

## Nr 133

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående kapitaltillskott till Scandinavian Airlines System (SAS), m. m., jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 159 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 28 april 1961 föreslagit riksdagen att för Sveriges del godkänna i statsrådsprotokollet föreslagna grunder för en ekonomisk rekonstruktion av SAS, att till Teckning av aktier i Aktiebolaget aerotransport å kapitalbudgeten under fonden för statens aktier å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1960/61 anvisa ett investeringsanslag av 33 750 000 kr., att till Lån till Aktiebolaget aerotransport å kapitalbudgeten under fonden för låneunderstöd å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1960/61 anvisa ett investeringsanslag av 22 500 000 kr. samt att till Stämpelavgift å aktierna i Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag och Aktiebolaget aerotransport under sjätte huvudtiteln å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1960/61 anvisa ett reservationsanslag å 1 012 500 kr.

Efter en inledande översikt av utvecklingen av det dansk-norsk-svenska luftfartissamarbetet genom SAS-konsortiet redovisas i propositionen det huvudsakliga innehållet av ett betänkande, som den 27 mars 1961 avgivits av en särskild skandinavisk ämbetsmannadelegation med uppdrag att undersöka kapitalbehovet för konsortiet och därmed sammanhängande frågor. I denna del torde utskottet få hänvisa till propositionen (s. 2—24).

*Departementschefen* erinrar inledningsvis om att då de tre nationella flygföretagen i Skandinavien — Aktiebolaget aerotransport (ABA) i Sverige, Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) i Danmark och Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) i Norge — år 1950 beslöt att utvidga samarbetet inom SAS och ge konsortiet dess nuvarande utformning, ansågs denna åtgärd nödvändig för att möjliggöra en ekonomiskt försvarbar drift. Man hade emellertid klart för sig, att det likväl kunde uppstå betydande svårigheter att driva konsortiet ekonomiskt. Staterna påtog sig därför vissa garantier för att säkra företagens drift.

Liksom de flesta andra större flygföretag har SAS utvecklats kraftigt under 1950-talet. SAS produktion har sålunda under denna tid mer än tre-

1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1961. 6 saml. Nr 133*

dubblats, och konsortiet driver i dag en världsomspännande trafik. Inom konsortiet har i all huvudsak enighet förelegat om en expansiv inriktning av verksamheten. SAS har alltsedan konsortiets bildande kunnat räkna med de skandinaviska staternas och allmänhetens stöd. Redan i början av sin verksamhet tillvann sig SAS anseende som ett flygföretag med hög teknisk standard och god service.

För perioden till och med verksamhetsåret 1956/57 redovisade SAS ett visst överskott på flygdriften. Under de senaste åren har konsortiet däremot på grund av ett flertal samverkande orsaker fått vidkännas betydande förluster. De från staternas sida lämnade ekonomiska garantierna har dock icke tagits i anspråk.

Departementschefen övergår därefter till att beröra orsakerna till konsortiets nuvarande bekymmersamma ekonomiska situation och anför därvid följande.

SAS' nuvarande ansträngda ekonomiska läge har sin grund i förhållanden som till stor del måste anses vara av temporär natur. Omställningen till jetdrift har inneburit betydande uppbyggnadskostnader. Därjämte har konkurrensen från företaget, som fått jetplan levererade tidigare än SAS, för konsortiet medfört betydande trafikbortfall på ett flertal linjer under längre eller kortare tidsperioder. Samtidigt har värdet av viss äldre flygmateriel betydligt reducerats. Vidare har driftresultatet på ett ofördelaktigt sätt påverkats av förluster på engagemang i vissa utländska flygföretag. Sammanlagt beräknas hittills bokförda förluster och sannolika förlustrisker på nämnda engagemang till 60 å 70 milj. kr. Utöver nu nämnda mera övergående förhållanden kommer den negativa inverkan på driftresultatet som har sin grund i de luftfartspolitiska restriktioner som lagts på SAS' trafik i ett flertal länder.

