

Lovforslag nr. L 108. Fremsat den 26. november 1986 af ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen)

Forslag

til

Lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder be- myndiges til at træffe de foranstaltninger, som er nødvendige for en forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luft- fartssamarbejde med 10 år for perioden 1. oktober 1995 til og med 30. september 2005.

§ 2. Uanset § 77, stk. 1, i lov om luftfart, jfr. lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. septem-

ber 1985, kan der meddeles A/S Det Danske Luftfartselskab tilladelse til at lade Scandinavian Airlines System udføre erhvervsmæssig luftbefordring af passagerer, post og gods alene mellem to steder inden for riget.

§ 3. § 3 i lov nr. 273 af 26. juni 1975 om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde ophæves.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Samarbejdet i Scandinavian Airlines System, SAS, der påbegyndtes den 1. oktober 1950, er baseret på en konsortialaftale mellem de tre moderselskaber, A/S Det Danske Luftfartselskab (DDL), A/S Det Norske Luftfartselskab (DNL) og AB Aerotransport (ABA). Aftalen, der er godkendt af regeringerne i Danmark, Norge og Sverige, og oprindeligt havde gyldighed i 25 år, blev i 1959 forlænget med 10 år til 30. september 1985 og i 1975 igen med 10 år til 30. september 1995. I tilknytning til konsortialaftalen blev der i de 3 lande udfærdiget indholdsmæssigt identiske koncessioner for de tre moderselskaber, og der blev mellem de tre regeringer indgået en aftale om staternes samarbejde på luftfartens område. Ligesom konsortialaftalen blev regeringsaftalen og koncessionerne i 1959 og i 1975 forlænget til den 30. september 1985, respektive den 30. september 1995.

For Danmarks vedkommende udgøres lovgrundlaget for det hidtidige SAS-samarbejde af lov nr. 273 af 26. juni 1975 og lov nr. 217 af 18. maj 1982.

Fra DDL modtog ministeriet for offentlige arbejder i efteråret 1984 meddelelse om, at de tre moderselskaber er blevet enige om at forlænge konsortialaftalen på uændrede vilkår for en 15-års periode fra den 1. oktober 1995 til og med den 30. september 2010. Samtidig anmodede DDL om, at forlængelsen godkendes af ministeriet. Desuden har selskabet anmodet om, at selskabets koncession til at drive rutflyvning må blive forlænget tilsvarende og med principielt uforandret indhold. Endelig har DDL anmodet om, at aftalen mellem de tre regeringer om samarbejde på luftfartens område forlænges for en tilsvarende periode.

I henvendelsen fra DDL er det anført, at omfanget af SAS' virksomhed gør det nødvendigt at planlægge og disponere på så langt sigt, at det ofte strækker sig ud over konsortialaftalens nuværende gyldighedsperiode. Dette gælder særligt anskaffelse af fly med reservemateriel, teknisk udrustning og bygninger, der kræver omfattende låne- og kredit-

ordninger. Det nævnes, at SAS' investeringer inden for den nærmeste 10 års periode til den forestående fornyelse af flyflåden vil udgøre et beløb i størrelsesordenen 25 mia svenske kroner.

Det er på denne baggrund, at de tre moderselskaber har fundet det nødvendigt allerede nu at søge det retlige grundlag for SAS-samarbejdet forlænget.

I henhold til luftfartslovens § 75 udstedes der tilladelse (koncession) af ministeren for offentlige arbejder til al drift af regelmæssig luftfart i erhvervsøjemed over dansk område. Tilladelsen til DDL kræver derfor i sig selv ikke forelægelse for folketetinget. Da tilladelsen imidlertid af DDL ønskes udnyttet i samarbejde med DNL og ABA om SAS, og da dette konsortium gives en fortrinsret til rutetrafik, forelægges samarbejdet til folketingets godkendelse.

§ 3 i den gældende lov om skattespørgsmål finder ministeriet ikke længere, at der er behov for, og DDL har accepteret, at den udgår.

Loven vil ikke få økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Mellem de tre skandinaviske trafikministre er der enighed om, at det nære skandinaviske luftfartssamarbejde i og omkring SAS, der har udviklet sig til gavn for de tre lande, bør kunne fortsættes også efter 1995. På grund af den udvikling, der har fundet sted i den civile luftfart i de seneste år, har ministrene imidlertid fundet, at der var behov for at få foretaget en nyvurdering – og eventuelt en justering – af den skandinaviske luftfartspolitik, inden der i de tre lande blev søgt om parlamentarisk tilslutning til forlængelse af det retlige grundlag for SAS-samarbejdet. De tre skandinaviske trafikministre nedsatte derfor i efteråret 1985 et embedsmandsudvalg, som skulle udrede konsekvenserne af mulige ændringer i den skandinaviske luftfartspolitik og virkningerne af sådanne for det skandinaviske luftfartssamarbejde, for det skandinaviske lufttrafiksystem og for brugerne af det.

