

Nr 176.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående organisation och finansiering av svensk reguljär luftfart m. m.; given Stockholms slott den 5 mars 1948.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,
enligt Dess nådiga beslut:

GUSTAF ADOLF.

Torsten Nilsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

I propositionen föreslås, att den av Aktiebolaget Aerotransport (ABA) och Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag (SILA) bedrivna rörelsen skall sammanföras till ett företag, vilket skall drivas enligt affärsmässiga grunder i aktiebolagsform under ABA:s firma. Det nya bolaget skall tills vidare ha ett aktiekapital av högst 60 miljoner kronor, varav staten och enskilda intressenter skola äga hälften vardera.

Det nya bolagets styrelse skall bestå av ett jämnt antal ledamöter, utsedda till hälften av vardera aktieägargruppen. Styrelsens ordförande skall väljas bland de styrelseledamöter, som utsetts av statens företrädare å bolagsstämman. Härigenom tillförsäkras staten det avgörande inflytandet i bolaget. I styrelsens arbetsutskott skall ordförande väljas bland de styrelse-

ledamöter, som tillsatts av de enskilda aktieägarna, därest framställning härom göres.

Å bolagsstämman och bland revisorerna skola fullmäktige i riksbanken och i riksgäldskontoret äga erhålla viss representation.

Upplösning av den ekonomiska gemenskapen skall kunna påkallas såväl av staten som av de enskilda intressenterna samt ske genom statens inlösen av de enskildas aktier. Inlösen må icke från någondera sidan påfordras förrän efter fem års förlopp. Vid inlösen skall priset på de enskildas aktier bestämmas efter opartisk värdering.

För genomförande av utredningens förslag erfordras anslag till teckning av aktier i det nya bolaget. Ett belopp av 5 000 000 kronor har beräknats vara tillräckligt.

I propositionen föreslås slutligen, att lån ur luftfartslånefonden må kunna beviljas bl. a. till anskaffande av tillbehör och reservdelar till flygplan. Härjämte har den tidigare gällande belåningsgränsen för lån till bl. a. uppförande av byggnader och hangarer slopats.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 5 mars 1948.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, MOSSBERG, WEIJNE, KOCK.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, 1947 års luftfartsutrednings betänkande rörande organisation och finansiering av svensk reguljär luftfart samt luftfartsstyrelsens framställning den 14 januari 1948 angående lån ur luftfartslånefonden och anför därvid följande.

Inledning.

Den svenska reguljära luftfartens nuvarande organisation. Aktiebolaget Aerotransport (ABA) bildades i juni 1924 med ändamål att bedriva lufttrafikrörelse dels inom Sverige och dels mellan Sverige och utlandet. Bolagets aktiekapital uppgår för närvarande till ett belopp av 25 000 000 kronor, vilket till 99,08 % innehaves av staten och till 0,92 % av enskilda intressenter. Sistnämnda procenttal motsvarar ett nominellt belopp av 230 000 kronor.

Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag (SILA) bildades i februari 1943 av enskilda intressenter. Aktiekapitalet utgör 24 000 000 kronor.

Den 22 februari 1943 ingicks mellan ABA och SILA ett samarbetsavtal. Avtalet, vilket trädde i kraft den 1 april 1943 med giltighet till och med den 31 mars 1948, har av ABA uppsagts våren 1947 till upphörande den 31 mars 1948. Överenskommelse har emellertid träffats om viss provisorisk förlängning av samarbetsavtalet.

Enligt avtalet skall ABA i princip driva europeisk flygtrafik, medan SILA skall driva interkontinental trafik. ABA skall dock efter SILA:s hörande kunna trafikera interkontinental sträcka, som utgör komplement till av ABA inom Europa trafikerad linje, i den mån sådan trafikutvidgning icke är större eller av annan art, än att den framstår som lämplig avrundning av ABA:s trafikområde. ABA äger även självt eller genom annan upptaga trafik å sådan interkontinental linje, som SILA icke kan eller icke önskar trafikera. Å europeiska delsträckor ingående i SILA:s interkontinentala flyglinjer äger SILA icke annat än efter medgivande av ABA befordra pas-

sagerare, post och gods. I avtalet stadgas vidare, att ABA skall för SILA:s räkning omhänderhava den interkontinentala trafik, SILA önskar bedriva, samt att för SILA:s trafik erforderlig flygmateriel och behövliga byggnader och andra fasta anläggningar skola anskaffas och ägas av SILA eller av SILA förhyras. Det förutsättes, att SILA och ABA skola, i den mån så finnes ändamålsenligt, ömsesidigt utnyttja varandras flygmateriel och anläggningar, varvid ersättning härför skall utgå, samt att SILA skall kunna bedriva sin verksamhet väsentligen med anlitande av ABA:s administration och tekniska organisation, dock att SILA städse skall hava egen verkstäl-lande direktör. För att säkerställa bästa möjliga samarbete mellan SILA och ABA skola parterna medverka till att i SILA:s styrelse inväljas två representanter för ABA och i ABA:s styrelse två representanter för SILA.

SILA:s koncession. Genom beslut den 23 mars 1945 har Kungl. Maj:t medgivit, att SILA må, i vad Sverige angår, tills vidare intill den 1 juli 1955 bedriva luftfart i regelbunden trafik mellan Sverige och Nordamerika samt mellan Sverige och Sydamerika. Det meddelade tillståndet innebär enligt uttalande i beslutet icke ensamrätt för trafik på ifrågavarande linje eller delsträcka. Därest samarbetsavtalet mellan ABA och SILA uppsäges under den tid, tillståndet gäller, har SILA att därom snarast möjligt göra anmälan hos Kungl. Maj:t, som förklarar sig vilja till prövning upptaga frågan, huruvida tillståndet skall med anledning därav återkallas eller förändrade villkor för tillståndet skola föreskrivas. Därest bolaget träder i likvidation eller önskar försälja sin rörelse helt eller delvis, äger svenska staten rätt att inlösa rörelsen i dess helhet eller till vissa delar.

Scandinavian Airlines System (SAS). Den 31 juli 1946 träfades med ABA:s och myndigheternas godkännande ett samarbetsavtal mellan SILA, Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) om ett nordiskt samgående i den interkontinentala lufttrafiken mellan Skandinavien samt Nord- och Sydamerika. Avtalet, som gäller till den 31 december 1951, innebär upprättandet av en särskild trafikorganisation i form av ett konsortium — Scandinavian Airlines System (SAS). Andelarna i konsortiet ha fastställts till för DDL och DNL vardera $\frac{2}{7}$ och för SILA $\frac{3}{7}$.

Sammanställningar av balans- samt vinst- och förlusträkningar, beträffande ABA för 1937—1946 och beträffande SILA för 1943—1946 torde såsom bilagor (Bilaga A—D) få fogas till dagens statsrådsprotokoll.

Tillsättande av 1945 års luftfartsutredning. Formerna för organisation och finansiering av den reguljära svenska luftfarten blevo redan hösten 1945 föremål för viss kritik från i första hand luftfartsstyrelsens sida. I yttrande över en av ABA gjord framställning om ökning av bolagets aktiekapital, förordade styrelsen sålunda att förutsättningarna för en sammanslagning av ABA och SILA borde särskilt utredas. I yttrande över detta förslag vitsordade ABA behovet av en dylik utredning och uttalade, att en samman-

slagning av de båda bolagen vore den lyckligaste lösningen, då en sådan skulle stärka den svenska luftfartens slagkraft utåt. SILA anförde för sin del, att en sammanslagning skulle gynna utvecklingen av den svenska luftfarten, men ansåg, att ett sammanslaget företag helt eller i varje fall till övervägande del borde finansieras av privatkapitalet. Skulle så icke ske, bleve det enligt SILA:s mening för vederbörligt tillgodoseende av de svenska luftfartsintressena nödvändigt, att SILA fortsatte såsom självständigt företag med en egen trafikapparat. I samband med riksdagsbehandlingen av den förutnämnda framställningen om ökning av ABA:s aktiekapital förklarade sig riksdagen ifrågasätta ändamålsenligheten av att ledningen av den kommersiella svenska lufttrafiken handhades av två företag, av vilka det ena till större delen vore statsägt och det andra hade uteslutande privata intressenter. Riksdagen fann för sin del angeläget, att frågan om en sammanslagning ägnades fortsatt uppmärksamhet.

I anledning av dessa uttalanden och de ytterligare erfarenheter, som sedermera vunnos, beslöt Kungl. Maj:t den 30 juni 1947 uppdraga åt överståthållaren T. K. V. Nothin att jämte högst fem sakkunniga, vilka samma dag tillkallades av chefen för kommunikationsdepartementet, inom departementet biträda med utredning rörande sättet för organisation och finansiering av den svenska reguljära luftfarten.

De sakkunniga, vilka antogo namnet *1947 års luftfartsutredning*, voro överståthållaren T. K. V. Nothin, ordförande, ledamoten av riksdagens första kammare, förste vice talmannen C. P. V. Gränebo, ledamöterna av riksdagens andra kammare, ombudsmannen O. Andersson, kammarherren J. I. A. Dickson, folkskolläraren O. J. N. Malmberg och stadsbibliotekarien G. V. Nilsson.

1947 års luftfartsutredning.

I ett den 28 november 1947 dagtecknat betänkande har 1947 års luftfartsutredning framlagt sina förslag rörande organisation och finansiering av svensk reguljär luftfart.

Allmänna synpunkter på den framtida organisationen. Luftfartsutredningen framhåller, att det numera torde vara allmänt erkänt, att flyget utgör en oumbärlig del av kommunikationsnätet och att flyget i vår tid framträder som en tjänare av en mångfald intressen, vilka icke kunna i tillräcklig grad tillgodoses genom de äldre kommunikationsmedlen. Utredningen har på anförda grunder ansett övervägande skäl tala för att reguljär luftfart bör bedrivas i svensk regi samt att denna luftfart även i fortsättningen bör bedrivas såväl på de inhemska och europeiska som på de interkontinentala linjerna. Utredningen har i detta sammanhang framhållit, att den

svenska reguljära luftfarten har att emotse svårigheter, som för de närmaste åren kunna medföra icke obetydliga svårigheter, samt att trafikprogrammet därför icke under denna tid bör överdimensioneras. Utredningen anför härom följande.

Den allmänna optimism, som vid krigsslutet gjorde sig gällande i fråga om en snabb expansion av trafikflyget, har icke visat sig berättigad. Strävan inom olika länder och flygbolag att redan från början ligga väl framme på luftfartens område synes i många fall ha lett till utbyggnad av linjenät och luftflottor i en takt, som icke motsvarats av efterfrågan på trafik. De ansenliga omkostnaderna för drivandet av reguljär luftfart ha därvid i vissa fall lett till svåra ekonomiska påfrestningar. Vad nu sagts torde gälla såväl den amerikanska som den europeiska luftfarten.

Såvitt gäller Europa ha de antydda svårigheterna uppenbarligen accentuerats genom de ekonomiska efterverkningarna av kriget. Olika länders valutastvårigheter ha även föranlett begränsningar i resandetrafiken.

Vad speciellt den svenska luftfarten beträffar måste densamma anses ha befunnit sig i ett gynnsamt utgångsläge vid krigsslutet i förhållande till flertalet krigsdeltagande länder. Delvis hade detta sin grund i den betydande utveckling, som svenskt trafikflyg redan under förkrigstiden vunnit såväl kvantitativt som kvalitativt. Men även fördelen av att kunna i god tid förbereda och planlägga trafiken efter kriget samt tillgången till i stort sett intakta ekonomiska och personella resurser utgjorde bidragande orsaker. Denna förmånsställning är icke längre för handen. Andra länders reguljära lufttrafik reorganiserar och utbygges, i större eller mindre omfattning med direkt statligt stöd. Under det att trafikbehovet den första efterkrigstiden överstigit de då tillgängliga resemöjligheterna, råder redan nu hård konkurrens.

Frågan om ett eller två bolag. Utredningen upptar därefter till diskussion frågan, huruvida den svenska reguljära lufttrafiken bör samordnas inom ett företag eller handhas av skilda sådana, samt betonar härvid, att den ansett sig böra begränsa ståndpunktstagandet till den nu aktuella situationen, som utmärkes av att den svenska reguljära luftfarten är uppdelad på två företag, av vilka det ena, ABA, är praktiskt taget helstatligt, under det att det andra, SILA, har uteslutande privata intressenter. Uppgiften har sålunda ansetts böra vara att med ledning av de hittillsvarande erfarenheterna från uppdelningen av trafiken på dessa två företag samt de betingelser för svensk kommersiell luftfart, vilka kunna överblickas för de närmaste åren, söka bedöma, huruvida en samordning bör komma till stånd eller en fortsatt utveckling på skilda företag kan anses lämpligare. Däremot har det icke ansetts erforderligt eller, med hänsyn till den väntade fortsatta utvecklingen av världsluftfarten, ens möjligt att för en obestämd framtid uppdraga slutgiltiga riktlinjer beträffande sättet för bedrivande av svensk reguljär lufttrafik. Nya förhållanden av teknisk, kommersiell eller luftfartspolitisk natur kunna uppenbarligen skapa andra förutsättningar för frågans bedömande än de nu föreliggande.

Beträffande erfarenheterna från ABA:s och SILA:s hittillsvarande samtidiga verksamhet erinrar utredningen om att förhållandet mellan de båda bolagen reglerats genom samarbetsavtalet den 22 februari 1943. Av detta

avtals utformning synes framgå, att SILA ursprungligen avsetts skola vara ett finansieringsföretag för den interkontinentala trafiken, under det att verkställigheten av de med trafiken förenade uppgifterna tänkts skola i allt väsentligt ankomma på ABA. Redan kort efter det SILA:s trafik påbörjats torde, fortsätter utredningen, för båda kontrahenterna i samarbetsavtalet ha blivit klart, att detsamma vid den praktiska tillämpningen medförde åtskilliga svårigheter. I samma mån som SILA:s verksamhet utvidgades och särskilt sedan amerikatrafiken genom SAS gjorts till föremål för nordisk samverkan, ha dessa svårigheter ökat. I direktiven för utredningens arbete anfördes följande i fråga om samarbetsavtalets nuvarande otillräcklighet.

