

*Skriftlig fremsættelse af lovforslag.*

Ministeren for offentlige arbejder (*Lindberg*): Jeg skal herved have den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om øget statsstøtte i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.*

Forslaget er udarbejdet på grundlag af beslutninger truffet af de 3 skandinaviske landes regeringer om at yde den økonomiske støtte, som er nødvendig for at videreføre SAS i dets nuværende omfang på forretningsmæssig forsvarligt grundlag og med bibeholdelse af den hidtidige paritet mellem statslig og privat deltagelse i moderselskabernes og konsortiets ledelse.

Ved konsortiets dannelse i 1950 udgjorde den samlede kapital 157,5 mill. sv. kr., svarende til 210 mill. kr., som blev indskudt af moderselskaberne i forholdet 2:2:3, det vil for Det Danske Luftfartsselskab (DDL)s vedkommende sige et beløb på 60 mill. kr.

I samtlige moderselskaber tegnedes der af staterne aktiekapital i et sådant omfang, at der blev tilvejebragt paritet mellem den statslige og private aktiekapital. For DDLs vedkommende blev statens aktiekapital nedskrevet med 25 pct. til ca. 4 mill. kr., og der tegnedes ny aktiekapital på 14 mill. kr. Endvidere overtog staten en aktiepost fra DDL på ca. 0,3 mill. kr., hvorefter statens andel af den samlede aktiekapital på 36,5 mill. kr. androg ca. 18,3 mill. kr. Aktiebolaget Aerotransport (ABA)s aktiekapital androg i alt 50 mill. sv. kr., medens aktiekapitalen i Det Norske Luftfartsselskab (DNL) androg 30 mill. n. kr.

Med hensyn til DDL kan jeg oplyse, at selskabet pr. 1. april 1961 har en aktiekapital på i alt 49 836 000 kr., hvoraf 36,5 mill. kr. er A-aktiekapital og 13 336 000 kr. er B-aktiekapital.

B-aktiekapitalen, der alene ejes af staten, er fremkommet ved, at staten gennem en række år har udredet afdragene på et af DDL i 1948 med statens garanti optaget 15-årigt obligationslån på i alt 25 mill. kr. B-aktierne har i tilfælde af likvidation ret til dækning forud for A-aktiekapitalen. De skal have andel i udbyttet på samme

måde som A-aktierne, men de har ikke stemmeret.

Forinden jeg redegør for SASs virksomhed gennem de forløbne år, vil jeg gerne gøre et par bemærkninger om den civile luftfarts udvikling i almindelighed inden for den sidste ti års periode.

Skal man med få ord karakterisere den skete udvikling, kan man sige, at der parallelt med den tekniske udvikling er sket en kraftig stigning i trafikken samtidig med, at takstniveauet er blevet relativt lavere.

I 1951 androg antallet af passagerkilometer, udført i rutetrafik af civile luftfartsselskaber, hvis stater er tilsluttet Den civile internationale Luftfartsorganisation, ICAO, 35 000 mill. Dette tal var i 1960 steget til 111 000 mill.

Langt de fleste ruteluftfartsselskaber er medlem af Den internationale Luftfartsorganisation — IATA — som formidler et samarbejde mellem selskaberne. Organisationen udarbejder bl. a. forslag til befordringstakster, der efter at være godkendt af medlemmerne og approberet af de statslige myndigheder er bindende for selskaberne. Nogen væsentlig konkurrence på takstområdet finder således ikke sted inden for international ruteluftfart.

For at få nye befolkningslag som kunder har man gennem de senere år indført nye billige takstklasser og rabatter under forskellige former. Der er herigennem sket en sænkning af det gennemsnitlige takstniveau, som yderligere er blevet accentueret derved, at det almindelige løn- og prisniveau samtidig er steget. Dette forhold har selv sagt været stærkt medvirkende til den omtalte trafikforøgelse.

Som bekendt er der på det tekniske område foregået en vældig udvikling inden for luftfarten. Større, hurtigere og dyrere maskintyper har afløst hinanden i et tempo så hurtigt, at det har været forbundet med store økonomiske vanskeligheder for selskaberne at følge med i denne udvikling, som har været en af de væsentligste årsager til selskabernes dårlige driftsresultater.

Et af de vigtigste træk i udviklingen på luftfartsområdet gennem de sidste 10 år er tilkomsten af en række nye luftfartsselskaber og udbygningen af allerede eksisterende selskaber. Denne kraftige ekspansion har på