För verksamhetens inriktning under de närmaste åren har SAS undersökt ett stort antal alternativa trafikprogram. Det program som på längre sikt ansetts ge det gynnsammaste ekonomiska resultatet innebär i stort sett, att företagets utbyggnad i fortsättningen begränsas till att täcka växande trafikbehov på de nu trafikerade linjeområdena. Programmet innefattar således icke några ambitioner att utvidga det nuvarande linjenätet. På grundval av nämnda trafikprogram har inom konsortiet gjorts upp prognoser för driftresultatet för vart och ett av verksamhetsåren 1960/61—1963/64. Enligt prognoserna skulle för innevarande verksamhetsår uppstå en rätt betydande förlust. För verksamhetsåret 1961/62 räknas med balans mellan kostnader och intäkter; för vart och ett av åren 1962/63 och 1963/64 kalkyleras med vissa överskott på rörelsen.

Det inom konsortiet utarbetade trafikprogrammet kan icke betraktas som annat än riktlinjer för den framtida verksamheten. En anpassning av trafiken efter utvecklingen förutsättes skola ske allt eftersom denna ändras i olika avseenden. Naturligtvis kan delade meningar råda om den från ekonomiska synpunkter lämpligaste omfattningen och strukturen av linjenätet. Huruvida samtliga nu av SAS trafikerade linjeområden på längre sikt bör bibehållas måste avgöras av konsortiet utifrån en bedömning av räntabiliteten och intresset att tillgodose de skandinaviska ländernas vitala trafikbehov. Den skärpta konkurrensen mellan flygföretagen och den rådande tendensen till ökad protektionism inom luftfartspolitiken gör det svårt att

med säkerhet bedöma hur SAS' trafik i framtiden kommer att utvecklas. Förutsättningarna för SAS att öka sin trafik i enlighet med föreliggande prognoser bör därför — såsom ämbetsmannadelegationen framhållit — bedömas med en viss försiktighet. Härvidlag bör enligt min mening också beaktas det förhållandet, att flertalet flygföretag med internationell trafik ej i alla avseenden drives utifrån rent ekonomiska bedömningsgrunder. Tvärtom utövar protektionistiska synpunkter i många länder ett stort inflytande på de nationella flygföretagens utbyggnad, vilket medför risker för ett alltför stort utbud i förhållande till förefintlig efterfrågan. En expansion utöver en på enbart ekonomiska grunder avvägd marginalproduktion kan för dessa och med dem konkurrerande flygföretag leda till mer eller mindre stora underskott på flygdriften. De nuvarande expansionssträvandena hos åtskilliga flygföretag ger också intryck av förväntningar om statlig subventionering inte endast på kortare sikt.

Med hänsyn till det här anförda är det därför svårt att bedöma SAS' ekonomiska utveckling under de närmaste åren. Precisionen i kalkylerna är självfallet endast skenbar. Vid bedömningen av prognoserna har man att ta hänsyn till tänkbara avvikelser beträffande exempelvis trafikomfattning, taxenivå, intäkter samt kostnader för drift och underhåll. Den slutliga värderingen av kalkylerna och därmed företagets ekonomiska framtid måste därför i hög grad grundas på mera allmänna överväganden.

Av allt att döma kommer för SAS' del utvecklingen av kostnadssidan att få utomordentligt stor betydelse för driftresultatet. Mycket tyder på att SAS i jämförelse med vissa andra flygföretag tidigare haft ett lågt kostnadsläge men att utvecklingen i detta hänseende under senare år varit ofördelaktigare för konsortiet än för de flesta konkurrerande flygföretagen.

Det bör i detta sammanhang framhållas, att konsortiets externa revisorer och ämbetsmannadelegationen framfört viss kritik mot konsortiets organisation och arbetsformer. Flera omständigheter tyder på att konsortiets organisation ej i tillräcklig grad anpassats till de successivt ändrade förhållandena.

Erfarenheterna från de gångna åren pekar på att finans- och ekonomifunktionerna inom konsortiets centrala ledning ej givits tillräcklig effektivitet att bevaka, att produktionsapparaten fått en så teknisk-ekonomiskt riktig utformning som möjligt. Vidare synes samarbetet mellan de olika organen inom konsortiet icke ha fungerat tillfredsställande i alla avseenden. Medverkande till den ogynnsamma ekonomiska utvecklingen har även varit hänsynen till fördelningsnormen 2: 2: 3, vilken i olika hänseenden inverkat på konsortiets dispositioner, exempelvis i fråga om verkstadsarbetena och personalpolitiken. Nämnda fördelningsgrund har likaledes bidragit till att konsortiet fått en inre struktur som medfört att det icke helt igenom fungerat som en företagsmässig enhet.

