

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.