

Nr 175.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående understöd åt inrikes lufttrafik: given Stockholms slott den 10 mars 1950.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande 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 allernädigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Torsten Nilsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

Aktiebolaget Aerotransport har anhållit om statsunderstöd för upprätthållande av inrikes lufttrafik under 1950 med alternativt 1,5 miljoner kronor för linjerna Stockholm—Luleå och Stockholm—Visby eller 1,55 miljoner kronor för dessa båda linjer och linjen Stockholm—Malmö.

I propositionen uttalas, att de särskilda inrikes flyglinjerna från Stockholm till Göteborg och Malmö äro av den karaktär, att flygtrafikens fortsatta bedrivande bör bedömas uteslutande från kommersiella synpunkter och att någon subventionering av denna trafik ej bör ifrågakomma.

Det förhållandevis ringa utnyttjandet av Luleålinjen och de höga subventionskostnaderna — cirka 1 miljon kronor — samt den i jämförelse med övriga linjer ogynnsamma utvecklingen av dessa faktorer anses utgöra starka skäl för att nedlägga denna linje. Subventioneringen av den inrikes lufttrafiken föreslås under 1950 i princip begränsad till Visbylinjen. För detta ändamål äskas ett anslag av 360 000 kronor.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 10 mars 1950.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, ANDERSSON, LINGMAN.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga om understöd åt inrikes lufttrafik och anför därvid följande.

Inledning.

I anledning av Kungl. Maj:ts proposition den 24 mars 1949 nr 126 angående anslag till teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport (ABA) m. m. har riksdagen (skr. nr 268) till Understöd åt inrikes lufttrafik under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1949/50 anvisat ett anslag av 2 100 000 kronor. I propositionen förutsattes, att frågan i vilken utsträckning inrikes lufttrafik borde upprätthållas genom subventionering samt de närmare villkoren härför skulle ytterligare utredas, innan slutlig ställning toges till storleken av subventionen.

Den i propositionen förutsatta utredningen har nu verkställts. Den har formen av en inom kommunikationsdepartementet upprättad promemoria, över vilken ABA:s styrelse samt statskontoret och luftfartsstyrelsen yttrat sig.

I 1950 års statsverksproposition (VI ht., p. 79) har, i avbidan på framställning av ABA om understöd åt inrikes lufttrafik för år 1950, anslag för ändamålet för nästa budgetår upptagits med ett beräknat belopp av 2 100 000 kronor eller samma belopp, som anvisats för innevarande budgetår. Med skrivelse den 4 januari 1950 har ABA överlämnat en framställning om statsunderstöd åt den reguljära inrikestrafiken under kalenderåret 1950 med 1 500 000 kronor alternativt 1 550 000 kronor för vissa närmare angivna trafikprogram. Efter ärendets remissbehandling har kommunikationsdepartementet upptagit överläggningar med ABA i subventionsfrågan, varefter bolaget den 2 mars 1950 inkommit med nya kalkyler rörande subventionsbehovet för upprätthållande av enbart linjen Stockholm—Visby. Över dessa kalkyler ha utlåtanden avgivits av statskontoret den 8 mars 1950 och av luftfartsstyrelsen den 10 i samma månad.

Jag torde i det följande till en början få anmäla den i ämnet upprättade departementspromemorian och däröver avgivna yttranden. Jag övergår därefter till att redogöra för ABA:s framställningar om subvention för inrikestrafiken under 1950 jämte remissmyndigheternas utlåtanden.

Departementspromemorian och däröver avgivna yttranden.**Promemorian.**

Av kommunikationsdepartementets promemoria inhämtas i huvudsak följande.

1947 års luftfartsutredning. 1947 års luftfartsutredning framlade i sitt den 28 november 1947 avgivna betänkande förslag om sammanförande av ABA och Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag (SILA) i ett företag i aktiebolagsform.

I sin motivering till ett av utredningen upprättat förslag till avtal mellan ABA och SILA erinrade utredningen, att det nya företaget skulle drivas efter affärsmässiga grunder och fortsatte:

Utredningen förbiser därvid ingalunda, att vissa flyglinjer inom landet, företrädesvis i Norrland, som icke äro ekonomiskt bärkraftiga, ändock måste hållas vid makt eller inrättas. Statsmakterna böra uppenbarligen äga möjlighet att påfordra upprättandet av flygförbindelser av nu angivet slag, men å andra sidan bör det vara det allmännas sak att svara för på sådana linjer uppkommande underskott. Utredningen har ansett frågan kunna bäst lösas sålunda, att statsmakterna till sitt beslut om godkännande av en eventuell sammanslagning av ABA och SILA anknyta det villkoret, att det sammanslagna bolaget skall vara skyldigt upprätthålla de inrikeslinjer, som Kungl. Maj:t påkallar, men att bolaget från ett av riksdagen beviljat förslagsanslag skall erhålla gottgörelse för underskott å dessa linjer.

Beslut i anledning av luftfartsutredningens förslag. Luftfartsutredningens förslag anmäldes för 1948 års riksdag genom proposition nr 176 angående organisation och finansiering av svensk reguljär luftfart m. m. Propositionen innebar i huvudsak bifall till utredningens förslag.

Departementschefen erinrade om uttalandet i direktiven för utredningen att det ur allmänna synpunkter kunde vara önskvärt att upprätthålla trafik även å linjer, vilka tagna för sig icke vore ekonomiskt motiverade, samt att en statlig ledning torde ha lättare att skänka beaktande åt sådana önskemål än en enskild. Departementschefen uttalade vidare följande.

Genom det inflytande det allmänna erhåller i det nya företaget, får staten möjlighet att i framtiden — liksom hittills — göra sådana synpunkter gällande beträffande den inrikes lufttrafiken. Det är emellertid tydligt, att ett trafikföretag med bibehållande av en affärsmässig uppläggning av sin verksamhet icke annat än i begränsad omfattning kan under längre tid driva sådan trafik. Luftfartsutredningen har för sin del uttalat, att statsmakterna böra äga möjlighet att påfordra upprättandet av inrikes flygförbindelser som icke äro ekonomiskt bärkraftiga men att det också bör vara det allmännas sak att svara för underskott som uppkomma å sådana linjer. Storleken av de subventioner, som i framtiden kunna bli erforderliga för sådana ändamål, är beroende av den civila markorganisationens utbyggnad och de anspråk som komma att ställas på trafikens omfattning.

Vid bedömandet av frågor om subventionering av inrikes linjer måste givetvis beaktas, att nya flyglinjer regelmässigt brukar vara förlustbringande under en första uppbyggnadsperiod och att det likväl kan på något längre sikt vara affärsmässigt motiverat att upptaga sådan trafik. Det kan vidare

bli föremål för tvekan huru underskottet å en flyglinje skall beräknas. I viss mån måste nämligen kostnaderna för inrikestrafiken delvis betraktas som förberedelsekostnad för utlandstrafiken. Jag utgår emellertid ifrån att dessa spörsmål skola komma att lösas i samförstånd inom styrelsen för det nya företaget. Frågan om koncessionsvillkorens närmare utformning torde framdeles, sedan ledningen för det nya bolaget tagit ståndpunkt till berörda spörsmål, få anmälas för Kungl. Maj:t.

Riksdagen (skr. nr 188) beslöt i överensstämmelse med vad statsutskottet i avgivet utlåtande (nr 94) föreslagit.

Statsutskottet — som förordade bifall till propositionen — erinrade i sitt utlåtande, att departementschefen förutsatt, att en subventionering skulle kunna förekomma och fortsatte:

Utskottet finner i likhet med departementschefen det vara tydligt, att ett trafikföretag med bibehållande av en affärsmässig uppläggning av sin verksamhet endast i begränsad omfattning kan under längre tid driva sådan av statsmakterna påfordrad trafik. Frågan huruvida och på vilka villkor subvention av inrikeslinjer i de särskilda fallen bör utgå får enligt utskottets mening framdeles bli föremål för ett definitivt ställningstagande från riksdagens sida i samband med eventuella förslag om anvisande av medel för subventionering av dylika linjer. Utskottet vill emellertid redan i förevarande sammanhang understryka departementschefens uttalanden om angelägenheten av att vid bedömandet av frågor om subventionering beaktas, att nya flyglinjer regelmässigt bruka vara förlustbringande under en första uppbyggnadsperiod, men att det likväl kan på längre sikt vara affärsmässigt motiverat att upptaga trafiken, ävensom att kostnaderna för inrikestrafiken delvis måste betraktas som en förberedelsekostnad för utlandstrafiken.

Genom beslut den 14 maj 1948 godkände härefter Kungl. Maj:t två den 5 maj 1948 dagtecknade avtal om sammanförande av den svenska reguljära luftfarten i ett företag.

Belastning för inrikestrafiken vid värderingen av ABA. I ett den 10 november 1948 dagtecknat utlåtande med värdering av ABA:s och SILA:s tillgångar och skulder per den 30 juni 1948 i och för sammanslagning av de båda bolagens verksamhet har ABA belastats med ett belopp av 1 000 000 kronor.

Beslutet har föranletts av ett yrkande från SILA:s sida, att väntat driftsunderskott på ABA:s inrikeslinjer borde påföras ABA som en dess skuld. Värderingsnämnden har i sin motivering anfört i huvudsak följande:

Det är mellan parterna ostridigt, att dessa linjer nu medföra en avsevärd förlust.

