

Nr 159

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående kapitaltillskott till Scandinavian Airlines System (SAS), m. m.; given Stockholms slott den 28 april 1961.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

WILHELM

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

På grundval av ett betänkande rörande SAS' kapitalbehov — avgivet av en skandinavisk ämbetsmannadelegation — framlägges i propositionen förslag om en ekonomisk rekonstruktion av konsortiet. Enligt förslaget skall SAS tillföras nytt insatskapital å 210 milj. kr. Av detta belopp skall i enlighet med den för konsortiet gällande fördelningsgrunden (2:2:3) de danska och norska moderbolagen var för sig svara för 60 milj. kr. och det svenska moderbolaget, ABA, för 90 milj. kr. För att göra det möjligt för ABA att tillskjuta sistnämnda belopp skall aktiekapitalet i detta bolag ökas med 67,5 milj. kr., varav svenska staten och näringslivet förutsättes skola teckna hälften var. Staten skall därjämte lämna bolaget ett lån å 22,5 milj. kr.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Söderman-
land, i statsrådet å Stockholms slott den 28 april 1961.*

N ä r v a r a n d e :

Statsministern ERLANDER, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler — efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter — fråga angående *kapitaltillskott till Scandinavian Airlines System (SAS), m. m.* och anför därvid följande.

Inledning

Det dansk-norsk-svenska samarbetet inom luftfarten inleddes kort efter andra världskrigets slut. Detta samarbete hade till en början formen av olika samtrafiks- och konsortialavtal mellan Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) samt för Sveriges del Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag (SILA) i fråga om flygtrafiken på Nord- och Sydamerika samt Aktiebolaget aerotransport (ABA) i fråga om den europeiska trafiken.

Med bifall till proposition 1948: 176 angående organisation och finansiering av svensk reguljär luftfart m. m. bemyndigade 1948 års riksdag Kungl. Maj:t att godkänna bland annat ett avtal mellan ABA och SILA om sammanförande av den svenska reguljära luftfarten i ett företag. På grundval av detta beslut slogs år 1948 SILA och ABA ihop till ett bolag, det nuvarande ABA. Det nya företaget övertog den 1 juli 1948 de gamla bolagens samtliga rättigheter och förpliktelser.

Den internationella konkurrensen nödvändiggjorde emellertid snart ett ännu mera utvidgat samarbete inom skandinavisk luftfart. I proposition 1950: 260 föreslogs bland annat, att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna ett förslag till konsortialavtal mellan ABA, DDL och DNL. Vid propositionen var som bilaga fogad ett betänkande angående utvidgning av det skandinaviska luftfartssamarbetet inom SAS, avgivet av en utav de svenska, danska och norska kommunikationsministrarna tillsatt tjänstemannadelegation.

Sedan riksdagen lämnat Kungl. Maj:t det begärda bemyndigandet, god-

kände Kungl. Maj:t den 23 februari 1951 ifrågavarande konsortialavtal, vilket den 8 i samma månad undertecknats av de tre bolagen. Detta avtal skulle gälla under 25 år till och med den 30 september 1975. År 1959 (prop. 1959: 134; rskr. 220) förlängdes avtalet med ytterligare tio år till och med den 30 september 1985. Enligt avtalet bildar de tre nationella flygbolagen ett konsortium, vilket under namnet Scandinavian Airlines System (SAS) skall såsom en enhet bedriva trafikflygning och i samband därmed stående verksamhet.

Vid bildandet av konsortiet utgjorde ABA:s aktiekapital 50 milj. svenska kronor, medan aktiekapitalen i DDL och DNL — efter en utökning av desamma — kom att lyda på respektive 36,5 milj. danska kronor och 30 milj. norska kronor. Av nämnda belopp äger respektive stater hälften.

Enligt bestämmelserna i konsortialavtalet skall ABA:s, DDL:s och DNL:s andelar i konsortiet utgöra respektive $\frac{3}{7}$, $\frac{2}{7}$ och $\frac{2}{7}$. Verksamheten skall bedrivas för gemensam räkning så att rättigheter och förpliktelser, vinst eller förlust fördelas mellan de tre moderbolagen i förhållande till deras andel i konsortiet. De tre moderbolagen är utåt solidariskt ansvariga för konsortiets förpliktelser men är inbördes förpliktade enligt förutnämnda förhållande.

Konsortiets startkapital var 157,5 milj. kr., vilket tillsköts av moderbolagen enligt nämnda andelstal i form av dels moderbolagens tillgångar dels nya kapitaltillskott.

Konsortiets verksamhet skall enligt avtalet drivas efter sunda affärs-mässiga principer. I den mån dessa principer det medgiver skall konsortiet eftersträva att på ett rimligt sätt fördela dess verksamhet mellan de tre länderna. Enighet har således rått om att man inom konsortiet skall försöka dela upp verkstadsarbetena för SAS' flygplan på de tre länderna i förhållandet 2:2:3 samt att detta förhållande även skall utgöra en riktlinje för konsortiets personalpolitik.

Sedan SAS-konsortiet bildats år 1951, träffade de svenska, danska och norska regeringarna den 20 december samma år ett avtal rörande samarbete på luftfartens område. Detta avtal gäller så länge samarbetet i SAS upprätthålles. I enlighet med tilläggsprotokoll den 20 augusti 1959 kan avtalet efter den 1 oktober 1984 sägas upp av envar av regeringarna med tolv månaders varsel.

De tre regeringarna träffade den 20 december 1951 även en överenskommelse om vissa ekonomiska garantier till de i konsortiet ingående bolagen. Denna överenskommelse grundade sig på tjänstemannadelegationens betänkande. Delegationen, vars förslag redovisades i proposition 1950: 260, hade funnit det uppenbart, att vissa ekonomiska risker var förbundna med driften av konsortiets verksamhet till dess verksamheten stabiliserats. På grund av verksamhetens utpräglat internationella karaktär bedömdes konsortiets driftintäkter i hög grad komma att bero på yttre politiska och

ekonomiska förhållanden, som bolagen och de tre skandinaviska länderna icke rådde över. Vidare kunde den luftfartspolitik, som fördes i de av SAS trafikerade länderna, få direkt inflytande på konsortiets driftförhållanden. Konkurrenten från andra luftfartsbolag, som drev internationell linjefart, kunde också drabba SAS på ett sätt, som icke kunde förutses. Tjänstemannadelegationen hade funnit, att stödet från staternas sida icke borde ha karaktären av lån eller subventioner. Stödet borde i stället få formen av en särskild garanti med syfte att övervinna SAS' eventuella likviditets-svårigheter.

Den år 1951 träffade garantiöverenskommelsen gällde under en femårsperiod till och med den 30 september 1955.

I proposition 1955: 147 hemställde Kungl. Maj:t om riksdagens bemyndigande att med de danska och norska regeringarna träffa avtal om förlängning till och med den 30 september 1960 av garantien till de i SAS-konsortiet ingående tre moderbolagen. Sedan riksdagen lämnat det begärda bemyndigandet, träffade de tre regeringarna den 29 september 1955 ny överenskommelse om ekonomisk garanti till bolagen. Denna nya överenskommelse avvek från 1951 års överenskommelse allenast i det avseendet att garantibeloppen höjdes.

Efter bemyndigande av riksdagen (prop. 1959: 134, rskr. 220) träffades den 20 augusti 1959 avtal mellan de skandinaviska regeringarna om förlängning till och med den 30 september 1965 av garantin till bolagen och om ytterligare förhöjning av de årliga garantibeloppen. Frånsett höjningen av garantibeloppen avvek sistnämnda överenskommelse från de tidigare endast i vissa smärre avseenden.

Enligt garantiöverenskommelserna kan moderbolagen få täckning för sina underskott intill ett årligt maximibelopp. Om ett bolags underskott för ett visst år är större än garantibeloppet, kan bolaget under följande år av dessa års garantibelopp erhålla täckning för skillnaden. De belopp, som tas i anspråk, skall betalas tillbaka av eventuella överskott under senare år.

De årliga garantibeloppen utgjorde för vart och ett av verksamhetsåren 1950/51—1954/55 respektive 2,2 milj. sv.kr., 2 milj. d.kr. och 2 milj. n.kr. samt för vart och ett av verksamhetsåren 1955/56—1959/60 respektive 5,0 milj. sv.kr., 4,5 milj. d.kr. och 4,5 milj. n.kr. För verksamhetsåret 1959/60 utgjorde den totala garantin således inemot 12 milj. sv.kr. För den nu löpande femårsperioden, som omfattar verksamhetsåren 1960/61—1964/65, utgör garantibeloppen för år respektive 7,5 milj. sv.kr., 6,75 milj. d.kr. och 6,75 milj. n.kr. Den totala garantin under sistnämnda femårsperiod uppgår således till nära 90 milj. sv.kr.

Till följd av garantiavtalen har svenska riksdagen för vart och ett av budgetåren 1956/57—1960/61 under fonden för låneunderstöd anvisat 5 milj. kr. till Garanti till Aktiebolaget aerotransport för räkenskapsåren 1955/56

—1959/60. I årets statsverksproposition har för budgetåret 1961/62 äskats 7,5 milj. kr. för räkenskapsåret 1960/61.

Moderbolagen har hittills icke gjort anspråk på några garantibelopp.

År 1951 övertog SAS all den in- och utrikes flygtrafik som de tre moderbolagen ditintills drivit var för sig eller tillsammans. De tre moderbolagen ABA, DDL och DNL kvarstår emellertid som självständiga nationella företag, vilka representerar kapitalintressena i SAS. Tillstånd att utöva luftfart i förvärvssyfte har i varje land meddelats det nationella flygbolaget, som utövar verksamheten genom SAS. Moderbolagen äger själva icke rätt att driva luftfart.

ABA utgör — som förut omnämnts — en sammanslagning av ett tidigare bolag med samma namn, som praktiskt taget helt ägdes av staten, samt av SILA, vars samtliga intressenter är privata företag och enskilda personer. Det nya bolaget ABA tillkom år 1948 genom avtal mellan dels det gamla ABA och SILA samt dels svenska staten och SILA.

Av ABA:s aktiekapital å 50 milj. kr. äges hälften av staten och återstoden av privata. Aktierna, som är likställda, är uppdelade i två lika stora serier, serie A och serie B. Aktierna av serie A innehas av staten, medan aktierna av serie B innehas praktiskt taget alla av SILA.

