

## Nr 25.

Ankom till riksdagens kansli den 12 februari 1946 kl. 12 m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1945/46 till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 2 har Kungl. Maj:t (punkt 6, s. 113—123 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 4 januari 1946) föreslagit riksdagen att till Aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1945/46 under luftfartsfonden anvisa ett investeringsanslag av 8 080 000 kronor.

Aktiebolaget Aerotransport har ett aktiekapital av 3 084 000 kronor, varav 2 500 000 kronor i A-aktier och 584 000 kronor i B-aktier. Samtliga A-aktier ägas av svenska staten, medan B-aktierna ägas till ett belopp av 354 000 kronor av svenska staten och till övrig del av svenska företag och enskilda personer.

Vid bolagsstämma den 4 juni 1945 beslöts bland annat, att, under förutsättning att kronan förbunde sig teckna hela det till teckning utbudna aktiekapitalet, bolagets aktiekapital skulle ökas med 8 000 000 kronor genom utgivande av 80 000 nya A-aktier å nominellt 100 kronor. För de nya aktierna fastställdes bland annat det villkoret, att föreskriven stämpel skulle gäldas av tecknaren.

*Aktiebolaget Aerotransport* har hemställt, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga erforderliga åtgärder för teckning och inbetalning av det nya aktiekapitalet.

*Fullmäktige i riksgäldskontoret* ha ej funnit anledning till erinran mot bolagets framställning.

*Luftfartsstyrelsen*, som ansett frågan om utökning av aktiebolaget Aero transports aktiekapital äga visst samband med förhållandet mellan detta bolag och Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag, har erinrat om att sistnämnda bolag ägdes av ett antal svenska företag och enskilda personer och att bolagen sig emellan uppdelat trafiken genom ett särskilt avtal. Hela trafiken sköttes emellertid av aktiebolaget Aerotransport, medan det andra bolaget saknade annan trafikorganisation än viss representation i Amerika. Av olika skäl kunde det ifrågasättas, om icke nuvarande ordning, vilken torde få anses som ett provisorium, förr eller senare måste avlösas av en fastare organisationsform. Enligt styrelsens mening borde genom en särskild utredning undersökas förutsättningarna för en sammanslagning av de båda bolagen. Med hänsyn härtill ville styrelsen ifrågasätta, huruvida icke med avgö-

rande av sättet för kapitaltillskottet till aktiebolaget Aerotransport borde anstå i avvaktan på resultatet av en dylik utredning.

Beträffande aktiebolaget Aero transports kapitalbehov framhåller styrelsen, att det icke torde behöva möta hinder för bolaget att mot dess obelånade flygplanpark och eventuellt andra tillgångar erhålla lån i luftfartslånefonden med så stort belopp, att något omedelbart behov av kapitaltillskott genom nyteckning av aktier icke förelåge, helst som bolagets likviditet förbättrats under den tid som gått från balansräkningens upprättande per den 31 december 1944.

Luftfartsstyrelsen — som i detta sammanhang berört frågan om ett överlåtande på staten av bolagets hangar- och verkstadsbyggnader å Bromma flygplats, vilken fråga enligt styrelsens mening kunde komma att påverka bolagets kapitalbehov i framtiden, och säger sig visserligen icke vilja motsätta sig bifall till den remitterade framställningen — har funnit, att med ökning av bolagets aktiekapital utan större olägenhet syntes kunna anstå i avbidan på den begärda utredningens verkställande.

Riksräkenskapsverket har uttalat, att ämbetsverket ville, utan att därmed definitivt avstyrka bifall till den av aktiebolaget Aero transport gjorda hemställan, förorda, att frågan om genomförandet av bolagsstämmans beslut om ökning av aktiekapitalet finge anstå ytterligare ett år samt att bolagets omedelbara kapitalbehov tillgodosåges genom statsförvärv av bolagets hangarbyggnader å Bromma och genom ett kortfristigt lån från luftfartsfonden.

