

[Glensgård.]

man i realiteten overfører penge fra de danske skatteydere til de svenske aktieindehavere i omtalte selskab?"

(Spm. nr. 226).

Skriftlig begrundelse.

Fra og med den 1. januar 1976 har det svenskejetede luftfartsselskab Linjeflyg fra de svenske luftfartsmyndigheder fået overdraget en del af trafikrettighederne på ruten Arlanda/Luleå—Luleå/Arlanda.

De tidligere benævnte afgangne SK106/109 og SK108/111 er fra den 1. januar 1976 overdraget til Linjeflyg og skal beflyves under betegnelsen LF106/109 og LF108/111. SAS skal dog stadig beflyve og bemandede disse ruter på wet-lease basis i de kommende 3 år, idet Linjeflyg ikke har kapacitet til at beflyve disse ruter.

Overdragelsen fra SAS til Linjeflyg kan kun være sket med den ene begrundelse, at Linjeflyg er i økonomiske vanskeligheder og derfor skal have tilført kapital. Dette gøres nemt og bekvemt ved at fratage SAS trafikrettighederne og derved lade det overskud, som afgangene SK106/109 og SK108/111 giver, glide ned i Linjeflygs betrængte kasse.

På denne måde fra svenskerne atter i ly af det nordiske samarbejde fået overført kapital fra SAS til svenskejetede foretagender, som tilfældet også var i sagen om SAS' køb af det underskudgivende svenske Transair-charterselskab.

Glensgård (FP):

Den undrende offentlighed modtog for små 14 dage siden besked om, at SAS havde afleveret to afgangne på ruten Stockholm/Luleå til det svenskejetede Linjeflyg.

Jeg har set i dagspressen, at ministeren mener, at jeg har spurgt de forkerte steder, og jeg glæder mig da til at få en nærmere redegørelse for, hvordan det nærmere hænger sammen.

Man må tænke på, at de to afgangne, der er tale om, SK106 og SK108 plus retur fra Luleå, er de bedste afgangne på ruten Stockholm/Luleå. Man må samtidig tænke på, at det svenske trafikalselskab Linjeflyg efter de oplysninger, der findes i dagspressen, er i økonomiske vanskeligheder, og at man har talt om en udjævning på det økonomiske område. Der foreligger oplysninger for mig,

som går ud på, at man foretager investeringer i industrien i Luleå de kommende 5 år på ca. 600 pct. mere, end man har gjort inden for de senere år. Der er altså tale om et virkeligt udviklingsområde. Skal vi nu forvente, at vi fra dansk side konstant accepterer, at svenskerne ligesom pumper penge fra SAS til betrængte svenske kasser?

Med afleveringen af disse to afgangne foreligger der oplysninger om, at man forventer, at man fra SAS til Linjeflyg afleverer en ca. 12 mill. kr. om året, for man må jo ikke glemme, at med afleveringen af ruterne er der ikke tale om, at man direkte går ind og siger, at nu skal Linjeflyg til at beflyve disse byer. Nej, SAS skal stadig væk på wet-lease basis klare denne opgave.

Ministeren for offentlige arbejder (*Niels Matthiasen*):

Først må jeg korrigere et par urigtige oplysninger i spørgsmålet.

For det første er der ikke tale om, at SAS er blevet frataget trafikrettigheder. Det, der er sket, er, at der er indgået en aftale mellem SAS og Linjeflyg om beflyvningen af to frekvenser på ruten Stockholm/Luleå.

For det andet er Linjeflyg ikke et udelukkende svensk luftfartsselskab, for så vidt som SAS ejer 50 pct. af aktiekapitalen. Aftalen mellem SAS og Linjeflyg gælder foreløbig for tre år og forudsætter, at SAS til kostpris flyver de to frekvenser for Linjeflygs regning.

Når man vil bedømme aftalen, så må det tages i betragtning, at SAS igennem en årrække i Sverige har drevet nogle særdeles overskudgivende indenrigsruter, mens de danske indenrigsruter som bekendt er underskudgivende. Andre svenske indenrigsruter med en dårligere økonomi er blevet fløjet af Linjeflyg.

Som det vil fremgå af min besvarelse af hr. Glensgårds spørgsmål nr. 227, har jeg været orienteret om aftalen.

Glensgård (FP):

Ministeren ville rette et par fejl, og det glæder mig da meget, for det medfører jo, at jeg f. eks. kan sige til ministeren, om ministeren kan oplyse mig kursen på Linjeflygs aktier.

Samtidig kunne jeg da godt tænke mig at høre, om ministeren, nu når SAS er så flin-