Vid bildandet år 1948 av det nya ABA tillsköt det gamla ABA och SILA efter värdering samtliga sina tillgångar, gamla ABA mot likvid av A-aktier och SILA mot likvid av B-aktier. I samband härmed övertog nya ABA ansvaret för båda bolagens samtliga förbindelser. Utöver värdet av den tillskjutna egendomen tecknades aktier kontant. Därvid erlade staten 9 746 000 kr. och SILA 2 464 000 kr.

Jämlikt avtalet mellan staten och SILA förband sig staten, därest innehavarna av mer än 50 procent av samtliga B-aktier i det nya ABA gjorde skriftlig framställning därom, att inlösa deras aktier. Har dylikt yrkande om inlösen gjorts, skall underrättelse därom sändas till övriga inregistrerade ägare av B-aktier, vilka äger påfordra inlösen av jämväl sina aktier.

Vidare äger staten rätt att inlösa majoriteten av B-aktierna i det nya ABA. Sålunda har SILA ålagts skyldighet garantera staten inlösningsrätt till minst 51 procent av samtliga B-aktier. Därest staten påfordrar inlösen av majoriteten av B-aktierna, äger jämväl innehavarna av övriga B-aktier erhålla inlösen.

ABA har sedan SAS' tillkomst icke delat ut någon vinst.

Sedan fråga uppkommit om tillskott av kapital till SAS överenskom finans- och kommunikationsministrarna i Sverige och Danmark samt samferdselsministern i Norge vid sammanträde den 19 december 1960 i Stockholm att tillsätta en skandinavisk ämbetsmannadelegation med uppdrag att undersöka kapitalbehovet för konsortiet och därmed sammanhängande frågor.

I ämbetsmannadelegationen, vilken konstituerades den 3 januari 1961, har Sverige representerats av avdelningschefen i kommunikationsdepartementet Gunnar von Sydow, Danmark av departementschefen i handelsministeriet Otto Müller samt Norge av departementsrådet i samferdselsdepartementet Sigurd Lorentzen.

Med hänsyn till SAS' internationella förbindelser har det ansetts såsom ytterligt önskvärt att delegationens utredning verkställdes med största skyndsamhet så att frågan om ett kapitaltillskott redan våren 1961 kunde behandlas av regeringarna och föreläggas parlamenten i Sverige, Danmark och Norge.

Ämbetsmannadelegationens betänkande

I ett den 27 mars 1961 avgivet betänkande (stencilerat) har ämbetsmannadelegationen lagt fram resultatet av sina undersökningar rörande SAS' kapitalbehov.

Med hänsyn till rikets förhållande till främmande makter samt till SAS' kommersiella intressen har betänkandet ej ansetts kunna i sin helhet offentliggöras. Betänkandet i oavkortat skick jämte övriga handlingar i ärendet torde få ställas till vederbörande riksdagsutskotts förfogande.

Delegationen framhåller inledningsvis, att det på grund av den korta tid som stått till förfogande icke varit möjligt för delegationen att företa eller låta företa några mera omfattande utredningar utan att den huvudsakligen varit hänvisad till att på grundval av de uppgifter och synpunkter som lämnats av konsortiet söka bedöma dettas ekonomiska ställning och planer för verksamheten under de närmaste åren.

SAS' ekonomiska resultat under åren 1950/51—1959/60

Efter en kortfattad redogörelse för samarbetet mellan Sverige, Danmark och Norge på luftfartens område samt för den civila luftfartens utveckling efter andra världskriget redogör delegationen för SAS' ekonomiska resultat för verksamhetsåren 1950/51—1959/60. Av denna redogörelse inhämtas bl. a. följande.

SAS' utveckling under de gångna tio åren har präglats av en kraftig expansion. Antalet betalda tonkm har stigit från 73 milj. verksamhetsåret 1950/51 till 246 milj. verksamhetsåret 1959/60 motsvarande en genomsnittlig årlig trafikökning på omkring 14 procent och antalet beförade passagerare har under samma tid ökat från 482 000 till 1 853 000. Samtidigt har antalet anställda inom konsortiet under nämnda period stigit från 6 600 till 14 600.

Av den totala produktionen under verksamhetsåret 1959/60 hänförde sig 58,3 procent till interkontinentala linjer, 29,0 procent till Europa- och

Mellersta Östernlinjer samt 12,7 procent till interskandinaviska och inrikes linjer.

Den omständigheten att det efter kriget fanns blott ett fåtal flygföretag men ett stort behov av flygtransporter har för SAS' del inneburit, att det under slutet av 1940-talet och början av 1950-talet med relativ lätthet kunnat slutas de bilaterala avtal, som erfordrats för upprättandet av ett omfattande långlinjenät.

Så småningom fick emellertid SAS vidkännas frekvens- och kapacitetsbegränsningar på flera av långlinjerna och den protektionistiska tendensen har under de senaste åren kraftigt förstärkts. Efter konsultationer eller genom ensidiga dekret har SAS' rättigheter i land efter land gradvis beskurits genom allt hårdare restriktioner. I den strid som de skandinaviska myndigheterna fått föra för att söka bevara de tidigare positionerna har den största svårigheten givetvis utgjorts av att den skandinaviska marknaden med endast 15 miljoner innevånare och ett perifert geografiskt läge icke har något kommersiellt intresse för flertalet andra bolag.

Som ett led i strävandena att under rådande luftfartspolitiska förhållanden söka främja SAS' utvecklingsmöjligheter i utlandet har konsortiet under senare år sökt nå ett mera fast samarbete med andra flygföretag. Således slöt SAS i oktober 1958 ett avtal med Swissair om ett utvidgat samarbete. Grundtanken bakom detta avtal var att bägge företagen genom en samordnad materielpolitik och ett härpå baserat gemensamt utnyttjande av verkstäder samt av teknisk och operationell organisation kunde reducera sina investeringar och uppnå en förbättrad driftsekonomi. Inom ramen för detta samarbete hyr SAS ut fyra plan av typ Caravelle till Swissair, medan SAS skall förhyra två plan av typ Convair Coronado av Swissair. SAS sköter vid sina verkstäder i Skandinavien underhållet av de plan av typ DC-8 och Caravelle, som Swissair äger eller hyr. På motsvarande sätt kommer Swissair att i Schweiz taga hand om underhållet av de till SAS uthyrda Coronadoplanen samt de ytterligare flygplan av denna typ, som SAS har köpt och kan komma att köpa. Driften kan härigenom rationaliseras och verkstadskapaciteten bättre utnyttjas. I stor utsträckning sker också Swissairs utbildning av piloter och teknisk personal vid SAS' tekniska baser. På det kommersiella området förekommer en omfattande koordinering av de två företagens tidtabeller, och vissa flygområden trafikeras av de båda företagen i intimt samarbete.

År 1959 träffade SAS en samarbetsöverenskommelse med Thai Airways Co. Genom denna överenskommelse skapade de två företagen ett nytt företag, Thai Airways International (THAI), som sedan början av år 1960 driver internationell luftfart mellan Thailand och en del länder i Fjärran Östern. Syftet med detta samarbete var att stärka SAS' luftfartspolitiska ställning samt att uppnå goda trafikförbindelser i Fjärran Östern.

Under år 1959 inledde SAS också ett samarbete med det mexikanska luft-

fartsföretaget Guest Aerovias Mexico S. A. (GAMSA), som driver luftfart till Miami och Venezuela samt till Europa (Lissabon, Madrid och Paris). Genom detta samarbete räknade SAS med tillförsel av passagerare från den centralamerikanska marknaden till sina egna linjer.

Förhandlingar mellan SAS, Swissair och KLM om ett framtida samarbete i såväl tekniskt som kommersiellt hänseende pågår men har ännu icke avslutats.

På det rent tekniska området slöts den 1 april 1960 ett avtal mellan Alitalia, Japan Air Lines, KLM, PAA, SAS och Swissair angående underhåll för DC-8 på gemensamt beflugna linjer. Avtalet har praktisk effekt på 25 flygplatser och inkluderar reservdelar, förråd och servicepersonal.

I följande uppställning redovisas i sammandrag SAS' ekonomiska resultat för verksamhetsåren 1950/51—1959/60 i miljoner kronor.

	50/51	51/52	52/53	53/54	54/55	55/56	56/57	57/58	58/59	59/60
Bruttodriftresultat	19,8	19,5	20,6	28,2	62,1	55,9	64,3	30,3	51,5	28,2
Ord. avskrivningar	17,3	19,0	24,1	28,1	27,6	25,8	38,7	46,9	51,5	70,4
Nettoreultat av flygdriften	+ 2,5	+ 0,5	— 3,5	+ 0,1	+ 34,5	+ 30,1	+ 25,6	— 16,6	0	— 42,2
Materieförsäljning	0	+ 1,1	+ 5,7	+ 6,9	0	0	+ 14,4	+ 18,7	+ 2,9	+ 14,3
Ytterligare avskr., avsättn. o. nedskrivningar	0	— 1,6	— 2,2	— 7,0	— 26,1	— 19,6	— 29,5	— 2,1	— 0,5	— 8,0
Avsättn. till värde-regl.-fond	0	0	0	0	0	0	0	0	— 2,4	— 48,1
Överskott resp. underskott	+ 2,5	0	0	0	+ 8,4	+ 10,5	+ 10,5	0	0	— 84,0

Som framgår av sammanställningen gick under vart och ett av verksamhetsåren 1950/51—1953/54 flygdriften jämnt ihop. Till följd av vinst på försäljning av flygmateriel framkom under dessa verksamhetsår ett överskott på tillsammans 13,3 milj. kr., av vilka 10,8 milj. kr. användes till extra avskrivningar medan 2,5 milj. kr. delades ut till moderbolagen.

För verksamhetsåren 1954/55—1956/57 blev det sammanlagda överskottet inklusive försäljning av flygmateriel betydligt större, nämligen 104,6 milj. kr., av vilka 75,2 milj. kr. användes till extra avskrivningar och avsättningar, skrivningar medan sammanlagt 29,4 milj. kr. delades ut till moderbolagen.

