

[Lowzow.]

selskaber vel nærmest er blevet folkets flyselskaber, mens SAS er selskabet for dem, der rejser betalt af det offentlige eller af firmaerne. Derfor kan vi ikke sidde stille og se på, at man maltrakterer disse selskaber. Jeg er lige ved at sige, uden på nogen måde at skulle overfortolkes, at chartervirksomheden i nogen grad har været en del af dansk socialpolitik i de senere år.

Jeg vil godt stille ministeren nogle konkrete spørgsmål, om det er rigtigt, det, der er blevet fremført i dag. Er det rigtigt, at den danske garanti for SAS er mere vidtgående end den norske, idet den norske garanti ikke skulle omfatte Scanair, som den første taler siger? Er der i den norske koncession anmærkninger om, at der kan tages ændringer op, hvis almenvellet eller noget lignende skulle betinge ønsket derom? Er det rigtigt, at svenske kapitalinteresser arbejder stærkt ud fra Luxembourg i Lux-Air? Hvis jeg får bekræftende svar på disse spørgsmål, så viser det, hvilken speget affære hele denne sag er. Men det er det nu også, selv om ikke alle spørgsmålene bliver besvaret klart.

Det konservative folkeparti kan ikke affinde sig med ministerens resultater og må pålægge ministeren uopholdeligt at optage nye forhandlinger med vore SAS-partnere i henhold til det oprindelige pålæg fra udvalget og under disse forhandlinger direkte over for SAS-ledelsen stærkt fremføre, at en fortsat holdning som den, man har mødt indtil nu, må stille meget store spørgsmålstegn ved SAS' berettigelse og mulighed for at fortsætte et sådant samarbejde, når der er så store forskelle imellem samarbejds-partnerne.

Vi ønsker ikke på nogen måde SAS ødelagt, men SAS kan ødelægge sig selv, også ved SAS-ledelsens måde at reagere på over for den ansvarlige folkevalgte ledelse af dette land. Dette kan også udstrækkes til danske i firmaet. Der må udfoldes en langt større smidighed, end vi har mødt, og en større forståelse for specielle danske forhold, nøjagtig som der blev det, da det var Norge, der havde problemer. Det var Norge, der havde problemerne for nogle år siden. Det er nemlig meget interessant at se, at strukturen i den norske beflyvning er helt anderledes end den danske.

Vi fremfører dette meget stærkt, for det gælder store danske arbejdspladser, det gælder muligheden for udvikling af den danske fragt-

flyvning, som kan blive altafgørende for vor deltagelse i international handel og transport, og det gælder også sikringen af, at den almindelige danske borger fortsat skal kunne få tilbuddet om denne meget billige ferie i fremmede lande.

Jeg håber, ministeren vil tage alt dette positivt til sig, således at vi på bred basis kan få en hurtig løsning af alle disse spørgsmål. Af denne grund har vi været medforslagsstiller til det dagsordensforslag, der er blevet fremsat af hr. Ivar Hansen.

Svend Erik Sørensen (KrF):

Der er naturligvis flere interesser, der tørner sammen i debatten om liberaliseringen af chartertrafikken, men ingen er i tvivl om, at når Danmark, så vidt vi kan se, er det land i Europa uden for Norden, der har de snævraste rammer for chartertrafikken, så skyldes det hensynet til det skandinaviske samarbejde i SAS, altså netop forholdet til fællesskabet med de nordiske lande, som vi tillægger stor betydning både kulturelt, politisk og erhvervsmæssigt.

Kristeligt folkeparti vil ikke være med til at grave grøfter i Norden, og vi vil slet ikke være med til at grave noget, der ligner skyttegrave. Men vi kan på den anden side heller ikke acceptere, at et for os så vigtigt erhverv som charterflyvningen hæmmes unødigt i sin udvikling af hensyn til et ruteselskab, hvor vores indflydelse ganske naturligt er stærkt begrænset.

Vi er enige med trafikministeren i, at liberaliseringen på fragtcharterområdet og liberaliseringen med hensyn til 7 dages IT-charterflyvninger mellem de nordiske hovedstæder næppe ville kunne skade SAS i væsentlig grad, i hvert fald ikke med uacceptable økonomiske følger. Som jeg sagde allerede under debatten om koncessionsforlængelsen, er jeg overbevist om, at chartertrafikken er med til at gøre folk flyvevante. Det har vi set på andre ruter, f. eks. til Israel. Her var det charterflyene, der var pionerer for turismen i efterkrigstiden, men chartertrafikken har ikke på denne rute taget underlaget fra ruteselskaberne. Tværtimod. Ofte er det svært at skaffe sig så meget som én plads på såvel SAS som de selskaber, SAS flyver i pool med på Tel Aviv.

Billige skandinaviske weekendflyvninger mellem hovedstæderne med charterfly ville ganske givet finde et helt nyt publikum til gavn også for SAS, hvad ministeren også har peget på.