

[Grove]

ne debat, havde ministeren måske også haft større chancer for selv i større udstrækning at have fået indflydelse på den tale, der blev holdt her i dag. Og dog – ministeren fremsatte jo selv det dagsordensforslag i folketinget den 26. november 1976, som opfordrede den daværende trafikminister til hurtigst muligt at genoptage forhandlingerne med den norske og den svenske regering om en liberalisering på dette område.

Der er nu gået 2 år. Jeg ved ikke, hvad man forstår ved hurtigst muligt, men jeg tror da ikke, at folketinget på det tidspunkt havde ventet, at der skulle gå 2 år, uden at der skete væsentlige ting på dette vigtige trafikområde. Derfor tror jeg da også, det glæder vores nye minister for offentlige arbejder, at han nu selv har overtaget ansvaret for at få gennemført det dagsordensforslag, som han i sin tid selv fremsatte, og som blev vedtaget i dette folketing med meget stort flertal, et flertal, som også omfattede ministerens nye gode venner i socialdemokratiet. Det vil egentlig også passe godt ind i den nye regerings erhvervspolitik, idet denne liberalisering af fragtcharterflyvningen vil nedsætte omkostningerne for vort erhvervsliv og specielt for eksport erhvervene, hvilket jo er en af målsætningerne, den nye regering har.

Jeg skal ikke forlænge denne debat med mange og lange argumenter for nødvendigheden af at fjerne restriktionerne for fragtcharterflyvningen. Jeg vil i stedet for anbefale ministeren for offentlige arbejder at læse i Folketingstidende referatet af den forespørgselsdebat, der fandt sted den 26. november 1976 om SAS. Jeg vil gerne her citere, hvad venstres daværende trafikpolitiske ordfører, hr. Ivar Hansen, bl.a. udtalte – det står i Folketingstidende 1976-77 (1. samling), sp. 2268 og 2269:

»Vi kan ikke leve med strengere regler for fragtcharter end vore konkurrentlande, f.eks. Vesttyskland og Holland. Resultatet heraf kan være, hvilket også fremgår af charterrapporten, en fragttransport ned til Luxembourg og Holland med bil og videre herfra med fly – et forhold, som med Vesttysklands formodede liberalisering vil blive af betydelig større omfang. Alt i alt kan det fordyre eksport erhvervenes omkostninger, og det kan ikke være i dansk interesse. Tværtimod.«

Jeg går ud fra, at ministeren fortsat har den mening om fragtcharterflyvningen, og

jeg går også ud fra, at dette, skal vi sige tynde løfte, der blev udtalt her i dag, vil blive betydeligt forstærket, når ministeren er faldet på plads i ministerstolen og har fået mulighed for at blive lidt mere effektiv.

Vedrørende charterflyvning med passagerer er jeg bekendt med, at de amerikanske myndigheder vil indføre nye regler på dette område. Jeg ved ikke, om ministeren kender disse regler, men jeg vil bede om, at de må blive tilstillet udvalget om offentlige arbejder, så at det får mulighed for at gennemgå dem.

Når der er gået så lang tid, fra 1976 til 1978, uden at der er sket noget, ved jeg ikke, om det er, fordi den afgående minister for offentlige arbejder havde så travlt med at forberede bygningen af Storebæltsbroen og derfor forsømte dette vigtige trafikområde, som vi debatterer her i dag. Men jeg ved, at den nuværende minister for offentlige arbejder ikke får travlt med at bygge en Storebæltsbro, selv om det ville være til gavn for dansk erhvervsliv, hvis han også ville have brugt sin tid på det. Det konservative folkeparti beklager meget, at den nye trafikminister ikke vil det. Men vi forventer til gengæld, at den nye minister for offentlige arbejder hurtigt og effektivt vil gennemføre en liberalisering inden for såvel fragt- som passagercharterflyvningen i overensstemmelse med det dagsordensforslag, vi vedtog i november 1976. Der skal ikke være tvivl om, at det konservative folkeparti fortsat ønsker at opretholde SAS, men vi tror efterhånden ikke længere på, at de skal have monopol. Vi har set i andre lande, at charterselskaber og det enkelte lands eget flyveselskab trives ganske glimrende side om side.

Med hensyn til ruteflyvningen er det efterhånden blevet meget dyrt at flyve med indenrigsflyvemaskiner, som vi fra folketinget selv gør meget, og de passagerer, der er med, er i stor udstrækning passagerer, der har arbejde for det offentlige. Jeg tror, at på længere sigt må SAS også på dette område kunne nedsætte priserne, og vil man ikke det, er det i hvert fald ikke til gavn for den brede danske befolkning. Så må vi også på det område begynde at se på, om vi kan gøre noget for, at flyvning bliver mere og mere almindelig også for den almindelige danske befolkning.

Langsted (CD):