Från och med räkenskapsåret 1957/58 har konsortiets driftresultat till följd av ett flertal samverkande orsaker kraftigt försämrats. De successiva inskränkningarna i SAS' trafikrättigheter har givetvis på ett ofördelaktigt sätt påverkat företagens räntabilitet. Vidare har omställningen till jetdrift medfört betydande merkostnader för organisationens anpassning till denna drift. Denna omställning har i särskilt hög grad verkat kostnadshöjande inom den teknisk-operativa delen av SAS' verksamhet. Inom detta verksamhetsområde uppskattas initialkostnaderna för övergången till jetdrift till storleksordningen 35 å 40 milj. kr. Bland andra kostnadshöjande faktorer

av initialkaraktär kan nämnas igångkörningskostnaderna vid nya verkstadsanläggningar samt merkostnaderna till följd av den till en början dåliga utnyttningen av den nya verkstadskapaciteten. Vid sidan av nämnda med själva flygdriften intimt sammanhängande förhållanden har driftresultatet på ett synnerligen ofördelaktigt sätt påverkats av förluster på engagemang i vissa flygföretag. Sammanlagt kan hittills bokförda förluster samt sannolika förlustrisker på dessa engagemang beräknas komma att uppgå till storleksordningen 60 å 70 milj. kr.

Trots den för SAS ogynnsamma ekonomiska utvecklingen kunde konsortiet för räkenskapsåren 1957/58 och 1958/59 redovisa en balans mellan intäkter och kostnader. Sedan räkenskapsåret 1959/60 resulterat i ett underskott på flygdriften å 42,2 milj. kr. blev det emellertid icke längre möjligt att uppnå en sådan räkenskapsmässig balans. Efter hänsynstagande till en bokföringsmässig vinst på flygmaterieförsäljning å 14,3 milj. kr. samt ytterligare avskrivning på DC-7C-materiel om 8,0 milj. kr. och avsättning med 48,1 milj. kr. till värderegleringsfond framkom för räkenskapsåret 1959/60 ett underskott på 84 milj. kr. För tioårsperioden 1950/51—1959/60 uppvisar således SAS ett bokföringsmässigt underskott på 52,1 milj. kr. Då det för fyra av de tio åren redovisade överskottet på sammanlagt 31,9 milj. kr. utbetalats till moderbolagen, har SAS' egetkapital räkenskapsmässigt reducerats med hela det för 1959/60 konstaterade underskottet på 84 milj. kr.

Konsortiets kraftiga utveckling under 1950-talet har självfallet även medfört en motsvarande ökning av företagets tillgångar (aktiva) och skulder (passiva). I följande sammanställning återges i sammanräkning SAS' balansräkningar för den 1 oktober 1950 och den 30 september 1960. Talen anger miljoner kronor.

<i>Aktiva</i>	1/10 1950	30/9 1960
Flygplan och reservdelar inklusive förskottsbetalning	101,5	664,5
Byggnader, inventarier m. m.	26,6	101,0
Särskilda engagemang	—	43,7
Diverse debitorer	65,6	133,9
Kassa och bank	35,2	67,6
Kostnader avseende förlagslånen	—	6,6
Underskott	—	84,0
	<hr/>	<hr/>
Summa aktiva	228,9	1 101,3
<i>Passiva</i>		
Insatskapital från moderbolagen	157,5	157,5
Förlagslån	—	157,5
Andra lån och korta krediter	—	500,0
Diverse kreditorer	71,4	233,4
Värderegleringsfond	—	52,9
	<hr/>	<hr/>
Summa passiva	228,9	1 101,3

Av sammanställningen framgår, att tillgångssidan från år 1950 till år 1960 stigit från 229 milj. kr. till 1 101 milj. kr. Särskilt kan nämnas, att bokförda värdet av den största posten, Flygplan och reservdelar, under nämnda period stigit mer än sex gånger. Största delen av denna ökning faller på de senaste åren, under vilka anskaffningen av jetflygplan ägt rum.

Medan egetkapitalet vid konsortiets start motsvarade två tredjedelar av tillgångarna, täcker det nu — efter bokföringen av förlusten för räkenskapsåret 1959/60 — bara 7 å 8 procent av desamma.

Av det för den 30 september 1960 bokförda värdet av SAS' flygmateriel om 664,5 milj. kr. hänför sig omkring 500 milj. kr. till ny jetmateriel. Under innevarande räkenskapsår kommer att skaffas ytterligare jetmateriel för 68 milj. kr.

Tillgångsposten Särskilda engagemang omfattar tillgodohavanden i GAMSA och THAI på 41,1 milj. kr. Som ett led i engagemangen i dessa företag har SAS dessutom påtagit sig garantiförpliktelser å 25,7 milj. kr., varför engagemangen i GAMSA och THAI den 30 september 1960 sammanlagt uppgår till 66,8 milj. kr., sedan SAS efterskänkt 14,1 milj. kr. Till dessa engagemang knutna förluster och förlustrisker beräknas kunna täckas av den företagna avsättningen till värderegleringsfond om 52,9 milj. kr.

Det enligt balansräkningen för den 30 september 1960 återstående egetkapitalet å 73,5 milj. kr. får enligt delegationens åsikt huvudsakligast anses vara behäftat med den osäkerhet som hänför sig till värderingen av nio DC-7C-plan jämte reservdelar, som SAS beslutat att hålla kvar i drift för att undgå den stora förlust som skulle bli följden av en försäljning.

Bokföringsvärdet av de nio DC-7C-flygplanen jämte reservdelar uppgår till 99 milj. kr. Det är självfallet svårt att fastställa dessa flygplans försäljningsvärde men detta torde i dagens läge ligga avsevärt under flygplanens bokförda värde. Den snabba värdeförsämringen för DC-7C-planen beror på att flygplantypen på grund av övergången till jetflyg ej längre är konkurrenskraftig på de linjer den är avsedd för, nämligen de långa interkontinentala linjerna, och att det allmänt sett föreligger ett överskott på propellerflygplan på marknaden, sedan jetflygplanen tagits i bruk.

SAS' motivering för att icke skriva ned DC-7C-planen till realisationsvärdet som följd av nämnda värdeförsämring är, att konsortiet på grundval av en marginalkostnadsberäkning räknar med att kunna använda de nio planerna på en rad skandinaviska och europeiska linjer samt till charterverksamhet. Genom en sådan användning av planen räknar SAS med att kunna erhålla intäkter, vilka förutom särkostnader och viss del av gemensamma kostnader skulle i huvudsak täcka ordinarie avskrivningar.

Efter de uppgifter, som erhållits om DC-7C-planens driftkostnader och användbarhet jämfört med andra flygplantyper, samt med hänsyn till bl. a. den osäkerhet som åvilar nämnda kalkyl har delegationen vid sin bedöm-

ning av balansräkningen ej ansett sig kunna utgå från det bruksvärde för ifrågavarande flygplan som kalkylen skall tjäna som motivering för.

SAS' lån består av två förlagslån å sammanlagt 157,5 milj. kr., det ena ett 6,5-procentigt lån å 78,75 milj. kr. upptaget år 1957 och det andra ett 7-procentigt lån av samma storlek upptaget år 1960. Båda lånen skall avbetalas på tio år med början den 1 juli 1973. Prioritetsmässigt följer lånen efter all annan gäld. Konsortiet har dessutom tagit två lån i Amerikas förenta stater, det ena å 171 milj. kr. och det andra å 82,9 milj. kr. Det första av dessa två lån skall återbetalas på fem år, räknat från den 31 mars 1961, och det andra på tio år, räknat från den 31 december 1966. Till de amerikanska lånen är knutna vissa så kallade ratio-bestämmelser, enligt vilka SAS bl. a. är förpliktat att upprätthålla vissa relationstal mellan långa lån och egetkapital samt mellan kortfristiga lån och kortfristiga tillgångar.

Med hänsyn till vad delegationen anfört i fråga om DC-7C-materielens bruksvärde samt till att SAS för innevarande verksamhetsår räknar med en betydande förlust anser sig delegationen vid bedömningen av SAS' kapitalbehov och den i samband därmed nödvändiga värderingen av moderbolagens kapitalförhållanden böra ta som utgångspunkt att hela insatskapitalet i SAS är förbrukat.

Speciella engagemang

I ett särskilt avsnitt har ämbetsmannadelegationen redogjort för SAS' engagemang med GAMSAs och THAI samt det s. k. SAS-huset i Köpenhamn, vilket uppförts och äges av ett dotterbolag till SAS.

Hittills bokförda förluster samt sannolika förluster på engagemang med nämnda flygföretag beräknas komma att uppgå till storleksordningen 60 å 70 milj. kr., av vilka omkring 50 milj. kr. torde kunna hänföras till engagemanget med GAMSAs. Beträffande sistnämnda företag föreligger en preliminär överenskommelse med en mexikansk finansgrupp att övertaga SAS' intressen i företaget.¹ Däremot avser konsortiet att fortsätta samarbetet med nämnda thailändska flygföretag.

Av redogörelsen för SAS-huset framgår att den slutliga byggnadskostnaden kom att med omkring 26 milj. d. kr. överstiga den som upptogs i de kostnadsberäkningar på vilka SAS' styrelse grundade sitt beslut om uppförande av anläggningen.

Ämbetsmannadelegationen har ställt sig kritisk till SAS' nu ifrågavarande tre engagemang såväl när det gäller motiven härför som på det sätt de handlagts av konsortiet.

Beträffande *GAMSAs-projektet* framhåller delegationen, att det inom konsortiets styrelse — med ett enda undantag — rått enighet om att genomföra engagemanget. De principiella synpunkter som motiverat ett positivt ställningstagande till engagemanget, får ses i sammanhang med den expansiva

¹ Definitiv överenskommelse har numera träffats.

linje, vilken präglat konsortiets dispositioner under senare år. Oavsett om konsortiet funnit det berättigat att taga betydande risker med hänsyn till möjligheten av att uppnå fördelar på längre sikt, är delegationen av den uppfattningen, att genom engagemanget med det mexikanska företaget tagits en risk, som icke på ett övertygande sätt motiverats med hänvisning till konsortiets allmänna expansionslinje och till förhållandena i övrigt.

Av det föreliggande materialet framgår enligt delegationens mening, att arbetsutskottet och styrelsen vid flera tillfällen behandlat GAMSAs projektet på grundval av upplysningar som sedermera visat sig icke vara hållbara och att detta kraftigt medverkat till den av konsortiet lidna förlusten. Delegationen anser sig icke på det föreliggande materialet kunna uttala sig om i vilken omfattning detta beror på att det utifrån lämnats SAS felaktiga upplysningar eller i vilken grad detta kan hänföras till bristande efterkontroll hos SAS. En bedömning av dessa förhållanden och därmed möjligheten för att konsortiet skulle ha undgått att träffa sina avgöranden på felaktiga upplysningar skulle kräva en ingående undersökning av annan karaktär än den delegationen haft tid och möjlighet att genomföra.