De ytterligare erfarenheter som numera vunnits rörande samarbetet mellan ABA och SILA samt inom SAS ha givit vid handen att samarbetsavtalet mellan ABA och SILA icke längre kan tillämpas på sätt vid dess ingående förutsatts och numera måste anses icke tillfredsställande reglera förhållandet mellan parterna. Såsom exempel härpå må anföras, att den fördelning av lufttrafiken mellan ABA och SILA, som förutsatts i avtalet, i praktiken visat sig svår att genomföra på europeiska delsträckor av SILA:s interkontinentala linjer. Fördelningen mellan bolagen av kostnaderna för de av ABA tillhandahållna tjänsterna har även vållat vissa meningsskiljaktigheter. Vid handläggningen av personalfrågorna ha friktioner ej helt kunnat undvikas. De administrativa och tekniska tjänster, som ABA enligt samarbetsavtalet skall tillhandhålla SILA för dess interkontinentala trafik, ha kommit att ställas till förfogande för SAS, vari ABA — trots sina omfattande förpliktelser — endast har ett indirekt inflytande. Slutligen må omnämnas, att SILA, som enligt samarbetsavtalet med ABA närmast har karaktären av finansieringsföretag, på senare tid — med ABA:s medgivande — anställt, förutom verkställande direktör, vissa andra chefstjänstemän samt upprättat egna avdelningar av olika slag. Samarbetsavtalet mellan ABA och SILA torde sålunda, om SILA skall fortbestå som ett särskilt företag, vara i behov av omarbetning. Avtalet har också uppsagts till upphörande från och med den 1 april 1948.

Vad sålunda anförts har utredningen funnit bestyrkt under sitt arbete och de samråd med bolagen, som därvid förekommit. Utredningen har icke funnit anledning ingå på någon närmare redogörelse för i vilka hänseenden den faktiska utvecklingen kommit att skilja sig från vad från början avsetts i fråga om ABA:s och SILA:s inbördes ställning eller för orsakerna till denna utveckling. Det torde vara tillräckligt att konstatera, att inom båda bolagen råder enighet om att en väsentlig omarbetning av samarbetsavtalet skulle krävas, därest den reguljära lufttrafiken även framdeles skulle omhänderhavas av skilda företag.

Vid en fortsatt utveckling av den svenska reguljära luftfarten på skilda företag kan man icke, framhåller utredningen, räkna med den nära anknytning i organisatoriskt hänseende av SILA till ABA, som vid bildandet av förstnämnda bolag förutsatts. Den redan timade utvecklingen har medfört ett fjärmande härutinnan mellan de båda företagen, och en vidare utbyggnad av SILA:s interkontinentala linjenät skulle med all säkerhet

få till följd, att SILA i allt större omfattning komme att bygga upp sin egen organisation. Alternativet till samordning blir sålunda två från varandra i allt väsentligt fristående företag. Men därmed skulle de fördelar, vilka enligt samarbetsavtalet eftersträvats vid SILA:s bildande, helt eller till övervägande del gå förlorade. Därest en samordning av den svenska flygtrafiken anses böra ske, bör en sådan samordning förverkligas utan dröjsmål, när en fortsatt utveckling på skilda organisationer säkerligen kommer att verka försvärande i detta hänseende.

Utredningen har beträffande de synpunkter, som kunna anföras i frågan om samordnad eller skild organisation av å ena sidan den av ABA omhänderthavda inhemska och europeiska lufttrafiken samt å andra sidan den av SILA bedrivna interkontinentala linjefarten, för sin del funnit de helt övervägande skälen tala för, att en samordning bör komma till stånd.

Under erinran om att statsmakterna i samband med beslutet 1946 om teckning av ytterligare aktiekapital i ABA uttalat sig för en undersökning av möjligheterna att förena de båda nuvarande bolagens verksamhet, framhåller utredningen, att det är ställt utom tvivel, att en sammanslagning av de båda bolagens verksamhet måste medföra avsevärda *rationaliseringsmöjligheter*. Utredningen anför härom vidare.

Med hänsyn till framtidsutsikterna för ett ekonomiskt drivande av reguljär luftfart äger detta förhållande särskild aktualitet. Alla möjligheter att nedbringa kostnaderna för upprätthållandet av svensk lufttrafik måste tillvaratagas, om det egna trafikflyget skall kunna hävda sig i den konkurrens från andra länder, som redan gör sig gällande och kan antagas bli ytterligare skärpt under de närmaste åren. I personalhänseende bör en sammanslagning kunna möjliggöra besparingar inom snart sagt alla grenar av verksamheten, avseende exempelvis förvaltnings- och kontorspersonal, försäljningspersonal samt marktjänstpersonal i Sverige och å utlandsstationer. Även om olikheter med avseende å betingelserna för drivande av interkontinental och annan trafik komma att sätta sin prägel på utformningen av en gemensam organisation, är det sålunda uppenbart, att likartade uppgifter i båda fallen finnas och kunna bestridas av samma personal. Denna uppfattning bestyrkes av att redan nu vissa befattningshavare utföra tjänster åt båda företagen. Vad särskilt angår befattningar i ledande ställning kan framhållas, att tillgången till kvalificerade innehavare inom landet är starkt begränsad och icke tillåter onödiga dubbleringar. Såvitt gäller flygmateriel samt verkstäder, hangarer och liknande fasta anläggningar, äro fördelarna av en sammanslagning lika uppenbara. Exempelvis bör en samordnad reservhållning av flygplan, motorer och propellrar jämte annan materiel möjliggöra besparingar.

Samordningen av olika slags trafik inom ett företag synes vidare i och för sig innebära vissa fördelar framför den nuvarande uppdelningen. Till en början kan påpekas, att de svårigheter som i praktiken visat sig föreligga vid genomförandet, såvitt gäller europeiska delsträckor av SILA:s (inom SAS) interkontinentala linjer, av den överenskomna fördelningen av trafiken mellan ABA och SILA, komma att förlora sin aktualitet vid en sammanslagning. I övrigt synes en förening i nuvarande läge av reguljär svensk luftfart i ett företag, vilket därmed skulle erhålla ett vittutgrenat och differentierat linjenät, ge ökade möjligheter att på ett ekonomiskt sätt

anpassa utnyttjandet av personal och materiel efter trafikförhållandena på olika linjer.

På det luftfartspolitiska området slutligen kommer ett enhetligt svenskt trafikflyg sannolikt att kunna tillgodoräkna sig vissa fördelar. Enligt vad utredningen under studieresor och på annat sätt inhämtat, synes på senare tid en viss åtstramning ha förmärkts i fråga om erhållande av tillstånd att bedriva reguljär luftfart på andra länder. Ett samlat uppträdande från svensk sida vid förhandlingar på detta område underlättar bemästrandet av de svårigheter, som kunna göra sig gällande. Och i den mån en skandinavisk samverkan utvidgas och fördjupas bör vid blivande förhandlingar vinnas ett än bättre utgångsläge för alla de skandinaviska länderna.

Utredningen har i detta sammanhang berört ett par synpunkter, vilka eventuellt skulle kunna anföras mot den förordade samordningen av svensk reguljär luftfart inom ett företag. Härvid åsyftas dels det förhållandet, att inhemsk konkurrens kommer att saknas vid angivna lösning av organisationsfrågan, och dels att omfattningen av ett sammanslaget företag skulle kunna erbjuda svårigheter ur administrationssynpunkt.

Vad konkurrensfrågan angår har utredningen erinrat om att trafikflyget i hög grad är en internationellt betonad företeelse. Redan nu bedriver ett betydande antal utländska flygbolag trafik på Sverige i konkurrens med de svenska företagen. Det torde icke böra råda någon tvekan om att den utländska konkurrensen kommer att tvinga även ett sammanslaget svenskt företag att följa med i utvecklingen.

Beträffande farhågorna för att ett sammanslaget företag skulle erhålla alltför stora proportioner har utredningen påpekat, att vare sig man utgår från antalet anställda eller trafikprestationerna äga inom Europa såväl de båda största engelska bolagen som det franska Air France och det holländska KLM långt större omfattning. I U.S.A. uppvisa de viktigare företagen mångdubbelt större trafik- och personalsiffror. Då i dessa fall någon svårighet att administrera verksamheten icke försports, lär ej heller för ett svenskt företag någon olägenhet i detta hänseende behöva befaras.

Förslag till sammanslagning av ABA och SILA. Luftfartsutredningen har funnit ett frivilligt samgående mellan ABA och SILA medföra den bästa lösningen av det svenska trafikflygets organisations- och finansieringsproblem samt har därför upptagit *f ö r h a n d l i n g a r* med representanter för de båda bolagen angående ett dylikt samgående. Å ömse sidor har, uttalar utredningen, vid dessa förhandlingar visats bästa vilja att åstadkomma den för svenskt trafikflyg mest tjänliga lösningen samt beredvillighet att göra de medgivanden, som påkallats för ernående av ett positivt resultat.

Angående grunderna för ett frivilligt samgående mellan ABA och SILA anför utredningen, att den samverkan mellan staten och näringslivet på flygtrafikens område, som blir en följd av ett frivilligt samgående mellan ABA och SILA, i princip bör uppbyggas på likställighetens grund. Detta har synts utredningen naturligt redan med hänsyn

därtill, att de av staten i ABA och av näringslivet i SILA gjorda investeringarna äro i det närmaste lika stora. Men även bortsett från detta förhållande synes ett samarbete av förevarande slag inom luftfarten bliva mera givande, därest såväl de statliga som de enskilda intressena få tillfälle att göra sig gällande. Lufttrafikens utveckling i ekonomiskt hänseende torde alltjämt under åtskillig tid komma att präglas av ovisshet, och skälen för upprätthållandet av luftfart få därför — liksom hittills varit fallet — sökas däri, att egna flygförbindelser måste under alla förhållanden upprätthållas på grund av deras betydelse för vår kommersiella och kulturella utveckling. Om sålunda vissa risker måste tagas av såväl statligt som enskilt kapital i ett samordnat företag, bör det rimligen från båda sidor kunna krävas, att skäligt inflytande över företagets drift erhålles. Därvid bör emellertid tillses, att likställigheten icke erhåller sådan utformning, att funktionsdugligheten hos företagets ledning äventyras. Utredningen anser emellertid i detta fall anledning finnas till förväntan, att några allvarliga svårigheter icke skola möta i samarbetet. Såvitt utredningen kunnat finna råder nämligen i allt väsentligt överensstämmelse mellan de intressen, vilka stat och näringsliv ha att bevaka med avseende å utformningen av reguljär svensk luftfart. I den mån dessa intressen kunna skilja sig, gäller detta egentligen endast beträffande inrikes linjer av icke bärkraftig natur, som måste uppehållas av annan orsak än rent kommersiell. I detta fall föreslår utredningen därför särskilda åtgärder till förebyggande av meningsskiljaktigheter.

Utredningen har sökt fördela beslutanderätten i det sammanslagna företaget, vilket i likhet med de nuvarande förutsättes organiserat i aktiebolagsform, på sätt som tillgodoser berättigade intressen å ömse sidor utan att lägga hinder i vägen för en effektiv ledning. Såvitt gäller beslutanderätten å bolagsstämman föreslås sålunda särskilda omröstningsregler, vilka ge uttryck åt likställigheten mellan de båda huvudintressenterna — staten och näringslivet — och tillika för visst fall av skiljaktiga meningar inom de båda aktieägargrupperna säkerställa erhållandet av positivt stämmobeslut. I likhet med vad i utredningsdirektiven anförts finner utredningen, att staten bör förbehållas möjlighet att utöva ett avgörande inflytande dels genom ordförandeskapet i styrelsen och dels, därest samarbetet icke skulle motsvara vad utredningen anser kunna förväntas, i sista hand genom inlösen av aktiemajoriteten. Genom föreskrifter i bolagsordningen om särskilt arbetsutskott m. m. har emellertid utredningen även beträffande den verkställande ledningen ansett de krav på medbestämmanderätt kunna tillgodoses, som från de enskilda intressenternas sida skäligen kunna uppställas, så länge samarbetet med staten varar.

Den allmänna karaktären av verksamheten på trafikflygets område kräver särskilt under alltjämt pågående uppbyggnadsskede möjlighet för företagets ledning att snabbt träffa sina dispositioner efter utvecklingen i exempelvis tekniskt och luftfartspolitiskt hänseende. Detta förhållande har ut-

redningen ansett böra beaktas vid utformningen av det nya företaget. Med hänsyn till investeringen av allmänna medel i företaget, vilken föranleder krav på insyn även från riksdagens sida i rörelsen, har utredningen därför eftersträvat att giva den statliga representationen i företaget sådan utformning att båda statsmakterna beredas tillfälle att nära följa företagets verksamhet. Den ekonomiska ramen för ledningens åtgöranden bör härigenom kunna göras tillräckligt vid för att tillåta en effektiv affärsverksamhet.

Slutligen har, oaktat den rådande intressegemenskapen liksom resultatet av de genom utredningen förda förhandlingarna tyda på att ett framgångsrikt samarbete på luftfartens område skall kunna vinnas mellan staten och det privata näringslivet, ansetts böra ingå som ett väsentligt moment i utredningens förslag, att upplösning av den ekonomiska gemenskapen skall kunna påkallas såväl från statens som de enskilda intressenternas sida. Sådan upplösning bör ske genom en statens inlösen av de enskildas andelar efter förut överenskommen och som rättvis ansedd grund. För säkerställande av en tillräcklig provotid för den föreslagna samarbetsformen samt vinnande av nödvändig arbetsro för den blivande ledningen har dock vid förhandlingar inför utredningen enighet nåtts därom, att inlösen icke skall från någondera sidan kunna påfordras förrän efter tre års förlopp. Denna bestämmelse, som föreslagits av representanterna för SILA, bör enligt utredningen ur statlig synpunkt betraktas som ett värdefullt uppslag, vid vilket intresset för den civila luftfartens lugna och framgångsrika utveckling satts före intresset att skydda i luftfarten redan investerat enskilt kapital. För den händelse, såsom utredningen bedömer utvecklingen, de närmaste åren komma att medföra de största svårigheterna för ett ekonomiskt bedrivande av reguljär luftfart, torde nämligen det föreliggande alternativet för samordning av luftfarten — statsinlösen redan nu av SILA:s rörelse enligt koncessionens bestämmelser — ur de enskilda intressenternas synpunkt vara fördelaktigare än en eventuell inlösen efter tre år. Skulle trafikflygets lönsamhet komma att förete den av utredningen antagna utvecklingen, bör det enligt utredningens mening vara staten som delägare i företaget angeläget att icke å sin sida mot de enskilda intressenternas önskan häva samarbetet efter ifrågavarande tid, annat än om oöverkomliga svårigheter visat sig uppkomma att bemästra den föreslagna samarbetsformen. Enbart den omständigheten att företagets ekonomiska ställning efter tre år skulle erbjuda en lämplig tidpunkt för inlösen bör sålunda icke äga betydelse. Självfallet kan däremot vara lämpligt att i god tid före utgången av en första treårsperiod vidtaga en översyn av grunderna för samverkan för åvägbringande av de jämkningar, som föranledas av vunna erfarenheter.

