

Bilgrav-Nielsen (RV):

Ja, det er muligt, men det var i hvert fald før, jeg blev medlem af folketinget.

I øvrigt vil jeg gerne sige til ministeren, som mener, det væsentlige her er, at man får et langt mindre projekt end oprindelig tænkt: ja, det er væsentligt, men ikke det væsentligste. Det væsentligste må være, at vi får et projekt, der ikke øger bilpresset på den indre by, og det er jeg overbevist om at et projekt vil gøre, når det forøger kapaciteten med 50 pct. Så står vi på den anden side af Søerne, så har vi trykket dér — hvad gør vi så? Ministeren siger klart i sin fremsættelsestale, at vi hermed skrinlægger al diskussion om at gå videre med Søring og andre ideer. Det gør vi måske fra statens side, men hr. Kurt Brauer var jo inde på, at kommunen måske kunne få ideer, det ved vi aldrig. I hvert fald er det sikkert, at vi flytter presset et andet sted hen.

Så ville jeg godt til sidst sige: det undrede mig lidt, hvad hr. Poul H. Møller fra kristeligt folkeparti sagde. Vi har en gang tidligere oplevet, at kristeligt folkepartis medlem af et udvalg, også trafikudvalget, har været medunderskriver på en betænkning — det gjaldt dengang spørgsmålet om at nyvurdere de store trafikplaner — og i betænkningen gik ind for nyvurderingen, men i folketinget stemte man anderledes. Her er man den 3. december i et brev til ministeren gået ind for modstand imod 2 gange 3 spor og har sammen med os andre anbefalet 2 gange 2 spor. Jeg forstår, at man nu også har fraveget dette synspunkt. Det er måske en ny stil?

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om forlængelse og ændring af statsgaranti i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

(Lovforslag nr. 155. Fremsat 17/3 75).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Kampmann (S):

Vi har lige behandlet et forslag, som kommer frem årlig; nu skal vi behandle et forslag, som hidtil er kommet frem hvert 5. år, nemlig om at forlænge statsgarantien i forbindelse med vor deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Det kan ikke undre nogen, at socialdemokratiet er en varm støtte af det lovforslag, som her foreligger. Det er i virkeligheden rørende, at man beder om en garanti, som for Danmarks vedkommende andrager 28 mill. kr. i denne 5-årige periode, når vi tænker på, hvad SAS' årlige omsætning er, nemlig vel snart sagt 3 mia danske kroner årlig og selvfølgelig med en forhåbentlig stigende tendens i den 5-årige periode, forslaget omfatter. Det er også rørende, når man ser det i forhold til de overskud, der heldigvis har været i SAS siden 1962 og frem til i dag; på den baggrund er det en relativt begrænset risikodækning, de tre landes moderselskaber, i Danmark DDL, anmoder om.

Der er grund til ved denne lejlighed at rose SAS for det regnskab og den aktivitet, de har været i stand til at fremvise igennem de senere år. Vi ved jo alle sammen også fra trafikudvalgets daglige arbejde, at det er en virksomhed, der foregår i en meget hård atmosfære både på nationalt plan og i allerhøjeste grad på internationalt plan; derfor er der grund til at glæde sig over, at SAS altså kan stå distancen, og at det ikke er beløb og garantier af en helt anden størrelsesorden, som man beder folketinget om at give ministeren bemyndigelse til.

Med disse bemærkninger skal jeg endnu en gang støtte forslaget, takke for, at det er fremkommet, og håbe, at vi, for så vidt angår dette forslag i modsætning til en lang række andre forslag, kan behandle det så nogenlunde samtidig med den behandling, som finder sted i de andre nordiske landes rigsdage. Vi har jo efterhånden fået berøm-

[Kampmann.]

melse for at komme halsende bagefter ved hvert eneste af disse forslag. Skulle vi ikke give det en hurtig udvalgsbehandling og i hvert fald være hoved ved hoved med de andre lande, hvis folkettinget — og her tænker jeg ikke specielt på enkelte partier — vil tillade dette.

Ivar Hansen (V):

Lovforslaget tager sigte på at forlænge lovgrundlaget for en ny 5 års periode, hvad angår den statsgaranti, som Danmark stiller til rådighed i forbindelse med vores deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Ministeren konstaterer i den skriftlige fremsættelsestale, at SAS siden 1962 har været drevet med overskud, og det er naturligvis glædeligt, men disse driftsresultater skal formentlig tages med et vist forbehold, da jeg går ud fra, at der i regnskabsopgørelserne som hovedregel er anvendt de for statsvirksomheder gældende meget lave afskrivningsrater. Men vi kan naturligvis slå fast, og det er vi formentlig enige om, at SAS skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, og vi kan glæde os over, at det i meget vid udstrækning hidtil også er lykkedes.

Den foreslåede garantiordning for de næste 5 år indeholder jo en væsentlig forhøjelse, som det allerede er nævnt, et maksimumsbeløb på årligt 28 mill. kr. mod hidtil 14,5 mill. kr. Motiveringen for en fortsættelse af garantiordningen kan vi tilslutte os. Med hensyn til en foreslået fordobling af garanti-beløbet ser jeg, at det hidtil har fulgt dels de forventede trafikindtægter, dels det pågældende moderselskabs andel i konsortiet.

Jeg ser endvidere i bemærkningerne, at SAS forventer en fordobling af trafikindtægterne de næste 5 år; heri har man ganske vist indregnet en inflationsrate. Nu ved jeg ikke, hvor høj en inflationsrate man har indregnet i denne forventede fordobling af trafikindtægterne. Hvis man har forventet en fortsat vækst i inflationen på 15-18 pct., er denne prognose jo udtryk for, at man forventer, at trafikstigningen i meget høj grad går i stå, men hvis det er udtryk for, at man forventer en inflationsrate på under 10, er det på den anden side set udtryk for en

formentlig meget optimistisk vurdering af fremtidsudsigterne for de næste 5 år i hvert fald.

