

## **Nr 260.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående utvidgning av det skandinaviska luftfartssamarbetet inom SAS; given Stockholms slott den 17 november 1950.*

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.

**GUSTAF ADOLF.**

*Torsten Nilsson.*

---

### **Propositionens huvudsakliga innehåll:**

På grundval av ett betänkande angående utvidgning av det skandinaviska luftfartssamarbetet inom SAS, vilket avgivits av en svensk, dansk och norsk tjänstemannadelegation, framlägges förslag om godkännande av dels ett av de samverkande skandinaviska luftfartsbolagen utarbetat konsortialavtal, dels ett av tjänstemannadelegationen utarbetat förslag till avtal om garanti från de tre staterna till bolagen.

Härjämte hemställas om riksdagens godkännande av vissa i statsrådsprotokollet uppdragna riktlinjer för långivning till Aktiebolaget Aerotransport.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 17 november 1950.*

**Närvarande:**

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

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson.

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition 1948: 176 angående organisation och finansiering av svensk reguljär luftfart m. m. bemyndigade 1948 års riksdag Kungl. Maj:t att godkänna bland annat ett avtal mellan Aktiebolaget Aero-transport och Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag (SILA) om sammanförande av den svenska reguljära luftfarten i ett företag. På grundval av detta beslut har sedermera nya Aktiebolaget Aerotransport (ABA) tillkommit. Det gamla bolagets firma ändrades samtidigt till Aktiebolaget Flygintressenter och är numera endast ett holdingbolag för en del av statens aktier i det nya företaget.

Det nya företaget övertog per den 1 juli 1948 de gamla bolagens samtliga rättigheter och förpliktelser, bland andra de som följde av SILA:s delägarskap i Scandinavian Airlines System (SAS). I det förutnämnda avtalet var dessutom särskilt stadgat, att det nordiska samarbetet på luftfartens område borde av det nya bolaget fullföljas och om så befunes lämpligt utvidgas och fördjupas (§ 2).

### **Inledning.**

I mitten av 1949 uppdrog SAS' styrelse åt en kommitté, bestående av tre av styrelsens ledamöter, att undersöka vilka utsikter till bättre ekonomi, som ur rent affärsmässiga synpunkter kunde föreligga för konsortiet, samt vilka möjligheter som förelågo att bevara SAS-samarbetet och samtidigt avlägsna några av de olägenheter, som vidlåde samarbetsformen. Kommittén, som kallades *lilla kommittén*, framlade i december 1949 resultatens av sina undersökningar i ett betänkande.

I januari 1950 tillsatte styrelserna för ABA, Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) ett gemensamt utskott, som snarast möjligt skulle behandla de praktiska frågor som sammanhänge med de i lilla kommitténs betänkande framlagda förslagen. Utskottet

bestod av två representanter för ABA, styrelsens ordförande A. Gjöres och styrelseledamoten M. Wallenberg, två representanter för DDL, styrelsens ordförande P. Kampmann och styrelseledamoten H. Bech-Bruun, samt tre representanter för DNL, styrelsens ordförande P. Hansson och styrelseledamöterna E. F. Eckhoff och E. Isdahl. Utskottet, som antog benämningen *förhandlingsdelegationen*, har sedermera framlagt förslag till ett nytt samarbetsavtal mellan de tre bolagen samt till ekonomiska uppgörelser i olika frågor.

Slutligen ha kommunikations- och finansministrarna i de tre länderna tillsatt en *tjänstemannadelegation* med uppdrag att närmare utreda de spörsmål, som i anslutning till det utvidgade samarbetet, kunde kräva avgörande av de tre ländernas statliga myndigheter. Delegationen har sedermera till ministrarna avlämnat ett den 16 oktober 1950 dagtecknat betänkande angående utvidgning av det skandinaviska luftfartssamarbetet inom SAS. Betänkandet jämte bilagor torde i avtryck få fogas såsom bihang till dagens statsrådsprotokoll (*Bihang 1*).

