

[Ministeren for offentlige arbejder]

tens repræsentant i SAS' styre, og at repræsentanten har fået pålagt en særlig pligt til orientering af ministeren forud for beslutninger i styret, hvor det kan blive aktuelt at indtage og fastholde et dansk særstandpunkt.

Jeg vil i øvrigt gerne tilføje, at det ikke er rigtigt, at der er stillet »omfattende statslige garantier« for Scanairs aktiviteter. Det er tværtimod i artikel 2, stk. 2, i garantioverenskomsten mellem Danmark, Norge og Sverige (udenrigsministeriets bekendtgørelse af 27. januar 1976) udtrykkelig fastslået, at garantien til SAS' 3 moderselskaber ikke omfatter underskud, som måtte forekomme i anledning af selskabernes virksomhed i Scanair, Transair eller eventuelle andre charterselskaber.

Bilag til ministeren for offentlige arbejders skrivelse af 14. februar 1978 til folketinget.

MINISTEREN FOR OFFENTLIGE ARBEJDER
Den 27. september 1976.

Under henvisning til udvalgets skrivelse af 1. juli 1976 (Alm. del – bil. 274) følger hermed i 70 eksemplarer min besvarelse af udvalgets spørgsmål nr. 121.

Niels Matthiassen

Til folketingets udvalg om offentlige arbejder.

Underbilag.

Bilag til ministeren for offentlige arbejders skrivelse af 27. september 1976 til folketingets udvalg om offentlige arbejder.

Spørgsmål:

121. »Der ønskes en redegørelse for, hvad ministeren for offentlige arbejder har foretaget sig for at få »en stærkere udnyttelse af de bestående muligheder for politisk indseende med DDLs løbende virksomhed som parthaver i SAS«.

Ovenstående citat er fra udvalgets betænkning af 6. juni 1975 vedrørende SAS' koncessionsforlængelse.«

Svar:

Jeg vil gerne først minde om mit svar af 31. marts 1976 på udvalgets spørgsmål nr. 39 (1975-76), hvori jeg bl. a. anførte følgende:

»Det andet forhold, jeg vil fremhæve i denne sammenhæng, er, at SAS er en forretningsvirksomhed og skal drives efter forretningsmæssige principper. Der skål som led i denne virksomhed løbende træffes et meget stort antal beslutninger af større eller mindre rækkevidde. Det er efter min opfattelse helt umuligt at forestille sig, at man fra en trafikministers eller et folketingsudvalgs side løbende skulle følge, endside tage stilling til alle disse beslutninger. Man kan og bør efterfølgende kontrollere og om fornødent kritisere virksomheden i almindelighed og visse meget betydningsfulde enkeltdispositioner.«

Jeg føler mig overbevist om, at den opfattelse, jeg dér gav udtryk for, har været den almindelige, både før og efter vedtagelsen af lov nr. 273 af 26. juni 1975 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde. Når jeg i forbindelse med udvalgets behandling af forslaget til den nævnte lov udtalte mig som citeret i spørgsmålet, er det derfor klart, at jeg ikke har forestillet mig en politisk styring, der griber ind i SAS' daglige drift.

Jeg skal endvidere erindre om, at jeg i mit svar på spørgsmål nr. 39 tillige udtalte:

»SAS er, som det er bekendt, opbygget af tre moderselskaber, et dansk, et norsk og et svensk, og hvert af disse selskaber er igen halvt statsligt og halvt privat. Der er således reelt seks parter involveret i dette samarbejde. Dette indebærer på den ene side, at ingen af disse parter kan forvente at få sine ønsker og synspunkter fuldt og ubeskåret igennem i alle forhold, hvis samarbejdet fortsat skal bestå. På den anden side er det klart, at en af parterne fra tid til anden kan være i den situation, at han af hensyn til for ham vitale interesser må fastholde et standpunkt imod de øvrige parthavere. Det er en situation, vi kender fra andre samarbejdsforhold, hvor flere nationer deltager, og som er en del af samarbejdets pris.«

Med henblik på varetagelsen af den danske stats interesser af den sidstnævnte karakter har jeg pålagt den danske statslige repræsentant i SAS' styre forud for beslutninger i styret i sager, som kan involvere spørgsmål af denne karakter, at orientere mig. Derudo-