

§ 6.

De i § 1 omhandlede nye aktier er stempelfri. De af nærværende lov følgende ændringer i selskabets kapitalforhold m. v. kan anmeldes til og registreres af aktieselskabsregistret uden gebyr. Konsortialoverenskomsten og sådanne overenskomster, hvortil denne og nærværende lov giver anledning, er stempelfri.

§ 7.

Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til af statskassens midler efter forud indhentet tilslutning fra rigsdagens finansudvalg i hvert enkelt år at afholde de udgifter, som måtte være fornødne for opretholdelse i rimeligt omfang af ruteflyvning indenfor riget.

§ 8.

Uanset bestemmelsen i § 33, stk. 2, i den ved lov nr. 124 af 7. maj 1937 ændrede lov nr. 175 af 1. maj 1923 om luftfart kan der meddeles A/S Det Danske Luftfartsselskab tilladelse til at drive luftfart i en periode af 25 år fra 1. oktober 1950 at regne, ligesom der uanset bestemmelsen i lovens § 34 kan meddeles selskabet tilladelse til at lade „Scandinavian Airlines System“ udføre erhvervsmæssig luftbefordring af personer og gods alene mellem to steder indenfor riget.

§ 9.

Denne lov træder i kraft straks.

Bemærkninger til lovforslaget

Siden 1946 har de tre skandinaviske luftfartsselskaber, A/S Det Danske Luftfartsselskab (DDL), A/S Det Norske Luftfartsselskab (DNL) og Aktiebolaget Aerotransport (ABA) under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), Overseas Division (OSAS) drevet interkontinental lufttrafik på Amerika. I OSAS har de tre selskaber indskudt materiel i forholdet 2 : 2 : 3, nemlig DDL 2/7, DNL 2/7 og ABA 3/7. Virksomheden er blevet drevet for fælles regning, således at rettigheder og forpligtelser samt gevinst og tab er delt mellem selskaberne i forhold til deres andele i konsortiet.

De tre selskaber har endvidere siden 1948 under betegnelsen Scandinavian Airlines System, European Division (ESAS), drevet lufttrafik på linier i Europa, Orienten og Afrika. I ESAS har hvert selskab drevet sin del af et forud fastlagt trafikprogram, som så vidt muligt skulle fordeles i forholdet 2 : 2 : 3 imellem selskaberne og således, at selskaberne med visse undtagelser hver har båret sine egne driftsudgifter. Samtlige trafikindtægter er indgået i en „pool“, som er

fordelt mellem selskaberne i forhold til trafikpræstationen udtrykt i tonkm.

Dette samarbejde har indebåret betydelige fordele, men har dog også medført ikke ringe ulemper, navnlig på grund af den store og bekostelige organisation med 5 direktioner samt et kompliceret afregningssystem selskaberne imellem, og da de tre selskabers økonomiske resultat indtil 1949 har været dårligt, overdrog SAS's bestyrelse i midten af 1949 til en komité, bestående af tre af bestyrelsens medlemmer, at undersøge, hvilke muligheder der forelå for på et rent forretningsmæssigt grundlag at opnå bedre økonomi for konsortiet, samt hvilke muligheder der forelå for at bevare SAS-samarbejdet og samtidig søge elimineret nogle af de ulemper, som knyttede sig til den eksisterende samarbejdsform. Komitéen, som er blevet kaldt „den lille komité“, fremlagde i december 1949 resultaterne af sin undersøgelse i form af en betænkning. Komitéen udtalte heri som sin opfattelse, at det hidtidige samarbejde har medført så store fordele set fra et luftfartssynspunkt og for de