

[Svend Erik Sørensen.]

Vi finder også bestemmelsen om, at de rejssende med charterfly på de nuværende 7 dages IT-charterflyvninger ikke må indlogeres inden for en vis afstand fra de nordiske hovedstæder, særdeles forståelig set ud fra et snævert SAS-synspunkt. Men vi kan slet ikke forstå det, når man tænker på det i en større sammenhæng, og dér har jeg specielt hotel- og restaurationsbranchen i tankerne, ikke mindst i Norge og Sverige. Heller ikke når vi tænker på Nordens turistmuligheder i international sammenhæng. Det er jo ikke alle vore turister fra Amerika og andre oversøiske lande, der kommer flyvende til Danmark. Mange af dem kommer kørende med toget og kunne tænke sig at flyve videre på en kort tur til Stockholm og Oslo, hvis det var inden for det økonomisk mulige. Her går der i meget små sko fra norsk og svensk side.

Vi finder trafikministerens skuffelse over de opnåede resultater fuldt forståelig, og vi har med tilfredshed konstateret, at ministeren vil fortsætte sine bestræbelser på en yderligere liberalisering.

Charterselskabernes folk har næppe ventet sig ret meget af charterudvalgets arbejde. Det er jo ikke bløjjede folk, vi har med at gøre dér. Det er behårde forretningsfolk, som ikke har noget imod at gamble lidt, men ellers indimellem flyvningerne har begge ben på jorden. Vi kender dem særdeles godt, men det er jo heller ikke deres interesser, vi står her for at varetage primært, det er og bliver forbrugernes, og det vil sige de, der benytter charterselskaberne. Det er Danmarks interesser i den nordiske sammenhæng.

Vi har i kristeligt folkeparti tillid til trafikministerens arbejde på at indfri det løfte, han gav os, da koncessionen blev givet, om at arbejde på disse ting, så vidt det er muligt. Der er ikke tale om noget løftebrud fra ministerens side, på ingen måde, men der er tale om nordisk realpolitik.

Derfor opfordrer vi til bred opbakning om det stillede dagsordensforslag, der ikke sigter på at skade SAS, men på en rimelig varetægtelse af danske interesser i den nordiske sammenhæng.

Fuglsang (DKP):

Dette spørgsmål med SAS kontra charterselskaberne er jo en gammel kending, selv om den måske nok har fået en lidt aktuel baggrund

i dette tilfælde. Fremskridtspartiets interesser i almindelighed og hr. Glensgård's i særdeleshed for dette spørgsmål er jo prøvet mange gange, også fra denne talerstol, og giver for så vidt hverken grund til undren eller beundring.

Hr. Glensgård motiverede ganske vist sin stilling med, at kravet om liberalisering i væsentlig grad skulle være rejst ud fra danske interesser, måske oven i købet forbrugerinteresser. Alligevel føler man, som man gør ved så mange af fremskridtspartiets forslag, ret så snævre forbindelser til store private selskaber, som netop spiller en rolle inden for charterflyvningen. Det er jo ikke blot SAS, der gør sig gældende dér. Der er sådanne kolosser som Maersk Air, Tjæreborg og ikke mindst Spies, som fremskridtspartiet vel ikke er helt uden forbindelser til.

Netop på denne baggrund kan der være grund til at se på kravet om liberalisering. Vi har fået materiale med oplysninger fra Norge og Sverige, som viser, i hvor høj grad chartermarkedet dér er behersket af nogle få store selskaber. Vi har ikke en tilsvarende opgørelse fra Danmark – den ville efter vores mening være ret så nyttig – men jeg tror, vi på forhånd kan sige, at den vil vise den samme koncentration. Når hr. Glensgård talte om den illoyale konkurrence, som SAS kunne udfolde i kraft af sin øvrige virksomhed, så gælder dette i hvert fald også Maersk Air, som jo også kan forbinde sin chartervirksomhed med hele denne koncerns meget vidtspredte virksomhed på andre områder.

Når det er sagt, vil jeg gerne skynde mig at sige, at vi støtter de bestræbelser, som er i gang for, at Danmark på dette område, altså med hensyn til charterflyvning og luftfragt, skal følge den udvikling, som foregår i andre lande. Både persontransporten og ikke mindst luftfragttransporten er af betydning for os. For beskæftigelsen i vores land er det selvfølgelig lige så skadeligt, om betydelige dele af luftfragten dirigeres over Luxembourg, som at store dele af søtransporten gennem den såkaldte Alfragtaftale dirigeres fra København til Hamburg.

I sin tid støttede vi SAS-koncessionen, fordi SAS som et halvt statsligt foretagende giver mulighed for – jeg gentager giver mulighed for – en demokratisk kontrol og ledelse af folkevalgte demokratiske organer i de nordiske lande. Når jeg gentog udtrykket »giver mulighed for«, så er det, fordi jeg faktisk ikke synes