

Nr 667

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

(Lika lydande med motion nr 797 i Andra kammaren)

Vid bildandet av SAS förutsattes att verksamheten skulle bedrivas efter sunt affärsmässiga principer. Av proposition nr 159 framgår att detta inte blivit fallet. En grundläggande affärsmässig princip torde vara att satsat kapital åtminstone på längre sikt skall kunna ge normal förräntning eller utdelning. Under några av de tidigare åren kunde SAS ge en viss avkastning på kapitalet. Under räkenskapsåret 1959/60 uppgick emellertid konsortiets förluster till 84 milj. kronor eller ca 230 000 kronor per dag. Förlusten innevarande räkenskapsår torde, inklusive den av ämbetsmannadelegationen förordade avskrivningen å DC—7C-planen, inte komma att stanna under 125 milj. kronor, vilket motsvarar mer än 340 000 kronor per dag. De hittillsvarande förlusterna, inbegripet ovannämnda förluster samt bristande normal förräntning, torde överskrida 250 milj. kronor.

Då konsortiets kapitaltillgångar sålunda helt uttömts och även överskridits har det enligt propositionen ansetts nödvändigt att satsa nytt kapital om sammanlagt 210 milj. kronor. Därav skall 157 milj. kronor satsas genom aktieteckning och återstoden åtminstone formellt som lån. Därjämte skall de tre staterna, såvitt avser räkenskapsåren 1961/62—1964/65, svara för en garanti om 17,5 milj. kronor per år. Denna garanti skall tagas i anspråk när konsortiets kapitaltillgångar till följd av förluster underskrider aktiekapitalet eller de kapitaltillgångar, som fordras för uppfyllande av de med de amerikanska lånen förknippade ratiobestämmelserna.

Enligt propositionen och den s. k. 2+2+3-regeln skall Sverige svara för 90 milj. kronor av det erforderliga kapitaltillskottet. Härav skall staten och näringslivet svara för vardera 33,75 milj. kronor genom aktieteckning i det svenska moderbolaget. Återstoden, 22,5 milj. kronor, skall tillskjutas genom beviljandet av ett statligt lån. I propositionen betecknas det sistnämnda ömsom som tillskott och ömsom som lån. Framtiden torde få utvisa vilkendera beteckningen som är den relevanta. Några överdrivna förhoppningar om normal förräntning sedan den överenskomna räntefriheten upphört bör dock inte göras.

Flygföretagets möjligheter på såväl kortare som längre sikt måste givetvis bli vägledande för det ställningstagande, som nu måste göras. Härvid

bör uppmärksammas att framtidsutsikterna så långt nu kunnat överblickas ter sig mindre goda. Resultatet av innevarande verksamhetsår kommer att bli en omfattande förlust. Denna har av SAS-ledningen beräknats till 40 milj. kronor. Ämbetsmannadelegationen har dock framhållit att förlusten avsevärt kommer att överskrida detta belopp. Härtill kommer den nedskrivning av DC—7C-planen, som ämbetsmannadelegationen förordat. Med utgångspunkt från att det nuvarande aktiekapitalet helt förbrukas genom denna nedskrivning, får det ifrågasättas om företaget vid verksamhetsårets slut förmår uppfylla de i propositionen angivna förutsättningarna i fråga om ratiobestämmelserna och egetkapital. I propositionen har framhållits att det egna kapitalet icke skall få reduceras av förluster. I detta syfte har de statliga garantierna föreslagits. Dessa gäller emellertid inte innevarande räkenskapsår. Om förlusten kommer att utgöra mer än 53 milj. kronor, vilket med hänsyn till ämbetsmannadelegationens uttalande förefaller troligt, kan inte en reduktion av det egna kapitalet undgåas med mindre än att avskrivningarna blir mindre än de affärsmässigt riktiga och av ämbetsmannadelegationen föreslagna. Huruvida en sådan bokföringsåtgärd medför att även ratiobestämmelserna kan uppfyllas framgår inte av det material som redovisats i propositionen. För innevarande år framstår alltså den finansiella rekonstruktionen såsom bräcklig.

