

[Ministeren for offentlige arbejder.]

lovforslag om forlængelse af grundlaget for dette luftfartssamarbejde frem til 1995, som den daværende venstre-regering fremsatte, og som den nuværende regering overtog, nu omsider gennemføres.

Jeg tror ikke, jeg går for vidt, når jeg siger, at det har taget længere tid at nå frem til dette standpunkt, end nogen havde troet for et år siden, da spørgsmålet om koncessionsforlængelserne blev rejst i de tre lande. Det, der har bidraget til dette tidsforløb, har selvfølgelig været de almindelige politiske forhold her i landet med udskrivning af valg og dannelse af en ny regering, efter at sagen var blevet forelagt i folketinget. Men selv når man tænker på dette, tror jeg, vi kan sige, at vi har givet denne sag en meget grundig og hermed også en meget tidkrævende behandling. Sverige og Norge nåede i hvert fald langt hurtigere frem til en afklaring af deres holdning til dette problem.

Jeg vil gerne sige her, at det, der er nedfældet i betænkningen, mener jeg er meget vigtigt. Jeg mener, det er meget vigtigt, at vi lever op til denne betænkning, at vi tager hensyn til SAS. Jeg vil gerne her referere til hr. Bilgrav-Nielsen. Jeg tror heller ikke på, at nogen skal dø og nogen skal overleve; jeg tror, vi skal finde frem til løsninger, hvor alle kan samleve i fornuft og med rimelighed, og således at vi også under indtryk af den energikrise, vi har overstået, får anvendt de ressourcer, vi har, på den rigtige måde. Derfor tror jeg, det har været rigtigt, at vi fik en grundig undersøgelse og en overvejelse af disse ting.

Også jeg er enig i, at vi nu går videre med undersøgelsen af Transair. Det har ikke været nogen ligefrem behagelig sag, og jeg tror heller ikke, man kan sige, at den har været flatterende for dem, der har været involveret i den, men jeg tror til gengæld det er rigtigt, at den nu ligger på bordet og at vi tager fat på undersøgelserne og får tingene klarlagt.

Jeg vil lige tilføje i relation til det spørgsmål hr. Lowzow stillede mig om piloterne i forbindelse med Transair, at SAS har ikke ændret sig. Status vil blive opretholdt, som det har været hidtil, der vil ikke ske nogen ændring i nøglesystemet. Dernæst vil jeg sige, at Transair selvfølgelig skal arbejde på

de samme vilkår, som de har arbejdet på hidtil, altså på chartervilkårene, som andre skal gøre det.

Så vil jeg imidlertid også gerne sige, at jeg synes, denne sag på visse områder har haft et urimeligt forløb. Jeg synes ikke, at den kampagne, som fra fremskridtspartiets side og fra en del af pressen har været ført imod SAS, har nogen virkelig rimelighed. Ikke fordi jeg ikke mener, at SAS kan kritiseres, selvfølgelig kan SAS det, det kan enhver stor virksomhed. Og SAS kan da selvfølgelig også som andre store virksomheder komme ud for, at visse ting står i stampe, stagnerer. Alle store virksomheder skal en gang imellem have ligesom en opstrammer, man skal gennemgå tingene og ajourføre dem. Det vil jeg sætte meget ind på. Jeg synes, det vil være en rimelig udgang, at vi vender tilbage til trafikudvalget, når der er afgørende ting, som vi har fået at vide i forhold til SAS, og at vi muligvis en gang om året, når beretningen foreligger, havde en reel drøftelse om hele SAS-problematikken i trafikudvalget.

Så vil jeg også gerne sige, at SAS er en meget stor virksomhed. I de forløbne år og ikke mindst under de for luftfarten meget vanskelige år er det lykkedes konsortiet i modsætning til de allerfleste tilsvarende luftfartsselskaber i verden at drive sin virksomhed med et om end ikke strålende så dog økonomisk sundt resultat, sådan at selskabets økonomisk har kunnet klare sig selv. I en virksomhed med en årsomsætning på 5 mia kr., hvor der løbende træffes et betydeligt antal hver for sig økonomisk store beslutninger, er det efter min erfaring klart, at man hverken i det private erhvervsliv eller i den offentlige sektor undgår, at der imellem disse beslutninger er nogle, som bagefter, når man skal gøre resultatet op, viser sig at have været tabgivende eller på anden måde ugunstige for virksomheden.

Et andet væsentligt moment, jeg vil fremdrage, er, at det må være klart for enhver, at i en virksomhed som SAS, som tre lande står bag, og som i denne henseende har været og er et enestående eksempel på praktisk nordisk samarbejde, kan det ikke være anderledes, end at de tre lande fra tid til anden på visse punkter har modsatrettede interesser. Der er intet overraskende i, at snart den ene, snart den anden part i denne eller hin enkelt-sag kunne have ønsket, at