I enlighet med de angivna riktlinjerna har utredningen uppgjort förslag till avtal mellan ABA och SILA samt mellan svenska staten och SILA ävensom förslag till bolagsordning för ett genom samgående bildat aktiebolag för drivande av reguljär luftfart (se Bil. E—G). Avta-

let mellan staten och SILA anser utredningen påkallat för reglering av inlösningsförfarandet, då enligt vad som under hand inhämtats intagandet av motsvarande bestämmelser i bolagsordningen enligt patent- och registreringsverkets mening skulle kunna utgöra hinder för registrering av densamma. Förslagen ha jämte tillhörande särskild motivering (se Bil. H) underställts ABA och SILA. Vid förhandlingar mellan utredningen samt representanter för bolagen ha de sistnämnda förklarat sig kunna med förbehåll om vissa mindre jämkningar godtaga de framlagda förslagen. I förslagen jämte motivering ha vidtagits de ändringar och tillägg, som föranletts av de framställda önskemålen och om vilka enighet kunnat vinnas under de förda förhandlingarna.

Beträffande förslagens närmare innebörd må hänvisas till bilagornas text samt följande s a m m a n f a t t n i n g.

Den av ABA och SILA bedrivna rörelsen skall sammanföras till ett företag. Det nya företaget, som skall övertaga ABA:s firma, föreslås få formen av ett aktiebolag med ett aktiekapital av 60 miljoner kronor, varav staten och enskilda intressenter skola äga hälften vardera. Eventuellt ytterligare erforderligt kapital, enligt utredningen begränsat till 40 miljoner kronor, föreslås anskaffat genom lån mot förlagsbevis. Aktierna skola utgivas i två lika stora serier, serie A och serie B. Aktier av serie A skola innehavas av staten och aktier av serie B av enskilda. Vid bildandet av det nya företaget skola ABA och SILA efter opartisk värdering tillskjuta samtliga sina tillgångar mot likvid i aktier. Sedan ABA respektive SILA som likvid för tillskott av sina tillgångar erhållit däremot svarande antal aktier i det nya företaget, skall staten till pari teckna det ytterligare antal aktier av serie A, som erfordras för uppnående av ett sammanlagt nominellt belopp inom serien av 30 miljoner kronor. SILA har samma förpliktelse beträffande aktier av serie B, dock har staten beretts möjlighet att få det nuvarande enskilda aktieinnehavet i ABA utbytt mot B-aktier i det nya företaget. Det nya bolaget skall övertaga ansvaret för ABA:s och SILA:s samtliga förpliktelser, varjämte ABA och SILA förbinda sig att medverka till att bolagens koncessioner och rättigheter överföras på det nya bolaget. Om det ur bolagsteknisk synpunkt befinnes fördelaktigare, skall sammanslagningen ske i den form, att ABA övertager SILA:s tillgångar mot likvid av nyemitterade aktier i ABA.

Upplösning av den ekonomiska gemenskapen skall kunna påkallas såväl från statens som de enskilda intressenternas sida samt ske genom statens inlösen av de enskildas aktier. Inlösen må icke från någondera sidan påfordras förrän efter tre års förlopp.

Därest de enskilda intressenterna påfordra inlösen av sina aktier, skall priset utgöra aktiens parivärde, jämkat med hänsyn till dels i bolaget uppkomna, icke utdelade vinster eller å bolagets verksamhet uppkommen förlust, allt enligt fastställd balansräkning, dels ock av ena eller andra aktie-

ägargruppen lämnat tillskott eller understöd till bolagets verksamhet. Jämkning må dock icke ske i anledning av understöd av statsmedel, som lämnats för täckande av underskott å flyglinje, vilken upprätthålles på särskild begäran av Kungl. Maj:t. Därest staten begär inlösen, skall priset bestämmas efter värdering, varvid priset icke må understiga det pris, som skulle gällt, därest de enskilda intressenterna själva begärt inlösen.

Det nya företagens styrelse föreslås sammansatt av jämnt antal ledamöter, utsedda till hälften av vardera aktieägargruppen. Styrelsens ordförande skall väljas bland de styrelseledamöter, som utsetts av statens företrädare å bolagsstämman. I det särskilda arbetsutskott, som föreslås tillsatt, skall däremot ordförande väljas bland de styrelseledamöter, som tillsatts av de enskilda aktieägarna, därest framställning härom göres. Vid omröstning å bolagsstämma skall gälla att för beslut om fastställelse av balansräkning och vinstutdelning fordras majoritet bland de närvarande inom såväl A-aktieägargruppen som B-aktieägargruppen. Skulle beträffande fråga om vinstutdelning majoriteten inom den ena gruppen rösta för en lägre utdelning än majoriteten inom den andra gruppen, skall stämmans beslut anses vara att den lägre utdelningen lämnas.

Särskilda frågor. Luftfartsutredningen framhåller, att delvis nya former för utformningen av den statliga representationen måste sökas för att ett bolag för drivande av reguljär luftfart skall erhålla den friare och snabbare beslutanderätt, som särskilt under pågående utveckling av den civila luftfarten är nödvändig för ett framgångsrikt deltagande i den internationella konkurrensen.

Såvitt gäller utövändet av beslutanderätten å bolagsstämman för statens aktieinnehav i det nya bolaget föreslår utredningen, att densamma fördelas å tjugo enskilda personer, utsedda av Kungl. Maj:t. Av dessa böra tio anses företräda riksdagens intresse av att kunna följa verksamheten. Då utseende direkt genom riksdagen av dessa representanter icke torde låta sig göra, förordar utredningen att åt lämpligt riksdagens organ uppdrages att avgiva förslag å lämpliga personer. Förslagsvis kunna härvid fem aktieinnehavare utses på förslag av riksgäldsfullmäktige och fem på förslag av riksbanksfullmäktige. Utredningen anför vidare.

På grund av innehållet i nya aktiebolagslagen, vars bestämmelser komma att vara tillämpliga å det nya bolaget, synes formellt icke möjligt att till lika andelar fördela rösträtten för statens aktieinnehav, A-aktierna, å ifrågavarande tjugo personer. Sålunda föreligger hinder mot att staten såsom aktieägare genom fullmakt fördelar beslutanderätten å flera personer. Icke heller torde en formell registrering i aktieboken, som sålunda icke skulle motsvara de faktiska äganderättsförhållandena, böra sättas i fråga. Det avsedda syftet synes emellertid kunna vinnas på det sätt, att envar av de utsedda personerna medgives tillstånd att själv innehava en A-aktie, varvid genom fullmakt kan åt en av dem uppdragas att — på grundval av föregående samråd med övriga innehavare av A-aktier — utöva rösträtten för huvudmassan av aktier av denna serie. Härvid utgår utredningen från att den aktieägare, vilken utövar rösträtt för huvuddelen av A-aktierna, till-

förbindes skyldighet att efter vad som föränledes av antalet röstande beakta även övriga A-aktieägares önskemål.

Såsom innehavare av A-aktier böra enligt utredningens mening utses personer, vilka kunna förutsättas komma att ägna intresse åt de med reguljär luftfart sammanhängande spörsmålen samt äga möjlighet att kontinuerligt följa företagens utveckling. Tillståndet att vara aktieinnehavare bör när som helst kunna återkallas och avtal om rätt för staten att i samband härmed inlösa aktie bör upprättas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som redan förut i liknande fall tillämpats. Emellertid anser utredningen, att kontinuitet bör eftersträvas inom förevarande aktieägaregrupp i syfte att bland aktieinnehavarna intresset att följa företagens utveckling skall kunna bibehållas och ökad insikt i luftfartsfrågor vinnas. Behovet av erforderlig förnyelse får dock självfallet icke förbises.

I fråga om sammansättningen av bolagets styrelse har utredningen i motiveringen till § 7 i förslaget till bolagsordning framhållit, att man velat hålla möjligheten öppen att göra styrelsen jämförelsevis stor för att kunna i densamma bereda utrymme för erforderlig sakkunskap från de samhällets olika grenar, vilka det svenska trafikflyget skall tjäna. Härutöver har utredningen, då bolagsstämman vid utövändet av sin befogenhet att utse styrelseledamöter bör vara helt obunden, begränsat sig till att framhålla som ett önskemål, att genom föregående samråd mellan representanter för de båda aktieägargrupperna skall vara möjligt att erhålla en så långt möjligt allsidig representation i styrelsen av erforderlig sakkunskap på olika områden.

I § 9 av förslaget till bolagsordning har antalet revisorer och revisors-suppleanter i bolaget angivits till vardera fyra, utsedda till halva antalet från vardera aktieägarsidan. Såvitt gäller de revisorer och suppleanter, vilka skola utses av A-aktieägarna, förutsätter utredningen härvid, att en revisor jämte suppleant kommer att utses enligt de aktieägares önskan, som föreslagits av riksgälds- och riksbanksfullmäktige. Därvid anses krav på auktorisation icke böra uppställas.

Slutligen har utredningen framhållit, att vissa anslag av statsmedel böra anvisas i samband med en sammanslagning av ABA och SILA enligt av utredningen förordade riktlinjer. Enligt förslaget skulle aktiekapitalet i det sammanslagna företaget uppgå till 60 miljoner kronor, varav hälften skulle belöpa å den statliga aktieserien A. Anslagsbehovet för nyteckning av A-aktier kommer att bliva beroende av den förutsatta värderingen av ABA:s rörelse. Bolagets aktiekapital utgör för närvarande 25 000 000 kronor. Då utredningen saknar bestämda hållpunkter för bedömning av i vad mån värderingen kommer att avvika från nämnda belopp och tillika värderingsnämndens prövning icke bör föregripas, föreslår utredningen att för ändamålet beräknas ett anslag av (30 000 000 — 25 000 000) 5 000 000 kronor att ianspråktagas i den utsträckning så erfordras för nyteckningen. Då sammanslagningen beräknas bliva genomförd under budgetåret 1948/49 gäller anslagsbehovet nämnda budgetår.

I samband med sammanslagningen av ABA och SILA uppkomma kostnader för aktiestämpe l. Utredningen anför härom bl. a. följande.

Med hänsyn till att fråga är om en på statligt initiativ åvägbringad organisationsåtgärd, som påkallas för erhållande av den ur allmän synpunkt bästa arbetsformen för svenskt trafikflyg, anser emellertid utredningen, att det nya bolaget icke bör belastas med ifrågavarande kostnader. För de enskilda intressenterna i SILA, vilka redan en gång haft att vidkännas kostnader av förevarande slag, torde det kunna synas oskäligt att de ånyo skola deltaga i stämpelkostnader av den anledningen att de funnit sig böra ingå på ett samarbete med staten på luftfartens område. För den händelse stämpelfrihet icke kan medgivas, föreslår utredningen, att förutnämnda för statens nytteckning av aktier avsedda anslag får ianspråktagas jämväl för samtliga på grund av ABA:s och SILA:s sammanslagning uppkommande kostnader för aktiestämpel.

Slutligen har utredningen erinrat om sitt förslag att från ett särskilt förslagsanslag skall täckas underskott å inrikes flyglinjer av icke bärkraftig natur, som det nya bolaget ålägges trafikera. Då fråga om täckande av sådant underskott, enligt utredningen, icke läser uppkomma under budgetåret 1948/49 erfordras icke anvisning av medel för ändamålet under sagda budgetår.

Yttrandena.

Betänkandet har varit föremål för *remissbehandling* i vanlig ordning. Utlåtanden ha därvid infortrats

rörande betänkandet i dess helhet av fullmäktige i riksgäldskontoret, fullmäktige i riksbanken, luftfartsstyrelsen, statskontoret, riksräkenskapsverket, statens sakrevision, kommerskollegium, ABA och SILA,

rörande i betänkandet omförmäld stämpelfråga av generalpoststyrelsen samt

rörande den föreslagna bolagsordningen för det nya företaget av patent- och registreringsverket.

Samtliga remissmyndigheter ha tillstyrkt eller i huvudsak icke haft något att erinra mot de av luftfartsutredningen framlagda förslagen. ABA:s och SILA:s styrelser ha under förutsättning av vederbörande bolagsstämmas godkännande lämnat förslagen utan erinran.

Luftfartsstyrelsen framhåller bl. a., att vårt lands tekniska resurser på linjeflygets område äro begränsade och knappast kunna tillgodose samtida behov från två särskilda linjetrafikerande företag av den storleksordning, varom här är fråga. Därest den av utredningen förordade sammanslagningen av ABA:s och SILA:s verksamhet kommer att genomföras, synas förutsättningar uppstå att eliminera nyssberörda allvarliga olägenhet inom svensk linjefart. I likhet med utredningen anser luftfartsstyrelsen obetingat, att samarbetet mellan de nordiska flygbolagen i fortsättningen bör bestå.

