

[Inge Krogh]

samme standpunkt som dengang, at der må liberaliseres så meget som muligt inden for chartertrafikken, både hvad angår passagertrafik og fragttrafik, så meget, som det kan lade sig gøre af hensyn til SAS.

Kristeligt folkeparti stiller sig selvfølgelig også fuldstændig bag den rekommandation, der er kommet fra Nordisk Råd, og som vor gruppeformand, hr. Chr. Christensen, har været med til at vedtage, om, at det må være muligt at oprette splitcharter. Det må siges at være meget uhensigtsmæssigt og dårligt for Danmarks konkurrenceevne, at mange af vore eksportvarer måske skal med lastbil til en lufthavn i Tyskland og derfra videre ud. Det er et rimeligt krav, der er stillet fra erhvervslivet, at man i hvert fald må have forhold, som man f. eks. har det i Holland. Men som sagt er der hensynet til SAS, som jo har koncession til 1995, og det glæder mig at høre, at SAS er ved at opbygge bedre forhold for fragt. Det er meget beklageligt, at Norge og Sverige har stillet sig så negativt over for liberaliseringen af chartertrafikken. Ministeren talte til sidst om at afvente en rapport fra DAC i 1979, men ventilerede samtidig den tanke, at der var mulighed for at optage forhandlinger med de øvrige nordiske ministre. Man må absolut anbefale, at ministeren forsøger at få sådanne forhandlinger i gang.

#### Schak Nielsen (DR):

Da jeg ikke tidligere har deltaget i en debat om flyspørgsmål, måtte jeg på biblioteket for at læse, hvad der var sket tidligere. Da så jeg, at forespørgeren tidligere har boret meget i luftfartsproblematikken, og luftfartsproblematikken her i landet er jo SAS og det monopol, som dette selskab besidder. I de referater, jeg så, var der sagt mange ord om flyselskabet og om de tilsluttede selskaber og hele den problematik, der ligger her. Det er da rimeligt, at der er så megen offentlig interesse om dette. SAS er jo halvt statsejet, det er noget med nordisk samarbejde, og selv om det er svensk domineret – nu hørte jeg også, at ministeren sagde norsk – har det nordiske samarbejde stadig væk i al fald min sympati i disse EF-tider. Men SAS har altså en monopolstilling, og det er angribeligt.

Det har ikke altid for SAS været nødvendigt, som hr. Otto Mørch sagde det, at være helt oppe på dupperne, men de har altid haft

en forret fremfor andre, og det kan godt være lidt af en sovepude for et selskab. På længere sigt får SAS sikkert også meget store opgaver, f.eks. inden for indenrigsflyvningen, når nu Storebæltsbroen ikke bliver til noget.

Jeg må sige, at forespørgeren har været usandsynlig heldig, for da forespørgslen blev anmeldt her i folketinget, afviste venstre overhovedet at skulle i regering, men nu i dag, nogle måneder efter, er Danmarks liberale parti altså regeringsparti og har ydermere posten som luftfartens minister, og det må jo være alle tiders baggrund for en liberalisering af flytrafikken. Forespørgslen skulle vel næsten være overflødig, for nu skal der selvfølgelig liberaliseres. Eller skal der?

Mit parti vil støtte alle forslag, der giver frisk luft og retfærdighed for alle seriøse flyselskaber, men jeg vil nok lige henstille, at ministeren også kommer lidt op på dupperne i den henseende, for forudsat at sikkerheden er i orden og der tages hensyn til ting som miljø og ressourcer, vil jeg også håbe på en liberalisering i fremtiden. Men jeg vil nu alligevel sige, at paradeforslag og drillerier er jeg ikke så forfærdelig meget for, og jeg vil i al fald tage forbehold over for alt for udpenslede detaljer i sådan en dagsorden.

#### Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Hansen):

Til en lang række af de ordførere, der har haft ordet i denne debat, mener jeg at kunne sige tak for den tilslutning, der har ligget i de udtalelser, der er faldet, til den linje, vi hidtil har fulgt i vores luftfartspolitik herhjemme, og som i særlig grad kom til udtryk i den dagsorden, som blev vedtaget her i tinget i november 1976. Derfor har jeg heller ikke ret mange bemærkninger til de ordføretaler, der har lydt.

Hr. Grove refererede til en tale, jeg tidligere har holdt her i tinget som ordfører for venstre, og hvori jeg havde udtalt, at det var vanskeligt for os fortsat at leve med strengere fragtcharterregler end vore konkurrentlande, eksempelvis Tyskland, Holland, Belgien osv. Det er efter min opfattelse fuldstændig korrekt, og det var også derfor, vi netop ved den lejlighed fik vedtaget en dagsorden, som opfordrede til at arbejde for fortsatte liberaliseringer.