

[Kampmann.]

melse for at komme halsende bagefter ved hvert eneste af disse forslag. Skulle vi ikke give det en hurtig udvalgsbehandling og i hvert fald være hoved ved hoved med de andre lande, hvis folkettinget — og her tænker jeg ikke specielt på enkelte partier — vil tillade dette.

Ivar Hansen (V):

Lovforslaget tager sigte på at forlænge lovgrundlaget for en ny 5 års periode, hvad angår den statsgaranti, som Danmark stiller til rådighed i forbindelse med vores deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Ministeren konstaterer i den skriftlige fremsættelsestale, at SAS siden 1962 har været drevet med overskud, og det er naturligvis glædeligt, men disse driftsresultater skal formentlig tages med et vist forbehold, da jeg går ud fra, at der i regnskabsopgørelserne som hovedregel er anvendt de for statsvirksomheder gældende meget lave afskrivningsrater. Men vi kan naturligvis slå fast, og det er vi formentlig enige om, at SAS skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, og vi kan glæde os over, at det i meget vid udstrækning hidtil også er lykkedes.

Den foreslåede garantiordning for de næste 5 år indeholder jo en væsentlig forhøjelse, som det allerede er nævnt, et maksimumsbeløb på årligt 28 mill. kr. mod hidtil 14,5 mill. kr. Motiveringen for en fortsættelse af garantiordningen kan vi tilslutte os. Med hensyn til en foreslået fordobling af garanti-beløbet ser jeg, at det hidtil har fulgt dels de forventede trafikindtægter, dels det pågældende moderselskabs andel i konsortiet.

Jeg ser endvidere i bemærkningerne, at SAS forventer en fordobling af trafikindtægterne de næste 5 år; heri har man ganske vist indregnet en inflationsrate. Nu ved jeg ikke, hvor høj en inflationsrate man har indregnet i denne forventede fordobling af trafikindtægterne. Hvis man har forventet en fortsat vækst i inflationen på 15-18 pct., er denne prognose jo udtryk for, at man forventer, at trafikstigningen i meget høj grad går i stå, men hvis det er udtryk for, at man forventer en inflationsrate på under 10, er det på den anden side set udtryk for en

formentlig meget optimistisk vurdering af fremtidsudsigterne for de næste 5 år i hvert fald.

Forholdet er vel det i dag, at luftfartsselskaberne er inde i en meget vanskelig periode, hvor fremtiden er forbundet med meget stor usikkerhed ikke mindst på grund af oliekrisen, og hvad der er fulgt efter; vi er derfor tilfredse med den, som det fremgår af lovforslaget, nøjere præcisering af trafikministerens pligt til at orientere folkettinget om selskabets økonomiske stilling og den forventede økonomiske udvikling på kort sigt.

Lovforslaget rummer en hel del enkeltheder, som jeg ikke skal gå nærmere ind i her; de egner sig bedre for en drøftelse i trafikudvalget. Jeg skal blot til sidst konstatere, at vi fra venstres side i princippet er indstillet på at støtte en fortsat deltagelse i den garantiordning, vi hidtil har deltaget i.

Glønsgård (FP):

Jeg ved ikke, om jeg kan love hr. Kampmann en kort udvalgsbehandling, men jeg kan i hvert tilfælde love ham en kort førstebehandling fra fremskridtspartiets side. Det foreliggende lovforslag skulle efter vor opfattelse have været behandlet samme dag, som loven om koncessionsforlængelserne blev behandlet.

Det ville nok undre trafikministeren, om fremskridtspartiet stillede sig positivt til det foreliggende lovforslag, men jeg kan også betro trafikministeren, at det gør vi heller ikke.

Vi indgår gerne i et udvalgsarbejde om dette forslag, og vi vil gennemgå de enkelte bestemmelser nøje. Ser man f. eks. på § 1, stk. 7: beløbet kan eftergives, hvis man finder det rimeligt — ligger der så ikke et tilskudsordningsgrundlag gemt i denne lovbestemmelse? I går havde vi et forslag af ministørrelse og et konsekvensforslag til behandling. Dette forslag mener jeg også er en konsekvens af forslaget om forlængelse af de koncessionerede rettigheder, hvorfor vi ikke ønsker at medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det radikale venstre kan give tilslutning til forslaget.