Kommerskollegium har berett handelskamrarna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Gävle samt Sveriges redareförening tillfälle att yttra sig. Yttranden ha avgivits av handelskamrarna, medan redareföreningen förklarar ärendet icke föranleda något yttrande från dess sida. Kommerskollegium ut-

talat i fortsättningen, att de skäl, som kunna anföras mot den förordade sammanslagningen, i främsta rummet hänföra sig till den begränsning av konkurrensen, som en sådan anordning möjligen kan befaras medföra. De synpunkter, som anförts rörande denna fråga från utredningens och de hörda organisationernas sida, äro av väsentlig betydelse för bedömande av frågan. Av särskild vikt härvidlag synes det kollegium vara, att den föreslagna anordningen knappast kommer att i konkurrenshänseende innebära någon ändring av förhållandet mellan de båda företagen, då ju företagens verksamhetsområden äro avtalsmässigt reglerade. Kollegium framhåller i detta sammanhang, att det internationella trafikflyget är en synnerligen kapitalkrävande näringsgren och att det på nuvarande stadium av dess utveckling framstår såsom önskvärt med en sådan samordning av den svenska verksamheten på området, som är ägnad att nedbringa landets sammanlagda kostnader för denna näringsgrens utveckling. Jämväl med hänsyn till önskvärdheten att skapa konkurrenskraft gentemot utländsk företagsamhet på området synes en anordning av förevarande slag innebära en fördel. Den konkurrens, som på detta område förekommer från utländska företags sida, torde för övrigt — såsom utredningen även påpekat — innebära en viss garanti för att sådana skadliga verkningar, som eljest kunna bli en följd av ofullständig konkurrens, icke skola inträda på detta område. Det är emellertid angeläget, att den sålunda förefintliga konkurrensen icke i obehörig grad inskränkes genom internationella överenskommelser.

Fullmäktige i riksbanken uttala, att det initiativ till expansion av trafikflyget, vilket tagits av de svenska flygbolagen, har varit av värde för utvecklingen av svensk reguljär luftfart. Denna expansion synes dock främst hava grundats på förväntningar angående en lönsamhet på längre sikt av det utbyggda trafikprogrammet. Utbyggnaden har emellertid krävt investeringar av en storleksordning, som inger betänkligheter i nuvarande ekonomiska läge. Fullmäktige vilja därför understryka utredningens uttalande, att de rådande ovissa förhållandena mana till stor försiktighet i fråga om vidare expansionsplaner. Det synes vidare föreligga anledning att närmare undersöka huruvida icke bl. a. en nedskärning av linjenätet och organisationen kan vara motiverad. Det är i nuvarande läge nödvändigt att i möjligaste mån undvika de påfrestningar å valutareserven, som ett oekonomiskt utbyggt trafikflyg innebär.

Statskontoret och *statens sakrevision* ha särskilt betonat vikten av att under nu rådande förhållanden försiktighet iakttages i fråga om de vidare expansionsplanerna.

Rörande vissa särskilda frågor i utredningens förslag har anförts följande.

Fullmäktige i riksbanken påtala olikheterna i de bestämmelser, vilka utredningen föreslagit skola gälla å ena sidan vid värdering av ABA:s och SILA:s tillgångar, då dessa skola övertagas av det nya bolaget, och å andra sidan vid värdering av B-aktierna i det nya bolaget, då statens inlösen av

desamma påkallas. Det torde kunna befaras, att bestämmelserna angående värderingen av B-aktierna kunna medföra, att staten i händelse av inlösen nödgas erlagga ett alltför högt pris för aktierna. Enligt fullmäktiges mening hade det därför även i detta fall varit önskvärt med värderingsregler, som kunde utgöra en säkrare grund för fastställandet av aktiernas verkliga värde.

Statskontoret anför beträffande förslaget till bolagsordning, att i § 11 angående omröstningsförfarande vid bolagsstämma saknas föreskrift om huru skall förfaras, därest enighet mellan A- och B-aktieägargrupperna icke kan uppnås i fråga om balansräkningen, medan däremot särskild föreskrift lämnas rörande beslut om vinstutdelning vid motsvarande oenighet mellan grupperna. Utredningen lär härvid ha förutsatt, att staten i händelse enighet rörande balansräkningen icke kan uppnås, skulle kunna begagna sig av sin enligt förslaget till avtal mellan staten och SILA i § 3 avtalet föreskrivna inlösningsrätt, varvid värdering skall ske genom särskilt utsedd värderingsnämnd. Det förefaller emellertid statskontoret som om eventuellt uppkommande tvistigheter rörande balansräkningen och den därmed intimt förknippade avskrivningspolitiken borde kunna erhålla en mindre extrem, automatiskt verkande lösning, i analogi med vad som föreskrivits i fråga om vinstutdelningen.

Statens sakrevision framhåller angelägenheten av att de arbetsuppgifter, som skola ankomma på det föreslagna arbetsutskottet, noggrant specificeras i syfte att undanröja kompetenskonflikter mellan utskottet och bolagets styrelse.

Beträffande utövandet av beslutanderätten å bolagsstämma för statens aktieinnehav i det nya bolaget anför *statskontoret*, att utredningens förslag härutinnan knappast synes utgöra någon odelat praktisk lösning av frågan. Den önskvärda insynen i bolagets verksamhet från båda statsmakternas sida torde kunna ernås på både enklare och effektivare sätt än genom utökning av statens representation å bolagsstämman. Statskontoret föreställer sig, att statens rösträtt vid stämman utan olägenhet kan utövas av ett enda av Kungl. Maj:t därtill befullmäktigat ombud.

Statskontoret, som funnit samgåendet böra ske i den formen, att ABA övertager SILA:s tillgångar mot likvid i nyemitterade aktier i ABA, anför beträffande frågan om gäldande av de i samband med en sådan sammanslagning uppkommande kostnaderna för aktiestämpel, att det synes skäligt, att staten ikläder sig stämpelkostnaden för de B-aktier i det nya bolaget, som skulle likvideras genom överlämnande av aktierna i SILA. Däremot torde det knappast vara motiverat att utsträcka bolagets befrielse från stämpelkostnaden till att omfatta även de aktier, som skola nytecknas. Statens bidrag till nu ifrågakvarande kostnader torde böra belasta driftbudgeten.

Generalpoststyrelsen säger sig icke kunna dela den av luftfartsutredningen uttalade meningen, att det nya luftfartsbolaget bör helt befrias från kost-

nader för aktiestämpel. För den del av aktiekapitalet i det nya bolaget inom vardera aktieserien, som överskjuter ABA:s resp. SILA:s nuvarande aktiekapital, har aktiestämpel aldrig erlagts; stämpelkostnaden för denna del av aktiekapitalet synes skäligen böra belasta det nya aktiebolaget. Styrelsen fortsätter.

Det kan vidare med visst fog ifrågasättas, att det nya bolaget bestrider stämpelkostnaderna för den del av aktiekapitalet, som motsvaras av nytecknade aktier, det vill säga för skillnaden emellan hela aktiekapitalet inom varje serie och det efter värdering fastställda beloppet av ABA:s resp. SILA:s tillskjutna tillgångar. Det förefaller t. o. m. tveksamt huruvida det nya aktiebolaget bör i en eller annan form befrias från stämpelkostnaderna ens för den del av aktiekapitalet, som motsvarar det uppskattade värdet av ABA:s och SILA:s tillgångar. Sammanslagningen av de båda bolagen, vilken är avsedd att genomföras på frivillighetens väg, måste nämligen såsom luftfartsutredningen framhåller medföra avsevärda rationaliseringsmöjligheter och kostnadsbesparingar inom olika grenar av verksamheten. Även om sammanslagningen är en ur allmän synpunkt önskvärd åtgärd, kommer den sålunda även att medföra avsevärda fördelar för de aktieägare i ABA och SILA, som erhålla aktier i det nya bolaget i likvid för ABA:s resp. SILA:s tillgångar. Därest emellertid det nya bolaget anses böra befrias från kostnader för aktiestämpel, synes dylik befrielse icke böra ifrågakomma i den form, som luftfartsutredningen i första hand synes förutsätta, nämligen genom ett särskilt beslut om frihet från stämpelavgift enligt stämpelförordningen för aktierna i det nya bolaget. I den mån bolaget provas icke böra belastas med sådana kostnader synes detta i stället böra ske i den form luftfartsutredningen i andra hand ifrågasatt, nämligen genom i anspråktagande av det för statens nyteckning av aktier i det nya bolaget anvisade anslaget. Av principiella och tekniska skäl är denna form, enligt generalpoststyrelsens mening, att föredraga även för det fall, att det nya bolaget skulle i enlighet med luftfartsutredningens förslag helt befrias från kostnader för aktiestämpel.

I fråga om upplåning av medel för det nya bolaget erinrar *statens sakrevision*, att det från ABA till det nya bolaget kommer att överföras icke obetydliga inteckningslån, bundna hos vissa försäkringsbolag för en tid av 20 år. Av luftfartsutredningens förslag om begränsning av det nya bolagets upplåning utöver aktiekapitalet till 40 miljoner kronor mot utgivande av förlagsbevis framgår emellertid icke, om förberörda inteckningslån skola inrymmas inom ramen för nämnda belopp. Enligt sakrevisionens mening bör ifrågavarande spörsmål klarläggas, i samband varmed bör övervägas, i vilken omfattning och på vilket sätt erforderlig rörlig kredit bör ställas till det nya bolagets förfogande, allt inom det för bolagets upplåning bestämda maximibeloppet.

Fullmäktige i riksgäldskontoret ha icke något att erinra mot anvisande på riksstaten för nästa budgetår av ett investeringsanslag av 5 miljoner kronor, att i den utsträckning så erfordras tagas i anspråk för nyteckning av statens aktier i det nya bolaget.

Nya bestämmelser angående lån ur luftfartslånefonden.

Luftfartslånefonden tillkom genom beslut av 1925 års riksdag. Fonden förvaltas av statskontoret. Villkoren för erhållande av lån ur denna fond finnas återgivna i kungörelsen den 16 december 1927 (nr 490) angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur luftfartslånefonden (ändr. 607/1937).

Genom beslut den 30 juni 1947 har Kungl. Maj:t uppdragit åt luftfartsstyrelsen att, efter hörande av de koncessionerade svenska lufttrafikföretagen, i samråd med statskontoret, riksräkenskapsverket och kommerskollegium utarbeta förslag till nya bestämmelser för lån ur luftfartslånefonden.

Med sin skrivelse den 14 januari 1948 har *luftfartsstyrelsen* efter samråd med förenämnda ämbetsverk samt ABA och SILA överlämnat förslag till nya bestämmelser i ämnet.

Luftfartsstyrelsen anför i huvudsak följande.

Enligt nu gällande kungörelse i ämnet gäller i vad avser låneobjekt, att lån kan beviljas för inköp av flygplan och motorer ävensom för anordnande av flygplats och anskaffning av för sådan plats nödig utrustning. Med hänsyn till de stora värden, som jämväl tillbehör och andra reservdelar än motorer numera representera, synes det önskvärt att lån kan beviljas även för inköp av dylik materiel. Vidare torde på grund av den allt större omfattning och betydelse, som annan yrkesmässig luftfart än linjefart numera erhållit och med hänsyn jämväl till svårigheten att rationellt utnyttja en flygplanpark, därest vissa flygplan endast få nyttjas i regelbunden luftfart, skäl nu föreligga att möjliggöra lån för inköp av flygplan, som skola användas i yrkesmässig luftfart i allmänhet. Bestämmelsen att flygplan och motorer, för vilkas anskaffande lån beviljas, skola vara av typ som godkänts av Kungl. Maj:t synes böra utgå.

Beträffande civila flygplatser kan nämnas, att dylika vanligen anläggas genom statens försorg och endast i undantagsfall av kommuner, företag eller enskilda. Lån för sådant ändamål torde därför mera sällan förekomma. Från flygföretagens sida förefinnes emellertid intresse för att ur luftfartslånefonden kunna erhålla lån för uppförande av hangarer och andra byggnader. På grund härav torde bestämmelserna i ämnet böra taga sikte mera på dylika objekt än på flygplatserna såsom sådana. Något krav på att byggnad för vilken lån önskas skall förläggas till viss flygplats torde ej böra resas. Däremot måste fordras att byggnaden skall tillgodose den yrkesmässiga luftfartens behov. Bestämmelserna böra dock ej utesluta möjligheten att lån skall kunna beviljas även för anordnande av flygplats.

Den nuvarande kungörelsens bestämmelse att svenska intressen i viss utsträckning skola skyddas böra enligt statskontorets och riksräkenskapsverkets mening kvarstå i den formen, att uppgift härom lämnas i samband med låneansökans ingivande. Ämbetsverken ha nämligen ansett, att Kungl. Maj:ts prövning av de individuella låneansökningarna icke bör vara bunden genom vissa i författningen angivna omständigheter. Luftfartsstyrelsen har för sin del intet att häremot erinra men anser sig böra framhålla, att

det enligt styrelsens mening är av vikt att den svenska flygindustriens intressen — i den mån så i övrigt befinnes lämpligt — bliva vederbörligen beaktade. Föreskrifterna om låns utlämnande och säkerhet härför torde kunna kvarstå i huvudsak oförändrade.

Lånebeloppets storlek ävensom frågan om erforderlig säkerhet för lånets behöriga fullgörande torde böra bestämmas av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall.

Beträffande ränta, såväl vanlig låneränta som dröjsmålsränta, har i förslaget hänvisning skett till vad särskilt finnes föreskrivet, varvid åsyftas för närvarande gällande bestämmelser angående ränta å lån från statens utlåningsfonder (S. F. S. 936/1943 och 278/1947).

Bestämmelserna angående amortering ha omarbetats och förenklats. Något skäl att beträffande lån för inköp av flygplan fastställa amorteringarna för varje år sedan respektive företags räkenskaper för förvaltningsåret avslutats — vilken bestämmelse torde ha tillkommit med hänsyn till den av Aktiebolaget Aerotransport bedrivna regelbundna luftfarten — torde sålunda, särskilt på grund av nu föreslagna utvidgning av låneobjekten, ej längre förefinnas. Lån torde böra återbetalas under loppet av viss av Kungl. Maj:t bestämd tidrymd. Dock bör en gräns angivas, vilken beträffande byggnader och andra anläggningar, liksom förut beträffande flygplats, synes kunna fastställas till fyrtyo år. Beträffande flygplan, tillbehör och reservdelar bör — med hänsyn till materielens livslängd och kravet på modernitet — gränsen enligt luftfartsstyrelsens mening icke sättas högre än till tio år. Låntagaren torde emellertid böra äga möjlighet att före lånetidens utgång på en gång inbetala hela den oguldna delen av lånet.

