

[Kurt Hansen.]

vi mene, det var uheldigt, om vi gik imod dagsordensforslaget. Vi vil altså undlade at stemme vedrørende det forslag, der er fremsat her af hr. Ivar Hansen.

Der er ingen grund til at begynde at støtte hr. Glensgårds forslag, det kommer jo ikke til afstemning. Vi må se på, hvad der er realiteten i denne her sag. Vi vil undlade at stemme vedrørende det eneste dagsordensforslag, som kommer til afstemning.

Formanden:

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 14.

Mødet udsat kl. 11.47.

Mødet genoptaget kl. 14.

Forhandlingen genoptoges.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Som nævnt i mit første indlæg fik jeg i går eftermiddags en lang liste fra hr. Glensgård med spørgsmål, som han har stillet igen i dag, og som jeg skal besvare ud fra de muligheder, der er for at gøre det efter at have fået dem på så sent et tidspunkt, samtidig med at jeg meddele, at alle detaljer og det, der ikke har kunnet fremskaffes, vil blive besvaret skriftligt over for udvalget om offentlige arbejder.

Hr. Glensgård lægger ud med at betegne det som ret enestående, at SAS i sit seneste regnskabsår, 1975-76, kun har opnået et overskud på 58 mill. kr. af en samlet omsætning inden for konsortiet på 6,7 mia kr. Egentlig er det allerede her, at hr. Glensgård afslører sit fundamentale ukendskab til de aktuelle forhold inden for verdensluftfarten. SAS' positive driftsresultat er, om end det ikke er helt enestående, så i hvert fald en af de få undtagelser, der findes i et ellers meget mørkt billede, hvor det store flertal af luftfartsselskaber verden over møder med underskud, som endda for manges vedkommende er meget betydelige, og som ofte dækkes helt og fuldt af de pågældende landes statskasse.

Med dette solide udgangspunkt i ukendskab til forholdene kaster hr. Glensgård sig derefter

ud i forskellige betragtninger over, hvordan SAS nu har opnået dette resultat, og kommer bl. a. frem med, at hele overskuddet såmænd hidrører fra overskud ved salget i de skandinaviske landes lufthavne af afgiftsfri spiritus og tobak.

Jeg er enig med SAS' opfattelse af, at driftsresultatet for 1975-76 ikke har været tilfredsstillende, selv om det ligger pænt i forhold til andre selskabers, men jeg kan slet ikke følge hr. Glensgårds regnskabsmæssige betragtninger. SAS' samlede virksomhed har sidste år, som det altid har været tilfældet, på nogle felter givet overskud, på andre underskud. Det er et billede, som veksler en del fra år til år, og heri er der ikke noget usædvanligt. Med samme ret eller rettere mangel på ret, som hr. Glensgård sætter driftsresultatet i relation til resultatet af salget af afgiftsfrie varer, kunne man sætte det i relation til alle mulige andre dele af konsortiets samlede aktivitet. Men hvad fører egentlig den slags tilfældige sammenligninger til?

Hr. Glensgård stillede endvidere det spørgsmål, om jeg vil sikre, at den danske statskasse ikke gennem sin garanti kommer til at hæfte for tab hidrørende fra Transair og Scanair. Det kan jeg forsikre hr. Glensgård om at jeg vil, for det fremgår klart af de bestemmelser, der gælder for deres garantiordninger.

Når så hr. Glensgård fortsætter og spørger, om jeg vil lade et uafhængigt revisionsfirma gennemgå regnskaberne for at sikre, at der ikke betales garantibeløb i forhold til tab i de to SAS-ejede charterselskaber, må jeg sige, at også det afslører, at hr. Glensgård er uden kendskab til dette område. SAS' og datterselskabernes regnskaber har jo altid i alle tre lande været undergivet en uafhængig revision ikke bare af et anerkendt privat revisionsfirma, men også af en repræsentant for den statslige revision. Og hvis man ikke ligefrem tror, at de firmaer lyver og bedrager og er blevet betalt og korrumpet, kan der ikke være nogen grund til at rejse mistillid til, at den form for revision finder sted.

Hr. Glensgård fortsætter og taler om den indtrængen på andre næringsdrivendes områder og den illoyale konkurrence, som SAS i ly af sit monopol efter hr. Glensgårds opfattelse skulle udøve. Så vidt jeg kunne forstå, talte hr. Glensgård her om cateringvirksomhed, hotel-drift og rejsebureauvirksomhed. Jeg kan ikke acceptere, at der fra SAS' side på disse områder drives nogen form for illoyal konkurrence.