

[Glensgård.]

af min gruppe, som ikke ligger på linje med den øvrige del.

**Bilgrav-Nielsen (RV):**

Dette forslag blev jo som så mange andre forslag standset af det, man måske må kalde for det unødvendige valg.

Forslaget har måske lidt mindre ved det end andre, idet der jo er tale om, at det først om 10 år bliver et problem med at få forlænget denne koncession, så vi har god tid.

Jeg har ikke yderligere bemærkninger at gøre ud over de bemærkninger, jeg gjorde, da vi sidst havde sagen til første behandling. Jeg kan bekræfte, at også jeg dér — hvis jeg må tillade mig i den sag at henregne det radikale venstre til de liberale partier — var indstillet på at drøfte problemet om indenrigsflyvningen. Dog vil jeg sige, ikke mindst foranlediget af den foregående ordfører, at så enøjede synspunkter, som der her blev givet udtryk for, har vi dog ikke. Det, vi mener med de undersøgelser, der skal foregå omkring indenrigsflyvningen og i øvrigt omkring SAS' deltagelse i charterflyvningen, har udgangspunkt i en helt anden holdning end den, jeg tror hr. Glensgård talte ud fra, nemlig den holdning, at vi skal tilstræbe den bedst mulige og den billigst mulige dækning af den efterspørgsel, der er efter lufttransport. Jeg tror, man — det har man vel i øvrigt ofte gjort — forbryder sig imod udtrykket liberal. Hvis dette at være liberal betyder, at man uden hensyn til den service, man yder over for samfundet, skal kuldkaste et selskab som SAS, så må jeg i hvert fald i den sag erklære mig for ikke at være liberal, men jeg har en anden opfattelse af, hvad udtrykket liberal dækker.

Jeg synes i det hele taget, at hr. Glensgårds indlæg var lidt beskæmmende. Hvis vi analyserer, hvilken betydning SAS har haft for det nordiske samarbejde og i øvrigt for Danmarks og de nordiske landes forbindelse ud over Skandinavien til andre lande, også handelsmæssigt, så tror jeg, vi vil opdage, at

det har haft en særdeles gavnlig samfundsøkonomisk indvirkning på de nordiske lande. Men det betyder naturligvis ikke, at man skal misrøgte et sådant foretagende, altså at et foretagende skal have lov til at bremse andre fornuftige initiativer, og det er det problem, vi ønsker at få undersøgt i udvalget. I øvrigt mener vi, at det ikke uden videre er givet, at man så lang tid i forvejen som her — 10 år før nødvendigt — skal forlænge en koncession, idet der jo kan ske utroligt meget på 10 år. Vi skal altså ikke binde os unyttigt, hvis vi kan undgå det. På den anden side har vi et hensyn at tage til selskabet.

**Burgdorf (KF):**

Jeg forstår, at partierne og ordførerne nu som sidste gang, vi behandlede dette emne, står delt og ser forskelligt på det. Jeg må sige, at vort syn på dette spørgsmål har ikke ændret sig; tværtimod står vi fast på, hvad vi sagde dengang. Mig forekommer det ubegribeligt, at det skal være nødvendigt at have 20 år for at planlægge, fra nu af og indtil 1995. Hvis man planlægger nu, vil det, man planlægger, jo være forældet til den tid. Men lad det være. Det er en koncession, man ønsker fortsat, og jeg er ikke i tvivl om, at SAS er et godt firma, og det er også prisværdigt i det nordiske samarbejde. Ministeren siger — jeg tror, det er i bemærkningerne til lovforslaget — at SAS køres som en forretning, men det vil jeg alligevel anholde, for en forretning, der i den grad er monopoliseret, som SAS er, kan ikke være en forretning med konkurrence. Det er her, min skepsis kommer ind, for hvis SAS får en blank koncession fremover, er der jo ikke andre flyveselskaber i dette land, som kan komme ind på markedet, og jeg mener også, den prispolitik, som SAS billetmæssigt fører, er handelsmæssigt og forretningsmæssigt forkert, for det er faktisk lige så dyrt at flyve til Karup eller til Skrydstrup, som det er at flyve til Mallorca, og det kan ikke være rimeligt. Jeg har indtryk af, at SAS holder priserne oppe på indenrigsruterne, og så