

Nr 289.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående avtal rörande tillverkning m. m. av flygmateriel; given Stockholms slott den 28 maj 1948.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över försvarsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Allan Vougt.

Utdrag av protokollet över försvarsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 28 maj 1948.

Närvarande:

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

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för försvarsdepartementet, statsrådet Vougt, följande.

Enligt bemyndigande av 1940 års urtima riksdag (prop. nr 75; rd. skr. nr 95) godkände Kungl. Maj:t den 20 december 1940 två såsom ramavtal betecknade kontrakt, avslutade mellan flygförvaltningen, å ena sidan, samt Svenska Aeroplan Aktiebolaget (SAAB) respektive Nohabs Flygmotorfabriker Aktiebolag, å den andra. Sistnämnda bolags rättigheter och skyldigheter enligt berörda avtal ha sedermera övergått på Svenska Flygmotor Aktiebolaget (SFA). Avtalen, vilkas giltighetstid numera utgått, avsågo beställning av flygplan och flygmotorer enligt en av flygförvaltningen uppgjord leveransplan och inneburo i huvudsak följande.

De båda företagen åtog sig, aeroplanbolaget att leverera samtliga flygplan och flygmotorbolaget att leverera samtliga motorer ävensom reservdelar. Företagen iklädde sig vidare förpliktelse att i viss utsträckning utöka sin kapacitet samt att verkställa härför erforderlig utbyggnad av sina industriella anläggningar. Aeroplanbolaget förutsattes komma att i egna verkstäder tillverka samtliga flygplan, varemot flygmotorbolaget skulle till vissa medleverantörer överlämna utförandet av en väsentlig del av de beställningar som bolaget åtagit sig i förhållande till flygförvaltningen. Dessa medleverantörer åtog sig jämväl att i viss utsträckning utöka sin industriella kapacitet. — Leveransplanen avsåg icke endast byggandet av flygplan och motorer utan även nykonstruktioner såväl av flygplantyper som av motortyper samt detaljförbättringar av redan förefintliga konstruktioner. Bolagen åtog sig på grund härav att i viss utsträckning utföra konstruktionsarbete och därmed sammanhängande arbetsuppgifter samt att under avtalstiden upptaga tillverkning av nya typer. — Enär flygplantyper och motortyper till väsentlig del ännu icke kunnat fastställas, kunde icke heller fasta priser åsättas beställningarna. De långa leveranstider, som här skulle ifrågakomma, uteslöto också att beställare och tillverkare skulle binda sig vid fixerade priser. I avtalen var man därför hänvisad till att införa detaljerade föreskrifter om de grunder, efter vilka priserna skulle bestämmas i de särskilda leveranskontrakt, som komme att upprättas för varje seriebeställning.

Sedan ifrågavarande ramavtal utlöpt, ha förhandlingar inletts mellan flygförvaltningen, å ena sidan, samt SAAB och SFA, å den andra, om nya avtal.

Med skrivelse den 14 maj 1948 har *flygförvaltningen* överlämnat av ämbetsverket med förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande träffade avtal med SAAB och SFA.

I det följande kommer att lämnas en redogörelse för avtalens innehåll allenast i stora drag. Ytterligare upplysningar därom torde få inhämtas genom de handlingar som i vanlig ordning komma att överlämnas till riksdagens vederbörande utskott.

De båda bolagen ha i särskilda skrivelser till flygförvaltningen anfört, att avtalen gälla endast under förutsättning att bolagen befrias från skyldighet att erlägga krigskonjunkturskatt eller därmed jämförlig skatt, därest dylik skatt kommer att utgå under avtalstiden, samt att bolagen befrias dels från den i 7 § första stycket b) lagen den 23 april 1948 (nr 175) med särskilda bestämmelser om dispositionen av aktiebolags vinstmedel föreskrivna skyldigheten att å spärkonto insätta 27 % av årsvinsten, i den mån denna överstiger vinstutdelningen, dels ock från sådan skyldighet att under avtalstiden underkasta sig liknande begränsning i dispositionsrätten över årsvinsten, som kan komma att sedermera föreskrivas genom lag. Bolagen ha förbundit sig att låta de medel, som sålunda undantagas från insättning å spärkonto eller från eventuellt annan framtida form för dispositionsbegränsning, bibehållas i bolagens rörelse.