Om de brister som f. n. föreligger i fråga om konsortiets organisation och driftförhållanden avhjälpes bör konsortiet, som från tekniska synpunkter är gott rustat och har ett väl utarbetat linjenät, ha förutsättning att, sedan omställningen till jetdrift avslutats, driva sin verksamhet utan ytterligare underskott under nu överblickbar tidsperiod.

Vid ställningstagandet till frågan huruvida svenska staten genom ett kapitaltillskott bör medverka till att upprätthålla konsortiet får självfallet hänsyn tas, förutom till utsikterna att erhålla förräntning på det nya kapitalet, även till de fördelar av olika slag som SAS' verksamhet medför för vårt land.

I detta sammanhang vill jag bland annat erinra om den betydelse som SAS' flygförbindelser till olika delar av världen har för de skandinaviska ländernas internationella handelsförbindelser och dessas vidare utveckling. SAS har dessutom genom sin trafik bidragit till att skapa good-will för de skandinaviska länderna i utlandet. SAS' verksamhet stimulerar också turisttrafiken till våra länder. Beaktas bör även att SAS' trafik medför vissa fördelar från valutasynpunkt. Slutligen får man ej bortse från den stora betydelse som måste tillmätas SAS-samarbetet såsom exempel på skandinavisk samverkan på det företagsmässiga området.

Såväl passagerar- som fraktflyget utgör numera en oumbärlig del av de skandinaviska ländernas samlade transportapparat och täcker behov, som i många fall icke kan med dagens krav tillgodoses genom alternativa transportmedel. Det torde vara uppenbart, att de skandinaviska ländernas behov av flygförbindelser bäst tillgodoses genom ett gemensamt flygföretag. SAS-samarbetet är även en förutsättning för att de skandinaviska länderna skall kunna hävda sig i den internationella konkurrensen på luftfartens område. Samarbetet inom SAS har medfört stora fördelar för de tre länderna under de gångna åren och kan förväntas bli av betydande värde även i framtiden.

Mot bakgrund av de sålunda redovisade bedömningarna finner departementschefen det vara ett allmänt intresse att söka bevara samarbetet inom konsortiets ram. På grund av den hårda konkurrensen från andra länders flygföretag och den protektionistiska luftfartspolitik, som departementschefen med beklagande finner råda på många håll i världen, bör man emellertid, enligt departementschefens mening, bedöma SAS' framtidsutsikter med balanserad optimism.

Enligt ämbetsmannadelegationens mening är det för att upprätthålla konsortiets verksamhet på affärsmässig grund nödvändigt att SAS erhåller nytt kapital å 210 milj. kr. Detta bör enligt delegationen tillföras konsortiet i form av nytt insatskapital från moderbolagen i förhållandet 2: 2: 3. I enlighet härmed bör 60 milj. kr. tillskjutas av vardera DDL och DNL samt 90 milj. kr. av ABA.

Departementschefen, som förklarar sig dela delegationens åsikt, att det inte torde vara möjligt att fortsätta konsortiets verksamhet utan att detta tillföres nytt kapital av föreslagen storleksordning, anför därefter följande.

Vid överläggningar, som ägt rum mellan de skandinaviska kommunikationsministrarna på grundval av delegationens betänkande, har framkommit, att ett fortsatt ekonomiskt stöd från de tre staternas sida till SAS är motiverat. Dessa överläggningar, som avslutades den 22 april 1961, har lett till överenskommelse om en ekonomisk rekonstruktion av konsortiet i enlighet med den plan som lagts fram av delegationen. Överenskommelsen innebär i huvudsak följande.

1. Konsortiet skall av moderbolagen tillföras ett nytt insatskapital å 210 milj. kr. Av detta belopp skall i enlighet med 2: 2: 3-regeln DDL och DNL var för sig svara för 60 milj. kr. och ABA för 90 milj. kr.

2. För att delta i refinansieringen av konsortiet måste DDL erhålla nytt kapital å 82 milj. d. kr. DNL, som har likvida medel å 14 milj. n. kr., behöver ett kapitaltillskott å 69 milj. n. kr. För ABA erfordras i nytt kapital 90 milj. sv. kr.

3. Näringslivet i Danmark, Norge och Sverige förutsättes skola genom teckning av nya aktier tillföra vederbörande moderbolag respektive 17,5 milj. d. kr., 10 milj. n. kr. och 33,75 milj. sv. kr.