Emellertid har ABA påtagligen icke ansett sig kunna i förhandenvarande läge, innan det nya företags trafikprogram blivit vederbörligen fastställt, göra någon genomgripande omläggning av sin verksamhet i denna del. Nämnden, som finner denna ABA:s ståndpunkt väl förståelig, har å andra sidan ansett att de ökade utgifter, som därigenom komma att belasta det nya företaget, rättvisligen icke bör i lika mån bäras av båda parterna. Att göra en tillförlitlig och exakt beräkning av de besparingar, som kunnat göras om den ena eller den andra inrikeslinjen omedelbart avvecklas, är emellertid omöjligt. Nämnden har vid övervägande av olika synpunkter stannat vid att såsom en ABA:s skuld per den 30 juni 1948 i nu angivna hänseenden beräkna ett belopp i ett för allt 1 000 000 kronor.

ABA:s subventionsansökan 1949 och dess behandling vid 1949 års riksdag. Efter framställning i skrivelse den 11 mars 1949 av den verkställande ledningen för ABA har i propositionen 1949:126 bl. a. frågan om en subventionering av den reguljära inrikes lufttrafiken 1949 underställts riksdagen. Ur propositionen inhämtas följande av ABA lämnade uppgifter rörande trafikprogrammet och kostnaderna för dess genomförande 1949.

ABA:s nuvarande inrikes trafik omfattar linjerna Stockholm—Malmö, Stockholm—Visby och Stockholm—Norrköping—Visby. Trafikbehovet på linjen Stockholm—Göteborg tillgodoses genom mellanlandning i Göteborg på linjen Stockholm—Göteborg—London. Fr. o. m. den 1 juni 1949 avses den särskilda linjen Stockholm—Göteborg komma att återupptagas för sommarperioden.

Den med en tur i vardera riktningen varje vardag tidigare trafikerade linjen Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Luleå har måst nedläggas från den 23 januari, då hangar- och stationsbyggnaden på Kallaxflygfältet vid Luleå nedbrann till grunden. Trafiken är avsedd att återupptagas fr. o. m. den 15 maj 1949.

En preliminär kostnadsberäkning för trafikprogrammet för 1949 (inkl. den nu bedrivna trafiken) visar ett totalt underskott för den med nu disponibel flygmateriel bedrivna inrikes flygtrafiken under 1949 av ca 2 730 000 kronor och, med hänsyn ej tagen till andel i bolagets administration och försäljningskostnader, cirka 2 030 000 kronor.

Departementschefen — som hemställde, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till Understöd åt inrikes lufttrafik för budgetåret 1949/50 anvisa ett reservationsanslag av 2 100 000 kronor — anförde i ämnet bl. a. följande.

För 1949 års trafik har underskottet beräknats till 2 030 000 kronor, exkl. andel i bolagets administrations- och försäljningskostnader. Beloppet avser underskott å samtliga inrikeslinjer och inkluderar bl. a. 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 upppoffringar 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.

Riksdagen har sedermera (skr. nr 268) i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till Understöd åt inrikes lufttrafik för budgetåret 1949/50 anvisat ett anslag av 2 100 000 kronor. Statsutskottet — i vilket fyra ledamöter avgåvo en motiverad reservation för avslag och tre ledamöter reserverade sig blankt — uttalade (utlåtande nr 153) bl. a. följande.

Vid bedömandet av nu föreliggande spörsmål 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 lär 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.

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 härtil. Såsom ovan antytts är utskottet av samma uppfattning, vilken får anses stå helt i överensstämmelse med vad 1948 års riksdag uttalat i frågan (skrivelse 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.

Kungl. Maj:t har den 27 maj 1949 förklarat sig framdeles, efter framställning av styrelsen för Aktiebolaget Aerotransport, vilja meddela beslut om användningen av ifrågavarande anslagsmedel.

Utredning beträffande subventionering av inrikestrafiken. Frågan om subventioneringen av inrikestrafiken har, framhålles det i promemorian, kommit i ett nytt läge, som icke synes ha varit förutsett av 1947 års luftfartsutredning eller vid fattandet av beslutet 1948 i anledning av utredningens förslag, däriigenom att subvention nu begärts för samtliga inrikes flyglinjer. Vidare har upplysts att det ekonomiska resultatet av utrikestrafiken under 1949 kunde förutses bliva sådant att denna trafik icke kunde belastas med underskotten på inrikestrafiken. Någon prognos för framtiden har ej kunnat göras av bolagets ledning.

De spörsmål, som nu böra upptagas till närmare utredning kunna indelas i två grupper, av vilka den första omfattar frågor som sammanhännga med subventioneringen av 1949 års trafik, och den andra frågan i vilken utsträckning och på vilka villkor subventionering av inrikes lufttrafik bör ifrågakomma i framtiden. Mellan dessa grupper av frågor råder ett nära samband och utredning bör samtidigt upptagas för båda grupperna så att gemensamma resultat kunna vinnas.

a) Vad angår subventioneringen av 1949 års trafik bör först klarläggas, vilket eller vilka trafikprogram som blivit ersatta genom att ABA vid värderingen belastats med en skuld för blivande förluster på inrikestrafiken till ett belopp av 1 000 000 kronor.

b) De kalkyler, som legat till grund för subventionsansökningen böra underkastas förnyad granskning av de statliga remissmyndigheterna, varvid ABA bör få tillfälle att göra de korrigeringar som kunna befinnas erforderliga. I enlighet med riksdagens uttalade mening böra alla möjligheter till besparingar omsorgsfullt tillvaratagas.

c) Vid bedömandet av bolagets subventionsbehov för 1949 och i framtiden bör övervägas, huruvida hänsyn skall tagas till resultatet av inrikestrafiken på utrikeslinjerna.

d) Vidare bör närmare klarläggas, huruvida vissa inrikeslinjer kunna väntas bliva affärsmässigt motiverade. I sådant fall bör ytterligare övervägas, huruvida icke — därest bolaget f. n. ej anser sig kunna driva dem utan subvention — eventuella subventioner böra lämnas såsom uppbyggnadsbidrag med villkor om återbetalningsskyldighet.

e) Slutligen böra remissmyndigheterna göra en allmän avvägning, i vilken utsträckning inrikes flygtrafik i framtiden bör upprätthållas.

Yttranden.

Över departementspromemorian har efter remiss styrelsen för ABA avgivit yttrande den 4 januari 1950, varefter statskontoret den 16 och luftfartsstyrelsen den 20 i samma månad utlätit sig i anledning av bolagets subventionsansökan och promemorian.

Styrelsen för ABA framhåller beträffande i promemorian berörda frågor följande.

a) För täckande av väntat driftunderskott å den vid tidpunkten för sammanslagningen av gamla ABA och SILA bedrivna inrikestrafiken har i den

i och för sammanslagningen verkställda värderingen upptagits såsom en gamla ABA:s skuld per den 30 juni 1948 ett uppskattat belopp av 1 000 000 kronor. Underskottet å inrikeslinjerna under tiden 1 juli—31 december 1948 uppgick, exklusive andel i bolagets administrations- och försäljningskostnader, till cirka 1 400 000 kronor. Beloppet 1 miljon kronor har sålunda icke varit tillräckligt för att täcka underskottet å inrikestrafiken från den 1 juli 1948, d. v. s. den tidpunkt, från vilken sammanslagningen av bolagen skall räknas, fram till 1948 års slut.

b) Under tiden 1 januari—1 oktober 1949 har inrikestrafiken bedrivits enligt de i bolagets skrivelse av den 11 mars 1949 angivna trafikprogrammen. Särskilt på Visby ha därutöver under sommarperioden utförts ett antal erforderliga dubblingsturer. Under tiden 2 oktober—31 december har trafiken bedrivits enligt det i skrivelsen angivna trafikprogrammet med de ändringar i detsamma, att linjerna Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Luleå och Stockholm—Malmö trafikerats endast vardagar i stället för dagligen, samt att den linje, som planerats att bedrivas varje vardag på sträckan Stockholm—Norrköping—Visby, bytts ut mot trafik fyra gånger i veckan på sträckan Stockholm—Visby och tre gånger i veckan på sträckan Stockholm—Norrköping—Visby.

Den genomsnittliga beläggningen i den reguljära inrikestrafiken under tiden 1 januari—30 november 1949 beräknad i procent av lastförmågan, ävensom antalet å linjerna under samma tid befordrade passagerare samt kilogram post och frakt framgår av följande tabell. Som jämförelse har angivits de procentuella utnyttjningstalen i 1948 års inrikestrafik.

Genomsnittlig beläggning i den reguljära inrikestrafiken 1948 och $\frac{1}{1}$ — $\frac{30}{11}$ 1949.

