

og den anden med hjemmel i lov nr. 147 af 29. april 1955 om fortsat ydelse af den i § 3 i nævnte lov omhandlede statsgaranti.

Begge de tidligere garantioverenskomster har været gældende for 5-årige perioder.

De årlige garantibeløb udgjorde under den første overenskomst (dateret 20. december 1951) for Danmarks vedkommende 2 mill. d. kr., for Norges vedkommende 2 mill. n. kr. og for Sveriges vedkommende 2,2 mill. sv. kr., hvilke beløb forholds-mæssigt svarede til moderselskabernes andel i konsortiet, nemlig $\frac{2}{7}$ for DDL, $\frac{2}{7}$ for DNL og $\frac{3}{7}$ for ABA. I den anden overenskomst (dateret 29. september 1955) blev de årlige garantibeløb forhøjet til 4,5 mill. d. kr. for Danmarks vedkommende, 4,5 mill. n. kr. for Norges vedkommende og 5 mill. sv. kr. for Sveriges vedkommende.

Den tilsagte garanti er endnu ikke blevet aktuel, idet SAS i de efter garantiordningens ikrafttræden pr. 1. oktober 1950 forløbne driftsår ikke har haft underskud.

De foreslåede nye maksimale årlige garantisummer udgør for Danmarks vedkommende 6,75 mill. d. kr., for Norges vedkommende 6,75 mill. n. kr. og for Sveriges vedkommende 7,5 mill. sv. kr.

Som følge af den tekniske udvikling inden for luftfartsområdet er der i de senere år fremkommet stadig større og hurtigere luftfartstyper, og da flyvemateriellet er en af de vigtigste faktorer i den stedse hårdere konkurrence mellem luftfartsselskaberne på de internationale ruter, har SAS fundet det nødvendigt stadig at holde konsortiets flyvemateriel på højeste niveau, og bestillingerne af jetluftfartøjer (DC-8 maskiner og Caraveller) i USA og Frankrig må ses som et udtryk herfor.

Afgivelsen af disse bestillinger vil imidlertid medføre store økonomiske byrder for SAS, hvortil kommer en række andre vanskeligheder for konsortiet. Den en overgang forventede roligere udvikling inden for luftfarten er indtil nu udeblevet. Kapacitetsudbuddet er vokset, konkurrencen er tilspidset, og der er øgede vanskeligheder for skandinavisk luftfart med hensyn til at opnå trafikrettigheder i visse lande, hvor en restriktiv luftfartspolitik anlægges til beskyttelse af hjemlandets selskaber. Yderligere skal i denne forbindelse nævnes, at trafikefterspørgslen i 1958 ikke har vist samme procentvise stigning som i de nærmest foregående år.

Med hensyn til SAS' økonomiske stilling gennem de senere år skal oplyses, at SAS i årene 1954-55, 1955-56, 1956-57 og 1957-58 i danske kroner har haft en omsætning på henholdsvis 444,8 mill. kr., 515,3 mill. kr., 664,8 mill. kr. og 729,8 mill. kr. Der er i de pågældende år foretaget afskrivninger

(ordinære og ekstraordinære) på 58,9 mill. kr. i 1954-55, 55,7 mill. kr. i 1955-56, 76,4 mill. kr. i 1956-57 og 65,5 mill. kr. i 1957-58. I de 3 første af ovennævnte driftsår udbetaltes udbytte til moderselskaberne på henholdsvis 11,2 mill. kr., 14 mill. kr. og 14 mill. kr., medens der i driftsåret 1957-58 ikke har kunnet udbetales udbytte.

Uagtet omsætningen har været stærkt stigende, er konsortiets samlede driftsresultat ikke tilfredsstillende. Dette gælder især det sidste driftsår, hvor der som nævnt ikke har fundet udbetalinger sted til moderselskaberne.

Med hensyn til spørgsmålet om garantibeløbenes størrelse kan det oplyses, at det samlede garantibeløb for den første garantiperiode (1950-55) androg modværdien af ca. 35 mill. d. kr., hvilket svarede til $3\frac{1}{2}$ pct. af den omsætning på ca. 1 000 mill. d. kr., som SAS skønnede at ville få inden for perioden. Det samlede garantibeløb for den løbende garantiperiode (1955-60) andrager ca. 78,5 mill. d. kr., ligeledes svarende til ca. $3\frac{1}{2}$ pct. af den skønnede omsætning i perioden på ca. 2 333 mill. d. kr. Omsætningen i periodens første 3 år har imidlertid været betydelig større end ventet, og den anslås nu af SAS at ville beløbe sig til i alt ca. 3 600 mill. d. kr. For den næste 5-års periode (1960-65) anslås omsætningen at ville andrage ca. 5 000 mill. d. kr. Det samlede garantibeløb for denne periode andrager ca. 117,5 mill. d. kr. eller ca. $2\frac{1}{3}$ pct. af den skønnede omsætning.

Den nugældende garantioverenskomst udløber først den 30. september 1960, men de i forbindelse med låneoptagelserne i USA stillede vilkår har gjort spørgsmålet om statsgarantiens forlængelse aktuelt allerede nu.

Det fremgår af det anførte, at de motiver, som lå til grund for indgåelsen af de første garantioverenskomster, stadig har gyldighed, og at konsortiets stadigt stigende omsætning giver grundlag for en forhøjelse af garantibeløbene med 50 pct. De skandinaviske trafikministre er da også på et møde i Stockholm den 26. januar 1959 blevet enige om at søge den fornødne lovhjemmel til en forlængelse af statsgarantiordningen med 50 pct. forhøjelse af garantibeløbene tilvejebragt.

Ud over forhøjelsen af garantibeløbene indeholder lovforslaget følgende ændringer i forhold til loven af 29. april 1955.

Stk. 2, pkt. 3) Denne bestemmelse er indføjet for at tydeliggøre, at det ved overenskomsten i første række er tilsigtet at dække et eventuelt underskud i moderselskaberne i det omfang, det er opstået som et resultat af SAS' virksomhed.

Stk. 2, pkt. 5) Ved forhandlinger mellem SAS