

Nr 153.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till teckning av aktier i Aktiebolaget Aero-transport m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I propositionen nr 126 har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 24 mars 1949, föreslagit riksdagen att

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

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

3) till Luftfartslånefonden å kapitalbudgeten under statens utlåningsfonder för budgetåret 1949/50 anvisa ett investeringsanslag av 30 000 000 kronor;

4) till Understöd åt inrikes lufttrafik under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1949/50 anvisa ett reservationsanslag av 2 100 000 kronor.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Björkman* och *Nordenson* (I: 293) och den andra inom andra kammaren av herrar *Hjalmarson* och *Kyling* (II: 370), i vilka dels framställts yrkanden i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag under 1), 2) och 4) här ovan, dels ock hemställts, att det av Kungl. Maj:t under 3) ovan äskade anslaget måtte av riksdagen anvisas med allenast 20 000 000 kronor,

dels ock en inom andra kammaren av herr *Nilsson* i Göteborg väckt motion (II: 369), vari hemställts, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förslag i vad avser understöd till inrikes lufttrafik.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna I: 293 och II: 369.

1:o) **Teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport.** Sedan Kungl. Maj:t i huvudsaklig överensstämmelse med det av 1947 års luftfartsutredning avgivna betänkandet framlagt proposition i ämnet (1948: 176), bemyndigade riksdagen Kungl. Maj:t att med av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 5 mars 1948 förordade ändringar godkänna vid statsrådsprotokollet fogat förslag till avtal mellan ABA och SILA om sammanförande av den svenska reguljära luftfarten i ett företag samt att med sistnämnda bolag träffa avtal i ämnet i enlighet med vad departementschefen förordat.

Avtal mellan ABA och SILA samt mellan svenska staten och SILA undertecknades den 5 maj 1948. Båda avtalen godkändes av Kungl. Maj:t den 14 maj 1948.

Enligt avtalet mellan ABA och SILA skall ett nytt aktiebolag bildas med ett aktiekapital av lägst 50 och högst 60 miljoner kronor. Aktierna skola uppdelas på två lika stora serier, serie A och serie B, å vardera lägst 25 och högst 30 miljoner kronor. Aktierna av serien A skola innehavas av svenska staten eller ABA eller av personer, utsedda av svenska staten. Aktierna av serien B skola innehavas av enskilda.

Vid bildandet av det nya bolaget skola ABA och SILA tillskjuta samtliga sina tillgångar mot likvid i aktier, varvid ABA skall erhålla likvid i aktier av serie A och SILA skall erhålla likvid i aktier av serie B. Samtidigt med övertagandet av tillgångarna skall det nya bolaget övertaga ansvaret för ABA:s och SILA:s samtliga förpliktelser.

Enligt avtalet mellan staten och SILA har staten åtagit sig att, sedan ABA tillskjutit sina tillgångar till det nya bolaget mot likvid av aktier av serien A, teckna det ytterligare antal aktier av denna serie som erfordras för uppnående av ett sammanlagt nominellt belopp inom serien av lägst 25 och högst 30 miljoner kronor. SILA har åtagit sig motsvarande förpliktelse beträffande aktierna av serien B.

Vid anmälan av luftfartsutredningens förslag förra året kunde det slutliga medelsbehovet för teckning av A-aktier i det nya bolaget ej angivas, enär detta var beroende av värderingen av ABA:s rörelse. I enlighet med utredningens förslag äskades för ändamålet ett anslag av 5 miljoner kronor. I detta belopp inräknades jämväl medel för täckande av kostnaderna för stämpel å aktierna i det nya bolaget.

För fastställande av värdet av ABA:s och SILA:s tillgångar vid sammanläggningen skulle enligt avtalet mellan bolagen verkställas en värdering av fem värderingsmän, varav två skulle utses av ABA:s styrelse och två av SILA:s styrelse samt den femte, tillika ordförande, av dessa fyra.

Värderingsnämnden har i sitt den 10 november 1948 avgivna utlåtande fastställt följande belopp å bolagens tillgångar och skulder i 1 000-tal kronor.

	ABA	SILA	Totalt
Tillgångar	100 014	67 274	167 288
Skulder	84 760	44 738	129 498
Tillgångar utöver skulder	15 254	22 536	37 790

Nämnden har vidare föreskrivit, att en avräkning mellan bolagen skall ske per den 30 juni 1949. Om bolagens fordringar och skulder per den 30 juni 1948 därvid skulle befinnas avvika från vad som är förutsatt i värderingsutlåtandet, skall däremot svarande reglering ske mellan det nya företaget och de gamla bolagen.