Linje	Trafikperiod	Lastfaktor	Kabinfaktor	Antal passagerare		Frakt kg.	Post kg.
				per tur	totalt		
Stockholm— Göteborg	Sommarprogram 1948	45	49	10·5	9 986	30 426	1 880
	Vinterprogram 1948	21	21	4·8	421	1 752	669
	Vinterprogram 1949	12	15	3·2	29	61	68
	Sommarprogram 1949	38	48	10·0	2 604	4 112	1
Stockholm— Malmö	Sommarprogram 1948	53	52	10·5	4 469	13 897	24 021
	Vinterprogram 1948	51	40	8·4	744	6 320	8 876
	Vinterprogram 1949	34	36	7·7	1 819	19 257	24 115
	Sommarprogram 1949	58	56	11·8	3 485	34 573	35 861
Stockholm— Visby	Sommarprogram 1948	55	63	12·9	14 211	69 129	10 962
	Vinterprogram 1948	47	49	10·9	2 355	18 856	3 367
	Vinterprogram 1949	42	52	10·9	6 758	49 609	8 548
	Sommarprogram 1949	65	72	15·0	21 358	93 463	14 286
Stockholm— Luleå	Sommarprogram 1948	54	55	11·2	5 459	15 990	9 525
	Vinterprogram 1948	33	30	7·0	762	15 083	642
	Vinterprogram 1949	28	29	5·9	1 031	20 970	165
	Sommarprogram 1949	46	53	11·1	4 305	47 212	—

Anm. Talen äro beräknade på vid varje tidpunkt för DC:s gällande lastkapacitet.

Lastfaktor = förhållandet mellan antalet betalda och antalet offererade tonkm.

Kabinfaktor = förhållandet mellan antalet betalda och antalet offererade personkm.

1949 visar något bättre trafikutfall än 1948 med hänsyn till att trafikinsatsen 1949 är betydligt lägre än 1948. Linjen Stockholm—Göteborg har undergått en gradvis försämring, varför linjen nedlagts i vinterprogrammen 1949. Linjen Stockholm—Malmö, som utnyttjas i icke ringa utsträckning även för post- och fraktbefordran, utvisar något bättre trafiksiffror under 1949 jämfört med 1948. Med Visby-linjen har under 1949 befordrats såväl ett väsentligt större antal passagerare som avsevärt mera post och frakt än under 1948. Norrlandslinjen slutligen utvisar viss försämring under 1949 i förhållande till 1948. Postbefordring på linjen förekommer för närvarande icke.

Det ekonomiska resultatet av 1949 års reguljära inrikestrafik kan — med reservation för de justeringar, som kunna framkomma vid den definitiva slutavräkningen av subventionen — beräknas bli följande:

	Stockholm— Göteborg v. v.	Stockholm— Malmö v. v.	Stockholm— (Norrköping)— Visby v. v.	Stockholm— Sundsvall— Luleå v. v.	Totalt
Summa intäkter	198 000	688 000	1 328 000	531 000	2 745 000
Till linjerna hänförliga kostnader	378 000	1 078 000	1 782 000	1 286 000	4 524 000
Intäkter % till linjerna hänförliga kostnader	%. 180 000	%. 390 000	%. 454 000	%. 755 000	%. 1 779 000
Inrikestrafikens andel i bolagets administra- tion och försäljnings- kostnader	54 000	183 000	214 000	250 000	701 000
Totalt underskott.....	%. 234 000	%. 573 000	%. 668 000	%. 1 005 000	%. 2 480 000

Intäkterna för hela 1949 års inrikestrafik förutses bli högre än de i bolagets skrivelse av den 11 mars 1949 budgeterade, och de till årets inrikestrafik direkt hänförliga kostnaderna förutses bli lägre än de budgeterade. I kostnadsbeloppet på 4 524 000 kronor ingå cirka 350 000 kronor i form av avgifter till luftfartsstyrelsen. 1949 års inrikestrafik kan nu förutses medföra ett underskott, exklusive andel i bolagets administrations- och försäljningskostnader, på cirka 1 800 000 kronor.

c) I gällande samtrafiköverenskommelse mellan de skandinaviska flygbolagen har i fråga om Europatrafiken stipulerats, att samtliga inkomster från trafiken på de internationella linjerna, sålunda även inklusive inkomsterna från på dessa linjer förekommande inrikestrafik, skola tillgodoföras en gemensam pool för fördelning parterna emellan efter utförda trafikprestationer på hela det av samarbetet omfattade linjenätet.

d) Bolaget förutser, att den nuvarande inrikestrafiken skall kunna ekonomiskt förbättras genom ytterligare effektivisering av trafikapparaten. I sådant syfte samråder bolaget f. n. med berörda myndigheter bl. a. om införande av radiotelefoni i inrikestrafiken.

I fråga om passagerarklientelet på inrikeslinjerna kan konstateras, att ett växande intresse förefinnes hos allmänheten för inrikes luftfart. Ytterligare

praktiska erfarenheter erfordras dock för att få fram den för denna speciella trafik mest ekonomiska flygmaterielen samt de för trafiken bäst lämpade tidtabellerna och taxorna. På grund av leveransförseningar av de av bolaget beställda Scandia-planen ha dessa ännu ej kunnat insättas i trafik, och resultatet av flygningar med denna nya flygplantyp i inrikestrafik kommer givetvis att bli av stor betydelse vid bedömandet av det framtida ekonomiska utfallet av densamma. Även om bolaget sålunda räknar med succesivt förbättrat ekonomiskt resultat av inrikestrafiken såväl genom minskade kostnader som genom ökad frekvens, är det emellertid icke möjligt att nu förutsäga om inrikeslinjerna kunna bli affärsmässigt motiverade.

Rörande frågan i vad mån för inrikestrafiken åtnjuten subvention bör återbetalas, därest på vissa inrikeslinjer överskott framdeles skulle uppstå, må framhållas följande. Så länge bolaget åtnjuter subvention för underskott, vari hänsyn endast toges till de till linjerna direkt hänförliga kostnaderna men däremot icke till bolagets administrations- och försäljningskostnader, bär bolaget självt avsevärda kostnader för denna trafik. Med hänsyn härtill anser bolaget, att — i likhet med vad som tillämpats i fråga om subventioner till exempelvis sjöfarten — någon återbetalning icke bör ifrågakomma.

e) Kommunikationsdepartementet har slutligen i den remitterade promemorian anmodat remissmyndigheterna att göra en allmän avvägning, i vilken utsträckning inrikes flygtrafik i framtiden bör upprätthållas. Denna fråga blir sålunda närmast föremål för myndigheternas bedömande. Det må emellertid här framhållas, att linjerna Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Luleå och Stockholm—(Norrköping)—Visby i viss mån hava karaktären av s. k. kulturlinjer och att speciella intressen tala för linjernas fortsatta upprätthållande. Den under det senaste året inträdda förbättringen i resultatet på linjen Stockholm—Malmö bör enligt bolagets mening kunna motivera bibehållandet även av denna linje. Lokallinjen Stockholm—Göteborg har däremot utvisat så dåligt resultat, att trafiken på linjen torde tills vidare böra nedläggas. I den mån en kortare sommartrafik mellan Stockholm och Göteborg kan upprätthållas med överskottsmateriel och bolaget från denna trafik får täckning för sina med flygningarna direkt uppkommande kostnader, kan bolaget utan subvention möjligen komma att utföra sådan säsongbetonad trafik på linjen. Ett nedläggande av denna inrikeslinje innebär icke, att flygförbindelse skulle komma att helt saknas mellan Stockholm och Göteborg. alldenstund även fortsättningsvis lokallast kan liksom hittills befordras på linjen Stockholm—Göteborg—London. Bolaget hänvisar i övrigt till vad bolaget i sin skrivelse den 11 mars 1949 anfört rörande ändamålsenligheten av den nu bedrivna inrikestrafiken.

Slutligen framhåller bolaget att, så länge inrikestrafiken icke bär sina egna driftkostnader, bolaget anser sig icke kunna upprätthålla denna trafik utan täckning från det allmännas sida av uppkommande underskott.

Statskontoret erinrar till en början, att enligt de preliminära uppgifter rörande det ekonomiska resultatet av 1949 års inrikestrafik, som ABA läm-

nat i sitt yttrande över departementspromemorian, underskottet å denna del av bolagets verksamhet — exklusive andelen i bolagets administrations- och försäljningskostnader — beräknas uppgå till i runt tal 1 800 000 kronor. Genom beslut den 2 september 1949 har Kungl. Maj:t i avbidan på fastställandet av grunder för understöd till inrikes luftfart tillerkänt bolaget ett förskott av 1 000 000 kronor å blivande statsbidrag. Enligt vad bolaget framhållit i sitt yttrande, är det icke möjligt att nu förutsäga, om inrikeslinjerna kunna bli affärsmässigt motiverade. Uppenbarligen är det ej att räkna med att bolagets verksamhet inom överskådlig tid skall kunna lämna sådant ekonomiskt resultat, att det blir möjligt att täcka ens en begränsad del av det driftunderskott, som föreligger för år 1949, och de ytterligare driftförluster som äro att förvänta under närmast följande år. Under sådana omständigheter lär det vara ofrånkomligt, att staten i den utsträckning, som bolaget i sitt yttrande förutsätter, anvisar medel för täckande av det under året uppkomna underskottet.

Luftfartsstyrelsen — som avgivit gemensamt utlåtande över promemorian och ABA:s framställning om statsunderstöd åt inrikestrafiken under 1950 — uttalar, att uppfattningen att i vårt land förefinnes behov av inrikes lufttrafik i viss omfattning numera torde vara allmänt vedertagen. Förutom den rent praktiska betydelsen av att landet äger tillgång till snabba förbindelser i viktiga reserelationer, synes inrikestrafiken böra tillmätas värde även ur den synpunkten, att densamma är ett medel, ägnat att på längre sikt inarbeta trafikflyget i allmänhetens medvetande såsom ett normalt och tillförlitligt kommunikationsmedel. Vid bedömandet av inrikestrafikens omfattning bör därför enligt styrelsens mening det nuvarande relativt ringa trafikunderlaget icke tillmätas för stor betydelse vid ett ställningstagande till subventionering av ifrågakvarande trafik — givetvis inom ramen för vad det statsfinansiella läget anses tillåta.