Under här angivna förutsättning skall danska staten till DDL tillskjuta 45 milj. d. kr., varav 27,5 milj. kr. i form av tillskott och 17,5 milj. kr. genom teckning av nya aktier. Norska staten skall lämna DNL nytt kapital å 38 milj. n. kr. Av detta belopp utgör 28 milj. kr. tillskott och 10 milj. kr. likvid för nya aktier. Svenska staten skall bidra till täckning av ABA:s kapitalbehov genom att teckna nya aktier för 33,75 milj. sv. kr.

4. De danska och norska staterna skall dessutom var för sig till vederbörande moderbolag lämna ett lån å 15 milj. sv. kr. (19,5 milj. d. kr. och 21 milj. n. kr.), medan den svenska staten skall låna ABA 22,5 milj. kr. Varje lån skall för tiden till och med den 30 september 1966 vara ränte- och amorteringsfritt. För tiden därefter skall lånen löpa med fem procent årlig ränta till dess full betalning sker. Villkoren för återbetalning av lånen skall fastställas av varje stat för sig. I händelse av moderbolagets konkurs eller av annan orsak föranledd upplösning skall lånet medföra rätt till betalning efter moderbolagets övriga skulder.

5. Den mellan de skandinaviska länderna den 20 augusti 1959 träffade överenskommelsen om ekonomisk garanti till de tre moderbolagen skall för räkenskapsåren 1959/60 och 1960/61 anses för uppfylld genom staternas deltagande i rekonstruktionen. Vid bestämmandet av kapitaltillskottets storlek har hänsyn tagits till möjligheten av driftsunderskott under de närmaste åren. På grund härav kan staterna gentemot moderbolagen taga förbehåll om att statsgarantien för de följande åren endast skall täcka driftsunderskott som bringar det nya insatskapitalet i konsortiet ned under 157,5 milj. kr. eller som medför att konsortiet icke kan uppfylla de ratiobestämmelser, vilka är knutna till konsortiets amerikanska låneavtal.

6. Rekonstruktionen av konsortiet vilar på den förutsättningen, att fortsatt paritet skall gälla mellan staterna och det privata näringslivet i fråga om moderbolagens och konsortiets ledning. Vidare föreligger enighet om att konsortiet i sin verksamhet skall följa strängt affärsmässiga principer. Detta skall gälla även om de olika ländernas andel i verksamheten härigenom blir mindre än som ursprungligen förutsatts.

7. Slutligen skall staterna och de privata aktiegrupperna i konsortiets moderbolag efter närmare samråd tillsätta en snabbt arbetande skandinavisk kommitté, som skall företa en engångsutredning av huvudpunkterna i konsortiets organisation, administration och driftsformer i syfte att lägga fram förslag, som kan öka konsortiets effektivitet och konkurrensförmåga. Tillsättandet av denna kommitté skall icke inverka på styrelsens, arbetsutskottets och verkställande direktörens handlingsfrihet och ansvar för konsortiets fortlöpande skötsel.

Vad beträffar de olika punkterna i rekonstruktionsplanen må här tilläggas följande.

Med de privata aktieägarna i ABA har överenskommit att lånet å 22,5 milj. kr. till bolaget skall återbetalas den 31 december 1977. Enär staten är hälftendelägare i bolaget, ligger det i sakens natur att därest bolaget vid denna tidpunkt skulle sakna medel för återbetalning av lånet frågan får bli föremål för överläggningar mellan staten och de privata aktieägarna. Bolagets möjligheter att erlagga ränta å lånet är beroende på utdelning från

SAS. I den mån konsortiets årsresultat efter täckning av alla kostnader, inberäknat fulla avskrivningar, icke lämnar ABA medel för täckning av räntan, förutsättes att frågan om räntans erläggande för det ifrågavarande räkenskapsåret också skall bli föremål för överläggningar mellan berörda parter.

Då rekonstruktionsplanen förutsätter, att det svenska näringslivet tecknar hälften av det nya aktiekapitalet i ABA och dess andel i bolaget sålunda bibehålles oförändrad, föreligger enligt min mening ej skäl att ändra gällande garantiordning i vad avser räkenskapsåren 1961/62—1964/65. I överensstämmelse härmed bör sålunda ABA äga rätt att erhålla täckning för eventuella underskott i sin verksamhet för dessa räkenskapsår.