Bortsett från den jämkning i beloppen som sålunda kan komma att ske framdeles, föreligger enligt värderingsutlåtandet en brist i ABA:s aktieka-

pital på 9 746 000 kronor och en brist i SILA:s aktiekapital på 2 464 000 kronor eller sammanlagt 12 210 000 kronor.

Departementschefen har anfört följande.

»Enligt de av statsmakterna förra året godkända avtalen mellan ABA och SILA samt staten och SILA angående sammanförande av den svenska reguljära luftfarten i ett företag har staten att mot kontant betalning teckna det antal aktier i det sammanslagna företaget, som motsvarar skillnaden mellan halva det aktiekapital, lägst 50 högst 60 miljoner kronor, som kan komma att fastställas för det nya bolaget, samt värdet av ABA:s tillskott till detta enligt särskild värdering, 15 254 000 kronor. I propositionen 1948:176 kunde det slutliga beloppet ej angivas, varför anslagsäskandet i enlighet med luftfartsutredningens förslag bestämdes till 5 miljoner kronor. Sedan värderingen av ABA:s rörelse numera verkställt, kan emellertid medelsbehovet i enlighet med vad nyss sagts närmare angivas till lägst (25 000 000 — 15 254 000) 9 746 000 kronor, om aktiekapitalet bestäms till 50 miljoner kronor, och högst (30 000 000 — 15 254 000) 14 746 000 kronor, om aktiekapitalet bestäms till 60 miljoner kronor.

Av sammanställningen framgår, att det nya bolagets egna kapital den 30 juni 1948 utgjorde ca 39,6 miljoner kronor, medan det främmande kapitalet uppgick till 127,7 miljoner kronor. En ökning av det nya bolagets aktiekapital till 50 miljoner kronor skulle medföra en ökning av det egna kapitalet med 12,2 miljoner kronor och en minskning av det främmande kapitalet med motsvarande belopp till 115,5 miljoner kronor. Det synes mig som om en ytterligare ökning av aktiekapitalet med 10 miljoner kronor till 60 miljoner kronor skulle giva ett bättre förhållande mellan eget och främmande kapital och att en sådan ökning därför vore önskvärd. En ökning av aktiekapitalet skulle även medföra den fördelen att det nya bolaget kunde i större utsträckning konsolidera sina kortfristiga skulder. Jag har under hänvisning till nu nämnda förhållanden upptagit överläggningar med representanter för de enskilda intressena i det nya bolaget för att utvärdera förutsättningarna för en ökning av aktiekapitalet utöver minimibeloppet. Från den enskilda sidan har därvid — under hänvisning till bl. a. de högre kostnaderna för finansiering genom ökning av aktiekapitalet — förklarats, att sådana förutsättningar för närvarande saknades.

I detta läge har jag utgått från att aktiekapitalet i det nya bolaget tills vidare får begränsas till 50 miljoner kronor. Medelsbehovet för teckning av aktier i det nya bolaget utgör under denna förutsättning det lägre av de nyss angivna alternativa beloppen. Då tidigare anvisats 5 miljoner kronor kan anslagsäskandet begränsas till (9 746 000 — 5 000 000) 4 746 000 kronor. Beloppet torde böra anvisas å tilläggsstat för innevarande budgetår.

Jag har förut framhållit, att vissa belopp i värderingsutlåtandet kunna komma att jämkas vid den slutliga reglering som skall verkställas per den 30 juni 1949. Därest gamla ABA vid denna reglering skulle bli skyldigt utgiva något ytterligare belopp till det nya bolaget, torde frågan om anvisan-

de av medel för täckande av detta belopp framdeles få anmälas för Kungl. Maj:t.

Frågan om avskrivning av den brist som enligt värderingsutlåtandet föreligger i gamla ABA:s aktiekapital torde framdeles få upptagas till prövning i samband med att ståndpunkt tages till spörsmålet om och på vad sätt det gamla bolaget bör avvecklas.»

