

[Glensgård.]

ke, at de frivilligt afleverer disse 12 mill. kr. om året til Linjeflyg, også kunne tænke sig at få en aftale i stand med SAS om, at man fløj f. eks. Rønne-Århus-Ålborg — ja, man kunne måske også tænke sig Narssarsuaq og Sdr. Strømfjord, som jo er særdeles overskudgivende forretninger — idet man sagde til SAS, at dem vil vi gerne have at I flyver til kostpris, og så tager vi lige og fører overskuddet, det lille overskud på måske adskillige millioner kroner, ned i kassen herhjemme.

Er ministeren da virkelig så blåøjet, at man stadig væk accepterer, at man fra svensk side fuldstændig ser bort fra det nordiske samarbejde og plukker den høne, som hedder SAS? Man tager guldæggene, og så kan vi andre beholde de skidne. Det må da på et tidspunkt komme så langt, at ministeren også vil acceptere, at den svenske minister ikke fortsat skal have lov til at plukke SAS som hidtil.

Så er der jo her direkte tale om, at man fører penge fra de danske skatteydere og til de svenske foretagender. Det svarede ministeren ikke på, men ifølge dagspressen har ministeren udtalt, at det er der ikke tale om, fordi garantikapitalen ikke har været i brug. Der er aldeles ikke tale om noget med garantikapital. Det, der er tale om her, er, at det eventuelle overskud, som måtte være på SAS, gerne skulle beskattes efter de nugældende regler her i Danmark. Derfor er det helt givet, at vi mister 2/7 af det overskud, og derfor er det også helt givet, at de danske skatteydere er med til at finansiere en underskudgivende forretning, Linjeflyg, i Sverige.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Glensgård* (FP) til ministeren for offentlige arbejder:

„Er ministeren i besiddelse af oplysninger om, at SAS yderligere kan forvente at blive frataget trafikrettigheder inden for Skandinavien?“

(Spm. nr. 227).

Skriftlig begrundelse.

Spørgeren er fra sædvanligvis pålidelig kilde blevet underrettet om, at ministeren

ikke var orienteret om ændringen af trafikrettighederne på ruten Luleå/Stockholm, hvilket må betragtes som en tilsidesættelse af danske interesser.

*Glensgård* (FP):

Ja, nu kan jeg forstå, at ministeren har nægtet at svare mere på spørgsmålet. Det skulle selvfølgelig være en glæde for ministeren, såfremt han kunne slippe så nemt om ved det. Det må jo nok vise i fremtiden, at ministeren for trafik i Danmark ikke ønsker at sætte sig ind i de problemer, der virkelig er tale om, og i hvert fald ikke ønsker at stå til ansvar for det, der foregår på ministerens område.

Når nu ministeren i sit svar til mig sidst sagde, at han var orienteret om, at det foregik på det tidspunkt, altså her den 30. december, så vil jeg gerne høre ministeren, om ministeren på nuværende tidspunkt — hvis ellers det behager ministeren at svare — er i besiddelse af oplysninger, som går ud på, at SAS ikke skal fratages, som ministeren siger, men frivilligt overdrager ruter til andre selskaber inden for Skandinavien.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Jeg er ikke bekendt med, at SAS kan forvente at få frataget trafikrettigheder inden for Skandinavien eller vil overgive andre trafikrettigheder.

Da spørgeren anvender udtrykket: yderligere blive frataget trafikrettigheder, og i begrundelsen henviser til ruten Luleå/Stockholm, så vil jeg gerne henvise til mit netop afgivne svar på spørgsmål nr. 226, hvoraf det fremgik, at der er tale om en aftale, ikke om et ensidigt skridt.

Når det i begrundelsen antydes, at jeg ikke har været orienteret om aftalen, så kan jeg også afvise dette. Jeg fik, inden aftalen blev indgået, en mundtlig orientering herom af den svenske trafikminister.

*Glensgård* (FP):

Ja, jeg er altså i besiddelse af modstridende oplysninger, så derfor vil jeg gerne spørge ministeren om, eksakt på hvilket tidspunkt ministeren er blevet orienteret om, at man havde indgået denne aftale med det svenske Linjeflyg. Det er muligt, ministeren ikke kan huske datoen, men så bare