

og de amerikanske långivere er der fra amerikansk side som vilkår for ydelse af lånet på de 16 mill. dollars stillet krav om, at SAS forpligter sig til i tiden efter 30. september 1957 at begrænse udbyttet til moderselskaberne til 50 pct. af nettoindkomsten. Endvidere er der fastsat en begrænsning af konsortiets adgang til at tilbagebetale trukne garantibeløb. Da der kan opstå tilfælde, hvor de lige nævnte vilkår virker således, at nettoudbyttet ikke vil kunne udloddes, medens erlagt garantikapital vil kunne tilbagebetales fra konsortiet til moderselskaberne, har man suppleret bestemmelsen således, at det fastslås, at moderselskaberne foruden som hidtil af deres overskud tillige har pligt til at tilbagebetale trukne garantibeløb til staterne af sådanne midler, som af SAS stilles til moderselskabernes rådighed særligt til dette formål.

*Stk. 2, pkt. 7)* Tidspunktet for en eventuel eftergivelse af hævede garantibeløb er foreslået udskudt fra 1. oktober 1975 til 1 oktober 1985. Denne ændring er en naturlig konsekvens af, at gyldighedsperioden for konsortiaaftalen vil blive forlænget indtil denne dato.

I øvrigt er det tanken, at garantioverenskomsten skal forlænges på uforandrede vilkår.

ad § 2.

Forslaget svarer til bestemmelsen i § 2 b) i lov af 20. december 1950 om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Ved denne lov blev der givet ministeren for offentlige arbejder en bemyndigelse til i årene 1951-55 at konvertere forfaldne afdrag på det af DDL i 1948 optagne statsgaranterede 4 pct. obligationslån, stort oprindeligt 25 mill. kr., til B-aktier i selskabet på nærmere angivne vilkår. Da den her etablerede ordning udløb i 1955, gav SAS så tilfredsstillende resultater, at DDL ikke anså det for rigtigt at anmode staten om en fornyelse af konverteringsordningen. Det har da også været muligt for DDL i årene 1956, 1957 og 1958 at udrede beløbene til forfaldne afdrag og renter på 1948-lånet ved hjælp af egne midler, fremkommet ved udlodning af driftsoverskuddet fra SAS. SAS' driftsresultater i virksomhedsåret 1957-58 har imidlertid ikke muliggjort nogen udlodning for dette

driftsår, og DDL har kun gennem en midlertidig henstand med betalingen af andre forfaldne ydelser set sig i stand til at udrede de pr. 1. februar 1959 forfaldne afdrag. Man har derfor under hensyn til den vanskelige situation, som SAS i øjeblikket befinder sig i ved overgangen til jetalderen, foreslået, at likviditetshjælp bevilges efter samme retningslinjer som i 1950 for en ny 5-års periode, omfattende årene 1959-63 inklusive. Såfremt den foreslåede ordning gennemføres, vil spørgsmålet om fritagelse for afdragsforpligtelse i det enkelte år være afhængig af selskabets likviditet og dets økonomiske stilling som deltager i SAS. Forpligtelsen til at udrede renter af obligationslånet vil stadig påhvile DDL. Det kan i denne forbindelse anføres, at staten allerede som følge af garantien for lånet er forpligtet til at udrede såvel renter som afdrag på lånet, såfremt selskabet ikke selv måtte være i stand dertil.

Lovforslaget indeholder desuden bestemmelse om, at selskabet med et vist varsel kan indløse B-aktierne helt eller delvis til deres pålydende værdi.

Det kan i øvrigt oplyses, at DDL's samlede aktiekapital i øjeblikket udgør 36,5 mill. kr., hvoraf staten ejer halvdelen. Hertil kommer et beløb af 8 335 000 kr. B-aktier, der alle ejes af staten.

ad § 3.

Denne paragraf svarer til § 8 i loven af 20. december 1950 om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde, idet der dog foreslås givet bemyndigelse til at meddele DDL koncession til luftfartsvirksomhed for tiden indtil 1. oktober 1985, til hvilket tidspunkt konsortiaaftalen som nævnt forlænges. Bestemmelsen er nødvendig, da det i § 33, stk. 2, i den ved lov nr. 124 af 7. maj 1937 ændrede lov nr. 175 af 1. maj 1923 om luftfart er fastsat, at koncessioner til luftfartsvirksomhed skal gives på bestemt tid, dog ikke over 20 år. Ifølge § 34 i nævnte lov kan erhvervsmæssig befordring af personer og gods alene mellem to steder inden for riget kun tilstås danske kommuner, statsborgere og selskaber. Da SAS i øjeblikket driver indenrigsflyvning i Danmark, foreslås ændringen af denne paragraf opretholdt.