

Lovforslag nr. L 177. Fremsat den 26. februar 1997 af trafikministeren (Bjørn Westh)

Forslag

til

Lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at træffe de foranstaltninger, som er nødvendige for en forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde med 15 år for perioden 1. oktober 2005 til og med 30. september 2020.

§ 2. Uanset § 77, stk. 1, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 162 af 7. marts 1994 med senere ændringer, kan der meddeles SAS Danmark A/S tilladelse til at lade Scandinavian Airlines System udføre erhvervsmæssig luftbefordring af passagerer, post og gods alene mellem to steder inden for riget.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning.

Siden 1946 har de tre skandinaviske luftfartsselskaber, Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) og Aktiebolaget Aerotransport (ABA), der i 1996 skiftede navn til henholdsvis SAS Danmark A/S og SAS Norge ASA samt for ABA's vedkommende efter en fusion med Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) til SAS Sverige AB (publ), drevet lufttrafik i fællesskab.

Indtil 1948 var der tale om interkontinental trafik på Amerika, og samarbejdet foregik under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), Overseas Division (OSAS), ved at de tre selskaber indskød materiel i forholdet 2:2:3, nemlig DDL 2/7, DNL 2/7 og ABA 3/7. Virksomheden blev drevet for fælles regning, således at rettigheder og forpligtelser samt gevinst og tab blev delt mellem selskaberne i forhold til deres andele i konsortiet.

Dette samarbejde blev i 1948 udvidet til også at omfatte lufttrafik på linier i Europa, Orienten og Afrika, hvilket skete under navnet Scandinavian Airlines System, European Division (ESAS). Den indenlandske rutetrafik i Danmark, Norge og Sverige blev fortsat varetaget af de tre nationale selskaber hver for sig.

I 1948 blev skandinavisk luftfart således udført af fem forskellige organisationer, og da dette de følgende år skete med utilfredsstillende økonomiske resultater blev der indledt undersøgelser af, om samarbejdet burde søges opretholdt i en rationaliseret og effektiv form. Resultatet af dette arbejde var et forslag om, at SAS burde drives som én virksomhed, og at dette nye SAS konsortium skulle overtage al luftfartsvirksomhed udført af de tre selskaber og OSAS samt ESAS. SAS konsortiet skulle efter forslaget drives under ét for fælles regning og risiko, således at rettigheder og forpligtelser, gevinst og tab skulle fordeles mellem de tre selskaber i forhold til deres interessentandele i SAS. Selskaberne skulle således ophøre med at drive selvstændig luftfartsvirksomhed og alene fremme dette formål som interessenter i SAS.

Forslaget fik principiel tilslutning i de tre selskaber under forudsætning af, at vedkommende myndigheder i de tre lande godkendte forslaget, og der samtidig blev opnået enighed om en række praktiske spørgsmål. Ved et skandinavisk trafikministermøde den 8. maj 1950 blev der opnået enighed om, at det skandinaviske luftfartssamarbejde burde fortsætte, og der blev nedsat et embedsmandsudvalg, der afgav betænkning den 16. oktober 1950 angående udvidelse af det skandinaviske luftfartssamarbejde inden for SAS.

Dette udvalg tilsluttede sig forslaget om et udvidet SAS-samarbejde og foreslog, at en mellem de tre selskaber for en periode af 25 år indgået samarbejdsaf-tale (konsortialoverenskomsten) blev godkendt af de tre landes regeringer. Konsortiet havde et betydeligt kapitalbehov, som hovedsagelig skulle dækkes af moderselskaberne i forholdet 2:2:3, idet den risikobærende kapital i de tre moderselskaber skulle indskydes med lige store beløb af henholdsvis staten og private aktieinteressenter i de tre lande, hvorved der ville blive tale om samarbejde på lige fod mellem statslige og private aktieinteressenter.

Samtidig blev det i betænkningen foreslået, at de tre landes samlede indsats i international rutetrafik burde koncentreres hos det nye selskab, hvorved SAS ville opnå en faktisk fortrinsret til rutetrafik.

