

## Nr 107.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport jämte i ämnet väckta motioner.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 195 har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 14 mars 1947, föreslagit riksdagen att till Aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport under fonden för statens aktier för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 14 055 200 kronor.

Enligt bolagsordningen för aktiebolaget Aerotransport skall bolagets aktiekapital utgöra lägst 10 000 000 kronor och högst 30 000 000 kronor. Varje aktie skall lyda å nominellt 100 kronor och aktierna skola utgöras av två slag, aktier av serien A och aktier av serien B. Aktier av sistnämnda slag kunna utgivas till belopp av högst 584 000 kronor. Mellan de båda grupperna aktieägare förefinnes viss skillnad i fråga om rätten att utse styrelseledamöter och revisorer, medan aktierna av de båda serierna i övrigt äro sinsemellan likaberättigade. Vid ökning av aktiekapitalet medelst teckning mot penningar ha A-aktieägarna företrädesrätt framför B-aktieägarna att teckna nya A-aktier och B-aktieägarna företrädesrätt framför A-aktieägarna att teckna nya B-aktier. I bolagsordningen är vidare föreskrivet, att bestämmelserna i densamma icke må ändras utan tillstånd av Kungl. Maj:t.

Det hittills tecknade aktiekapitalet, vilket är till fullo inbetalt, uppgår till 11 084 000 kronor, varav 10 500 000 kronor i A-aktier och 584 000 kronor i B-aktier. B-aktierna ha sålunda utgivits till det högsta belopp, som enligt bestämmelserna i bolagsordningen må förekomma. Samtliga A-aktier ägas av svenska staten, medan B-aktierna ägas till ett belopp av 354 300 kronor av svenska staten och till övrig del av svenska företag och enskilda personer.

I skrivelse den 26 februari 1947 har *aktiebolaget Aerotransport* anför, att bolaget för den större och modernare flygmateriel, som bolaget beställt och avsåge att insätta i trafik under våren 1948, samt den utrustning i form av hangar-, verkstads- och andra byggnader, som erfordrades för skötseln av denna flygmateriel och handhavandet i övrigt av den utökade trafiken, hade betydande kapitalutgifter. Bolagets nu beräknade kapitalbehov för de närmaste två åren uppginge till ca 24 miljoner kronor utöver dels de lån å ca 4,1 miljoner kronor, som bolaget avsåge att emot inteckningar i byggnader upptaga i fria marknaden, dels ock de lån å ca 26,3 miljoner kronor, som bolaget enligt för luftfartslånefonden nu gällande bestämmelser hade möjlighet att upplåna ur densamma. Av nämnda 24 miljoner kronor hade bolaget bland annat med hänsyn till de erinringar, som från luftfartsstyrelsens och riksräkenskapsverkets sida på senare tid gjorts beträffande relationen mel

lan bolagets skulder och dess aktiekapital, ansett att ett belopp av ca 14 miljoner kronor borde täckas genom ökning av bolagets aktiekapital, medan bolaget tänkt sig att återstoden, ca 10 miljoner kronor, skulle dels — efter ändring av bestämmelserna för luftfartslånefonden, så att byggnader bleve belåningsbara intill 90 % av anläggningskostnaden — anskaffas genom upplåning i sagda fond av 4 miljoner kronor, dels ock täckas genom banklån å 6 miljoner kronor.

Bolaget har i skrivelsen hemställt *dels* att, under förutsättning att bolagsstämman antog de ändringar i bolagsordningen, som bolagets styrelse i anledning härav beslutat föreslå, Kungl. Maj:t måtte godkänna desamma, *dels ock* att Kungl. Maj:t måtte, under förutsättning att bolagsstämman godkände den beslutade ökningen av aktiekapitalet, vidtaga erforderliga åtgärder för teckning och inbetalning av det nya aktiekapitalet, 13 916 000 kronor.

Bolaget har slutligen hemställt, att enär bolaget nu avsåge att ur luftfartslånefonden upplåna sammanlagt ca 30,3 miljoner kronor, oavsett den nu beslutade ökningen av bolagets aktiekapital, luftfartslånefonden måtte tillföras det av bolaget tidigare föreslagna kapitaltillskottet till sagda fond å tillhoppa 36 miljoner kronor.

