

### Bemærkninger til lovforslaget.

Siden SAS-samarbejdet i dets nuværende form påbegyndtes, har Danmark, Norge og Sverige ydet statsgaranti vedrørende driftstab, der måtte opstå i konsortiets 3 moderselskaber DDL, DNL og ABA. Garantiforpligtelsen har været indeholdt i 5-årige overenskomster mellem de 3 landes regeringer. For Danmarks vedkommende er grundlaget for overenskomsterne bemyndigelser, der i henhold til særlig lovgivning er meddelt ministeren for offentlige arbejder. Den gældende overenskomst, der udløber 30. september 1975, hviler på lov nr. 221 af 27. maj 1970.

Der har hverken i indeværende eller i de 4 foregående 5-årige garantiperioder været trukket på garantibeløbene af DDL, men ved refinansieringen af SAS i 1961 betragtedes statens garanti for driftsårene 1959-60 og 1960-61 som opfyldt gennem den da foretagne kapitaltilførsel, jfr. § 2 i lov nr. 197 af 16. juni 1961.

#### Til § 1.

Fra DDL har ministeriet modtaget anmodning om, at den i henhold til lov nr. 221 af 27. maj 1970 om statsgaranti i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde indgæde overenskomst af 30. december 1970 mellem Danmark, Norge og Sverige om økonomisk garanti til visse luftfartsselskaber for perioden 1. oktober 1970 til 30. september 1975, jfr. udenrigsministeriets bekendtgørelse af 8. februar 1971, må blive fornyet for perioden 1. oktober 1975 til 30. september 1980 samtidig med, at garantibeløbene forhøjes.

Tilsvarende anmodninger er af DNL og ABA sendt til regeringerne i Norge og Sverige.

For så vidt angår forlængelsen, må anmodningerne ses på baggrund af, at de almene forhold — navnlig SAS' sårbarhed over for internationale politiske og økonomiske forhold og de stadig voksende protektionistiske tendenser i international luftfart, der har ligget til grund for de siden 1950 givne garantitilsagn — fremdeles gør sig gældende, i den kommende 5 års periode endda så stærkt som nogensinde før.

Garantibeløbenes størrelse har fra starten principielt haft en vis relation til SAS' forventede trafikindtægter i den pågældende garantiperiode. Det enkelte lands garantibeløb er af en størrelse, der afspejler vedkommende moderselskabs andel i konsortiet, der udgør 2/7 for DDL, 2/7 for DNL og 3/7 for ABA. I garantiperioderne siden 1950 har det årlige garantibeløb for DDLs vedkommende været

henholdsvis 2 mill. kr., 4,5 mill. kr., 6,75 mill. kr. (2 garantiperioder) og 14,5 mill. kr.

For perioden 1975-1980 forventer SAS godt og vel en fordobling af trafikindtægterne, nemlig fra 10.857 mill. sv. kr. til 22.500 mill. sv. kr. Der er herved taget hensyn dels til en forventet reel trafikstigning, dels til inflationen. På baggrund heraf har DDL ansøgt om, at garantibeløbet for denne periode forhøjes fra 14,5 mill. kr. til 30-35 mill. kr.

Der er mellem de tre skandinaviske trafikministre enighed om, at de reale grunde, der motiverede den oprindelige og de senere garantiordninger, fortsat har gyldighed, hvorfor de er enedes om at anbefale deres regeringer, at den gældende garantioverenskomst forlænges, og garantibeløbene ajourføres.

Ministrene er endvidere blevet enige om, at garantibeløbet til DDL maksimeres til 28 mill. d. kr., til DNL til 25,5 mill. n. kr. og til ABA til 30 mill. sv. kr. Forskellen i beløbene skyldes kursregulering, samt at ABAs andel i konsortiet er 50 pct. større end DDLs og DNLs.

Den hidtidige bestemmelse i overenskomsten om dækning inden for et års garantibeløb af et foregående års udækkede underskud agtes videreført.

De i forslaget indsatte øvrige vilkår for forlængelse af statsgarantiordningen er de hidtil gældende. Dog er fristen i punkt 7) fastsat til 1. oktober 1995, og for så vidt angår bestemmelsen om, at garantibeløb til DDL kun kan kræves udbetalt i det omfang, underskuddet bringer DDLs indskudskapital i SAS ned under et vist beløb, er der foretaget en regulering og indsat en mulighed for senere regulering i tilfælde af nedskrivning eller opskrivning af den danske valuta. I § 2, stk. 2, i lov nr. 197 af 16. juni 1961 var beløbet sat til 60 mill. kr., som i forbindelse med forlængelsen i 1970 blev reguleret op til 65 mill. kr. Bestemmelsen er udtryk for, at garantien ikke bør komme til udbetaling, medmindre forringelsen af konsortiets stilling angriber moderselskabernes indskudskapital i konsortiet. I Sverige har man ikke haft sådan en bestemmelse og ønsker den heller ikke nu. Fra norsk og dansk side anser man det stadig ønskeligt at opretholde denne begrænsning i muligheden for udbetaling af statsgaranti, hvilket man fra svensk side er indforstået med.

Efter afslutningen af regnskabsåret 1973-74, der udløb 30. september 1974, er DDLs indskudskapital ca. 310 mill. d. kr. og DNLs ca. 310 mill. n. kr.

Ved ajourføring af beløbene er den norske og danske trafikminister blevet enige om at foreslå, at