Tjänstemannadelegationen har i sitt betänkande inledningsvis lämnat en redogörelse för ett till delegationen överlämnat förslag till konsortialavtal rörande det framtida samarbetet mellan ABA, DDL och DNL. Med hänsyn till avtalets natur synes detsamma böra underställas statsmakternas prövning.

Delegationen har härefter behandlat frågan om finansiellt stöd åt bolagen från de tre staterna samt hemställt att ett av delegationen upprättat förslag till garantiavtal förelägges statsmakterna för godkännande. Härför kräves riksdagens medgivande.

De av delegationen upptagna koncessionsspörsmålen synas kunna lösas inom ramen för de befogenheter, som tillkomma Kungl. Maj:t. Jag torde framdeles få återkomma till dessa frågor. Skattefrågorna synas icke påkalla några särskilda åtgärder från statsmakternas sida. I anslutning till skatteproblemen har emellertid uppkommit fråga om viss långivning till ABA. Valutaspörsmålen förutsättas bli lösta genom överenskommelse mellan de tre ländernas centralbanker.

I övrigt har tjänstemannadelegationen icke ifrågasatt, att något statsmakternas beslut skulle erfordras i förevarande sammanhang. Jag vill dock erinra, att frågan om försäljning till svenska staten av vissa ABA tillhöriga fastigheter för närvarande är föremål för underhandlingar mellan bolaget och luftfartsstyrelsen. Enär ett beslut om godkännande av föreliggande avtal icke föregriper lösningen av denna fråga, torde densamma framdeles få anmälas för Kungl. Maj:t.

Jag anser mig följaktligen nu kunna begränsa min anmälan till att avse frågorna om godkännande av föreliggande förslag till konsortialavtal och garantiavtal samt av riktlinjerna för långivningen till ABA.

## 1. Konsortialavtalet.

### Förhandlingsdelegationen.

Förhandlingsdelegationens förslag till nytt konsortialavtal mellan ABA, DDL och DNL har tillkommit för att fortsätta och utvidga det tidigare samarbetet mellan bolagen. Parterna bilda ett konsortium SAS, som för gemensam räkning och som en enhet skall driva trafikflygning och därmed sammanhängande verksamhet. Det fastslås uttryckligen, att konsortiet skall drivas efter sunda affärsmässiga principer. Efter begäran av vederbörande statsmyndighet skola parterna kunna påfordra, att konsortiet åtager sig inrikes trafik, oavsett om den är affärsmässigt motiverad eller ej, på villkor som fastställas efter närmare överenskommelse.

I förhållande till tredje man äro parterna solidariskt ansvariga och de äro inbördes ansvariga i förhållande till sina andelar i konsortiet, nämligen  $\frac{2}{7}$  för ABA,  $\frac{2}{7}$  för DDL och  $\frac{2}{7}$  för DNL. I överensstämmelse med detta intresseförhållande äga parterna gemensamt konsortiets tillgångar samt deltaga i överskott eller förlust.

Konsortiet skall eftersträva, att dess verksamhet inom ramen för en affärsmässig drift fördelas på rimligt sätt mellan de tre länderna.

Konsortiet skall övertaga samtliga OSAS' och ESAS' rättigheter och förpliktelser, tillgångar och skulder och parterna skola överlåta till konsortiet alla dem enskilt tillhöriga tillgångar med undantag av bland annat fast egendom i de tre länderna, vilken dock i nödvändig utsträckning skall uthyras till konsortiet. Särskilda överenskommelser skola ingås om vilka av parternas förpliktelser, som skola övertagas av det nya SAS, samt om värderingen av parternas flygplan, reservdelar o. dyl. Mellan parterna skall företagas en clearing med nödvändiga kontantbetalningar, så att parternas samlade tillskott till konsortiet komma att stå i förhållandet 3 : 2 : 2.

Konsortiets angelägenheter skola handhavas av en styrelse, ett arbetsutskott samt en eller flera direktörer, av vilka en skall vara verkställande direktör. Styrelsen består av styrelserna i ABA, DDL och DNL, dock så att högst sex representanter från varje bolagsstyrelse skola kunna rösta i konsortiets styrelse. Vid styrelsesammanträde rösta deltagande röstberättigade styrelseledamöter personligt och beslut fattas med enkel majoritet, om ej annat är bestämt. Vid lika röstetal har ordföranden utslagsröst.

