

[Ministeren for offentlige arbejder]

benhavn så tidligt, at det var muligt for de statslige EF-rejsende at nå ned til møder, der begynder kl. 10. SAS så på det tidspunkt ikke nogen mulighed for at indsætte en sådan rute, idet undersøgelser over passagerunderlaget viste, at antallet af passagerer ville blive meget lille, idet man med en afgang omkring kl. 8 ikke havde mulighed for at medtage tilslutningstrafik fra de danske provinsluft- have eller fra Sverige og Norge.

Udenrigsministeriet ønskede herefter at dække de statslige EF-rejsendes behov ved taxaflyvning. Det var lidt tvivlsomt, om en helt regelmæssig taxaflyvning kunne forenes med taxaflyvningsbegrebet, men da behovet var åbenbart, og da SAS ikke så sig i stand til at dække det, godkendte ministeriet arrangementet, dog som tidsbegrænset.

Udenrigsministeriet, der havde undersøgt mulighederne hos forskellige danske selskaber, entrettede med Sterling. Flyvningen foregik med et jettfly til 10 passagerer. SAS meddelte sidst i 1980, at det sammen med Sabena ville starte en tidlig morgenrute med et indchartret jetpropelfly til ca. 20 passagerer, hvilket vi naturligvis måtte godkende, da SAS nu fulgte opfordringer, der var blevet givet fra ministeriet.

Når vi fra ministeriets side var stærkt interesseret i, at der blev etableret egentlig ruteflyvning, var det for også at tilgodese de mange rejsende fra erhvervslivet, som deltager i møderne i Bruxelles. De havde som hidtil måttet tage af sted aftenen før, hvis de skulle til formiddagsmøder i Bruxelles, og i tilfælde af møder, der sluttede omkring frokosttid, havde de måttet vente til aftenflyet, hvor der nu er mulighed for at tage hjem midt på eftermiddagen.

Jeg har vanskeligt ved at forstå, hvis det hensyn, der her er taget til erhvervslivet, ikke har forståelse hos hr. Grove. Flyet afgår fra København 20 minutter tidligere, end taxaflyet gjorde, og hvad angår hr. Groves påstand om billetprisen, kan jeg oplyse, at transportudgiften pr. embedsmand har været den samme ved transport med Sterling som med rutefly.

Må jeg til slut tilkendegive, at jeg på den foreliggende baggrund gerne havde set, at SAS og Sabena havde indchartret Sterling til denne flyvning. Jeg har imidlertid ikke mulighed for at stille krav herom; det må jeg sige samtidig.

Grove (KF):

Jeg vil gerne takke ministeren for svaret. Det er helt klart, at SAS har koncessionen på flyvningen – det er vi enige om – men der kan altså gives dispensationer, således at også andre kan komme i gang. Det har vist sig flere gange, at når der skal startes en flyvning, siger SAS altid, at der ikke er muligheder for det, og så kommer der et privat selskab, der kan gøre det. Vi så det, da ruten til Færøerne skulle startes, vi har set det her, og vi har flere andre tilfælde. Når det så går godt, kommer SAS med sin koncession i hånden og siger: nu skal de stoppes.

Fra konservativ side er vi i høj grad tilhængere af, at vi skal hjælpe erhvervslivet så godt som muligt. Jeg mener, vi har haft et dygtigt flyveselskab, og vi har haft flere her i Danmark, som vi også godt kan tage hensyn til. Der har været en tendens til, at den udvikling, der skal ske i flyvningen her i Danmark, skal skabes af vore private flyveselskaber, og når så det begynder at gå godt, kommer man fra Stockholm og siger: nu vil vi gerne overtage det.

Derfor vil jeg bede ministeren undersøge følgende: når SAS har sagt nej én gang for alle, som de gør, når man beder dem om at oprette en rute, og så et privat selskab går i gang og får en rute til at fungere, kan vi da skaffe mulighed for, at de private selskaber, der har startet, også får lov til at fortsætte? Kun på den måde vil de fortsat udføre det stykke pionerarbejde, som de på mange områder har udført for os. Jeg synes, det koster Danmark dyrt og mange dyre arbejdspladser, hvis det er SAS, der skal bestemme udviklingen. Det har jo vist sig, at de private kan gå foran.

Ernst Schmidt (FP):

Jeg kan i store træk tilslutte mig spørgere-ns indlæg og vil i tilslutning hertil spørge ministeren, hvilke økonomiske konsekvenser det har haft, at man har skiftet flyforbindelse. Jeg mener, som der står i spørgsmålet, at Sterling Airways kan gøre det billigere. Jeg tror altså, at det har været en dårlig forretning. Man henholder sig til, at man har gavnnet erhvervslivet. Jeg mener også, man skal gavne erhvervslivet, men det gør man ikke ved at nedlægge en privat flyverute.