Utskottet. I enlighet med av Kungl. Maj:t i propositionen 1948:176 gjord framställning bemyndigade riksdagen Kungl. Maj:t att med vissa av vederbörande departementschef förordade ändringar godkänna vid statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 5 mars 1948 fogat förslag till avtal mellan Aktiebolaget Aerotransport (ABA) och Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag (SILA) om sammanförande av den svenska reguljära luftfarten i ett företag m. m. samt anvisade i överensstämmelse härmed till teckning av aktier i det nya bolaget ett investeringsanslag av 5 miljoner kronor. Vid tidpunkten för riksdagens ifrågavarande beslut kunde medelsbehovet i nu berörda avseende icke närmare fastställas, när detta var beroende av värderingen av ABA:s rörelse. Sådan värdering har numera verkställts. Av förevarande proposition framgår, att för fullföljande av aktieteckningen i enlighet med ingångna avtal erfordras ett ytterligare kapitaltillskott från statens sida på 4 746 000 kronor. Kungl. Maj:ts förslag om anvisande av nämnda belopp, vilket är en konsekvens av riksdagens föregående år fattade beslut, har icke givit utskottet anledning till erinran.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport* å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1948/49 under fonden för statens aktier anvisa ett investeringsanslag av 4 746 000 kronor.

2:o) *Stämpelavgift å aktierna i nya ABA.* I propositionen 1948:176 förut-sattes, att det nya bolaget icke skulle belastas med de kostnader för aktiestämpel som kunna uppkomma i samband med sammanslagningen. Om anslaget till aktieteckning i det nya bolaget bestämmes på förut angivet sätt och aktiekapitalet i det nya bolaget fastställs till 50 miljoner kronor, skulle ett särskilt belopp av 500 000 kronor behöva anvisas för gäldande av stämpel.

Kungl. Maj:t föreslår nu, att ett anslag för detta ändamål anvisas direkt å driftbudgeten.

Utskottet. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag får utskottet hemställa,

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

3:o) **Ökning av luftfartslånefondens kapital.** Nya ABA:s långfristiga skulder utgjorde den 31 december 1948 57,9 miljoner kronor och dess kortfristiga skulder 71,3 miljoner kronor.

I skrivelse den 11 mars 1949 har *den verkställande ledningen för nya ABA* framlagt en plan för finansieringen av det nya bolaget under tiden t. o. m. utgången av budgetåret 1949/50. Skrivelsen utmynnar i en hemställan om ökning av luftfartslånefonden under budgetåret 1949/50 med 30,4 miljoner kronor.

Yttranden över framställningen ha avgivits av *luftfartsstyrelsen* och *statskontoret*.

Departementschefen har anfört följande.

»Enligt statsmakternas beslut utgör maximiramen för det nya ABA:s upplåning summan av de vid sammanslagningen av de äldre företagens rörelser övertagna skulderna ökad med 40 miljoner kronor. Då det nya bolagets skulder, enligt uppgifter som lämnats av bolagsledningen, för närvarande äro av samma storleksordning som vid sammanslagningen finnes alltså alltjämt ett utrymme för ny upplåning av ca 40 miljoner kronor.

Under den tid som återstår av budgetåret 1948/49 kommer bolaget att erhålla ett kontant tillskott av 12,2 miljoner kronor genom inbetalning av likvid för de aktier som skola tecknas av intressenterna. Detta belopp är avsett för återbetalning av det förut nämnda växellånet i Sveriges riksbank. Bolagets behov av medel för likvidering av tidigare beställd materiel samt för driften har för tiden fram till den 1 juli 1949 beräknats till 9,0 miljoner kronor. Då i luftfartslånefonden för närvarande finnes ett odisponerat belopp av 10,6 miljoner kronor, erfordras ej någon ökning av fondens kapital under innevarande budgetår. Vid ingången av nästa budgetår kommer bolagets lånerätt att avsevärt överstiga 40 miljoner kronor på grund av den skuldminskning som kan ske efter inbetalningen av aktiekapitalet.

För nästa budgetår har bolaget i sin nu framlagda preliminära finansieringsplan anmält behov av lån i luftfartslånefonden mot säkerhet i byggnader, flygplan och reservmateriel till ett sammanlagt belopp av i runt tal 32,0 miljoner kronor. Härutöver avser bolaget att under budgetåret lyfta redan beviljade lån i fonden å 3,6 miljoner kronor. Dessa medel, tillhoppa 35,6 miljoner kronor, äro avsedda att användas dels till likvidering av redan beställd materiel med 16,0 miljoner kronor, dels till amorteringar å lån i luftfartslånefonden med 6,9 miljoner kronor, dels till amorteringar å dollarlån och inteckningslån samt överflyttning av växel- och checkkrediter från privatbank till luftfartslånefonden med 12,7 miljoner kronor.

