

Nr 293.

Av herrar **Björkman** och **Nordenson**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport m. m.

När 1948 års riksdag beslöt sammanslagning av det statsägda ABA och det privatägda Sila skedde det uppenbarligen på grundval av ofullständiga uppgifter om flygtrafikens möjligheter att ekonomiskt bära sig. Icke heller lämnades riksdagen en i verklig mening klar bild av bolagens finansiella ställning med därav betingade krav på kapitaltillskott.

Motionärerna kunna i detta sammanhang inte underlåta att framhäva vådorna av det alltmer tillämpade systemet att underställa riksdagen viktiga och starkt kostnadskrävande frågor för att få ett s. k. principbeslut fattat, innan konsekvenserna blivit utredda och klarlagda. Kungl. Maj:ts proposition, nr 126, angående det nya flygföretagets finansiering är i detta hänseende belysande. Det gäller här krav på statlig medelsanskaffning av ett fyrtiotal miljoner kronor enbart för närmaste år. Man tycker sig då kunna ha anledning vänta sig en redogörelse för huru det begärda kapitalet skall nyttiggöras på ett sådant sätt, att det på kortare eller längre sikt är försvarbart med en kapitalinvestering av ifrågakvarande storleksordning. Det förtjänar påpekas, att pengarna till detta ändamål avses att anskaffas genom upptagande av skatter, som läggas på en i nuvarande läge redan förut tung skattebörd.

Propositionen till innevarande års riksdag är lika litet som den till föregående års ägnad att ge en klar bild av räntabiliteten eller kapitalbehovet för framtiden. Departementschefen förutsätter uppenbarligen nya driftförluster under kommande år ävensom nya kapitaltillskott.

Den sammandragsbalans av det nya företaget, som lämnas, ger anledning till tvekan i fråga om det verkliga värdet av åtskilliga tillgångsposter. Som exempel härpå kan nämnas, att kontorsinventarier upptagas till 1 807 000 kr., s. k. utbildningskostnader till 3 669 000 kr. och uppbyggnadskostnader till 2 525 000 kr. Kostnader av denna art äro sådana, som regelmässigt bruka avföras som omkostnader och belasta driften. För framtiden måste detta medföra större driftförluster, då avskrivningsbehoven icke i längden kunna uppskjutas. Luftfartsstyrelsen har i sitt yttrande över ABA:s framställning om ökning av luftfartslånefonden framhållit det önskvärda av att sådan materiel, som rätteligen borde finansieras med driftmedel, skiljes från sådan, som kan läggas till grund för belåning i fonden. Det är up-

penbart, att en belåning — och därtill intill 90 procent av anskaffningsvärdet — av förbrukningsmateriel redan från första stund skapar dolda förluster, vilka måste avskrivas förr eller senare. Sammanfattande ha motionärerna svårt för att värja sig för det intrycket, att det nya företags driftekonomi alls inte är belyst i propositionen och att finansieringsplanen över huvud taget är behäftad med stora brister.

Även om fullgoda skäl kunna återopas för att hemställa om avslag på propositionen, sådan den föreligger, äro omständigheterna i vissa hänseenden sådana, att riksdagen redan ställts inför fullbordat faktum. Detta gäller främst den kredit, som på departementschefens tillskyndan beviljats ABA av riksbanken och vars avlyftande förutsätter, att företaget tillföres nytt kapital. Även föregående års riksdagsbeslut nödvändiggör för sitt fullföljande teckning av nya aktier. Motionärerna vilja därför icke motsätta sig, att 4 746 000 kronor beviljas för detta ändamål, trots att sagda medel tillika med redan anvisade 5 miljoner kronor jämte de enskildas insats till viss del tages i anspråk för betalning av redan gjorda driftförluster. För erläggande av stämpelavgiften med 500 000 kronor torde likaledes medel behöva anvisas.

Vad beträffar bolagets lånebehov för den närmaste tiden, tycks även departementschefen vara av den uppfattningen, att den föreliggande finansieringsplanen icke är tillfredsställande. Motionärerna vilja för sin del instämma i vad statskontoret anfört i sitt remissutlåtande, att en fullständig utredning av bolagets ekonomiska ställning borde ha framlagts, innan frågan om ökning av luftfartslånefonden upptagits till slutlig prövning. Enligt motionärernas mening böra därför fullständiga uppgifter, som tillräckligt belysa företags ekonomi, vara ett bestämt villkor för att pengar skola ställas till förfogande.

I propositionen begäres medel för bolagets verksamhet ända till utgången av nästa budgetår. Detta kan motionärerna icke finna rimligt. Det bör vara tillräckligt, att bolaget erhåller medel för fullgörande av sina betalningar intill den tidpunkt i början av 1950 års riksdag, då Kungl. Maj:t på basis av fullständiga uppgifter bör kunna förelägga riksdagen ny proposition i ärendet i så god tid, att riksdagen kan underkasta bolagets ekonomi en verklig och ingående granskning. Därest denna fråga i sin helhet underställts riksdagen tidigare i år i stället för vid denna sena tidpunkt, hade riksdagen haft större möjlighet och större frihet att pröva olika utvägar. Motionärerna vilja därför föreslå, att ökningen av luftfartslånefonden begränsas till hälften av det äskade beloppet eller till tjugo miljoner kronor.

Alla möjligheter till besparingar och rationaliseringar böra tillvaratagas och resultaten härav redovisas för riksdagen till nästa år. Motionärerna vilja också understryka, att lån under tiden icke böra utbetalas med mindre

de här framförda kraven på tillförlitlig och ur ekonomisk synpunkt försvarbar finansieringsplan vinna tillräckligt beaktande. Kravet på räntabilitet får icke undanskjutas med en hänvisning till flygets kris. Flyget är skyldigt att självt göra allt för att bidra till att övervinna denna kris.

I likhet med statskontoret anse motionärerna, att framställningen om subventionering av den inrikes flygtrafiken icke i nuvarande läge borde bifallas. Någon närmare prövning av inrikestrafikens omfattning eller villkoren för dess utövande har icke ägt rum. Det har endast helt enkelt förutsatts, att trafiken skall bedrivas som förut och att underskottet skall betalas med statsmedel. Motionärerna vilja uttala de allvarligaste betänkligheter mot detta tillvägagångssätt. Med hänsyn till frågans läge för dagen anse vi oss dock icke böra yrka avslag på anslaget för täckande av underskottet på inrikes lufttrafiken. Vi vilja emellertid framhålla, att årets beslut — om detta innebär bifall till Kungl. Maj:ts förslag — icke får tolkas som på något sätt bindande för framtiden. Vi förutsätta tvärtom sådana förändringar, att behov av subvention bortfaller och den inrikes lufttrafiken göres bärkraftig — främst genom rationaliseringar i driften.

På grund av vad ovan anförts hemställa vi, att riksdagen

till *Teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport* å kapitalbudgeten under fonden för statens aktier å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1948/49 måtte anvisa ett investeringsanslag av 4 746 000 kronor,

till *Stämpelavgift å aktierna i Aktiebolaget Aerotransport* under sjätte huvudtiteln å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1948/49 måtte anvisa ett reservationsanslag av 500 000 kronor,

till *Luftfartslånefonden* å kapitalbudgeten under statens utlåningsfonder för budgetåret 1949/50 måtte anvisa ett investeringsanslag av 20 000 000 kronor, samt

till *Täckande av beräknat underskott på inrikes lufttrafik* under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1949/50 måtte anvisa ett reservationsanslag av 2 100 000 kronor.

Stockholm den 6 april 1949.

Gust. Björkman.

Harald Nordenson.