for noget, som han på ingen måde kan have haft del i, og man kan kun sige, at det tjener til ministerens ære, at der ikke er blevet rettet noget modangreb af den grund. Men at der er ting, der skal gøres i fremtiden, og at der er meget stærke politiske vedtagelser i det, vi har gjort i dag, det håber jeg også står klart for både regering og minister.

Vi har jo spurgt meget, vi har fået nogle løfter, og vi har boret i en sag, der måske ikke direkte havde med koncessionen at gøre. Det, der er vigtigst for os i dag, er at fastslå, at vi er interesseret i et nordisk samarbejde som SAS; uanset den ene eller den anden interesse er vi interesseret i, at SAS skal køre, SAS skal være et nordisk samarbejde, så vi kan holde et internationalt luftfartsselskab på størrelse eller i hvert tilfælde oppe i en størrelsesorden med mange andre i verden og i et samarbejde med andre europæiske luftfartsselskaber, som SAS jo har på glimrende vis, også med vedligeholdelse og mange andre ting, men at dette ikke på nogen måde må udelukke dansk initiativ, dansk charterluftfart og andet initiativ inden for luftfarten. For der er jo, selv om vi ikke har haft det med her i debatten, mange andre ting inden for luftfartssektoren, som kan blive konfliktspørgsmål mellem SAS, luftfartsvæsenet og charterselskaberne eller nye selskaber: det kan være catering, det kan være det ene eller det andet. Der må være plads for det hele i den arbejdsplads, som hedder luftfarten og lufthavnen.

Vi vil arbejde for det og håber, at det, der har ligget i ministerens løfter til os, tuldt ud dækker. Vi er meget, meget tilfredse med, at vi fik en delindstilling accepteret, således at hvis man forhandler sig færdig om nogle af spørgsmålene vedrørende liberalisering i charterfarten, kan det træde i kraft øjeblikkelig, når man har opnået enighed om det.