

Embedsmandsudvalget har ment at kunne anbefale, at selskaberne efter begyndelsen af et virksomhedsår bør kunne få forskud på det garantibeløb, som er fastsat for vedkommende år, og at et selskab inden for rammerne af senere års garantibeløb skal kunne få dækning for underskud, som er overført fra tidligere år.

Efter indgående drøftelser med forhandlingsdelegationen og efter at have foretaget en bedømmelse af samtlige omstændigheder foreslår embedsmandsudvalget, at garantiens samlede størrelse fastsættes til 2 mill. d. kr. årligt for DDL, 2 mill. n. kr. for DNL og 2,2 mill. sv. kr. for ABA for den nævnte 5-års periode, således at garantibeløbene stilles til disposition med et lige stort beløb for hvert af de 5 år.

Til § 4.

Som nævnt under § 3 skal den dér omhandlede statsstøtte ikke indbefatte en egentlig subventionering af virksomheden. Man foreslår derfor den mellem ministeren for offentlige arbejder og Det Danske Luftfartsselskab A/S. under 21. december 1948 og 14. januar 1949 oprettede overenskomst om ydelse af statstilskud til selskabets drift ophævet med virkning fra den 1. oktober 1950.

I henhold til nævnte overenskomst har staten ydet en egentlig subvention af 1 mill. kr. i 1947, af 2,5 mill. kr. i hvert af årene 1948 og 1949 samt i 1950 indtil konsortialaftalens ikrafttræden 1 875 000 kr., i alt 7 875 000 kr. Hertil kommer, at Københavns kommune i samme tidsrum har ydet 1 375 000 kr. I overenskomsten er det bl. a. bestemt, at et eventuelt driftoverskud, efter at visse afskrivninger og henlæggelser m. m. er foretaget, skal indgå i en særlig regulerings- og garantifond. Ministeren kan bestemme, at de i fonden indgåede midler, som ikke anvendes til dækning af fremkomne underskud, skal benyttes til tilbagebetaling af de af den danske stat og Københavns kommune givne tilskud.

DDL har således ikke en egentlig gældsforpligtelse over for staten, men kun en pligt til under visse betingelser at tilbagebetale af eventuelt overskud. Man vil finde det rigtigt, at man nu, da der gennemføres en konsolidering af selskabets kapitalforhold, ophæver denne ordning. Det bemærkes herved, at man i Norge helt har eftergivet tilsvarende krav, hidrørende fra ydede rentefri lån på 16 mill. kr., og at der heller ikke påhviler det svenske selskab forpligtelser af tilsvarende art, hidrørende fra tidligere modtagne subvention. Såfremt ordningen op-

hæves for statens vedkommende, vil det samme blive tilfældet med Københavns kommune.

Til § 5.

Det er i embedsmandsudvalgets betænkning fremhævet, at det nye SAS ikke bliver et foretagende med særskilt nationalitet, og at det ikke vil blive registreret i noget af de tre lande.

Det er forudsat, at konsortiet SAS ikke som sådant kan være skattesubjekt i de enkelte lande, men at alene de enkelte selskaber vil blive genstand for beskatning.

Med hensyn til beskatningen af DDL foreslås der af praktiske grunde tillagt finansministeren en bemyndigelse til at godkende, at der ved opgørelsen af selskabets skattepligtige indkomst kan ske afvigelser fra de gældende regler, der kan begrundes ved selskabets deltagelse i konsortiet. Der tænkes herved navnlig på sådanne fravigelser fra de sædvanligt fulgte regler om afskrivninger, der er en følge af de beslutninger om afskrivninger på konsortiets aktiver, som styret træffer i henhold til § 11, stk. 3, i konsortialoverenskomsten. Det må endelig efter formålet med den i lovforslagets § 3 omhandlede garantioverenskomst anses for rimeligt, at beløb, som selskabet måtte anvende til tilbagebetaling af tidligere havede garantibeløb, fradrages ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst.

Til § 7.

Med hensyn til indenrigstrafikken har embedsmandsudvalget (jfr. betænkningens side 24) fremhævet, at konsortialaftalen indeholder en bestemmelse om, at hvert af moderselskaberne efter begæring af vedkommende statsmyndighed skal kunne fordræ, at konsortiet påtager sig indenrigstrafikken, selv om denne ikke er forretningsmæssig motiveret, på vilkår, som fastsættes efter nærmere overenskomst. Bestemmelsen indeholder i princippet, at statsmyndighederne gennem vedkommende moderselskab kan pålægge SAS at drive indenlandsruter. Samtidig står det statsmyndighederne frit for at indhente tilbud fra andre selskaber. Derved sikres der myndighederne en mulighed for at overlade driften af indenlandsruter til det selskab, som afgiver det fordelagtigste tilbud — det være sig SAS eller andre selskaber.

Selv om man herefter kan sikre sig, at indenrigstrafikken bliver drevet på den billigst mulige måde, må man regne med, at driften af indenrigsruterne — i øjeblikket ruterne til Aarhus, Aalborg og Rønne — vil give tab, uanset om beflyvningen af ru-