

Til *ministeren for offentlige arbejder* (14/2 86) af:

Camre (S):

»Kan ministeren bekræfte, at EF-Kommissionens direktivforslag om civil luftfart, givet i KOM (84) 72, endelig udgave, vil gribe ind i det nordiske samarbejde om SAS, idet EFs Ministerråd får mulighed for med kvalificeret flertal at træffe beslutning om ruteflyvningens prisfastsættelse og statsstøtens omfang?»

Svar (19/2 86):

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

I forbindelse med EF-pakken har – naturligvis – forpligtelserne over for Norge og Sverige om det skandinaviske samarbejde om SAS været vurderet. Fastsættelse af regler inden for luftfarten vil jo fremover kunne ske med kvalificeret flertal fremfor i dag ved enstemmighed.

Indledningsvis skal jeg oplyse om, hvordan vi i dag praktiserer at kombinere vore forpligtelser over for såvel EF som over for det skandinaviske samarbejde om SAS. *Alle* forslag, som fremlægges i Bruxelles, gennemgås meget nøje af os, dvs. embedsmændene sammen med myndighederne i Norge og Sverige, og vi tilslutter os ikke noget, som ikke har Norges og Sveriges fulde opbakning. Hertil kommer, at Kommissionen har formaliserede konsultationer med både Norge og Sverige om luftfarten.

Med hensyn til den fremtidige luftfartspolitik har Kommissionen i et memorandum fra marts 1984 – det i spørgsmålet citerede KOM (84) 72 – givet udtryk for sin opfattelse. Som hovedområder fremhæves prisområdet, kapacitetsregler og konkurrencereglerne. Endvidere omtales revision af reglerne om interregional trafik, ligesom Kommissionen omtaler sin forpligtelse med hensyn til overvågning af statsstøtteregler.

Dette memorandum har været behandlet i en »high level«-gruppe fra medlemslandene, og det fremgik, at bortset fra hollandske og engelske ønsker var det opfattelsen, at der bør ske en vis udvikling i form af etablering af fleksibilitet på forskellige områder inden for luftfarten, men at det skal ske inden for det eksisterende luftfartssystem. Dette har

transportministrene bekræftet i december 1984.

Uanset denne vedtagelse forsøger Holland og Storbritannien at presse videregående regler igennem. Når de vil have sådanne videregående regler, hænger det sammen med, at de er godt placerede geografisk set i luftfartsmæssig henseende. Hvis de kan få skabt et net af trafik med små selskaber til og fra nogle store centrale lufthavne, hvor de store selskaber opererer, vil det automatisk give deres luftfartsselskaber et trafikunderlag fra de omkringliggende lande til styrkelse af deres selskaber og svækkelse af bl.a. vores nationale selskab.

Jeg tror, at med flertalsbeslutninger vil vi andre medlemsstater i de fleste henseender bedre kunne få rimeligt fleksible regler igennem, som vil tilfredsstille Skandinavien. I øvrigt kan jeg henlede opmærksomheden på den ændring, der skete på udenrigsministermødet i december 1985, hvor der blev indsat en supplerende bestemmelse i art. 84, således at procedurereglerne i art. 75, stk. 1 og 3, finder anvendelse. I medfør af disse bestemmelser vil der stadig i et vist omfang gælde enstemmighed, nemlig når det gælder »de bestemmelser, der vedrører principperne for ordningen af transportvæsenet, og hvis anvendelse alvorligt kunne påvirke levestandarden og beskæftigelsesniveauet i visse egne samt udnyttelsen af transportmateriellet«.

Når der i spørgsmålet særligt omtales prisfastsættelsen, kan jeg her med sikkerhed sige, at vi med kvalificeret flertal bedre kan opnå det, vi vil, nemlig større fleksibilitet inden for specialpriserne.

Med hensyn til statsstøtte kan jeg oplyse, at vi gentagne gange i arbejdet har påpeget, at enhver regel inden for luftfarten forudsætter, at selskaberne arbejder på samme vilkår, dvs. uden statsstøtte. Det er imidlertid Kommissionens opgave at overvåge, at det sker. Sådan har det været, og sådan vil det fortsat være, og der er således ikke ændret heri med de nye regler.

Spm. nr. S 702

Til *miljøministeren* (14/2 86) af:

Camre (S):

»I hvilket omfang vil Danmark efter en vedtagelse af Europæisk Fælles Akt få ad-