Statskontoret har uttalat, att, därest den av luftfartsstyrelsen förordade utredningen komme till stånd, statskontoret delade styrelsens uppfattning, att med ökning av aktiebolaget Aero transports aktiekapital borde anstå i avbidan på utredningsresultatet.

Departementschefen har anfört följande.

Luftfartsstyrelsen har i sitt utlåtande förordat en utredning rörande försättningarna för en sammanslagning till ett bolag av aktiebolaget Aero transport och Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag samt har ifrågasatt, huruvida icke i avvaktan på resultatet av en dylik utredning med utökningen av Aero transports aktiekapital borde anstå. I anledning härav har jag med bolagsledningarna dryftat frågan om sammanslagning. Det har därvid framkommit, att vissa fördelar måhända skulle stå att vinna genom ett samgående men att olika uppfattningar råda i fråga om, bland annat, den ställning inbördes, som de nuvarande delägarna i de båda bolagen skulle erhålla i ett sammanslaget bolag. Då denna fråga icke torde vara mogen för ett avgörande inom den närmaste tiden, synes anledning icke föreligga att skjuta på ett ställningstagande till spörsmålet om en höjning av Aero transports aktiekapital. En utökning nu av aktiekapitalet torde icke komma att försvåra en eventuell sammanslagning framdeles av de båda bolagen, enär ett betydande kapitaltillskott i någon form är nödvändigt, oavsett huruvida detta kommer Aero transport eller ett genom sammanslagning av de båda bolagen nyorganiserat bolag till godo.

I likhet med riksräkenskapsverket finner jag uppenbart, att nuvarande relation mellan Aero transports egna kapital och bolagets skulder icke är tillfredsställande. De ytterligare investeringar, som bolagets hastigt ökande trafik torde nödvändiggöra, komma att förskjuta denna balans i ännu ogynn-

sammare riktning, om icke det egna kapitalet förstärkes. Visserligen ingå bland bolagets skulder lån, erhållna ur luftfartslånefonden, och möjligheter till ytterligare lån ur fonden torde föreligga, men då verksamheten bedrivs i bolagsform, synes relationen mellan det egna kapitalet och skulderna böra bedömas utan hänsyn till det förhållandet att bolaget i huvudsak är ett statsägt företag.

Luftfartsstyrelsen och riksräkenskapsverket ha förordat, att det erforderliga kapitaltillskottet, som bolaget beräknat till 8 000 000 kronor, skulle till viss del tillgodoses genom att bolaget till staten överläte sina nyuppförda hangar- och verkstadsbyggnader å Bromma flygplats och sålunda erhöle likvida medel till belopp motsvarande byggnadernas värde. Det ytterligare erforderliga beloppet har riksräkenskapsverket förutsatt skola tills vidare ställas till förfogande genom lån från staten i avvaktan på det förslag till ändrad redovisning av de av luftfarten föranledda statliga utgifterna och inkomsterna, vilket luftfartsstyrelsen enligt uppgift har för avsikt att under innevarande år framlägga. Riksräkenskapsverket har till stöd för sitt förslag om statens övertagande av ifrågavarande byggnader framhållit, att byggnaderna sannolikt skulle kunna utnyttjas på ett mera rationellt sätt, om samtliga byggnader av motsvarande slag å flygplatsen tillhörde luftfartsfonden och förvaltades av luftfartsstyrelsen. Enligt riksräkenskapsverkets mening skulle därjämte vinnas den fördelen, att medel för finansiering av samtliga till luftfartsfonden hänförliga byggnader bleve anvisade av riksdagen. Härigenom skulle risken elimineras, att riksdagens rätt att besluta om dylika medelsanvisningar åsidosattes genom den nära till hands liggande möjligheten, att det statliga aktiebolaget för ändamålet upptog lån i allmänna marknaden.