Styrelsen anser det i dagens läge vanskligt att framlägga prognoser rörande utvecklingen av inrikestrafiken. Försiktigheten bjuder därför, att man räknar med att inrikestrafiken alltjämt under överskådlig tid kräver ekonomiskt stöd från statens sida. Det torde dock vara att förvänta, att subventionsbehovet bör minska år för år med tanke på successivt genomförda rationaliseringsåtgärder och efter hand inträdande ökning av trafikunderlaget. Av denna anledning bör storleken av subventionen tills vidare bedömas för ett år i sänder. Å andra sidan synes det ofrånkomligt, med hänsyn till såväl luftfartsverkets som ABA:s dispositioner av personal och materiel samt med tanke på planeringen av nyinvesteringar m. m., att ett mera långfristigt program för inrikestrafiken fastställs. Ett dylikt program bör icke givas kortare giltighetstid än omkring fem år. Enligt luftfartsstyrelsens uppfattning böra statsmakternas årliga beslut om subvention till inrikestrafiken grundas på ett före varje kalenderårs ingång avgivet förslag från bolaget, medan subventionens slutliga storlek inom denna ram bör göras beroende av

en redovisning från bolagets sida för det verkliga driftunderskottet. I och med att statsmakterna prövat och godkänt programmet för inrikestrafiken för visst kalenderår bör bolaget vara skyldigt att fullfölja detsamma.

I departementspromemorian har under fem punkter sammanförts ett antal frågor, som äga samband med subventioneringen av inrikestrafiken och som ansetts böra närmare klarläggas av bolagsstyrelsen. Till de särskilda punkterna framhåller luftfartsstyrelsen följande.

a) Vad ABA anfört i fråga om det trafikprogram, som blivit ersatt genom att bolaget vid värderingen av dess tillgångar i anslutning till sammanslagningen med SILA belastats med en skuld för blivande förluster å inrikestrafiken, föranleder icke något uttalande från luftfartsstyrelsens sida.

b) ABA har ännu icke framlagt kalkyler att läggas till grund för ett fastställande av det slutliga subventionsbehovet för 1949 års inrikestrafik. Av ABA:s redogörelse framgår emellertid, att underskottet preliminärt beräknats till 1 800 000 kronor, d. v. s. 300 000 kronor mindre än vad som ursprungligen förutsatts. Denna utveckling torde huvudsakligen få tillskrivas av bolaget vidtagna rationaliseringsåtgärder i syfte att nedbringa driftkostnaderna. I anslutning härtill må framhållas, att de avgifter om cirka 350 000 kronor, som ABA erlagt till luftfartsverket under år 1949, icke utgöra full ersättning för luftfartsverkets kostnader för upprätthållande av erforderlig markttjänst för inrikeslinjerna, varför bolaget härigenom indirekt kommit i åtnjutande av viss subvention.

c) Vad bolaget anfört i fråga om sådan inrikestrafik, som bedrivs genom vissa utrikeslinjers utnyttjande för lokal trafik, föranleder intet yttrande från luftfartsstyrelsens sida.

d) Möjligheterna att göra inrikestrafiken ekonomiskt självbärande kunna f. n. svårigen bedömas. Utöver redan vidtagna rationaliseringsåtgärder har ABA berört frågan om användande av radiotelefoni i stället för radiotelegrafi såsom kommunikationsmedel mellan flygplan och trafikledning, varigenom vissa ytterligare besparingar kunna göras. Luftfartsstyrelsen anser, att en utveckling i antydd riktning otvivelaktigt kommer att medföra fördelar för såväl bolaget som luftfartsverket. Med hänsyn till att viktiga tekniska och ekonomiska problem återstå att lösa, innan en mera fullständig övergång till radiotelefoni kan genomföras, bjuder emellertid försiktigheten att man icke räknar med nämnvärda besparingar inom det närmaste året.

Luftfartsstyrelsen har tagit del av de kalkyler, som ligga till grund för ABA:s subventionsberäkningar för år 1950. Styrelsen har självfallet icke kunnat verkställa någon detaljgranskning av dessa kalkyler, men en viss tveksamhet har gjort sig gällande i några fall beträffande vissa utgiftsposters storleksordning och absoluta nödvändighet.

I detta sammanhang erinrar luftfartsstyrelsen om att de jämförelsevis höga biljettpriser som tillämpas inom trafikflyget ofta anses utgöra ett hinder för trafikunderlagets utveckling. Det har därför diskuterats, vilka verkningar en sänkning av biljettpriset skulle ha bl. a. för inrikestrafikens vid-

kommande. Luftfartsstyrelsen är av den uppfattningen, att det är tveksamt, huruvida större trafikinkomster kunna erhållas genom en sänkning av biljettpriserna och den därav föranledda ökningen av passagerarantalet. Luftfartsstyrelsen anser därför att en sådan åtgärd bör anstå tills vidare och bedömas mot bakgrunden av de allmänna förbättringar av inrikestrafiken, som kunna bli en följd av Scandia-flygplanens insättande i trafik.

Luftfartsstyrelsen har vidare övervägt, huruvida driftunderskottet för inrikestrafiken skulle kunna nedbringas genom att antalet turer å de olika linjerna i viss utsträckning reduceras. ABA har redan vidtagit en åtgärd i denna riktning i och med det att söndagstrafiken nedlagts. Luftfartsstyrelsen anser för sin del mindre lämpligt att vidtaga ytterligare åtgärder av denna karaktär, t. ex. införande av varannandagstrafik. Den försämring av servicen för allmänheten, som härigenom skulle inträda, kommer sannolikt att medföra, att intäkterna minska i högre grad än det är möjligt att genomföra av åtgärden betingade utgiftsbegränsningar. En tänkbar utväg att minska utgifterna för bolaget vore att nedlägga trafiken under de delar av året, som erfarenhetsmässigt visat sig särskilt ogynnsamma med hänsyn till bristande regularitet och låg passagerarfrekvens. Av en från ABA införskaffad kalkyl framgår, att en dylik åtgärd icke torde leda till förbättring av det ekonomiska resultatet utan i vissa fall t. o. m. till en ytterligare försämring. Detta beror bl. a. på att ett temporärt nedläggande av trafiken endast i ringa grad inverkar på bolagets fasta kostnader för den för inrikestrafiken utnyttjade materielen och organisationen. I detta sammanhang fäster styrelsen uppmärksamheten på att upprätthållande av helårstrafik av tillfredsställande regelbundenhet på Norrlandslinjen kräver, att de för Sundsvall/Härnösands och Luleå flygplatser avsedda men ännu ej levererade ILS-anläggningarna tagas i bruk, vilket för luftfartsverkets vidkommande medför en årlig driftkostnadsökning av i runt tal 100 000 kronor utan att verket tillföres någon motsvarande inkomst.

Vidkommande frågan om subvention för inrikestrafik bör lämnas såsom uppbyggnadsbidrag med villkor om återbetalningsskyldighet framhåller luftfartsstyrelsen som sin uppfattning, att subventioner åtminstone tills vidare böra lämnas utan sådant villkor. Statsmakterna synas dock böra förbehålla sig att framdeles, när trafiken vunnit bättre ekonomisk stadga, upptaga denna fråga till förnyad prövning.

e) Enligt bolagets uppfattning bör inrikes lufttrafik under år 1950 upprätthållas å linjerna Stockholm—Malmö, Stockholm—(Norrköping)—Visby och Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Luleå, varemot trafiken å linjen Stockholm—Göteborg tills vidare bör nedläggas såsom särskild, subventionerad inrikeslinje.

Ur de synpunkter, luftfartsstyrelsen har att företräda, anser styrelsen de av ABA föreslagna riktlinjerna för den fortsatta inrikestrafikens bedrivande under rådande förhållanden i princip väl avvägda. Med hänsyn till de goda järnvägsförbindelser, som finnas mellan Stockholm och Malmö, kan det må-

hända synas tveksamt om en särskild inrikes flyglinje mellan nämnda städer är motiverad. Merkostnaden för att upprätthålla jämväl ifrågakommande linje är dock — såsom bolaget närmare utvecklat — tämligen ringa. Statsutskottet har också i sitt utlåtande nr 153 till 1949 års riksdag uttalat, att »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». Genom den av bolaget tänkta kombinationen av linjerna Luleå—Stockholm och Stockholm—Malmö erhålles på sydgående en snabb direktförbindelse mellan landets nordliga och sydliga delar, vilket torde få betraktas såsom en fördel ur kommunikationssynpunkt.

Luftfartsstyrelsen framhåller, att — ehuru inrikeslinjerna icke äro ekonomiskt självbärande — desamma likväl måste anses vara av visst värde för bolaget dels såsom komplement till utrikeslinjerna, dels — som förut antytts — för att på längre sikt bredda trafikunderlaget. Av bl. a. denna anledning torde bolaget ha avstått från krav på subvention jämväl för inrikestrafikens andel i bolagets centrala administrations- och försäljningskostnader. Luftfartsstyrelsen ifrågasätter, om bolaget icke i princip bör deltaga jämväl i någon del av de direkta kostnaderna för inrikeslinjerna. Med hänsyn till utrikestrafikens svaga ekonomiska resultat synes bolaget emellertid f. n. icke äga möjlighet att i vidare mån än som nu sker deltaga i kostnaderna för inrikestrafiken.