Över framställningen ha utlåtanden avgivits av riksräkenskapsverket, statskontoret och luftfartsstyrelsen.

*Departementschefen* har anfört följande.

Aktiebolaget Aero transports bokförda tillgångar uppgingo vid slutet av åren 1944, 1945 och 1946 till i runt tal 18,6, 28,4 respektive 49,9 miljoner kronor. Ökningen under år 1945 har föranletts av en nyanskaffning av tre 4-motoriga flygplan av typ DC 4 (43 passagerare), medan ökningen under år 1946 i huvudsak föranletts av kontraktering av tio 4-motoriga flygplan av typ DC 6 (48—52 passagerare). Bolaget har finansierat tillgångsposterna med anlåtande av dels egna medel, dels in-teckningslån i öppna marknaden och lån ur luftfartslånefonden, dels ock växellån och andra utestående skulder. Det egna kapitalet, vilket år 1946 ökades genom en aktieemission från i runt tal 3 miljoner till i runt tal 11 miljoner kronor har varit litet i jämförelse med det totala kapitalet i bolagets verksamhet. Bolaget har nu framlagt en utredning för de närmaste två åren rörande bolagets kapitalbehov. Av denna utredning framgår, att bolaget, om de närmast planerade anskaffningarna fullföljas, vid utgången av år 1948 skulle komma att ha ett sammanlagt kapitalbehov, oavsett rörelsemedel, av i runt tal 78,7 miljoner kronor.

Av den i årets statsverksproposition (bil. 27, punkt 123) lämnade redogörelsen för behovet av kapitalinvesteringar i luftfartslånefonden framgår, att aktiebolaget Aero transport hösten 1946 övervägt en ökning av aktiekapitalet men då stannat för att söka tillgodose kapitalbehovet genom upplåning. Av bolagets nu föreliggande framställning framgår, att bolaget i anledning av de erinringar som från luftfartsstyrelsens och sedermera även från riksräkenskapsverkets sida riktats mot bolagets finansieringspolitik, ansett sig böra öka bolagets aktiekapital med cirka 14 miljoner kronor genom utgivande av inlösningsbara A-aktier. Av bolagets promemoria rörande kapitalbehovet framgår vidare, att bolaget numera räknar med ett större kapitalbehov än i höstas i huvudsak för anskaffning av reservmateriel. De ytterligare beställningar som sålunda verkställts avse, enligt vad jag inhämtat, reservmateriel för omkring 9 000 000 kronor, och beställningarna ha föranletts av förväntade prisstegringar. På grund härav kommer behovet av lånemedel ur

luftfartslånefonden att efter en ökning av aktiekapitalet minska med allenast omkring 5 000 000 kronor.

Förslaget om aktiekapitalets ökning har ej föranlett erinran från remissmyndigheternas sida, i vidare mån än att riksräkenskapsverket och statskontoret ifrågasatt om icke ökningen bort vara större. Storleken av bolagets aktiekapital bör emellertid bedömas icke enbart med hänsyn till den skuldbelastning, som omedelbart inträder vid en engångsförnyelse av bolagets luftflotta. Härvid uppkommer nämligen en relativt kortfristig toppbelastning, vilken kan antagas komma att under de närmaste åren successivt minska på grund av avskrivningar. Ur denna synpunkt kunde en mindre kapitalökning ha varit motiverad. Då de nya aktierna skola vara inlösningsbara finnes emellertid möjlighet att om så skulle visa sig lämpligt åter minska aktiekapitalet. Å andra sidan kan det antagas, att bolaget behöver förnya även de 2- och 3-motoriga planen i sin luftflotta. Det kapitalbehov som härvid uppkommer kan tänkas framtvinga en ytterligare ökning av aktiekapitalet. Det torde dock vara för tidigt att nu grunda något beslut om aktiekapitalets storlek på de kapitalbehov som senare kunna bli aktuella. Denna fråga får upptagas till prövning vid en senare tidpunkt då förhållandena bättre kunna överblickas. Jag har därför ansett bolagets förslag beträffande aktiekapitalets ökning böra kunna tills vidare godtagas.

