

[Erhard Jakobsen.]

og alle de andre, der med dristighed og med en indsats af deres egne penge gjorde et fremstød på dette område?

Vores opgave er nu at få koordineret vores interesse i SAS med vores lige så store interesse i, at charterselskaberne ikke kommer til at lide overlast, men kan fortsætte deres arbejde. Der, hvor SAS kan regne med os, er netop, når det drejer sig om sådan noget som en koncession. Der, hvor charterselskaberne kan regne med os, er, hvis bureaukratiet inden for SAS – altså ikke vores ønske og ikke det nordiske ønske, men det bureaukati, der findes i ethvert stort selskab – prøver at ødelægge charterselskaberne og deres fremtid. Så tror jeg, man kan regne med et solidt flertal her i folketinget, der vil stille sig afvisende over for det.

Jeg mener, at vi med vores dagsordensforslag skal støtte ministeren i de kommende forhandlinger. Det er det, der er brug for, og det er derigennem, vi også kan nå at få rettet noget af det, som hr. Glensgård med rette har peget på.

Kurt Hansen (VS):

VS var modstander af den koncessionsforlængelse, der blev givet til SAS sidste år, en koncessionsforlængelse, som varer frem til 1995.

Det offentlige tilsyn, man har med SAS, fungerer overhovedet ikke. Vi har ved flere forskellige lejligheder og i særdeleshed i forbindelse med Transairsagen forsøgt at få trukket ting frem, som var vigtige og væsentlige og interessante for offentligheden i forbindelse med SAS' økonomiske dispositioner. Vi har stort set på alle tænkelige måder forsøgt at komme ind bag den mur, den massive mur af statens topfolk og de økonomisk meget stærke bosser fra erhvervslivet, ikke mindst fra ØK. Vi har stillet scribevis af spørgsmål, og det er også mundet ud i et beslutningsforslag her i folketingssalen omkring en kommission til undersøgelse af de nærmere omstændigheder omkring SAS og Transairsagen. Det er på bedste bureaukratisk vis blevet afvist på baggrund af, at hr. Glensgård i trafikudvalget havde modtaget nogle oplysninger, som var af fortrolig karakter, og videregivet dem. Det var det påskud, man brugte fra et udvalgsflertals side for at forhindre, at vi kom til bunds i den sag.

Man har set, nu kan det stort set rulle videre. Nu har man fra statens side gjort alle

mulige forsøg på at sikre, at de økonomiske gevinster, som Marcus Wallenberg og andre har høstet i den forbindelse, ikke kommer frem til offentlighedens kendskab.

Vi har også ved tidligere lejligheder, når SAS er blevet diskuteret, fremhævet, at vi mener, den prispolitik, som man fører fra SAS' side, er en uforskammet prispolitik over for forbrugerne. Vi har ikke større sympatier for Maersk Air, Spies og Tjæreborg osv., deres økonomiske interesser og dem som selskaber i det hele taget, men vi opfatter SAS som et monopol, offentligheden ingen indsigt har i, og hvor private kan sidde og malke i hundredtusindvis af kroner ud af statskassen via dette monopol. Om der er ét monopol, eller om der er 3-4 monopoler, det mener vi ikke gør den store forskel i denne forbindelse.

Vi mener, det kunne være en fordel, hvis man kunne få sat priserne på rejser til forskellige steder, ikke mindst i Europa, de europæiske hovedstæder, betydeligt ned. Jeg mener, at det eksempel, vi fik fra hr. Glensgårds side, er et malende eksempel på, hvilken totalt uforskammet prispolitik man fører fra SAS' side, idet man skal give 2.200-2.300 kr. for at få en returbillet til London, mens man kan få en billet med 1 uges ophold for 500-600-700 kr. ved at bruge andre rejsemuligheder end SAS.

Vi mener som sagt, at om man har et monopol, eller om man har 3-4 monopoler, så er det et onde under alle omstændigheder – et onde, som ligger i den måde, vi har organiseret vores samfund på.

Som vi har fremhævet også i forbindelse med SAS' koncessionsforlængelse, går vi ind for, at der bliver givet nogle lempeligere bestemmelser, ikke mindst i forbindelse med personchartertrafikken. Vi mener som sagt, at det er nogle helt uacceptable priser, der bliver kørt med. Selv om vi har stemt imod denne koncessionsforlængelse og ministerens redegørelse her i dag stort set er en forlængelse af den førte politik i det hele taget, så vil vi undlade at stemme vedrørende det dagsordensforslag, der ligger fra hr. Ivar Hansens side. Vi er ikke meget for at tage den redegørelse til efterretning, idet det er en videreførelse af den tidligere førte, forfejlede politik. På den anden side kan vi heller ikke afvise, at der skal gang i forhandlingerne omkring en liberalisering med de andre nordiske trafikministre. Det er jo ikke meget, der er kommet ud af den forhandling, der var for meget kort tid siden. Derfor ville