

## [Lowzow.]

ministeren giver udtryk for, når han ikke er tilfreds med det handlingsforløb, der har været. Jeg er også glad for, at ministeren vedlagde sin tale til de andre ministre. Det har måske lettet noget. Det er en sag, der er trukket i langdrag, også mere end vi bryder os om, men det mener ministeren jo ifølge sin tale her i dag også, så det er jeg altså ikke alene om at angribe.

Ministeren fremhævede, hvad der var gået forud for forhandlingerne. Jeg kan ikke helt slå mig til tåls med ministerens ord her i talen i dag. Det er for mig afgørende, om det er mig, om det er udvalget, der er ført bag lyset af ministeren, eller om det er ministeren, der er blevet svigtet af sine fæller i Sverige og Norge.

Når ministeren får koncessionsforlængelsen igennem ved at love flertallet i udvalget om offentlige arbejder, at han vil forhandle om lettelser for dansk flyvning med det skandinaviske charterudvalg og trafikministrene, så ligger der mere end blot løfte om forhandlinger i dette, og det gjorde det meget kraftigt også i ministerens måde at fremføre det på. Der står mere end kun det trykte i noget sådant. Løftet blev også givet efter udsættelser, hvor ministeren meddelte, at han havde haft forhandlinger og kontakter med den svenske og norske minister, således at man med rette kunne formode, at der forelå principielle tilsagn om lettelser, og at det kun var de mange detaljer og kendsgerninger, der skulle forhandles om. Hvis dette ikke er tilfældet, så føler jeg mig kraftigt snydt af ministeren, og det er jeg sikker på at der er mange andre med mig der også gør.

Jeg skal ellers ikke i denne forhandling komme ind på de faktiske forbedringer, der er sket, idet jeg finder dem helt utilstrækkelige. Det siger ministeren jo også er hans stilling ifølge den tale, vi har fået referat af. Jeg skal heller ikke optage en helt teknisk debat om SAS i dag. Det har jeg ikke ment var rigtigt. Men jeg vil sige nogle generelle ord om dette.

Et samarbejde som det, vi har i SAS, kan aldrig virke, hvis det skal køres på denne måde. I dag er det så ganske givet ikke et spørgsmål om SAS, men i langt højere grad et spørgsmål om især svenske interesser. Det hørte vi også i Knut Hagdrups beretning for nylig, hvor han meget stærkt påpegede, at den danske salgsandel var stærkt faldende – og dermed øjensynlig også Danmarks ret til at blive hørt. Noget sådant kan man ikke acceptere.

Der bliver også i pressen talt om Kastrups

stilling som SAS-knudepunkt som noget foreløbigt. Man kan nu meget stærkt frygte, at der også skal rejses tvivl omkring dette, således at SAS under en stærk svensk ledelse langsomt udhuler denne betydningsfulde position, samtidig med at vi bliver holdt fra at udvikle vore egne selskabers ekspansion med Kastrup som hjembase. Et samarbejde som SAS har aldrig været tænkt som et redskab til protektionistisk at stoppe den ene nations erhvervsudvikling i modsætning til den andens, i dette tilfælde de store danske luftfartsforetagenders udvikling, fordi man ikke har kunnet præstere det samme i de andre lande.

Da det svenske charterselskab Transair skulle have hjælp, var der ikke kun tale om rettigheder til at flyve, nej, da var det direkte SAS-køb af hele foretagendet, som direktøren og styrelsen forlangte – netop med den begrundelse, at det var svenske arbejdspladser, det drejede sig om. Det vil altså sige, at man fik den danske stat til at gå aktivt ind i svensk chartervirksomhed i direkte konkurrence med vore egne selskaber, som søger at klare sig, ikke alene uden beskyttelse og støtte, men endda på trods af direkte bremsende nationale eller skandinaviske regler.

Det, vi skal lægge mærke til i denne sag, er, at der ikke fra de danske selskaber har været krævet nogen specielle lettelser. Der har kun været fremført ønske om at få regler, der ikke er alt for forskellige fra, hvad der er gældende i Vesteuropa og USA og Canada. Dette har man altså ikke kunnet nærme sig med bare ét alvorligt skridt i det, der er sket indtil nu.

Fragtflyvningen er et spørgsmål helt for sig selv. Her tvinger man de danske selskaber til enten at arbejde under fremmed indregistrering for at komme under andre regler eller også til at ligge næsten stille, i hvert tilfælde ekspansionsmæssigt, og så se hele dette nye fremtidige luftfragtsmarked blive taget af andre, således at selv om liberaliseringen kommer senere, så er markedet væk, inden vi overhovedet kommer i gang.

Hvis vi havde ført en lignende politik over for skibsfarten, så er det givet, at vi aldrig havde fået et ØK eller et A. P. Møller, som vi meget nødig ville undvære i dag.

Den danske befolkning har haft et enestående tilbud om sund og billig ferie i Sydens varme på grund af de danske charterselskabers initiativ, et initiativ, der er ganske enestående. Det er i dag blevet sådan, at de danske charter-