I anledning av bolagens sålunda gjorda förbehåll har utlåtande i ärendet inforrats från *spärrkontonämnden*, vilken anfört, att enligt spärrkontonämndens förmenande i förevarande fall föreligga sådana omständigheter att

undantag från bestämmelserna i 7 § första stycket b) nyssnämnda lag bör medgivnas SAAB och SFA på de av dem angivna villkoren.

Departementschefen. Det svenska flygvapnets anskaffning av flygmateriel har i princip grundats på inhemsk tillverkning. Dylik materiel har dock inköpts utifrån, då särskilda skäl föranlett härtill. I syfte att möjliggöra den avsevärda tillverkning av flygmateriel, som varit erforderlig under flygvapnets utbyggnad, har den svenska flygindustrien successivt utbyggts till en kapacitet som icke oväsentligt överstiger vad som erfordras för normal omsättning i fred av flygmaterielen enligt hittills gällande organisation.

Den utbyggnad av flygindustrien, som sålunda ägt rum, har helt koncentrerats till två företag jämte underleverantörer, Svenska Aeroplan Aktiebolaget (SAAB) för tillverkning av flygplan och Svenska Flygmotor Aktiebolaget (SFA), tidigare Nohabs Flygmotorfabriker Aktiebolag, för tillverkning av flygmotorer. Frågan, huruvida tillverkningen borde monopoliseras till dessa två företag eller baseras på en friare konkurrens mellan flera företag, övervägdes ingående i samband med att beslut år 1940 fattades om flygindustriens fortsatta utbyggnad. De skäl, som föranledde beslutet om koncentring av tillverkningen till ifrågavarande två företag, kunna i huvudsak sammanfattas sålunda. Den kvalificerade arbetskraften för konstruktion och tillverkning av flygmateriel fanns i huvudsak vid de båda företagen. Under utbyggnadsperioden måste kvalificerad personal på alla områden ytterligare utbildas jämsides med att leveranserna fortgingo. Då utländsk arbetskraft icke beräknades kunna anskaffas, kunde en uppdelning av leveranserna på konkurrerande företag icke komma till stånd annorledes än genom splittning av den tillgängliga arbetskraften. Därigenom skulle en produktion av åsyftad kvantitet och kvalitet avsevärt försvåras och utbildning av ny arbetskraft fördröjas. Den tillgängliga inhemska arbetskraften och sakkunskapen ansågs därför böra vara samlad hos SAAB beträffande flygplan och hos Nohabs Flygmotorfabriker Aktiebolag (numera SFA) beträffande motorer.

Monopoliseringen av flygindustrien har föranlett, att särskilda avtal — s. k. ramavtal — måst träffas för att närmare reglera förhållandet mellan staten och de båda företagen. I dessa avtal, vilka efter riksdagens hörande godkänts av Kungl. Maj:t, iklädde sig bolagen vissa förpliktelser beträffande konstruktion och tillverkning av flygmateriel samt utbyggnad av flygindustrien, medan å andra sidan staten garanterade bolagen vissa bestämmelser å dylik materiel. Avtalen reglerade ingående frågan om prissättningen å bolagens produkter, rätten till avskrivningar m. m.

Vid anmälan av propositionen nr 206 till innevarande års riksdag har jag, i överensstämmelse med vad som härutinnan uttalats av 1945 års försvarskommitté, anfört att flygmaterielens förnyelse alltjämt bör i princip grundas på den inhemska flygindustrien, vilket dock ej bör hindra, att möjligheterna att inköpa flygmateriel i utlandet tillvaratagas, då särskilda skäl därtill föreligga. De skäl som tidigare föranlett statsmakterna att i huvudsak koncentrera flygmaterielbeställningarna till allenast två företag,

ett för flygplantillverkning och ett för flygmotortillverkning, synas alltjämt bärande, och jag räknar alltså med att denna tillverkning fortfarande skall äga rum vid SAAB och SFA jämte underleverantörer.

