

Forslag

til

Lov om statsgaranti m. v. i forbindelse med Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Fremsat den 3. april 1959 af *ministeren for offentlige arbejder*.

§ 1. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til på statens vegne at afslutte overenskomst med de norske og svenske regeringer om ydelse af statsgaranti vedrørende driftstab, som måtte opstå i de tre moderselskaber i konsortiet Scandinavian Airlines System (SAS), nemlig A/S Det Danske Luftfartselskab, A/S Det Norske Luftfartselskab og A/B Aerotransport, samt til af statskassens midler at afholde de deraf følgende udgifter.

Det forudsættes, at det i overenskomsten fastsættes,

- 1) at garantien i hvert af landene får gyldighed i 5 år fra den 1. oktober 1960 at regne,
- 2) at den årlige garantisum ikke kommer til at overstige 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., dog således, at regeringerne i tilfælde af nedskrivning eller opskrivning af de skandinaviske valutaer skal optage forhandling om regulering af garanti-beløbene,
- 3) at de midler, som stilles til rådighed, først og fremmest skal anvendes til at dække underskuddet i den virksomhed, som drives af konsortiet SAS,
- 4) at vedkommende selskab — for Danmarks vedkommende Det Danske Luftfartselskab — betaler en garantiafgift på 1 pct. p. a. af de til enhver tid trukne og endnu ikke tilbagebetalte beløb,
- 5) at hvert af selskaberne skal være pligtige til at tilbagebetale hævede garantibeløb af sit overskud såvel som af midler, som af konsortiet stilles til rådighed særligt til dette formål. De nærmere regler om tilbagebetalingen fastsættes ved overenskomst mellem staten og vedkommende selskab,
- 6) at et selskab, så længe udbetalte garanti-beløb ikke er fuldstændig tilbagebetalt, ikke uden vedkommende statsmyndigheds samtykke kan udbetale udbytte, og at dette ikke vil kunne overstige 5 pct. af aktiekapitalen,
- 7) at beløb, som ikke er tilbagebetalt 1. oktober 1985, kan eftergives, dersom konsortiets og det nationale selskabs økonomiske stilling gør dette rimeligt.

§ 2. Efter anmodning fra A/S Det Danske Luftfartselskab og på grundlag af en vurdering af selskabets likviditet og dets økonomiske stilling som deltager i konsortiet SAS kan ministeren for offentlige arbejder i hvert af årene fra 1959 til 1963 inklusive af statskassens midler udrede et beløb på indtil 1 670 000 kr., svarende til afdraget på det af selskabet i 1948 mod statens garanti optagne 15-årige 4 pct. obligationslån på i alt 25 mill. kr., nu nedbragt til ca. 8,3 mill. kr.

For de i henhold til denne bestemmelse eventuelt udrede beløb udsteder selskabet til staten aktier, benævnt B-aktier, med ret til dækning forud for A-aktierne

i tilfælde af likvidation. Der knyttes ikke stemmeret til B-aktierne, der skal have andel i udbyttet på samme måde som A-aktierne. B-aktierne kan uden iagttagelse af forskrifterne i aktieselskabsloven i øvrigt med $\frac{1}{2}$ års varsel til en 30. september indløses helt eller delvis af selskabet ved kontant udbetaling til staten af aktiernes pålydende værdi.

§ 3. Uanset bestemmelsen i § 33, stk. 2, i den ved lov nr. 124 af 7. maj 1937 ændrede lov nr. 175 af 1. maj 1923 om luftfart kan den A/S Det Danske Luftfartselskab i henhold til § 8 i lov nr. 493 af 20. december

1950 om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde meddelte tilladelse til at drive luftfart i en periode af 25 år fra 1. oktober 1950 at regne forlænges i 10 år fra den 1. oktober 1975 at regne, ligesom der uanset bestemmelsen i lovens § 34 kan meddeles selskabet tilladelse til at lade Scandinavian Airlines System udføre erhvervsmæssig luftbefordring af personer og gods alene mellem to steder inden for riget.

§ 4. Den i § 1 omhandlede overenskomst er stempelfri.

Bemærkninger til lovforslaget.

Det nuværende samarbejde inden for SAS trådte i kraft den 1. oktober 1950. Samarbejdet baserer sig på en konsortiaftale mellem de 3 moderselskaber Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) og det svenske A/B Aerotransport (ABA). Aftalen, der udløber den 30. september 1975, er godkendt af de 3 landes regeringer, og der blev i tilknytning til aftalen mellem de danske, norske og svenske regeringer indgået forskellige aftaler vedrørende det skandinaviske samarbejde på luftfartens område, herunder aftale om statsgaranti for driftstab ved DDL's, DNL's og ABA's deltagelse i konsortiet SAS.

Efter at samarbejdet således nu har bestået i ca. 8 år, har SAS over for de 3 landes regeringer fremsat anmodning om godkendelse af en forlængelse af konsortiaftalen indtil 1. oktober 1985 samt om forlængelse af de i forbindelse hermed indgåede aftaler mellem Danmark, Norge og Sverige dels om samarbejdet på luftfartens område, dels om garanti for driftstab i moderselskaberne som følge af disses deltagelse i SAS.

Om baggrunden for de af konsortiet fremsatte ønsker skal oplyses, at det i stadigt øget omfang har været nødvendigt for SAS at træffe dispositioner, som strækker sig ud over den tilbageværende gyldighedsperiode for konsortiaftalen, således bl. a. indgåelse af lejekontrakter, om hangarer og værkstedsbygninger, erhvervelse af bygninger, flyvemateriel og tekniske hjælpemidler m. m.

Hertil kommer, at det til finansiering af konsortiets virksomhed, herunder især anskaffelse af jetmaskiner i betydelig udstrækning har været

nødvendigt for SAS at træffe kreditarrangementer, specielt i USA. De amerikanske långivere har under de med SAS' ledelse førte forhandlinger som vilkår for ydelse af 2 lån på henholdsvis 33 mill. dollars og 16 mill. dollars bl. a. gjort det til en forudsætning for lånenes ydelse, at den i henhold til lov nr. 147 af 29. april 1955 mellem de tre regeringer truffene garantiaftale, som udløber med udgangen af september måned 1960, også kommer til at gælde ud i fremtiden, og i første række har man krævet, at garantiaftalen forlænges for en yderligere 5-års periode, altså til udgangen af september måned 1965, samt at garantibeløbene for denne periode forhøjes med 50 pct. Endvidere er det af de amerikanske långivere forudsat, at konsortiaftalen forlænges i hvert fald til 1. oktober 1980.

Bestyrelsen for A/S Det Danske Luftfartselskab har ud over ovennævnte forslag fremsat anmodning om genindførelse af en i årene 1951-55 (begge år inklusive) gældende ordning, hvorefter ministeren for offentlige arbejder var bemyndiget til af statskassens midler hvert år at udrede et beløb på indtil 1 670 000 kr., svarende til afdraget på et af DDL i 1948 mod statens garanti optaget 15-årigt 4 pct. obligationslån på i alt 25 mill. kr., nu nedbragt til ca. 8,3 mill. kr., og således, at DDL for de beløb, der udredes, i henhold til denne ordning udsteder aktier til staten.

ad § 1.

Der har tidligere været afsluttet to tilsvarende garantioverenskomster, den første med hjemmel i § 3 i lov nr. 493 af 20. december 1950 om Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde

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 garanti-overenskomster, 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

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.