

## Nr 94.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående organisation och finansiering av svensk reguljär luftfart m. m.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 176 har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 5 mars 1948, föreslagit riksdagen att bemyndiga Kungl. Maj:t att med av departementschefen 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 departementschefen 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.

### **Sammanförande av den svenska reguljära luftfarten i ett företag.**

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 s a m a r b e t s a v t a l. 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 för SILA:s räkning bl. a. omhändervärd den interkontinentala trafik SILA önskar bedriva. Beträffande det närmare innehållet i avtalet får utskottet hänvisa till propositionen s. 3 och 4.

1947 års luftfartsutrednings förslag. 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 därför 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.

I anledning av dessa uttalanden och sedermera ytterligare vunna erfarenheter tillsattes särskilda sakkunniga för att biträda med utredning rörande sättet för organisation och finansiering av den svenska reguljära luftfarten. De sakkunniga, som antogo namnet 1947 års luftfartsutredning, ha i sitt den 28 november 1947 avgivna betänkande funnit ett frivilligt samgående mellan ABA och SILA medföra den bästa lösningen av det svenska trafikflygets organisations- och finansieringsproblem.

Utredningen har efter förhandlingar med de båda bolagen uppgjort förslag till avtal mellan bolagen samt mellan svenska staten och SILA ävensom förslag till bolagsordning för ett genom samgående bildat aktiebolag för drivande av reguljär luftfart. Förslagen ha jämte tillhörande särskild motivering 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.

Förslagen, vilka såsom bilagor fogats vid propositionen, innehålla i huvudsak följande.

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 befinner 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.

Såvitt gäller utövandets 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 företråda 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.

Antalet revisorer och revisorssuppleanter i bolaget har 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.

Utredningen har 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 aktiestämpel. 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 delta i stämpelkostnader av den anledningen att de funnit sig böra ingå på ett samarbete med staten på luftfartens område. För den händelse stäm-

pel frihet 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.

**Yttranden.** Över betänkandet i dess helhet ha yttranden avgivits av fullmäktige i riksgäldskontoret, fullmäktige i riksbanken, luftfartsstyrelsen, statskontoret, riksräkenskapsverket, statens sakrevision, kommerskollegium, ABA och SILA. Vidare har generalpoststyrelsen yttrat sig i förutnämnda stämpelfråga, varjämte patent- och registreringsverket uttalat sig rörande den föreslagna bolagsordningen för det nya företaget.

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.

**Departementschefen** har för egen del tillstyrkt, att en sammanslagning av ABA och SILA kommer till stånd i huvudsaklig överensstämmelse med vad luftfartsutredningen härutinnan förordad. På vissa punkter har departementschefen dock ansett sig böra föreslå jämkningar i utredningens förslag, föranledande en del ändringar i de ifrågavarande förslagen till avtal och bolagsordning.

Beträffande formerna för den statliga representationen i det nya bolaget har departementschefen anfört följande.

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 företräda 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. Statskontoret 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.

Beträffande det nya företagets aktiekapital och finansiering har departementschefen anfört följande.

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 företagets 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.

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 förhållanden, 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 företagens 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 inteckningslånemarknaden. 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 fråga om grunderna för en eventuell upplösning av den ekonomiska gemenskapen mellan staten och de enskilda intressenterna i det nya bolaget har departementschefen gjort följande uttalande.

Riksbanksfullmäktige ha 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-aktier-

na kunna medföra att staten i händelse av inlösen nödgas erlægga 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 riktigast, 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 verksamhetens ovidkommande hänsyn. Vid överläggningar med representanter för SILVA 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 övervägande. Det har därvid framgått, att tidsfristen med fördel bör kunna förlängas till fem år. Jag tillstyrker därför en sådan förlängning.

Beträffande frågan om upprätthållande av trafik å icke bärkraftiga linjer har departementschefen anfört följande.

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 uppläggning 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.

Departementschefen har förordnat, att för nyteckning av aktier i det nya företaget anvisas ett investeringsanslag av 5 000 000 kronor. Departementschefen förordnar att med hänsyn till omständigheterna i förevarande fall meddel till täckande av kostnaderna för aktiestämpel inräknas i anslaget till aktieteckningen.