För de närmast därpå följande tre räkenskapsåren har SAS räknat med en vinst på sammanlagt (0+30+50) 80 milj. kronor. Perioden 1960/61—1963/64 skulle således ge en vinst på 40 milj. kronor. En sådan vinst räcker inte tillnärmelsevis till att ge en någorlunda rimlig förräntning på det satsade kapitalet. Såsom ämbetsmannadelegationen framhållit är SAS' beräkningar därjämte alltför optimistiska. Redan genom förlusten under innevarande räkenskapsår kan den för perioden beräknade vinsten komma att reduceras till ungefär hälften. En övervärdering av intäkterna eller en undervärdering av kostnaderna med 1 procent i de prognoser, som legat till grund för SAS' beräkningar, medför en försämring av driftresultaten med 25—30 milj. kronor. SAS har beräknat den till prognoserna knutna osäkerheten för verksamhetsåren 1960/61—1963/64 till resp. 20, 25, 30 och 35 milj. kronor. Ämbetsmannadelegationen anser det realistiskt att räkna med att driftresultaten kommer att avvika från beräkningarna med dessa belopp. I så fall blir förlusten för 1960/61 ca 60 milj. kronor och för hela perioden 1960/61—1963/64 ca 70 milj. kronor, ett belopp som till ca fem sjundedelar täckes av de statliga garantierna. Vidare skulle för räkenskapsåret 1961/62, även om de statliga garantierna toges i anspråk, uppstå ett underskott som måste regleras genom uppskjutande i viss mån av de tidigare nämnda avskrivningarna. Under de angivna förutsättningarna skulle vid periodens slut föreligga ett ackumulerat avskrivningsbehov om drygt 25 milj. kronor. Med andra ord — och realiteten — skulle detta innebära

att förutom de lånemedel om 53 milj. kronor, som föreslagits i propositionen, skulle även det föreslagna aktiekapitalet ha förbrukats i sådan omfattning att det reducerats från 157 milj. kronor till ca 130 milj. kronor. Ett sådant perspektiv gör det nödvändigt att åtgärder skyndsamt vidtages för att reducera förlusterna under den aktuella verksamhetsperioden.

Ställningstagandet i propositionen till SAS' fortsatta verksamhet synes grunda sig på bl. a. att det är bättre att utnyttja nu befintliga resurser för fortsatt verksamhet av i stort sett nuvarande omfattning i stället för att genomföra en omfattande avveckling med åtföljande realisationsförluster. Detta torde gälla såväl äldre och icke längre fullt modern utrustning, propellerplanen med tillhörande resurser, som den dyrbara utrustningen för jettrafiken i form av plan, verkstadsutrustning m. m., vilken utgör omfattande investeringar som hittills tagits i bruk i endast begränsad utsträckning. Någon närmare redovisning lämnas inte i propositionen, men det får förutsättas att en sådan bedömning till sina grunddrag är riktig. Ett accepterande härav innebär emellertid inte ett uteslutande av något av de olika alternativ i fråga om verksamhetens inriktning och omfattning, som i och för sig är tänkbara och möjliga från en sådan given utgångspunkt.

De förluster, som man tyvärr måste räkna med kommer att uppstå framgent, torde inte fördela sig lika på konsortiets olika flyglinjer. En del linjer torde vara lönande, medan en del ger smärre förluster och andra betydande förluster. Så länge en expansiv linje var vägledande för företaget kunde förluster på vissa linjer motiveras med att upprättande av sådana linjer utgjorde ett led i den expansiva utvecklingen och att de därför kunde förväntas bli lönande med tiden. Sedan det nu fastslagits i propositionen och i överenskommelsen mellan länderna att den expansiva inriktningen skall upphöra och en utvidgning av linjenätet således inte eftersträvas, gäller inte dessa motiv på samma sätt. Trafiken på linjer som totalt sett inte kan beräknas ge något överskott under den aktuella tidsperioden bör därför avvecklas så snart ske kan. Skulle med anledning härav viss materiel behöva försäljas, bör så ske om det ekonomiska resultatet därigenom blir bättre än om trafiken på ifrågavarande linje uppehålls. Den optimala ekonomiska effekten bör eftersträvas. Dessa frågor synes av sådan vikt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t bör anhålla om åtgärder i syfte att på lämpligt sätt få en närmare prövning till stånd inom konsortiet.