I princip delar jag luftfartsstyrelsens och riksräkenskapsverkets uppfattning, att byggnaderna å flygplatserna böra ägas av staten och redovisas å luftfartsfonden. Beträffande det nu aktuella fallet äro emellertid förhållandena sådana, att ett avsteg från denna princip kan ifrågasättas. De ifrågavarande byggnaderna utgöras av en verkstadsbyggnad med tillhörande hangar för uppställning av de flygplan, som äro under reparation, samt en större hangar. Verkstadsbyggnaden har tillkommit för bolagets ökade verkstadsrörelse och för att en ur rationaliseringssynpunkt önskvärd koncentration av denna skulle kunna ske till Bromma flygplats. Tidigare var verkstadsrörelsen i huvudsak förlagd till Bulltofta flygplats. Lokalerna inrymma även bolagets omfattande förråd av reservmateriel och äro inredda och utrustade för att kunna tillgodose de särskilda krav, som föranledas av en rörelse sådan som den ifrågavarande. Då verkstaden och hangaren äro helt utnyttjade för bolagets egen rörelse, kunna de näppeligen utnyttjas på ett rationellare sätt än vad för närvarande sker. Det kan här nämnas, att enligt vad från bolaget upplysts bolagets rörelse nått en sådan omfattning, att planer föreligga på uppförande av ytterligare hangarbyggnader. Därest för bolagets rörelse erforderliga byggnader uppföras genom bolagets försorg, komma, såsom riksräkenskapsverket framhållit, dessa byggnadsfrågor icke under riksdagens prövning. Enligt min mening kan det ifrågasättas, huruvida icke vissa av de fördelar, som avsetts skola vinnas genom att bolagsformen valts för denna gren av statsverksamheten, skulle gå förlorade, därest riksdagens medverkan skulle fordras för genomförande av byggnadsföretag av här ifrågavarande slag. Jag tänker därvid bland annat på den omgång och tidsutdräkt, som icke kan undvikas, därest erforderligt medelsbehov skall i vanlig ordning tillgodoses över riksstaten. Den av bolaget bedrivna flygverksamheten är stadd i en synnerligen snabb utveckling, och det är därför an-

geläget, att bolaget äger alla möjligheter att på ett smidigt och rationellt sätt kunna snabbt anpassa sin verksamhet efter nya eller ändrade förhållanden. Enligt min mening bör man vid bedömandet av här föreliggande fråga även taga hänsyn till att statsmakterna till följd av att bolaget i huvudsak är statsägt indirekt torde få anses äga tillfredsställande möjligheter att följa och påverka bolagets verksamhet.

Till de skäl som sålunda kunna anföras mot luftfartsstyrelsens och riksräkenskapsverkets förslag kommer därjämte, att Bromma flygplats tillhör Stockholms stad och att byggnaderna sålunda äro belägna på staden tillhörig mark. Frågan om ett övertagande från statens sida av flygplatsen är visserligen föremål för förhandlingar, men det är ovisst, huruvida förutsättningar föreligga för uppnående av en överenskommelse.

Vid övervägandet av de olika skäl, som tala för och emot ett övertagande från statens sida av de ifrågavarande byggnaderna, har jag kommit till den uppfattningen, att något övertagande icke nu bör komma i fråga. Jag anser sålunda, att det för bolaget behövlige kapitaltillskottet bör tillgodoses genom att staten begagnar sig av sin enligt bolagsstämmans beslut tillkommande rätt att teckna nytt kapital i bolaget. Då det av bolaget angivna kapitalbehovet av 8 000 000 kronor synes vara lämpligt avvägt, bör statens aktieteckning omfatta hela detta belopp. Enligt bolagsstämmans beslut åligger det tecknaren att gälda stämpelbeloppet, 80 000 kronor, å de nya aktierna. Det erforderliga anslagsbeloppet uppgår således till 8 080 000 kronor. Då betalningen för de aktier, som kunna komma att tecknas, skall vara fullgjord senast den 1 juni 1946, bör detta belopp anvisas å tilläggsstat till riksstaten för innevarande budgetår.