Betænkningen dannede grundlag for lovforslag nr. 51 om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde, der blev fremsat den 7. december 1950. Det fremgår af bemærkningerne hertil, at konsortialoverenskomsten i lighed med, hvad der havde været tilfældet med OSAS- og ESAS-aftalerne, skulle godkendes af ministeren, hvilket kunne ske i medfør af luftfartsloven. Tilsvarende kunne de af udvalget behandlede koncessionsspørgsmål formentlig løses inden for rammerne af de beføjelser, som tilkommer ministeren i henhold til luftfartsloven.

Det centrale indhold af lovforslaget var derfor at godkende, at ministeren kunne træffe en række foranstaltninger vedrørende statens økonomiske medvirken ved nytegning af aktier i DDL, hvilket indelbar, at de statslige og private aktieinteressenter blev for-

delt ligeligt, ligesom der blev givet garanti om støtte i en periode.

Konsortialoverenskomsten blev efter vedtagelsen af lov nr. 493 af 20. december 1950 godkendt for en periode af 25 år fra 1. oktober 1950 at regne. I tilslutning til konsortialoverenskomsten blev der af de tre landes myndigheder udfærdiget indholdsmæssigt identiske koncessioner for de tre moderselskaber til udførelse af lufttrafik.

Der blev endvidere mellem de tre regeringer indgået en aftale af 20. december 1951 om staternes samarbejde på luftfartens område, jf. for Danmarks vedkommende bekendtgørelse nr. 25 af 11. juni 1952. De tre regeringer skal efter denne aftale samarbejde i spørgsmål i relation til SAS, idet aftalen efter artikel 7 skal gælde, så længe de tre moderselskaber opretholder samarbejdet i SAS konsortiet.

Konsortialoverenskomsten mellem de tre selskaber blev i 1959 forlænget med 10 år til 30. september 1985 efter vedtagelsen af lov nr. 216 af 11. juni 1959 om statsgaranti m.v. i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde. Samtidig blev koncessionen til DDL og regeringsaftalen vedrørende luftfartssamarbejdet forlænget for en tilsvarende periode, jf. bekendtgørelse nr. 47 af 28. september 1959.

I 1974 rettede selskaberne henvendelse til de tre regeringer og meddelte, at moderselskaberne var blevet enige om at forlænge konsortialoverenskomsten på uændrede vilkår for yderligere en 10-års periode fra den 1. oktober 1985 til og med den 30. september 1995.

Det blev besluttet at anvende lovformen som grundlag for samarbejdets forlængelse, selvom der ikke i forbindelse hermed var tale om direkte økonomiske dispositioner, således som det var tilfældet i 1950 og 1959, hvorfor de fornødne foranstaltninger vedrørende forlængelsen – muligvis med tiltrædelse af Folketingets udvalg om offentlige arbejder – kunne have været truffet i kraft af de beføjelser, trafikministeren har i medfør af luftfartsloven.

Efter vedtagelsen af lov nr. 273 af 26. juni 1975 blev konsortialoverenskomsten, koncessionen og regeringsaftalen forlænget til 30. september 1995.

Den seneste forlængelse af samarbejdet blev ligeledes gennemført på grundlag af lovgivning, jf. lov nr. 381 af 10. juni 1987, selv om der heller ikke i dette tilfælde er tale om direkte økonomiske dispositioner for staten. Konsortialoverenskomsten blev forlænget til 30. september 2005. Det samme er, jf. bekendtgørelse nr. 116 af 6. november 1989, tilfældet vedrørende regeringsaftalen, ligesom selskabernes koncessioner også udløber til dette tidspunkt. Regeringsafta-

len kan efter 1. oktober 2004 opsiges af hver af de kontraherende parter med 12 måneders varsel.

Koncessionen til DDL, nu SAS Danmark A/S, blev 28. juni 1994 erstattet af en licens udfærdiget i henhold til Rådets forordning nr. 2407/92/EØF om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber. Dette skete ved bekendtgørelse nr. 656 af 6. juli 1994 om ophævelse af bekendtgørelse om koncession for Det Danske Luftfartsselskab A/S til regelmæssig luftfart, idet bestemmelsen vedrørende beflyvningen af Færøerne og Grønland i pkt. 5, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 336 af 11. juni 1976 fortsat er gældende.