Luftfartsstyrelsen har slutligen hemställt, att de föreslagna nya bestämmelserna bringas i tillämpning från och med den 1 juli 1948; dock torde nu gällande kungörelse alltjämt böra äga tillämpning beträffande lån, som beviljats före nyssnämnda dag.

Departemenschefen.

Den svenska reguljära luftfarten är för närvarande uppdelad på två företag, Aktiebolaget Aerotransport (ABA), som är nästan helt statsägt, och Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag (SILA), vilket har uteslutande privata intressenter. ABA driver företrädesvis europeisk lufttrafik, medan SILA driver lufttrafik på interkontinentala linjer. Förhållandet mellan företagen regleras av ett den 22 februari 1943 ingånget samarbetsavtal, enligt vilket ABA skall för SILA:s räkning bl. a. omhänderhava den interkontinentala trafik SILA önskar bedriva.

Redan på ett tidigt stadium framfördes kritik mot formerna för organisation och finansiering av den svenska reguljära luftfarten bl. a. från luftfartsstyrelsens sida. Styrelsen uttalade sig därvid till förmån för en sammanslagning av ABA och SILA. 1946 års riksdag ifrågasatte ändamålsenligheten av rådande uppdelning och fann för sin del angeläget att frågan om en sammanslagning ägnades fortsatt uppmärksamhet.

1947 års luftfartsutredning har under sitt arbete funnit bestyrkt, att det

samarbete som förutsatts skola komma till stånd mellan ABA och SILA icke kunnat genomföras på sätt som avsetts. Utredningen har enhälligt förordat, att en samordning av den svenska reguljära luftfarten kommer till stånd och att detta sker genom en sammanslagning av ABA och SILA.

I detta sammanhang torde jag få erinra, att Kungl. Maj:t den 7 februari 1947 på framställning av ABA anbefallt statens sakrevision att granska ABA:s verksamhet och organisation samt att sakrevisionen den 10 mars 1947 uppdragit åt f. d. generaldirektören G. Malm att verkställa den anbefallda utredningen. Med skrivelse den 17 november 1947 har sakrevisionen överlämnat utredningsmannens utlåtande och därvid framhållit, att i stort sett några berättigade erinringar icke synas vara att göra mot bolagets allmänna planeringar och hittills vidtagna dispositioner för främjande av det svenska trafikflygets utveckling. Efter att ha övervägt de olika skälen för och emot ett samgående mellan ABA och SILA, framhåller utredningsmannen i utlåtandet, att man ur ekonomiska och driftssynpunkter bör sträva efter en sammanslagning redan nu av de båda företagen.

Luftfartsutredningens förslag om en sammanslagning av bolagen har i huvudsak tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissmyndigheter samt av bolagens styrelser.

Jag vill för egen del tillstyrka, att en sammanslagning av bolagen kommer till stånd i huvudsaklig överensstämmelse med vad luftfartsutredningen härutinnan förordat. På enstaka punkter har jag dock ansett mig böra föreslå vissa jämkningar i utredningens förslag. I det följande kommer jag att anmäla dessa spörsmål samt övriga frågor, som föranlett särskilda uttalanden under remissbehandlingen eller eljest äro av natur att böra behandlas i detta sammanhang.

Beträffande formerna för den statliga representationen i det nya bolaget har utredningen föreslagit, att beslutanderätten å bolagsstämma för statens aktieinnehav skall fördelas å tjugo enskilda personer, utsedda av Kungl. Maj:t, samt att av dessa tio personer skola företråda riksdagens intresse av att kunna följa verksamheten. Fullmäktige i riksbanken och i riksgäldskontoret ha förklarat sig beredda att medverka vid tillsättandet av nämnda tio personer. Slatkontoret har ansett, att statens rösträtt å bolagsstämma utan olägenhet bör kunna utövas av ett enda av Kungl. Maj:t därtill befullmäktigat ombud. Med hänsyn till i detta fall föreliggande särskilda omständigheter har jag ej funnit anledning till erinran mot att den statliga representationen å bolagsstämman utformas på sätt utredningen föreslagit. Det må här anmärkas, att en anordning sådan som den föreslagna icke tidigare torde ha prövats i företag, vari staten är delägare. Det är därför tänkbart, att jämkningar i utredningens förslag kunna visa sig påkallade. Denna organisationsfråga torde få upptagas till förnyad prövning, om erfarenheterna skulle föranleda därtill.

Utredningens förslag beträffande styrelsens och arbetsutskottets sammansättning föranleda icke någon erinran från min sida. Jag utgår från att någon motsättning mellan styrelse och arbetsutskott icke skall behöva

förekomma. Såsom framgår av utredningens motiv till bolagsordningens bestämmelser i ämnet förutsättes, att arbetsutskottet skall lämna styrelsen fortlöpande redogörelser för utskottets åtgärder. Möjlighet finnes då att, om behov därav skulle uppkomma, tid efter annan upptaga frågan om arbetsfördelningen mellan dessa organ till omprövning.

Luftfartsutredningen har utgått från att ABA och SILA vid sammanslagningen skola tillskjuta sina tillgångar till det nya företaget och att detta skall övertaga bolagens förpliktelser. Det nya företagens aktiekapital skall enligt utredningens förslag utgöra 60 miljoner kronor eller 11 miljoner kronor mera än ABA:s och SILA:s sammanlagda aktiekapital. Mot storleken av detta belopp har jag icke något att erinra. Det är emellertid tänkbart, att aktiekapitalet till en början skall kunna sättas något lägre än 60 miljoner kronor, därest ett utvidgat samarbete inom SAS kommer till stånd. Vid samråd under hand med ledningarna för bolagen har jag inhämtat, att aktiekapitalet dock icke torde kunna sättas lägre än 50 miljoner kronor. Då aktiekapitalets storlek inom angivna gränser icke för närvarande kan angivas, torde de i avtalsförslagets första paragrafer angivna beloppen få i det blivande avtalet slutligt bestämmas efter ytterligare överläggningar mellan bolagen. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att godkänna avtalen i dessa delar med de ändringar varom enighet kan vinnas. I anslutning härtill bör § 3 i förslaget till bolagsordning ändras så att aktiekapitalet bestämmas till lägst 50 miljoner kronor och högst 150 miljoner kronor.

I § 1 andra stycket förslaget till avtal mellan svenska staten och SILA förutsättes, att de nuvarande enskilda aktieägarna i ABA skola få utbyta sina aktier mot B-aktier i det nya bolaget. Då avtalstexten ej är formellt tillfredsställande bör stycket utgå och ersättas av följande med samma sakliga innehåll.

»Staten skall äga att mot gäldande av nominella värdet disponera erforderligt antal aktier av serie B, att erbjudas enskilda aktieägare i ABA i utbyte mot deras aktier i nämnda bolag.»

Ytterligare finansiering bör enligt utredningen ske genom upplåning mot förlagsbevis. Upplåningen i denna form skulle tills vidare begränsas till 40 miljoner kronor. I detta belopp ha, enligt vad jag inhämtat, ej inräknats bolagens nuvarande inteckningslån, lån ur luftfartslånefonden och andra skulder, vilka skola övertagas av det nya företaget. Maximiramen för bolagets upplåning skulle sålunda tills vidare utgöra beloppet av de vid sammanslagningen övertagna skulderna ökade med 40 miljoner kronor.

Luftfartsutredningens förslag i denna del synes ägnat att giva det nya företaget ett tillräckligt mått av handlingsfrihet under den närmaste framtiden. Förslaget innebär, att statsmakternas direkta beslutanderätt över finansieringen av den inrikes och europeiska reguljära lufttrafiken delegeras till det nya företagens organ inom den förut angivna finansiella ramen. Härvid är att märka, att inom denna ram utrymme skall finnas jämväl för finansiering av den interkontinentala trafiken, vilken hittills legat utanför statsmakternas direkta inflytande. Med hänsyn till de särskilda för-

hållanden, som föreligga i detta fall, anser jag mig böra tillstyrka en lösning av finansieringsfrågan i enlighet med utredningens förslag. Jag vill därvid framhålla, att enligt bolagsordningens 9 § bolagsstämman skall utse fyra revisorer och fyra revisorssuppleanter, av vilka två revisorer och två suppleanter skola utses av statens representanter på bolagsstämman. Luftfartsutredningen har förutsatt, att en revisor och en suppleant komma att utses enligt de aktieägares önskan, som föreslagits av riksgälds- och riksbanksfullmäktige. Vid bifall till detta förslag, vilket jag för egen del biträder, erhålla riksdagens nämnda organ möjlighet att skapa erforderlig kontroll över bolaget.

Statens sakrevision har i sitt utlåtande upptagit frågan, i vilken omfattning och på vilket sätt rörlig kredit bör ställas till det nya företags förfogande inom det för bolagets upplåning bestämda maximibeloppet. För närvarande torde ABA anskaffa erforderlig rörlig kredit genom växellån, medan upplåning på något längre sikt regelmässigt sker från luftfartslånefonden eller å in-teckningslånemarknaden. Samtliga dessa låneformer samt upplåning mot förlagsbevis böra även kunna anlitas av det nya företaget. Detta bör erhålla frihet att självt bestämma, i vilka former upplåningen skall ske. Det är därvid av vikt att företaget har möjlighet att välja mellan upplåning genom statliga och statskontrollerade institutioner eller upplåning genom privata kreditinstitut. Emellertid är det givetvis angeläget att omfattningen olika låneformer emellan lämpligt avväges.

I direktiven för luftfartsutredningen har framhållits, att det ur allmänna synpunkter kan vara önskvärt att upprätthålla trafik även å linjer, vilka tagna för sig icke äro ekonomiskt motiverade, samt att en statlig ledning torde ha lättare att skänka beaktande åt sådana önskemål än en enskild. Genom det inflytande det allmänna erhåller i det nya företaget, får staten möjlighet att i framtiden — liksom hittills — göra sådana synpunkter gällande beträffande den inrikes lufttrafiken. Det är emellertid tydligt, att ett trafikföretag med bibehållande av en affärsmässig uppläggnings av sin verksamhet icke annat än i begränsad omfattning kan under längre tid driva sådan trafik. Luftfartsutredningen har för sin del uttalat, att statsmakterna böra äga möjlighet att påfordra upprättandet av inrikes flygförbindelser som icke äro ekonomiskt bärkraftiga men att det också bör vara det allmännas sak att svara för underskott som uppkomma å sådana linjer. Storleken av de subventioner, som i framtiden kunna bli erforderliga för sådana ändamål, är beroende av den civila markorganisationens utbyggnad och de anspråk som komma att ställas på trafikens omfattning.

Vid bedömandet av frågor om subventionering av inrikeslinjer måste givetvis beaktas, att nya flyglinjer regelmässigt bruka vara förlustbringande under en första uppbyggnadsperiod och att det likväl kan på något längre sikt vara affärsmässigt motiverat att upptaga sådan trafik. Det kan vidare bli föremål för tvekan huru underskottet å en flyglinje skall beräknas. I viss mån måste nämligen kostnaderna för inrikestrafiken delvis betraktas som förberedelsekostnad för utlandstrafiken. Jag utgår emellertid ifrån att dessa spörsmål skola komma att lösas i samförstånd inom styrelsen för

det nya företaget. Frågan om koncessionsvillkorens närmare utformning torde framdeles, sedan ledningen för det nya bolaget tagit ståndpunkt till berörda spörsmål, få anmälas för Kungl. Maj:t. För nästa budgetår erfordras enligt utredningen icke något särskilt anslag för subventionering av inrikeslinjer.

Ehuru utredningen är av den uppfattningen att ett framgångsrikt samarbete skall kunna uppnås mellan staten och det enskilda näringslivet, har den likväl ansett det böra ingå som ett väsentligt moment i dess förslag, att upplösning av den ekonomiska gemenskapen skall kunna påkallas såväl från statens som från de enskilda intressenternas sida. Grunderna för en sådan upplösning ha angivits i förslaget till avtal mellan staten och SILA. Utredningens förslag i denna del ha föranlett erinringar från fullmäktige i riksbanken och statskontoret.

Riksbanksfullmäktige ha sålunda påtalat, att olika värderingsgrunder föreslagits, då ABA:s och SILA:s tillgångar skola övertagas av det nya bolaget och då inlösen av B-aktier i det nya bolaget skall äga rum på begäran av staten. Fullmäktige befara, att bestämmelserna angående värderingen av B-aktierna kunna medföra att staten i händelse av inlösen nödgas erlägga ett alltför högt pris för aktierna. Statskontoret har för sin del påpekat, att svårigheter kunna uppkomma att nå enighet mellan A- och B-aktieägargrupperna i fråga om fastställelse av balansräkningen för det nya bolaget samt den därmed intimt sammanhängande avskrivningspolitiken.

Härtill må framhållas, att balansräkningen uppenbarligen är en mycket otillfredsställande grund för fastställande av aktiernas verkliga värde. Vid förändringar i penningvärdet kunna balansvärdena bli för höga eller för låga beroende på om penningvärdet förbättras eller försämras efter värderingstillfället. Balansvärdena kunna också påverkas av bolagsledningen allteftersom denna driver en mer eller mindre utpräglad konsolideringspolitik. Under sådana omständigheter skulle frågan om balansräkningens fastställande kunna föranleda irritation i förhållandet mellan intressenterna. Jag anser det därför ur saklig synpunkt riktigtast, att en eventuell inlösen av B-aktierna i det nya företaget baseras enbart på en opartisk värdering. Detta är även önskvärt för att samarbetet mellan intressenterna i det nya företaget icke skall behöva störas av verksamheten ovidkommande hänsyn. Vid överläggningar med representanter för SILA har jag erfarit, att förutsättningar för en jämkning av utredningens förslag i enlighet härmed föreligga. Vid dessa överläggningar har även frågan om en förlängning av den tid inom vilken inlösen av aktierna icke må påfordras varit under överbägande. Det har därvid framgått, att tidsfristen med fördel bör kunna förlängas till fem år. Jag tillstyrker därför en sådan förlängning. I förslaget till avtal mellan staten och SILA bör ändring ske på så sätt att tredje, fjärde och femte styckena av § 2 samt andra, tredje, fjärde och sjunde styckena av § 3 utgå och ersättas av en ny § 4 av följande lydelse.