Delegationen tillfogar, att det föreliggande materialet icke ger grund för annan uppfattning än att endast hänsynen till konsortiets affärsmässiga intressen från alla håll inom ledningen varit bestämda för de träffade dispositionerna.

I fråga om *THAI-engagemanget* har delegationen framhållit bl. a., att detta engagemang också är förbundet med en betydande risk.

Såvitt delegationen kunnat finna torde de väsentligaste orsakerna till kostnadsöverskridandet för *SAS-huset* vara, att de ursprungliga kalkylerna, som byggde på i viss mån ofullständiga utredningar, utgick ifrån en orealistiskt låg byggnadskostnad samt att byggnaden kom att bli något större än man från början beräknat och uppföras i en i vissa avseenden högre standard än den ursprungligen planerade. Härtill kommer, att vissa kostnadsposter ej kommit med i de ursprungliga kalkylerna. Den inträffade kostnadsstegringen torde i viss utsträckning ha påverkat SAS' likviditetsförhållanden i negativ riktning. Beträffande det ekonomiska resultatet av hotellrörelsen tyder hittillsvarande erfarenheter liksom föreliggande kalkyler på att vissa möjligheter föreligger för överskott på verksamheten ifråga. Delegationen finner dock anledning påpeka, att planläggningen av detta omfattande byggnadsföretag icke varit tillfredsställande samt att SAS' kontroll av dotterbolagets dispositioner brustit.

SAS' trafikprogram och ekonomiska prognoser

Mot bakgrunden av de senaste årens otillfredsställande driftresultat har SAS ingående prövat vilka åtgärder som bör vidtas för att förbättra konsortiets ekonomi. En analys av konsortiets trafikprogram har verkställts

i syfte att undersöka dettas räntabilitet och möjligheterna att genom en omläggning förbättra driftresultatet och reducera kapitalbehovet.

Som riktlinjer för SAS' trafikplanläggning för de närmaste åren har konsortiet utarbetat ett preliminärt trafikprogram, vilket innebär, att konsortiets verksamhet under de närmaste åren begränsas till att täcka det växande trafikbehovet på det nu trafikerade linjeområdet. I trafikprogrammet ingår således inga planer på en ytterligare utvidgning av linjenätet.

Trafikprogrammet vilar på vissa generella antaganden. Bland annat förutsättes genomsnittintäkten för betald tonkm sjunka med omkring 1,5 procent för år. Beträffande trafikutvecklingen har SAS i sammanhanget räknat med en genomsnittlig trafiktillväxt mätt i antalet betalda tonkm med 12,7 procent för år eller något mindre än genomsnittet för den senaste tio-årsperioden.

Vidare har SAS räknat med att den allmänna kostnadsnivån kommer att stiga med omkring 3 procent för år. De kalkylmässiga avskrivningarna har beräknats efter avskrivning på tio år med 10 procent restvärde för alla flygplantyper med undantag för Metropolitan, som avskrives på sex år med 10 procent restvärde.

I övrigt är driftkostnaderna kalkylerade på basis av tillgängligt räkenskapsmaterial. SAS har emellertid erinrat om att kostnadsberäkningarna innehåller betydande osäkerhetsfaktorer. I kalkylerna ingår exempelvis driftkostnaderna avseende flygplantypen Convair Coronado, vilken ännu icke levererats.

Slutligen kan påpekas, att trafikprogrammet utöver jetmateriel förutsätter användning av nio DC-7C-plan och samtliga 20 Metropolitan-plan.

Följande uppställning visar SAS' beräknade driftresultat för verksam-

Driftresultat 1960/61—1963/64 (milj. kr.)

	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64
Offererade milj. tonkm.....	540	603	641	695
Betalda milj. tonkm.....	278	330	368	410
Nettotrafikintäkter.....	656,9	754,5	833,2	912,9
Andra driftintäkter.....	70,7	66,2	70,3	70,4
Summa intäkter	727,6	820,7	903,5	983,3
Driftkostnader.....	644,5	683,2	728,9	781,3
Diverse kostnader.....	27,0	34,4	33,0	29,3
Avskrivningar.....	94,6	98,3	102,0	105,6
Summa kostnader	766,1	815,9	863,9	916,2
Driftresultat.....	— 38,5	+ 4,8	+ 39,6	+ 67,1
Avrundning, upptaget som täckning för oförutsett.....	— 1,5	— 4,8	— 9,6	— 17,1
Avrundat driftresultat.....	— 40,0	± 0	+ 30,0	+ 50,0

hetsåren 1960/61—1963/64. För att ge en antydning om verksamhetens förväntade utveckling under prognosperioden har även tagits med beräknade antalet offererade och betalda tonkm.

Som framgår av sammanställningen har SAS räknat med en förlust för innevarande räkenskapsår å 40 milj. kr. För verksamhetsåren 1962/63 och 1963/64 beräknas däremot ett överskott på rörelsen å tillhoppa i runt tal 80 milj. kr. Totalt för den period prognosen omfattar skulle därmed uppstå ett överskott å 40 milj. kr. För hela perioden räknas med en produktionsökning på 56 procent och en trafikökning på 61 procent. Trafiken beräknas således efter 1960/61 växa något hastigare än produktionen.

Konsortiet utgår ifrån att den stigande kostnadstendens, som gjort sig gällande under de senaste verksamhetsåren, nått kulmen under verksamhetsåret 1959/60. För de följande åren räknar SAS med betydligt sjunkande enhetskostnader till följd av bl. a., att de nya jetflygplanen sättes in i full produktion och att övergångsperiodens speciella uppbyggnadskostnader icke längre belastar ekonomin i samma utsträckning som under de föregående åren. Samtidigt som kostnaderna för offererad tonkm antas gå ned räknat fr. o. m. 1959 års nivå med ett tiotal procent under de närmaste åren beräknas intäkten för betald tonkm komma att sjunka successivt. Under räkenskapsåret 1963/64 beräknas enhetsintäkten för betald tonkm vara omkring sju procent lägre än under räkenskapsåret 1959/60.

Konsortiet har i sammanhanget fäst uppmärksamheten på att vinstmarginalen för den prognoserade perioden är mycket knapp. En relativt liten avvikelse från beräkningarna kan därför ge starka utslag i nettoresultatet.

Delegationens synpunkter på SAS' trafikprogram och ekonomiska prognoser

Värderingarna av konsortiets framtida trafikplaner och ekonomiska prognoser har måst ske med utgångspunkt i SAS' nuvarande organisation och förhållanden i övrigt. Genom de i flygmateriel, verkstäder, stationsorganisation m. m. gjorda investeringarna är rörelsefriheten när det gäller den framtida driftplaneringen relativt begränsad. En kraftig nedskärning av verksamheten med åtföljande avveckling av produktionsresurser torde således ej kunna ske på kort sikt utan avsevärda förluster. Vid bedömningen har hänsyn även måst tagas till redan utlagda beställningar på flygmateriel och förhandenvarande avtalsenliga förpliktelser gentemot andra flygföretag m. m.

På grund av luftfartens känslighet för utrikespolitiska och ekonomiska förändringar anser delegationen det svårt att med någon säkerhet bedöma konsortiets framtida expansionsmöjligheter. SAS förväntar en trafikökning ungefär i takt med den av luftfartsmyndigheternas internationella organisation, ICAO, beräknade stegringen av världsluftfarten. Med hänsyn

till främst den ökade konkurrensen mellan flygföretagen får utsikterna till en sådan gynnsam utveckling enligt delegationens åsikt bedömas med en viss försiktighet.

Den genomsnittliga intäkten för betald tonkm har under de senaste åren visat en klart sjunkande tendens. Orsaken härtill uppgives vara införandet av turist- och ekonomiklasser samt vissa rabatter i enlighet med beslut som fattats av flygbolagens internationella organisation IATA. SAS har räknat med att denna tendens kommer att hålla i sig under de närmaste åren.

Beträffande kostnaderna anser delegationen — mot bl. a. bakgrunden av den faktiska utvecklingen under de senaste åren — att antagandet om en generell kostnadsstegring på 3 procent ger intryck av en alltför stor optimism. Vidare kan det enligt delegationens mening ifrågasättas om de tillämpade kalkylavskrivningarna är tillräckliga för att vidmakthålla realkapitalet intakt hos konsortiet.

Delegationen erinrar om att bränslekostnaden, vilken utgör en allt större post bland de rörliga flygdriftkostnaderna, kalkylerats med utgångspunkt i dagens mycket gynnsamma läge på oljemarknaden. SAS har i detta hänseende i kalkylerna förutsatt en generell prisstegring på 2 procent för år.

Under förutsättning av att flygtaxorna på de internationella flyglinjerna även i framtiden i stort sett kommer att bestämmas av flygföretagens verkliga kostnader för flygdriften blir det icke allenast utvecklingen av SAS' kostnader som kommer att avgöra konsortiets ekonomi. Av stor betydelse blir då även konsortiets relativa kostnadsnivå gentemot andra flygföretag. Sett utifrån denna synpunkt skulle riskerna för en ekonomiskt ogynnsam utveckling för konsortiet med hänsyn till förenämnda osäkerhetsfaktorer vara begränsade eftersom dessa osäkerhetsfaktorer i viss utsträckning är knutna till samtliga flygföretag. Trots detta är riskerna för att kostnaderna växer snabbare än intäkterna betydande. För SAS' del kan de stora åtagandena i vissa utländska företag medföra ytterligare ekonomisk belastning utöver redan avsatta belopp för mötande av förlustrisker. Slutligen påpekar delegationen, att SAS i sin framtida verksamhet avser att använda sig av DC-7C-materiel, vilken i ekonomiskt avseende knappast är fullt konkurrenskraftig med den modernare jetmaterielen.

Delegationen anser det svårt att finna en utgångspunkt för en närmare jämförelse av SAS' kostnader med kostnaderna i konkurrerande företag. Även om jämförelser av detta slag är behäftade med betydande osäkerhet, synes dock tillgängliga uppgifter om produktionen för anställd i ett flertal flygföretag tyda på att SAS' kostnadsläge tidigare varit relativt lågt men att kostnadsutvecklingen under senare år varit ofördelaktigare för SAS än för de flesta konkurrerande flygföretagen. Det är av betydelse för SAS' driftresultat att konsortiet kan hålla så mycket lägre driftkostnader än konkurrenterna att de nackdelar, som konsortiet kan ha på grund av trafikunderlag och trafikrättigheter, elimineras. I prognoserna har SAS räk-

nat med i stort sett samma kostnadsutveckling som ICAO för den totala luftfarten. De förbättrade driftresultat som räknas med för kommande år är i stort sett en följd av att man utgått ifrån en betydlig ökning av lastfaktorn. SAS' administrativa ledning har dock framhållit, att det finnes möjligheter att vidtaga ytterligare rationaliseringar inom företaget, vilka skulle kunna förbättra de beräknade driftresultaten.

