

[Ministeren for offentlige arbejder.]

pålægge mig at genoptage forhandlingerne med den norske og den svenske trafikminister. Det gav jeg ganske klart udtryk for i min redegørelse – også hvilke mål jeg havde med det – og det er endvidere umuligt for folketinget at pålægge nogen minister ved en forhandling med fremmede regeringer at opnå dette eller hint resultat. Det ligger i sagens natur og kræver ingen nærmere forklaring.

Jeg må følgelig afvise det af fremskridtspartiet stillede forslag til dagsorden.

Jeg skal så gøre et par bemærkninger til de øvrige ordførere og takke for den tilslutning, man har givet til min redegørelse, og for, at man har taget den til efterretning; det viser i og for sig en tilslutning til de synspunkter, der er blevet fremført i min redegørelse.

Hr. Lowzow stillede et konkret spørgsmål vedrørende den norske lovgivning og koncession. Dertil kan jeg sige, at der ingen mulighed er for ændringer inden for den norske koncession, der er, bortset fra misligholdelsestilfælde, der omhandles i enslydende bestemmelser, ingen mulighed for i gyldighedsperioden at foretage ændringer i de rettigheder, som er givet det pågældende moderselskab, altså DDL og det norske tilsvarende selskab, ved koncessionen.

Så vil jeg gerne sige om garantien, at den norske garanti har det samme omfang som den danske, idet størrelsen af det enkelte lands garantibeløb afspejler vedkommende moderselskabs andel i SAS, og idet såvel DDLs som DNLs andel udgør $\frac{2}{7}$. Det danske garantibeløb er maksimeret til 28 mill. dkr. og det norske til 25,5 mill. nkr.; forskellen skyldes den danske og den norske kroners kursværdi. Denne forskel har også haft betydning ved fastsættelsen af beløbsangivelsen af den forringelse af DDLs og DNLs indskudskapital, som skal til, for at garantien kan komme til udbetaling. For DDLs vedkommende er beløbet 276 mill. dkr. og for DNLs vedkommende 250 mill. nkr.

Så sagde hr. Lowzow, at han ikke vidste, om han eller jeg var blevet ført bag lyset. Jeg tror ikke, der er nogen, der er ført bag lyset. Det ville også være uhæderligt. Så sagde hr. Lowzow, at det også kunne være, mine fæller i Norge og Sverige havde svigtet mig. Det vil jeg ikke sige, men jeg vil nok sige, at de ikke ligefrem har støttet mig.

I øvrigt skal jeg gøre den bemærkning, at jeg helt kan acceptere den af hr. Ivar Hansen fore-

slåede dagsorden på vegne af en række partier; den dækker helt mine hensigter.

Forespørgeren (Glensgård) (FP):

Jeg skal ikke starte med at vurdere ministerens mulighed for at have indsigt i de forhold, ministeren taler om; det vil jeg lade befolkningen i al almindelighed tage stilling til, det er jeg sikker på den sagtens kan klare. Jeg behøver ikke at pointere, på hvilke punkter ministeren har talt imod bedre vidende.

Men jeg vil tage fat på ministerens sidste indlæg. Jeg spurgte bl. a. i mit oplæg til ministeren, om ministeren varetog almenhedens interesser. Det har ministeren ikke svaret på. Det er klart, for ministeren kan ikke bortvise, at det ikke er i almenhedens interesse, at en billet København–London skal koste 2.200–2.300 kr. Ministeren kan selvfølgelig ikke afvise, at almenheden vil have nogle billigere billetter. Men det springer ministeren let og elegant hen over.

Så siger ministeren, at mit oplæg i forbindelse med SAS' økonomi tyder på, at jeg ikke rigtig har nogen indsigt i det. Ja, det er da nok rigtigt, for det er ret svært at få indsigt i SAS' økonomi, idet vi får et af disse bekendte offentlighedsregnskaber på 3–4 sider med nogle vældig fine farvebilleder af et fly og så ellers nogle store tal.

Så sagde ministeren: ja men hr. Glensgård må da være bekendt med, at selskaberne inden for SAS har opdelt regnskaber. Ja, selvfølgelig er jeg bekendt med det, men er ministeren bekendt med, at det er nogle fiktive poster, der er opstillet f. eks. i Scanairs regnskab? Ministeren er vel bekendt med, at handlingudgifter for Scanair ligger betydeligt under de faktiske omkostninger. Ja, man kan jo sagtens lave et fint regnskab for Scanair, når man i den grad ser bort fra enhver forretningsmæssig disposition med hensyn til SAS.

Ministeren er formentlig også bekendt med, at Scanair normalt har et meget snævert samarbejde med SAS med hensyn til det direkte udførte arbejde, og dér er det også helt klart, at SAS kan bestemme, hvad de skal fakturere med hensyn til Scanairs leje af fly. Det er da klart, at to firmaer, som indbyrdes har et snævert samarbejde, kan afgøre nøjagtigt, hvor denne omsætning skal ligge, og dermed er det helt givet, at det underskud, der kan laves på Scanair, hvis SAS ønsker det, kan den danske stat komme til at garantere. Så kan ministeren