I gällande avtal av år 1948 mellan staten och SILA finns vissa regler om skyldighet och rättighet för staten att inlösa de aktier i ABA som innehas av privata aktieägare. Enligt min mening bör dessa regler gälla även de aktier som i samband med rekonstruktionen från privat håll tecknas i bolaget.

Med hänsyn till att vid ABA:s bildande år 1948 kostnaderna för gäldande av aktiestämpel bestreds av statsmedel (se prop. 1949: 126) bör enligt min uppfattning ABA och SILA icke belastas med de kostnader för aktiestämpel, som nu uppkommer i samband med teckning av nya aktier i ABA och SILA på respektive 67,5 milj. kr. och 33,75 milj. kr. Stämpelkostnaderna för dessa aktieteckningar uppgår till sammanlagt 1 012 500 kr., vilket belopp torde böra bestridas av staten.

Delegationen har vid sin bedömning av SAS' kapitalbehov och den i samband därmed erforderliga värderingen av moderbolagens ekonomiska förhållanden tagit som utgångspunkt, att hela det nuvarande insatskapitalet i SAS är förbrukat. För egen del anser jag skäl tala för en sådan bedömning. I vad mån en nedskrivning av aktiekapitalet i ABA bör ske är en fråga som det tillkommer bolaget att ta ställning till.

De statsmedel som erfordras för den föreslagna ekonomiska rekonstruktionen av SAS bör enligt departementschefens mening anvisas å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1960/61. Departementschefen förordar, att ett investeringsanslag av 33 750 000 kr. för aktieteckningen i ABA uppföres på kapitalbudgeten under rubriken: Teckning av aktier i Aktiebolaget aerotransport. På kapitalbudgeten bör vidare ett investeringsanslag av 22 500 000 kr. avseende lån till ABA upptas under rubriken: Lån till Aktiebolaget aerotransport. Slutligen bör för bestridande av stämpelavgifter i samband med ny aktieteckning i SILA och ABA under sjätte huvudtiteln uppföras ett reservationsanslag av 1 012 500 kr. under rubriken: Stämpelavgift å aktierna i Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag och Aktiebolaget aerotransport.

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehått

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Birke* och *Ebbe Ohlsson* (I: 665) och den andra inom andra kammaren av herrar *Cassel* och *Magnusson* i Borås (II: 798), vari hemställts, att riksdagen i nu ifrågavarande sammanhang måtte uttala, att det enligt dess

mening är väsentligt, att den finansiella rekonstruktionen av SAS, vartill grunden lägges genom i propositionen föreslagen aktieteckning och föreslaget lån, fullföljes organisatoriskt och företagsmässigt med sikte på starkt kostnadssänkande rationaliseringar;

*dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Per-Olof Hanson* och *Hilding* (I: 666) och den andra inom andra kammaren av herr *Ståhl* (II: 800), vari hemställts, att riksdagen i samband med behandlingen av förevarande proposition i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte beakta i motionerna anförda synpunkter;

*dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Sundin* (I: 667) och den andra inom andra kammaren av herr *Fälldin* (II: 797), vari hemställts, att riksdagen vid sin behandling av förevarande proposition måtte, i enlighet med vad i motionerna anförts, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om åtgärder i syfte att få till stånd en förutsättningslös prövning av den ekonomiska lönsamheten hos SAS' samtliga nuvarande flygtrafiklinjer och nedläggning av de flygtrafiklinjer, som därvid befinner sig icke lönsamma vad avser verksamhetsperioden 1960/61—1963/64, att SAS icke engagerar sig i nya projekt av betydande ekonomisk omfattning som binder företaget på längre sikt, utan att respektive parlament dessförinnan på lämpligt sätt beretts tillfälle ge sin mening till känna samt att i god tid före utgången av verksamhetsåret 1963/64 en utredning kommer till stånd rörande omfattningen och inriktningen av SAS' och moderbolagens verksamhet samt av flygtrafiksamarbetet mellan de nordiska länderna;

*dels* en inom andra kammaren av herr *Hagberg m. fl.* väckt motion (II: 796), vari hemställts, att riksdagen måtte avslå förevarande proposition samt att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär skyndsamt förslag i syfte att till staten överföra hela den svenska delen av SAS;

*dels* ock en inom andra kammaren av herr *Eliasson* i Sundborn väckt motion (II: 799), vari hemställts, att riksdagen vid behandlingen av förevarande proposition måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att åtgärder snarast vidtages i syfte att få till stånd en effektivare ekonomisk ledning och grundligare planering inom SAS.