Efter licensen har SAS Danmark A/S ret til at lade luftfartsvirksomheden udføre af SAS under forudsætning af, at SAS indtræder i SAS Danmark A/S' rettigheder og forpligtelser efter licensen. Det samme gælder for SAS Norge ASA og SAS Sverige AB, og selskaberne har således overført den operative luftfartsvirksomhed til SAS konsortiet, idet selskabernes indbyrdes forhold er reguleret af konsortialoverenskomsten.

Moderselskaberne etablerede i 1988 konsortiet SAS Commuter med samme ejerforhold og juridiske status som SAS konsortiet. SAS Commuter er et rent produktionsselskab for SAS konsortiet inden for skandinavisk og europæisk regionaltrafik, og det drives under SAS konsortiets administrative ledelse. SAS Commuter samt SAS konsortiet og konsortiernes datterselskaber og associerede selskaber udgør SAS Gruppen, hvis primære virksomhed er luftfartsvirksomhed, hvor hovedopgaven er at tilgodese behovet for konkurrencedygtige flyforbindelser til, fra og inden for hvert af de skandinaviske lande, hvilket sker i samarbejde med andre luftfartsselskaber. I 1996 indgik SAS således i et strategisk samarbejde med Lufthansa, ligesom der blev indledt et samarbejde med det amerikanske United Airlines, Thai Airways International og Air Canada.

2. Baggrunden for forslaget.

Fra SAS Danmark A/S har Trafikministeriet den 14. januar 1997 modtaget meddelelse om, at bestyrelsen i SAS konsortiet og bestyrelserne i de tre moderselskaber har truffet beslutning om en række ændringer i selskabernes ledelsesfunktioner, der ønskes gennemført i tilslutning til de ændringer i selskabernes virksomhedsområder og i selskabs- og kapitalstrukturen, som blev gennemført i 1996.

SAS Danmark A/S har ansøgt om trafikministerens godkendelse af disse ændringer, der berører selskabets vedtægter og konsortialoverenskomsten mellem de tre moderselskaber. Denne overenskomst ønskes forlænget ud over 30. september 2005, hvilket også skal ses på baggrund af de betydelige investe-

ringer i fly, som SAS konsortiet står overfor at skulle foretage i de kommende år.

Det er oplyst, at SAS har afgivet bindende ordrer på i alt 49 fly. Sammen med opbygning af reserve-lageret til disse fly svarer det til en investering på knap USD 1,5 mia. Herudover er det sandsynligt, at SAS over de kommende 10 år gennemfører yderligere investeringer i fly og reservedele på ca. USD 4 mia., regnet i faste 1996-priser. Investeringerne, der forventes at være nogenlunde ligeligt fordelt mellem første og anden halvdel af perioden, bygger på en efter SAS-ledelsens opfattelse forsigtig vurdering af trafikudviklingen og SAS's trafikandele. Øges trafikken mere end forudsat i de udarbejdede prognoser, eller øges SAS's markedsandel, kan det være hensigtsmæssigt for SAS at gennemføre flyinvesteringer ud over de ovenfor nævnte.

SAS Danmark A/S har samtidig anmodet om en forlængelse af selskabets licens og om, at der også foretages en forlængelse af regeringsaftalen.

Mellem de tre skandinaviske trafikministre er der enighed om, at det skandinaviske luftfartssamarbejde omkring SAS bør forlænges for perioden efter 2005, og at grundlaget herfor bør tilvejebringes nu, idet omfanget af virksomheden i SAS og de heraf følgende investeringsbehov, jf. ovenfor, gør det nødvendigt at planlægge og træffe dispositioner af langtrækkende karakter, hvorfor det ikke rækker med den resterende gyldighedsperiode for konsortialoverenskomsten. Der bør samtidig foretages visse ændringer i den skandinaviske luftfartspolitik, og disse ændringer skal træde i kraft allerede når den parlamentariske tilslutning til samarbejdets videreførelse foreligger.

