

[Arnfast.]

har kun det ønske, at udvalget må komme hurtigt igennem arbejdet, således at vi ikke også på dette område skal savne svar til de andre nordiske lande.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Jeg kan takke næsten alle ordførerne for en positiv indstilling til lovforslaget og alle ordførerne for en positiv indstilling til trafikudvalgets behandling af sagen.

Jeg skal bekræfte, at Sverige og Norge for længst har givet den parlamentariske tilslutning til denne aftale. Og så vil jeg gerne understrege, at når det er nødvendigt med en forlængelse allerede nu, skyldes det, at et foretagende af SAS' karakter baserer en stor del af sin virksomhed på langsigtede dispositioner, herunder lånoptagelse til investering i materiel, bygninger og anlæg. Her adskiller SAS sig ikke fra andre store virksomheder inden for industri, handel og transport. De godt 10 år, der resterer af samarbejdets nuværende løbetid, er ikke tilstrækkeligt til disse langtidssituationer.

Jeg er klar over, at der ligger en række problemer i forbindelse med indenrigsflyvningen, og jeg vil da gerne medgive, at man kan overveje, om det er for dyrt. Det synes almindelige mennesker nok det er, men jeg synes samtidig, det må siges, at SAS har i udenrigstrafikken dokumenteret ganske klart, at det er et veldrevet selskab, og derfor er der ingen grund til at tro, at det ikke på indenrigsområdet, hvor konkurrencen ikke bare kommer fra andre luftfartsselskaber — og her må man jo sige, at SAS er i en hård konkurrence i øjeblikket med de andre store internationale selskaber — men fra talrige andre overfladetransportforetagender, søger at drive det så rimeligt forretningsmæssigt som muligt. SAS er nødt til at udnytte stordriftens fordele. Også inden for andre grene af næringslivet er vejen til en begrænsning af omkostningsstigningens indvirkning på produktionsprisen rationalisering, ofte i form af overgang til større produktionsenheder, forudsat at kapaciteten kan udnyttes i rimelig grad, og SAS' overgang til stort set ren DC 9-drift på stamruterne fra 1. november 1974 er et eksempel herpå.

Ønsket om at se andre selskaber inde i dansk indenrigsflyvning ledsages ofte af en påstand om, at man så kan få et tættere rutenet. Jeg tror, at vi i Danmark har et af de bedste indenrigsrutenet overhovedet. Man kan få hyppigere afgange, siger man, og lavere priser, men der er ikke noget som helst, der dokumenterer denne påstand. Det er dog naturligvis noget, som vi skal drøfte i trafikudvalget.

Glensgård (FP):

Jeg vil bare ganske kort sige til hr. Bilgrav-Nielsen, der var inde på holdningen omkring problemerne om bedst mulig og billigst mulig transport, at deri kan jeg godt være enig med hr. Bilgrav-Nielsen, men så må det også være ud fra den betragtning, at en almindelig koncession giver den bedst mulige og den billigst mulige transport.

Så var hr. Bilgrav-Nielsen inde på, at vi ikke bør binde os unødigt. Hermed tænker jeg på tiden. Det er jeg også enig med hr. Bilgrav-Nielsen i. Men så kommer det radikale standpunkt: men på den anden side har vi også en forpligtelse over for SAS. Det er altså igen den holdning, man må forvente: at man gerne vil angribe, men man føler sig alligevel forpligtet, og derfor må man sluge de ting, der følger med.

Så bare lige en enkelt bemærkning til fru Kristine Heltberg, der nævnte, at SF som bekendt går ind for det nordiske samarbejde. Jeg skal undlade at komme med bemærkninger i den retning, men kunne så spørge fru Kristine Heltberg, om det vil sige, at SF går ind for dette SAS-system, udelukkende fordi det sker på nordisk plan. Hvis det er tilfældet, må vi også gå ud fra, at SF vil godkende andre monopolforetagender, blot de foregår i nordisk regie.

Så lige en enkelt bemærkning til trafikministeren. Trafikministeren nævner, at det er nødvendigt med disse koncessioner både på indenrigs og udenrigs, for at man kan have stordriftens fordele. Jeg må lige nævne over for trafikministeren, at man kører med et underskud på indenrigsnettet. Det underskud bliver ikke mindre af, at vi fra efteråret skal til at køre med DC 9 på de fleste ruter. Vi skal hermed til at forrente en helt anden flyflåde end den, vi har i dag. Begrundelsen ligger altså i stordriften, men