

## 24. møde.

Onsdag den 20. marts kl. 13.

Den første sag på dagsordenen var:

*Spørgsmål til ministre.*

Af *Holmberg* til ministeren for offentlige arbejder:

„Har SAS monopol på indenrigsrute-flyvningen i Danmark?“

**Holmberg:** At dansk indenrigsflyvning er inde i en rivende udvikling, ved jo alle, og det er derfor naturligt, at det nu bliver drøftet, hvem der egentlig skal betjene disse ruter, om det skal være SAS, eller om andre eventuelt kan komme i betragtning, og spørgsmålet må egentlig melde sig med den diskussion, der er, om SAS har monopol, eller det har fortrinsret — hvad forskel der i øvrigt kan ligge her. Jeg har altså ment det rigtigt at få spørgsmålet klaret på højeste plan, i dette tilfælde af ministeren for offentlige arbejder. Der har vistnok været en del misforståelser; i alle tilfælde er der denne diskussion om disse bestemmelser. Jeg mener, de er blevet fortolket på den måde, at SAS har haft en slags eneret. Jeg siger på ingen måde, at SAS ikke skal flyve på disse ruter, og jeg vil da også gerne tilføje, at vi, der mange gange flyver på de ruter, føler os godt betjent, men jeg mener også, at det måske ville være rimeligt at tænke på at tage den fulgte praksis op til revision.

Se, provinsluftthavnsudvalget mener åbenbart, at SAS har faktisk monopol, og det mener jeg også. Forskellige kredse har haft ønske om at beflyve forskellige ruter; lad mig bare minde om, at da dansk-færøsk selskab havde befløjet en vis rute i flere år og skulle have koncessionen fornyet, da fik SAS koncessionen — eller tog den, ligesom man nu tager det. Lad mig også bare nævne Stauningruten og Sønderborgruten m. fl.

Ja, at SAS har koncession på bestående ruter, det er for mig helt naturligt, men spørgsmålet er, om de skal have samme ret

på eventuelle fremtidige ruter, og om stillingen er den, at hvis SAS ønsker at beflyve en rute, så er der ikke plads til andre. Jeg har rejst mit spørgsmål her og forventer, at ministeren giver et klart svar.

**Ministeren for offentlige arbejder (*Guldberg*):** Ja, hvis man med ordet monopol, som er brugt i spørgsmålet, mener en absolut eneret, således at ingen anden kan få lov til at flyve indenrigsflyvning, så kan jeg jo svare kort, for så kan jeg svare nej.

Det, som vel er af større interesse for hr. *Holmberg*, er måske nok at få en lidt mere udførlig redegørelse for, hvordan forholdet ligger mellem SAS og andre, som måtte være interesserede i indenrigsflyvning. Og dér må jeg, uden at jeg nu skal gå i detaljer, henvise til, at da SAS blev startet i 1950, var det med den meget store opgave for de tre lande at skabe et luftfartsselskab af de dimensioner, der var nødvendige — og kravene bliver jo større og større, hvis man vil fortsætte med at have et sådant stort skandinavisk fællesforetagende — og at det dengang blev lagt fast, at disse selskaber, der gik sammen i SAS, principielt burde have koncession på al rute-flyvning, inkl. indenlandsruterne. Det er lidt forskelligt i de tre lande, fordi forhistorien er lidt forskellig, men det har altså den form, for Danmarks vedkommende bekræftet ved en regeringsaftale af 20. september 1951 mellem de tre lande, at SAS har skullet beholde den samme faktiske fortrinsstilling inden for de respektive hjemlande, som de pågældende selskaber hidtil havde haft, under henvisning til aftalen med konsortiet og til dens forudsætninger.

Dette betyder for Danmarks vedkommende, at hvor private luftfartsselskaber måtte ønske at oprette en ny indenrigsrute, medfører aftalerne fra 1951, aftalerne både landene imellem og i forhold til SAS, at SAS — eller i Danmark Det danske Luftfartsselskab — har en fortrinsret til at beflyve en ny rute, hvis de ønsker det; det betyder, at trafikministeren, når et sådant ønske kommer op fra anden side, skal spørge SAS, om de er villige til at påtage sig rute-flyvningen. Hvis de ikke vil eller ikke kan påtage sig den, så er trafikministeren frit stillet med hensyn til, om han vil give en privat koncessionsansøger tilladelse til at flyve.

Det er altså aftaler, vi er bundet til at