3. Ændringer i moderselskabernes struktur m.v.

De tre moderselskaber ændrede som anført ovenfor i 1996 navn til SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA og SAS Sverige AB for at opnå en klarere profilering og markedsføring af SAS. Dette skete som led i forskellige samordnede tiltag i moderselskaberne, der har til formål at styrke SAS's profil på kapitalmarkederne og øge forudsætningerne for en mere effektiv prisfastsættelse på moderselskabernes aktier og derigennem SAS's mulighed for at kunne skaffe kapital på konkurrencedygtige vilkår. Det kan blive aktuelt i forbindelse med anskaffelsen af det betydelige antal nye fly over de kommende år, i det omfang det ikke er muligt at finansiere disse indkøb direkte over driften.

Der blev gennemført en ændring af moderselskabernes virksomhed ved frasalg af ejendomme, hvorfor moderselskabernes virksomhed fremover kun omfatter ejerandelen af SAS. En successiv harmoni-

sering af regnskabsprincipperne muliggør fremover en højere grad af sammenlignelighed mellem moderselskaberne. Samtidig vil SAS og moderselskaberne offentliggøre regnskaber i ét fælles dokument, ligesom der tilstræbes en fælles udbyttepolitik, således at udbyttet fra de tre selskaber vil være det samme pr. aktie, omregnet til en fælles valuta.

Kapitalstrukturen i moderselskaberne blev endvidere harmoniseret i 1996, således at egenkapitalen afspejler det enkelte moderselskabs andel af SAS svarende til 2/7 for SAS Danmark A/S, 2/7 for SAS Norge ASA og 3/7 for SAS Sverige AB.

Denne harmonisering af kapitalstrukturen nødvendiggjorde en kapitalforhøjelse i SAS Danmark A/S, der blev gennemført ved en fondsaktieemission og ved udstedelse af nye aktier. Ved aktestykke 269 af 7. maj 1996, der blev tiltrådt af Finansudvalget den 22. maj 1996, blev der tilvejebragt grundlag for at staten foretog et kapitalindsud på ca. 283,6 mio. kr., hvorved den danske stat bibeholdt en ejerandel på 50 pct. i selskabet.

Aktiekapitalen i SAS Danmark A/S udgør herefter nominelt 470 mio. DKK fordelt på 47 mio. aktier à 10 DKK, hvoraf staten ejer 50 pct. eller 235 mio. DKK. Når der tages højde for ejerandelene af SAS, vil den nominelle aktiekapital og antal aktier således svare til aktiekapitalen i SAS Norge ASA på 470 mio. NOK samt aktiekapitalen i SAS Sverige AB på 705 mio. SEK fordelt på henholdsvis 47 mio. og 70,5 mio. aktier à 10 kr. i henholdsvis norske og svenske kroner. Antallet af aktier i SAS Danmark A/S udgør således 2/7 af det samlede antal aktier i de tre moderselskaber.

Samtidig med ændringerne i kapitalstrukturen blev det oplyst, at der blev arbejdet med forslag om visse forandringer med hensyn til ledelsesstrukturen i SAS konsortiet og moderselskaberne, hvilket ville bidrage til at disse i så vid udstrækning som muligt drives som ét selskab.

Ændringerne indebærer, at bestyrelserne i hvert af moderselskaberne reduceres til fire personer. Det nuværende repræsentantskab i SAS Danmark A/S og SAS Norge ASA ophører. I det svenske moderselskab er der intet repræsentantskab.

Den administrerende direktør for SAS konsortiet udnævnes tillige til administrerende direktør i hvert af de tre moderselskaber.

Medlemmerne i SAS konsortiets repræsentantskab, der i dag består af bestyrelserne i moderselskaberne, vælges fremover direkte på generalforsamlingerne i moderselskaberne. Herigennem får moderselskabernes aktionærer via repræsentantskabet i SAS en mere reel kontrolfunktion over for virksomheden, herunder bestyrelsen, i SAS svarende til den,

et aktieselskabs generalforsamling har. Medlemmerne af repræsentantskabet skal ikke samtidigt kunne sidde i bestyrelserne for SAS eller for moderselskaberne.

