

**Regeringens proposition**

**1983/84: 147**

**om ändring av avtal den 5 maj 1948 mellan staten och Svensk Interkontinental Lufttrafik AB;**

beslutad den 22 mars 1984.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

CURT BOSTRÖM

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås att riksdagen bemyndigar regeringen att godkänna ett den 30 november 1983 träffat avtal mellan staten och Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiefbolag (SILA) om ändring av parternas avtal den 5 maj 1948. Avtalsändringen innebär bl. a. att statlig inlösen av SILA:s aktier i Aktiefbolaget Acrotransport (ABA) kan påkallas tidigast den 31 mars 2000 och avse aktierna till deras värde den 30 september samma år.

## Utdrag

## KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL

vid regeringssammanträde

1984-03-22

**Närvarande:** statsministern Palme, ordförande, och statsråden Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, Holmberg, Hellström, Wickbom

**Föredragande:** statsrådet Boström

**Proposition om ändring av avtal den 5 maj 1948 mellan staten och Svensk Interkontinental Lufttrafik AB.**

---

## **1 Samverkan mellan staten och enskilda inom den reguljära luftfarten**

Svensk reguljär lufttrafik bedrevs under ett par decennier från mitten av 1920-talet av dåvarande Aktiebolaget Aerotransport (ABA), som under 1930-talet blev ett praktiskt taget helt statsägt företag. ABA drev i huvudsak europeisk trafik. År 1943 bildades det helt privatägda Svensk Interkontinental Lufttrafik (SILA) för uteslutande interkontinental trafik. 1948 års riksdag bemyndigade regeringen att bl. a. godkänna dels avtal mellan ABA och SILA om sammanförande av den svenska reguljära luftfarten i ett företag, dels ett i anslutning härtill träffat avtal av den 5 maj 1948 mellan staten och SILA angående bl. a. teckning av aktier i ett nytt bolag, kallat nya ABA, med syfte att bedriva den sammanförda luftfarten (prop. 1948:176, SU 94-95, rskr 188). Härefter bildades nya ABA, som övertog gamla ABA:s firma och är identiskt med det nuvarande ABA. Nya ABA övertog den 1 juli 1948 gamla ABA:s och SILA:s samtliga rättigheter och förpliktelser.

Inom skandinavisk luftfart hade visst samarbete ägt rum redan före andra världskriget. Efter kriget förstärktes samarbetet med deltagande från svensk sida av såväl ABA som SILA. Samarbetet utvidgades sedan regeringen efter bemyndigande av 1950 års riksdag (prop. 1950:260, SU 229, rskr 415) den 25 februari 1951 godkänt ett konsortialavtal mellan Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) och ABA. Enligt avtalet bildade de tre nationella flygbolagen ett konsortium, vilket under namnet Scandinavian Airlies System (SAS) skulle såsom en enhet bedriva trafikflygning och annan i samband därmed stående verksamhet.

Konsortialavtalet förlängdes år 1974 att gälla till år 1995 (prop. 1974:112 TU 18, rskr 216). Till år 1995 gäller även ett avtal mellan de svenska, danska och norska regeringarna rörande samarbete på luftfartens område.

DDL:s, DNL:s och ABA:s andelar i konsortiet utgör enligt avtalet resp. 2/7, 2/7 och 3/7.

## 2 1948 års avtal

Enligt det avtal mellan dåvarande ABA och SILA, som innebar att bolagens verksamheter skulle sammanföras och bedrivas av det nya ABA, skall hälften av nya ABA:s aktiekapital ägas av staten och återstoden av enskilda, allt i den mån statlig inlösen av aktierna i enskild ägo ej sker enligt särskilda regler. Aktierna, som är likställda, är uppdelade i två lika stora serier, serie A och serie B. Aktierna av serie A ägs av staten, medan aktierna av serie B praktiskt taget alla ägs av SILA.

I avtalet den 5 maj 1948 mellan staten och SILA regleras bl. a. formerna för upplösning av den ekonomiska gemenskapen. Staten har enligt 2 § förbundit sig att på framställning av innehavare av mer än 50 % av samtliga B-aktier i ABA inlösa dessa aktier. Underrättelse om inlösenbegäran skall sändas till övriga registrerade ägare av B-aktier. Dessa har då rätt att begära inlösen av sina aktier.

Å andra sidan har staten enligt 3 § rätt att påfordra inlösen av majoriteten av B-aktierna i ABA. SILA har således genom avtalet garanterat staten möjlighet att genom att påfordra inlösen överta minst 51 % av samtliga B-aktier. Om staten begär inlösen av majoriteten av B-aktierna, kan även innehavare av övriga B-aktier få sina aktier inlösta.

Vid inlösen skall priset på aktierna bestämmas efter värdering.

Inlösen fick enligt 1948 års avtal inte begäras under de första fem åren efter bildandet av nya ABA. I skrivelse den 15 september 1967 begärde SILA att staten skulle lösa in de bolaget tillhöriga B-aktierna i ABA.