Kapitalökningen uppgår till 13 916 000 kronor. Föreskriven stämpel å de nya aktierna, 139 160 kronor, skola enligt teckningsvillkoren gäldas av tecknaren. För genomförande av aktieteckningen erfordras sålunda för statsverkets vidkommande anvisande av tillhoppa 14 055 160 kronor eller avrundat 14 055 200 kronor. Jag tillstyrker, att sistnämnda belopp anvisas å riksstaten för nästa budgetår. Anslaget torde i enlighet med vad jag vid anmälan av fråga om ändrad redovisning av luftfartsfonden tidigare i dag förordat böra upptagas under fonden för statens aktier.

Efter genomförande av ifrågavarande kapitalökning skulle, såsom jag i det föregående påpekat, ökningen av kapitaltillskottet till luftfartslånefonden kunna, såvitt avser aktiebolaget Aero transports lånebehov, begränsas till 31 miljoner mot föreslagna 36 miljoner kronor. Remissmyndigheterna ha emellertid icke haft något att erinra mot att fonden tillföres det högre beloppet. Med hänsyn härtill och då det synes fördelaktigt att en reserv finnes tillgänglig för att möta oförutsedda ytterligare lånebehov från bolaget eller från andra lufttrafikföretag anser jag mig icke böra föreslå någon ändring i de förslag som tidigare förelagts årets riksdag beträffande kapitalinvesteringar i luftfartslånefonden.

I sin nu föreliggande framställning har aktiebolaget Aero transport jämväl upptagit frågan om viss ändring av villkoren för utlåning från luftfartslånefonden. Bolaget har i sådant hänseende föreslagit, att belåningsgränsen för byggnader skulle höjas från  $\frac{2}{3}$  till  $\frac{9}{10}$ . Härigenom skulle bolaget få möjlighet att placera lån på omkring 4 miljoner kronor hos luftfartslånefonden i stället för i bank. Då statskontoret motsatt sig en ändring av bestämmelserna på denna punkt och ifrågavarande lånebehov sannolikt icke blir aktuellt förrän nästa år, anser jag mig icke nu böra underställa frågan riksdagens prövning. Jag har emellertid för avsikt att efter ytterligare utredning framdeles framlägga förslag till nya bestämmelser för luftfartslånefonden.

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehåft två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Bergvall* och *Elon Andersson* (I: 247) och den andra inom andra kammaren av herr *Rylander m. fl.* (II: 372), i vilka hemställts, att riksdagen med anled-

ning av Kungl. Maj:ts proposition nr 195 måtte anhålla hos Kungl. Maj:t, att Kungl. Maj:t ville utfärda sådana direktiv för de statliga bolagens investeringsverksamhet, att riksdagens möjlighet till realprövning av dessa investeringar tillvaratages.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet hänvisa till motionen I: 247.

*Utskottet.* Av vad departementschefen vid anmälan av förevarande proposition nr 195 anfört framgår, att frågan om tillgodoseendet av aktiebolaget Aero transports (ABA:s) aktuella kapitalbehov anmäldes redan i årets statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 27, punkt 123). Till grund för i sistnämnda proposition framställda förslag lågo uppgifter från ABA om ett kapitalbehov för då förestående materialanskaffningar och byggnadsarbeten, vilket behov enligt skrivelse från luftfartsstyrelsen den 30 oktober 1946 uppgick till 42 250 000 kronor. För finansiering av detta kapitalbehov hade ABA ursprungligen avsett upptaga lån ur luftfartslånefonden å 27 000 000 kronor samt inteckningslån i allmänna marknaden med 6 000 000 kronor. Återstoden av kapitalbehovet — ca 9 000 000 kronor — hade ABA avsett uppbringa genom ökning av aktiekapitalet. Sedermera anmälde emellertid ABA i skrivelse den 28 november 1946, att bolaget övervägde möjligheten att upplåna jämväl sistnämnda belopp ur luftfartslånefonden, varför denna borde tillföras (27 000 000 + 9 000 000 =) 36 000 000 kronor. Sedan luftfartsstyrelsen yttrat sig i ärendet och därvid framhållit, att, därest ABA:s finansieringsplan genomfördes, bolagets aktiekapital komme att uppgå till endast en bråkdel av det främmande kapitalet, fann sig chefen för kommunikationsdepartementet böra för tillgodoseende av bolagets lånebehov förordna en ökning av det i luftfartslånefonden investerade kapitalet med 36 000 000 kronor, därav 19 000 000 kronor med hänsyn till tidpunkten för lånebehovet borde anvisas å tilläggsstat för budgetåret 1946/47 och 17 000 000 kronor för budgetåret 1947/48. I enlighet härmed avlät Kungl. Maj:t förslag till riksdagen (betr. äskandet å tilläggsstat i propositionen nr 2, bil. 10, punkt 8).

