

[Arne Melchior]

naturligvis have helt de samme muligheder og rettigheder. Det er langtfra sikret på forhånd, før det er nøje gennemgået og kulegravet, at dette vil blive til danske selskabers og samlet dansk beskæftigelses fordel inden for luftfartssektoren. Det kunne være, at de andre så melder sig med krav, som de ikke hidtil har fremsat, og at vi deri ikke kommer til at trække det længste strå.

Hvad så endelig angår de omtalte rygter og forlydender, er de også nået frem til mit øre, men jeg ser mig ikke i stand til at diskutere sagen. Jeg tvivler endda på, at ministerens oplysninger, som jeg er spændt på at høre, vil sætte os i stand til i denne debat at diskutere det. I hvert fald må man jo have – og det er da klart udvalgets ret at få det – en nøjere belysning af, på hvilket grundlag forhandlingerne er brudt sammen, hvis de er brudt sammen.

Jeg skal gøre opmærksom på, at der i flertallets betænkning bidrag udtrykkeligt står, at »et Comairsamarbejde skal gennemføres«. Hvad man nærmere forstår ved det, hvordan det nærmere skal udformes, fortøner sig dog ud i det fremtidige. Der er ikke noget krav om, at det skal udformes efter en bestemt målestok eller på en bestemt måde. Jeg kan ikke tænke mig, at de pågældende selskaber skulle være uvillige til at sidde til bords med hinanden; og at det skulle kunne gå så hurtigt, at vi allerede i dag skulle kunne få melding om, at det slutgyldigt er brudt sammen, overstiger min fantasi.

Må jeg så til slut gøre den bemærkning, at med denne skandinaviske aftale, som altså allerede er vedtaget i vore svenske og norske broderparlamerter, og som jeg givetvis går ud fra i løbet af dage også bliver vedtaget her, sker der allerede en ganske betydelig liberalisering. Det ved enhver. Hvad jeg gerne vil understrege, er, at denne liberalisering sker ca. 10 eller i hvert fald 9 år før den ellers ville have kunnet finde sted, eftersom den koncession, som også dette Folketing tidligere har vedtaget, gældende til udgangen af 1995, ellers – altså i tilfælde af ikkevedtagelse – ville løbe videre indtil det angivne tidspunkt, idet det vel er utænkeligt, at den danske stat skulle være aftalebryder. Det siger sig selv, at det ikke kan ske. Ergo er der, mange år før det kunne forventes, sket liberalisering af en meget vidtgående art. Det er jeg overbevist om at også de øvrige selska-

ber, altså dem ud over SAS, har anerkendt og fortsat vil anerkende. Derfor tror jeg, at det både for dansk luftfart i dens helhed og for danske rejsendes og for beskæftigelsens interesser er en god ting, hvis denne aftale nu kan blive konfirmeret i Folketinget.

Dohrmann (FP):

Fremskridtspartiet har intet imod SAS. Vi har heller ingenting imod nordisk samarbejde, vel at mærke hvor der er fornuft i det. Men det, vi i allerhøjeste grad har noget imod, er den måde, Folketinget igen forsøger at favorisere SAS på på bekostning af de private charterselskaber. Det er tomme ord og pæne hensigter, der nu bliver udtalt vedrørende Comair, og hvad man ellers kan finde på af pæne navne. Jeg har lige læst forhandlingerne fra 1975. Det er ikke helt de samme ordførere, men mange af dem er gengangere, og ordvalget, vi har hørt her i dag, er det også. Der står i betænkningen med nogle ganske få ændringer nøjagtigt det samme. Derfor er der ingen som helst grund til at tro, at charterselskaberne vil blive behandlet bedre i det næste tiår, end de er blevet siden 1975. Derfor er alt det, man skriver, og alt det, man står og siger, i hvert fald for de borgerlige partier ligesom et forsøg på at finde en undskyldning for den handling, de her er ved at begå. Vi ved udmærket godt, at mens Folketinget gang efter gang faktisk har forsøgt at kvæle hele charterbranchen, bl.a. ved charterafgifter og andre begrænsninger i deres udviklingsfase, har man favoriseret SAS, hvor man overhovedet kunne komme af sted med det.

Efter de bemærkninger, der er faldet her i dag, agter jeg, da Fremskridtspartiet ikke er berettiget til at komme med en indstilling i betænkningen, uden for betænkningen mellem anden og tredje behandling at komme med et ændringsforslag, som ganske enkelt skal gå ud på, at koncessionsforlængelsen frem til år 2005 i det mindste bliver reduceret til kun at gælde til år 2000.

Vi ved alle sammen, at de argumenter, man så pænt har brugt indtil her i 1987, har været en stor hyldest til det nordiske samarbejde. SAS er langt inde i en forhandling med et belgisk selskab, der hedder SABENA, og dermed forsvinder argumentet for det skandinaviske samarbejde. I løbet af denne