De finansiella åtgärder som bolaget sålunda planerar att företaga under nästa budgetår komma icke att öka bolagets sammanlagda skulder men väl att medföra en omflyttning mellan kortfristiga och långfristiga skulder. Detta gäller även de lånebelopp, vilka användas för likvidering av beställd materiel, enär de återstående kontraktbeloppen för denna materiel utgöra kortfristiga skulder till vederbörande leverantörer.

I detta sammanhang bör emellertid beaktas, att skuldsättningens storlek även är beroende av driftsresultaten. I den nu framlagda finansplanen ha några beräkningar på denna punkt ej gjorts. Man har emellertid anledning räkna med att betydande förluster uppkommit för det sammanslagna företaget framför allt under andra halvåret 1948, då ännu efterverkningarna av ABA-strejken gjorde sig gällande och några besparingar genom de viddagna rationaliseringsåtgärderna ännu ej eller endast i begränsad omfattning uppnåtts. För 1949 föreligga icke några säkra prognoser. Min uppfattning är emellertid att trafikflygets ekonomiska kris ännu ej är övervunnen och att kraftiga ansträngningar måste göras för att förbättra resultatet av verksamheten. Även om man sålunda måste räkna med att det kan bli nödvändigt att balansera betydande förlustbelopp i bolagets bokslut, synes dock någon risk ej föreligga för att den av statsmakterna fastställda finansiella ramen skulle komma att överskridas under den tid som nu är i fråga.

Vad angår frågan om ökning av luftfartslånefondens kapital har luftfartsstyrelsen, som tillstyrkt bolagets framställning, framhållit att bland den materiel, som bolaget önskar belåna, finnes bland annat icke identifierbar reservmateriel. Otvivelaktigt föreligga vissa svårigheter att på ett fullt tillfredsställande sätt ordna belåningen av sådan materiel. Såsom styrelsen själv påpekat har emellertid i konventionen angående inteckning i luftfartyg förutsatts, att inteckning jämväl skall kunna beviljas i reservmateriel. I avbidan på att konventionen föranleder svensk lagstiftning i ämnet torde Kungl. Maj:t efter hörande av styrelsen från fall till fall få pröva de villkor som böra meddelas för dylika lån.

Den finansieringsplan, som framlagts av bolaget och för vilken jag här redogjort, sträcker sig i tiden icke längre än till utgången av nästa budgetår och är även i övrigt i behov av kompletteringar på skilda punkter. I likhet med statskontoret utgår jag från att en fullständig finansieringsplan av bolaget framläggas så snart ske kan för att läggas till grund för prövningen av framdeles uppkommande låneärenden. Det torde ej bli möjligt att såsom ämbetsverket ifrågasatt uppskjuta behandlingen av frågan om ökning av fondens kapital till dess att planen färdigställts. Planen torde sedermera få föreläggas den särskilda representationen för statens aktier i det nya bolaget.

Bolaget har såsom tidigare framhållits anmält behov av nya lån ur luftfartslånefonden till ett sammanlagt belopp av 32,0 miljoner kronor under nästa budgetår. Då vid budgetårets ingång förelåg en odisponerad behållning av 1,6 miljoner kronor skulle luftfartslånefonden behöva ökas med 30,4 miljoner kronor. Om det skulle befinnas lämpligt att företaga ytterligare försäljningar av flygplan och reservmateriel, kan medelsbehovet komma att bli mindre. Medelsbehovet kan vidare förändras, om amorteringstiderna på lånen ändras eller andra omständigheter inträffa som ändra förutsättningarna för den uppgjorda finansieringsplanen. Det är emellertid ej för närvarande möjligt att bedöma, huru dessa särskilda frågor komma att utveckla sig. Jag anser mig därför ej böra avvika från det framlagda förslaget utan

förordar att luftfartslånefonden nästa budgetår förstärkes med ett avrundat belopp av 30 miljoner kronor.»

