

[Glensgård]

sammen vejen: det er ikke over Kastrup, det bliver for dyrt, nej, det er ned over Vesttyskland og ud derfra.

Hvorfor skal vi finde os i fortsat at ligge underdrejet for denne monopolvirksomhed? Hvorfor skal vi ikke sige til den: I skal have lov til at eksistere, men I skal ikke længere have lov til at dirigere? Det bør dog trods alt være politikerne, der træffer afgørelsen i den sidste ende.

Når vi skal diskutere dette – og det vil være en tilbagevendende begivenhed, lige så længe vi ønsker at opretholde disse store restriktioner – hele tiden, hænger det sammen med, at det er noget, befolkningen kræver; det ved alle. Der ville jo blive paladsrevolution, hvis vi pludselig stoppede de billige charterferier ned til Middelhavet, for de er blevet en del af befolkningens hverdag.

Befolkningen kræver også nu at komme videre ud, og hvorfor skulle det ikke være muligt for arbejdsmand Petersen på B & W at tage til New York, hvorfor skal det være forbeholdt FN-parlamentarikere og andre? Hvorfor skulle vi dog ikke lukke op for det? Der er ikke én eneste rimelig grund til, at vi opretholder kravet om, at det enten er forretningsfolk eller embedsmænd, der flyver over Atlanten, og det opretholder vi ved at holde de høje priser.

Det er klart, at på et tidspunkt kommer kravet fra USA og fra England, men hvorfor skal vi vente på kravet, hvorfor skal vi ikke meddele SAS med det samme, at vi ikke vil finde os i det? Det vil selvfølgelig betyde, at SAS bliver tvunget ud i nogle rationaliseringer, men det vil også tvinge SAS ud i nogle overvejelser om, hvorvidt de driver virksomheden på den rette måde.

Men det vigtigste er altså, at vi får pillet en lille smule ved monolet på den måde, at vi ligesom en lærlinguddannelse for SAS-lederne fortæller dem, at de nu ikke længere har denne pude at hvile på, men snart skal til at begynde at klare sig selv. Det er vigtigt for os at få det slået fast. Det har vi forsøgt ved flere lejligheder, og der er altså også kommet ganske små liberaliseringer igennem, men de har været meget små.

Men ét var vi i hvert tilfælde enige om under debatten i juni måned 1976, og det er liberaliseringskravene. De krav er ikke blevet opfyldt, og på den baggrund skal jeg tillade mig at fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Idet folketinget beklager, at der endnu ikke er gennemført liberaliseringer på charterområdet af det omfang, som forudsattes ved SAS-koncessionsforlængelsen,

opfordrer folketinget regeringen til at gennemføre charterliberaliseringer, herunder: a) at splitfragtcharter accepteres, b) at weekendcharter til de europæiske hovedstæder, herunder de nordiske, accepteres, c) at ABC-charter accepteres.

Tinget går herefter over til næste punkt på dagsordenen.«

Jeg skal bede ministeren nøje overveje denne dagsorden. Den er så blidt udformet, at den på ingen måde vil rokke ved SAS-samarbejdet. Den er udformet på en sådan måde, at ministeren ved en forhandling med sine nordiske kollegaer kan gennemføre dagsordenens intentioner, og det er baggrunden for, at den bliver fremsat.

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

Otto Mørch (S):

Det kan undre – nej, det kan vel alligevel ikke undre, når det er hr. Glensgård, det drejer sig om – at man ikke sparer tinget for denne forespørgselsdebat. Dette mener jeg, fordi der den 22. august på bilag 37 fra udvalget om offentlige arbejder faktisk gives svar på denne forespørgsel. Det har åbenbart ikke foranlediget hr. Glensgård til at overveje, om denne forespørgsel skulle trækkes tilbage.

Der er på bilag 37 givet en redegørelse fra den tidligere trafikminister, Kjeld Olesen. Denne redegørelse gentages nu her af den nye trafikminister, og jeg vil meget gerne stærkt understrege, at jeg fuldt og helt kan tiltræde redegørelsen. Den viser, at både den tidligere og den nuværende minister føler sig forpligtet af dagsordensvedtagelsen af 26. november 1976 her i tinget og ikke alene føler sig forpligtet, men også energisk har arbejdet efter denne dagsordens hensigt; ingen tvivl om det.

Jeg kan tilføje, at også tre medlemmer af dette ting, der alle er medlemmer af Nordisk