Vid tillsättandet av konsortiets personal skola styrelsen och den verkställande direktören söka uppnå en så rationell och effektiv organisation som möjligt. Härvid skall man eftersträva en rimlig fördelning mellan svenskar, danskar och norrmän. Samma princip skall följas vid utbildning och tillsättande av flygpersonal, representanter i utlandet samt tekniska specialister och ingenjörer.

Förslaget till konsortialavtal innehåller vidare bestämmelser om en eller två parters utträde ur konsortiet. De kvarstående parterna skola i så fall kunna fortsätta samarbetet under SAS' beteckning. Vidare innehåller avtalet bestämmelser om konsortiets upplösning.

Slutligen ha i avtalsförslaget intagits bestämmelser om behandling genom skiljedom av tvister angående avtalets tolkning och tillämpning m. m. Avtalet träder i kraft den 1 oktober 1950 och skall gälla i 25 år.

I anslutning till sina överväganden rörande konsortiets konstruktion har förhandlingsdelegationen uttryckt som sin principiella uppfattning, att de statliga och privata aktieintressena i de tre moderbolagen borde vara lika stora.

#### **Tjänstemannadelegationen.**

Tjänstemannadelegationen har framhållit,

att ett internationellt luftfartssamarbete av den art, varom bolagen överenskommit, förutsetts i Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart,

att detta samarbete utgör ett praktiskt genomförande på ett område av de strävanden till ökad gemenskap mellan de skandinaviska länderna, som dessas regeringar vid upprepade tillfällen uttalat sig för, samt

att samarbetet jämväl står i överensstämmelse med de principer, som ligga till grund för den europeiska ekonomiska samarbetsorganisationen (OEEC) och vartill de skandinaviska ländernas regeringar givit sin anslutning.

Delegationen har förordat, att konsortialavtalet godkännes av de tre ländernas regeringar.

Tjänstemannadelegationen har vidare, i anslutning till vad förhandlingsdelegationen därom anfört, uttalat, att den lika fördelningen av det riskbärande kapitalet på staten och enskilda intressenter och samarbetet mellan dem på likaberättigad grund innefattar en samling av intressena kring den gemensamma uppgiften, vilken bör kunna giva konsortiet ökad styrka och effektivitet.

#### **Yttrande.**

Luftfartsstyrelsen har i utlåtande den 1 november 1950 tillstyrkt avtalsförslaget. Styrelsen har i samband därmed fäst uppmärksamheten på vissa detaljbestämmelser, vilka styrelsen ansett böra klargöras. Styrelsens yttrande torde, såsom komplement till tjänstemannadelegationens betänkande, få fogas till dagens statsrådsprotokoll (*Bihang 2*).

#### **Departementschefen.**

Det föreliggande förslaget till utvidgning av det skandinaviska luftfartssamarbetet inom SAS har väckts av de samarbetande luftfartsbolagen ABA, DDL och DNL samt utgör i första hand resultatet av rent affärsmässiga överväganden av bolagsledningarna.

Förslaget innefattar en fortsättning och utvidgning av det tidigare samarbetet mellan bolagen och bygger i övrigt på principer för organisation och finansiering av reguljär lufttrafik, som redan få anses ha blivit godtagna i Sverige. Då förslaget, såsom tjänstemannadelegationen framhållit, kan tillstyrkas jämväl ur allmänt skandinaviska och internationella synpunkter, vill jag förorda att detsamma godkännes av statsmakterna. De detaljspörsmål, som det utvidgade samarbetet aktualiserar på det offentlighättsliga området och i övrigt, torde framdeles få upptagas till slutlig prövning.