Redan den 26 februari 1947 har emellertid ABA ånyo i anledning av de erinringar, som framförts mot det inbördes förhållandet mellan bolagets eget kapital och det främmande kapitalet, hänvänt sig till Kungl. Maj:t i fråga om statsmakternas medverkan till täckande av bolagets kapitalbehov. ABA har därvid hänvisat till en promemoria rörande bolagets kapitalbehov för de närmaste två åren, utvisande att — om de närmast planerade anskaffningarna fullföljas — bolaget vid utgången av år 1948 skulle ha ett sammanlagt kapitalbehov av, oavsett rörelsemedel, 78 700 000 kronor, däri dock inberäknat dels redan tecknat aktiekapital, dels ock beviljade lån, sammanlagt omkring 24 000 000 kronor. Då bolaget räknade med *dels* lånemöjligheter i luftfartslånefonden utöver redan beviljade medel — 10 800 000 kronor — till ett belopp av ytterligare 30 300 000 kronor, *dels ock* inteckningslån i fria marknaden och banklån å sammanlagt omkring 12 600 000 kronor, syntes det bolaget lämpligt att anpassa aktiekapitalet så, att detsamma

täckte återstående kapitalbehov (78,7 — 10,8 — 30,3 — 12,6 =) 25 000 000 kronor. Då aktiekapitalet för närvarande utgör inemot 11 100 000 kronor, skulle genom nyteckning behöva uppbringas (25,0—11,1 =) i runt tal 14 000 000 kronor. Departementschefen har efter hemställan av bolaget förordnat, att medel — 13 916 000 kronor för genomförandet av aktieteckningen samt 139 160 kronor för gäldande av föreskriven stämpel, eller tillhoppa avrundat 14 055 200 kronor — anvisas under fonden för statens aktier. Kungl. Maj:t har i nu förevarande proposition nr 195 hemställt om anvisande av sistnämnda belopp för budgetåret 1947/48.

Av den nu lämnade redogörelsen framgår sålunda, att till prövning föreliggande följande äskanden för tillgodoseende av ABA:s kapitalbehov, nämligen *dels* anvisande av investeringsanslag i luftfartslånefonden å tillhoppa 36 000 000 kronor, *dels ock* anvisande av investeringsanslag i fonden för statens aktier å 14 055 200 kronor.

ABA har vid upprättandet av förenämnda promemoria räknat med att villkoren för lån ur luftfartslånefonden skola ändras i syfte att medgiva bolaget upptaga lån intill  $\frac{9}{10}$  av byggnadsvärdet. Departementschefen har emellertid icke ansett sig böra nu underställa riksdagen förslag om ändrade belåningsgrunder. Vid sådant förhållande minskas bolagets i promemorian förutsatta lånemöjligheter med omkring 4 000 000 kronor från 31 000 000 kronor till 27 000 000 kronor. Ett bifall till den av Kungl. Maj:t föreslagna investeringen i luftfartslånefonden innebär alltså, såvitt utskottet kunnat finna, att ett belopp av (36 000 000 — 27 000 000 =) 9 000 000 kronor efter tillgodoseende av ABA:s anspråk på lån enligt nu gällande villkor stå till förfogande såsom en reserv för mötande av ytterligare lånebehov för ABA eller för andra lufttrafikföretag.