Överläggningarna mellan representanter för staten och SILA om förutsättningarna för fortsatt samarbete ledde den 27 februari 1969 till ett avtal om ändring av 1948 års avtal samt enighet i vissa andra frågor, i samband varmed SILA:s begäran om aktieinlösen återkallades.

Enligt det nya avtalet ändrades 4 § i 1948 års avtal och infördes en ytterligare paragraf, 5 §. Enligt 4 § i dess nya lydelse kan begäran om aktieinlösen enligt 2 och 3 §§ i 1948 års avtal ske tidigast den 31 mars 1985. Inlösen skall avse aktierna till deras värde den 30 september samma år. I paragrafen togs in vissa ytterligare bestämmelser om förfarandet vid värderingen av aktierna.

I samband med att avtalet förlängdes träffades också överenskommelse om att överläggningar om fortsatt samarbete skulle tas upp i god tid före den 30 september 1985.

### 3 Förslag till ändring av 1948 års avtal

Det etablerade samarbetet mellan staten och SILA har varit mycket värdefullt för luftfartens utveckling i landet. Det är också ett gemensamt intresse från båda parter sida att detta samarbete fortsätter och förstärks.

Överläggningar har ägt rum mellan företrädare för staten och för SILA. Vid dessa överläggningar har parterna dels i ett särskilt protokoll kommit överens om vissa allmänna principer för det fortsatta samarbetet, dels i ett avtal träffat överenskommelse om att ändra bestämmelserna i 1948 års avtal med de ändringar som infördes år 1969 om rätt till inlösen av aktier i ABA innebärande att inlösen kan komma i fråga tidigast den 30 september år 2000.

Avtalet har träffats under förbehåll av godkännande av regeringen och SILA:s bolagsstämma.

SILA:s bolagsstämma har den 15 februari 1984 godkänt avtalet och protokollet. Dessa handlingar bör fogas till protokollet i detta ärende som bilaga 1 och 2.

### 4 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att bemyndiga regeringen att godkänna det till protokollet i detta ärende fogade avtalet mellan staten och Svensk Interkontinental Lufttrafik AB.

### 5 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

*Bilaga 1***AVTAL**

I det mellan staten och SILA den 5 maj 1948 träffade avtalet skall § 4 fr. o. m. den 30 november 1983 ha följande lydelse.

## § 4

Aktieinlösen enligt § 2 eller 3 i avtalet får begäras tidigast den 31 mars 2000 och skall avse aktierna till deras värde den 30 september samma år.

Vid inlösen skall aktiernas värde bestämmas vid värdering, som verkställs av fem värderingsmän. Två av dessa utses av regeringen och två av bolagsstämman med ägare av B-aktier. De sålunda utsedda skall tillkalla den femte värderingsmannen, som tillika skall vara värderingsnämndens ordförande. Vinnes ej enighet om valet av ordförande, skall denne utses av länsstyrelsen i Stockholms län.

Samtliga värderingsmän skall delta i avgörandet av värderingsfrågan. Vid omröstning i denna fråga skall vad som stadgas i 16 kap. 3 § och 4 § rättegångsbalken äga motsvarande tillämpning.

Värderingsförfarandet skall påbörjas snarast efter den 30 september 2000 och slutföras inom ett år från nämnda dag.

Vid värderingen skall skäligen hänsyn tas jämväl till värdet av befintliga eller förberedda linjer och liknande tillgångar samt till bolagets framtidsutsikter.

Kostnaderna för värderingsnämnden skall betalas av parterna med hälften vardera.

Likvid för inlöst aktie skall ske senast en månad efter det värderingsutlåtandet tillställts staten. På inlösenbeloppet skall staten erlagga ränta efter en räntesats som med 1 % överstiger gällande diskonto fr. o. m. den 30 september 2000 till dagen för likvid.

Detta avtal är slutet under förbehåll om godkännande av regeringen och bolagsstämman i SILA.

Avtalet är upprättat i två exemplar, av vilka parterna tagit var sitt.

Stockholm den 30 november 1983

För Svenska staten

Svensk Interkontinental  
Lufttrafik Aktiebolag

Curt Boström

Curt Nicolin

Monica Sundström

Per A. Norlin

## PROTOKOLL

Det skandinaviska luftfartssamarbetet har som grundläggande förutsättningar trafikpotentialen i de tre länderna och en affärsmässig drift av det gemensamma flygföretaget.

Samarbetet mellan staten och SILA är grundat på principen att parterna skall dela insatser och inflytande lika såväl i ABA som i SAS och att en fortsatt utveckling av verksamheten på affärsmässig basis är av betydande intresse för näringslivet och samhället som helhet.

Överläggningarna mellan de av staten och SILA utsedda förhandlingsdelegaterna har gett följande resultat.

