

[Glensgård]

noget, at ministeren kommer til folketinget, når først det er for sent.

Ministeren siger også i sit svar til mig, at jeg nu skal til at behandle fortiden. Det, jeg gjorde, var bare, at jeg nævnte, hvad ministeren var forpligtet til ifølge et ændringsforslag, som den daværende minister havde fremsat i samarbejde med hele udvalget, og det gik ud på, at ministeren var forpligtet til at informere folketinget, såfremt der skete større ændringer i SAS. Jeg beklager da, at jeg skal trække noget frem, som ministerens forgænger i embedet har stået inde for. Men det, der altså ligger, er, at ministeren siger, at han ikke ligger inde med oplysninger gående ud på, hvor stort et tab det kan blive. Kunne vi så ikke modtage oplysninger om, hvad der kunne ske, såfremt det allerværste skete, at en total fusionering mellem Thai International og dette Air Siam blev en realitet? Hvad vil der ske? Skal vi trække vores totale flyflåde tilbage dernedefra, og hvad skal vi gøre med den? Der må dog også i ministerens bekendtskabskreds inden for SAS være mulighed for at fortælle, hvad der vil ske i allergroveste tilfælde.

Otto Mørch (S):

Er kendsgerningen i den sag ikke, at det har været et overordentlig godt engagement for SAS at deltage i det samarbejde med Air Siam, og at det også for Air Siam har betydet en vældig god ophjælpning af deres flyvedækning dernede, altså at det også i økonomisk henseende har været overordentlig givtigt for SAS?

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Det er åbenbart ikke gået op for hr. Glensgård endnu, at SAS er en selvejende institution, som staten har så og så mange aktier i. Det drives på forretningsmæssig basis, og det er hverken regeringen eller dette folketing, som skal køre forretningen SAS.

Glensgård (FP):

Det er åbenbart ikke gået op for ministeren, at 1/7 af aktierne i SAS ejes af staten, og staten er nu engang ledet af dette folketing. Det må ministeren indordne sig under. Det,

der er tale om, er, at Danmark ejer 2/7, hvoraf den ene syvendedel er privatejet, mens den anden syvendedel er under ministerens ansvar, og det er under folketingets i hvert tilfælde. Om ministeren føler ansvar for det, kan jeg ikke svare på.

Men nu spørger hr. Otto Mørch ministeren, hvad ministeren ikke bekræfter, om det skulle være et godt økonomisk forhold, der herskede mellem Thai International og Air Siam. Det, der er tale om, er, at den thailandske regering har frataget Thai International trafikrettighederne på ruten Bangkok-Hongkong. Det er altså nøjagtig det samme som det, der skete, da den svenske regering fratog SAS trafikrettighederne på ruten Stockholm-Luleå, det var bare i en anden størrelsesorden. Der talte man om 15 mill. kr. pr. år. Jeg er godt klar over, at ministeren ikke ønsker at svare, men vi må jo så senere finde ud af, hvordan vi kan få oplysningerne frem. Men hvad betyder det økonomisk for SAS, at de har fået frataget trafikrettighederne på ruten Bangkok-Hongkong? Det må dog trods alt betyde noget rent økonomisk. Vi ejer næsten 1/3 af Thai International.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Hr. Glensgård burde dog vide, at når man har aktier i et foretagende, så kommer man til generalforsamlingen og til bestyrelsesmøderne, og også i dette folketing har vi repræsentanter i SAS' bestyrelse. Det er det, der sker. Og så vil jeg gerne sige, at jeg nok ville sige, at jeg vil fraråde alle at bruge hr. Glensgård som forretningsmæssig rådgiver.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Erlendsson* (FP) til forsvarsministeren:

„Kan ministeren afkræfte, at planerne vedrørende søværnets udflytning fra Holmen vil ende på samme måde som planerne for vejdirektoratets udflytning til Skanderborg?“

(Spm. nr. 438).

Skriftlig begrundelse.

Indtrykket af en uhenigtsmæssig siksakvis vedrørende placeringen af uddannelsesmæssige og tekniske institutioner inden for