Efter en genomgång av SAS' prognoser för de olika linjeområdena anser delegationen, att framtidsutsikterna bedömts något för optimistiskt av konsortiet. Det är möjligt att förhållandena kommer att utveckla sig så gynnsamt, att SAS kan uppnå den trafikomfattning och de intäkter som angivits i prognoserna. Delegationen anser det dock mera troligt, att utvecklingen blir något mindre gynnsam och att man icke får utesluta risken för att utvecklingen blir väsentligt ogynnsammare än prognoserna.

Delegationen anför, att konsortiets externa revisorer framhållit behovet av att SAS' verksamhet och organisation överses och att rationaliseringsarbetet effektiviseras. Också en amerikansk konsultfirma, som SAS har utnyttjat i organisationsfrågor, har varit kritisk mot vissa sidor i konsortiets organisation och arbetsmetoder. Enligt delegationens åsikt har vidare konsortiets ledning träffat en del dispositioner, som från affärsmässiga synpunkter är av tveksam karaktär, och delegationen har i skilda hänseenden fått det intrycket att ledningens finansiella kontroll har sviktat i viss utsträckning.

Med hänsyn härtill anser delegationen det nödvändigt, att en översyn av konsortiets organisation i olika hänseenden företas för att därigenom söka stärka ledningens möjlighet att rationalisera driften och öka kontrollen av företagets ekonomiska dispositioner. Delegationen är medveten om att strävandena att effektivisera SAS' organisation kan leda till att den förutsatta fördelningen av verksamheten på de tre länderna icke kan uppnås.

Förhållandena motiverar även en ytterligare utbyggnad av det tekniska och kommersiella samarbetet med andra flygföretag, men delegationen understryker, att det bör visas försiktighet vid avgörandet av frågan om uppbyggande av samarbete i former, som på längre sikt binder konsortiets handlingsfrihet och medför nya risker i verksamheten.

Delegationen framhåller vikten för SAS' ekonomiska utveckling, att framtida förhandlingar om kollektivavtal rörande anställnings- och löneförhållanden för personal anställd hos SAS kommer att präglas av samförståndsvilja och en känsla av ömsesidigt ansvar för tryggheten av konsortiets verksamhet. Om SAS under de närmaste åren blir utsatt för stridsåtgärder, kommer detta att menligt påverka konsortiets möjligheter att bedriva trafikflygning. Genom en öppen konflikt på detta område skulle dessutom det skandinaviska samarbetet inom SAS komma att utsättas för allvarliga påfrestningar. I syfte att förhindra en sådan utveckling kan det ifrågasättas

om behov icke föreligger av en särskild lagstiftning för lösande av arbetskonflikter inom konsortiet.

SAS' kapitalbehov

Storleken av SAS' aktuella behov kan enligt delegationens mening bedömas utifrån följande synpunkter, nämligen

dels hur stort kapitaltillskott som kräves för att säkra en tillfredsställande likviditet,

dels hur stort tillskott till egetkapitalet eller driftkapitalet som kräves för att uppfylla de förenämnda till amerikanska låneavtalen knutna s. k. ratio-bestämmelserna samt

dels hur stort kapitaltillskott som är nödvändigt för att en lämplig del av tillgångarna skall kunna finansieras med egetkapital.

För alla frågeställningarna gäller, att bedömningen i högsta grad blir beroende av vilka driftresultat man bör räkna med för de närmaste åren.

I fråga om likviditeten har SAS, under återopande av en beräkning rörande utvecklingen av SAS' likviditet, förklarat sig ha behov av ett tillskott å minst 100 milj. kr. Härvid har förutsatts, att de för 1960/61 och 1961/62 uppgjorda prognoserna håller. Beträffande den till prognoserna knutna osäkerheten anmärkes, att en övertvärdering av intäkterna eller en undervärdering av kostnaderna med 1 procent för dessa år motsvarar en försämring av driftresultatet med 25—30 milj. kr.

SAS har beräknat den till prognoserna för verksamhetsåren 1960/61—1963/64 knutna osäkerheten till resp. 20, 25, 30 och 35 milj. kr. Då driftresultatet för innevarande verksamhetsår torde bli avsevärt sämre än som beräknats i prognosen anser delegationen det vara realistiskt utgå ifrån att driftresultatet för de återstående verksamhetsåren fram till och med 1963/64 kommer att avvika från prognoserna för dessa driftresultat med nämnda belopp. Skulle driftresultatet försämrats i sådan utsträckning, motiverar hänsynen till likviditeten ett kapitaltillskott i storleksordningen 150 milj. kr. Det föreligger dock en betydlig risk för ett ännu sämre driftresultat och delegationen anser det därför önskvärt, att konsortiet tillföres ett något större kapital för att därmed skapa förutsättningar att övervinna sådana ytterligare svårigheter utan nya tillskott.

För att bevara de amerikanska lånen måste SAS bl. a. upprätthålla vissa relationer mellan långa lån och ett efter vissa regler värderat egetkapital, inklusive de upptagna två förlagslånen. Vidare är SAS pliktigt att sörja för att konsortiets kortfristiga tillgångar med avdrag för kortsiktiga skulder och amorteringar som förfalla inom tolv månader icke kommer att uppgå till ett visst belopp.

Skulle driftresultatet försämrats på tidigare angivet sätt kommer SAS, för att kunna uppfylla dessa s. k. ratio-bestämmelser, att behöva ett kapitaltillskott på omkring 200 milj. kr.

Delegationen har gjort en jämförelse med finansieringsförhållandena i ett flertal andra större flygföretag och kommit till den slutsatsen att om SAS skall sättas i stånd att finansiera samma andel av tillgångarna med egetkapital, som de företag, som har det relativt lägsta egetkapitalet, bör konsortiet tillföras nytt egetkapital i storleksordningen 200 milj. kr.

Delegationen anser således, att likviditetsmässiga hänsyn kräver ett kapitaltillskott på minst 150 milj. kr. En värdering av kapitalbehovet på grundval av den totala omfattningen av SAS' verksamhet och aktivmassa leder å andra sidan till att SAS har behov av ett kapitaltillskott på omkring 200 milj. kr. Ett tillskott av sistnämnda storlek är även nödvändigt för att SAS efter de driftresultat, som delegationen anser såsom mest sannolika, skall vara i stånd att uppfylla de till de amerikanska låneavtalen knutna s. k. ratio-bestämmelserna.

År 1950 fastställdes moderbolagens insatskapital till 157,5 milj. kr. Detta kapital får nu, som tidigare nämnts, betraktas som förbrukat. Mot bakgrund av den kraftiga ökning av SAS' verksamhet och den stegring i pris- och kostnadsnivån, som inträffat under tiden 1950—1960, är det enligt delegationens mening nödvändigt för att driva konsortiet affärsmässigt, att moderbolagen skjuter till nytt kapital med ett belopp, som bedömes kunna fastställas till 210 milj. kr.

Om kapitaltillskottet fastställs till detta belopp, borde enligt delegationens åsikt SAS' likviditetsbehov för de närmaste åren vara täckt. SAS torde därigenom också kunna uppfylla de s. k. ratio-bestämmelserna. Med hänsyn till att man icke kan se bort från möjligheten av kraftiga avvikelser från de i prognoserna beräknade driftresultaten, finns det dock anledning att överväga upprätthållande av statsgaranti för driftförlust i en sådan omfattning, att SAS för verksamhetsåren t. o. m. 1964/65 via moderbolagen skulle kunna få täckning med intill 17,5 milj. kr. årligen för driftförlust som skulle bringa egetkapitalet ned under det i sin tid fastställda insatskapitalet på 157,5 milj. kr. Delegationens utgångspunkt är att en garantiordning av denna karaktär tillgodoser de förutsättningar som är knutna till de amerikanska lånebestämmelserna.

Kapitaltillförseln till moderbolagen

Beträffande storleken av det nödvändiga kapitaltillskottet till de särskilda moderbolagen samt formen och villkoren härför har delegationen ansett sig böra utgå ifrån följande förutsättningar, nämligen att moderbolagens nuvarande insatskapital i SAS i dagens läge betraktas såsom förbrukat, att moderbolagen kan ställa krav om betalningar på grund av den nuvarande statsgarantin, att nytt insatskapital från moderbolagen till SAS fastställs till 210 milj. kr. att fördelas mellan moderbolagen i det hittillsvarande förhållandet 2:2:3, d. v. s. för DDL 80,0 milj. d. kr., för DNL 83,0 milj. n. kr. och för ABA 90,0 milj. sv. kr., att gällande statsgarantier för

framtida driftförluster upprätthålles i en sådan omfattning, att SAS under räkenskapsåren t. o. m. 1964/65 via moderbolagen varje år kan få täckning med intill 17,5 milj. kr. för driftförlust, som skulle bringa egetkapitalet ned under 157,5 milj. kr., att moderbolagens likviditet säkras samt att det anses önskvärt att upprätthålla paritet mellan statligt och privat deltagande i moderbolagens och SAS' ledning.

Som följd av förutsättningen om bevarande av lika statligt och privat deltagande i bolagens ledning anser delegationen det önskvärt, att den nödvändiga kapitaltillförseeln åstadkommes på så sätt, att staterna tillskjuter den ena hälften och privata intressenter den andra hälften av det erforderliga beloppet.

En sådan lösning av spørsmålet beräknas kunna genomföras i Sverige, men i Danmark och Norge är det knappast möjligt att erhålla en så stor del av kapitalet från privat håll. Mot denna bakgrund har delegationen försökt att för vart och ett av de tre moderbolagen klarlägga utgångsläget och möjliga riktlinjer för en rekonstruktion.

I fråga om ABA framhålles, att detta bolag icke har några likvida medel, som kan användas för teckning av nytt insatskapital i SAS. För att kunna delta i refinansieringen av SAS måste ABA tillföras nytt kapital på 90 milj. kr.

ABA:s aktiekapital uppgår till 50 milj. kr. och efter nedskrivning av hela det nuvarande insatskapitalet i SAS skulle bolaget visa ett underskott på 44 milj. kr., vilket innebär att endast 6 milj. kr. av aktiekapitalet skulle återstå.