»Inlösen, varom i §§ 2 och 3 förmäles, må icke påfordras förrän fem år

förflutit sedan bolagsordning för nya ABA registrerats hos Kungl. patent- och registreringsverket.

Vid inlösen skall priset bestämmas efter värdering, verkställd av fem värderingsmän, varav två utses av Kungl. Maj:t och två å bolagsstämma av ägare av aktier av serie B. De sålunda utsedda skola tillkalla den femte, vilken tillika skall vara ordförande. Vinnes ej enighet om valet av ordförande, skall denne utses av överståthållarämbetet.

Vid värderingen skall skälig hänsyn tagas jämväl till värdet av befintliga eller förberedda linjer och liknande tillgångar.

Likvid för inlösta aktier skall ske senast ett år efter det att begäran om inlösen framställts.»

I § 11 förslaget till bolagsordning bör det särskilda omröstningsförfarandet i fråga om fastställande av balansräkning slopas.

Beträffande avtalet mellan svenska staten och SILA har vidare under hand från bolagets sida framställts önskemål om ett förtydligande av det föreslagna stadgandet i § 3 angående statens inlösningsskyldighet så, att av avtalstexten även framgår att inlösen av minoritetsaktier av serie B skall ske efter samma grunder som gälla för övriga B-aktier. I sak har jag icke något att erinra häremot. Om avtalet ändras i enlighet med vad jag nyss föreslagit erfordras icke något särskilt stadgande härom.

För genomförande av utredningsförslaget erfordras vissa anslag av statsmedel. Sedan ABA:s tillgångar värderats och staten såsom likvid för tillskott av tillgångarna erhållit aktier i det nya företaget, skall staten till pari teckna det ytterligare antal aktier inom serie A, som erfordras för att statens aktieandel om högst 30 miljoner kronor skall fyllas. Utredningen har föreslagit, att ett belopp av 5 miljoner kronor anvisas å riksstaten för nästa budgetår. Det verkliga medelsbehovet för nämnda ändamål kan för närvarande ej angivas, enär detta är beroende av blivande värdering av ABA:s rörelse. Jag har emellertid ej något att erinra mot utredningens förslag i denna del.

Mot utredningens förslag att det nya företaget ej bör belastas med de kostnader för aktiestämpel, vilka kunna uppkomma i samband med sammanslagningen, ha invändningar rests av statskontoret och generalpoststyrelsen. Vid de av utredningen ledda förhandlingarna har enligt vad jag inhämtat förutsatts, att — därest befrielse från erläggande av aktiestämpel ej erhålles — kostnaderna härför icke skola falla på de enskilda intressenterna utan gäldas av statsverket. Med hänsyn till omständigheterna i förvarande fall anser jag mig ej böra rikta erinran mot att medel för täckande av kostnaderna för aktiestämpel inräknas i anslaget till aktieteckningen.

Vad slutligen angår frågan om ändrade bestämmelser för lån ur luftfartslånefonden må framhållas, att kungörelsen den 16 december 1927 angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur luftfartslånefonden gällt oförändrad sedan sin tillkomst med undantag av att år 1937 vidtagits ändringar beträffande låneräntan. Enligt kungörelsen må lån ur luftfartslånefonden beviljas dels för inköp av flygplan och motorer, vilka emeller-

tid — därest Kungl. Maj:t ej annorlunda förordnar — endast få användas för trafik å av Kungl. Maj:t fastställda linjer för regelbunden luftfart, och dels för anordnande av flygplats eller anskaffande av för sådan plats nödig utrustning; i sistnämnda fall må lån beviljas intill $\frac{2}{3}$ av den beräknade anläggningskostnaden. Luftfartsstyrelsen föreslår, att bestämmelserna ändras så, att lån kunna beviljas för inköp av flygplan i yrkesmässig luftfart i allmänhet samt av tillbehör och andra reservdelar. Därjämte har styrelsen ansett, att lån må kunna beviljas till anordnande av flygplats, varvid styrelsen närmast avsett lån till uppförande av byggnader och hangarer, och anskaffande av utrustning med belopp, som överstiger $\frac{2}{3}$ av anläggningskostnaden. Styrelsen har förutsatt, att Kungl. Maj:t skall kunna bestämma lånebeloppets storlek med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet. Jag tillstyrker styrelsens förslag, vilka i nu förevarande delar torde böra underställas riksdagens prövning. Jag förordar vidare, att Kungl. Maj:ts beslutanderätt skall kunna i den utsträckning Kungl. Maj:t må finna lämpligt delegeras till underordnad myndighet. Styrelsens förslag i övrigt torde framdeles få anmälas för Kungl. Maj:t. De nya bestämmelserna böra träda i kraft den 1 juli 1948, dock att beträffande före nämnda dag beviljade lån bestämmelserna i nu gällande kungörelse skola gälla.

På grund av det anförda får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att bemyndiga Kungl. Maj:t att med av mig förordade ändringar godkänna vid statsrådsprotokollet fogat förslag till avtal mellan Aktiebolaget Aerotransport och Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag om sammanförande av den svenska reguljära luftfarten i ett företag samt att med sistnämnda bolag träffa avtal i ämnet i enlighet med vad jag i det föregående förordat;

att till *Teckning av aktier i Aktiebolaget Aerotransport* å kapitalbudgeten under fonden för statens aktier för budgetåret 1948/49 anvisa ett investeringsanslag av 5 000 000 kronor;

samt att besluta, att lån ur luftfartslånefonden må under i statsrådsprotokollet angivna villkor beviljas för inköp av flygplan, motorer m. m.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bifoga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Dagmar Jägerstad.

Sammanställning av ABA:s balansräkningar för åren 1937—1946 i tusental kronor.

Text	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
<i>Tillgångar:</i>										
Materialtillgångar:										
Flygplan	2 191	1 788	1 371	779	625	125	75	75	2 450	5 512
Kontrakterade flygplan	—	—	—	—	—	—	2 310	4 095	4 095	10 370
Motorer	774	630	213	35	—	327	—	360	496	3 142
Propellrar	189	158	201	97	46	—	—	—	—	339
Verkstads- o. hangarbyggnader..	—	—	—	—	—	2 450	2 401	4 768	5 670	5 685
Hangar- o. kontorsbyggnader under uppförande	—	—	—	—	—	—	163	—	—	1 407
Större inventarier o. bilar	224	321	376	375	303	305	494	627	1 187	3 410
Förråd av konsumtionsinventarier o. -material samt drivmedel ..	665	755	629	957	1 228	1 234	1 632	3 471	2 776	4 729
	4 043	3 652	2 790	2 243	2 202	4 441	7 075	13 396	16 674	34 594
Fordringar av diverse personer....	914	1 077	1 512	1 261	1 617	1 955	3 169	4 266	9 516	20 733
Banker, postgiro och kassa	480	685	1 007	1 271	811	1 015	880	584	1 893	1 865
Aktier	—	—	—	—	—	—	—	10	10	10
Obligationer	—	—	—	250	300	300	300	300	300	300
	Kronor 5 437	5 414	5 309	5 025	4 930	7 711	11 424	18 556	28 393	57 502
<i>Skulder:</i>										
Eget kapital:										
Aktiekapital	3 084	3 084	3 084	3 084	3 084	3 084	3 084	3 084	3 084	11 084
Reservfond	31	45	59	73	87	101	114	128	142	156
Försäkringsfond	155	197	254	254	254	254	254	254	254	254
Dispositionsfond	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
	3 330	3 386	3 457	3 471	3 485	3 499	3 512	3 526	3 540	11 554
Skulder till diverse personer	1 548	998	1 568	1 270	1 036	2 739	6 013	10 563	19 981	34 194
Lån ur luftfartslånefonden	400	746	—	—	—	1 064	—	1 578	2 128	8 801
Inteckningslån	—	—	—	—	—	—	1 615	2 730	2 585	2 440
Vinst:										
Balanserad vinst från föreg. år..	20	145	145	145	270	270	145	20	20	20
Årets vinst	139	139	139	139	139	139	139	139	139	493
	Kronor 5 437	5 414	5 309	5 025	4 930	7 711	11 424	18 556	28 393	57 502

Sammanställning av ABA:s vinst- o. förlusträkningar för åren 1937—1946 i tusental kronor.

Text	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
<i>Utgifter:</i>										
Driftskostnader	4 600	4 708	5 123	4 520	3 986	5 356	6 729	7 555	13 322	23 133
Räntor	3	27	9	—	—	—	—	—	379	542
Avskrivningar	1 006	1 262	1 732	1 963	910	2 268	2 821	863	5 904	1 517
Skatter	22	44	101	85	88	89	84	82	43	—
Årets vinst	139	139	139	139	139	139	139	139	139	493
Kronor	5 770	6 180	7 104	6 707	5 123	7 852	9 773	8 639	19 787	25 685
<i>Inkomster:</i>										
Av personbefordran	4 689	2 932	3 806	3 866	2 949	4 176	4 131	3 899	9 444	17 242
» godsbefordran		283	416	425	377	851	1 549	398	2 087	1 467
» postbefordran		1 405	1 422	567	497	1 246	962	956	1 230	1 156
Övriga	—	573	546	992	517	860	2 480	2 830	6 543	5 743
Summa inkomster av rörelsen	4 689	5 193	6 190	5 850	4 340	7 133	9 122	8 083	19 304	25 608
Räntor	31	12	14	32	33	44	51	31	33	77
Subvention	1 050	975	900	825	750	675	600	525	450	—
Kronor	5 770	6 180	7 104	6 707	5 123	7 852	9 773	8 639	19 787	25 685

Sammanställning av SILA:s balansräkningar 1943–1946.

	Balansräkning per ³¹ / ₁₂ år			
	1943	1944	1945	1946
<i>Tillgångar:</i>				
Stationsbyggnader i utlandet	—	—	—	86 014: 74
Flyglinjer och koncessioner	—	—	—	3 942 552: 65
Kontrakterade flygplan	6 886 314: 54	7 068 867: 82	5 410 846: 18	18 387 198: 64
Flygplan, motorer, propellrar och reservdelar ..	—	—	709 581: 55	6 447 940: 68
Inventarier och bilar	—	—	31 246: 40	139 926: 86
Obligationer	—	9 045 000: —	—	—
<i>Aktier:</i>				
50 i AB SILA	—	—	5 000: —	5 000: —
30 i SAS Inc.	—	—	—	10 800: —
Förlagsmedel i SAS	—	—	—	5 651 900: —
Reversfordringar	—	—	6 000 000: —	10 000 000: —
Fordringar å diverse personer	6 976 485: 90	10 769 441: 98	4 138 528: 55	9 727 429: 06
Bank och kassa	11 756 963: 89	1 979 023: 73	1 392 854: 71	21 179: 28
Årets förlust	144 015: 70	124 598: 59	—	208 121: 62
Balanserad vinst eller förlust från föregående år	—	144 015: 70	—	./.. 537: 71
Summa kronor	25 763 780: 03	29 130 947: 82	17 688 057: 39	54 627 525: 82
<i>Skulder:</i>				
Aktiekapital	12 000 000: —	12 000 000: —	12 000 000: —	24 000 000: —
Förlagslån	—	—	—	12 000 000: —
Skulder till diverse personer	13 763 780: 03	17 130 947: 82	5 687 519: 68	18 627 525: 82
Årets vinst	—	—	269 152: —	—
Bal.vinst el. förl. fr. föregående år	—	—	./.. 268 614: 29	—
Summa kronor	25 763 780: 03	29 130 947: 82	17 688 057: 39	54 627 525: 82

Sammanställning av SILAs vinst- och förlusträkningar 1943—1946.

	Vinst- o. förlusträkning per den ³¹ / ₁₂ år			
	1943	1944	1945	1946
<i>Intäkter:</i>				
Bruttovinst av rörelsen	—	—	467 078: 49	1 820 128: 69
Ränteintäkter	70 025: 10	203 638: 64	176 023: 43	368 969: 56
Övriga intäkter	—	261: 62	—	4 214: 68
Summa intäkter	70 025: 10	203 900: 26	643 101: 92	2 193 312: 93
<i>Kostnader:</i>				
Allmänna omkostnader	94 040: 80	328 498: 85	—	—
Kostnader vid nyemission av aktier	120 000: —	—	—	176 410: —
Kostnader för räntor och upptagande av förlagslån	—	—	—	423 941: 05
Kronoskatt	—	—	—	26 942: 10
Avskrivning å flygmateriel, inventarier och bilar	—	—	373 949: 92	1 336 080: —
Avskrivning å flyglinjer och koncessioner	—	—	—	438 061: 40
Summa kostnader	214 040: 80	328 498: 85	373 949: 92	2 401 434: 55
Vinst (+) resp. Förlust (./.) Kronor/ 144 015: 70	./ 124 598: 59	+ 269 152: —	./ 208 121: 62

Bil. E.

Förslag

till

avtal mellan ABA och SILA.

I syfte att sammanföra den svenska reguljära kontinentala och interkontinentala luftfarten i ett företag ha Aktiebolaget Aerotransport, här nedan kallat ABA, och Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag, här nedan kallat SILA, träffat följande avtal i enlighet med de riktlinjer, som framlagts av 1947 års luftfartsutredning.

§ 1.

Parterna äro ense om att den av dem bedrivna rörelsen skall sammanföras till *ett* bolag, vilket skall drivas efter affärsmässiga grunder. För ändamålet skall bildas ett svenskt aktiebolag med ett aktiekapital av 60 miljoner kronor. För detta bolag skall gälla bilagda bolagsordning, enligt vilken aktierna skola uppdelas i tvenne serier, serie A å 30 miljoner kronor och serie B å 30 miljoner kronor. Aktierna av serie A skola innehavas av svenska staten eller ABA eller av personer, utsedda av svenska staten. Aktierna av serie B skola innehavas av enskilda, dock att sådana aktier må innehavas av staten, i den mån inlösen av B-aktier äger rum med tillämpning av bestämmelserna i §§ 2 och 3 av ett denna dag mellan staten och SILA ingånget särskilt avtal.