Aktiebolaget Aerotransports framställning och yttranden däröver.

Framställningen.

I skrivelse den 4 januari 1950 har ABA anhållit om statsunderstöd för den inrikes flygtrafiken under kalenderåret 1950 med alternativt 1 500 000 kronor för linjerna Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Luleå och Stockholm—(Norrköping)—Visby eller 1 550 000 kronor för dessa båda linjer och linjen Stockholm—Malmö.

Inledningsvis framhåller ABA, under hänvisning till vad i yttrandet över departementspromemorian anförts, att någon subventionering av den reguljära inrikeslinjen Stockholm—Göteborg icke bör ifrågakomma under 1950. För inrikeslinjerna Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Luleå, Stockholm—Malmö och Stockholm—(Norrköping)—Visby har bolaget för 1950 kostnadsberäknat följande trafikprogram.

Linje	$\frac{1}{2}$ — $\frac{18}{5}$. Antal dubbelturer	$\frac{14}{5}$ — $\frac{16}{9}$. Antal dubbelturer	$\frac{17}{9}$ — $\frac{31}{13}$. Antal dubbelturer
Stockholm—Sundsvall/Härnösand— Luleå v. v.	1 varje vardag	—	1 varje vardag
Stockholm—Sundsvall v. v.	—	1 daglig	—
Stockholm—Luleå v. v.	—	1 daglig	—

Nedläggandet av trafiken på någon av de i trafikprogrammet angivna linjerna skulle nämligen icke medföra, att det totala underskottet på inrikestrafiken minskas med belopp motsvarande samtliga kostnader för linjen ifråga, alldenstund verksamheten i viss utsträckning är baserad på gemensamma materielreserver och gemensam organisation. I detta fall skulle ett nedläggande av Malmö-linjen med bibehållande av trafikprogrammet i övrigt icke innebära inbesparing av något flygplan. Kostnaderna för trafik på enbart Norrlands- och Visbylinjerna skulle visserligen kunna nedbringas med cirka 220 000 kronor genom en omläggning av trafikprogrammet. En sådan omläggning skulle dock medföra en avsevärd försämring av tidtabellerna för Luleå- och Sundsvallstrafiken med därav följande minskning i de beräknade intäkterna.

Skulle intäkter och kostnader för en linje sommartid Stockholm—Göteborg medtagas i kalkylen, beräknas underskottet å kronor 1 508 000 öka till kronor 1 688 000.

Förestående kostnadsberäkningar äro uppgjorda med hänsynstagande till de omständigheter bolaget nu kan överblicka och med reservation för nu icke förutsebara förhållanden. Resultatet kan komma att förbättras i den mån bolaget fortsättningsvis kan genomföra planerade effektiviseringar och förenklingar i trafiken. Sålunda avser bolaget att under högsäsongen på sommaren insätta flygplan av typ Douglas DC-4 med plats för 59 passagerare för vissa extraturer på Visby för att därmed kunna i största möjliga utsträckning tillmötesgå den då maximala efterfrågan på resor till Gotland. En förutsättning härför är dock, att bolaget medgives tullfrihet för flygmaterielens användning i inrikestrafik. Vidare eftersträvar bolaget rationellare och därmed mindre kostsamma expeditionsförhållanden i inrikestrafiken, bl. a. genom borttagande av passagerarlistorna och införande av förenklade biljetter.

Sedan kommunikationsdepartementet under hand hos ABA begärt uppgifter om storleken av subventionsbehovet för upprätthållande av enbart linjen Stockholm—Visby under 1950, har bolaget i skrivelse den 2 mars 1950 meddelat, att bolaget för ett dylikt alternativ räknar med ett underskott av 360 000 kronor exklusive andel i bolagets administrations- och försäljningskostnader. Bolaget har i detta alternativ räknat med att flygplan av typ Douglas DC-3 endast skulle användas på sträckorna Stockholm—Helsingfors och Stockholm—Visby.

För upprätthållande av samma trafik under år 1951 beräknar bolaget att underskottet kommer att minskas i förhållande till det för innevarande år beräknade. Bolaget anser dock lämpligt, att om anslagsmedel skola reserveras för Visbytrafiken år 1951 beloppet bestämmes till 360 000 kronor. Skulle underskottet för 1951 icke komma att uppgå till detta belopp, kommer icke hela anslaget att behöva tagas i anspråk.

Bolaget framhåller i anslutning härtill, att ett omedelbart nedläggande av trafiken på sträckorna till Luleå och Malmö icke kan ske utan avsevärda avvecklingskostnader. Dessa beräknar bolaget för Norrlandslinjen till 250 000

kronor och för Malmölinjen till 145 000 kronor eller sammanlagt 395 000 kronor.

Då trafiken nu har bedrivits över en stor del av den ur trafiksynpunkt minst gynnsamma perioden — vinterhalvåret — anser bolaget det icke riktigt att därefter trafiken nedlägges under sommarperioden, då frekvens och inkomster på linjerna äro bäst. Bolaget hemställer att, om likväl endast Visby-linjen kan ifrågakomma såsom subventionerad linje, subvention dock utgår för bedrivande av inrikestrafik på sträckorna Stockholm—Sundsvall—Luleå, Stockholm—Visby och Stockholm—Malmö t. o. m. den 30 april innevarande år och att därefter endast sträckan Stockholm—Visby subventioneras fram till den sista december innevarande år. Bolaget avser i sådant fall att fortsätta trafiken på Norrlandssträckorna och sträckan Stockholm—Malmö över sommaren så lång tid som intäkterna täcka de med trafikens bedrivande sammanhängande rörliga kostnaderna och lämnar något överskott för täckandet av de fasta. Med den med hänsyn till de lokala tidtabellsintressena fördelaktiga omläggningen av Norrlands-trafiken till att omfatta en direkt linje till Luleå och en direkt linje till Sundsvall, som bolaget avsett att införa för innevarande års sommarperiod, förutser bolaget, att frekvensen och därmed ekonomin för Norrlands-trafiken skall förbättras. Kostnaderna för ett dylikt alternativ, exklusive andel i bolagets administrations- och försäljningskostnader, uppgå till 710 000 kronor. Samtidigt gives bolaget bättre tillfälle att på längre sikt planera en avveckling av trafiken på Malmö- och Norrlandslinjerna än vad som skulle vara möjligt vid ett omedelbart nedläggande. Avvecklingskostnaderna vid ett dylikt förfarande skulle uppgå till maximalt 210 000 kronor.

Bolaget meddelar slutligen, att bolaget under förutsättning att inga väsentliga förändringar i den nuvarande kostnadsnivån äger rum, är berett att mot erhållande av en subvention för år 1951 av 1 miljon kronor under sagda år utföra inrikes luftfart på sträckorna Stockholm—Norrland, Stockholm—Malmö och Stockholm—Visby i samma omfattning som bolaget erbjudit sig utföra under år 1950. Enligt bolagets mening är det av vikt att luftfarten på de inrikeslinjer bolaget föreslagit skola upprätthållas får fortgå under några år, och att man först därefter bedömer resultatet. Omkastningar i trafiknätet är från år skapa osäkerhet såväl hos allmänheten som hos den personal, som är ansvarig för trafikens planering och genomförande, till skada för linjernas ekonomi.

Yttranden.

Över ABA:s framställning den 4 januari 1950 ha utlåtanden avgivits av statskontoret den 16 och av luftfartsstyrelsen den 20 januari 1950.

Statskontoret erinrar till en början, att ämbetsverket i sitt yttrande över bolagets subventionsansökan för kalenderåret 1949 förklarar sig finna det mycket tvivelaktigt, om uppehållande av de inrikes flyglinjerna kunde vara av större betydelse för landets näringsliv. Särskilt gällde detta flyglinjerna till Göteborg och Malmö. Statskontoret avstyrkte bolagets då föreliggande framställning.

Statskontoret uttalar, att det betydande driftunderskott å inrikestrafiken, som redovisas för år 1949 trots en icke obetydlig höjning av biljettpriserna under året, och den driftförlust, som förutses för år 1950, visar, att förutsättningarna ännu saknas för att denna del av bolagets verksamhet skall kunna byggas på en fastare grund och därigenom kunna i ekonomiskt hänseende stabiliseras. Enligt statskontorets mening bör därför allvarligen övervägas, om ej inrikestrafiken helt bör nedläggas i avvaktan på att förhållandena så ändras, att det blir möjligt att med bättre ekonomiskt utbyte återupptaga verksamheten. Såsom statsutskottet framhållit (utl. 1949: 153) bör ett eventuellt beslut om nedläggande av de inrikes flyglinjerna dock föregås av en utredning, som noggrant beaktar de därmed förenade konsekvenserna. Skulle emellertid ett totalt nedläggande av inrikestrafiken för närvarande icke anses lämpligt eller nödvändigt, bör det ändå vara möjligt att åstadkomma en starkt påkallad begränsning av statens bidrag till verksamheten genom att indraga de ur trafiksynpunkt minst motiverade flyglinjerna. Driftresultatet för år 1949 liksom det beräknade utfallet av trafiken under år 1950 visar, att det föreligger betydande skiljaktigheter de olika linjerna emellan i fråga om den ekonomiska bärigheten. Därest staten skulle för åren 1949 och 1950 understödja bolaget med belopp motsvarande driftunderskotten å inrikeslinjerna, skulle subventioneringen för sagda år, räknat per passagerare, utgöra å linjen Stockholm—Sundsvall—Luleå resp. 141 och 192 kronor (biljettpriset enkel tur 125 kronor), å linjen Stockholm—Malmö resp. 73 och 47 kronor (biljettpriset enkel tur 98 kronor) samt å linjen Stockholm—Visby resp. 16 och 8 kronor (biljettpriset enkel tur 55 kronor). Härvid har räknats med att avgifterna för godsbefordran äro satta så, att de täcka däremot svarande fraktkostnader. Statskontoret har redan tidigare förordat, att linjen Stockholm—Malmö skulle nedläggas. Ur ekonomisk synpunkt torde det vara motiverat att även indraga norrlandslinjen. Skulle emellertid av olika, av ekonomiska hänsynstaganden oberoende skäl trafiken å sistnämnda linje alltjämt böra fortgå, torde dock statens bidrag böra ställas i rimligare relation till biljettpriset än vad förhållandet skulle bliva vid ett bifall till bolagets nu föreliggande framställning om statsbidrag.

