

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Disse aktiviteter har SAS i vekslende omfang drevet igennem mange år, og jeg er ikke før stødt på den ejendommelige påstand, at der her skulle være tale om indtrængen eller illoyal konkurrence. Det svarer nøjagtig til, hvad alle andre store ruteselskaber gør.

Driftsresultatet af disse aktiviteter, hvoraf jo nogle har en ganske nøje sammenhæng med flyvirksomheden, har været vekslende, men overvejende positiv. På enkelte områder har det sidste års driftsresultat – det gælder især rejsebureauvirksomhederne i Sverige – ikke været tilfredsstillende. Dette er SAS' ledelse selvfølgelig bedre end nogen anden klar over, og jeg ved, at ledelsen arbejder intensivt med en ændring på disse områder.

Så må hr. Glensgård også være dårligt underrettet, når han har den opfattelse, at den norske luftfartsdirektør, hr. Willoch, på en luftfartskonference i USA for nylig skulle have optrådt på alle tre skandinaviske landes vegne. Hr. Willoch har intet mandat haft fra dansk side, og jeg er ganske overbevist om, at han heller ikke på noget tidspunkt har givet udtryk for, at dette skulle være tilfældet.

Jeg forstår også, at hr. Glensgård mener, det skulle være en fordel, at den danske stats repræsentant i SAS' styrelse var en person uden direkte kendskab til trafik- og specielt luftfartsforhold. Det synes jeg også er mærkeligt at høre, og jeg kan ikke være enig med hr. Glensgård på dette punkt. Vi har fulgt denne linje her i Danmark i al den tid, SAS har bestået, og jeg ser heller ingen grund til at ændre den. Jeg synes, det er en underlig forestilling, at kendskab til luftfartsforhold skulle udelukke kendskab til finansielle forhold samt evnen til at varetage danske skatteyderes interesser, særlig når man er indsat i den stilling for at gøre det. Jeg synes, tankegangen i sin mistroiskhed taler for sig selv.

Videre rejser hr. Glensgård spørgsmålet om direkte ruteflyvning til udlandet fra danske provinslufthavne. Denne gang skal det åbenbart være Billund. Det spørgsmål var blandt dem, der meget nøje blev belyst under folketingets behandling af koncessionssagen. Trafikudvalget har senere modtaget udførligt materiale om det, og derfor skal jeg indskrænke mig til at gentage, at det er helt klart for enhver, der kan og vil se, at der for tiden ikke fra nogen dansk provinslufthavn er trafikunderlag for en di-

rette rute til udlandet. Disse kendsgerninger kan hverken hr. Glensgård eller jeg ændre.

Derimod er det muligt, at trafikken med tiden kan udvikle sig så meget, at der bliver basis for den slags ruter. Hvis det sker, er jeg overbevist om, at SAS er parat til at opfylde sine forpligtelser, og det vil jeg i hvert fald være med til at inspirere dem til. Hvorfor i alverden – vil jeg gerne spørge – skulle SAS, som hr. Glensgård antyder, dog frivilligt give afkald på en del af sit naturlige marked til Lufthansa?

Jeg kan bekræfte, at det system af poolaftaler, som SAS har med en række luftfartselskaber fortrinsvis i Europa, ikke kontrolleres af monopoltilsynet. Det kontrolleres derimod af luftfartsmyndighederne, og det, de gør, er selvfølgelig i fuldkommen overensstemmelse med den danske monopollovgivning. I øvrigt må man være opmærksom på, at det her drejer sig om forhold, som ikke ensidigt kan dirigeres af det ene af de to lande, som en rute flyver imellem.

Jeg forstår egentlig heller ikke interessen for Scanairs adgang til at drive indenrigscharterflyvning. Jeg troede i virkeligheden, at hr. Glensgård var klar over, at det ikke er muligt at arrangere indenrigske IT-charterarrangementer.

Så nåede man endelig frem fra hr. Glensgårds side til spørgsmålet om liberalisering af charterflyvningen, og her er det ganske interessant at følge, hvad hr. Glensgård siger. På den ene side kan han ikke komme bort fra, hvad det var, jeg lovede folketinget på dette område i forbindelse med koncessionsforlængelsen, og på den anden side prøver han med en vældig sammenstykning af citater at påvise noget andet – det er nok den længste citatsamling, Folketingstidende nogen sinde har bragt.

Men jeg synes, det mislykkedes, og når vi kommer til den forhandling for nylig med den norske og den svenske trafikminister, kan hr. Glensgård stillet over for den argumentation og de standpunkter, som jeg tog ved den lejlighed, ikke finde på andet at gøre end at rejse tvivl med hensyn til, om jeg nu også havde vilje bag ordene. Det synes jeg egentlig er at komme lidt for langt ud. De øvrige spørgsmål, hr. Glensgård har stillet, får han skriftligt svar på i trafikudvalget.

Til sidst skal jeg om hr. Glensgårds forslag til dagsorden sige to ting: det er overflødigt at