

Udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 1:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 12. marts 1997 fra Premiair, Sterling European og Maersk Air, jf. bilag 1.

Svar:

Det centrale indhold i det fælles brev af 12. marts 1997 fra de tre luftfartsselskaber er efter min opfattelse kravet om, at såfremt SAS-samarbejdet skal forlænges ud over år 2005, må det ske uden nogen form for særrettigheder til SAS. Derfor skal sådanne rettigheder eller begrænsninger for andre selskaber afskaffes for at skabe lige konkurrence for luftfartstrafikken også uden for EU/EØS-området.

Selskaberne anfører en række synspunkter til støtte for dette krav, bl.a. at SAS' fortrinsvis gennem de sidste 20-25 år uomtvisteligt har haft negative økonomiske konsekvenser for andre danske og skandinaviske luftfartsselskaber, for udviklingen af trafikken på Københavns Lufthavn og ikke mindst for forbrugerne. En fortsættelse af disse rettigheder vil være en bremse på udviklingen og fratage disse selskaber udviklingsmuligheder for de næste 20-25 år.

Det er ikke overraskende, at de tre selskaber ønsker yderligere muligheder for udvikling af selskaberne fremover og argumenterer herfor ud fra hensynet til de interesser, der er knyttet til disse selskaber.

Jeg er ikke enig i argumentet om, at SAS-samarbejdet har haft de negative konsekvenser, som selskaberne anfører. Det er min opfattelse, at dette samarbejde har været til fordel for de tre skandinaviske lande og deres borgere.

Det er ligeledes en kendsgerning, at samarbejdet har været en afgørende forudsætning for, at Københavns Lufthavn i dag har en placering som en lufthavn af international betydning. Det er en følge af, at en af de væsentlige forudsætninger for SAS-samarbejdet har været udnyttelsen af det fælles trafikunderlag ved, at trafikstrømmene i de tre lande er blevet konso-

lideret via trafikknudepunkter, først og fremmest Københavns Lufthavn.

Derimod er jeg enig med selskaberne i, at luftfarten fremover bør baseres på en mere markedsorienteret ordning, således at der ikke mindst af hensyn til forbrugernes interesser skabes nye udviklingsmuligheder for selskaberne.

Det er de tre skandinaviske regeringer også enige om, således som det fremgår af lovforslaget, men en sådan friere ordning kan ikke blot ske ved at afskaffe SAS' resterende fortrinsret, idet det ikke i sig selv vil medføre etablering af en ordning alene baseret på markeds- og konkurrencehensyn. Det skyldes, at luftfarten stadig i dag hovedsagelig er undergivet et reguleringssystem med internationale aftaler mellem suveræne lande, og at der derfor skal være enighed om, hvilken markedsordning der skal gælde.

Det fremgår af pkt. 4 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, at det nærmere indhold af den skandinaviske luftfartspolitik til enhver tid bestemmes af de tre lande, og at det således er muligt at gennemføre ændringer i aftaleperioden for det skandinaviske luftfartssamarbejde. Sådanne ændringer har været gennemført gennem årene. Det er derfor ikke rigtigt, at der med lovforslaget sker en fastfrysning af den luftfartspolitiske situation i de kommende 20-25 år, hvilket ikke mindst i lyset af udviklingen på det luftfartspolitiske område ville have været betænkeligt. Der er derfor ikke af denne grund noget behov for en begrænsning af perioden for videreførelsen af det skandinaviske luftfartssamarbejde til 10 år, således som de tre selskaber foreslår i henvendelsen.

Fra skandinavisk side vil der blive arbejdet for, at der indgås aftaler med flest mulige lande om skabelsen af en markedsorienteret ordning, hvilket også kan ske ved indgåelse af multilaterale aftaler, der omfatter de tre skandinaviske lande. Udgangspunktet herfor vil være, at der tilvejebringes en liberalisering svarende til den, der fra 1. januar 1993 er skabt i