Beträffande de skäl motionärerna åberopat till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna I: 665, II: 800, I: 667, II: 796 och II: 799.

*Utskottet.* Den skandinaviska ämbetsmannadelegation som utrett frågan om SAS' kapitalbehov har i sitt betänkande härom erinrat om den kraftiga expansion som präglat konsortiets utveckling under de gångna tio åren av dess verksamhet. Antalet betalda tonkm har sålunda stigit från 73 milj. under räkenskapsåret 1950/51 till 246 milj. under räkenskapsåret 1959/60, och antalet befordrade passagerare har under samma tid ökat från 482 000 till 1 853 000. Samtidigt har antalet anställda inom företaget stigit från 6 600 till 14 600. Konsortiet, som i dag driver en världsomspännande

internationell trafik har också vunnit anseende som ett flygföretag med hög teknisk standard och god service.

Under de senaste åren har emellertid företagets ekonomiska utveckling blivit ogynnsam. Medan SAS under åren fram till och med 1956/57 visade ett visst överskott på driften, har företaget för tiden därefter haft att vidkännas avsevärda förluster. Resultatet härav har blivit att det ursprungliga insatskapitalet på 157,5 milj. kr. numera torde få anses förbrukat. Den förenämnda delegationen har i anslutning till sitt konstaterande härav uttalat viss kritik mot såväl konsortiets organisation och arbetsformer som vidtagna dispositioner i samband med vissa utländska engagemang.

Enligt den prognos som av konsortiet uppgjorts på basis av vissa antaganden och förutsättningar rörande verksamhetens fortsatta utveckling skulle även för innevarande verksamhetsår uppstå en betydande förlust, medan för verksamhetsåret 1961/62 räknas med balans mellan intäkter och utgifter. För vart och ett av åren 1962/63 och 1963/64 skulle vissa överskott på rörelsen uppstå. Delegationen anser det dock mera troligt att utvecklingen blir något mindre gynnsam och att man icke får utesluta risken för att utvecklingen blir väsentligt ogynnsammare än prognosen.

Enligt departementschefen kan det för de närmaste åren utarbetade trafikprogram som ligger till grund för prognosen icke betraktas som annat än riktlinjer för den framtida verksamheten. Vid ställningstagandet till frågan om ett ytterligare statligt kapitaltillskott anses hänsyn böra tagas förutom till utsikterna att erhålla förräntning på det nya kapitalet även till de fördelar av skilda slag — exempelvis med avseende å de skandinaviska ländernas handelsförbindelser, turisttrafik och good-will m. m. — som ett upprätthållande av konsortiet skulle medföra. Under hänvisning bl. a. till anförda förhållanden finner departementschefen konsortiet böra erhålla det nya kapital å 210 milj. kr. som enligt delegationen erfordras. Detta avses därvid tillföras företaget i form av nytt insatskapital från moderbolagen i förhållandet 2: 2: 3. Därvid skall enligt i propositionen närmare avgivna grunder 60 milj. kr. tillskjutas av vardera DDL och DNL samt 90 milj. kr. av ABA. Fortsatt paritet skall gälla mellan staten och det privata näringslivet i fråga om moderbolagens och konsortiets ledning.

För att göra det möjligt för ABA att tillskjuta det förenämnda beloppet om 90 milj. kr. skall aktiekapitalet i detta bolag ökas med 67,5 milj. kr., varav staten och näringslivet förutsättes skola teckna hälften var. Staten skall därjämte lämna bolaget ett lån å 22,5 milj. kr. som till och med den 30 september 1966 skall vara ränte- och amorteringsfritt men därefter löpa med fem procents årlig ränta till dess full betalning sker.

De statsmedel som sålunda erfordras för den föreslagna ekonomiska rekonstruktionen, och vartill kommer kostnader om 1 012 500 kr. för stämpelavgifter i samband med ny aktieteckning i SILA och ABA, föreslås skola anvisas å tilläggsstat II till riksstaten för innevarande budgetår. I anslut-



ning härtill må nämnas, att ABA i enlighet med gällande garantiordning i vad avser räkenskapsåren 1961/62—1964/65 jämväl anses böra äga rätt att erhålla täckning för eventuella underskott å sin verksamhet för dessa räkenskapsår.

