

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Indledning.

Siden 1946 har de tre skandinaviske luftfartsselskaber, Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) og Aktiebolaget Aerotransport (ABA), der i 1996 skiftede navn til henholdsvis SAS Danmark A/S og SAS Norge ASA samt for ABA's vedkommende efter en fusion med Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) til SAS Sverige AB (publ), drevet lufttrafik i fællesskab.

Indtil 1948 var der tale om interkontinental trafik på Amerika, og samarbejdet foregik under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), Overseas Division (OSAS), ved at de tre selskaber indskød materiel i forholdet 2:2:3, nemlig DDL 2/7, DNL 2/7 og ABA 3/7. Virksomheden blev drevet for fælles regning, således at rettigheder og forpligtelser samt gevinst og tab blev delt mellem selskaberne i forhold til deres andele i konsortiet.

Dette samarbejde blev i 1948 udvidet til også at omfatte lufttrafik på linier i Europa, Orienten og Afrika, hvilket skete under navnet Scandinavian Airlines System, European Division (ESAS). Den indenlandske rutetrafik i Danmark, Norge og Sverige blev fortsat varetaget af de tre nationale selskaber hver for sig.

I 1948 blev skandinavisk luftfart således udført af fem forskellige organisationer, og da dette de følgende år skete med utilfredsstillende økonomiske resultater blev der indledt undersøgelser af, om samarbejdet burde søges opretholdt i en rationaliseret og effektiv form. Resultatet af dette arbejde var et forslag om, at SAS burde drives som én virksomhed, og at dette nye SAS konsortium skulle overtage al luftfartsvirksomhed udført af de tre selskaber og OSAS samt ESAS. SAS konsortiet skulle efter forslaget drives under ét for fælles regning og risiko, således at rettigheder og forpligtelser, gevinst og tab skulle fordeles mellem de tre selskaber i forhold til deres interessentandele i SAS. Selskaberne skulle således ophøre med at drive selvstændig luftfartsvirksomhed og alene fremme dette formål som interessenter i SAS.

Forslaget fik principiel tilslutning i de tre selskaber under forudsætning af, at vedkommende myndigheder i de tre lande godkendte forslaget, og der samtidig blev opnået enighed om en række praktiske spørgsmål. Ved et skandinavisk trafikministermøde den 8. maj 1950 blev der opnået enighed om, at det skandinaviske luftfartssamarbejde burde fortsætte, og der blev nedsat et embedsmandsudvalg, der afgav betænkning den 16. oktober 1950 angående udvidelse af det skandinaviske luftfartssamarbejde inden for SAS.

Dette udvalg tilsluttede sig forslaget om et udvidet SAS-samarbejde og foreslog, at en mellem de tre selskaber for en periode af 25 år indgået samarbejdsaf-tale (konsortialoverenskomsten) blev godkendt af de tre landes regeringer. Konsortiet havde et betydeligt kapitalbehov, som hovedsagelig skulle dækkes af moderselskaberne i forholdet 2:2:3, idet den risikobærende kapital i de tre moderselskaber skulle indskydes med lige store beløb af henholdsvis staten og private aktieinteressenter i de tre lande, hvorved der ville blive tale om samarbejde på lige fod mellem statslige og private aktieinteressenter.

Samtidig blev det i betænkningen foreslået, at de tre landes samlede indsats i international rutetrafik burde koncentreres hos det nye selskab, hvorved SAS ville opnå en faktisk fortrinsret til rutetrafik.

Betænkningen dannede grundlag for lovforslag nr. 51 om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde, der blev fremsat den 7. december 1950. Det fremgår af bemærkningerne hertil, at konsortialoverenskomsten i lighed med, hvad der havde været tilfældet med OSAS- og ESAS-aftalerne, skulle godkendes af ministeren, hvilket kunne ske i medfør af luftfartsloven. Tilsvarende kunne de af udvalget behandlede koncessionsspørgsmål formentlig løses inden for rammerne af de beføjelser, som tilkommer ministeren i henhold til luftfartsloven.

Det centrale indhold af lovforslaget var derfor at godkende, at ministeren kunne træffe en række foranstaltninger vedrørende statens økonomiske medvirken ved nytegning af aktier i DDL, hvilket indelbar, at de statslige og private aktieinteressenter blev for-