

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

ringe ulemper, navnlig på grund af den store og bekostelige organisation med fem direktioner samt et kompliceret afregningssystem selskaberne imellem, og da de tre selskabers økonomiske resultat indtil 1949 havde været dårligt, lod selskaberne en komité, bestående af medlemmer af deres bestyrelser, udarbejde forslag til dannelse af et konsortium med det formål at udvide det tidligere samarbejde mellem selskaberne og derigennem opnå indtægtsforøgelse og navnlig betydelige udgiftsbesparelser i administrationen.

Forslaget til den nye konsortialaftale, der er tiltrådt af styrelserne, går i hovedsagen ud på, at de tre selskaber stifter et konsortium, som har til formål for fælles regning at drive trafikflyvning og anden i forbindelse hermed stående virksomhed. Det foreslås udtrykkeligt, at konsortiet skal drives efter sunde forretningsmæssige principper.

I forhold til trediemand er parterne solidarisk ansvarlige, og de er indbyrdes ansvarlige i forhold til deres andele i konsortiet, nemlig  $\frac{2}{7}$  for DDL,  $\frac{2}{7}$  for DNL og  $\frac{3}{7}$  for ABA. I overensstemmelse med dette interesseforhold ejer parterne i fællesskab konsortiets aktiver samt deltager i overskud eller tab.

Konsortiet skal søge at opnå, at dets virksomhed indenfor rammen af en forretningsmæssig drift fordeles på rimelig måde mellem de tre lande. Konsortiet skal overtage samtlige OSASs og ESASs rettigheder og forpligtelser, aktiver og passiver, og parterne skal til konsortiet overlade alle egne aktiver med undtagelse af bl. a. fast ejendom i de tre lande, som dog i nødvendig udstrækning skal udlejes til konsortiet. En særskilt overenskomst skal træffes om selskabernes flyvemaskiner, reservedele m. v. Konsortiets anliggender skal varetages af en bestyrelse, bestående af bestyrelserne i DDL, DNL og ABA, dog at højst 6 repræsentanter for hver bestyrelse kan stemme i konsortiets styre. Ledelsen skal iøvrigt bestå af en eller flere direktører og et forretningsudvalg.

Trafik- og finansministrene i de tre lande har i foråret nedsat et embedsmandsudvalg med den opgave at redegøre for de spørgsmål, som i tilslutning til det udvidede samarbejde måtte behandles og afgøres af de tre landes statsmyndigheder. Dette udvalg har afgivet den betænkning, der er omdelt til rigsdagens medlemmer. Embedsmandsudvalget har foruden at behandle

en række andre i forbindelse med dette samarbejde stående spørgsmål behandlet den nye konsortialaftale og har anbefalet, at denne godkendes, idet stiftelsen af konsortiet SAS på det i konsortialoverenskomsten angivne grundlag vil betyde en sådan forenkling af administrationen og en sådan rationalisering af driften, at en betydelig nedsættelse af udgifterne kan opnås. Hertil kommer, at konsortiet udadtil i kraft af rationaliseringen og den store effektivitet vil have langt bedre betingelser end de enkelte selskaber for at kunne klare sig i den stadigt voksende konkurrence.

Embedsmandsudvalget har endvidere henvist til, at dette samarbejde udgør en praktisk gennemførelse på eet område af bestræbelserne for at forøge fællesskab mellem de skandinaviske lande, som disses regeringer ved gentagne lejligheder har udtalt sig til fordel for, og at samarbejdet er i overensstemmelse med de principper, der er godkendt ved den internationale luftfartskonvention og af den europæiske økonomiske samarbejdsorganisation.

Jeg kan for mit vedkommende tilslutte mig embedsmandsudvalgets synspunkter og har intet at indvende imod den nye konsortialoverenskomst, med hensyn til hvis indhold jeg iøvrigt kan henvise til embedsmandsudvalgets betænkning, hvori den er optrykt som bilag.

Under forudsætning af, at de tre stater yder fornøden økonomisk bistand til gennemførelsen af flyvevirksomheden, er der mulighed for, at denne efter en overgangstid kan drives uden statsstøtte. Brister forudsætningen om statsstøtte, må man regne med, at den samdrift, der nu finder sted mellem de skandinaviske selskaber, ophører, og at man da vil stå overfor valget mellem at opretholde flyvning alene ved et nationalt selskab eller helt at opgive at være med i international flyvning. Flyvning alene ved et nationalt selskab vil kræve større økonomiske ofre fra statens side end de i lovforslaget omhandlede og bør derfor ikke komme i betragtning. Der bør formentlig heller ikke være tale om at opgive deltagelse i international flyvning, da man i så fald ikke blot ville gå glip af den beskæftigelse, som flyvningen giver, men også ville miste det betydelige overskud af fremmed valuta, som Danmarks deltagelse i denne trafik direkte og indirekte giver. Jeg skal til belysning heraf oplyse, at der indenfor det nuværende skandinaviske luftfarts-samarbejde gennem SAS i perioden fra 1.