

[Fuglsang.]

rolle, ikke mindst i debatten her i dag, nemlig kravet om en yderligere liberalisering af charterfarten og fragtfarten her i Norden.

Tidligere på dagen, da vi havde spørgetid, var der et eller andet, der drejede sig om busdrift, og da hørte man rørstrømske taler om den lille rutebilejer og hans muligheder. Når man her taler om liberalisering, er det jo ikke den slags småmennesker, man taler om, og ikke den slags småmenneskers interesser, som man forsøger at varetage.

På den ene side har man SAS, og vi erkender, at i baggrunden af dette aner man omridsene af f. eks. en Wallenberg, men dem på den anden side er jo heller ikke liberale småfigurer. Det er Maersk Air med A. P. Møller, og hvad dette foretagende står for, og det er sådanne konsortier som Spies og Tjæreborg.

Det, det drejer sig om her, er jo ikke at åbne vejen for en liberalisering, men at åbne for en kamp mellem giganter, som uvægerlig vil kvæle den smule liberalisering, der kan tænkes at være i forvejen, og det er jo ikke det, vi har brug for.

For at komme hen mod en slags slutning vil jeg sige, at jeg afviser ikke det behov, som også har været omtalt, for at arbejde videre med denne koncession og de problemer, der knytter sig til den. Det drejer sig så sandt om, og det bør vi have lært, at vi må langt kraftigere og langt mere åbent udnytte de muligheder, vi har i kraft af, at de nordiske stater er deltagere i samarbejdet.

Jeg synes også, jeg bør sige en lille smule om det, man kalder tavshedsløfter og tillidsbrud og moral, og hvad man nu ellers vil kalde det.

Jeg vil gerne gøre det på den måde, at jeg såmænd heller ikke principielt er tilhænger af, at udvalgene arbejder ud fra andre forudsætninger end dem, man skal træffe afgørelserne ud fra her i salen. Jeg formoder, at det, som skiller mig fra fremskridtspartiets repræsentant, er, at jeg mener, at når vi direkte afgiver et ganske bestemt løfte, så har den eller de, løftet er givet til, ret til at vente, at man kan stole på det, at det bliver efterlevet. Men sådan er der forskel på mennesker og på partier, og jeg vil ikke bruge højtidelige ord som moral og den slags ting.

Sigsgaard (VS):

VS vil ved tredje behandling gå imod forlængelsen af koncessionen.

SAS ejes jo dels af staten, staterne, dels af private, og det er fortrinsvis en række store monopoler. I Danmark er det ØK, i Sverige er det Wallenberg og Broström.

Et samarbejde mellem stat eller stater og storkapital med hyppige tilsidesættelser af forbrugerinteresser og på længere sigt i modstrid med alle lønarbejders interesser bliver jo stadig mere almindeligt også i Skandinavien, og SAS er et eksempel herpå.

Udvalgsarbejdet har vist, at den offentlige kontrol med SAS overhovedet ikke har eksisteret — så stærkt tør jeg godt udtrykke mig — på intet punkt har eksisteret. Jeg ved ikke, om statens repræsentanter har forstået noget af, hvad der er sket, det skal jeg ikke udtale mig om, men de har i hvert fald ikke videregivet deres oplysninger på nogen måde til rette statslige myndighed.

De mærkværdige Transairtransaktioner er ikke under udvalgsarbejdet klarlagt, og jeg vil understrege her, at de kan ikke blive det i folketingets trafikudvalg, og det ved alle, som er medlemmer af dette udvalg. Der er nogle dagbladsjournalister, der har skrevet om, at nu har trafikudvalget påtaget sig at starte en undersøgelse af Transairtransaktionerne og endda slået det op med temmelig store overskrifter. Også til dem vil jeg sige: lad jer ikke narre. Et folketingsudvalg, hvis medlemmer er ophængt af gøremål i talrige andre udvalg og i det hele taget er ophængt af tusind andre ting, der skal gøres, kan naturligvis ikke gennemføre en kompliceret undersøgelse som den, der her er behov for. Der bliver ingen undersøgelse.

Vi stiller en masse spørgsmål, jeg har også stillet nogle. Efter nogen tid, ikke så længe, ebber sagen ud. Det er den sandsynligste udgang af det.

Jeg vil godt sige, at for VS har det ikke været sagen at forøge nogle charterselskabers profitter. På længere sigt drejer det sig, når vi snakker charter, om, hvorvidt vi skal have ét monopol på flyvningens område, eller vi skal have to, tre, fire monopoler. Ikke andet. Begge dele er skidt, og det har noget med hele vores samfundssystem at gøre.

På den anden side vil jeg godt sige, at det er jo ikke i forbrugernes interesse, hverken