

[Ministeren for offentlige arbejder.]

på, at der i Danmark er anlagt et så stort antal flyvepladser, hvortil der er givet koncession på rute-flyvning, at et behov for yderligere et antal rute-flyvningspladser efter vores opfattelse ikke er til stede i en længere fremtid. Det er det, vi har tilkendegivet over for Danair i forbindelse med Danairs dannelse. Man kan bare ved at se på et landkort konstatere, at Danmark er meget tæt dækket af sådanne rute-flyvepladser. Det er det tættest dækkede område i verden.

Det er den ene side af sagen.

Den anden side af sagen, som mere er motiveringen for spørgsmålet, drejer sig — hvis jeg må oversætte det på den måde — om det mere eller mindre rimelige i, at ministeriet for offentlige arbejder bestemmer, hvem der skal have koncessioner til rute-flyvning og hvor. Dertil må jeg sige, at jeg tror ikke, hr. Henning Andersen ville være mig taknemlig for et positivt svar, for et positivt svar ville jo indebære, at jeg skulle bryde aftaler, som staten har truffet, og som i øvrigt er grundlaget for SAS' virksomhed og eksistens. Det er aftaler mellem tre nordiske lande indbyrdes og mellem den danske regering og for SAS' vedkommende DDL. Sådanne aftaler vil naturligvis blive respekteret, og jeg tror ikke, man vil få nogen tak for at bryde dem.

Rute-flyvningen ligger dermed under et koncessionsområde, og dette koncessionsområde betjenes på DDL-koncessioner; det vil sige af SAS for DDL. Det forhold, at man finder et efter min opfattelse bedre teknisk grundlag for betjeningen, uden at koncessionerne i øvrigt er ændret, ved at lave et samarbejde med selskaber, der råder over en større variation af materiel, kan jeg kun bedømme positivt. Men det kan da ikke give anledning til, at ministeriet for offentlige arbejder i strid med alle trufne aftaler skulle give sig til at gribe ind og begynde at bestemme, hvem der skulle have lov til at være med i et sådant selskab og hvem ikke.

Til sidst kun et par ord om taxaflyvning. Det er da ganske klart, at der vil være et behov ud over rute-flyvning, både for taxaflyvning og meget andet, og det bliver også tilgodeset, det får lov til at virke frit. Men det centrale i forskellen mellem disse frie former og rute-flyvning er, at i rute-flyvning

gen forlanger man en fast drift og en fast køreplan og trafik, uanset om der er et grundlag derfor eller ej. Andre krav kan efter min opfattelse ikke stilles, uden at de kommer i modstrid med de forpligtelser, vi har over for Danair, altså i realiteten DDL. Hvis der opstår et behov, vil det være naturligt at pege på det, og derfor må det i vores vurdering i forhold til de koncessioner, vi skal respektere, indgå, om der er behov for en sådan yderligere rutetrafik. Vort synspunkt er altså, at det er der ikke.

Henning Andersen: Jeg takker ministeren for svaret, men jeg mener, jeg mangler et svar. Jeg er klar over, at det er koncessioner, det drejer sig om, og dem kan man selvfølgelig ikke røre ved. Men jeg spurgte i mit første indlæg, hvordan med de ruter, hvor der ikke er koncessioner, og hvor der vil opstå et behov inden for de næste 15 år? Kan der ikke dér, hvis der ansøges om det, iværksættes rute-flyvning?

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): De aftaler, jeg omtalte, drejer sig netop om tilfælde, hvor der er ønske om oprettelse af en rute — og det er en rute, der er tale om, og ikke noget mere lejlig-hedsvis trafik, hvor det jo er helt frit. Spørgsmålet om muligheden for at drive en rute, skal forelægges for DDL, og ministeriet for offentlige arbejder kan ikke benytte disse aftaler til at presse DDL eller nu Danair til at påtage sig flyvning på ruter, som der ikke er noget økonomisk grundlag for.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af **Aksel Larsen** til ministeren for europæiske markedsanliggender:

„Foreligger der konkrete og utvetydige tilsagn fra EC-kommissionen og ministerrådet om, at i tilfælde af Fællesskabets udvidelse med enkelte eller alle ansøgende EFTA-lande kunne bevares, også selv om nogle af disse, deriblandt Finland, Island og Sverige, forbliver uden for EC?“

Aksel Larsen: Jeg har tilladt mig at stille et spørgsmål til ministeren for europæiske markedsanliggender om grundlaget for for-