

[Otto Mørch]

Råds trafikudvalg, nemlig hr. Holmberg, hr. Chr. Christensen og undertegnede, alle er medforslagsstillere til et medlemsforslag om liberalisering af de nordiske landes regler for fragtcharter, et forslag, der sidst var til behandling i Vesterås i Sverige den 28. juni d.å. og i øvrigt afventer DAC-udvalgets betænkning, før endelig afgørelse kan foreligge.

Jeg kunne for så vidt nøjes med disse bemærkninger, men jeg finder anledning til ligesom ministeren særligt at understrege resultatet af en høring med repræsentanter for skandinaviske erhvervsorganisationer. Under høringen er det blevet klargjort, at det er et kraftigt erhvervsønske at få muligheder for væsentlig billigere luftfragttransport, men at man samtidig ønsker ruteselskabernes transportydelse bevaret, og at øget adgang til fragtcharter således ikke er et mål i sig selv.

Det synes jeg er noget meget, meget væsentligt at få markeret; ikke mindst for de partier her i tinget, der gerne vil stå op og være talsmænd netop for erhvervsinteresserne, er det da meget vigtigt at få at vide, hvor disse erhvervsønsker ligger. Jeg beder ikke mindst hr. Glensgård erindre, at betydelige erhvervsorganisationer altså har udtalt sig sådan over for DAC-udvalget.

Ud fra dette må vi naturligvis vurdere, om SAS kan inddække disse ønsker. Det ser ud til, at SAS i højere grad er ved at komme op på dupperne, hvis jeg må bruge dette udtryk. Jeg har lige set resultatet af fragtbefordringen for juli måned inden for SAS. Den viser en fremgang på ikke mindre end 20 pct., med den største stigning på Nordatlanten og Fjernøstenruterne.

Hertil kommer, som også ministeren nævnte det, at man fra 1. november indfrier et af de ønsker, erhvervsorganisationerne stiller, nemlig en lavere takstpolitik, nye lavpriser for luftfragt med SAS, sådan at erhvervslivet her kan hente betydelige gevinster på flere fragtområder. SAS' beslutning om at indføre de nye lavpriser ligger jo helt på linje med bestræbelserne på at tilgodese det skandinaviske markeds voksende behov for alternative pris- og serviceformer.

For yderligere at dække fragtområdets behov får Københavns Luftgodsstation, der er et helejet datterselskab af SAS, mulighed for i oktober måned at tage en ny importterminal i brug.

Som jeg nævnte det, er det altså karakteristisk for SAS-situationen i dag, at de i højere grad er ved at komme op på dupperne, så hvis det har været hr. Glensgårds mening at medvirke hertil, bør man naturligvis være taknemlig, men jeg tror, vi er nogle, der har det indtryk, at hr. Glensgård specielt har dyrket andre interesser, som bestemt ikke ville være positive over for SAS' virksomhed.

Vi finder i øvrigt i socialdemokratiet, at SAS, der er en virksomhed baseret på samarbejde mellem private erhverv og samfundet og indeholder både privat kapital og samfundskapital, er en sund og en stærk virksomhed, som vi ikke ønsker at forringe mulighederne for.

Vi ønsker naturligvis heller ikke at forringe mulighederne for charterselskaberne, men her er det værd at erindre, også for hr. Glensgård, at det netop er et praktisk resultat af det skandinaviske luftfartssamarbejde, som de tre regeringer nu har forlænget til 1995, at Skandinavien betragtes som ét luftfartsområde. Hvad betyder det? Det betyder, at danske charterselskaber frit kan operere i Norge og Sverige, og det er de eneste lande, de har sådanne fordele i. Det har for danske charterselskaber betydet adgang til det svenske rejsemarked, der udgør 60 pct. af det samlede skandinaviske feriemarked.

Når alt skrælles fra, er dette forhold den egentlige årsag til, at der er vokset nogle store danske charterselskaber op, og det er vi tilfredse med, og det er den danske befolkning også tilfreds med. Havde de danske charterselskaber kun måttet operere ud fra danske lufthavne, havde de i dag været små og ubetydelige. Det havde været rart, hvis man fra charterbranchen, hvis interesser hr. Glensgård åbenbart har en speciel interesse i at varetage, ikke fortav denne kendsgerning, men i stedet for glædede sig over den.

Må jeg slutte med, som også ministeren markerede det, at for både ruteflyvning og charterflyvning må det gælde, at de skal virke til gavn for den danske befolkning som helhed, og de vilkår, hvorunder de drives, skal fastlægges ud fra dette hensyn og ikke primært ud fra et hensyn til den begrænsede kreds af udøvere af erhvervet.

Det dagsordensforslag, hr. Glensgård har fremsat, og som vi ikke får lejlighed til at stemme om i dag, er vi bestemt ikke interesserede i. Vi finder det helt unødvendigt, sær-