

Til lovforslag nr. L 177. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 3. april 1997

## Betænkning

over

### Forslag til lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, som denne har besvaret skriftligt. Udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen.

Endvidere har udvalget modtaget en skriftlig henvendelse fra:

Maersk Air,  
Premiair og  
Sterling European.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Enhedslistens medlem) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* (Enhedslistens medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Enhedslisten kan ikke støtte lovforslaget, fordi der ikke som ved anden tilladelse til for-

urenende produktion stilles miljøkrav i forbindelse med tilladelsen til et fortsat nordisk samarbejde om luftfartstrafikken. De miljøkrav, som det ville være logisk at inddrage som en forudsætning for en fortsat tilladelse, kunne f.eks. være følgende:

- regler om arbejdsmiljøet i de danske og nordiske lufthavne,
- krav i forbindelse med støj ved start og landinger,
- målsætning for nedbringelse af energiforbruget pr. passager pr. km,
- begrænsninger i godstransport, som ellers kan fragtes med skib eller jernbane,
- anvendelse af mere miljørigtige brændstoffer i flyene.

Enhedslisten mener således, at der er behov for en større politisk styring af den danske og nordiske luftfartstrafik og ikke, således som lovforslaget lægger op til, at der skal foretages ændringer i mere liberal retning.

*Helge Mortensen (S) nfm. Poul Andersen (S) Børge Bakholt (S) Søren Hansen (S)*

*Tove Lindbo Larsen (S) Tommy Dinesen (SF) Vibeke Peschardt (RV) Jette Gottlieb (EL)*

*Arne Melchior (CD) fmd. Svend Heiselberg (V) Jens Løgstrup Madsen (V)*

*Helge Sander (V) Erik Jacobsen (V) Kaj Ikast (KF) Brian Mikkelsen (KF)*

*Niels Jørgen Langkilde (KF) Ole Donner (DF)*

Fremskridtspartiet havde ikke medlemmer i udvalget.

### Udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå

#### Spørgsmål 1:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 12. marts 1997 fra Premiair, Sterling European og Maersk Air, jf. bilag 1.

#### Svar:

Det centrale indhold i det fælles brev af 12. marts 1997 fra de tre luftfartsselskaber er efter min opfattelse kravet om, at såfremt SAS-samarbejdet skal forlænges ud over år 2005, må det ske uden nogen form for særrettigheder til SAS. Derfor skal sådanne rettigheder eller begrænsninger for andre selskaber afskaffes for at skabe lige konkurrence for luftfartstrafikken også uden for EU/EØS-området.

Selskaberne anfører en række synspunkter til støtte for dette krav, bl.a. at SAS' fortrinsvis gennem de sidste 20-25 år uomtvisteligt har haft negative økonomiske konsekvenser for andre danske og skandinaviske luftfartsselskaber, for udviklingen af trafikken på Københavns Lufthavn og ikke mindst for forbrugerne. En fortsættelse af disse rettigheder vil være en bremse på udviklingen og fratage disse selskaber udviklingsmuligheder for de næste 20-25 år.

Det er ikke overraskende, at de tre selskaber ønsker yderligere muligheder for udvikling af selskaberne fremover og argumenterer herfor ud fra hensynet til de interesser, der er knyttet til disse selskaber.

Jeg er ikke enig i argumentet om, at SAS-samarbejdet har haft de negative konsekvenser, som selskaberne anfører. Det er min opfattelse, at dette samarbejde har været til fordel for de tre skandinaviske lande og deres borgere.

Det er ligeledes en kendsgerning, at samarbejdet har været en afgørende forudsætning for, at Københavns Lufthavn i dag har en placering som en lufthavn af international betydning. Det er en følge af, at en af de væsentlige forudsætninger for SAS-samarbejdet har været udnyttelsen af det fælles trafikunderlag ved, at trafikstrømmene i de tre lande er blevet konso-

lideret via trafikknudepunkter, først og fremmest Københavns Lufthavn.

Derimod er jeg enig med selskaberne i, at luftfarten fremover bør baseres på en mere markedsorienteret ordning, således at der ikke mindst af hensyn til forbrugernes interesser skabes nye udviklingsmuligheder for selskaberne.

Det er de tre skandinaviske regeringer også enige om, således som det fremgår af lovforslaget, men en sådan friere ordning kan ikke blot ske ved at afskaffe SAS' resterende fortrinsret, idet det ikke i sig selv vil medføre etablering af en ordning alene baseret på markeds- og konkurrencehensyn. Det skyldes, at luftfarten stadig i dag hovedsagelig er undergivet et reguleringssystem med internationale aftaler mellem suveræne lande, og at der derfor skal være enighed om, hvilken markedsordning der skal gælde.

Det fremgår af pkt. 4 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, at det nærmere indhold af den skandinaviske luftfartspolitik til enhver tid bestemmes af de tre lande, og at det således er muligt at gennemføre ændringer i aftaleperioden for det skandinaviske luftfartssamarbejde. Sådanne ændringer har været gennemført gennem årene. Det er derfor ikke rigtigt, at der med lovforslaget sker en fastfrysning af den luftfartspolitiske situation i de kommende 20-25 år, hvilket ikke mindst i lyset af udviklingen på det luftfartspolitiske område ville have været betænkeligt. Der er derfor ikke af denne grund noget behov for en begrænsning af perioden for videreførelsen af det skandinaviske luftfartssamarbejde til 10 år, således som de tre selskaber foreslår i henvendelsen.

Fra skandinavisk side vil der blive arbejdet for, at der indgås aftaler med flest mulige lande om skabelsen af en markedsorienteret ordning, hvilket også kan ske ved indgåelse af multilaterale aftaler, der omfatter de tre skandinaviske lande. Udgangspunktet herfor vil være, at der tilvejebringes en liberalisering svarende til den, der fra 1. januar 1993 er skabt i

EU med den såkaldte 3. luftfartspakke, hvis indhold nu også gælder for hele EØS-området.

Inden for EU/EØS-området har SAS ikke længere en fortrinsret, og det samme vil være konsekvensen af den aftale, de tre lande har indgået med USA, som giver nye udviklingsmuligheder på dette marked. Der føres på nuværende tidspunkt forhandlinger mellem EU og de central- og østeuropæiske samt baltiske lande om en ordning med henblik på, at den frie markedsordning i EU kan udstrækkes også til disse lande. Det er mit håb, at disse forhandlinger vil føre til resultater i løbet af kortere tid.

Der anføres i henvendelsen en række betragtninger om forlængelsen af konsortiaftale og koncession.

SAS-samarbejdet i dets nuværende form har eksisteret siden 1950, og dette samarbejde er

forlænget i flere omgange. Disse forlængelser har normalt ligget ca. 10 år forud for udløbet af aftaleperioden.

Det har sammenhæng med, at omfanget af SAS' virksomhed og de heraf følgende investeringsbehov gør det nødvendigt at planlægge og træffe dispositioner af langtrækkende karakter, som går ud over den resterende gyldighedsperiode for SAS-samarbejdet.

SAS-samarbejdet er særegent derved, at de tre nationale moderselskaber har dannet et selskab, som har fået adgang til at udøve de rettigheder, de tre selskaber hver for sig har i deres hjemlande.

Dette er ikke en given ting, og på den baggrund er det ikke alene vigtigt for SAS, men også for långivere, gennem en parlamentarisk behandling i de tre lande at få klarhed om, at SAS-samarbejdet også består efter år 2005.