Luftfartsstyrelsen tillstyrker, att bolaget erhåller statsbidrag för upprätthållande av inrikes lufttrafik under kalenderåret 1950 å linjerna Stockholm—Malmö, Stockholm—(Norrköping)—Visby och Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Luleå med högst 1 550 000 kronor. Den närmare motiveringen härför framgår av det förut återgivna yttrandet.

Över ABA:s skrivelse den 2 mars 1950 ha utlåtanden avgivits av statskontoret den 8 och av luftfartsstyrelsen den 10 mars 1950.

Statskontoret framhåller, att ABA i sin senaste skrivelse beräknar att uppehållandet under 1950 av Visbylinjen skulle medföra ett underskott av 360 000 kronor, medan bolaget i sin tidigare framställning räknat med att underskottet för samma linje skulle stanna vid 229 000 kronor. Statskontoret finner kravet

på ökad subventionering ägnat att inge vissa betänkligheter. Mycket talar också för att samtliga inrikeslinjer nedläggas i ett sammanhang. Å andra sidan har Visbylinjens driftresultat successivt så förbättrats, att det förefaller ej uteslutet, att linjen kan komma att bära sig ekonomiskt. Med hänsyn härtill kan det möjligen vara motiverat, att staten under ytterligare ett år bidrager till upprätthållandet av denna linje. Skulle det emellertid visa sig, att subventionering från statens sida blir ofrånkomlig även i fortsättningen, bör enligt statskontorets mening övervägas, om fördelarna för det allmänna av trafiken verkligen motsvara kostnaderna för skattebetalarna. Subventionen för år 1950 bör emellertid nedbringas under det begärda beloppet. Det bör därför få ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma subventionens storlek med hänsyn till driftresultatet för året. En förutsättning för att understöd skall få åtnjutas bör vara, att alla möjligheter till besparingar iakttagas.

De till 395 000 kronor uppskattade avvecklingskostnaderna undandraga sig statskontorets bedömande. Ämbetsverket anser det emellertid i hög grad tveksamt, om staten överhuvud skall påtaga sig någon kostnad för avveckling av inrikeslinjerna. Den inrikes flygtrafiken torde ha tagits upp av ABA utan att några som helst utfästelser om understöd lämnats av statsmakterna. Den av 1949 års riksdag beslutade subventioneringen av inrikestrafiken bör, enligt statsutskottets uttalande, icke tolkas som ett för framtiden bindande principbeslut. Än mindre bör det lämnade statsunderstödet kunna godtagas som grund för anspråk på statens mellankomst vid nedläggandet av subventionerad flyglinje. Enligt statskontorets mening bör statens medverkan ej sträcka sig längre än att bidrag lämnas med högst hälften av det belopp, vartill avvecklingskostnaderna befinnas ha uppgått.

Luftfartsstyrelsen anser det skäligt, att bolaget erhåller subvention för sina kostnader för inrikestrafiken intill den 1 maj 1950. Däremot anser styrelsen i princip tveksamt, om bidrag av statsmedel över huvud taget bör utgå till bestridande av bolagets kostnader i samband med att inrikestrafiken avvecklas.

Luftfartsstyrelsen framhåller, att av de inrikeslinjer, vilka ABA hittills trafikerat, Visby-linjen torde vara den, som har de obetingat största förutsättningarna att kunna bli ekonomiskt bärande. Därest ABA icke anser sig kunna f. n. driva Visby-linjen utan bidrag från statens sida, bör enligt luftfartsstyrelsens uppfattning storleken av detta bidrag avpassas så, att bolaget i princip erhåller täckning för de kostnader, som äro förbundna med upprätthållande å ifrågavarande linje av en trafik av normal omfattning, d. v. s. en trafik som tillgodoser det genomsnittliga behovet av flygförbindelser mellan Gotland och fastlandet utan hänsynstagande till den temporära ökningen av trafikbehovet under sommarsäsongen. Med denna utgångspunkt och med hänsyn till det förut berörda förhållandet, att bolaget i vart fall tills vidare är bundet för vissa fasta kostnader, beträffande vilka det kan vara tveksamt om subvention bör utgå, synes det styrelsen möjligt, att subventionen för en inrikestrafik — bestående av enbart Visby-linjen — kan sättas till ett lägre belopp än det av bolaget beräknade.

Luftfartsstyrelsen framför här efter följande synpunkter på frågan om inrikestrafikens fortbestånd.

Styrelsen är fullt medveten om att det är förenat med betydande ekonomiska svårigheter för bolaget att i nuvarande läge driva inrikestrafik helt utan subvention, även om av bolaget ursprungligen beräknade subventionsbelopp torde kunna nedskäras med hänsyn till att i desamma inkalkylerats vissa fasta kostnader, för vilka bolaget tills vidare måste svara. Därest det av statsfinansiella eller andra liknande skäl anses ogörligt att subventionera den speciella inrikestrafiken i den utsträckning, som bolaget i sin framställning i ämnet den 4 januari 1950 funnit erforderlig, vill luftfartsstyrelsen uttala, att ett beslut i sådan riktning icke torde böra meddelas med mindre sagda trafik nedlägges under en relativt lång tidsperiod, eller minst fem år. Inrikestrafikens nedläggande kommer nämligen att medföra vissa avvecklingskostnader icke blott för ABA utan även för luftfartsverket. När förhållandena i framtiden ändrats därhän, att inrikestrafik kan anses lönande och därför bör återupptagas — vilket bedömande i då rådande läge icke kan grundas på aktuella praktiska erfarenheter av dylik trafik — torde dessutom relativt betydande initialkostnader icke kunna undvikas vare sig för ABA eller för statsverket. Ett nedläggande av inrikestrafiken under några år torde även medföra förlust av en del av det klientel, som numera inställt sig på att utnyttja trafikflyget såsom kommunikationsmedel. Frågan synes även vara av betydelse ur försvarssynpunkt, varför vederbörande militära myndigheter torde böra beredas tillfälle att yttra sig i densamma. Vad särskilt Norrlands-linjen beträffar medför slopandet av densamma, att den flygande personalen inom civilflyget kommer att sakna möjlighet att förskaffa sig kontinuerliga erfarenheter av flygning under typiskt nordiska klimatförhållanden.

Styrelsen får upplysningsvis meddela, att inrikestrafikens nedläggande i den omfattning, som synes vara ifrågasatt, för luftfartsstyrelsens del har till följd, att Sundsvall/Härnösands flygplats kan nedklassas till samma kategori som Karlstads, Jönköpings och Örebro flygplatser. Detta innebär i fråga om den berörda flygplatsen, bl. a., en förenkling av framför allt trafikledning och väderlekstjänst ävensom slopandet av fältunderhållet vintertid. Att helt lägga ned Sundsvall/Härnösands flygplats synes icke möjligt med hänsyn till den övriga flygverksamhet, som därstädes bedrivs. Det nu anförda skulle medföra å ena sidan att luftfartsverkets driftkostnader torde minska med i runt tal 110 000 kronor per år och å andra sidan att verkets inkomster i form av landningsavgifter m. m. å Sundsvall/Härnösands och Stockholm—Bromma flygplatser skulle reduceras med omkring 70 000 kronor per år. Den totala besparingen för luftfartsverkets vidkommande genom Norrlands-linjens nedläggande skulle således uppgå till ett årligt belopp av i runt tal 40 000 kronor.

Luftfartsstyrelsen anser emellertid, att vägande skäl tala för att alltjämt under några år bibehålla en inrikestrafik av den omfattning, som angivits i ABA:s skrivelser i ämnet den 4 januari 1950. Härigenom skulle enligt styrelsens uppfattning skapas ett säkrare underlag för ett framtida bedömande av möjligheterna att i vårt land bedriva sådan trafik. Med tanke härpå och med hänsyn till ABA:s eget intresse av att upparbeta inrikestrafiken vill luftfartsstyrelsen för sin del ifrågasätta, huruvida man icke bör tillämpa enahanda subventionsform, som tidigare kommit till användning vid meddelande av statsbidrag till ABA:s trafik och som innebär en tidsbegränsad och successivt avtagande subvention, förbunden med skyldighet för ABA att under subventionsperioden bedriva en viss minimitrafik.

Departementschefen.