§ 2.

Vid bildandet av det nya bolaget skola ABA och SILA tillskjuta samtliga sina tillgångar mot likvid i aktier, varvid ABA skall erhålla likvid i aktier av serie A och SILA skall erhålla likvid i aktier av serie B. Samtidigt med övertagandet av tillgångarna skall det nya bolaget övertaga ansvaret för ABA:s och SILA:s samtliga förpliktelser.

ABA och SILA förbinda sig att medverka till, att bolagens koncessioner och rättigheter överföras på det nya bolaget. Med SILA:s förpliktelser och rättigheter avses bland annat de, som äro en följd av SILA:s delägareskap i Scandinavian Airlines System. Det nordiska samarbetet på luftfartens område bör av det nya bolaget fullföljas och om så befinnes lämpligt utvidgas och fördjupas.

§ 3.

För fastställandet av värdet av ABA:s och SILA:s tillgångar vid i § 2 här ovan omtalade tillskott skall en värdering verkställas av fem värderingsmän, varav två utses av ABA:s styrelse och två utses av SILA:s styrelse och

den femte, tillika ordförande, utses av dessa fyra. Vinnes ej enighet vid valet av ordförande, skall denne utses av överståthållarämbetet.

Vid värderingen skall skälig hänsyn tagas jämväl till värdet av befintliga eller förberedda linjer och liknande tillgångar.

§ 4.

Till ledning för värderingen av ABA:s och SILA:s tillgångar skola bolagen upprätta halvårsbokslut per den 30 juni 1948, vilka snarast skola tillställas värderingsnämndens ordförande. Överlåtelse av tillgångarna skall verkställas så snart lämpligen ske kan efter värderingens genomförande.

§ 5.

Förevarande avtal har utformats med utgångspunkt från att ett nytt bolag skall bildas, vilket skall övertaga ABA:s och SILA:s tillgångar och skulder. Kontrahenterna äro emellertid ense därom, att sammanslagningen bör ske i den form, att ABA övertager SILA:s tillgångar mot likvid av nyemitterade aktier i ABA, därest detta ur bolagsteknisk synpunkt skulle befinnas fördelaktigare, och skola i dylikt fall ovan angivna grunder i tillämpliga delar gälla. Valet av form för samgåendet skall träffas, sedan efter värdering enligt § 3 här ovan förutsättningar för frågans bedömande erhållits.

§ 6.

Detta avtal är för sin giltighet beroende av att det godkännes av bolagsstämman i ABA och SILA, ävensom att det godkännes av Kungl. Maj:t och riksdagen.

Förslag
till
avtal mellan svenska staten och SILA.

I anslutning till denna dag ingånget avtal mellan Aktiebolaget Aerotransport, nedan kallat ABA, och Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag, nedan kallat SILA, om sammanförande av den svenska reguljära kontinentala och interkontinentala luftfarten i ett företag, här nedan kallat nya ABA, ävensom vid överenskommelsen fogad bolagsordning för det nya företaget, har mellan svenska staten och SILA träffats följande avtal.

§ 1.

Sedan jämlikt ovannämnda överenskommelse mellan ABA och SILA ett-
vart av nämnda båda bolag som likvid för tillskott till nya ABA av sina
tillgångar enligt värdering erhållit däremot svarande antal aktier i nya
ABA, därvid ABA erhållit aktier av serie A och SILA aktier av serie B, kom-
mer staten att till pari teckna det ytterligare antal aktier av serie A, som
erfordras för uppnående av ett sammanlagt nominellt belopp inom serien
av 30 miljoner kronor. SILA åtager sig svara för att ytterligare teckning,
likaledes till pari, sker av aktier av serie B till så stort belopp, att aktierna
av serie B komma att uppgå till nominellt 30 miljoner kronor.

Av de B-aktier, som icke åtgå för likvid av SILA:s tillskjutna egendom,
skall staten äga att mot gäldande av nominella värdet disponera erforderligt
antal aktier, att erbjudas enskilda aktieägare i ABA i utbyte mot deras ak-
tief i nämnda bolag.

§ 2.

Staten förbinder sig att under nedan angivna förutsättningar inlösa B-
aktierna i nya ABA, såväl aktier, som befinna sig i SILA:s ägo, som dylika
aktier, vilka innehavas av annan.

Såsom förutsättning för inträdandet av statens lösningskyldighet skall
gälla, att innehavare av mer än 50 procent av samtliga B-aktier i nya ABA
göra skriftlig framställning till Kungl. Maj:t om inlösen. För den händelse
sådan framställning göres, varom övriga inregistrerade ägare av B-aktier
skola skyndsamt underrättas på sätt som i övrigt jämlikt bolagsordning-
en gäller beträffande meddelanden till aktieägare, skola jämväl övriga B-
aktieägare äga rätt att påfordra inlösen av sina aktier. Inlösen skall dock
i sådant fall påkallas genom skriftlig framställning till nya ABA, som skall
hava kommit bolaget tillhanda inom sex månader från den dag underrät-
telse enligt ovan lämnats.

Inlösen, varom i denna paragraf förmäles, får icke påfordras, förrän tre
år förflutit sedan bolagsordning för nya ABA registrerats hos Kungl. pa-
tent- och registreringsverket.

Vid inlösen, som här avses, skall priset utgöra aktiens parivärde, jämkat med hänsyn till dels i bolaget uppkomna vinster, i den mån dessa icke utdelats till aktieägarna, eller å bolagets verksamhet uppkommen förlust, allt enligt fastställd balansräkning för det verksamhetsår, som tilländalupit närmast före den dag inlösen först påkallats, dels ock av ena eller andra aktieägaregruppen lämnat tillskott eller understöd till bolagets verksamhet. Jämkning må dock icke ske i anledning av understöd av statsmedel, som lämnats till täckande av underskott å flyglinje, vilken upprätthålles på särskild begäran av Kunql. Maj:t. Därest ovan omförmäld balansräkning icke fastställts före juli månads utgång, skall genom skiljenämnd, sammansatt på sätt nedan i § 3 sägs, avgöras i vad mån jämkning skall ske.

Likvid för inlösta aktier skall ske senast ett år efter det att begäran om inlösen framställts.

§ 3.

Staten skall äga rätt att inlösa majoriteten av B-aktierna enligt vad nedan sägs.

Statens lösningsrätt må icke göras gällande, förrän tre år förflutit sedan bolagsordning för nya ABA registrerats hos Kunql. patent- och registreringsverket.

Vid inlösen, som i denna paragraf avses, skall priset bestämmas efter värdering, verkställd av fem värderingsmän, varav två utses av Kunql. Maj:t och två å bolagsstämma av ägare av aktier av serie B. De sålunda utsedda skola tillkalla den femte, vilken tillika skall vara ordförande. Vinnes ej enighet om valet av ordförande, skall denne utses av överståthållarämbetet.

Priset å B-aktie vid inlösen, som i denna paragraf avses, må icke understiga det pris, som skulle gällt, därest inlösen skett enligt § 2 här ovan.

För säkerställande av statens rätt till inlösen av majoriteten av B-aktierna förbinder sig SILA att antingen självt behålla under sin dispositionsrätt minst 51 procent av samtliga B-aktier eller ock, därest SILA skulle upplösas eller önska avhända sig B-aktier i sådan omfattning, att SILA:s innehav av dylika aktier skulle nedgå under 51 procent av hela antalet, genom ett dessförinnan bildat konsortium av aktieägare, vilka avgiva av Kunql. Maj:t godkänd förbindelse att medgiva inlösen enligt denna paragraf, garantera staten lösningsrätt till minst 51 procent av B-aktierna.

Därest staten enligt bestämmelserna i denna paragraf påfordrar inlösen av majoriteten av B-aktierna, skola jämväl innehavare av övriga B-aktier äga erhålla inlösen, och skall härvid vad i § 2 sagts angående aktieägares underrättande samt tid, inom vilken inlösen skall begäras, äga motsvarande tillämpning.

Vid inlösen enligt denna paragraf skall likvid ske snarast möjligt och senast ett år efter det att begäran om inlösen framställts.

F ö r s l a g
till
bolagsordning.

§ 1.

Bolagets firma är Aktiebolaget Aerotransport.

§ 2.

Bolaget har till föremål för sin verksamhet att driva luftfart och annan därmed förenlig rörelse.

§ 3.

Bolagets aktiekapital skall utgöra lägst sextio miljoner (60 000 000) kronor och högst etthundraåttio miljoner (180 000 000) kronor. Aktierna skola vara uppdelade på tvenne serier, serie A och serie B, vilka ständigt skola omfatta lika många aktier. I denna bolagsordning finnas bestämmelser angående de särskilda rättigheter, som tillkomma ägare av aktier av de olika serierna. I övriga avseenden äro aktierna likställda.

§ 4.

Aktie skall lyda å etthunda (100) kronor.

§ 5.

Bolagets aktier må ej genom teckning eller överlåtelse förvärfvas av utländsk medborgare, samfällighet eller stiftelse.

Av bolagets aktier må allenast viss del, vid varje tid mindre än en femtedel, genom teckning eller överlåtelse förvärfvas av svenskt handelsbolag, vari finnes utländsk bolagsman, av svensk ekonomisk förening, av svenskt aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren, eller av annat svenskt aktiebolag, i vars bolagsordning ej intagits förbehåll, som avses i 2 § lagen den 30 maj 1916 om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag; dock att utan hinder av förbehållet aktier må förvärfvas av Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag.

§ 6.

Styrelsen skall hava sitt säte i Stockholm.

§ 7.

Styrelsen skall bestå av jämnt antal ledamöter, lägst tio, högst fjorton, med jämnt antal suppleanter, lägst fyra, högst åtta. Av styrelsens leda-

möter och suppleanter skall halva antalet utses av ägare av aktier serie A och halva antalet av ägare av aktier serie B. Styrelsens ordförande skall väljas bland de styrelseledamöter som utsetts av A-aktieägare. Ledamöter och suppleanter väljas årligen å ordinarie bolagsstämma för tiden intill dess nästa ordinarie stämma hållits.

§ 8.

Styrelsen skall inom sig utse ett arbetsutskott bestående av fyra ledamöter, varav två ledamöter utses bland de av A-aktieägarna valda samt två ledamöter utses bland de av B-aktieägarna valda styrelseledamöterna. Ordförande i arbetsutskottet skall utses bland sistnämnda båda ledamöter, därest framställning härom göres av flertalet av de av B-aktieägarna valda styrelseledamöterna.

§ 9.

För granskning av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning samt bolagets räkenskaper utses årligen å ordinarie bolagsstämma för tiden intill dess nästa ordinarie stämma hållits fyra revisorer och fyra revisors-suppleanter, av vilka två revisorer jämte två suppleanter utses av ägare av aktier av serie A samt två revisorer jämte två suppleanter utses av ägare av aktier av serie B. Med undantag för en av de av A-aktieägarna valda revisorerna samt suppleant för denne skola revisorer och revisorssuppleanter vara auktoriserade.

§ 10.

Ordinarie bolagsstämma hålles i Stockholm en gång årligen under april eller maj månad. Å ordinarie bolagsstämma skola följande ärenden förekomma till behandling.

1. Val av ordförande vid stämman;
2. Justering av röstlängden;
3. Val av två justeringsmän;
4. Fråga om stämman blivit behörigen sammankallad;
5. Föredragande av förvaltningsberättelsen och revisionsberättelsen;
6. Fråga om fastställelse av balansräkningen;
7. Fråga om beviljande av ansvarsfrihet åt styrelseledamöterna och verkställande direktören;
8. Beslut i anledning av bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen;
9. Fastställande av arvoden åt styrelsen och revisorerna;
10. Val av styrelse samt revisorer och revisorssuppleanter;
11. Övriga ärenden, vilka i behörig ordning hänskjutits till stämman.

§ 11.

Vid bolagsstämma äger envar röstberättigad rösta för fulla antalet av honom ägda och företrädde aktier. Vid omröstning å bolagsstämma skall vidare gälla, att för beslut om fastställelse av balansräkning och vinstut-

delning fordras majoritet bland de närvarande inom såväl A-aktieägargruppen som B-aktieägargruppen. Skulle beträffande fråga om vinstutdelning majoriteten inom den ena gruppen rösta för en lägre utdelning än majoriteten inom den andra gruppen, skall stämmans beslut anses vara, att den lägre utdelningen lämnas.

§ 12.

Kallelse till bolagsstämma och andra meddelanden till aktieägare skola ske genom kungörelse i en i Stockholm utkommande daglig tidning. Därjämte skall skriftlig kallelse till bolagsstämma tillställas samtliga i aktieboken antecknade aktieägare. Kallelse till ordinarie bolagsstämma skall ske senast två veckor före stämman och kallelse till extra bolagsstämma senast en vecka före stämman.

För vinnande av rätt till deltagande i förhandlingarna å bolagsstämma skall aktieägare icke blott vara införd i aktieboken utan även hos styrelsen senast å tredje dagen före stämman, sön- och helgdagar oräknade, före klockan sexton anmäla sig till dylikt deltagande.

Tid och ort för det styrelsesammanträde, som enligt 39 § 1 mom. i lagen om aktiebolag skall hållas omedelbart före anmälningstidens utgång, skall kungöras på sätt ovan stadgats.

Motiv till förslaget till avtal mellan ABA och SILA.

§ 1.

Vad först angår organisationsformen har utredningen med utgångspunkt från, att staten i åtskilliga fall valt aktiebolagsformen för affärsverksamhet på skilda områden och att såväl ABA:s som SILA:s rörelse drives i denna form, ansett det naturligt, att ett sammanslaget företag erhåller formen av ett aktiebolag. Därvid torde emellertid vara nödvändigt att giva detta bolag samma handlingsfrihet, som i allmänhet gäller inom den privata affärsverksamheten. Denna princip har funnit sitt uttryck i orden, att bolaget skall drivas efter affärsmässiga grunder.

