

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

Jeg er for mit vedkommende enig i, at luftfarten er et så vigtigt trafikalt område, at staten bør have en væsentlig indflydelse derpå, og jeg kan derfor tilslutte mig den foreslåede ordning, der allerede er gennemført i Norge og Sverige.

For at der ligesom i Norge og Sverige kan opnås lighed mellem de statslige og private aktieinteresser, må den danske stat tegne nye aktier i selskabet for 14 mill. kr. samt anvende et beløb af indtil 190 000 kr. til overtagelse af nogle DDL tilhørende egne aktier.

Embedsmandsudvalget har derhos udtalt som sin opfattelse, at det af hensyn til et effektivt og gnidningsløst samarbejde mellem de tre partnere i SAS vil være nødvendigt, at der ikke er for stor forskel mellem de årlige forpligtelser, der i de førstkommande 5 år påhviler de tre selskaber i henhold til optagne lån. Jeg skal i denne forbindelse oplyse, at DDL fremtidig skal udrede meget betydelige beløb årlig, nemlig ca. 2,3 mill. kr., til dækning af renter og afdrag på det af selskabet i 1948 mod statens garanti optagne 15-årige 4 pct. obligationslån på i alt 25 mill. kr., som nu er nedbragt til ca. 21,7 mill. kr. Disse betalinger er væsentligt større end de ydelser, som påhviler de to andre deltagere i konsortiet.

Det vil imidlertid ikke kunne forventes, at DDL — hvis likvide midler fremtidig alene skal tilvejebringes gennem selskabets deltagelse i konsortiet — vil kunne præstere væsentligt større beløb til forrentning og afdrag end ABA og DNL. Det foreslås derfor, at ministeren for offentlige arbejder efter anmodning fra selskabet i hvert af årene fra 1951 til 1955 inklusive af statskassens midler kan udrede et beløb på indtil 1 670 000 kr. svarende til afdraget på nævnte obligationslån.

For de i henhold til denne bestemmelse eventuelt udrede beløb udsteder selskabet til staten aktier benævnt B-aktier.

Uanset de besparelser, der kan opnås ved den foreslåede rationalisering, må man i hvert fald i en overgangsperiode regne med, at der bliver brug for finansiel støtte til DDL.

Det foreslås derfor, at jeg bemyndiges til på statens vegne at afslutte overenskomst med de norske og svenske regeringer om ydelse af statsgaranti vedrørende driftstab, som måtte opstå i de tre selskaber efter stiftelsen af SAS, samt til af statskassens midler at afholde de heraf følgende udgifter.

Denne aftale skal have gyldighed i 5 år fra den 1. oktober d. å. at regne, og den årlige garantisum kan for Danmarks vedkommende ikke overstige 2 mill. kr. Den norske stat skulle garantere et tilsvarende beløb, medens den årlige garantisum i Sverige skulle være 3 mill. kr.

Det kan i denne forbindelse oplyses, at det samlede garantibeløb for 5-års perioden kun svarer til 3½ pct. af konsortiets samlede forventede omsætning i garantiperioden.

Såfremt denne garanti godkendes af det høje ting og den ligeledes bliver godkendt i Norge og Sverige, vil jeg sammen med de norske og svenske trafikministre underskrive det som bilag 2 til embedsmandsudvalgets betænkning vedføjede udkast til garantioverenskomst.

Gennemførelsen af den her foreslåede garantiordning betyder, at der ikke skal ydes egentlig subvention, og den mellem ministeren for offentlige arbejder og A/S Det Danske Luftfartselskab under 20. december 1948 og 14. januar 1949 oprettede overenskomst om ydelse af statstilskud på 2,5 mill. kr. årlig til selskabets drift skulle herefter bortfalde.

Denne overenskomst foreslås derfor ophævet fra 1. oktober 1950 at regne.

Spørgsmålet bliver herefter, hvorledes man skal forholde sig med hensyn til den i henhold til overenskomsten allerede ydede subvention, der pr. 1. oktober 1950 udgjorde i alt 7 875 000 kr.

Som jeg allerede tidligere udførligt har omtalt, er det en forudsætning for, at DDL på effektiv måde kan indtræde i SAS, at selskabets økonomiske forpligtelser svarer nogenlunde til DNLs og ABAs, og disse selskaber har ikke pligt til at tilbagebetale modtagne subventioner.

Dette i forbindelse med, at der ikke er tale om en egentlig gældsforpligtelse for DDL, idet tilbagebetaling kun skal finde sted af eventuelt overskud, samt det forhold, at man, såfremt DDL likviderer eller fortsætter selvstændigt, ikke vil kunne regne med nogen tilbagebetaling, har bevirket, at den ydede subvention foreslås eftergivet.

Om indenrigstrafikken skal jeg til slut fremkomme med nogle bemærkninger.

Det er tanken, at SAS skal drive den lufttrafik, der er forretningsmæssigt motiveret, d. v. s. at SAS vil drive den internationale lufttrafik, medens der, da indenrigstrafikken i hvert fald i Danmark normalt ikke kan drives uden tab, ikke vil være særligt incitament for SAS til at drive