Utskottet. I en av den verkställande ledningen för det nya Aktiebolaget Aerotransport framlagd finansieringsplan har bolagets lånebehov under tiden t. o. m. utgången av innevarande budgetår uppskattats till ett belopp av ca 9 miljoner kronor. Härför erforderliga medel finnas emellertid disponibla i luftfartslånefonden, varför av denna anledning någon ökning av fondens kapital icke är nödvändig. För nästa budgetår däremot skulle enligt bolagsledningens i förenämnda finansieringsplan gjorda beräkningar luftfartslånefonden behöva tillföras ett ytterligare kapital på 30,4 miljoner kronor för täckande av bolagets behov av lån ur fonden under sagda tidsperiod. I enlighet härmed har departementschefen förordat, att luftfartslånefonden för nästa budgetår förstärkes med ett avrundat belopp av 30 miljoner kronor.

I motionerna I: 293 och II: 370 ha framställts vissa erinringar mot Kungl. Maj:ts förslag beträffande anvisande av medel till förmån för den av ABA bedrivna verksamheten. Motionärerna säga sig sålunda ha erhållit intrycket, att det nya företagens driftekonomi icke alls blivit belyst i propositionen och att finansieringsplanen över huvud taget är behäftad med stora brister. Enligt motionärernas mening borde en fullständig utredning av bolagets ekonomiska ställning ha framlagts, innan frågan om ökning av luftfartslånefonden upptagits till slutlig prövning.

Jämväl utskottet är av den uppfattningen, att det ur olika synpunkter varit önskvärt, att mera detaljerade uppgifter angående bolagets ekonomi kunnat framläggas i den av bolagsledningen utarbetade finansieringsplanen, varigenom ett bättre underlag för bedömandet av nu berörda frågor kunnat erhållas. Utskottet anser sig emellertid böra fästa uppmärksamheten på de svårigheter som härutinnan förelegat på grund av de ifrågasvarande lufttrafikföretagens omorganisation, vilken tagit förhållandevis lång tid i anspråk. Det nya bolagets styrelse beräknas sålunda kunna tillsättas först under loppet av innevarande maj månad. Det torde dessutom ännu icke vara möjligt att med någon större säkerhet uttala sig om resultatet av de inom bolaget igångsatta rationaliseringsåtgärderna.

Utskottet har under hand fått taga del av en utav den verkställande bolagsledningen uppgjord preliminär budget, av vilken framgår att för år 1949 beräknas komma att uppstå ett förhållandevis stort nettounderskott, varav i runt tal två tredjedelar hänföra sig till den inrikes trafiken. Samtidigt har upplysts, att under den hittills förflutna delen av verksamhetsåret de faktiska inkomsterna icke obetydligt överstigit de budgeterade. Där est de samlade intäkterna kunna stegras med 10 procent, bedömes verksamheten av bolagsledningen komma att ekonomiskt bära sig. På grund av vissa på sistone verkställda försäljningar av flygplan m. m. anses vidare lånebehovet för nästa budgetår kunna inskränkas till ett belopp av 20 miljoner kronor. Även om, såsom departementschefen framhållit, trafikfly-

gets ekonomiska kris ännu ej kan anses vara övervunnen, finnes sålunda enligt utskottets mening anledning att hoppas, att bolagets driftresultat efter hand skall kunna förbättras. I likhet med departementschefen är emellertid utskottet av den uppfattningen, att en fullständig finansieringsplan av bolaget bör framläggas så snart ske kan för att läggas till grund för prövningen av framdeles uppkommande låneärenden. I anslutning till av luftfartsstyrelsen i förevarande sammanhang gjort uttalande finner sig utskottet jämväl böra understryka angelägenheten av att sådana former för belåningen av icke identifierbar reservmateriel eftersträvas, att fullt betryggande säkerhet kan erbjudas.

Beträffande det av departementschefen för utökning av luftfartslånefondens kapital äskade beloppet har i förenämnda motioner föreslagits, att ökningen måtte begränsas till 20 miljoner kronor. Vad utskottet i det föregående anfört ger vid handen, att numera bolagsledningen själv bedömt ett kapitaltillskott av denna storleksordning vara tillräckligt. I enlighet härmed anser sig utskottet böra tillstyrka att för nu berörda ändamål ett investeringsanslag av 20 miljoner kronor anvisas av riksdagen. Mot vad departementschefen i förevarande sammanhang i övrigt anfört och förordat har utskottet icke funnit anledning till erinran.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med bifall till motionerna I: 293 och II: 370, till *Luftfartslånefonden* för budgetåret 1949/50 under statens utlåningsfonder anvisa ett investeringsanslag av 20 000 000 kronor.

