

Til lovforslag nr. L 149. Betænkning afgivet af udvalget om offentlige arbejder den 27. april 1982

Betænkning

over

Forslag til lov om statsgaranti i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder, som denne har besvaret skriftligt.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af det konservative folkepartis og fremskridtspartiets medlemmer) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* (det konservative folkepartis medlemmer af udvalget) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget ved 2. behandling.

Et *andet mindretal* (fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved tredje behandling med følgende bemærkninger:

Den danske stat skal ikke deltage i luftfartsvirksomhed og skal derfor heller ikke

være medvirkende årsag til en skævvridning af konkurrenceforholdene inden for luftfarten ved at give SAS fordelagtige muligheder på det internationale lånemarked på grund af en statslig driftsunderskudsgaranti.

Fremskridtspartiet beklager i øvrigt, at SAS har fået statslig tilslutning til gennem en årrække at fremlægge millionunderskud på driftsregnskabet. De ambitioner, som SAS' skiftende ledelser har haft, har påført selskabet et betydeligt underskud. Fremskridtspartiet finder det beklageligt, at statens repræsentant ikke har modsat sig de mange indkøb af nye kæmpefly – herunder engagementet i Airbusdrømmerierne.

Fremskridtspartiet finder det på tide at få afviklet statens engagement i SAS og dets mange datterselskaber og ønsker derfor ikke at yde SAS den i lovforslaget omhandlede statsgaranti.

Grove (KF) Finn Jørgensen (KF) Brøndsted (V) Ivar Hansen (V) Dohrmann (FP)

Hans E. Jacobsen (FP) Nør Christensen (CD) Bollmann (CD)

Normann Andersen (S) fmd. Knud Damgaard (S) Erenbjerg (S) Lerke (S)

Otto Mørch (S) Karl Nielsen (S) Bilgrav-Nielsen (RV) Lilli Gyldenkilde (SF)

Ole Henriksen (SF) nfmd.

Partierne VS og KrF havde ikke medlemmer i udvalget.

Udvalgets spørgsmål 2 samt ministeren for offentlige arbejders besvarelse heraf

Spørgsmål 2:

»Udvalget udbeder sig en uddybning af ministerens besvarelse af spørgsmål 1 (bil. 2) samt konkrete oplysninger om:

- a) hvilken liberalisering der er sket på fragtcharterområdet, herunder splitcharter,
- b) hvilken liberalisering der er sket i relation til charterdestinationer,
- c) hvilke liberaliseringsønsker fra charterselskaberne der ikke har kunnet imødekommes.«

Svar:

Med hensyn til de beslutninger vedrørende charterspørgsmål, som blev truffet på det skandinaviske trafikministermøde den 28. april 1981, kan jeg oplyse følgende:

ad a). På mødet blev der aftalt en liberalisering af fragtcharterreglerne. Denne liberalisering bestod i at indføre splitcharterbegrebet i det skandinaviske regelsæt. Hidtil havde hovedreglen været, at hele et luftfartøjs kapacitet skulle chartres af 1 forsender. Fragtcharterflyvning stod derfor kun åben for virksomheder, der selv havde et ret stort transportbehov. Splitcharter indebærer, at flere kan slå sig sammen om at udnytte et luftfartøj til transport af de varer, de importerer eller eksporterer. For at sikre, at der ikke blev tale om for stor afledning af fragt fra SAS' ruter, var der enighed om, at antallet af chartre ikke kunne være ubegrænset. Sverige og Norge ønskede det tilladte antal chartre pr. flyvning sat så lavt som 7, men bøjede sig for det danske krav om, at der alene skulle være den begrænsning, at den enkelte charter har en forsendelse på mindst 500 kg. Antallet af tilladte chartre varierer herefter med luftfartøjets lasteevne og vil f.eks. være op til 40 chartre af et luftfartøj med en lasteevne på 20 tons.

Efter de skandinaviske regler kan splitfragtcharterflyvninger mellem Skandinavien

og udlandet ikke finde sted til destinationer, som SAS aktuelt beflyver eller har konkrete planer om at beflyve, eller som ligger i en sådan nærhed af disse destinationer, at det med rimelighed kan antages, at splitchartertrafik vil medføre en mærkbar formindskelse af SAS' fragtunderlag på de pågældende ruter. På grund af disse begrænsninger har den principielle godkendelse af splitcharterbegrebet, som jeg var inde på ved 1. behandlingen, til dette tidspunkt ikke haft praktisk betydning for erhvervslivet og charterselskaberne. Imidlertid kan der for mig ikke herske tvivl om, at den omstændighed, at der med Norge og Sverige er indgået aftale om principielt at tillade splitcharter, også må have til følge, at denne transportform rent praktisk kan komme til eksistens. Derfor kan det efter min mening ikke accepteres, at man f.eks. fortolker bestemmelsen om en splitcharterdestinations nærhed til et punkt, der beflyves af SAS, så restriktivt, at alle destinationer af reel betydning for import- og eksportørerne og dermed også for charterselskaberne udelukkes. Det tror jeg man fra norsk og svensk side vil kunne indse, og det vil være min bestræbelse, at dette snarest giver sig konkrete udslag.

ad b). På trafiministermødet den 28. april 1981 besluttedes det umiddelbart at tillade selskabsrejsecharterflyvninger til Florida. Dette indebærer et vigtigt gennembrud i den skandinaviske charterpolitik, idet sådanne flyvninger indtil da ikke havde været tilladt over Nordatlanten. Ministrene pålagde samtidig det skandinaviske departementale charterudvalg (DAC-udvalget) at vurdere to af de danske charterselskaber ønskede destinationer for selskabsrejsecharterflyvninger, De arabiske Emirater og Canada.

De arabiske Emirater er siden blevet frigivet til selskabsrejsecharterflyvning.

Overvejelserne angående Canada er på grund af sammenhængen med spørgsmålet om tilladelse til beflyvning af punkter i USA udsat i afventen af resultatet af de skandinaviske-amerikanske luftfartsdrøftelser, der har været ført i flere omgange, og som for tiden er genoptaget i Washington.

I efteråret 1981 fremførte charterselskaberne ønske om at kunne flyve til Kenya. En stillingtagen til dette ønske har været kædet sammen med spørgsmålet om, hvorvidt SAS kan bevare sine landingsrettigheder i Nairobi. Forhandlingerne mellem Kenya og de skandinaviske lande herom er endnu ikke afsluttet, men det er min opfattelse, at der snarest bør åbnes adgang for skandinaviske charterselskaber til at flyve til Kenya.

ad c). På trafikministermødet besluttedes det desuden, at DAC-udvalget skulle vurdere de eksisterende passagercharterregler og her-

under se på følgende ønsker, som var fremført af charterselskaberne:

- 1) Tilladelse til at blande ud- og hjemrejsende selskabsrejsegrupper på samme luftfartstøj.
- 2) Tilladelse til på en selskabsrejseflyvning at udbyde et vist antal pladser udelukkende for transport (de såkaldte »seat only«-rejser).

Det første ønske er imødekommet, medens stillingtagen til det andet, der fortrinsvis har interesse i relation til Spanien, er sat i bero indtil videre allerede af den grund, at Spanien hidtil har nægtet at modtage »seat only«-flyvninger. Sammenfattende kan det følge siges, at ønskerne om Canada og Kenya som tilladte charterdestinationer samt ønsket om mulighed for »seat only«-flyvninger for tiden ikke er imødekommet.

J. K. HANSEN