Der vil endvidere ske en reduktion i antallet af revisorer fra seks til tre.

Ændringerne er indarbejdet i forslag til selskabernes vedtægter, der vil blive behandlet på generalforsamlingerne, og i et forslag til en ændret konsortialoverenskomst, der endvidere indeholder visse ændringer af hovedsagelig redaktionel art.

Det er foreslået af moderselskabsbestyrelserne, at konsortialoverenskomsten forlænges til og med 30. september 2020, hvor den ophører under forudsætning af, at opsigelse er sket senest fem år tidligere. Uden en sådan opsigelse forlænges aftalen efter deres forslag automatisk for yderligere ti år ad gangen, indtil aftalen opsiges senest fem år før udløbet af den gældende aftaleperiode.

Den ændrede konsortialoverenskomst skal godkendes af de tre landes myndigheder, og der er opnået enighed mellem de tre trafikministre om, at en sådan godkendelse bør gives, dog således, at forlængelsen af konsortialoverenskomsten alene godkendes til og med 30. september 2020. Der er videre enighed mellem ministrene om, at repræsentantskabet i SAS konsortiet skal være på 30 medlemmer, hvoraf 10 vælges på generalforsamlingerne i hvert af selskaberne, idet staten vælger 5 medlemmer til repræsentantskabet.

4. Den skandinaviske luftfartspolitik.

SAS-samarbejdet er etableret for at sikre en tilfredsstillende og konkurrencedygtig flytrafikbetjening af de tre lande ved at koncentrere trafikunderlaget i de tre lande i én virksomhed. SAS har derved fået bedre forudsætninger for at drive international luftfart, end de tre moderselskaber ville have haft hver for sig som følge af det begrænsede trafikpotentiale i de tre lande med en geografisk beliggenhed, der er ugunstig i trafikmæssig sammenhæng, idet trafikken fra andre lande kun i begrænset omfang naturligt føres via Skandinavien.

Som følge af det skandinaviske luftfartssamarbejde har de tre lande ført forhandlinger i fællesskab med andre lande om luftfartsspørgsmål, hvorved er opnået en større samlet styrke. Dette har dannet grundlag for forhandlinger på mere jævnbyrdig basis, og der er derfor opnået bedre resultater end hvert af de tre lande kunne have opnået ved separate forhandlinger om luftfartsrettigheder, der er forudsætningen for skabelsen af et effektivt og konkurrencedygtigt trafiksystem.

SAS-samarbejdet og den fælles luftfartspolitik, der er en forudsætning herfor, skal tilgodeses såvel fælles skandinaviske som nationale ønsker om det bedst mulige rutetilbud. Dette medfører, at den nationale handlefrihed i luftfartspolitiske spørgsmål må afvejes mod de fælles interesser, og en central forudsætning for det skandinaviske luftfartssamarbejde er derfor, at de tre lande er enige om et fælles syn vedrørende spørgsmålet om, hvilke ruter der skal trafikeres af hvilke selskaber – koncessions-spørgsmålet.

Det nærmere indhold af luftfartspolitikken bestemmes til enhver tid af de tre lande. Der er derfor uanset de lange aftaleperioder vedrørende det skandinaviske luftfartssamarbejde mulighed for i fællesskab at gennemføre ændringer heraf. Sådanne successive forandringer er i enighed gennemført gennem årene.

Det skandinaviske luftfartssamarbejde har dannet grundlag for, at SAS gennem en lang årrække har haft en lønsum drift uden behov for subsidier, ligesom trafikbetjeningen for så vidt angår spørgsmålet om udbud, standard, sikkerhed og priser er fuldt ud svarende til den, der ydes af konkurrerende selskaber.