Forholdet er vel det i dag, at luftfartsselskaberne er inde i en meget vanskelig periode, hvor fremtiden er forbundet med meget stor usikkerhed ikke mindst på grund af oliekrisen, og hvad der er fulgt efter; vi er derfor tilfredse med den, som det fremgår af lovforslaget, nøjere præcisering af trafikministerens pligt til at orientere folkettinget om selskabets økonomiske stilling og den forventede økonomiske udvikling på kort sigt.

Lovforslaget rummer en hel del enkeltheder, som jeg ikke skal gå nærmere ind i her; de egner sig bedre for en drøftelse i trafikudvalget. Jeg skal blot til sidst konstatere, at vi fra venstres side i princippet er indstillet på at støtte en fortsat deltagelse i den garantiordning, vi hidtil har deltaget i.

Glømsgård (FP):

Jeg ved ikke, om jeg kan love hr. Kampmann en kort udvalgsbehandling, men jeg kan i hvert tilfælde love ham en kort førstebehandling fra fremskridtspartiets side. Det foreliggende lovforslag skulle efter vor opfattelse have været behandlet samme dag, som loven om koncessionsforlængelserne blev behandlet.

Det ville nok undre trafikministeren, om fremskridtspartiet stillede sig positivt til det foreliggende lovforslag, men jeg kan også betro trafikministeren, at det gør vi heller ikke.

Vi indgår gerne i et udvalgsarbejde om dette forslag, og vi vil gennemgå de enkelte bestemmelser nøje. Ser man f. eks. på § 1, stk. 7: beløbet kan eftergives, hvis man finder det rimeligt — ligger der så ikke et tilskudsordningsgrundlag gemt i denne lovbestemmelse? I går havde vi et forslag af ministørrelse og et konsekvensforslag til behandling. Dette forslag mener jeg også er en konsekvens af forslaget om forlængelse af de koncessionerede rettigheder, hvorfor vi ikke ønsker at medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Det radikale venstre kan give tilslutning til forslaget.

Lowzow (KF):

Et lovforslag som dette, der kommer hvert 5. år, kan ikke andet end give anledning til en lille smule debat om SAS og SAS' almindelige handel og vandel, service og optræden over for andre selskaber inden for den danske luftfart. Jeg synes, at de udtalelser, der er kommet under koncessionsloven, og som vi nu allerede har hørt her, tyder på, at der selvfølgelig er en stor positivisme omkring SAS, men der er alligevel noget, som SAS' ledelse burde lægge mærke til, og det er, at der fra mange sider ønskes en større smidighed i deres optræden over for de andre selskaber, der opererer inden for Danmarks grænser og med Danmark som basis. Jeg mener, det er vigtigt, at man inden for SAS ikke føler sig som et statskoncessioneret selskab, som det faktisk er, men som et samarbejdende selskab, der sammen med de andre danske luftfartsselskaber prøver at give danske borgere de bedst mulige luftforbindelser til udlandet.

Der er mange, der har følt, at SAS tit har været for hård i sine afslag over for andre selskaber, at de har set noget ensporet på det på grund af deres koncessionsmuligheder, men på den anden side er der ingen tvivl om, at vi skal have et nordisk luftfartsselskab. Der er heller ingen tvivl om, at selskabet har været drevet godt og forretningsmæssigt i forhold til andre verdensselskaber, og SAS er jo et verdensselskab.

På den baggrund vil vi stadig stå bag garantien til SAS. Vi vil rette nogle spørgsmål i udvalget, men vi vil gerne gøre vores til, at forslaget skal få en velvillig behandling, hvis vi så også senere hen fra SAS kan forvente noget mere smidighed og en smule mere åbenhed.

Kristine Heltberg (SF):

I SF ser vi som bekendt med milde øjne på nordiske foretagender, og vi vil også indtage en ret venlig holdning over for det lovforslag, der ligger her på bordet, men vi ville dog sætte pris på, om man tog hele problemet om koncessionerede selskaber og deres eventuelle mangel på fleksibilitet op i en større sammenhæng. Hvordan man vil forholde sig til de tanker, vi har om koncessionering i al almindelighed, vil nok være en sag, der vil være af betydning også for vores

arbejde i udvalget, hvor vi i øvrigt vil stille os positivt.

Poul H. Møller (KrF):

Jeg kan på kristeligt folkepartis vegne tilsige en velvillig behandling af det foreliggende lovforslag i udvalget.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Jeg kan kun udtrykke min glæde over den tilslutning, der er givet til dette lovforslag, og så vil jeg blot sige til hr. Glensgård, at det ville have undret mig mere, hvis han var for noget, for foreløbig har jeg kun oplevet hr. Glensgård, når han er imod noget. Jeg tænker bare på, at hvis den indstilling, hr. Glensgård har, gik igennem i alle de forslag, der blev fremsat, så ville det blive et ejendommeligt land at leve i.

Glensgård (FP):

Jeg var egentlig godt klar over, at trafikministeren ikke var klar over, hvorfor jeg ville have det foregående lovforslag delt op i to. Der var vi for en del af paragrafferne.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om lån til håndværk og mindre industri.

(Lovforslag nr. 134. Fremsat 10/3 75).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Lysholt Hansen (S):

Ved gennemlæsning af de bemærkninger, der blev fremsat i forbindelse med det af det radikale venstre fremsatte forslag til folketingsbeslutning af 24. januar om statslig garantistillelse for driftslån til håndværks- og mindre industrivirksomheder, kan jeg forstå, at det lovforslag, der nu er fremsat af