

[Langsted]

Nu kunne jeg begynde med at være lidt drilsk mod på én gang hr. Glensgård og ministeren, fordi, hr. Glensgård, det, vi hørte nu i dag, var ikke ministerens jomfrutale som minister. Den fik vi allerede i går, da ministeren skulle tage afstand fra et dagsordensforslag, jeg havde fremsat, og som gik ud på, at man skulle opretholde de bestemmelser, folketinget havde vedtaget for kun 2 måneder siden vedrørende Storebæltsbroen. Nu ser vi noget helt andet – og nu er jeg drilsk igen – nemlig at ministeren går tilbage til sit eget dagsordensforslag, som nu trods alt er 2 år gammelt. Men der er jo forskel på luftfart og Storebæltsbro.

I gamle dage var det banedriften, der kunne oprøre sindene her i tinget. Nu er det luftdriften, eller hvad man nu skal kalde det, der skal diskuteres hvert andet år.

Men for os at se er det ikke op på dupperne, SAS skal komme, lad os hellere se at få dem op på vingerne. SAS har en gammel koncession, som blev forlænget for et par år siden. Det skete også med vore stemmer, og vi vil ikke løbe fra et tilsagn, vi har givet én gang i den retning.

Endelig kan jeg sige, at der i luftfarten er plads til både SAS og charterflyvning, både på passager- og fragtbasis. Efter vor mening skal der være det, og der foregår da også et delvist samarbejde f. eks. inden for indenrigsluftfarten, hvor Danair jo er en sammenlutning af flere luftfartsselskaber.

I det hele taget ser vi mange fordele ved den SAS-koncession, der er givet. Det er en fordel i den internationale konkurrence. Uden den ville de nordiske lande ikke kunne klare sig på den måde, de har kunnet i udlandet i konkurrence med andre lande, og på længere sigt må vi vel også forudse et nærmere europæisk samarbejde end det, der allerede nu er basis for. Vi har set resultaterne af dette konkurrenceforhold i de prisnedsættelser, man på visse ruter får, f.eks. til London og USA, med SAS.

I det hele taget mener vi, at resultatet af denne debat bør være, at det slås fast, at der står et enigt folketing bag de synspunkter, ministeren har fremført, at der står et enigt folketing bag SAS for at gøre SAS så stærkt som muligt i det konkurrenceprægede samfund, vi lever i.

Det vil set fra vort synspunkt kun være til gavn for den danske befolkning og for det danske erhvervsliv.

**Ole Henriksen (SF):**

Det kan undre, at vi skulle have denne debat i dag, og det er der også givet udtryk for. Vi deler denne undren fra socialistisk folkepartis side. Vi er ikke i stand til at deltage i et generelt angreb på SAS, og vi har bestemt den principielle formening, at SAS skal fortsætte. Det nordiske samarbejde på dette område er en væsentlig faktor, også inden for trafikken.

Jeg forstår af forespørgslen fra fremskridtspartiet, at man ikke mener, liberaliseringen går hurtigt nok. Det er dog vedtaget her i folketinget, at der skal være en begyndende liberalisering, og socialistisk folkeparti er da tilhænger af, at man forfølger det mål, som SAS egentlig også selv er enig i, nemlig at billiggøre de forskellige former for chartertrafik. SAS deltager jo også ret aktivt i øjeblikket i denne chartertrafik og er også i stand til at yde en service, der kan konkurrere med de øvrige charterselskabers på adskillige områder. Men selv om hr. Glensgård ikke bryder sig om at få stukket ud, at der er et hensyn at tage til de forpligtelser, som SAS har, tror jeg alligevel, det står tilbage, at SAS har disse forpligtelser, og dem vil vi i hvert fald have med i vore overvejelser, når der skal rokkes ved konkurrenceforholdene. Det drejer sig om forpligtelsen til at flyve til bestemte tidspunkter som en service til gavn for befolkningen. Men vi har altså ikke noget imod, at man rokker ved SAS' almindelige prispolitik, og det har altså også vist sig, at når der bliver rokket ved den på grund af konkurrenceforhold, er man i stand til også fra SAS' side at sætte priserne ned. Jeg tror nok, at overvejelserne mest måtte gå på fra SAS' side, at man simpelt hen tog sin prispolitik op og førte en egentlig konkurrencepolitik, som befolkningen kunne være tjent med, både hvad angår indenrigs- og udenrigstrafikken.

Der kan altså flyves billigere, og vi er tilhængere af, at man får de reelle priser, som luftfarten i dag kan tilbyde, men vi ønsker ikke konkurrencen ført ind ved, at man fra forskellige charterselskabers side tager helt specielle flyforbindelser op og konkurrerer