

[Ib Christensen.]

har nævnt, kommer med i diskussionen, for der er i allerhøjeste grad behov for, at folketinget er sig sin opgave bevidst med hensyn til at føre en effektiv monopolkontrol og med henblik på at nedbringe omkostninger og ressourcospild på dette område og sikre lighed over for andre flyveselskaber og ikke mindst sikre, at forbrugerne får de bedst mulige ydelser til de lavest mulige priser.

Iversen (UP):

Det vil sikkert ikke være ubekendt, at jeg nærer en vis interesse for flyvning, ikke mindst for, hvor flyene skal starte fra, og de pladser, de skal lande på.

Vedrørende samarbejdet i SAS er det min absolutte overbevisning, at dette bør fortsætte, men jeg må sige, at jeg synes nok, ministeren er tidligt ude, når der er 10 år til, at koncessionerne udløber. Jeg synes, man er knap så large, når man giver koncessioner til private flyselskaber, som skal beflyve indenrigsruterne, idet man dér giver 1-årige koncessioner.

Med hensyn til de 10 år motiverer man det med, at der skal foretages store materielanskaffelser, og at man må have tid og have sikkerhed for, at dette er rigtigt og hensigtsmæssigt. Jeg synes, man burde overføre den samme tankegang, når man giver koncessioner til private selskaber til indenrigsflyvning, for dér møder disse selskaber jo det samme problem, når de skal tilrettelægge deres flyvninger, deres planlægninger og deres investeringer, og jeg tror, det var sundt med en bedre og en stærkere konkurrence inden for dette felt. Det har været sagt, at det er lidt vanskeligt, fordi man så kan befrygte, at serviceniveauet sænkes, og der bliver færre afgangene osv., men man kunne jo netop stille betingelser op for, hvordan dette skulle foregå. Jeg synes nok, det er lidt besynderligt, selv om sammenligningen halter en lille smule, at et flysæde koster 257 kr. til Mallorca og hjem igen, hvorimod det fra Esbjerg til Kastrup koster 308 kr. Jeg er klar over, det ikke er direkte sammenligneligt, idet der selvfølgelig er forskel på belægningsprocenten, men det glæder mig, at ministeren i sine bemærkninger netop har givet udtryk for, at han er klar over den kritik, der har været, og

vel forhåbentlig også, at det er en ulighed, der findes her.

Jeg synes ligeledes, det ville være naturligt, at man i samme forbindelse tog hele chartertrafikken op til drøftelse i udvalget og den utvivlsomme dominans og den utvivlsomme fordel, som de af SAS dominerede selskaber har med hensyn til chartertrafikken.

Jens Møller (KrF):

Jeg har været meget glad for at høre den indstilling, der er kommet frem fra adskillige partiers side i retning af, at der må gøres noget for at bedre forholdene for indenrigsflyvningen. Personlig ville jeg gerne gå et lille skridt videre og sige, at også med hensyn til den internationale beflyvning bør der laves en form for opdeling i grupper, idet man kunne skelne mellem nærtrafik og fjerntrafik. Det er jo sådan, kan man sige, at hvis man skal flyve til Tokyo eller New York, betyder det ikke noget for folk i Jylland, at de skal via København, men hvis man derimod skal til Hamborg og Oslo eller London, virker det faktisk temmelig idiotisk, at folk i Jylland er tvunget til at flyve via København. Jeg mener, der burde skabes muligheder for sådanne ruter til nærdestinationer også fra andre flyvepladser end den københavnske.

Ministeren for offentlige arbejder (*Damsgaard*):

Jeg er glad for at kunne takke alle ordførerne for en velvillig modtagelse af mit forslag. Den eneste, der måske tog lidt forbehold, var hr. Ib Christensen, men han ville jo også gå ind for aftalen på de udenlandske ruter, men ikke hvad angik den del af aftalen, der havde med indenrigsfly at gøre.

Det er rigtigt, som det er sagt vist af alle ordførere, at der er enkeltheder, som vi nok bedst kan drøfte i udvalget, og jeg vil gøre, hvad jeg kan for at imødekomme spørgsmål og fremme arbejdet.

Det har været nævnt af flere, at det var noget tidligt, jeg var på vej, og det vil jeg gerne sige et par ord om. Først det, som allerede er sagt, at man i Norge og Sverige, vore partnere på dette område, jo allerede er længere fremme end vi. Riksdagen i Sverige har allerede i maj 1974 på grundlag af en enstemmig indstilling fra trafikudvalget givet til-