## 2. Garantiavtalet.

### Förhandlingsdelegationen.

Förhandlingsdelegationen har framhållit, att den rationalisering, som möjliggöres vid genomförandet av lilla kommitténs förslag, kommer att medföra en betydande ekonomisk förbättring och att det synes föreligga en rimlig möjlighet till ekonomisk balans på SAS' internationella linjetrafik efter en viss övergångstid. Den beräknade marginalen mellan utgifter och intäkter kommer dock att bli liten. Dessutom kunna de inre och yttre politiska och ekonomiska förhållandena, vilka stå utanför SAS' kontroll, spela en avgörande roll för det framtida ekonomiska resultatet. Som följd härav förutsättes, att ett drifttillskott lämnas från de tre staterna i varje fall under den svåra övergångstiden efter bildandet av det nya SAS.

Förhandlingsdelegationen har vidare uttalat, att den skandinaviska luftfartens mål alltid har varit och skall vara att driva verksamheten på ett sådant sätt att tillskott från staten icke erfordras.

### Tjänstemannadelegationen.

Tjänstemannadelegationen har efter ingående överväganden funnit, att en viss form av stöd från staternas sida till driften av det nya SAS kan bli nödvändig under den första övergångsperioden. Delegationen har utarbetat ett vid dess betänkande fogat förslag till avtal mellan de tre ländernas regeringar om finansiellt stöd.

Tjänstemannadelegationen har funnit, att stödet från staternas sida icke bör ha karaktären av lån och icke heller innefatta en subventionering av verksamheten. Stödet föreslås därför få formen av en särskild garanti, som har till ändamål att övervinna de likviditetssvårigheter, vilka som en följd av eventuella förluster kunna uppkomma under en övergångsperiod.

Garantien föreslås utformad efter följande huvudprinciper:

De tre bolagen skola under en femårsperiod, efter det konsortialavtalet trätt i kraft, kunna få täckning för sina underskott intill ett för varje år fastställt maximibelopp, som ställes till disposition av de tre ländernas regeringar. De belopp, som tagas i anspråk, skola återbetalas av eventuella överskott under senare år. En garantiavgift av 1 % per år skall utgå å de vid varje tidpunkt ianspråktagna och ännu ej återbetalda garantibeloppen.

Delegationen anser det vara av väsentlig betydelse att bolagen åläggas en återbetalningsplikt för de belopp, som tagas i anspråk av garantien. Återbetalningsplikten bör dock icke göras ovillkorlig utan bli beroende av om driften senare lämnar överskott. Delegationen förordar, att hälften av eventuella överskott användes för återbetalning av uppburna garantibelopp.

Frågan om eventuell eftergift av ianspråktagna garantibelopp vid konsortialperiodens utgång den 1 oktober 1975 har också dryftats. Delegationen har funnit, att denna fråga bör avgöras konkret och att den enskilda staten i

denna sak bör kunna stå fri. Det bör därvid tagas hänsyn till såväl konsortiets som moderbolagens ekonomiska ställning.

Så länge återbetalningsplikten icke är helt uppfyllt, skall utdelning till aktieägarna icke kunna ske utan tillstånd av vederbörande statsmyndighet. Om sådant tillstånd lämnas, kan utdelningen icke överstiga 5 % av aktiekapitalet.

Förhandlingsdelegationen har framhållit, att bestämmelserna om användningen av garantibeloppen böra göras så smidiga som möjligt. Tjänstemannadelegationen har ansett sig kunna tillstyrka, att bolagen efter början av ett verksamhetsår skola kunna erhålla förskott på det garantibelopp, som är fastställt för vederbörande år, och att ett bolag, inom ramen för senare års garantibelopp, skall kunna få täckning för underskott, som överförts från tidigare år.

Efter ingående överläggningar med förhandlingsdelegationen anser sig tjänstemannadelegationen böra efter bedömning av samtliga omständigheter föreslå att garantiens totalbelopp fastställs till högst ca 35 miljoner danska kronor för den nämnda femårsperioden på så sätt att garantibeloppen ställas till disposition med ett lika stort belopp för vart och ett av de fem åren.

