

[Ministeren for offentlige arbejder.]

slutning til forlængelsen, og i Norge kan man forvente en såkaldt stortingsmelding forelagt i stortinget nu i begyndelsen af december, og denne melding, som de kalder det, har været behandlet i trafikudvalget dér, som har fremsendt den med enstemmig anbefaling. Så i Norge og Sverige er de jo parat, men det forstår jeg af udtalelserne her vi også er; vi skal bare have det drøftet på normal vis.

Med hensyn til nødvendigheden af at forlænge aftalen allerede nu vil jeg gerne sige, at SAS jo er en stor virksomhed, som er nødt til at have meget langsigtede dispositioner, herunder naturligvis lånoptagelse til investeringer i materiel, bygninger og anlæg, og heri må man vel nok sige SAS ikke adskiller sig synderligt fra andre virksomheder inden for industri, handel og transport: man må have betydelige planlægningsarbejder, investerings- og lånemuligheder bragt i orden på lang sigt.

Det, der jo især har givet anledning til udtalelser her, er spørgsmålet om indenrigsflyvningen, og det vil jeg som sagt gerne drøfte, men jeg vil godt gøre et par bemærkninger mere generelt om det.

Jeg har jo allerede i fremsættelsestalen udtrykt forståelse for, at der kan være et særligt ønske om at drøfte spørgsmålet om forlængelse af koncessionen, for så vidt angår indenrigsflyvningen. Og så kunne man jo stille det spørgsmål — og det er vel også gjort — hvorfor kan man ikke holde indenrigsflyvningen uden for forlængelsen? SAS har, synes jeg, også i indenrigsflyvningen dokumenteret, at det er et veldrevet selskab, og meget kunne jo se anderledes ud, hvis en række forskellige luftfartsselskaber, store og små måske, skulle konkurrere. Konkurrence er godt, men der skal også være en vis orden i det, og det, at SAS er et veldrevet selskab, giver jo grund til at tro, at det også kan drive indenrigsflyvning, hvor konkurrencen ikke kommer fra andre luftfartsselskaber, men fra talrige andre trafikalselskaber på jorden.

SAS kan udnytte stordriftens fordele; og så inden for andre grene af næringslivet er vejen til at begrænse omkostningernes indvirkning på produktionsprisen rationalisering, ofte i form af overgang til større produktionsenheder, forudsat at kapaciteten

kan udnyttes i rimelig grad. SAS' overgang, kan man sige, til stort set ren DC 9-drift på stamruterne her fra 1. november er et eksempel herpå. Ønsket om at se andre selskaber inde i dansk indenrigsflyvning ledsages ofte af en påstand om, at så kan man få et tættere rutenet, man kan få hyppigere afgange, og man kan få lavere priser. Men det er jo påstande, og de har været fremsat mange gange og risikofrit, fordi man ikke har kunnet dokumentere rigtigheden af det, man siger.

I øvrigt kan man da også henvise til, at Sverige og Norge har ordninger, der ligner dem, vi har her, hvor SAS er gået ind i nogle selskaber — i Sverige linjefly — og her er vores indenrigsflyvning jo også en kombination af SAS og andre selskaber.

Hr. Ib Christensen nævnte specielt spørgsmålet om charterselskaber og også IATA-samarbejdet; det sidste synes jeg nok der kan være grund til at give yderligere oplysninger om i udvalget, hvis man ønsker det, og det gælder også chartertrafikken. Men om chartertrafikken kunne jeg måske gøre et par bemærkninger nu.

Det er jo almindelig kendt, at opretholdelsen af et rimeligt rutetrafiksystem, hvad enten der er tale om tog, busser eller fly, indebærer på den ene side en vis trafikpligt, og på den anden side, at der ydes en vis form for beskyttelse, og det er vel det, man kritiserer over for SAS, men en vis form for beskyttelse mod ikke-regelmæssig trafik, der jo ikke har denne trafikpligt som rute-selskaberne. Det er jo også baggrunden for den regulering af chartertrafikken i luften, som finder sted i Danmark, Norge og Sverige, og som i større eller mindre grad har sit modstykke i andre europæiske lande, også i USA og Canada.

Som bekendt har de skandinaviske charterbestemmelser ikke været mere rigoristiske, end at det har været muligt at udvikle en endog meget betydelig passagerchartertrafik, og så sent som i sommer gennemførtes en vis liberalisering af bestemmelserne. Disse vil af luftfartsmyndighederne blive fulgt med opmærksomhed, og en fornyet vurdering af reglerne vil utvivlsomt også omfatte bestemmelser om fragtcharter.

Jeg nævner disse mere generelle ting omkring de særlige spørgsmål, der blev nævnt, men er i øvrigt taknemlig for modtagelsen af