

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 ruteflyvning 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