

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Siden SAS-samarbejdet i dets nuværende form påbegyndtes, har Danmark, Norge og Sverige bortset fra perioden efter den 1. oktober 1980 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 har grundlaget for overenskomsterne bestået i bemyndigelser, der i henhold til særlig lovgivning var meddelt ministeren for offentlige arbejder. Den seneste overenskomst, der udløb 30. september 1980 havde som grundlag lov nr. 333 af 26. juni 1975.

DDL har aldrig trukket på garantien, 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. I regnskabsåret 1979-80 havde SAS for første gang siden 1961-62 et negativt driftsresultat, men på grund af bestemmelsen i § 1, stk. 2, punkt 2 i lov nr. 333 af 26. juni 1975 havde DDL ikke krav på udbetaling af garantibeløb.

I efteråret 1979 modtog ministeren fra DDL anmodning om, at den i henhold til lov nr. 333 af 26. juni 1975 om statsgaranti i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde indgæede overenskomst af 12. december 1975 mellem Danmark, Norge og Sverige om økonomisk garanti til visse luftfartsselskaber for perioden 1. oktober 1975 til 30. september 1980, jfr. udenrigsministeriets bekendtgørelse af 27. januar 1976, måtte blive fornyet for perioden 1. oktober 1980 til 30. september 1985 samtidig med, at garantibeløbene forhøjedes.

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

Anmodningerne var udtryk for, 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.

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 DDL's vedkommende været henholdsvis 2 mill. kr., 4,5 mill. kr., 6,75 mill. kr. (2 garantiperioder), 14,5 mill. kr. og 28 mill. kr.

For perioden 1980-85 forventede SAS mere end en fordobling af trafikindtægterne, nemlig fra 22,5 milliarder sv. kr. til 55 milliarder sv. kr. Der var herved taget hensyn dels til en forventet reel trafikstigning, dels til inflationen. Med udgangspunkt i en fordobling af det svenske garantibeløb fra 30 til 60 mill. sv. kr. årlig ville det danske og norske garantibeløb blive på 40 mill. sv. kr. svarende til ca. 52 mill. d. kr. og 50 mill. n. kr. På baggrund heraf ansøgte DDL om, at garantibeløbet for perioden 1980-85 forhøjedes fra 28 mill. d. kr. til 52 mill. d. kr.

I regnskabsåret 1980-81 udviste SAS' regnskab påny et betydeligt underskud, nemlig 109 mill. sv. kr. Under en ny administrerende direktør havde SAS' ledelse forinden taget forskellige skridt til en forbedring af SAS' økonomi med det mål allerede i regnskabsåret 1981-82 at vende underskud til overskud. De 3 moderselskaber har peget på, at det ville være et hensigtsmæssigt supplement til selskabernes egne bestræbelser, hvis den statslige garantiordning nu blev genindført. Bl.a. ville dette være et moment som potentielle udenlandske långivere ville være opmærksomme på.

Der er mellem de tre skandinaviske trafikministre enighed om, at det vil være rimeligt, at de tre lande markerer deres fortsatte interesse i det skandinaviske luftfartssamarbejde ved at forlænge den tidligere statsgarantiordning, foreløbig for 5-års perioden fra den 1. oktober 1982 til 30. september 1987.