4:o) *Understöd åt inrikes lufttrafik.* I skrivelse den 11 mars 1949 har *den verkställande ledningen för nya ABA* hemställt om understöd av statsmedel med 2 100 000 kronor för upprätthållandet av reguljär inrikes lufttrafik under år 1949.

Luftfartsstyrelsen och *statskontoret* ha avgivit utlåtanden över framställningen.

Departementschefen har anfört följande.

»Enligt ett den 3 juli 1935 ingånget avtal mellan staten och Aktiebolaget Aerotransport ägde bolaget på vissa närmare angivna villkor åtnjuta statsunderstöd för regelbunden luftfart. För år 1937 var understödsbeloppet bestämt till 1 050 000 kronor och förutsattes därefter sjunka med 75 000 kronor per år. I enlighet härmed skulle understöd sista gången ha utgått för år 1950. Avtalet uppsades emellertid av bolaget till upphörande från och med den 1 januari 1946. Det sammanlagda beloppet av de understöd, som bolaget härigenom avstod från, uppgick till 1 125 000 kronor att utgå under tiden 1946—1950.

I den nu föreliggande framställningen upplyses, att underskottet å inrikestrafiken uppgått till ca 1 370 000 kronor 1946 och 1 230 000 kronor 1947.

Trafiken har därvid ej belastats med den andel i bolagets administrationskostnader samt stationskostnader på Bromma, Torslanda och Bulltofta, som skulle svarat mot inrikestrafikens omfattning i förhållande till bolagets övriga trafik nämnda år. Bolaget har självt burit dessa underskott, vilka voro avsedda att täckas av överskott å utrikestrafiken.

För 1949 års trafik har underskottet beräknats till 2 030 000 kronor, exklusive andel i bolagets administrations- och försäljningskostnader. Beloppet avser underskottet å samtliga inrikeslinjer och inkluderar bland annat inrikestrafikens beräknade andel i stationskostnaderna.

Luftfartsstyrelsen har tillstyrkt, att ett anslag av högst 2 100 000 kronor anvisas, men har förutsatt, att den närmare omfattningen av bidraget samt sättet och villkoren för dess utgående framdeles få upptagas till särskild behandling. Statskontoret har avstyrkt framställningen och därvid framhållit dels att subventionering av samtliga inrikeslinjer ej borde ifrågakomma med hänsyn till de uttalanden 1948 års riksdag gjort i ämnet, dels att en belastning av skattebudgeten med belopp av ifrågavarande storlek vore betänklig i nuvarande statsfinansiella läge. Ämbetsverket uttalar slutligen, att grunderna för understödets utgående i förekommande fall borde beslutas av riksdagen.

Frågan i vilken utsträckning inrikes lufttrafik bör upprätthållas genom subventionering samt de närmare villkoren härför torde ytterligare böra utredas, innan statsmakterna taga slutlig ställning härtill. Jag är likväl beredd tillstyrka, att, intill dess frågan är utredd och resultatet härav framlagts för nästa års riksdag, visst stöd under nästa budgetår utgår för upprätthållande av sådan trafik. Vid bedömningen av storleken av det belopp som sålunda kan ifrågakomma måste, såsom statskontoret påpekat, hänsyn tagas till det statsfinansiella läget. Vidare måste en avvägning göras gentemot storleken av de uppoffringar statsverket i nuvarande läge kan göra för andra kommunikationsändamål. Efter övertägande av dessa förhållanden anser jag, att subventionsbeloppet bör nedbringas under det begärda. Jag är emellertid icke beredd att på grundval av föreliggande material nu angiva, med vilket belopp detta bör ske.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att, sedan det nya bolagets styrelse behandlat frågan, bestämma subventionens storlek för nästa budgetår inom ramen för ett anslag av högst 2 100 000 kronor.»