#### *Utskottet.*

I förhållande till de ekonomiska engagemang, som aktiebolaget Aerotransport måste ikläda sig för anskaffande av erforderlig materiel för den efter inträdande av fredsförhållanden alltmer intensifierade flygtrafiken, måste, såsom bolaget tillkännagivit, dess kapitaltillgångar anses otillräckliga.

Olika förslag ha framlagts för tillgodoseende av det för bolaget behövlige kapitaltillskottet. Under det att bolaget ansett en ökning av aktiekapitalet med 8 000 000 kronor erforderlig ha luftfartsstyrelsen och riksräkenskapsverket förordat, att — i avbidan på resultatet av en av luftfartsstyrelsen ifrågasatt utredning rörande förutsättningarna för sammanslagning av aktiebolaget Aerotransport och Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag (SILA) — det erforderliga kapitaltillskottet till viss del tillgodoses genom att bolaget till staten överlåter sina nyuppförda hangar- och verkstadsbyggnader å Bromma flygplats samt i övrigt genom lån från staten. Departementschefen har för sin del förordat, att kapitaltillskottet tillgodoses genom nyteckning.

Utskottet har uppmärksammat, att en försäljning till staten av ifrågavarande hangarer, som äro intecknade till betydande belopp, endast i mindre utsträckning kan frigöra kapital för bolagets rörelse. Vid sådant förhållande synes det erforderliga kapitaltillskottet kunna tillföras bolaget från staten allenast lånevägen eller genom nyteckning av aktier. I likhet med departementschefen finner utskottet den nuvarande relationen mellan bolagets egna kapitalmedel och skulder icke vara tillfredsställande. Utskottet finner sig därför böra ansluta sig till departementschefens mening, att det för bolaget behövlige kapitaltillskottet bör tillgodoses genom aktieteckning. Då, såsom

departementschefen framhållit, en utökning av aktiekapitalet icke torde komma att försvåra en eventuell framtida sammanslagning mellan aktiebolaget Aerotransport och Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag, finner utskottet icke anledning till erinran mot att anslag med föreslaget belopp nu anvisas för aktieteckningens möjliggörande.

I detta sammanhang vill utskottet uttala sin anslutning till departementschefens uppfattning att byggnader å flygplatserna principiellt böra ägas av staten och redovisas å luftfartsfonden. Utskottet vill emellertid erinra om att landets för närvarande största flygplats — Bromma flygplats — tillhör Stockholms stad. Den av departementschefen förordade principen kan beträffande detta flygfält uppenbarligen icke helt genomföras med mindre flygplatsen övertages av staten. Departementschefen har framhållit, att frågan om statens övertagande av flygplatsen vore föremål för förhandlingar. Utskottet finner önskvärt, att dessa snarast fullföljas jämväl med hänsyn till den betydelse frågan om förvaltningen av Bromma flygplats äger för den fortsatta planläggningen av lufttrafiken.

Utskottet vill till slut erinra, att regelmässig svensk lufttrafik för närvarande bedrivs av två bolag, aktiebolaget Aerotransport och Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag. Aktiebolaget Aerotransport ombesörjer emellertid båda bolagens trafikrörelse. Departementschefen har i anledning av vad luftfartsstyrelsen anfört rörande en sammanslagning av bolagen framhållit, att vissa fördelar därigenom måhända skulle stå att vinna och att frågan om sammanslagning vore under övertvägande. Utskottet, som ifrågasätter ändamålsenligheten av att ledningen av den kommersiella svenska lufttrafiken handhaves av två företag, av vilka det ena till större delen är statsägt och det andra har uteslutande privata intressenter, finner för sin del angeläget, att frågan om en sammanslagning ägnas fortsatt uppmärksamhet.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen må till *Aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport* å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1945/46 under luftfartsfonden anvisa ett investeringsanslag av 8 080 000 kronor.

Stockholm den 12 februari 1946.

På statsutskottets vägnar:

ALGOT TÖRNKVIST.

---

Närvarande: se under utlåtandet nr 26.

---

### Reservation

av herr Åkerström.

---