

## Nr 800

Av herr **Ståhl**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 159, angående kapitaltillskott till Scandinavian Airlines System (SAS), m. m.*

SAS har under sin tillvaro expanderat mycket hastigt. Företagets ledning har sökt snabbt bygga upp en organisation som innebär att SAS numera internationellt sett tillhör de stora flygföretagen. Åtskilliga vägande skäl har talat för en sådan expansiv inriktning av företagets strävanden, men det kan icke förbises att stora risker därvid måste tagas. Bl. a. utgör det en stor svårighet att SAS' "naturliga" trafikunderlag, dess hemmaunderlag av kunder, är relativt litet i förhållande både till den för lönsamhet nödvändiga totala trafikvolymen och i jämförelse med konkurrerande företags "hemmaunderlag". Detta reducerar i hög grad SAS' möjligheter att driva en "självständig" företagspolitik.

En förutsättning för en sund ekonomi är att företagets organisation och ekonomiska dispositioner underkastas en fortlöpande och ingående kontroll med syfte att hålla kostnaderna nere och över huvud uppnå största möjliga effektivitet med tillgängliga medel. Den expertkommitté som granskat SAS' läge och framtidsplaner har i flera avseenden gjort påpekanden som måste anses innebära en osedvanligt hård kritik mot den nuvarande verkställande ledningens sätt att sköta förvaltningen. Jag kan inför det framlagda materialet inte se någon anledning att bedöma det hela mildare. De gång efter annan alltför optimistiska kalkylerna liksom den otillfredsställande kostnadskontrollen förefaller vara tillräckliga skäl för denna kritik.

Även om jag delar statsrådets uppfattning att SAS' nuvarande ekonomiska situation har sin grund i förhållanden som till stor del måste anses vara av temporär natur vill jag dock varna för en alltför optimistisk uppfattning rörande framtidsutsikterna.

De luftfartspolitiska restriktioner som redan vållat SAS stort avbräck i trafiken på ett flertal länder kan — även om de redan nu drivits långt — komma att drivas ännu längre i framtiden. Upprätthållandet av betydande flygföretag har kommit att i många länder framstå som en nationell prestigesak.

Inte heller kan man bortse ifrån att den tekniska utvecklingen kan komma att medföra nya stora kapitalbehov och konkurrenssvårigheter i likhet med den pågående övergången till jet-trafik.

I de förslag till begränsning av den nuvarande expansiva linje som SAS bedrivit vilka framförts och som i stort sett innebär att SAS' expansion

härefter skall inriktas på att möta växande trafik på nu trafikerade linjer instämmer jag helt.

Likaså vill jag starkt understryka behovet av åtgärder för en rationalisering av driften särskilt med sikte på lägre kostnader som utredningsmännen föreslagit och att därvid icke det förhållandet att tre skilda länder är delägare i SAS får på ett för effektivitet och ekonomi skadligt sätt påverka företagets dispositioner. Härutöver vill jag i avseende på det delansvar för SAS som faller på kommunikationsdepartementet inskräpa betydelsen av att den statliga kontrollen och delägarskapet utövas på ett tillfredsställande och effektivt sätt. Med hänsyn härtill kan starkt ifrågasättas lämpligheten av att statssekreteraren i departementet innehar styrelseuppdrag i SAS — ett förhållande som även upptagits i en reservationsanmärkning fogad till årets dechargememorial.

Även om skäl talar emot ett med så stora belopp som av Kungl. Maj:t föreslaget bidrag till rekonstruktion av SAS vill jag dock icke, dels på grund av de allmänna överväganden rörande SAS betydelse som framförts såväl av utredningsmännen som av statsrådet och dels och framför allt med hänsyn till den beredvillighet näringslivets företrädare visat att bidra till rekonstruktion, motsätta mig att föreslagna medel ställes till förfogande.

Med hänvisning till det anförda vill jag hemställa,

att riksdagen i samband med behandlingen av Kungl. Maj:ts förslag i proposition nr 159 måtte beakta vad ovan anförts.

Stockholm den 9 maj 1961

*Manne Ståhl*