Utskottet. Vid bedömandet av nu föreliggande spørsmål bör enligt utskottets mening särskild hänsyn tagas till rådande svårigheter för den civila luftfarten, vilka sammanhånga med den allmänna internationella utvecklingen och sålunda gjort sig gällande icke endast i Sverige utan även i flertalet andra länder. Visserligen har, såsom utskottet under föregående punkt framhållit, situationen på sistone undergått en viss förbättring, men detta innebär icke att den nuvarande krisen på trafikflygets område ännu kan anses övervunnen. Mot bakgrunden härav finner sig utskottet i likhet med departementschefen böra tillstyrka, att under nästa budgetår visst

stöd utgår för upprätthållande av den inrikes lufttrafiken. Därest sådant stöd icke lämnas, torde följden bli att de ifrågavarande flyglinjerna måste nedläggas. Ett eventuellt beslut härom bör emellertid enligt utskottets mening fattas först sedan frågan blivit grundligt utredd under noggrant beaktande av alla därmed förenade konsekvenser. I visst avseende lärer sålunda inrikestrafiken få betraktas både som en förutsättning för och ett komplement till utrikestrafiken. De investeringar i flygplatser m. m. samt de åtgärder i övrigt som med riksdagens godkännande hittills vidtagits för att möjliggöra uppbyggandet av en inrikes luftfart synas även motivera, att statsmakterna nu medverka till att söka avhjälpa de rådande svårigheterna.

Vad ovan sagts ger vid handen, att utskottet icke anser sig kunna tillstyrka det i motionen II: 369 framförda yrkandet om avslag på Kungl. Maj:ts framställning i förevarande avseende. Vad särskilt taxefrågan angår vill utskottet erinra om att flygbiljettpriserna fr. o. m. den 1 maj i år höjts med 10 procent. Enligt utskottets mening böra verkningarna härav avvaktas, innan taxefrågan upptages till förnyad prövning.

I förevarande sammanhang finner emellertid utskottet angeläget att betona, att ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag i denna del icke bör tolkas som ett för framtiden bindande principbeslut. Departementschefen har framhållit, att frågan om i vilken utsträckning inrikes lufttrafik bör upprätthållas genom subventionering samt de närmare villkoren härför ytterligare torde böra utredas, innan statsmakterna taga slutlig ställning härtill. Såsom ovan antytts är utskottet av samma uppfattning, vilken får anses stå helt i överensstämmelse med vad 1948 års riksdag uttalat i frågan (skr. nr 188). Utskottet förutsätter jämväl, att av ledningen för det nya ABA vidtagas alla tänkbara åtgärder i syfte att göra inrikestrafiken ekonomiskt bärkraftig.

Med hänsyn till rådande statsfinansiella läge har av utskottet övervägts frågan, huruvida icke skäl kunna anses föreligga att i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag något begränsa medelsanvisningen för nu berörda ändamål. Av propositionen framgår emellertid, att jämväl departementschefen är av den åsikten, att subventionsbeloppet bör nedbringas under det begärda. Departementschefen säger sig dock icke vara beredd att på grundval av föreliggande material nu angiva, med vilket belopp detta bör ske, utan anser det få ankomma på Kungl. Maj:t att, sedan det nya bolagets styrelse behandlat frågan, bestämma subventionens storlek för nästa budgetår inom ramen för ett reservationsanslag av högst 2,1 miljoner kronor. Utskottet, som utgår från att alla möjligheter till besparingar därvid omsorgsfullt tillvaratagas, har intet att erinra häremot. Med hänsyn till att ifrågavarande subvention avses skola utgå allenast för nästa budgetår är emellertid utskottet av den uppfattningen, att anslaget bör uppföras i riksstaten utan särskild beteckning.

Under återopande av det nu anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionen II: 369, till *Understöd åt inrikes*

lufttrafik för budgetåret 1949/50 under sjätte huvudtiteln
anvisa ett anslag av 2 100 000 kronor.

Stockholm den 13 maj 1949.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förstående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar Johan Bernhard Johansson, Gränebo, Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Mannerskantz, Iwar Anderson, Heiding, Berling, Sundelin, Hesselbom, Erik Gustaf Andersson och Edin; samt

från andra kammaren: herrar Malmborg i Skövde, Boman i Kieryd, Andersson i Malmö, Mårtensson i Uddevalla, Hall, Pettersson i Dahl, Åkerström, Petterson i Degerfors, Kollberg, Severin, Hansson i Skegrie och Skoglund i Doverstorp.

Reservationer:

vid punkten 4:o) (Understöd åt inrikes lufttrafik)

1) av herrar *Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Berling* och *Åkerström*, vilka ansett, att utskottet bort tillstyrka i motionen II: 369 framfört förslag om avslag å Kungl. Maj:ts förslag och att därför utskottets yttrande och hemställan bort hava följande lydelse.