Utredningen förbiser därvid ingalunda, att vissa flyglinjer inom landet, företrädesvis i Norrland, som icke äro ekonomiskt bärkraftiga, ändock måste hållas vid makt eller inrättas. Statsmakterna böra uppenbarligen äga möjlighet att påfordra upprättandet av flygförbindelser av nu angivet slag, men å andra sidan bör det vara det allmännas sak att svara för på sådana linjer uppkommande underskott. Utredningen har ansett frågan kunna bäst lösas sålunda, att statsmakterna till sitt beslut om godkännande av en eventuell sammanslagning av ABA och SILA anknyta det villkoret, att det sammanslagna bolaget skall vara skyldigt upprätthålla de inrikeslinjer, som Kungl. Maj:t påkallar, men att bolaget från ett av riksdagen beviljat förslagsanslag skall erhålla gottgörelse för underskott å dessa linjer.

Vad angår det nya bolagets kapitalförsörjning må erinras om att ABA:s aktiekapital f. n. utgör 25 miljoner kronor och SILA:s 24 miljoner kronor. Utredningen har utgått ifrån, att aktiekapitalet behöver en förstärkning med hänsyn till planerade nya linjer och nya flygplaninköp. Emellertid har utredningen ansett det påkallat söka begränsa det kapital, som fast bindes i företaget, och föreslår, att aktiekapitalet bestämmes till 60 miljoner kronor. Ytterligare finansiering synes lämpligast böra ske antingen genom upptagande av obligationslån eller genom utgivande av förlagsbevis med betalningsrätt närmast efter övriga fordringar. Då utredningen inhämtat, att en försäljning av obligationer skulle möta svårigheter, vill utredningen förorda upplåning mot förlagsbevis, en form som för övrigt redan kommit till användning inom SILA. Utredningen föreslår, att upplåningen i denna form tillsvidare begränsas till 40 miljoner kronor.

För möjliggörandet av en avvägning av det allmänna och det enskilda intresset i bolaget föreslås, att statens aktier utgivas i en särskild serie A om 30 miljoner kronor, under det att de aktier, likaledes å 30 miljoner kronor, som — utom i fall av inlösen — äro avsedda att tillhöra enskilda personer eller företaget, betecknas med serie B.

Uti det i § 1 omnämnda förslaget till bolagsordning meddelas vissa närmare bestämmelser rörande beslutanderätten i bolaget. Enskilda aktieägares rätt att påfordra inlösen respektive statens rätt att å sin sida begära inlösen av de enskildas aktier regleras i särskilt avtal mellan staten och SILA. Till dessa frågor återkommer utredningen senare.

§ 2.

Bestämmelserna i denna paragraf torde icke erfordra någon närmare motivering. Beträffande nyteckning av aktier i de båda serierna för uppnå-

ende av det förutsatta aktiekapitalet hänvisas till § 1 i avtalet mellan staten och SILA.

§ 3.

Den värderingsnämnd, som skall verkställa värderingen av såväl ABA:s som SILA:s tillgångar, föreslås erhålla en sammansättning liknande den, som fastställts av Kungl. Maj:t i koncessionen för SILA i händelse av statsinlösen av SILA:s rörelse.

Andra stycket avser att giva uttryck däråt, att vid värderingen skall tagas hänsyn icke endast till olika materiella tillgångar utan även till annat, som enligt handelsbruk bör tagas i beaktande vid överlåtelse av liknande slag.

§ 4.

Ett beslut om sammanslagning torde icke kunna fattas av riksdagen förrän under våren eller försommaren 1948. Då ABA:s och SILA:s bokslutår sammanfaller med kalenderår, skulle en värdering, som baserades på det ordinarie bokslutet per den ³¹/₁₂ 1947 hänföra sig till förhållanden, som låge alltför långt tillbaka i tiden. Skulle å andra sidan bokslutet per den ³¹/₁₂ 1948 läggas till grund för värderingen, komme denna att bli onödigtvis fördröjd. Därest statsmakterna bifalla beslutet om sammanslagning har det därför ansetts lämpligt att verkställa värderingen med ledning av halvårsbokslut per den ³⁰/₆ 1948. Emellertid är det angeläget, att värderingsförrättningen påbörjas genast efter det riksdagen må hava fattat ett positivt beslut i sammanslagningsfrågan, i syfte att åtskilligt förberedande arbete skall kunna vara slutfört, då halvårsbokslutet överlämnas.

§§ 5 och 6.

Någon närmare motivering till dessa paragrafer läser icke erfordras.

Motiv till förslaget till avtal mellan staten och SILA.

§ 1.

I anslutning till andra stycket i denna paragraf bör upplysas, att i ABA finnes ett antal enskilda aktieägare med ett sammanlagt aktieinnehav av nominellt ca 230 000 kronor. Dessa aktieägare böra lämpligen beredas tillfälle att ingå i det sammanslagna bolaget såsom innehavare av aktier av B-serien. Bestämmelserna i andra stycket av denna paragraf avse att möjliggöra en sådan anordning.

§§ 2 och 3.

Rätt att påkalla inlösen av B-aktier har tillerkänts en enkel majoritet bland samtliga B-aktier. För den händelse staten å sin sida önskar inlösa B-aktier, bör inlösen ävenledes avse mer än hälften av denna aktieserie. Bestämmelserna i § 3 avse att garantera bibehållandet av majoriteten av B-aktierna inom SILA eller en krets aktieägare, vilka tillförbindas skyldighet att, därest av staten så påfordras, medgiva inlösen. B-aktieägare, vilka vid inlösningsbegäran från enskild sida icke redan från början anslutit sig därtill eller, vid framställning från statens sida om inlösen, icke på grund av förevarande avtal äro pliktiga taga lösen för sina aktier, skola enligt utredningens förslag likväl äga rätt att inom viss tid få sina aktier inlösta samtidigt med och efter samma grunder som gälla för övriga B-aktier.

Genom dessa bestämmelser har utredningen velat dels uppnå, att det enskilda intresset bibehålles oförändrat så länge majoriteten av B-aktieägarna önskar stödja det nya bolaget, dels undvika de olägenheter, som skulle bli en följd av ett flertal inlösningsförfaranden.

Utredningen har vidare föreslagit, att inlösen icke från någondera sidan får påfordras inom de första tre åren. Skälet härtill har varit, att man velat dels giva den föreslagna samarbetsformen tillfälle att verka under viss tid, dels bereda det nya bolagets ledning nödig arbetsro. Den tid, inom vilken likvid för inlösta aktier senast skall ske, har satts till ett år med hänsyn till att medel för inlösen måste ställas till förfogande av riksdagen.

Inlösningspriset skall beräknas efter olika grunder för det fall, att inlösen begäres av B-aktieägarna eller staten.

I förra fallet skall aktieägare erhålla aktiens parivärde, jämkat med hänsyn till icke utdelade vinster eller uppkomna förluster enligt fastställd balansräkning för det verksamhetsår, som tilländalupit närmast före den tidpunkt, då inlösen påfordras. Jämkning i sagda värde bör härjämte ske med hänsyn till sådana tillskott, som från endera aktieägaresidan kunna komma att ske för täckande helt eller delvis av i bolagets verksamhet uppkommen förlust. Undantag härifrån har likväl ansetts böra ske, såvitt angår understöd av statsmedel till täckande av underskott å linje, som bolaget ålägges trafikera. Härvid åsyftas s. k. kulturlinjer inom landet. Därest balansräkning icke fastställts före juli månads utgång det år inlösnings begäres, har utredningen föreslagit särskild prövning av värderingsnämnd angående erforderliga jämkningar.

Om å andra sidan staten begär inlösen, skall priset fastställas efter värdering. Bestämmelserna angående värderingsnämndens sammansättning överensstämman med motsvarande bestämmelser i SILA:s koncession. Då utredningens emellertid ansett det skäligt, att inlösningspriset icke skall bli oförmånligare för B-aktieägarna i det fall, att staten påfordrar inlösen, än om de begära det själva, har föreslagits, att priset icke får understiga det, som skulle gällt, därest B-aktieägarna påkallat inlösen.

Motiv till förslaget till bolagsordning.

§§ 1—4.

Någon särskild redogörelse för innehållet i dessa paragrafer torde icke erfordras.

§ 5.

ABA:s bolagsordning stadgar totalt förbud för utländsk medborgare, samfällighet eller stiftelse att förvärva aktier i bolaget, under det att andra s. k. förbjudna rättssubjekt äga att genom teckning eller överlåtelse förvärva allenast viss del, vid varje tid mindre än en femtedel av bolagets aktier. Jämlikt SILA:s bolagsordning må av bolagets aktier allenast viss del, vid varje tid mindre än tre tiondelar, förvärfvas av förbjudna rättssubjekt. Anledningen till att SILA icke har fullständigt förbehåll enligt 2 § lagen den 30 maj 1916 om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag är den, att bland SILA:s aktieägare befinna sig vissa rederibolag, vilka äro förbjudna rättssubjekt och innehava mer än en femtedel av aktiekapitalet.

Utredningen har föreslagit, att i det nya bolagets ordning intages samma förbehåll, som finnes i ABA:s bolagsordning, varvid likväl göres det undan-

taget, att SILA fritt skall få äga aktier i det nya bolaget. Några betänkligheter mot detta undantag synas icke behöva möta med hänsyn till det förbehåll, som finnes i SILA:s bolagsordning. Vad statens aktier i det nya bolaget angår förutsättes såsom självfallet, att överlåtelse till förbjudet rättssubjekt icke kommer i fråga. Genom det nu föreslagna förbehållet får icke det nya bolaget rätt att utan särskilt Kungl. Maj:ts tillstånd förvärva fast egendom. Utredningen utgår emellertid från att sådant tillstånd kan erhållas till förvärv av de fastigheter, som bolaget kan komma att behöva för sin rörelse. Därest samgåendet mellan ABA och SILA skulle finnas böra ske i den form, att ABA består och övertager SILA:s tillgångar mot likvid av nyemitterade aktier i ABA, förutsättes likaledes, att hinder icke skall möta mot att ABA därvid ändrar sitt förbehåll till enlighet med föreliggande förslag.

§ 6.

Denna paragraf erfordrar ingen särskild motivering.

§ 7.

Vid de förhandlingar, som föregått tillsättandet av utredningen, har från statens sida påyrkats, att ordföranden i styrelsen skulle utses bland statens styrelseledamöter. På sätt i departementschefens anförande vid utredningens tillsättande framhållits, ha förhandlingarna strandat praktiskt taget blott på olika meningar om, huruvida det avgörande inflytandet i det sammanslagna företags ledning borde tillkomma staten eller de enskilda intressenterna. Vid de fortsatta förhandlingarna har emellertid samförstånd uppnåtts därom, att ordförande skall utses bland statens styrelseledamöter mot det att de enskilda aktieägarnas styrelseledamöter skola, därest de finna sådant påkallat, kunna besätta ordförandeposten i arbetsutskottet. Luftfartsutredningen, som själv framlagt förslag om denna jämkning, har ansett sig kunna göra detta så mycket hellre, som dels utredningen förutsätter, att det fortsatta arbetet, byggt på vilja till samförstånd, icke skall medföra konflikthanledningar mellan representanterna för A- och B-aktierna, och dels staten, om mot förmodan motsättningar skulle uppkomma, tillförsäkras rättighet att inlösa majoriteten av B-aktierna. Med avseende å valet av ordförande i styrelsen har i det föreliggande förslaget använts en formulering liknande den, som förekommer i ABA:s bolagsordning. Därigenom vinnes även att man uppfyller den nya aktiebolagslagens krav på att icke utsluta bolagstämman från behörighet att utse ordförande. Utredningen har emellertid utgått från, att valet av ordförande skall ankomma på styrelsen. Den föreslagna anordningen att statens representanter genom ordföranden skola äga utslagsröst förutsätter, att antalet styrelseledamöter är jämnt. Med avseende å antalet styrelseledamöter vill utredningen vidare framhålla, att man velat hålla möjligheten öppen att göra styrelsen jämförelsevis stor för att kunna i densamma bereda utrymme för erforderlig sakkunskap från de samhällets olika grenar, vilka det svenska trafikflyget skall tjäna.

§ 8.

Denna paragraf innehåller bestämmelser rörande det tidigare omnämnda arbetsutskottet och dettas sammansättning. Det ligger i sakens natur, att ett verkställande utskott, särskilt om antalet styrelseledamöter är stort, måste tillerkännas jämförelsevis stor handlingsfrihet. Till de ärenden, som måste föredragas i den samlade styrelsen, böra dock hänföras frågor om inrättandet av nya trafiklinjer, inköp av flygplan, anställande av ledande perso-

nal inom företaget och andra dylika viktigare frågor. Utredningen räknar med att någon motsättning mellan styrelse och arbetsutskott icke skall behöva komma i fråga. Vid varje styrelsesammanträde bör arbetsutskottet lämna en samlad redogörelse för av detsamma vidtagna åtgärder och tillfälle blir då, att, om några meningsskiljaktigheter skulle yppas, dryfta frågan om den principiella arbetsfördelningen för framtiden.

§ 9.

Paragrafen torde icke erfordra särskild motivering.

§ 10.

Denna paragraf upptager sedvanliga ärenden, som skola behandlas å bolagsstämma, och erfordrar icke någon närmare motivering.

§ 11.

Eftersom balansräkningen kommer att bli av betydelse vid bestämmandet av lösesumman vid inlösen av B-aktierna, har det ansetts erforderligt med majoritet inom vardera aktieägargruppen för sig för godkännande av balansräkningen. Skulle sådan enighet icke vinnas, kommer, på sätt tidigare anförts, vid en eventuell inlösen frågan att avgöras av särskild värderingsnämnd. Beträffande vinstutdelningen har, i syfte att så långt möjligt trygga bolagets konsolidering, införts bestämmelse, att den aktieägargrupp, som röstar för en lägre utdelning, skall ha vitsord.

§ 12.

Denna paragraf erfordrar ingen motivering.
