

**[Socialministeren]**

tiden ikke er for lang. Jeg skal gerne prøve at være opmærksom på, om vi har situationer på disse områder, hvor der er specielt lang sagsbehandlingstid. Men det er ikke tilsigtet, at den skal være så lang.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. S 447**

6) Til *trafikministeren* af:

**Ole Vagn Christensen (S):**

»Hvad agter ministeren at foretage over for SAS/DDL, så de lever op til forpligtelsen om at beflyve Thistedruten frem til koncessionens udløb?«

**Skriftlig begrundelse**

Der er igen opstået uro omkring flyveruten Thisted-København, hvor beflyvningen nu ser ud til at blive indstillet i to måneder.

Det er en uholdbar situation for Thy og Mors, og derfor må ministeren nu fastholde SAS/DDL på deres koncessionsforpligtelse, der rækker frem til år 2015.

Lokalt arbejder man for både at fastholde flyveruten nu og at sikre den for fremtiden, også efter den nuværende koncessions udløb. På den baggrund ønskes oplyst, hvordan ministeren vil støtte disse bestræbelser af hensyn til at sikre også denne del af landet en trafikal infrastruktur, der sikrer sammenhængen med resten af Danmark.

**Trafikministeren (Ikast):**

Som jeg har sagt tidligere, bl.a. her i salen, har SAS og DDL ingen forpligtelse til at drive indenrigsruter, som giver underskud. I DDL's koncession står udtrykkeligt, at hvis jeg kræver, at de skal drive en tabsgivende rute, skal jeg give statsstøtte. Jeg har ikke midler til at støtte flyruter, og jeg har således ingen midler til at sikre en beflyvning af ruten fra Thisted til København. Vi giver overhovedet ikke tilskud til flyruter. Desværre har resultatet på ruten, både da Danair fløj, og derefter da Muk Air og New Air fløj, vist, at trafikunderlaget ikke er så stort, at ruten kan hvile i sig selv. Der skal sendes penge med ruten.

**Ole Vagn Christensen (S):**

Jeg skal takke ministeren for hans besvarelse. Ministeren henviser til en paragraf i koncessionen og til, at ruten er underskudsgivende. Der er ingen tvivl om, at det er en rute under DDL og dermed også en rute, som er overladt til SAS. Hvis ministeren nu anlagde den betragtning, at man så det som en helhed, nemlig SAS-ruterne, som de fremstår i Nordjylland og i Vestjylland, i henholdsvis Karup, Ålborg og Thisted – det var den situation, man havde, da man gik ind i det samarbejde, som man påtvang thyboerne på daværende tidspunkt – er spørgsmålet så, om der ville have været mulighed for at sige, at det for SAS var en underskudsforretning. Jeg mener, at man selv har været i stand til at gøre det til en underskudsforretning ved den måde, man har behandlet sagen på, set ud fra den koncession. Derfor vil jeg gerne spørge ministeren, om det vil være en rigtig opfattelse, at man vurderede det under ét, fordi det er et fælles selskab – og dermed også et fælles selskab, der har fået de værdier, der fulgte af denne situation.

**Trafikministeren (Ikast):**

Jeg vil gerne have lov at sige, at det er forkert, når der påstås, at ruten København-Thisted er en rute, der er underlagt DDL's koncession. Den er for længst ophævet og frigivet, og dermed har den været betjent af andre ruter. At Nordjylland har været påtvunget en løsning, dertil vil jeg sige, at det ikke er rigtigt. I første fordelingsnøgle var det sådan. Senere har man fordelt ruterne i Danmark forskelligt mellem de luftfartsselskaber, der har været inde i billedet på daværende tidspunkt; bl.a. har man, hvad angår Skrydstrup skiftet, og andre luftfartsselskaber har overtaget flyvningerne. Men jeg kan ikke diktere hverken DDL eller SAS at flyve på ruter, de ikke ønsker at flyve på, og der er intet i koncessionslovgivningen, der giver mig ret til det.

**Ole Vagn Christensen (S):**

Det var meget interessante udtalelser, der her kom fra trafikministeren. Jeg sidder med et brev, som trafikministeren har underskrevet, til SAS Head Office, Jan Carlzon, præsident. I det brev står der: »I et brev fra SAS af 12. juni 1990 har SAS anmodet om ministeriets indforståelse med, at beflyvningen af ruten København-Thisted« – og så står der vv, det ved jeg