

[Glensgård.]

»Udvalget vil udtale som sin principielle indstilling, at de 3 landes samlede indsats i international ruteflyvning bliver koncentreret i det nye SAS. Dette bør dog ikke være til hinder for, at andre selskaber gives ret til at drive internationale ruter, dersom SAS ikke kan eller vil drive disse ruter på acceptable vilkår.«

På denne baggrund må jeg stille det spørgsmål til trafikministeren: vil ministeren medvirke til at give koncession til andre danske luftfartsselskaber på ruter, hvor SAS ikke kan eller vil drive disse på vilkår, der er acceptable for almenheden? Ministeriet har tidligere afslået at give koncession til Sterling Airways på ruten København-Strasbourg og til Cimber Air på ruten København-Billund-London.

Hvor længe vil ministeren for øvrigt acceptere, at SAS ikke flyver ud fra Billund? Mig bekendt har SAS hidtil nægtet at flyve udenrigs fra Billund og dermed overført megen trafik bl. a. til Lufthansa, idet mange jyske forretningsfolk kører til Hamburg og flyver derfra. Det er mig bekendt, at SAS har forsøgt at lave en rapport, som siger, at det ikke er ret mange, men Lufthansa siger direkte, at de har mange danske kunder i Hamburg. Derfor er det helt klart en afledningsmanøvre fra SAS' side. Vil ministeren være indstillet på at diskutere sådanne udenrigsflyvningskoncessioner fra Billund til andre danske luftfartsselskaber i almenhedens interesse?

I Tyskland er der netop afsagt en dom, der siger, at det er i almenhedens interesse, at der flyves parallelt med ruteselskaberne, når denne parallelle flyvning sker til lavere priser. Nu får denne dom ingen konsekvenser for Lufthansa, fordi den vindende part i sagen for længst er blevet kvalt af Lufthansa, men dommen er dog tankevækkende. Jeg mener derfor, at trafikministeren bør overveje, om det ikke er i almenhedens interesse, at der administreres lidt anderledes med hensyn til koncessionens § 17.

Når vi nu er ved denne almenhedens interesse, så vil jeg gerne spørge, om ministeren kan bekræfte, at monopoltilsynet ikke udøver nogen kontrol med den omfattende poolvirksomhed i SAS. Det er vel ikke ministeren ubekendt, at denne poolvirksomhed vel nærmest er et kartel. Hvordan varetager trafikministeren almenhedens interesser i denne problemstilling?

Det sidste spørgsmål, jeg vil stille til trafik-

ministeren i denne SAS-afdeling, er: kan ministeren bekræfte, at det ikke er tilladt Scanair at flyve indenrigs i Norge? Det kan ministeren selvfølgelig bekræfte, for det har jeg lagt dokumentation frem for. Når ministeren nu kan bekræfte dette, vil ministeren så også bekræfte, at det heller ikke er muligt for andre charterselskaber under SAS at flyve indenrigs i Danmark?

Under det lange udvalgsarbejde, der foregik i forbindelse med koncessionsforlængelsen, fremgik det meget tydeligt, at de forskellige ordførere mente, at der var en særdeles snæver sammenhæng mellem koncessionsforlængelsen og charterproblematikken. Fremskridtspartiet tog det klare standpunkt, at vi ikke på daværende tidspunkt mente, at der var grund til at forlænge koncessionen, og i hvert tilfælde ikke, såfremt charterproblematikken ikke blev løst samtidig. Et flertal stillede sig imidlertid tilfreds med ministerens oplysninger, som der står i betænkningen:

»Ministeren har i den anledning over for udvalget oplyst, at han har fået sin norske og svenske kollegas tilslutning til at lade det skandinaviske charterudvalg overveje, hvilke muligheder der kan findes for yderligere at lempe reglerne for passager- og fragtcharterflyvning. Udvalget skal have afsluttet sit arbejde inden sommeren 1976.«

Jeg har i det brev, som jeg har sendt til ministeren, nærmere præciseret, hvornår de forskellige ordførere har talt om disse charterproblemer. Jeg skal derfor kun tage nogle enkelte af de punkter ud, som jeg nærmere har beskrevet for ministeren og for udvalget om offentlige arbejder.

Jeg skal tillade mig at citere den daværende ordfører for socialdemokratiet, fhv. trafikminister Kampmann – det står i Folketingstidende 1974-75, 2. samling, sp. 6253:

»at . . . kunne blive enige om« – og dér henviser hr. Kampmann til et flertal – »at tilsikre en fornuftig lempelse af de bestående charterregler. Der er grund til at takke trafikministeren for hans indsats i denne forbindelse.«

Senere i samme spalte siger hr. Kampmann: » . . . og det vil for personcharter efter vores opfattelse« – og det må være socialdemokratiets – »sige, at der vel kan blive tale om at udvide med yderligere nogle destinationer i forhold til, hvad vi har i dag, og på fragtcharterområdet, at man kan få indført splitcharter i