

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

respekttere, og stillingen i dansk indenrigs-flyvning er herefter den, at DDL-SAS har en faktisk bestående fortrinsret til at påbegynde beflyvning af en hvilken som helst rute, som konsortiet er interesseret i, og at hvis de udnytter denne fortrinsret og altså varetager trafikken på ruten, så har de i praksis eneret på den pågældende rute, og det gælder indtil 1. oktober 1985.

Hvis derimod SAS ikke varetager flyvningen og dermed altså ikke kan gøre sin fortrinsret gældende — det kan jo være af forretningsmæssige eller af tekniske grunde — så står trafikministeren frit over for spørgsmålet om at give andre selskaber koncession på beflyvningen af den pågældende strækning, således som man har eksempler på det.

**Holmberg:** Jeg siger naturligvis tak for svaret, men det kunne måske godt have været nok så klart. Jeg vidste jo egentlig godt, at hvis vi ved monopol forstår absolut eneret, så har SAS det ikke. Men jeg tænker på, at som der er blevet administreret, er det en faktisk fortrinsret, de har; det vil altså sige, at det egentlig kan slås fast nu, at som det har virket i de senere åringer, så flyver de andre selskaber på en slags koncession lånt af SAS. Jeg kan faktisk ikke rigtigt se, at det er tilfredsstillende fremover, og det er egentlig også specielt dansk, for i Norge og Sverige deles jo indenrigsflyvningen mellem SAS og andre. Og det, der har været rigtigt på dette område, behøver egentlig ikke fremover at være det.

Jeg vil her minde ministeren om, hvordan det var i trediverne. Da begyndte trafikken på vore veje at tage fart, og DSB overtog dengang mange private ruter, og hvem havde egentlig bestemmelsesretten her? Det havde ministeren for offentlige arbejder, og han er jo samtidig DSBs øverste chef, og det blev erkendt af alle, at den form ikke var tilfredsstillende. Der blev så dengang vedtaget en ny lov — jeg drager nemlig en vis form for sammenligning — der blev ved-

taget en ny lov om landsnævn med bestemmelsesret, og jeg vil egentlig gerne stille ministeren det tillægsspørgsmål, om ministeren ikke mener, det vil være rigtig med en form for landsnævn med bestemmelsesret netop over indenrigsflyvningen? Vi ved, uden at tage stilling dertil, at der er stærke kredse i Jylland, der har tanker om flyvning fra Jylland til Hamborg, og uden på nogen måde at tage stilling til det rigtige eller det forkerte heri er det ligesom kommet mig for, at et bredere forum til at bestemme her ville være mere rimeligt, måske en form for landsnævn — sammensætningen kunne vi jo altid drøfte. I øjeblikket er det jo egentlig SAS, der bestemmer i første omgang, og derefter kan ministeren eventuelt bestemme, men med hele den nye udvikling ville jeg egentlig betragte et bredere forum som en rimelig og en rigtig ting.

**Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg):** Jeg takker for tillægsspørgsmålet, som vel egentlig formelt var et nyt spørgsmål. Derfor var det vel heller ikke urimeligt, om jeg sagde, at det var jo da meget interessant at høre lidt nærmere om, hvad man kunne tænke sig, men tanken ændrer jo ikke den realitet, at regeringsaftaler og koncessionsaftaler fastlægger reglerne indtil 1985, og der er jo ikke så forfærdelig megen bevægelsesfrihed inden for de regler.

Jeg kunne måske føje den ting til, at der jo for nylig har været et møde mellem de tre nordiske trafikministre, hvor vi har bedt et embedsmandsudvalg om at se på hele spørgsmålet om indenrigsflyvning, fordi der jo er en udvikling i alle tre lande, som man bør drøfte og bør drøfte med SAS; det er altså den form, det må have, og hvad der kommer ud af det, kan jeg ikke svare på på nuværende tidspunkt. Men jeg kunne måske føje til, at ligesom vi her i folketinget kan blive ansvarlige for, hvad der foregår på det område, der hedder SAS, så skal vi ikke lukke øjnene for, at der her investeres meget store beløb også med dansk tilslutning, og at man ikke på den ene side kan sige til et