Av ämbetsmannadelegationens redogörelse framgår att beslut i fråga om omfattande ekonomiska engagemang och projekt sedermera visat sig vara förhastade och ur ekonomisk synpunkt mindre väl grundade. De ekonomiska konsekvenserna härav får nu bäras av intressenterna, bl. a. av de tre berörda staterna. Parlamenten är ställda inför fullbordat faktum och nödgas anslå högst betydande belopp, trots att de inte haft möjlighet att påverka de beslut, som gett upphov till ifrågavarande förluster. En sådan

ordning kan inte anses tillfredsställande. Med hänsyn till det inträffade och till spørsmålets ekonomiska vidd bör därför konsortiet framgent inte engagera sig i större ekonomiska projekt med mindre parlamenten på lämpligt sätt beretts möjlighet att påverka de beslut, som gett upphov till ifrågasvarande förluster. En sådan ordning kan inte anses tillfredsställande. Med hänsyn till det inträffade och till spørsmålets ekonomiska vidd bör därför konsortiet framgent inte engagera sig i större ekonomiska projekt med mindre parlamenten på lämpligt sätt beretts möjlighet att ge sin mening till känna. Även i detta avseende bör riksdagen hos Kungl. Maj:t anhålla att lämpliga åtgärder vidtages.

Av propositionen framgår att konkurrensen inom den internationella flygtrafiken allmänt sett är hård. Därtill kommer de protektionistiska inslag som alltmer gör sig gällande inom luftfartspolitikerna. Vidare kan det allvarligt befaras att taxorna kan komma att reduceras till följd av överenskommelser inom IATA. Dessa omständigheter är mer besvärande för de mindre flygföretagen än för de större. På sikt måste därför frågan om inriktningen och omfattningen av SAS' och moderbolagens verksamhet tas upp till ingående prövning. Inte minst viktigt är detta ur det nordiska samarbetets synpunkt. Det vore beklagligt om de nordiska ländernas flygpolitik finge en sådan inriktning, att folken därav kunde dra den slutsatsen att nordiskt ekonomiskt samarbete inte är lönande. För undvikande härav bör i god tid före utgången av räkenskapsåret 1963/64 företagas en ingående utredning rörande de nordiska ländernas flygtrafik och riktlinjer utformas för den framtida verksamheten. Härvid bör eftersträvas sådana lösningar och sådan omfattning och inriktning av samarbetet, som ter sig bäst ur de nordiska ländernas gemensamma synpunkt.

I ett sådant sammanhang torde även frågan om överljudstrafiken böra beröras. Med hänsyn till de ovan berörda svårigheterna för flygtrafikföretag av SAS' omfattning och till de mycket stora investeringskostnader och omfattande trafikunderlag som fordras, synes en övergång till överljudstrafik under nu rådande betingelser inte vara aktuell för SAS' vidkommande. Även om de rådande konkurrensförhållandena och svårigheterna synes bli bestående för överskådlig tid, kan givetvis förändringar inträffa — i negativ eller positiv riktning — som nödvändiggör ett annat bedömande. Då något uttalande eller ställningstagande nu inte är aktuellt bör därför frågan om överljudstrafiken beaktas vid utredningen angående den nordiska flygtrafiken i framtiden. Om så befinnes erforderligt bör därvid särskilt prövas huruvida det kan anses ändamålsenligt att överlåta trafiken på bl. a. linjer där överljudstrafik kan bli aktuell på annat eller andra flygföretag. Även härvidlag bör gälla att varken gemensamma nordiska eller berörda länders berättigade intressen eftersättes.

Med hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen vid sin behandling av proposition nr 159 måtte, i enlighet med vad i motionen anförts, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om åtgärder i syfte

a) att få till stånd en förutsättningslös prövning av den ekonomiska lönsamheten hos SAS' samtliga nuvarande flygtrafiklinjer och nedläggning av de flygtrafiklinjer, som därvid befinnas icke lönsamma vad avser verksamhetsperioden 1960/61—1963/64;

b) att SAS icke engagerar sig i nya projekt av betydande ekonomisk omfattning, som binder företaget på längre sikt, utan att resp. parlament dessförinnan på lämpligt sätt beretts tillfälle ge sin mening till känna; samt

c) att i god tid före utgången av verksamhetsåret 1963/64 få till stånd en utredning rörande omfattningen och inriktningen av SAS' och moderbolagens verksamhet samt av flygtrafiksamarbetet mellan de nordiska länderna.

Stockholm den 9 maj 1961

Sven E. Sundin