För att å ena sidan tillförsäkra staten möjlighet att hos ifrågavarande företag anskaffa erforderlig flygmateriel till godtagbara priser och å andra sidan tillförsäkra företagen beställningar i sådan omfattning att deras konstruktions- och tillverkningskapacitet för krigsflygplan kan bibehållas torde förhållandet mellan staten och företagen liksom tidigare böra närmare regleras genom särskilda ramavtal. Sedan 1940 års ramavtal numera utlöpt, har flygförvaltningen med hänsyn härtill efter förhandlingar med SAAB och SFA under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande träffat nya avtal med ifrågavarande bolag.

Avtalen ansluta sig till en av flygförvaltningen uppgjord leveransplan, som sträcker sig till den 1 mars 1958. I leveransplanen har såsom minimum för statens och bolagens åtaganden förutsatts förnyelse av den flygmateriel, som erfordras i den av 1945 års försvarskommitté föreslagna begränsade flygvapenorganisationen. I förenämnda proposition nr 206 har föreslagits en organisation, som icke oväsentligt överstiger vad kommittén förordat. Bolagen ha emellertid förbundet sig att under vissa förutsättningar öka leverans-takten, därest så skulle påfordras. Avtalen torde i görligaste mån tillgodose å ena sidan behovet av tillverkningskapacitet för den planerade större flygvapenorganisationen och å andra sidan önskemålet att staten icke på längre sikt binder sig för beställningar i alltför stor omfattning. Då därjämte förbehåll träffats om rätt för flygförvaltningen att mot viss gottgörelse till företagen nedskära de företagen tillförsäkrade beställningarna, därest omständigheterna skulle påkalla detta, synas avtalsbestämmelserna i här berörda hänseenden ur statens synpunkt i huvudsak godtagbara.

I avtalen regleras ingående frågan om prissättningen å bolagens produkter. Prissättningen grundas liksom enligt de tidigare avtalen i princip på bolagens självkostnader med visst procentuellt tillägg, utgörande bolagens vinst och kapitalränta. Mot bestämmelserna härutinnan synes i huvudsak intet vara att erinra. Det må framhållas, att avtalen icke, såsom fallet var med 1940 års avtal, medge någon extraordinär avskrivning av bolagens anläggningar. Flygförvaltningen har tillförsäkrats rätt att granska företagens räkenskaper och andra handlingar för bedömning och kontroll av de kostnadsfaktorer som skola ingå i priset.

Då jag icke heller i övrigt funnit något att erinra mot avtalens innehåll, tillstyrker jag att dessa — efter vissa smärre jämkningar — godkännas av Kungl. Maj:t. Innan så sker torde emellertid frågan böra underställas riksdagen för bedömande.

Bolagen ha i särskilda skrivelser till flygförvaltningen anfört, att avtalen gälla endast under förutsättning att bolagen befrias från eventuell krigskonjunkturskatt eller därmed jämförlig skatt ävensom från skyldigheten att enligt årets riksdags beslut å spärrkonto insätta viss del av årsvinsten eller under avtalstiden underkasta sig liknande begränsning i dispositionen

av årsvinsten, som kan komma att framdeles föreskrivas. Bolagen ha förbundet sig att i sin rörelse bibehålla vinstmedel, som omfattas av dylik befrielse. Med hänsyn till de särskilda omständigheter, som föreligga i förevarande fall, torde bolagens villkor, vilka såvitt avser insättning å spärrkonto lämnats utan erinran av spärrkontonämnden, kunna under angiven förutsättning godtagas.

Åberopande det anförda får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna avtal, i huvudsaklig överensstämmelse med ingivna förslag, rörande tillverkning m. m. av flygmateriel *dels* mellan flygförvaltningen, å ena sidan, samt Svenska Aeroplan Aktiebolaget, å den andra, *dels ock* mellan flygförvaltningen, å ena sidan, samt Svenska Flygmotor Aktiebolaget, å den andra.

Med bifall till vad föredragande departementschefen sålunda, med instämmande av statsrådets övriga ledamöter, hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Gösta af Sandeberg.
