

[Ivar Hansen.]

stemte for det, fordi vi ønskede SAS-samarbejdet videreført. Vi var derfor også indstillet på at sikre SAS et rimelig langt åremål som grundlag for de dispositioner af vidtrækkende, også økonomisk vidtrækkende, karakter, som et sådant selskab nødvendigvis må foretage. Vi ønskede imidlertid også at sikre vore charter-selskabers fortsatte ekspansionsmuligheder. Derfor blev der i betænkningen, som blev afgivet den 6. juni 1975, indføjlet, at det skandinaviske charterudvalg skulle undersøge mulighederne for en yderligere liberalisering, både hvad angår fragt- og hvad angår personcharterflyvning. Trafikministeren erklærede sig enig i at medvirke hertil, og vi fik også i trafikudvalget at vide, at der var tilslutning fra såvel norsk som svensk side til at lade sådanne undersøgelser foretage. Trafikministeren meddelte endvidere trafikudvalget, at han for sit vedkommende ville bidrage til, at arbejdet i charterudvalget blev gennemført hurtigst muligt.

Nu foreligger charterudvalgets rapport, og vi må jo sige, at resultaterne er meget små. De liberaliseringsønsker, der under arbejdet har været fremsat fra dansk side, må vi erkende kun i meget beskedent omfang er blevet accepteret fra norsk og svensk side. Der er ingen grund til at lægge skjul på, at det resultat, som er fremkommet, langtfra er i overensstemmelse med de ønsker, vi gav udtryk for, da denne sag blev behandlet sidst. Derfor kan vi heller ikke acceptere det foreliggende resultat. Det er vores opfattelse, at forhandlingerne i det nordiske charterudvalg og med den norske og svenske regering skal søges genoptaget inden for de nærmeste måneder. Det er i øvrigt mit indtryk, at de liberaliseringsbestræbelser, som for tiden finder sted i en række ikke-nordiske lande, herunder Vesttyskland – liberaliseringer, der allerede har fundet sted i Holland, Luxembourg osv. – vil gøre det naturligt, men også påkrævet, at forhandlingerne snarest genoptages.

Efter fremkomsten af charterudvalgets rapport har der i den offentlige debat lydt røster om, at nu kunne alle da se, at folketinget i 1975 forlængede SAS-koncessionen uden garanti på nogen måde for charterliberalisering, og at det da måtte være en forkert fremgangsmåde. Dertil vil jeg gerne sige: vi tror stadig væk ikke, det var en forkert fremgangsmåde,

og vi vil fortsat afvise, at det nordiske luftfartssamarbejde skal praktiseres ud fra en pressionslignende holdning. Vi er fortsat af den opfattelse, at det må være muligt at finde rimelige forhandlingsløsninger. Jeg tror i øvrigt, det er væsentligt at slå fast, at det har været en klar dansk interesse til dato at deltage i SAS-samarbejdet sammen med Norge og Sverige. Der er ingen tvivl om, at det har givet det nordiske område – alt taget i betragtning – betydelige luftfartsfordele i international sammenhæng. Jeg synes også, det bør siges, at de igennem årene gældende koncessionsregler ikke har forhindret, at det ved dygtig og energisk erhvervsindsats har været muligt at opbygge også i international målestok betydelige charterselskaber herhjemme.

Men én ting er, hvordan tiden indtil nu er forløbet. Fremtiden kan meget vel stille helt nye og andre krav til os i så henseende, og her melder spørgsmålet sig: hvilke krav vil forbrugeren stille i fremtiden til luftfarten? Det spørgsmål er besvaret, tror jeg. Man vil nå til det resultat, at et yderligere liberaliseret luftfartsmarked er nødvendigt og påkrævet.

Jeg vil altså opfordre til, at vi her i de nordiske lande anskuer SAS-ruteselskabet og charterselskaberne som et samlet hele – det tror jeg i øvrigt også vi gør i vid udstrækning – hvor der er mulighed for et betydeligt samarbejde, altså at vi ikke anskuer disse to selskabsformer som modpoler over for hinanden. Vi er af den opfattelse, at samarbejdet mellem disse parter må kunne udvides betydeligt til gavn for såvel selskaberne selv som de forbrugergrupper, de skal betjene. Det må være muligt at opnå forståelse hos vore partnere i Norge og Sverige for det synspunkt, at lufttransportmarkedet indeholder betydelige vækstmuligheder og absolut ikke er en statisk størrelse, hvor enhver liberalisering som følge heraf vil være til skade for SAS.

Vi har gennem de sidste 20 år set, hvilket kolossalt behov og dermed hvilken kolossal vækst der har været inden for personcharterområdet. Mon ikke det ville være klogt at disponere efter, at der fremtidig vil være et stærkt voksende behov eksempelvis for fragtcharter? Jeg tror det, og vi tror det i venstre. Dette forhold bør være den første anledning til for trafikministeren at optage ny kontakt med vore SAS-partnere.

Vi kan ikke leve med strengere regler for