Den fælles koncessionspolitik, der har været baseret på en fortrinsret til ruteflyvning for moderselskaberne og dermed SAS, har været grundlaget for lufttrafiksystemet i SAS, der er baseret på forskellige niveauer af trafikknudepunkter med mange ruter og et stort antal frekvenser, hvor Københavns lufthavn har indtaget og fortsat indtager en helt central placering. Fortrinsretten er blevet indskrænket ved ministerbeslutninger i 1981 og 1986 og navnlig som følge af udviklingen af den fælles luftfartspolitik i Den Europæiske Union. I EU er der fra 1. januar 1993 med den såkaldte 3. luftfartspakke gennemført en liberalisering af adgangen til at udføre luftfart mellem medlemsstaterne af EU-selskaber, herunder SAS. Fra 1. april 1997 liberaliseres cabotageflyvning fuldstændigt. Reglerne i den 3. luftfartspakke er ved EØS-aftalen udstrakt til også at gælde for Norge.

Det kan imidlertid konstateres, at liberaliseringen i EØS-området og i USA ikke har givet anledning til en mere omfattende liberalisering på globalt plan, og at en sådan udvikling heller ikke synes at kunne forventes i en længere fremtid. Der vil derfor også i fremtiden være behov for at anvende ressourcer med henblik på at kunne opnå de bedst mulige trafikrettigheder i relation til de lande, der fører en restriktiv luftfartspolitik, og der er enighed mellem de skandinaviske trafikministre om, at disse rettigheder fortsat bedst opnås ved at myndighederne i de tre lande samarbejder herom. Tilsvarende er der behov for et

samarbejde på områder, hvor der er gennemført liberaliseringer. Det gælder specielt i relation til EØS-samarbejdet, og navnlig vedrørende spørgsmålet om korrekt anvendelse af konkurrence- og statsstøtte-reglerne.

Der er videre enighed om, at der på baggrund af udviklingen inden for luftfarten gennem de senere år er grundlag for umiddelbart efter beslutningen om videreførelsen af det skandinaviske luftfartssamarbejde at ændre i de hidtidige retningslinjer for samarbejdet, således at det fremtidige skandinaviske luftfartssamarbejde baseres på en mere liberal luftfartspolitik, idet dette tilgodeser konsument- og konkurrencehensyn i en situation, hvor SAS udøver sin virksomhed på et reelt kommercielt grundlag. Den konkrete udformning af denne politik vil som hidtil blive fastlagt inden for rammerne af det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Der vil således fra skandinavisk side blive arbejdet for, at der indgås aftaler med flest mulige lande om en liberal ordning – open sky – eller at et sådant frit system tilvejebringes gennem multilaterale ordninger, der omfatter de tre skandinaviske lande. Der vil herunder blive arbejdet for, at EU indgår aftaler med de central- og østeuropæiske og baltiske lande om tilslutning til den »3. luftfartspakke«, og at disse aftaler også omfatter Norge.

Ved indgåelsen af sådanne open skies-aftaler vil de tre moderselskaber og dermed SAS ikke længere have fortrinsret til flyvninger mellem Skandinavien og de pågældende områder. De skandinaviske lande har indgået liberale luftfartsaftaler med USA, og en konsekvens af den nye politik er derfor, at SAS ikke længere vil have fortrinsret til flyvninger mellem Skandinavien og USA.

Såfremt det ikke er muligt at opnå tilslutning fra forhandlingsmodpartens side til indgåelse af en open sky-aftale, vil de skandinaviske lande ved forhandlingerne søge indgået aftaler, der er så liberale som muligt. Aftalerne vil blive baseret på reciprocitet mellem aftaleparterne, således at luftfartsselskaberne får lige muligheder. I det tilfælde, hvor der efter de bilaterale aftaler ikke kan udpeges mere end ét luftfartsselskab fra hver part, eller der er fastsat begrænsninger med hensyn til hvor stor kapacitet, som til enhver tid kan sættes ind på ruterne, skal SAS fortsat have en fortrinsret til at beflyve de ruter, der er omfattet af aftalen.

