

terne begrænses. Det er ikke muligt at angive størrelsen af det med indenrigsflyvningen forbundne tab, der i de senere år har ligget mellem 1 og 1,5 mill. kr. årlig, idet også indenrigstrafikken er afhængig af de for flyvningen til enhver tid herskende konjunkturer, og man har derfor fundet det mest hensigtsmæssigt, at rigsdagens finansudvalg for hvert år afgør, hvilket beløb der af statskassen kan stilles til rådighed til dækning af det til enhver tid fremkomne tab ved driften af indenrigsruterne. Ved denne ordning får de bevilgende myndigheder lejlighed til at føre kontrol med de fremkomne underskud samt indfyldelse på, i hvilket omfang indenrigsruterne skal beflyves og hvem der skal gøre det.

Til § 8.

I § 33, 2. stk., i den ved lov nr. 124 af 7. maj 1937 ændrede lov nr. 175 af 1. maj 1923 om luftfart er det fastsat, at koncessioner til luftfartsvirksomhed skal gives på bestemt tid, dog ikke over 20 år. Da konsortialaftalen imidlertid skal gælde i 25 år, foreslår man luftfartsloven ændret på dette punkt.

Ifølge § 34 i nævnte lov kan erhvervs-mæssig befordring af personer og gods alene mellem to steder inden for riget kun tilstås danske kommuner, statsborgere og selskaber. Da det imidlertid som tidligere nævnt er tanken, at indenrigsflyvningen efter overenskomst skal kunne overlades SAS, foreslår man luftfartsloven ændret også på dette punkt.