

[Otto Mørch]

bygget. Derfor skal der ikke herske tvivl om socialdemokratiets positive medvirken til ministerens lovforslag.

**Grove (KF):**

Fra konservativ side har vi altid lagt vægt på samarbejdet i Norden, også på det flymæssige område. Derfor er det med bekymring, vi ser, at SAS' regnskab ikke er særligt godt. Der er et underskud på 109 mill. sv.kr., og egenkapitalen er faldet ganske væsentligt, fra 722 mill. kr. til 411 mill. kr., så man kan nok sige, at SAS' regnskab ikke ser særligt godt ud. Derfor kan det vel nok være rimeligt, at vi genoptager garantiordningen, som jo ikke har været anvendt et par år.

Vi vil stadig væk fra konservativ side holde på, at vi giver SAS nogle fordele, bl.a. ved, at vi nu udvider garantiordningen. Der er ingen tvivl om, at det vil give nogle fordele for SAS, der muligvis lettere kan få billige lån hjem, end vore egne flyselskaber kan. Vi ved, at det er et spørgsmål, om en sådan garantiordning egentlig er EF-medholdelig, og der er gjort nogle bemærkninger herom i lovforslaget. Jeg vil gerne spørge trafikministeren, om det er rigtigt, hvad jeg har hørt, at der i øjeblikket bliver forberedt en sag fra Kommissionens side imod Belgien på grund af national støtte til luftfartsselskabet SABENA, og hvilken indflydelse det vil få på den sag, vi behandler her i dag. Jeg vil også gerne spørge trafikministeren, om vi snart får gennemført nogle af de pålæg, der blev givet de forskelliges trafikministre i 1975, specielt med hensyn til splitfrachtarter.

Jeg vil også gerne spørge ministeren, om det er muligt at lempe lidt på reglerne for vore egne charterselskaber, som jo heller ikke har det let i denne tid. Var det ikke muligt, at vi kunne lempe reglerne lidt? Var det ikke muligt, at vi kunne finde ud af, at selv om vi gerne ser, at SAS går godt, så har vi andre luftfartsselskaber her i Danmark, som betyder kolossalt meget for Danmark, også med hensyn til at bevare arbejdspladser? Kan vi ikke få lempet reglerne lidt? Er der ikke en forhandlingsmulighed nu, hvor vi skal til at give statsgaranti til SAS, for det er ofte SAS, der er årsag til besværlighederne med at lempe lidt på reglerne for vore egne charterselskaber? Jeg vil gerne spørge trafikministeren: har vi ingen muligheder her?

**Ivar Hansen (V):**

Det er jo rigtigt, som der står i ministerens lovforslag, at vi efterhånden havde vænnet os til en udvikling, hvor man med rette kunne stille spørgsmålet, om det var nødvendigt og rimeligt at føre denne statsgaranti videre, fordi SAS i en lang årrække har opnået nogle meget fornuftige regnskabsresultater. Men det er klart, at den krise, der har ramt international flytransport og flyselskaberne, heller ikke er gået helt umærkeligt hen over SAS. Det er nok sandsynligt, at SAS i slutningen af 1970erne med hensyn til flyindkøb og øvrige dispositioner i det hele taget har disponeret under forudsætning af, at væksten ville fortsætte, men der skete som bekendt en ændring for 2-3 år siden, hvad angår udviklingen i passagerantal, belægningsprocenter osv., hvilket har sat spørgsmålet om en fortsat forlængelse af garantien i et nyt perspektiv. SAS har i sidste regnskabsår haft et betydeligt underskud. Vi er selvfølgelig opmærksomme på de tiltag, man iværksætter fra koncernens side med henblik på at få dette underskud vendt til et overskud igen.

Som situationen ligger, vil jeg gerne sige for venstres vedkommende, at vi er indstillet på positivt at overveje en forlængelse af garantien for en ny 5 års periode, men vi vil godt tilføje, at denne garantiordning selvfølgelig ikke på nogen måde skal virke som en sovepude for virksomheden SAS. Jeg gør opmærksom på, at der står i konsortiaaftalen, at SAS skal drives på forretningsmæssig basis, og det er klart, at vi forventer, at ministeren indskærper, at denne rettesnor for SAS' virksomhed fortsat skal være gældende.

Jeg har lagt mærke til, at ministeren skriver i bemærkningerne, at der har været lidt problemer med, hvorvidt denne statsgarantiordning var EF-medholdelig, og at ministeren derfor har underrettet EF-Kommissionen om forslaget. Der står i forslaget ikke noget om, hvad EF-Kommissionen har sagt, men det er ministeren måske i stand til at uddybe i sit svar her, ellers kan vi vende tilbage til det i udvalget.

Jeg kan sige for venstres vedkommende, at vi som sagt er indstillet på at bidrage til, at en ny garantiperiode kan træde i kraft 1. oktober 1982 og vare til 30. september 1987.

**Ole Henriksen (SF):**