Det förutsättes att nytt aktiekapital om 67,5 milj. kr. tecknas till lika delar av staten och privata samt att de resterande 22,5 milj. kr. tillskjutes i form av ett under en längre period, exempelvis fem år, ränte- och amorteringsfritt lån å samma belopp.

Om 33,75 milj. kr. nytt privat aktiekapital tecknas, blir statens insats vid refinansieringen dels teckning av nytt aktiekapital på 33,75 milj. kr., dels andel i nämnda lån.

Vidare förutsättes att statsgaranti t. o. m. verksamhetsåret 1965 upprätthålles med intill 7,5 milj. kr. årligen för driftförlust, som skulle bringa ABA:s insatskapital i SAS ned under 67,5 milj. kr.

I ett särskilt avsnitt har delegationen sammanfattningsvis framfört sina synpunkter på ett kapitaltillskott till SAS och därvid i huvudsak anfört följande.

Sammanfattande synpunkter

SAS har utvecklats till ett av de stora flygföretag vilka driver världsomspännande internationell trafik, och konsortiet har vunnit ett betydligt anseende genom en väl utbyggd organisation, god passagerarservice en hög säkerhetsstandard och ett omfattande försäljnings- och reklamarbete. Un-

der den gångna tiden har SAS kunnat stödja sig på en betydande popularitet i vida kretsar hos den skandinaviska allmänheten. Denna positiva inställning till konsortiet har varit ett väsentligt stöd för den expansiva företagspolitik som SAS fört under tioårsperioden.

En expansiv företagspolitik i internationell luftfart av denna karaktär innebär med nödvändighet betydande risker. Beställning av nya flygplanstyper måste ske långt innan dessa kan sättas i trafik för att linjerna fortlöpande skall kunna betjänas med konkurrenskraftig materiel. Linjenätets uppbyggnad måste planeras på lång sikt i syfte att säkra konsortiet en tillfredsställande andel av den successivt växande trafiken vilket kan göra det nödvändigt att trafikera linjer utan att uppnå omedelbar räntabilitet. Detta riskmoment förstärkes av vissa drag i den internationella luftfartens utveckling och konkurrensstruktur.

Teknikens snabba och språngvisa utveckling kan komma att nödvändiggöra utbyte av flygmateriel under en kort följd av år. Den pågående omställningen till jetdrift torde i stort sett vara avslutad under innevarande år men sannolikt förestår ett motsvarande språng i den tekniska utvecklingen vid införandet av överljudsplan i den reguljära luftfarten vilket kan beräknas ske omkring år 1970. De principiella avgörandena beträffande konsortiets deltagande i denna trafik torde dock sannolikt komma att få träffas flera år tidigare och mycket betydande investeringar i materielanskaffning, personalutbildning m. m. kan förutses.

Konkurrensförhållandena inom den internationella luftfarten är i viss mån av speciell natur. Konkurrens i fråga om flygtaxorna förekommer bara i begränsad omfattning eftersom dessa regleras inom IATA. Konkurrensen sker i stället beträffande materiel, service, försäljning och reklam samt företagens anseende. Om IATA-samarbetet skulle bli mindre effektivt, kan betydande förändringar i konkurrensförhållandena inträffa, vilka skulle kunna medföra väsentliga taxereduktioner. Av betydelse för konkurrensförhållandena är även utvecklingen mot användning av allt större flygplan med åtföljande större finansieringsproblem.

Den internationella luftfarten präglas vidare av en omfattande statlig inblandning. Nationella hänsyn har medfört, att de flesta stater direkt eller indirekt subventionerar eller garanterar sina nationella företag, och få företag konkurrerar i dag på rent kommersiella grunder. Denna statliga inblandning kommer även starkt till uttryck i den internationella luftfartspolitik. Utvecklingen på detta område har under senare år gått i protektionistisk riktning, och upprättande av nya stater i andra världsdelar kommer möjligen att förstärka denna utvecklingstendens. Utbyggnaden av internationella flygföretag i flera länder kan också förväntas i viss utsträckning begränsa andra företags trafikmöjligheter.

Protektionistiska ingrepp på nuvarande trafikrättigheter kan på kort tid ändra de olika linjernas ekonomi. Utvecklingen på detta område är förbun-

den med en betydande osäkerhet och må i sin helhet bedömas med en viss pessimism.

Vissa omständigheter ger SAS ett relativt svagt utgångsläge i denna konkurrenssituation. De skandinaviska länderna har således med en befolkning på endast 15 miljoner ett relativt svagt trafikunderlag. Detta motverkas dock i någon grad av den relativt höga inkomstnivån och av de skandinaviska ländernas omfattande internationella handelsförbindelser. Också de skandinaviska ländernas geografiska läge är relativt ogynnsamt för luftfarten, och möjligheterna för transittrafik är — bortsett från vissa betydande linjer — som helhet begränsade. Dessa förhållanden har vidare till följd, att de skandinaviska länderna står relativt svagt i de internationella luftfartsförhandlingarna, vilka i stigande grad fått karaktären av ett bilateralt utbyte av trafikrättigheter. Slutligen kan den omständigheten, att konsortiet bygger på deltagande från tre länder, i vissa hänseenden vara en belastning, och hänsynen till fördelningsnormen 2:2:3, vilken binder konsortiets dispositioner i fråga om fördelningen av verkstadsarbetena och uti personalpolitiken m. m., kan ofördelaktigt påverka kostnadssidan.

Utvecklingen under de gångna tio åren och konsortiets nuvarande ekonomiska svårigheter får bedömas mot bakgrund av dessa förhållanden.

Under åren från 1950 till 1957/58 lyckades SAS uppvisa ett visst, om än begränsat överskott på driften. Under de senaste åren har konsortiet däremot haft betydande förluster. Bland orsakerna härtill må framhållas den ogynnsamma utvecklingen av konkurrensförhållandena och skärpningen av den protektionistiska luftfartspolitiken i flera av de länder SAS trafikerar. Vidare har övergången till jetdrift medfört en rad uppbyggnadskostnader och sänkt konkurrensförmågan under en övergångstid, samtidigt som insättandet av jetmaterielen medfört en betydlig reduktion av värdet på den äldre materielen.

Utvecklingstakten och omställningen till jetdrift har försvårat en önskvärd balans mellan de olika delarna av verksamheten, exempelvis mellan försäljnings-, trafik- och verkstadsfunktionerna. Härtill kommer slutligen betydande förluster på ett flertal engagemang, i första hand samarbetet med det mexikanska flygföretaget GAMSA och det thailändska flygföretaget THAI.

Resultatet har blivit att man vid nuvarande tidpunkt får anse det ursprungliga insatskapitalet på 157,7 milj. kr. förbrukat.

I samband med bedömningen av konsortiets framtidsutsikter har delegationen särskilt framhållit följande.

Även i fortsättningen kommer betydande risker att vara förbundna med SAS' verksamhet. Betydande förluster kan uppstå, om det icke lyckas att försvara de luftfartspolitiska rättigheterna eller om taxesamarbetet inom IATA skulle försvagas med det resultatet att kraftiga taxereduktioner skulle

genomföras. Detta gäller även om den flygtekniska utvecklingen skulle resultera i att den nu anskaffade flygmaterielen blir mindre konkurrenskraftig under loppet av några år.

En speciell förlustrisk ligger i faran för arbetskonflikter. Med hänsyn till verksamhetens art och de erfarenheter som gjorts under tidigare år bör frågan om att begränsa denna risk genom införandet av en särskild lagstiftning övervägas.

Den betydande risk och osäkerhet som är knuten till internationell luftfart i stor skala gör det omöjligt att i samband med en rekonstruktion av konsortiet i kapitalavseende skapa garanti för att driften under en längre följd av år skall kunna upprätthållas utan statsstöd eller statsgaranti. Med hänsyn härtill samt till det förhållandet att det förmodligen inom några år måste träffas vidsträckta ekonomiska beslut i förbindelse med omställning till överljudstrafik på interkontinentala linjer anser delegationen sig icke i stånd att uttala sig om tiden efter verksamhetsåret 1963/64.

I anslutning till det tidigare omtalade trafikprogrammet har SAS utarbetat prognoser för driftresultaten under verksamhetsåren 1960/61—1963/64. I dessa prognoser räknas med ett underskott för innevarande år, varefter balans skulle uppnås mellan kostnader och intäkter. För sista delen av perioden räknas med överskott. Prognoserna har dock av SAS ansetts innehålla riskmarginaler, vilka för de sista tre åren uppskattats vara något större än det i prognoserna totalt för dessa år beräknade driftöverskottet.

Efter en genomgång av de förutsättningar, som prognoserna baserats på, är delegationen böjd att se något mera pessimistiskt på utsikterna än konsortiets administration. Sålunda antar delegationen att de angivna riskmarginalerna motsvarar ungefär den avvikelser, som man sannolikt får i förhållande till prognoserna. Delegationen anser, att man bör räkna med, att innevarande räkenskapsår kommer att ge ett väsentligt större driftunderskott än som budgeterats. Även om driftresultatet därefter skulle förbättras från år till år, torde det för de tre följande verksamhetsåren som helhet icke kunna förväntas ett driftöverskott.

Delegationen finner det synnerligen viktigt, att SAS under de kommande åren vidtager kraftåtgärder för att bringa ned kostnaderna och höja effektiviteten så att SAS genom en mera ekonomisk drift kan eliminera de nackdelar av skilda slag konsortiet har i jämförelse med konkurrerande flygföretag.

Konsortiets kostnadsnivå synes tidigare ha legat relativt lågt men har under de senaste åren visat en ogynnsam utveckling i jämförelse med andra flygföretag. Det torde därför finnas grundad anledning tro, att SAS — sedan omställningen till jetdrift avslutats — bör ha möjligheter att genom en kritisk genomgång av verksamheten nå fram till ett väsentligt gynnsammare förhållande mellan intäkter och kostnader. En förutsättning härför synes vara större avsteg från principen att på ett rimligt sätt fördela verksam-

heten på de tre länderna och en mera moderat politik vid utformning och revision av trafikplanerna.

I detta sammanhang bör även nämnas möjligheterna att förbättra drift-ekonomin genom att ytterligare utvidga det tekniska och kommersiella samarbetet med andra flygföretag. Det bör dock iakttagas stor försiktighet vid avgörandet av frågor om upptagande av samarbete i former, vilka på längre sikt binder konsortiets handlingsfrihet och medför nya risker för verksamheten.

Det torde icke vara möjligt att vidmakthålla konsortiet om det från staternas sida icke tillskjutes ett betydande kapital, således att staterna därigenom och på annat sätt påtager sig en avsevärd ekonomisk risk.