På baggrund af embedsmandsudredningen blev der i maj 1986 indgået aftale mellem regeringerne i

Danmark, Norge og Sverige om at søge parlamentarisk tilslutning til forlængelse af det retlige grundlag for SAS-samarbejdet. Forlængelsen skal gælde for perioden 1. oktober 1995 til 30. september 2005 og ikke – som af DDL ansøgt – til 2010. Med virkning fra det tidspunkt, hvor den parlamentariske tilslutning i de tre lande skønnes at kunne foreligge, formentlig marts 1987, vil der ske en liberalisering på en række vigtige områder. Dette indebærer altså, at der allerede nu, dvs. 8 år før DDL's (SAS') koncession udløber, gribes ind i den eksisterende koncession.

Sigtet med disse liberaliseringer er på en og samme tid at bevare og videreudvikle en af de væsentligste forudsætninger for SAS-samarbejdet, nemlig udnyttelsen af det fælles trafikunderlag ved, at trafikstrømmene i de tre lande samordnes og konsolideres via trafikknudepunkter, og at skabe større fleksibilitet for andre skandinaviske luftfartsselskaber, herunder charterselskaberne, bl.a. også med det formål af hensyn til forbrugerne at forstærke udviklingen i det skandinaviske flytrafiksystem.

Der er tale om følgende liberaliseringer:

Persontrafik:

Med visse indskrænkninger vil interskandinaviske sekundærruter, som SAS ikke ønsker at beflyve, kunne udføres af andre skandinaviske selskaber. Der vil bl.a. kunne etableres ruter mellem et sekundært punkt i et skandinavisk land og en hovedstad i et andet skandinavisk land.

For sekundærruter til og fra Skandinavien skal der ske en tilpasning til den udvikling, som for tiden er til forhandling bl.a. i EF og ECAC (de europæiske civile luftfartsmyndigheders samarbejdsorgan).

På charterområdet åbnes der for selskabsrejseflyvning mellem de skandinaviske hovedstæder. Desuden ændres reglerne for selskabsrejseflyvninger generelt således, at det hidtil gældende overnatningskrav på 7 nætter nedsættes til 3 nætter, idet dog én af disse overnatninger skal ske natten mellem lørdag og søndag.

Fragttrafik:

Fragtcharter kan fremover udføres frit uden geografiske begrænsninger og uden begrænsninger med hensyn til at samle fragt fra enkelte kunder. Fragt kan ligeledes uden begrænsninger medtages på passagercharterfly. Hidtidige begrænsninger for udførelse af såkaldt kurerfragtflyvninger bortfal-

der. Godkendelse af ruteselskabernes fragtpreiser skal ikke længere ske fra skandinavisk side. Som en konsekvens af de nævnte liberaliseringer bortfalder også SAS' og andre ruteselskabers transportpligt for fragt.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

De foranstaltninger, der er tale om, omfatter, som tidligere nævnt i de almindelige bemærkninger følgende:

- 1) godkendelse af den forlængelse af konsortialaftalen, som de tre moderselskaber er enige om, men begrænset til 2005,
- 2) forlængelse af DDL's koncession, jfr. bekendtgørelse nr. 481 af 13. december 1951 som ændret ved bekendtgørelse nr. 322 af 26. november 1959, bekendtgørelse nr. 336 af 11. juni 1976 og bekendtgørelse nr. 173 af 30. april 1985,
- 3) forlængelse af aftalen mellem regeringerne i Danmark, Norge og Sverige om samarbejde på luftfartens område, jfr. for Danmarks vedkommende bekendtgørelse nr. 25 af 11. juni 1952 som ændret ved bekendtgørelse nr. 47 af 28. september 1959 og bekendtgørelse nr. 75 af 31. august 1976.

Konsortialaftalens indhold er, bortset fra den forlængede gyldighedsperiode, uændret, og der forudses heller ikke ændringer af material art i regeringsaftalen.

Koncessionen til DDL vil blive begrænset, således at DDL (SAS) ikke længere har fortrinnsret – og dermed transportpligt – til udførelse af flyvning med fragt, jfr. de almindelige bemærkninger. Ligeledes vil kravet om, at fragtpreiser skal forelægges til godkendelse hos ministeriet for offentlige arbejder udgå, jfr. de almindelige bemærkninger.

Til § 2

Svarer til § 2 i lov nr. 273 af 26. juni 1975, jfr. bemærkningerne hertil (FT Tillæg A, spalte 1129).

Til § 3

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, er der ikke længere behov for § 3 i lov nr. 273 af 26. juni 1975. Den foreslås derfor ophævet med virkning allerede fra lovens ikrafttræden og således 8 år før den periode, som lovens §§ 1 og 2 omhandler dvs. 1995–2005.