### 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).

Luftfartsstyrelsens förslag. På Kungl. Maj:ts uppdrag har luftfartsstyrelsen, efter samråd med statskontoret, riksräkenskapsverket, kommerskollegium, ABA och SILA, framlagt förslag till nya bestämmelser i ämnet. Förslaget innebär i huvudsak följande.

Enligt nyssnämnda kungörelse må lån ur luftfartslånefonden beviljas dels för inköp av flygplan och motorer, vilka emellertid — 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.

Departementschefen har tillstyrkt luftfartsstyrelsens förslag samt förordnat, att Kungl. Maj:ts beslutanderätt skall kunna i den utsträckning Kungl. Maj:t må finna lämpligt delegeras till underordnad myndighet. De nya bestämmelserna böra enligt departementschefen träda i kraft den 1 juli 1948, dock att beträffande före nämnda dag beviljade lån bestämmelserna i nu gällande kungörelse skola gälla.

### Utskottet.

Frågan om en samordning av de inom den reguljära svenska luftfarten verksamma företagen uppmärksammades redan i samband med förslag till 1945 års riksdag angående ökning av ABA:s aktiekapital. Riksdagen uttalade i detta sammanhang, att det vore angeläget att frågan ägnades fortsatt uppmärksamhet.

Det är uppenbart att, därest man i princip erkänner flygets existensberättigande såsom kommunikationsmedel, det framstår såsom en angelägenhet av största vikt att söka komma fram till en organisation av den svenska reguljära luftfarten, som från föreliggande utgångspunkter ur svensk synpunkt ter sig ändamålsenlig och bedömes internationellt sett vara konkurrenskraftig och lämpligt avvägd.

För närvarande handhaves den svenska reguljära luftfarten av två företag, av vilka det ena, ABA, domineras av statliga intressen under det att det andra, SILA, har uteslutande privata intressenter. Ett samarbete mellan dessa båda företag har enligt ingånget samarbetsavtal etablerats i fråga om lösandet av förekommande trafikuppgifter m. m.

1947 års luftfartsutredning har, efter samråd med de båda bolagen, kommit till den uppfattningen, att det nuvarande samarbetsavtalet icke är tillfredsställande, och att en omarbetning av avtalet kräves, därest den reguljära lufttrafiken även framdeles skall omhändervhas av skilda företag. Utredningen har emellertid funnit övervägande skäl tala för att en samordning genom sammanslagning mellan de båda företagen bör komma till stånd. Utskottet delar utredningens uppfattning härutinnan. En samordning inom en enhetlig organisation synes ägnad befrämja såväl strävandena att nedbringa den svenska reguljära luftfartens kostnader för personal, material och markorganisation som möjligheterna att på det luftfartspolitiska området på bästa sätt tillvarata de svenska intressena.

Utskottet hälsar därför med tillfredsställelse, att luftfartsutredningen efter förhandlingar med de båda företagsintressenterna kunnat framlägga av bolagen tillstyrkta förslag beträffande formerna för ett frivilligt samgående för lösande av de med ett enhetliggörande av det svenska reguljära trafikflyget förenade problemen.

De av luftfartsutredningen i berörda hänseende framlagda förslagen bygga i princip på att den samverkan mellan staten, representerad av ABA, och näringslivet, representerat av SILA, bör uppbyggas på likställighetens grund. Utskottet delar av luftfartsutredningen anförda skäl att denna grundprincip är under för handen varande omständigheter riktig, helst som reglerna för samgåendet kunnat utformas så, att funktionsdugligheten hos det blivande företaget icke kan anses äventyrad. Utredningens förslag om de närmare formerna för en sammanslagning av ABA och SILA har i huvudsak tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissmyndigheter och av bolagens styrelser. I likhet med departementschefen vill utskottet tillstyrka, att en sammanslagning kommer till stånd i huvudsaklig överensstämmelse med luftfartsutredningens förslag.

