

andrager ca. 35 mill. d. kr., svarer til  $3\frac{1}{2}$  pct. af den omsætning, som SAS skønnede at ville få indenfor perioden, ansat til ca. 1 000 mill. kr. Den virkelige omsætning for denne periode er senere anslået til at ville beløbe sig til 1 667 mill. d. kr. For den næste 5 års periode anslås omsætningen at ville andrage ialt 2 333 mill. d. kr. Denne omsætning er baseret på en forventet gennemsnitlig årlig forøgelse af omsætningen med 5 pct., mens den årlige omsætning i første 5 års periode er forøget med gennemsnitligt 13 pct.

De i nærværende lov fastsatte nye maksimale årlige garanti-summer, der for Danmarks vedkommende udgør  $4\frac{1}{2}$  mill. d. kr., for Norges vedkommende  $4\frac{1}{2}$  mill. n. kr. og for Sveriges vedkom-mende 5 mill. sv. kr., er fastsat på grundlag af et samlet beløb for hele perioden af 80 mill. d. kr. eller  $3\frac{1}{2}$  pct. af den forventede om-sætning. For hele perioden andrager det totale beløb for Danmark  $22\frac{1}{2}$  mill. d. kr., for Norge  $22\frac{1}{2}$  mill. n. kr. og for Sverige 25 mill. sv. kr., hvilke beløb forholdsmæssigt svarer til moderselskabernes andel i konsortiet, nemlig  $\frac{2}{7}$  for DDL,  $\frac{2}{7}$  for DNL og  $\frac{3}{7}$  for ABA.

Selvom SAS har kunnet undgå underskud hidtil og dets økonomiske balance må anses for konsolideret, er det dog meget vanskeligt at bedømme selskabets fremtidige økonomiske udvikling. En vis stagnation i trafikudviklingen har i den senere tid gjort sig gældende samtidig med, at der spores en forøget tendens til en mere restriktiv politik i en række lande med hensyn til spørgsmålet om trafikrettigheder for derigennem at beskytte egne nationale luftfarts-selskaber. Hertil kommer, at den stadig stigende konkurrence kræver et flyvemateriel på højeste niveau, og at den hurtige tekniske udvik-ling på materiellets område medfører store økonomiske byrder for selskabet med hensyn til investeringer, forrentning og afskrivning.

Der er siden dannelsen af SAS sket en betydelig *forbedring af selskabets økonomi*, men driftsoverskuddet er dog så ringe i forhold til omsætningen (i 1953—54 9,3 mill. d. kr. i forhold til en omsætning på ca. 368 mill. d. kr.), at det økonomiske resultat ikke kan anses for fuldt tilfredsstillende, ligesom det ikke har været muligt at hen-lægge rimelige reserver — endsige at forrente den investerede kapital.

Det må endvidere tages i betragtning, at der *ikke fra de skandi-naviske stater er ydet tilskud til SAS bortset fra mindre tilskud til opretholdelsen af indenrigsruter*, mens en række af de store udenlandske selskaber, som SAS konkurrerer med, har fået og stadig får meget betydelige direkte eller indirekte statstilskud.

Ud fra de anførte betragtninger skønnedes det, at de motiver, der lå til grund for den første garantioverenskomst, stadig var til-stede, og efter at de skandinaviske trafikministre på et møde i Oslo den 11. oktober 1954 var blevet enige om at søge den fornødne lov-hjemmel til en fornyelse tilvejebragt, fremsattes forslaget til nær-værende lov.