Man konstaterade att den internationella luftfarten ekonomiskt befinner sig i ett mycket bekymmersamt läge. Ett förändrat luftfartspolitiskt synsätt har inneburit en ökad konkurrens samtidigt som en viss uppmjukning skett av de överenskommelser som reglerar världsluftfarten.

I protokollet av den 27 februari 1969 har som riktlinje för fastställande av luftfartsverkets avgifter angivits att dessa bör vara kostnadsanpassade. Erfarenheten från de gångna åren har visat att denna princip i vissa avseenden varit olämplig.

SILA:s representanter har fört fram synpunkter på luftfartsverkets kostnader och principer för kostnadstäckning. Statens representanter har tagit del av SILA:s synpunkter men samtidigt konstaterat att de statliga avgifterna inte kan bli föremål för förhandlingar.

Parterna är eniga om att luftfartsverket skall drivas enligt företagsekonomiska principer och med en marknadsanpassad inriktning. Full kostnadstäckning och förräntning av investerat kapital skall uppnås över tiden enligt gängse affärsverksprinciper. Avgiftssättningen skall vara marknadsanpassad med hänsyn tagen till de olika trafikslagens bärkraft och till gällande trafikpolitiska riktlinjer.

Parterna är överens om att när luftfartsverket enligt verkets plan för resultatutjämning nått balans mellan intäkter och kostnader skall kommunikationsdepartementet verka för att taxehöjningarna sker i långsammare takt och i genomsnitt understiger den allmänna prisutvecklingen. Detta innebär att resultatutjämningsplanen förlängs.

Parterna är också överens om att luftfartsverket har till uppgift att verka för ökad effektivitet i flygtransportsektorn. Detta sker bl. a. genom att luftfartsverket skall tillhandahålla ett tjänsteutbud som är anpassat till flygdriftens behov.

Det antecknades att i proposition 1981/82:98 om vissa luftfartspolitiska frågor gjordes följande uttalande.

”För egen del kan jag konstatera att den nuvarande utformningen av ramtjänsten innebär att det på några flygplatser finns dubbla organisationer för att tillgodose flygbolagens skilda krav på verksamheten. Den nuvarande uppdelningen av ansvaret för bl. a. ramtjänstverksamheten mellan luftfartsverket, SAS och LIN kan totalt sett enligt min mening innebära en

alltför stor resursåtgång och därmed onödigt höga kostnader för luftfarten.

Med tanke på de effektivitetsvinster som torde stå att göra är det angeläget att snarast nå den lämpligaste och mest rationella organisationen av ramp- och även expeditionstjänsten utifrån de olika förutsättningar som gäller vid skilda flygplatser i det interregionala systemet. Det bör ankomma på luftfartsverket och flygbolagen att komma överens om den ordning som är mest rationell på varje flygplats. Härvid bör man utgå från att mer än en organisation inte bör finnas på varje enskild flygplats, möjligen med undantag för Arlanda. Luftfartsverkets företrädesrätt till ramtjänstverksamheten får därvid självfallet inte utgöra hinder för en sådan ordning."

Mot bakgrund av riksdagens uttalande är parterna eniga om att följa utvecklingen och verka för att den angivna målsättningen skyndsamt genomförs.

Av avgörande betydelse för effektivitetsutvecklingen inom luftfartssektorn är de samband och beroenden som finns mellan luftfartsverkets och flygbolagens verksamhet samt att såväl luftfartsverket och flygbolagen har som målsättning hög intern produktivitet. I syfte att öka effektiviteten inom sektorn bör sambanden och beroenden mellan luftfartsverkets och flygbolagens verksamhet utvärderas. Parterna är också eniga om betydelsen av samråd om aktuella investeringar. Detta samråd bör ytterligare intensifieras.

Parterna har slutligen enats om att verka för att nuvarande regeringsöverenskommelse och konsortialavtal som gäller till den 30 september 1995 ersättes med nya överenskommelser som gäller till år 2010. Därvid aktualiseras bl. a. frågan om förlängning av ABA:s trafikillstånd. I fråga om överenskommelserna om viss statlig garanti till SAS moderbolag har parterna ävenledes enats om att verka för en förlängning för en ny femårsperiod och en i anslutning till utvecklingen motiverad höjning av garantibeloppet.

I fråga om de direkta relationerna mellan staten och SILA har överenskommelse träffats om att ändra bestämmelserna i 1948 års avtal med de ändringar som infördes 1969 om rätt till inlösen av aktier i ABA innebärande att inlösen kan ifrågakomma tidigast den 30 september 2000. Aktieinlösen får begäras tidigast den 31 mars 2000 och skall avse aktierna till deras värde den 30 september samma år. Ett exemplar av tilläggsavtalet bifogas detta protokoll. Avtalsändringen skall godkännas av regeringen och bolagsstämman i SILA.

Stockholm den 30 november 1983

För svenska staten

*Curt Boström*

*Monica Sundström*

För Svensk Interkontinental Lufttrafik AB

*Curt Nicolin*

*Per A. Norlin*