Såfremt SAS ikke ønsker at udnytte sin fortrinsret ved selv at flyve mellem Skandinavien og det pågældende land, vil der kunne udpeges et andet skandinavisk luftfartsselskab til at beflyve ruten. Dette vil i så fald ske efter en konkret vurdering og inden for rammerne af det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Som en konsekvens af de anførte liberaliseringer vedrørende rutetrafikken er der igangsat en gennemgang af de skandinaviske charterbestemmelser. Dette arbejde kan resultere i, at der træffes beslutning om yderligere liberalisering af disse bestemmelser, idet luftfartsaftalen med USA indebærer, at der frit vil kunne udføres charterflyvning mellem Skandinavien og USA.

Der er endelig enighed om, at den resterende fortrinsret for SAS til indenrigsflyvning skal bortfalde i konsekvens af, at der som anført i EU/EØS sammenhæng sker en fuld liberalisering af adgangen til at udføre indenrigsflyvning. Det drejer sig om flyvninger mellem Danmark og henholdsvis Færøerne og Grønland. Der er i dag allerede konkurrence på ruten mellem Danmark og Færøerne, idet et færøsk selskab, Atlantic Airways, og Maersk Air beflyver ruten. For så vidt angår flyvning mellem Danmark og Grønland føres der med udgangspunkt i en sådan liberalisering for tiden drøftelser med Grønlands Hjemmestyre om den fremtidige ordning vedrørende beflyvningen.

5. Statens ejerskab i SAS Danmark A/S.

I de tre moderselskaber, der ejer SAS, er der en ligelig fordeling af ejerskabet mellem staten og private interesser, og staternes medvirken til kapitalrekonstruktionen og skabelsen af SAS hviler på forudsætningen om tilvejebringelsen af en sådan paritet. Dette kom til udtryk i forbindelse med 1950-loven om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde, således at statens andel af aktierne efter rekonstruktionen af kapitalforholdene »så nær som muligt kom til at andrage 50 pct.«, idet det var opfattelsen, at dette ville give moderselskaberne og SAS øget styrke og effektivitet.

Konsortialoverenskomsten, der regulerer forholdet mellem moderselskaberne, indeholder ikke bestemmelser, der omhandler interne forhold i de enkelte moderselskaber. Heller ikke regeringsaftalen indeholder noget om fordelingen af ejerskabet.

Der er på baggrund heraf og i lyset af udviklingen på luftfartsområdet sammenholdt med, at SAS står foran betydelige investeringer i fly, opnået enighed mellem de skandinaviske trafikministre om, at der ikke skal være noget til hinder for, at der kan udvikles en ny politik for det statslige ejerskab i de respektive nationale moderselskaber. Der vil blive holdt nær kontakt mellem de skandinaviske ministre i forbindelse med forslag om mulige ændringer i forholdet mellem den statslige og den private ejerandel, og spørgsmålet drøftes før ændringer bliver bekendtgjort.

Staten kan derfor på et senere tidspunkt eventuelt reducere sin ejerandel, hvilket kan ske uden der nødvendigvis gennemføres tilsvarende ændringer i de to andre selskaber. Folketinget inddrages i spørgsmålet. Det bemærkes, at der ikke vil blive tale om ændringer i forholdet 2:2:3, hvori de tre moderselskaber deltager i SAS konsortiet.

6. Forslagets miljømæssige, økonomiske og administrative konsekvenser.

Lovforslaget skønnes ikke at have miljømæssige, økonomiske eller administrative konsekvenser.

7. Forslagets erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Lovforslaget muliggør en videreførelse af SAS konsortiet og det skandinaviske luftfartssamarbejde efter år 2005.

8. Forslagets forhold til EU-retten.

Lovforslaget indeholder ikke i sig selv EU-retlige aspekter, hvorved bemærkes, at SAS er anerkendt som EU-luftfartsselskab.