Utan samarbetet i SAS skulle det knappast vara möjligt för de skandinaviska länderna att göra sig gällande i internationell lufttrafik i samma utsträckning som under de senaste åren. SAS' verksamhet har skapat en rad värden för de skandinaviska länderna i form av goodwill, reklam och anseende genom internationella trafikförbindelser av betydelse för exporten och turisttrafiken samt genom den verksamhet och de valutainkomster, som följer härav. Härtill kommer slutligen den politiska betydelse, som må tillmätas detta exempel på skandinaviskt samarbete.

Storleken av SAS' behov av kapitaltillskott på nuvarande stadium är i avgörande grad beroende av tidigare företagna, omfattande anskaffningar av nytt materiel och anläggande av kostnadskrävande verkstäder för underhåll av flygplanen. Dessa investeringar samt långsiktiga samarbetsavtal med andra flygföretag torde knappast kunna avvecklas utan betydande förluster.

Ett upprätthållande av konsortiets verksamhet på affärsmässig grund nödvändiggör en tillförsel av kapital med ett belopp, som delegationen anser böra fastställas till 210 milj. kr. Kapitalet bör vara riskbärande och det anses naturligt, att det tillföres i form av nytt insatskapital från moderbolagen i förhållandet 2:2:3. Enligt den gällande fördelningsnormen svarar detta till 80 milj. d. kr. för DDL, 83 milj. n. kr. för DNL och 90 milj. sv. kr. för ABA.

Delegationen anser det nödvändigt, att konsortiet i fortsättningen bevarar en självständig ledning med vida befogenheter. Vidare bör det läggas vikt vid att konsortiet i organisationsmässigt hänseende blir en enhet och att ledningen får effektiv kontroll över konsortiets finansiella och driftmässiga dispositioner, samtidigt med att det genomföres en rationell fördelning av funktionerna mellan huvudkontoret och lokala avdelningar. Vid den rekonstruktion av moderbolagen, som må äga rum i förbindelse med kapitaltillförseln, anser delegationen det lämpligt att fortsatt paritet säkras mellan staternas och det privata näringslivets deltagande i moderföretagens och SAS' ledning.

Med det föreslagna kapitaltillskottet på 210 milj. kr. borde SAS' likvidi-

tetsmässiga ställning vara säkrad de närmaste åren. Mot bakgrund av att man icke kan utesluta risk för en ännu kraftigare försämring av SAS' driftresultat i förhållande till de budgeterade än delegationen räknat med vid fastställandet av nämnda belopp, förordar delegationen emellertid, att det överväges att upprätthålla den nuvarande statsgarantiordningen i sådan omfattning, att SAS via moderbolagen får garanti för underskott, som skulle bringa insatskapitalet ned under det belopp av 157,5 milj. kr. med vilket konsortiet startade sin verksamhet år 1950.

Departementschefen

Då de tre nationella flygföretagen i Skandinavien — ABA i Sverige, DDL i Danmark och DNL i Norge — år 1950 beslöt att utvidga samarbetet inom SAS och ge konsortiet dess nuvarande utformning, ansågs denna åtgärd nödvändig för att möjliggöra en ekonomiskt försvarbar drift. Man hade emellertid klart för sig, att det likväl kunde uppstå betydande svårigheter att driva konsortiet ekonomiskt. Staterna påtog sig därför vissa garantier för att säkra företagens drift.

Liksom de flesta andra större flygföretag har SAS utvecklats kraftigt under 1950-talet. SAS produktion har sålunda under denna tid mer än tredubblats, och konsortiet driver i dag en världsomspännande trafik. Inom konsortiet har i all huvudsak enighet förelegat om en expansiv inriktning av verksamheten. SAS har alltsedan konsortiets bildande kunnat räkna med de skandinaviska staternas och allmänhetens stöd. Redan i början av sin verksamhet tillvann sig SAS anseende som ett flygföretag med hög teknisk standard och god service.

För perioden till och med verksamhetsåret 1956/57 redovisade SAS ett visst överskott på flygdriften. Under de senaste åren har konsortiet däremot på grund av ett flertal samverkande orsaker fått vidkännas betydande förluster. De från staternas sida lämnade ekonomiska garantierna har dock icke tagits i anspråk.

SAS' nuvarande ansträngda ekonomiska läge har sin grund i förhållanden som till stor del måste anses vara av temporär natur. Omställningen till jetdrift har inneburit betydande uppbyggnadskostnader. Därjämte har konkurrensen från företag, som fått jetplan levererade tidigare än SAS, för konsortiet medfört betydande trafikbortfall på ett flertal linjer under längre eller kortare tidsperioder. Samtidigt har värdet av viss äldre flygmateriel betydligt reducerats. Vidare har driftresultatet på ett ofördelaktigt sätt påverkats av förluster på engagemang i vissa utländska flygföretag. Sammanlagt beräknas hittills bokförda förluster och sannolika förlustrisker på nämnda engagemang till 60 à 70 milj. kr. Utöver nu nämnda mera övergående förhållanden kommer den negativa inverkan på driftresultatet som

har sin grund i de luftfartspolitiska restriktioner som lagts på SAS' trafik i ett flertal länder.

För verksamhetens inriktning under de närmaste åren har SAS undersökt ett stort antal alternativa trafikprogram. Det program som på längre sikt ansetts ge det gynnsammaste ekonomiska resultatet innebär i stort sett, att företagets utbyggnad i fortsättningen begränsas till att täcka växande trafikbehov på de nu trafikerade linjeområdena. Programmet innefattar således icke några ambitioner att utvidga det nuvarande linjenätet. På grundval av nämnda trafikprogram har inom konsortiet gjorts upp prognoser för driftresultatet för vart och ett av verksamhetsåren 1960/61—1963/64. Enligt prognoserna skulle för innevarande verksamhetsår uppstå en rätt betydande förlust. För verksamhetsåret 1961/62 räknas med balans mellan kostnader och intäkter; för vart och ett av åren 1962/63 och 1963/64 kalkyleras med vissa överskott på rörelsen.

Det inom konsortiet utarbetade trafikprogrammet kan icke betraktas som annat än riktlinjer för den framtida verksamheten. En anpassning av trafiken efter utvecklingen förutsättes skola ske allt eftersom denna ändras i olika avseenden. Naturligtvis kan delade meningar råda om den från ekonomiska synpunkter lämpligaste omfattningen och strukturen av linjenätet. Huruvida samtliga nu av SAS trafikerade linjeområden på längre sikt bör bibehållas måste avgöras av konsortiet utifrån en bedömning av räntabiliteten och intresset att tillgodose de skandinaviska ländernas vitala trafikbehov. Den skärpta konkurrensen mellan flygföretagen och den rådande tendensen till ökad protektionism inom luftfartspolitiken gör det svårt att med säkerhet bedöma hur SAS' trafik i framtiden kommer att utvecklas. Förutsättningarna för SAS att öka sin trafik i enlighet med föreliggande prognoser bör därför — såsom ämbetsmannadelegationen framhållit — bedömas med en viss försiktighet. Härvidlag bör enligt min mening också beaktas det förhållandet, att flertalet flygföretag med internationell trafik ej i alla avseenden drives utifrån rent ekonomiska bedömningsgrunder. Tvärtom utövar protektionistiska synpunkter i många länder ett stort inflytande på de nationella flygföretagens utbyggnad, vilket medför risker för ett alltför stort utbud i förhållande till förefintlig efterfrågan. En expansion utöver en på enbart ekonomiska grunder avvägd marginalproduktion kan för dessa och med dem konkurrerande flygföretag leda till mer eller mindre stora underskott på flygdriften. De nuvarande expansionssträvandena hos åtskilliga flygföretag ger också intryck av förväntningar om statlig subventionering inte endast på kortare sikt.

Med hänsyn till det här anförda är det därför svårt att bedöma SAS' ekonomiska utveckling under de närmaste åren. Precisionen i kalkylerna är självfallet endast skenbar. Vid bedömningen av prognoserna har man att ta hänsyn till tänkbara avvikelser beträffande exempelvis trafikomfattning, taxenivå, intäkter samt kostnader för drift och underhåll. Den slutliga vär-

deringen av kalkylerna och därmed företagets ekonomiska framtid måste därför i hög grad grundas på mera allmänna överväganden.

Av allt att döma kommer för SAS' del utvecklingen av kostnadssidan att få utomordentligt stor betydelse för driftresultatet. Mycket tyder på att SAS i jämförelse med vissa andra flygföretag tidigare haft ett lågt kostnadsläge men att utvecklingen i detta hänseende under senare år varit ofördelaktigare för konsortiet än för de flesta konkurrerande flygföretagen.

Det bör i detta sammanhang framhållas, att konsortiets externa revisorer och ämbetsmannadelegationen framfört viss kritik mot konsortiets organisation och arbetsformer. Flera omständigheter tyder på att konsortiets organisation ej i tillräcklig grad anpassats till de successivt ändrade förhållandena.

Erfarenheterna från de gångna åren pekar på att finans- och ekonomifunktionerna inom konsortiets centrala ledning ej givits tillräcklig effektivitet att bevaka, att produktionsapparaten fått en så teknisk-ekonomiskt riktig utformning som möjligt. Vidare synes samarbetet mellan de olika organen inom konsortiet icke ha fungerat tillfredsställande i alla avseenden. Medverkande till den ogynnsamma ekonomiska utvecklingen har även varit hänsynen till fördelningsnormen 2:2:3, vilken i olika hänseenden inverkat på konsortiets dispositioner, exempelvis i fråga om verkstadsarbetena och personalpolitiken. Nämda fördelningsgrund har likaledes bidragit till att konsortiet fått en inre struktur som medfört att det icke helt igenom fungerat som en företagsmässig enhet.

Om de brister som f. n. föreligger i fråga om konsortiets organisation och driftförhållanden avhjälpes bör konsortiet, som från tekniska synpunkter är gott rustat och har ett väl upparbetat linjenät, ha förutsättning att, sedan omställningen till jetdrift avslutats, driva sin verksamhet utan ytterligare underskott under nu överblickbar tidsperiod.

Vid ställningstagandet till frågan huruvida svenska staten genom ett kapitaltillskott bör medverka till att upprätthålla konsortiet får självfallet hänsyn tas, förutom till utsikterna att erhålla förräntning på det nya kapitalet, även till de fördelar av olika slag som SAS' verksamhet medför för vårt land.