»I direktiven för 1947 års luftfartsutredning framhölls bland annat, att det ur allmänna synpunkter kunde vara önskvärt att civil lufttrafik upprätthölles även å linjer, vilka, tagna för sig, icke vore ekonomiskt motiverade. Luftfartsutredningen ansåg att, därest statsmakterna påfordrade upprättandet av dylik inrikes trafiklinje, det borde vara det allmännas sak att svara för uppkommande underskott. I propositionen 1948: 176 angående organisation och finansiering av svensk reguljär luftfart m. m. förutsatte vederbörande departementschef, att en dylik subventionering skulle kunna förekomma. Uttalandet lämnades av riksdagen (skr. nr 188) utan erinran. I sitt till grund för riksdagens beslut liggande utlåtande (nr 94) underströk emellertid statsutskottet, att ett trafikföretag med bibehållande av en affärsmässig uppläggning av sin verksamhet endast i begränsad omfattning kunde under längre tid driva sådan av statsmakterna påfordrad trafik.

Kungl. Maj:ts nu föreliggande förslag, vilket avser en subventionering — om också t. v. blott under budgetåret 1949/50 — av samtliga inrikes flyglinjer, anser utskottet icke stå i överensstämmelse med de principiella synpunkter på frågan, åt vilka riksdagen sålunda givit uttryck. Uppenbar-

ligen har, då riksdagen fattade sitt förenämnda beslut, förutsatts, att initiativ i nu berörda hänseende skulle tagas av statsmakterna och grundas på en närmare utredning rörande omfattningen av och villkoren för den inrikes lufttrafik som ansetts böra bedrivas genom statssubventionering. I nu förevarande fall har emellertid någon sådan prövning icke företagits. Utgångspunkten synes i stället ha varit, att trafiken i enlighet med bolagsledningens hemställan skall upprätthållas i samma utsträckning som hittills, d. v. s. i former som visat sig årligen leda till betydande förluster. Såvitt utskottet kunnat finna, torde heller icke vara att förvänta, att driftresultatet inom den närmaste framtiden skall förbättras i sådan grad, att den ifrågavarande verksamheten blir ekonomiskt bärkraftig. Att på dylika grunder lämna understöd åt den inrikes lufttrafiken finner utskottet icke försvarbart. En viss särställning i nu berörda avseende intager dock flyglinjen Stockholm—Visby. Enligt utskottets mening borde sålunda frågan om understöd åt denna linje bliva föremål för närmare utredning och beslut från statsmakternas sida.

De betänkligheter gentemot Kungl. Maj:ts förslag, åt vilka utskottet sålunda givit uttryck, måste jämväl ses mot bakgrunden av att, såsom i motionen II: 369 framhållits, en del av de inrikes flyglinjerna äger en sträckning som helt sammanfaller med statsbanelinjer, vilka åtminstone delvis äro ganska väl utrustade i fråga om både antalet tåglägenheter och resehastighet, varför tidsvinsten vid begagnande av flyg i dessa fall icke kan tillmätas någon större betydelse. Beaktas bör i detta sammanhang, att statens järnvägar i princip ha att förränta det i rörelsen investerade statskapitalet samt att vederbörande trafikanter, förutom med hänsyn härtill avpassade biljettpriser, måste erlägga en särskild trafikskatt. Att under sådana förhållanden genom statlig subventionering nedbringa kostnaderna för en viss kategori av den resande allmänheten, vilken begagnar ett med statsjärnvägarna konkurrerande trafikmedel, kan utskottet icke finna rimligt. I den mån den inrikes flygtrafiken anses fylla ett behov inom landets kommunikationsväsen torde, såsom i förenämnda motion framhållits, taxorna böra avvägas så att de motsvara kostnaderna för driften. För upprätthållande av flygtrafiken erfordras vidare tillgång till importerade drivmedel m. m. I rådande ekonomiska situation synes hänsyn jämväl böra tagas till de valutapolitiska synpunkterna på frågan.

Vad ovan anförts ger vid handen, att utskottet icke anser sig kunna tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts proposition i denna del. Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må, med bifall till motionen II: 369, avslå Kungl. Maj:ts förslag om anslag till understöd åt inrikes luftfart.»;

2) av herrar *Hesselbom, Mårtensson* i Uddevalla och *Hall*.