Då riksdagen för budgetåret 1949/50 anvisade ett anslag av 2,1 miljoner kronor till understöd åt inrikes lufttrafik under kalenderåret 1949 förutsattes, att frågan i vilken utsträckning inrikes lufttrafik borde upprätthållas genom subventionering samt de närmare villkoren härför skulle ytterligare utredas, innan statsmakterna togo slutlig ställning härtill. Från riksdagens sida framhölls särskilt, att dess bifall till Kungl. Maj:ts förslag om medelsanvisning icke finge tolkas som ett för framtiden bindande principbeslut. Riksdagen vidtog också i anslutning härtill den formella ändringen i Kungl. Maj:ts förslag, att anslagsbeteckningen ändrades från reservationsanslag till obetecknat anslag.

Ifrågavarande utredning, för vilken riktlinjerna uppdragits i kommunikationsdepartementets promemoria angående subventionering av ABA:s inrikes lufttrafik, har lämnat det material som nu föreligger såsom grund för Kungl. Maj:ts bedömande av frågan.

Av grundläggande betydelse härvidlag äro de uttalanden som framkommit i frågan, huruvida vissa inrikeslinjer kunna väntas bli affärsmässigt motiverade. Dessa uttalanden äro visserligen allmänt hållna, vilket är förklarligt med hänsyn till den ovisshet som måste prägla bedömningen av framtidsutsikterna för inrikesflyget, men de gå dock i huvudsak i samma riktning. ABA räknar med successivt förbättrat resultat av inrikestrafiken — såväl genom minskade kostnader som genom ökad frekvens — men anser det likväl icke möjligt att nu förutsäga, om inrikeslinjerna kunna bli affärsmässigt motiverade. Luftfartsstyrelsen anser försiktigheten bjuda, att man räknar med att inrikestrafiken allttjämt under överskådlig tid kräver ekonomiskt stöd från statens sida. Statskontoret uttalar, att förutsättningar ännu saknas för att inrikestrafiken skall kunna byggas på en fastare grund och därigenom kunna i ekonomiskt hänseende stabiliseras.

För att ytterligare klarlägga den ekonomiska situationen har i departementspromemorian påkallats ett övervägande huruvida — därest ABA för närvarande ej anser sig kunna driva inrikeslinjerna utan subvention — eventuella subventioner böra lämnas såsom uppbyggnadsbidrag med villkor om återbetalningsskyldighet. I andra sammanhang har nämligen gjorts gällande, att den reguljära luftfarten kan vara av sådan natur, att densamma på rent affärsmässiga grunder kan under en viss uppbyggnadsperiod drivas med förlust, vilken avses senare skola täckas av uppkommande vinster. ABA har i sitt yttrande förklarat sig anse, att någon återbetalningsskyldighet ej bör ifrågakomma med hänsyn till att bolaget självt bär avsevärda administrations- och försäljningskostnader för inrikestrafiken. Luftfartsstyrelsen anser, att subventioner åtminstone tills vidare böra lämnas utan villkor om återbetalningsskyldighet. Statskontoret har med sin inställning till inrikestrafikens ekonomiska förutsättningar ej haft anledning ingå på detta spörsmål.

Av dessa uttalanden framgår, att såväl ABA som remissmyndigheterna icke äro beredda att ställa i utsikt, att inrikestrafiken i allmänhet ens på någon tids sikt skall bli affärsmässigt motiverad och icke heller kunna lämna bidrag

till avskrivning av några uppbyggnadskostnader. I enlighet härmed skulle alltså frågan om inrikestrafikens fortsatta bedrivande vara att bedöma såsom en ren subventionsfråga, vilken i allt väsentligt bestämmes av andra synpunkter än de kommersiella.

Vid detta bedömande uppkommer först principfrågan, vilka linjer som — oavsett kostnaderna — överhuvudtaget skola ifrågakomma till subventionering. ABA har på denna punkt framhållit, att Luleå- och Visbylinjerna i viss mån ha karaktären av s. k. kulturlinjer och att speciella intressen tala för linjernas fortsatta upprätthållande. I fråga om Malmö-linjen framhåller bolaget, att den under det senaste året inträdda förbättringen kan motivera bibehållandet även av denna linje. Lokallinjen Stockholm—Göteborg har däremot utvisat så dåligt resultat att trafiken på linjen tills vidare bör nedläggas. Luftfartsstyrelsen har i princip anslutit sig till bolagets ståndpunkt men framhållit, att det — med hänsyn till de goda järnvägsförbindelser som finnas mellan Stockholm och Malmö — kan synas tveksamt om en särskild inrikes flyglinje mellan dessa städer är motiverad. Statskontoret har funnit det mycket tvivelaktigt, om uppehållande av de inrikes flyglinjerna — särskilt till Göteborg och Malmö — kan vara av större betydelse för landets näringsliv. Ämbetsverket anser det böra allvarligen övervägas, om ej inrikestrafiken bör helt nedläggas i avvidan på att förhållandena så ändras, att det blir möjligt att med bättre ekonomiskt utbyte återupptaga verksamheten.

För egen del har jag kommit till den uppfattningen i principfrågan, att, såvitt nu kan bedömas, såväl Göteborgslinjen som Malmölinjen äro av den karaktär att flygtrafikens fortsatta bedrivande bör bedömas uteslutande ur kommersiella synpunkter och att från statens sida anledning ej föreligger att påkalla att ABA där upprätthåller särskild inrikestrafik. I konsekvens härmed bör, enligt min mening, någon subventionering av sådan trafik ej ifrågakomma.

Med den ståndpunkt jag sålunda intager i subventionsfrågan, har jag ej anledning nu upptaga det under punkten c) i departementspromemorian behandlade spörsmålet, om hänsyn skall tagas till inrikestrafiken på utrikeslinjerna, då det gäller att bedöma bolagets subventionsbehov. Det bör ankomma på ABA:s styrelse att avgöra, vilken vikt som bör tillmätas luftfartsstyrelsens påpekande att inrikeslinjerna äro av visst värde för bolaget såsom komplement till utrikeslinjerna samt för att på längre sikt bredda trafikunderlaget.

Om min uppfattning godtages, kommer statsmakternas prövning av subventionsfrågan att kunna inskränkas till spörsmålet huruvida Visby- och Luleålinjerna skola subventioneras. Till belysande härav har jag i följande tablå sammanställt vissa uppgifter om beläggning, passagerarantal och subventionsbehov åren 1948—1950 för de ifrågavarande linjerna. I tablå ha såsom jämförelse även medtagits uppgifter om Göteborgs- och Malmölinjerna.

Sammanställning av last- och kabinfaktorer, passagerarantal samt subventionsbelopp för de inrikes flyglinjerna.¹

Linje	År	Lastfaktor	Kabinfaktor	Antal passagerare	Subvention	Subvention per passagerare
Stockholm—Göteborg ..	1948	43	47	10 407	—	—
	1949	38	48	2 633	180 000	68
	1950	44	55	2 772	180 000	65
Stockholm—Malmö	1948	52	50	5 213	—	—
	1949	47	47	6 466	390 000	60
	1950	53	53	7 502	251 000	33
Stockholm—Norrköping Visby	1948	54	61	16 566	—	—
	1949	54	64	30 064	454 000	15
	1950	62	70	24 137	229 000	9
Stockholm—Sundsvall/ Härnösand—Luleå	1948	50	50	6 211	—	—
	1949	41	45	5 676	755 000	133
	1950	39	42	8 000	1 028 000	129

De i tablån angivna, beräknade subventionsbeloppen avse kostnaderna för varje särskild linje om hela trafikprogrammet flyges. Inskränkningar i programmet medföra minskning av subventionsbehovet men icke med hela det belopp som i tablån angives som subvention för bortfallande linjer utan med ett lägre belopp. Enligt ABA:s beräkningar bli subventionsbeloppen för de tre ifrågakommande trafikprogrammen följande:

- Alt. I: Visby-, Luleå- och Malmölinjerna ... 1 508 000 kronor¹
 Alt. II: Visby- och Luleålinjerna 1 452 000 »
 Alt. III: Visbylinjen 360 000 »

Uppgifterna om subvention per passagerare bygga på förutsättningen att endast passagerartrafiken belastas med subventionerna.

En närmare granskning av uppgifterna i sammanställningen visar, att Malmö- och Visbylinjerna utvecklats relativt gynnsamt. På Luleålinjen har — liksom på Göteborgslinjen — såväl beläggningen som passagerarantalet gått ned från 1948 till 1949 och detta trots de ansträngningar som från bolagets sida gjorts för att stimulera trafikintresset. Härvid måste dock hållas i minnet, att bolaget haft stora svårigheter att kämpa med; sålunda var trafiken på Luleålinjen helt nedlagd 1 januari—11 maj 1948 på grund av strejk vid bolagets verkstäder och 22 januari—15 maj 1949 på grund av hangarbranden i

¹ Lastfaktor = förhållandet mellan antalet betalda och antalet offererade tonkm.

Kabinfaktor = förhållandet mellan antalet betalda och antalet offererade personkm. Lastfaktorn är beräknad på vid varje tidpunkt för flygplan DC-3 gällande lastkapacitet. Efter ombyggnad av flygplan DC-3 erhöles således omkring årsskiftet 1948—49 tillstånd att tillämpa högre vikter för dessa flygplan. På grund härav kan lastfaktorn visa lägre värde 1949 jämfört med 1948 trots ökad passagerar- och lastmängd per tur. Vidare må beaktas, att någon vintertrafik icke förekom under första halvåret 1948 på grund av strejken vid bolagets verkstäder.

