

**Svend Heiselberg (V):**

Det var dog en ejendommelig tale at høre hr. Jimmy Stahr holde her fra Folketingets talerstol. Jeg synes, at det er gået både hurtigt og godt med behandlingen af lovforslaget.

Der er 8 år og 4 måneder til, at koncessionen udløber, og SAS skal så have en koncessionsforlængelse for 10 år. Det vil sige, at der bliver en koncession på over 18 år, og det er da naturligt, at Folketinget gerne vil have mulighed for at behandle en sådan koncession på en rimelig måde, inden man kastes ud i det. Men Socialdemokratiet har jo den opfattelse, at uanset hvordan koncessionen måtte være, kunne man bare give lov dertil.

Jeg synes, at vi har fået noget væsentligt med i betænkningen, og det er bl.a., at vi fra regeringspartierne side har ønsket, at der bliver taget hensyn til, at eventuelle jyske og fynske lufthavne kan udnyttes til flyvning til andre europæiske destinationer. Jeg synes, at det er meget væsentligt, at vi har fået det med, men jeg ved godt, at Socialdemokratiet ikke har lagt særlig stor vægt på det.

Jeg synes også, at det er væsentligt, som ministeren jo har fremhævet, at hvis SAS ikke ønsker at udnytte sin koncession, så vil man kunne give tilladelse til andre selskaber.

Derfor finder vi, at det er en god måde, det lovforslag nu er endeligt udformet på, og vi kan fra Venstres side fuldt ud støtte det.

**Ole Henriksen (SF):**

Det noget mærkværdige forløb af behandlingen af dette lovforslag viser jo egentlig, at der fra regeringens side har været obstruktion mod dens eget forslag lige fra starten og interne problemer i regeringspartierne om graden af liberalisering inden for luftfartsvæsenet.

Jeg skal her bare understrege, at det overordnede synspunkt for SF i denne sag er at sikre det nordiske samarbejde, således at selskabet kan være godt rustet til de store og overordnede opgaver, som ligger forude i den liberalisering, som jo kommer via EF, og også i den liberalisering, som forhåbentlig er på vej i forhold til beflyvningen af USA.

De øvrige selskaber bør have denne melding, inden de for alvor går i gang med forhandlingerne om beflyvning af internordiske ruter, og jeg mener også, at Folketinget nu

giver en klar melding om, hvad der er udgangspunktet for disse forhandlinger, og hvad det overordnede synspunkt i Folketinget har været for at kunne tilgodese netop dette synspunkt.

Så kan vi selvfølgelig også sige, at det har stor betydning for netop det danske synspunkt, at vi bevarer Københavns Lufthavn som et center for beflyvningen af Norden, således at også det hensyn kommer til at spille en væsentlig rolle i de fortsatte forhandlinger med de private selskaber.

**Arne Melchior (CD):**

Både hr. Jimmy Stahr og hr. Ole Henriksen har undret sig på ny over den vej, som dette lovforslag har haft gennem Tinget.

Jeg vil sige til hr. Jimmy Stahr, at det nu ikke er så galt. Aftalen af maj i fjor vedtages af de tre skandinaviske parlamenter inden for samme samling og med nogle få måneders spredning. Det er ikke så galt. Og hr. Ole Henriksen taler ligefrem om obstruktion. Nogle nye undersøgelser og nogle nye ideers afprøvning undervejs kan ikke have nogen sammenhæng med begreber som obstruktion, så jeg beder de herrer om at tage det ganske roligt.

I øvrigt er det jo glædeligt, at det er et næsten enstemmigt Folketing, der anbefaler den tekst til vedtagelse, som blev aftalt i fjor.

Hr. Dohrmann taler så om den såkaldt borgerlige regering – jeg ved ikke, om hr. statsministeren insisterer på, at hans regering skal kaldes borgerlig eller såkaldt borgerlig, det er ganske ligegyldigt – men må jeg minde hr. Dohrmann om, at denne aftale faktisk er færdigforhandlet med den lige så såkaldt borgerlige norske regering, som ganske vist gik af, inden aftalen blev endeligt konfirmeret, men der er ikke blevet ændret et komma eller et bogstav. Det vil altså sige, at af de tre regeringer var ved aftalens indgåelse de to såkaldt borgerlige, så nordmændenes søsterpartier til vore ikkesocialistiske partier har altså også fundet, at dette er en god aftale.

Jeg vil også pointere – og dette har også adresse til hr. Dohrmann, men også til andre – at der er tale om ganske væsentlige liberaliseringer. Hvis denne koncessionsforlængelse ikke blev vedtaget nu, ville reglerne i den hidtidige koncession have været gældende frem til ultimo 1995, og der er ingen, der har