

[Ministeren for offentlige arbejder.]  
lovforslaget og håber, vi i udvalget kan få oplyst de spørgsmål, som ikke måtte være klaret nu.

#### Glensgård (FP):

Jeg må desværre rette ministeren for offentlige arbejder. Jeg sagde i mit tidligere indlæg, at fremskridtspartiet så med megen skepsis på det foreliggende forslag, men at vi ville arbejde seriøst med forslaget i udvalget. Det er ikke det samme som at give carte blanche til forslaget.

Min skepsis bliver ikke mindre, når ministeren nu siger, at SAS på indenrigsnettet er et veldrevet selskab. Det er vel en offentlig hemmelighed, at indenrigsruterne har givet SAS et underskud på ca. 4-5 mill. kr. pr. år. Og når nu de gamle maskiner fra 1957, der er godt nedskrevet, skal udskiftes med nye og større maskiner, kan vi forvente, at dette underskud ikke bliver 4-5 mill. kr., men måske 10 eller 15 gange så stort, så det med, at det er veldrevet, vil jeg nok sætte et lille minus ved.

#### Iversen (UP):

Jeg ved ikke, om ministeren sigtede specielt til mig — det tror jeg såmænd ikke — med at sige, det var blevet nævnt, at ministeren er tidligt ude. Jeg brugte det udtrykkelig som sammenligning med disse 1-årige koncessioner, der gives til private flyselskaber. Det har haft den virkning, som man har set, at når det er bevist, at ruterne er rentable, har man indarbejdet dem, og det er muligt, det giver underskud det første år, men så overtager SAS dem. Det er ikke nogen rimelig form og rimelige konkurrencevilkår.

Til sammenligning kan jeg nævne, at Braathen Safe i Norge f. eks. beflyver det meste af indenrigsnettet i Norge og åbenbart gør det med stor succes, for ellers tror jeg ikke, Braathen gjorde det, idet det er et privatejet selskab, som ikke får tilskud eller har mulighed for det under nogen form.

Ministeren var også inde på det med be-

skyttelsen. Ja vist, men der må jo påhvile koncessionshavere en pligt til at opretholde en vis grad af beflyvning, og det er jo da en ganske naturlig ting, at der i en eventuel kontrakt er såvel rettigheder som pligter. Men det, jeg særlig har villet fremhæve, var, at 1 år er for lidt, det kan man ikke budgettere og tilrettelægge efter, og det er jo også netop det, ministeren selv bruger som motivering for de 10 år.

#### Ib Christensen (DR):

Jeg takker ministeren for tilsagnet om at ville forsyne udvalget med oplysninger omkring IATA-samarbejdet.

Til belysning af, hvor kostbart IATA-samarbejdet er for forbrugerne, kan det nævnes, at en enkeltbillet til ordinær pris med rutefly som regel koster mere end en selskabsrejse til samme destination med charterfly tur-retur og 7 dages halvpension. Så store prisdifferencer er der, og det har jeg svært ved at se alene skyldes, at man på ruterne har en trafikpligt; det må også skyldes andre forhold, nemlig dette pris-kartel.

Det er jo rigtigt, som ministeren oplyste, at der er sket en vis liberalisering af reglerne for chartertrafik, men man kunne godt ønske en yderligere liberalisering, for sagen er vel i og for sig den — og det har jeg også indtryk af at man er ved at opdage i rute-selskaberne — at chartertrafikken ikke betyder den konkurrence for rutetrafikken, som man oprindeligt frygtede. Man kan vel endda sige, at den til en vis grad kan understøtte den, kan vænne folk til at flyve, så de også lejlighedsvis bruger rute-flyene. Så jeg mener, der er brug for en yderligere grad af liberalisering på dette område.

Så kom ministeren med en udtalelse, der er så uendelig karakteristisk for ministerens parti, idet han sagde: konkurrence er godt, men der skal også være en vis orden. Så er spørgsmålet jo, hvor man skal trække grænsen.

Når nu ministeren siger, at det er påstande, man risikofrit kan slynge ud, og