I anledning av Kungl. Maj:ts förslag har motionsledes vissa yrkanden framställts. Sålunda har i motionerna I: 665 och II: 798 hemställts, att riksdagen vid sin behandling av propositionen måtte uttala, att det enligt dess mening är väsentligt att den finansiella rekonstruktionen av SAS fullföljes organisatoriskt och företagsmässigt med sikte på starkt kostnads-sänkande rationaliseringar. I de båda motionerna I: 666 och II: 800 yrkas att riksdagen vid sin behandling av förslaget beaktar vissa i motionerna anförda synpunkter rörande bl. a. behovet av en begränsning av företagets expansion samt nödvändigheten av en effektiv rationaliseringsverksamhet. Vidare yrkas i motionerna I: 667 och II: 797 att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om åtgärder i syfte att få till stånd en förutsättningslös prövning av den ekonomiska lönsamheten hos SAS' samtliga nuvarande flygtrafiklinjer och nedläggning av de linjer, som därvid befinnes icke lönsamma vad avser verksamhetsperioden 1960/61—1963/64. Härjämte föreslås att SAS icke skall få engagera sig i nya projekt av betydande ekonomisk omfattning, som binder företaget på längre sikt, utan att respektive parlament dessförinnan på lämpligt sätt beretts tillfälle att ge sin mening till känna. Dessutom bör enligt motionärerna i god tid före utgången av verksamhetsåret 1963/64 en utredning komma till stånd rörande omfattningen och inriktningen av SAS' och moderbolagens verksamhet samt av flygtrafiksamarbetet mellan de nordiska länderna.

I motionen II: 799 åter yrkas att åtgärder snarast vidtages i syfte att få till stånd en effektivare ekonomisk ledning och grundligare planering inom SAS, medan slutligen i motionen II: 796 förordas dels att förevarande proposition måtte avslås, dels ock att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär skyndsamt förslag i syfte att till staten överföra hela den svenska delen av SAS.

Såsom departementschefen framhållit torde det bekymmersamma ekonomiska läge vari SAS nu befinner sig främst ha föranletts av den ogynnsamma utvecklingen av konkurrensförhållandena och skärpningen av den protektionistiska luftfartspolitikerna i flera av de länder, där SAS utövar verksamhet. Härtill kommer den synnerligen kapitalkrävande övergång till jettrafik som blivit en följd av den snabba utvecklingen på luftfartens område. Engagemangen i vissa utländska flygföretag har också medfört betydande förluster, varjämte risk synes föreligga för ytterligare sådana.

Såvitt av det föreliggande materialet kan bedömas, torde i samband med förenämnda engagemang vissa dispositioner ha vidtagits som sedermera visat sig mindre välbetänkta. Vissa brister synes jämväl ha vidlådit planeringen av det s. k. SAS-husets utbyggnad. Erfarenheterna från de gångna åren pekar på, såsom departementschefen framhållit, att finans- och ekono-

mifunktionerna inom konsortiets centrala ledning ej med tillräcklig effektivitet bevakat att produktionsapparaten fått en så teknisk-ekonomiskt riktig utformning som möjligt. Vidare har hänsynen till fördelningsnormen 2: 2: 3 i fråga om verkstadsarbetena och personalpolitiken inverkat ogynnsamt.

Om de brister som för närvarande föreligger i fråga om konsortiets organisation och driftförhållanden avhjälpes, bör emellertid företaget enligt departementschefen ha förutsättningar att driva sin verksamhet utan ytterligare underskott under nu överblickbar tidsperiod. Utskottet vill bestämt understryka angelägenheten av att en organisatorisk och ekonomisk rekonstruktion kommer till stånd. Sålunda finner utskottet det betydelsefullt att samarbetet inom konsortiets ram bevaras, bl. a. med hänsyn till att flygbefordran av såväl gods som passagerare numera utgör en oundgänglig del av de skandinaviska ländernas transportförsörjning.