Av nu äskade belopp erfordras, såvitt utskottet kunnat finna, i runt tal (36 000 000 + 14 055 200 — 9 000 000 =) 41 000 000 kronor för finansiering av engagemang, som ABA iklätt sig utan att dessförinnan hava berett statsmakterna tillfälle att ingå på en realprövning av behovet eller lämpligheten av investeringarna. Utskottet har av ordföranden i bolagets styrelse erhållit närmare informationer beträffande ifrågavarande anskaffningar. Därvid har erfarits, att beslut om anskaffningarna under hand meddelats chefen för kommunikationsdepartementet. Vidare har framhållits, att ABA hösten 1946 befann sig i den situationen, att en omedelbar beställning av nu ifrågavarande material var nödvändig såväl med hänsyn till konkurrensen på den internationella marknaden som för att undvika merutgifter i följd av förväntad prisstegring. Då bolaget ansåg sig kunna räkna med lån ur luftfartslånefonden intill, enligt fastställda grunder, 90 %, hade bolaget icke ansett sig böra försitta det gynnsamma tillfället att inom rimlig tid åstadkomma en erforderlig förnyelse av bolagets luftflotta. Utskottet, som icke funnit anledning till erinran i och för sig mot den anskaffning, för vars finansiering nu äskas medel, anser sig emellertid mot bakgrunden av vad som i förevarande fall förekommit böra ur principiell synpunkt framhålla angelägenheten av att nyinvesteringar av den storleksordning, varom här varit fråga, underställas

statsmakternas prövning, innan bindande beslut fattas. Vad nu sagts synes utskottet böra iakttagas icke blott i fråga om investeringar, som avses skola finansieras genom ökning av aktiekapitalet, utan jämväl i de fall, då finansieringen avses skola ske genom lån ur en statlig lånefond i sådant fall då för lånebehovets tillgodoseende lånefonden måste tillföras nytt kapital. Givetvis skall luftfartslånefonden under lika villkor stå till förfogande på av riksdagen fastställda betingelser för alla svenska lufttrafikföretag. Under alla förhållanden synes även i brådskande fall hinder icke behöva föreligga att beträffande ifrågakommande investeringsfrågor av nu angiven räckvidd icke blott under hand utan även formellt inhämta Kungl. Maj:ts mening. Såvitt utskottet kan finna behöver därigenom de statliga bolagens handlingsfrihet i och för sig icke anses bliva beskuren; vad nu sagts gäller ju endast de fall då för investeringens finansiering Kungl. Maj:ts och eventuellt även riksdagens medverkan slutligen erfordras.

Mot anvisande av i det föregående angivna medel under fonden för statens aktier eller luftfartslånefonden har utskottet icke något att erinra.

Av det sagda framgår, att utskottet i åtskilliga hänseenden delar de betänkligheter, som kommit till uttryck i motionerna I: 247 och II: 372. Utskottet är emellertid icke berett att förorda utfärdande av så långt gående direktiv för de statliga bolagens investeringsverksamhet, som motionärerna föreslagit.

Vad departementschefen vid anmälan av propositionen nr 195 i övrigt anfört har icke föranlett till någon erinran från utskottets sida. Utskottet vill emellertid här framhålla att, enligt vad utskottet erfarit, de av ABA inköpta DC 6-planen icke avses skola få högre startvikt på svenska banor än ca 35 ton.

Utskottet får i förevarande sammanhang hemställa,

a) att riksdagen må till *Aktieteckning i aktiebolaget Aero-transport* för budgetåret 1947/48 under fonden för statens aktier anvisa ett investeringsanslag av 14 055 200 kronor;

b) att motionerna I: 247 och II: 372, i den mån de icke kunna anses besvarade med vad utskottet ovan anfört, icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 9 maj 1947.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:*

från första kammaren: herrar Johan Bernhard Johansson, Lindström, Larsson, Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Heiding, Mannerskantz, fröken Andersson, herrar Berling, Albertsson, Gustav Emil Andersson och Hesselbom; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Eriksson i Stockholm, Svensson i Grönvik, Ward, Malmborg i Skövde, Falla, Andersson i Malmö, Rubbestad, Mårtensson, Lindholm, Åkerström och Severin i Stockholm.