Antalet passagerare å Visbylinjen angives 1950 exklusive extra flygningar på kommersiell bas.

Luleå. För år 1950 förutses förbättringar av trafikunderlaget på samtliga linjer. Det oaktat beräknas subventionen å Luleålinjen för år 1950 till 129 kronor per passagerare mot 33 på Malmölinjen och 9 på Visbylinjen. Detta innebär för Luleålinjens del en obetydlig minskning jämfört med 1949, medan betydande sänkningar av subventionsbeloppen per passagerare beräknas inträda på Malmö- och Visbylinjerna. Till jämförelse kan nämnas att en enkel flygresor Stockholm—Luleå kostar passageraren 125 kronor och en 2:a klass tågresa med sovvagn 93: 60 kronor.

Det förhållandevis ringa utnyttjandet av Luleålinjen och de höga subventionskostnaderna samt den i jämförelse med övriga linjer mindre gynnsamma utvecklingen av dessa faktorer utgöra starka skäl för ett nedläggande av denna linje. Visbylinjens fortsatta upprätthållande synes lättare kunna ur statsfinansiell synpunkt försvaras, särskilt som fog synes föreligga för remissmyndigheternas uppfattning, att det ej är uteslutet, att linjen i framtiden kan komma att bära sig ekonomiskt. Genom denna förbindelse erhålles även värdefull förbättring av kommunikationerna mellan Gotland och fastlandet dels därigenom att trafikanterna ej uteslutande bli hänvisade till båtförbindelserna, dels genom den avsevärda tidsvinst som uppkommer vid användandet av flyget. Om det subventionerade inrikes trafikprogrammet begränsas till Visbylinjen, beräknas kostnaderna till 360 000 kronor. Detta trafikalternativ bör ställas mot alternativet att fortsättningsvis upprätthålla inrikes-trafiken — med eller utan Malmölinjen — i nuvarande omfattning, vilket beräknas kosta 1,5 miljoner kronor.

Vid valet mellan dessa alternativ bör först beaktas, att man nu måste träffa ett avgörande, på vilket man kan bygga under flera år framåt. Några plötsliga omkastningar i luftfartspolitikerna böra, såsom ABA och luftfartsstyrelsen framhållit, ej ske under denna tid. Enligt min mening äro icke-affärsmässiga subventioner till inrikestrafiken av den storleksordning som förutsatts för hela trafikprogrammet ur statsfinansiell synpunkt ej försvarbara. Endast under förutsättning att ett fortsatt bedrivande av inrikestrafiken i nuvarande omfattning kan förväntas snabbt medföra en kraftig sänkning av subventionerna bör en sådan lösning kunna övervägas. Bolaget har i sin framställning ej ingått på något bedömande av möjligheterna i detta hänseende. Vid förhandlingar mellan bolaget och departementet, varvid bolaget tillfrågats om subventionsbehovet för hela trafikprogrammet kan nedbringas till högst 1 miljon kronor 1951 och högst 0,5 miljon kronor 1952, har bolaget förklarat sig berett att gå ned till 1 miljon kronor nästa år men har ej kunnat lämna några utfästelser för tiden därefter. Jag har under sådana förhållanden ej ansett mig kunna tillstyrka, att statsmakterna nu binda sig för en anordning, som medför så stora utgifter för statsverket och vars framtida finansiella utveckling vilar på en så osäker grund.

Jag anser försiktigheten bjuda, att man i stället nu försöker successivt bygga upp inrikestrafiken genom att till en början understödja Visbylinjen och sedan denna börjat visa ekonomisk bärkraft upptaga frågan om Norrlands-

linjens återupptagande till förnyad prövning. På grund härav förordar jag, att subventioneringen av den inrikes lufttrafiken tills vidare begränsas till Visbylinjen.

Vid de förutnämnda förhandlingarna mellan ABA och departementet har från bolagets sida anförts, att man icke får helt utesluta möjligheten, att bolagets bedömning av framtidsutsikterna för inrikestrafiken kan förändras. Bolaget anser det vara tänkbart, att bolaget i sin subventionsansökan för nästa års trafik kan anmäla sådan omvärdering av subventionsbehovet för inrikestrafiken, att den ifrågasatta sänkningen av subventionerna blir möjlig att genomföra. För egen del är jag beredd att framdeles pröva de förslag i sådan riktning som eventuellt komma att framläggas av ABA. Jag vill emellertid samtidigt framhålla, att de åtgärder bolaget kan komma att vidtaga, innan 1951 års riksdag fattat beslut i ämnet, icke få binda riksdagen för ökade utgifter.

Jag övergår nu till anslagsberäkningen.

ABA har hemställt, att subvention fortsättningsvis får utgå för upprätthållande av Malmö- och Luleålinjerna till och med den 30 april 1950 och för Visbylinjen till årets slut. Bolaget avser dock att fortsätta Malmö- och Luleåtrafiken så länge täckning för de rörliga kostnaderna erhållas, vilket beräknas kunna ske till omkring den 1 oktober 1950. Denna lösning skulle enligt vad bolaget underhand upplyst vara den för statsverket förmånligaste. Subventionsbehovet beräknas uppgå till högst 710 000 kronor. Då subventionen för upprätthållande av enbart Visbylinjen under 1950 beräknats till 360 000 kronor, skulle subventionen för trafiken i övrigt stanna vid högst 350 000 kronor. Härjämte äskar bolaget ett belopp av 210 000 kronor, avseende avvecklingskostnader för Malmö- och Luleålinjerna.

Vad först angår subventionen till Visbylinjen avser denna kalenderåret 1950. Anslag för ändamålet torde böra äskas såsom ett obetecknat anslag för budgetåret 1950/51, att utbetalas under budgetåret. Med hänsyn till svårigheterna att redan nu erhålla tillförlitliga beräkningar rörande subventionsbehovet för 1951 års trafik anser jag mig icke lämpligen böra nu göra någon anmälan om anslagsbehovet för tiden efter innevarande års utgång, ehuru det ur vissa synpunkter varit av värde, om så kunnat ske. Olägenheterna härav synas dock mildras av att dels ABA:s subventionsansökan för nästa års trafik enligt vad jag inhämtat bör kunna föreligga å sådan tid att förslag i ämnet kan framläggas redan i statsverkspropositionen 1951, dels ABA upplyst, att subventionsbehovet för Visbylinjen nästa år i varje fall ej kommer att bli högre än i år och att följaktligen någon ökning av anslaget för detta ändamål ej behöver ifrågakomma.

Från remissmyndigheternas sida har framhållits, att subventionsbeloppet för 1950 års trafik på Visbylinjen bör kunna nedbringas. Denna fråga sammanhänger nära med spörsmålet huru subventionen bör beräknas och torde slutligt få avgöras av Kungl. Maj:t i samband med att ABA lämnar redogörelse för utfallet av årets trafik. Därvid böra remissmyndigheternas uttalanden beaktas. I avbidan härpå bör anslaget beräknas i enlighet med bolagets förslag.

Enligt vad bolaget under hand meddelat, skulle någon minskning av subventionsbehovet ej uppkomma, därest extraturerna under sommaren skulle inställas. Dessa drivas nämligen på fullt kommersiell bas och kunna i stället förväntas lämna bidrag till minskning av subventionsbehovet. Jag tillstyrker alltså, att anslaget till understöd åt inrikes lufttrafik för nästa budgetår anvisas med 360 000 kronor.

Beträffande subventioneringen av övriga inrikeslinjer under 1950 kunna, med hänsyn till vad jag förut anfört, principiella erinringar riktas mot att subvention utgår för upprätthållande av Malmölinjen. Jag anser dock skälighetshänsyn tala för att subvention får utgå i huvudsaklig överensstämmelse med bolagets förslag. Subventionen bör dock begränsas till högst det belopp, som kan komma att kvarstå outnyttjat å det för innevarande budgetår anvisade anslaget å 2,1 miljoner kronor. Enligt bolagets beräkningar skulle subventionsbehovet för 1949 års trafik utgöra 1 779 000 kronor och anslagsresten följaktligen 321 000 kronor. Riksdagens bemyndigande bör inhämtas att använda ifrågakvarande anslag för subventionering av Malmö- och Luleålinjerna under 1950 i enlighet med vad jag här förordat.

Vad slutligen angår bolagets framställning om ersättning jämväl för vissa avvecklingskostnader, beräknade till 210 000 kronor, ha principiella invändningar riktats häremot av såväl luftfartsstyrelsen som statskontoret. Med hänsyn härtill och då även det sakliga underlaget för bedömning om och i vilken utsträckning sådana kostnader kunna uppkomma är otillräckligt, är jag icke beredd att på grundval av nu föreliggande material taga ståndpunkt härtill. Denna fråga torde framdeles, om förhållandena giva anledning därtill, ånyo få aktualiseras av ABA, varefter densamma i förekommande fall torde få slutligt anmälas för Kungl. Maj:t.

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

dels att å riksstaten för budgetåret 1950/51 under sjätte huvudtiteln till *Understöd åt inrikes lufttrafik* anvisa ett anslag av 360 000 kronor,

dels ock att medgiva att det för budgetåret 1949/50 anvisade anslaget till *Understöd åt inrikes lufttrafik* må användas för subventionering av sådan trafik under kalenderåret 1950 i enlighet med vad jag i det föregående förordat.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan lämnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Sven G. Karlson.