

**[Trafikministeren]**

krisen, om udviklingen på det amerikanske marked, som vi har i dag, var denne beslutning ikke taget.

Til hr. Gammelgaards sidste spørgsmål: Jeg vil gerne bekræfte, at det var det, hr. Gammelgaard sagde.

**Risgaard Knudsen (S):**

Det var et klart spørgsmål, jeg stillede, og jeg føler ikke, jeg har fået et klart svar. Jeg har i hvert fald ikke fået svar på den del af spørgsmålet, der vedrører den tidligere trafikminister, og jeg vil gerne have sikkerhed for, at statens repræsentanter i SAS' bestyrelse også handler efter forudgående instruktion fra den siddende trafikminister. Derfor må jeg forstå på ministerens svar, at det ikke har været tilfældet, da denne sag var til behandling. Er det rigtigt forstået?

**Hjortnæs (S):**

Er ministeren i stand til at oplyse, hvilket grundlag der forelå, da den daværende bestyrelse traf sin beslutning om investeringerne, altså var der en forventning om, at der ville komme en stigende omsætning på det amerikanske marked? Når jeg stiller spørgsmålet sådan, som jeg nu gør her, er det, fordi et fald i omsætningen på 28 pct. jo er et fantastisk fald, og det er lidt svært umiddelbart at forstå, at det skulle komme som lyn fra en klar himmel. Hvad kendte man i grunden til den udvikling, som de amerikanske flyselskaber forventede? Der må have været nogle grundige analyser, inden man gik ind i et så stort investeringsprojekt, og derfor synes jeg, det er ret vigtigt at få afklaret, om man ikke var tilstrækkelig omhyggelig, da man foretog disse analyser.

**Trafikministeren (Ikast):**

For det første vil jeg gerne undskyldte over for hr. Risgaard Knudsen, at jeg ikke besvarede hans spørgsmål i første omgang; jeg blev stoppet af tidsuret, som hr. Risgaard Knudsen udmærket godt kender.

Jeg vil gerne sige, at hotelinvesteringerne og flyinvesteringerne i USA var to områder, der blev behandlet i næsten halvandet år i DDL's bestyrelse. Hr. Risgaard Knudsen ved udmærket godt, at de danske bestyrelsesmedlemmer i en lang periode var modstandere af hotelinvesteringsprojektet. Men der blev fremlagt et me-

get, meget stort bevismateriale for hele udviklingen, og denne udvikling blev koordineret i samråd med skiftende ministre og skiftende medlemmer af DDL's bestyrelse og repræsentantskab. Jeg mener, at der på daværende tidspunkt var et stort forbehold, men udviklingen og bevismaterialet, der rent forretningsmæssigt blev lagt frem, var af en sådan karakter, at man fra dansk side ikke ønskede at sprænge samarbejdet, men godt kunne se det fornuftige i udviklingen. Modsat, hvis hotelprojektet endelig gik galt, hvis der kom så slem en situation, som vi er ude i nu, kunne man altid sælge hotellerne, og det kan man stadig væk.

Til hr. Hjortnæs vil jeg gerne sige, at forventningerne på det amerikanske marked var store. Man var ikke nået til opfyldelsen af disse forventninger, da dykket på grund af Golfkrisen startede i USA i august. Det er jo den, der har slået de to af de tre selskaber, der er gået ned inden for det sidste halve år, ud.

**Hjortnæs (S):**

Alligevel er det lidt svært at forstå, at den beslutning blev truffet, og jeg må også opfatte ministerens besvarelse på den måde, at der i Danmark var temmelig stor reservation. Ministeriet var meget reserveret, det vil sige, at der på det tidspunkt har foreligget oplysninger, som har skabt tvivl i hvert fald hos de danske repræsentanter i bestyrelsen, om en investering af den karakter overhovedet var forsvarlig.

Når nu ministeren siger, at hotellerne kan man komme af med igen, må det i hvert fald afføde det supplerende spørgsmål fra mig: Indgår det i de aktuelle planer, at disse hoteller skal afhændes? Hvis de skal afhændes på nuværende tidspunkt, hvilket tab vil SAS så blive påført? Jeg tænker her på, hvilke priser man kan forvente at få for hotellerne sammenholdt med de priser, man gav for dem.

**Trafikministeren (Ikast):**

Jeg vil gerne sige, at de sidste beregninger og den totale indflydelse på storselskabet SAS var positive. Jeg vil gerne sige, at vi tjente mange penge på hele samarbejdet med de amerikanske luffartselskaber i de første år, indtil Golfkrisen indtraf. Vi havde betydelig bedre service, og indtægten og belægningsen på flyene fra Europa til Amerika var større, end den nogen sinde har været.