

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

terselskaberne, og der ville jo ikke være vundet noget for den samlede beskæftigelse, hvis charterselskabernes beskæftigelsesmuligheder øgedes på bekostning af SAS'.

Sluttelig vil jeg gerne minde om et forhold, som jeg omtalte den 11. juni 1975 her i folketinget inden anden behandling af lovforslaget om forlængelse af det skandinaviske luftfartsamarbejde, nemlig at det fællesskandinaviske chartermarked, der har været af enorm betydning for de danske charterselskabers ekspansion, er en følge af SAS-samarbejdet. Jeg citerer fra Folketingstidende 1974-75, 2. samling, sp. 6279:

»Derimod synes jeg, der kan være grund til at minde folketinget og offentligheden om, at de fællesskandinaviske charterregler, der i denne forbindelse fra flere sider er blevet fremstillet, alene som det var en spændetrøje for de danske charterselskaber, også har en anden side, som må være positiv set fra charterselskabernes side, nemlig den, at disse regler samtidig indebærer, at Skandinavien, så længe disse regler har bestået, har været og fortsat er et fælles marked for charterflyvningen. Ingen, der ved noget om de danske charterselskabers store og også fortjenstfulde virksomhed, kan være i tvivl om, hvad dette forhold betyder for deres omsætning. En meget stor del af deres marked ligger i Sverige og Norge, og det er, tror jeg nok, noget af en illusion at tro, at denne for charterselskaberne gode situation kunne bevares uændret, hvis de tre lande gik hver sin vej på charterpolitikens område, sådan som nogle har ment man skulle lægge det op. Det synes jeg bør med ind i debatten.«

Det sagde jeg dengang, og det har stadig gyldighed.

Jeg skal kort resumere, hvad jeg har sagt, ved at sige, at for det første finder jeg det fortsat urimeligt, at vi lægger hindringer i vejen for rejsemulighederne i Skandinavien. For det andet og især finder jeg det, ikke mindst på baggrund af den seneste udvikling i Tyskland, nødvendigt med en liberalisering af fragtcharterreglerne. Det er derfor min hensigt straks i det nye år at anmode mine skandinaviske kolleger om nye forhandlinger vedrørende disse spørgsmål.

### Forespørgeren (Glensgård) (FP):

Ministeren indledte med at sige, at han be-

tragtede det som hovedspørgsmålet at diskutere charterliberalisering. Nu er det normalt således, at det er forespørgeren, der afgør, hvad der skal diskuteres, og forespørgslen går på SAS' forhold i al almindelighed, herunder også charterselskaber. Men det, ministeren har koncentreret sig om, er altså udelukkende at møde op med et eller andet forsvar for, hvorfor han ikke har fået gennemført liberaliseringen. Det skal jeg senere vende tilbage til.

I forbindelse med behandlingen af koncessionsforlængelsen her i folketinget, hvor SAS fik forlænget sin koncession til 1995, blev det samtidig vedtaget at forlænge statsgarantien for SAS. Loven blev vedtaget den 13. juni 1975. I denne forbindelse vil jeg gerne spørge ministeren – og nu ved jeg, at ministeren sidder med min tale, så nu kan han bare slå et kryds, hver gang jeg stiller et spørgsmål til ham: hvordan vil ministeren sikre, at den danske statskasse ikke kommer til at hæfte for tab i SAS som følge af SAS' køb og fortsatte drift af Transair samt det i Sverige baserede konsortium Scanair, med hvilket SAS i praksis har en meget snæver fællesdrift?

Jeg vil også spørge ministeren: vil ministeren garantere, at såfremt statsgarantien på noget tidspunkt kommer til at træde i kraft direkte, vil et uafhængigt revisionsfirma gennemgå regnskabet for at foretage en reel opdeling i de forskellige selskaber, der er inde under SAS-konsortiet?

Mit næste spørgsmål til ministeren: af hvilken årsag har den danske regering ikke fundet det nødvendigt i statsgarantiloven at stille det som en betingelse, at eventuelt underskud kun dækkes fra statens side, såfremt det var direkte på SAS' rutetrafik? Jeg kan oplyse over for ministeren, at den norske samfærdselsminister på daværende tidspunkt, Håkon Kyllingmark, i et brev dateret den 6. januar 1966 skrev følgende:

»Samfærdselsdepartementet sætter som vilkår for godkendelse, at statens garanti mod driftsunderskud i Det Norske Luftfartsselskab ikke skal omfatte underskud, som måtte opstå i Scanair.«

Dette forbehold er ikke taget af den danske regering. Hvorfor ikke?

I samme brev stod for øvrigt:

»Der er således ikke adgang for konsortiet Scanair til at drive ren indenlandsk luftfart i Norge.«