

[Svend Heiselberg]

Storm er blevet fyret fra Kosan Gas, og at denne virksomhed er blevet solgt til BP, formentlig imod Robert Storms ønske, da Robert Storm sammen med SDS stod som køber af Kosan-koncernen. Det vil være af interesse at få oplyst Finanstilsynets holdning.

Svar (22/11 89):

**Industriministeren (Nils Wilhjem):**

Spørgsmålet besvaret under spm. nr. S 163.

### Spm. nr. S 165

Til *industriministeren* (7/11 89) af:

**Svend Heiselberg (V):**

»Er det oplyst over for ministeren, om Finanstilsynet har udtrykt betænkeligheder ved, at banker og sparekasser kan opkøbe virksomheder, der har likviditetsproblemer, for derefter at tømme virksomhederne for deres reelle værdier og opnå store gevinster ved videresalg?«

#### Begrundelse

Som muligt redskab for denne form for forretning kan banker og sparekasser benytte sig af argumentet »rekonstruktion«, medens der i virkeligheden vil være tale om at tømme virksomhederne for de reelle værdier, hvorved banker og sparekasser optræder som virksomheds-ejere uden for normal bankvirksomhed, jf. Børsens omtale af Dabilfa A/S i likvidation den 3. november 1989.

Svar (22/11 89):

**Industriministeren (Nils Wilhjem):**

Spørgsmålet besvaret under spm. nr. S 163.

### Spm. nr. S 167

Til *trafikministeren* (8/11 89) af:

**Ernst B. Schmidt (FP):**

»Kan et koncessioneret selskab som f.eks. SAS nægte at sælge en billet til en passager, der ønsker at ryge under flyrejsen?«

#### Begrundelse

Da SAS har et faktisk monopol, forekommer det diskriminerende over for rygende passagerer, såfremt disse ikke kan opnå samme service som hidtil med en speciel rygerafdeling i flyet –

ikke mindst i betragtning af, at disse fra fabrikken er indrettet dertil.

Svar (20/11 89):

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Det har været en klar forudsætning for oprettelsen i sin tid af konsortiet SAS, at luftfartsvirksomheden skal drives efter forretningsmæssige principper. I koncessionen til Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL), der er grundlaget for den danske deltagelse i konsortiet, siges det derfor generelt om driften kun, at selskabet er underkastet de bestemmelser, som til enhver tid gælder for dansk erhvervsmæssig luftfart, og at selskabet skal drive sin virksomhed således, at den ikke kommer i strid med forpligtelser, som Danmark har indgået eller måtte indgå ved international aftale.

Når SAS nu på baggrund af kommercielle overvejelser har fundet det hensigtsmæssigt at indføre rygeforbud på indenrigs- og internordiske ruter af under 100 minutters varighed, er der således tale om en beslutning, der ligger inden for de grænser, der er fastsat i koncessionen.

Det stillede spørgsmål kan derfor besvares bekræftende.

Det samme gælder i henseende til det rygeforbud, som Cimber Air og Maersk Air har indført på de indenrigsruter, som disse selskaber beflyver inden for Danairsamarbejdet, idet de pågældende ruter drives på DDL's koncession.

### Spm. nr. S 169

Til *skatteministeren* (8/11 89) af:

**Jens Thoft (SF):**

»Kan ministeren bekræfte, at danskere kan slippe for 40 pct.s-afgiften af kapitalpensioner, hvis de bosætter sig i udlandet, blot de 6 år tidligere har benyttet muligheden for at ændre kapitalpensionen til en ratepension? Såfremt forholdet kan bekræftes, ønskes oplyst, hvilke initiativer ministeren agter at komme med for at sætte en stopper for den trafik.«

#### Begrundelse

Berlingske Tidende kan den 8. november 1989 oplyse, at danskere med kapitalpension med stor fordel kan flytte til udlandet, f.eks. Frankrig, når pensionen udbetales ved det fuld-