

Bemærkninger til lovforslaget.

Samarbejdet mellem de 3 skandinaviske luftfartsselskaber, A/S Det Danske Luftfartselskab (DDL), A/S Det Norske Luftfartselskap (DNL) og A/B Aerotransport (ABA) påbegyndtes i 1946 under betegnelsen Scandinavian Airlines System, Overseas Division (OSAS) med regelmæssig rute-trafik på Amerika. De 3 selskaber havde i OSAS indskudt materiel i forholdet 2:2:3. Virksomheden blev drevet for fælles regning, således at rettigheder og forpligtelser samt gevinst og tab deltes mellem selskaberne i forhold til deres andele.

I 1948 udvidedes samarbejdet, idet selskaberne under betegnelsen Scandinavian Airlines System, European Division (ESAS), indledte trafik på ruter i Europa, det nære østen samt Afrika. I ESAS drev hvert selskab sin del af et forud fastlagt trafikprogram, som så vidt muligt fordeltes mellem selskaberne i forholdet 2:2:3, og således at hvert af selskaberne med visse undtagelser afholdt sine egne driftsudgifter. Samtlige trafikindtægter indgik i en pool, som fordeltes mellem selskaberne i forhold til trafikpræstationen målt i ton-km (tkm).

Disse former for samarbejde medførte visse fordele, men indebar samtidig betydelige ulemper, navnlig på grund af en bekostelig organisation med 5 direktioner samt et kompliceret afregningssystem mellem selskaberne imellem. Da de 3 selskabers økonomiske resultater indtil 1949 var dårlige, lod selskaberne undersøge, om der måtte foreligge mulighed for ud fra rent forretningsmæssige principper at opnå et bedre økonomisk grundlag for samdriften. Undersøgelsen viste, at det hidtidige samarbejde havde medført så store fordele, at det burde søges opretholdt i en rationaliseret og udvidet form, og der fremsattes forslag om en ny aftale om udvidet samarbejde.

Et af trafik- og finansministrene i de 3 lande nedsat embedsmandsudvalg, der fik til opgave at redegøre for de spørgsmål i det udvidede samarbejde, som måtte afgøres af statsmyndighederne i de 3 lande, fremkom derefter med indstilling om udvidelse af luftfartssamarbejdet, og ved lov nr. 493 af 20. december 1950 skabtes forudsætningerne for DDL's deltagelse i konsortiet SAS. En af forudsætningerne var, at der tilvejebragtes en ligelig fordeling af de statslige og private aktieinteresser, og i overensstemmelse hermed tegnede staten aktiekapital med et beløb på ca. 14 300 000 kr., hvorefter statens samlede aktiekapital androg 18 250 006 kr. 25 øre. Samtidig indførtes en særlig garantiordning

til dækning af driftstab inden for visse beløb, for DDL's vedkommende 2 mill. kr. årlig.

Den 8. februar 1951 afsluttedes en konsortialaftale mellem DDL, DNL og ABA med virkning fra 1. oktober 1950. Aftalen, der er godkendt af regeringerne, var oprindeligt indgået for et tidsrum af 25 år, men blev i 1959 forlænget med 10 år indtil 1985.

I forbindelse med det etablerede samarbejde udfærdigedes ny koncession for DDL på regelmæssig lufttrafik, jfr. bekendtgørelse nr. 481 af 13. december 1951. Endvidere afsluttedes der aftaler mellem Danmark, Norge og Sverige dels angående den økonomiske garanti, dels angående et 25-årigt samarbejde på luftfartens område, jfr. bekendtgørelser nr. 24 og 25 af 11. juni 1952.

Med hjemmel i lov nr. 147 af 29. april 1955 og lov nr. 216 af 11. juni 1959 forlængedes og udvidedes garantiordningen ved bekendtgørelser nr. 51 af 4. oktober 1955 og nr. 46 af 28. september 1959. Ved den første lov forhøjedes garantibeløbet for DDL til 4,5 mill. kr. årlig og ved den senere lov til 6,75 mill. kr. årlig. Samtidig forlængedes for nævnte aftale mellem de 3 lande angående samarbejde på luftfartens område ved bekendtgørelse nr. 47 af 28. september 1959 med 10 år, og DDL's koncession forlængedes tilsvarende ved bekendtgørelse nr. 322 af 26. november 1959.

I de 10 år, der er forløbet siden dannelsen af SAS i 1950, er der foregået en voldsom teknisk og økonomisk udvikling inden for luftfarten. Trafikudbuddet for de ruteselskaber, hvis lande er medlem af den internationale civile luftfartsorganisation (ICAO), er steget fra ca. 6 800 mill. tkm i 1951 til ca. 19 200 mill. tkm i 1959. Antallet af betalte tkm er tilsvarende steget fra 4 250 mill. tkm til ca. 10 900 mill. tkm, medens produktionen målt i passager-km i det samme tidsrum er steget fra 35 000 mill. til 97 000 mill. Den stærke vækst i trafikudbuddet har også gjort sig gældende inden for SAS, der i lighed med andre selskaber af konkurrencemæssige grunde har set det som en nødvendighed at føre en ekspansiv luftfartspolitik. Størrelsen af konsortiets virksomhed i 1950 sammenlignet med virksomhedens omfang i 1960 kan bl. a. illustreres derved, at værdien af konsortiets aktiver er vokset fra 228,9 mill. sv. kr., svarende til ca. 305,2 mill. kr., til 1 101,3 mill. sv. kr., svarende til ca. 1 468,4 mill. kr., at den betalte trafik angivet i mill. tkm er vokset fra 73,4 til 245,6, samt