

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.