9. Høring.

Lovforslaget har været til høring i Statsministeriet, Justitsministeriet og Finansministeriet. Endvidere er forslaget samtidig med fremsættelsen sendt til høring hos SAS Danmark A/S, Maersk Air, PremiAir, Sterling European Airlines, Cimber Air, Sun-Air, Muk Air, Newair, Grønlandsfly, Atlantic Airways, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Forbrugerrådet og Erhvervenes Transportudvalg, hvis udtalelser vil blive oversendt til Folketingets Trafikudvalg.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Foranstaltningerne omfatter først og fremmest en godkendelse af forlængelsen af konsortialoverenskomsten, og det vil i henhold til aftale mellem de skandinaviske trafikministre ske for perioden til og med 30. september 2020. Der vil som hidtil af ministeriet kunne godkendes ændringer i moderselskabernes konsortialoverenskomst i dennes gyldigheds-

periode, idet der vil kunne være behov herfor i en overenskomst, der regulerer forholdet mellem de tre moderselskaber. Det er imidlertid en forudsætning, at der ikke er tale om ændringer, der berører det grundlæggende indhold af overenskomsten eller SAS-samarbejdet, bortset fra eventuelle ændringer i forholdet mellem privat og statslig ejerandel i det enkelte moderselskab.

Der vil endvidere blive foretaget en forlængelse af aftalen af 20. december 1951 mellem regeringerne i Danmark, Norge og Sverige om samarbejdet på luftfartens område. Der forudses ikke ændringer af materiel art heraf.

SAS Danmark A/S har som anført licens til luftfartsvirksomhed, der udløber 30. september 2005 og derfor skal forlænges. Det er en forudsætning, at betingelserne herfor i Rådets forordning nr. 2407/92/EØF af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber, der omfatter teknisk/operativ duelighed og økonomisk soliditet, er opfyldt.

Til § 2

Bestemmelsen i lovforslagets § 2 findes med tilsvarende indhold i tidligere love om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde, jf. § 2 i lov nr. 381 af 10. juni 1987 og § 2 i lov nr. 273 af 26. juni 1975.

§ 77, stk. 1, i luftfartsloven indebærer, at tilladelse til befordring af passagerer, post og gods alene mellem steder inden for riget kun kan gives til en person, fysisk eller juridisk, med dansk nationalitet, medmindre andet følger af EF-forordninger.

Der er i luftfartsloven hjemmel til at dispensere for nationalitetskravet, men når man har set bort fra denne dispensationshjemmel i det foreliggende tilfælde skyldes det, at det har været anset for tvivlsomt om dispensationshjemlen tager sigte på en situation som den, der foreligger med SAS-samarbejdet. Der bliver med virkning fra 1. april 1997 indført fri adgang i Den Europæiske Union for alle EU-selskaber, herunder SAS, til at udføre flyvninger i et andet end selskabets hjemland, hvorfor bestemmelsen i lovforslagets § 2 fremover alene vil have begrænset betydning.

Skriftlig fremsættelse (26. februar 1997)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Herved tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

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

(Lovforslag nr. L 177).

Det skandinaviske luftfartssamarbejde og dermed samarbejdet om SAS har i sin nuværende form bestået siden 1950.

Det er aftalt, at dette samarbejde løber frem til 2005, og der er derfor nu mindre end 10 år tilbage af denne periode. Det er ikke tilstrækkeligt for en virksomhed med et omfang som SAS, hvor det bl.a. på baggrund af investeringsbehovet i de kommende år er nødvendigt at træffe dispositioner af langtrækkende karakter.

Der er derfor enighed mellem de tre skandinaviske trafikministre om, at det skandinaviske luftfartssamarbejde omkring SAS bør forlænges med 15 år frem til den 1. oktober 2020.

Samtidig skal der foretages ændringer i den skandinaviske luftfartspolitik i en mere liberal retning.

En forlængelse af samarbejdet vil i første række indebære en forlængelse af regeringsaftalen om de tre staters samarbejde på luftfartens område og af de tre moderselskabers tilladelser til erhvervmæssig flyvning. Samarbejdet mellem de tre moderselskaber er baseret på en konsortialoverenskomst, som ligeledes forlænges, idet der gennemføres en række ændringer heri.

Idet jeg iøvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til Tingets velvillige behandling.