I detta sammanhang vill jag bland annat erinra om den betydelse som SAS' flygförbindelser till olika delar av världen har för de skandinaviska ländernas internationella handelsförbindelser och dessas vidare utveckling. SAS har dessutom genom sin trafik bidragit till att skapa good-will för de skandinaviska länderna i utlandet. SAS' verksamhet stimulerar också turisttrafiken till våra länder. Beaktas bör även att SAS' trafik medför vissa fördelar från valutasynpunkt. Slutligen får man ej bortse från den stora betydelse som måste tillmätas SAS-samarbetet såsom exempel på skandinavisk samverkan på det företagsmässiga området.

Såväl passagerar- som fraktflyget utgör numera en oundgänglig del av de

skandinaviska ländernas samlade transportapparat och täcker behov, som i många fall icke kan med dagens krav tillgodoses genom alternativa transportmedel. Det torde vara uppenbart, att de skandinaviska ländernas behov av flygförbindelser bäst tillgodoses genom ett gemensamt flygföretag. SAS-samarbetet är även en förutsättning för att de skandinaviska länderna skall kunna hävda sig i den internationella konkurrensen på luftfartens område. Samarbetet inom SAS har medfört stora fördelar för de tre länderna under de gångna åren och kan förväntas bli av betydande värde även i framtiden.

Med hänsyn till här anförda synpunkter har jag funnit det vara ett allmänt intresse att söka bevara samarbetet inom konsortiets ram. På grund av den hårda konkurrensen från andra länders flygföretag och den protektionistiska luftfartspolitik, som man tyvärr möter på alltför många håll i världen, bör man emellertid bedöma SAS' framtidsutsikter med balanse-rad optimism.

För att upprätthålla konsortiets verksamhet på affärsmässig grund är det enligt delegationens mening nödvändigt att SAS erhåller nytt kapital å 210 milj. kr. Detta bör tillföras konsortiet i form av nytt insatskapital från moderbolagen i förhållandet 2:2:3. I enlighet med denna fördelningsgrund bör 60 milj. kr. tillskjutas av vardera DDL och DNL samt 90 milj. kr. av ABA.

Jag delar delegationens åsikt, att det icke torde vara möjligt att fortsätta konsortiets verksamhet utan att detta tillföres nytt kapital av föreslagen storleksordning.

Vid överläggningar, som ägt rum mellan de skandinaviska kommunikationsministrarna på grundval av delegationens betänkande, har framkommit, att ett fortsatt ekonomiskt stöd från de tre staternas sida till SAS är motiverat. Dessa överläggningar, som avslutades den 22 april 1961, har lett till överenskommelse om en ekonomisk rekonstruktion av konsortiet i enlighet med den plan som lagts fram av delegationen. Överenskommelsen innebär i huvudsak följande.

1. Konsortiet skall av moderbolagen tillföras ett nytt insatskapital å 210 milj. kr. Av detta belopp skall i enlighet med 2:2:3-regeln DDL och DNL var för sig svara för 60 milj. kr. och ABA för 90 milj. kr.

2. För att delta i refinansieringen av konsortiet måste DDL erhålla nytt kapital å 82 milj. d. kr. DNL, som har likvida medel å 14 milj. n. kr., behöver ett kapitaltillskott å 69 milj. n. kr. För ABA erfordras i nytt kapital 90 milj. sv. kr.

3. Näringslivet i Danmark, Norge och Sverige förutsättes skola genom teckning av nya aktier tillföra vederbörande moderbolag respektive 17,5 milj. d. kr., 10 milj. n. kr. och 33,75 milj. sv. kr.

Under här angivna förutsättning skall danska staten till DDL tillskjuta 45 milj. d. kr., varav 27,5 milj. kr. i form av tillskott och 17,5 milj. kr. genom teckning av nya aktier. Norska staten skall lämna DNL nytt kapital å

38 milj. n. kr. Av detta belopp utgör 28 milj. kr. tillskott och 10 milj. kr. likvid för nya aktier. Svenska staten skall bidra till täckning av ABA:s kapitalbehov genom att teckna nya aktier för 33,75 milj. sv. kr.

4. De danska och norska staterna skall dessutom var för sig till vederbörande moderbolag lämna ett lån å 15 milj. sv. kr. (19,5 milj. d. kr. och 21 milj. n. kr.), medan den svenska staten skall låna ABA 22,5 milj. kr. Varje lån skall för tiden till och med den 30 september 1966 vara ränte- och amorteringsfritt. För tiden därefter skall lånen löpa med fem procent årlig ränta till dess full betalning sker. Villkoren för återbetalning av lånen skall fastställas av varje stat för sig. I händelse av moderbolagets konkurs eller av annan orsak föranledd upplösning skall lånet medföra rätt till betalning efter moderbolagets övriga skulder.

5. Den mellan de skandinaviska länderna den 20 augusti 1959 träffade överenskommelsen om ekonomisk garanti till de tre moderbolagen skall för räkenskapsåren 1959/60 och 1960/61 anses för uppfylld genom staternas deltagande i rekonstruktionen. Vid bestämmandet av kapitaltillskottets storlek har hänsyn tagits till möjligheten av driftunderskott under de närmaste åren. På grund härav kan staterna gentemot moderbolagen taga förbehåll om att statsgarantin för de följande åren endast skall täcka driftunderskott som bringar det nya insatskapitalet i konsortiet ned under 157,5 milj. kr. eller som medför att konsortiet icke kan uppfylla de ratiobestämmelser, vilka är knutna till konsortiets amerikanska låneavtal.

6. Rekonstruktionen av konsortiet vilar på den förutsättningen, att fortsatt paritet skall gälla mellan staterna och det privata näringslivet i fråga om moderbolagens och konsortiets ledning. Vidare föreligger enighet om att konsortiet i sin verksamhet skall följa strängt affärsmässiga principer. Detta skall gälla även om de olika ländernas andel i verksamheten härigenom blir mindre än som ursprungligen förutsatts.

7. Slutligen skall staterna och de privata aktiegrupperna i konsortiets moderbolag efter närmare samråd tillsätta en snabbt arbetande skandinavisk kommitté, som skall företaga en engångsutredning av huvudpunkterna i konsortiets organisation, administration och driftsformer i syfte att lägga fram förslag, som kan öka konsortiets effektivitet och konkurrensförmåga. Tillsättandet av denna kommitté skall icke inverka på styrelsens, arbetsutskottets och verkställande direktörens handlingsfrihet och ansvar för konsortiets fortlöpande skötsel.

Vad beträffar de olika punkterna i rekonstruktionsplanen må här tilläggas följande.

Med de privata aktieägarna i ABA har överenskommit att lånet å 22,5 milj. kr. till bolaget skall återbetalas den 31 december 1977. Enär staten är hälftendelägare i bolaget, ligger det i sakens natur att därest bolaget vid denna tidpunkt skulle sakna medel för återbetalning av lånet frågan får bli

föremål för överläggningar mellan staten och de privata aktieägarna. Bolagets möjligheter att erlägga ränta å lånet är beroende på utdelning från SAS. I den mån konsortiets årsresultat efter täckning av alla kostnader, inberäknat fulla avskrivningar, icke lämnar ABA medel för täckning av räntan, förutsättes att frågan om räntans erläggande för det ifrågavarande räkenskapsåret också skall bli föremål för överläggningar mellan berörda parter.

Då rekonstruktionsplanen förutsätter, att det svenska näringslivet tecknar hälften av det nya aktiekapitalet i ABA och dess andel i bolaget sålunda bibehålles oförändrad, föreligger enligt min mening ej skäl att ändra gällande garantiordning i vad avser räkenskapsåren 1961/62—1964/65. I överensstämmelse härmed bör sålunda ABA äga rätt att erhålla täckning för eventuella underskott i sin verksamhet för dessa räkenskapsår.

I gällande avtal av år 1948 mellan staten och SILA finns vissa regler om skyldighet och rättighet för staten att inlösa de aktier i ABA som innehas av privata aktieägare. Enligt min mening bör dessa regler gälla även de aktier som i samband med rekonstruktionen från privat håll tecknas i bolaget.

Med hänsyn till att vid ABA:s bildande år 1948 kostnaderna för gäldande av aktiestämpel bestreds av statsmedel (se prop. 1949: 126) bör enligt min uppfattning ABA och SILA icke belastas med de kostnader för aktiestämpel, som nu uppkommer i samband med teckning av nya aktier i ABA och SILA på respektive 67,5 milj. kr. och 33,75 milj. kr. Stämpelkostnaderna för dessa aktieteckningar uppgår till sammanlagt 1 012 500 kr., vilket belopp torde böra bestridas av staten.

Delegationen har vid sin bedömning av SAS' kapitalbehov och den i samband därmed erforderliga värderingen av moderbolagens ekonomiska förhållanden tagit som utgångspunkt, att hela det nuvarande insatskapitalet i SAS är förbrukat. För egen del anser jag skäl tala för en sådan bedömning. I vad mån en nedskrivning av aktiekapitalet i ABA bör ske är en fråga som det tillkommer bolaget att ta ställning till.

De statsmedel som erfordras för den föreslagna ekonomiska rekonstruktionen av SAS torde böra anvisas å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1960/61. Jag förordar, att ett investeringsanslag av 33 750 000 kr. för aktieteckningen i ABA uppföres på kapitalbudgeten under rubriken: Teckning av aktier i Aktiebolaget aerotransport. På kapitalbudgeten bör vidare ett investeringsanslag av 22 500 000 kr. avseende lån till ABA upptas under rubriken: Lån till Aktiebolaget aerotransport. Slutligen bör för bestridande av stämpelavgifter i samband med ny aktieteckning i SILA och ABA under sjätte huvudtiteln uppföras ett reservationsanslag av 1 012 500

kr. under rubriken: Stämpelavgift å aktierna i Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag och Aktiebolaget aerotransport.

Under åberopande av det anförda får jag hemställa att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för Sveriges del godkänna de i det föregående föreslagna grunderna för en ekonomisk rekonstruktion av SAS,

att till Teckning av aktier i Aktiebolaget aerotransport å kapitalbudgeten under fonden för statens aktier å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1960/61 anvisa ett investeringsanslag av 33 750 000 kr.,

att till Lån till Aktiebolaget aerotransport å kapitalbudgeten under fonden för låneunderstöd å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1960/61 anvisa ett investeringsanslag av 22 500 000 kr.

samt att till Stämpelavgift å aktierna i Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag och Aktiebolaget aerotransport under sjätte huvudtiteln å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1960/61 anvisa ett reservationsanslag å 1 012 500 kr.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Folke Görz