Utredningens förslag har emellertid av departementschefen ansetts böra i vissa hänseenden jämkas. Vad departementschefen härutinnan förordat i fråga om storleken av det nya bolagets aktiekapital, bestämmandet av den tid, inom vilken inlösen av B-aktierna -- de enskilda intressenternas aktier -- icke må påfordras samt om grunderna för värdering av B-aktierna i händelse av statsinlösen har icke föranlett till erinran från utskottets sida.

Det företag, som i enlighet med det föreliggande förslaget kommer att omhändervä den svenska reguljära luftfarten, avses i princip skola driva sin rörelse efter affärsmässiga grunder. Såsom i direktiven för luftfartsutredningen framhållits kan emellertid ur allmänna synpunkter vara önskvärdt att trafik upprätthålles även å linjer, vilka, tagna för sig, icke äro ekonomiskt motiverade. Luftfartsutredningen har ansett att, därest statsmakterna påfordra upprättandet av dylik inrikes trafiklinje, det bör vara det allmännas sak att svara för uppkommande underskott. Departementschefen har förutsatt att en dylik subventionering skall kunna förekomma. Utskottet finner i likhet med departementschefen det vara tydligt, att ett trafikföretag med bibehållande av en affärsmässig uppläggning av sin verksamhet endast i begränsad omfattning kan under längre tid driva sådan av statsmakterna påfordrad trafik. Frågan huruvida och på vilka villkor subvention av inrikeslinjer i de särskilda fallen bör utgå får enligt utskottets mening framdeles bli föremål för ett definitivt ställningstagande från riksdagens sida i samband med eventuella förslag om anvisande av medel för subventionering av dylika linjer. Utskottet vill emellertid redan i förevarande sammanhang understryka departementschefens uttalanden om angelägenheten av att vid bedömandet av frågor om subventionering beaktas, att nya flyglinjer regelmässigt bruka vara förlustbringande under en första uppbyggnadsperiod, men att det likväl kan på längre sikt vara affärsmässigt motiverat att upptaga trafiken, ävensom att kostnaderna för inrikestrafiken delvis måste betraktas som en förberedelsekostnad för utlandstrafiken.

Medelsbehovet för den aktieteckning i det nya bolaget, som staten har att fullgöra, kan definitivt beräknas först sedan ABA:s tillgångar värderats. I enlighet med förslag av luftfartsutredningen har departementschefen förordnat, att för ändamålet å riksstaten för nästa budgetår uppföres ett investeringsanslag av 5 000 000 kronor. Utskottet tillstyrker att anslaget anvisas.

Det nya bolagets upplåning har förutsatts skola tills vidare begränsas till — utöver ABA:s och SILA:s nuvarande inteckningslån, lån ur luftfartslånefonden och andra skulder, vilka skola övertagas av det nya företaget — 40 miljoner kronor. Vidare har förutsatts, att denna rörliga kredit skall få uppbringas genom växellån och inteckningslån samt genom upplåning mot förlagsbevis eller från luftfartslånefonden. Beträffande sistnämnda låneform har förslag nu framlagts om utvidgade lånemöjligheter med avseende å såväl låneobjekten som lånebeloppen. Vidare har föreslagits att beslutanderätten i fråga om lånen skall kunna delegeras från Kungl. Maj:t till underlydande myndighet. Ehuru utskottet hyser en viss tveksamhet rörande lämpligheten att i nu förordad omfattning vidga möjligheterna att bevilja lån ur luftfartslånefonden har utskottet likväl icke velat motsätta sig förslaget. Utskottet förutsätter emellertid, att låneverksamheten inom de uppdragna gränserna bedrives med tillbörlig försiktighet.

Vad departementschefen i övrigt anfört och förordnat har icke föranlett till erinran från utskottets sida.

Utskottet vill till slut framhålla, att, enligt vad utskottet erfarit, ABA:s och SILA:s bolagsstämmor numera godkänt de träffade överenskommelserna med de modifikationer, som av departementschefen förordats.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen må

a) bemyndiga Kungl. Maj:t att med av departementschefen i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 5 mars 1948 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 departementschefen förordat;

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

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

Stockholm den 29 april 1948.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

---

*Närvarande:* se under utlåtandet nr 95.