Genom det angivna kapitaltillskottets storlek anses SAS' likviditetsbehov för de närmaste åren vara täckt. Utskottet vill i detta sammanhang understryka nödvändigheten av att konsortiet i fortsättningen bevarar en självständig ledning med vida befogenheter. I enlighet med ämbetsmannadelegationens förslag bör därvid särskild vikt läggas vid att konsortiet blir en enhet och att ledningen får effektiv kontroll över konsortiets finansiella och driftmässiga dispositioner samtidigt med att en rationell fördelning av funktionerna mellan huvudkontoret och lokala avdelningar genomföres. Konsortiet bör sålunda enligt utskottets uppfattning i sin verksamhet följa strängt affärsmässiga principer, även om härigenom en förskjutning skulle uppstå i de skilda ländernas andel av verksamheten.

Utskottet finner det synnerligen angeläget att — i enlighet med vad som förutsatts — staterna och de privata aktiegrupperna i konsortiets moderbolag tillsätter en snabbt arbetande skandinavisk kommitté, som skall företaga en engångsutredning av huvudpunkterna i företagets organisation, administration och driftformer i syfte att lägga fram förslag, som kan öka konsortiets effektivitet och konkurrensförmåga. Understrykas bör därvid att tillsättandet av kommittén förutsatts icke skola inverka på styrelsens, arbetsutskottets och verkställande direktörens handlingsfrihet och ansvar för konsortiets skötsel.

Vidkommande verksamhetens inriktning på längre sikt anses det trafikprogram ge det gynnsammaste ekonomiska resultat som förutsätter att företagets utbyggnad i fortsättningen i stort sett begränsas till att täcka de växande trafikbehoven på de nu trafikerade linjeområdena. Att en sådan begränsning sker förefaller utskottet vara riktigt, ävensom att det bör få ankomma på konsortiet att med vederbörligt beaktande av såväl allmänna räntabilitetssynpunkter som de skandinaviska ländernas trafikbehov avgöra i vad mån samtliga dessa områden bör bibehållas.

Den ståndpunkt utskottet intagit i nu berörda frågor torde till väsentliga

delar innebära ett tillgodoseende av de i motionerna I: 665 och II: 798, I: 666 och II: 800 samt II: 799 framförda önskemålen. Även de i motionerna I: 667 och II: 797 anförda synpunkterna synes till viss del beaktade. Någon särskild framställning från riksdagens sida av det slag som i sistnämnda båda motioner föreslagits anser sig utskottet däremot icke kunna tillstyrka.

Utskottet, som således biträder Kungl. Maj:ts förslag, tillstyrker i enlighet härmed att de erforderliga medlen ställs till ABA:s förfogande på de i propositionen närmare angivna villkoren. Vad departementschefen i förevarande sammanhang i övrigt anfört och förordat har ej heller givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Utskottet kan följaktligen icke biträda de i motionen II: 796 framställda yrkandena och avstyrker därför bifall till motionen i fråga.

Aberopande det anförda hemställer utskottet,

I. att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag ävensom i anledning av motionerna I: 665 och II: 798, I: 666 och II: 800 samt II: 799 och med avslag å motionen II: 796,

a) för Sveriges del godkänna de av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 28 april 1961 föreslagna grunderna för en ekonomisk rekonstruktion av SAS,

b) till *Teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport* å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1960/61 under fonden för statens aktier anvisa ett investeringsanslag av 33 750 000 kr.,

c) till *Lån till Aktiebolaget Aerotransport* å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1960/61 under fonden för låneunderstöd anvisa ett investeringsanslag av 22 500 000 kr.,

d) till *Stämpelavgift å aktierna i Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag och Aktiebolaget Aerotransport* å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1960/61 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 1 012 500 kr.;

II. att motionerna I: 667 och II: 797 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 19 maj 1961

På statsutskottets vägnar:

ERNST V. STAXÄNG

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit från första kammaren: herrar Näsström, Boman, Einar Persson, Birger Andersson, Axel Johannes Andersson, Thun, Bergman, Holmqvist, Per

Jacobsson, Fritz Persson, Nils Theodor Larsson, Mårtensson, Thorsten Larsson, Kaijser och Virgin; samt

från andra kammaren: herrar Staxäng, Petterson i Degerfors, Blidfors, Andreasson, Eliasson i Sundborn, Mellqvist, fru Lewén-Eliasson, herrar Wedén, Johansson i Norrköping, Gustafsson i Uddevalla, Carbell, Helén, Gustafsson i Kårby, Nelander och Källenius.

---

**Reservation**

av herr *Gustafsson* i Kårby.