Förhandlingsdelegationen har uttalat, att garantiens belopp enligt delegationens uppfattning borde ha varit större och har härvid hänvisat till att beloppet endast motsvarar ca 3,5 % av konsortiets samlade framtida omsättning under garantiperioden. Förhandlingsdelegationen har dock ansett sig kunna godkänna tjänstemannadelegationens förslag.

I fråga om inrikestrafiken har tjänstemannadelegationen framhållit, att konsortialavtalet innehåller en bestämmelse om att vart och ett av moderbolagen skall kunna, efter begäran av vederbörande statsmyndighet, påfordra att konsortiet åtager sig inrikestrafik, även om den icke är affärsmässigt motiverad, på villkor som fastställas efter närmare överenskommelse. Bestämmelsen innebär i princip, att statsmyndigheterna genom vederbörande moderbolag kunna ålägga SAS att driva inrikeslinjer. Samtidigt står det myndigheterna fritt att inhämta anbud från andra bolag. På detta sätt tillförsäkras myndigheterna en möjlighet att överlåta driften av inrikeslinjer till det företag, som avger det mest fördelaktiga anbudet — vare sig detta företag är SAS eller andra företag.

Vid beräkningen av den ersättning, som skall utgå till SAS för drift av inrikeslinjer, bör beaktas att, även om vissa flyglinjer kunna vara förlustbringande under en första uppbyggnadsperiod, det likväl kan på något längre sikt vara affärsmässigt motiverat att upptaga sådan trafik. Kostnaderna för inrikestrafiken måste delvis också betraktas som förberedelsekostnad för utlandstrafiken. Likaledes bör hänsyn tagas till eventuella överskott å andra inrikeslinjer, som trafikeras av SAS. Myndigheterna böra såvitt möjligt kunna kontrollera beräkningen av kostnaderna på grundval av en efterföljande värdering av den utförda trafikprestationen.

Tjänstemannadelegationen förordar, att i det föregående angivna riktlinjer följas vid regleringen av förhållandet mellan statsmyndigheterna och moderbolagen i SAS på detta område.

**Yttrande.**

Statskontoret framhåller i yttrande den 3 november 1950, att spørsmålet om statligt stöd åt lufttrafiken för Sveriges vidkommande under senare år endast avsett inrikestrafiken. Statskontoret har i denna fråga principiellt ställt sig avvisande till tanken att staten skulle understödja luftfarten.

I än högre grad finner statskontoret betänkligheter möta, när det gäller statsunderstöd för flygning på utlandet. Därtill kommer, att det ifrågasatta understödet genom att statsverket skulle binda sig för flera år framåt kan komma att uppgå till avsevärda belopp, vida överstigande vad som hittills ansetts böra ställas till förfogande för den inrikes luftfarten. I rådande läge torde vidare bedömandet av framtidsutsikterna för utlandsflyget i än högre grad än som gäller inrikesflyget präglas av ovisshet. Under sådana förhållanden anser statskontoret förslaget om statligt understöd åt SAS kunna godtagas endast under den förutsättningen, att det ur det allmännas synpunkt prövas vara av synnerlig vikt att det inledda nordiska samarbetet på området utvidgas och förstärkes. Statskontoret utgår ock från att en betingelse för att svenska staten skall lämna den ifrågasatta driftgarantien är, att motsvarande åtagande föreligger från de båda övriga staternas sida. Det sätt varpå den statliga garantien utformats har icke givit statskontoret anledning till annan erinran, än att räntan å ianspråktaga belopp ej bör understiga vad statsverket självt får betala vid upplåning för sina behov.

I betraktande av karaktären av den föreslagna statsgarantien anser statskontoret erforderliga medel böra äskas såsom investeringsanslag å kapitalbudgeten under fonden för förlag till statsverket.

**Departementschefen.**

Jag ansluter mig till tjänstemannadelegationens förslag till garantiordning, vars genomförande är en förutsättning för utvidgningen av det skandinaviska luftfartssamarbetet i nu föreliggande form. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att inom ramen för de i betänkandet uppdragna allmänna riktlinjerna bestämma de närmare villkoren för åtnjutande av garantien. Därest fråga framdeles skulle uppkomma om eftergift av ianspråktaga garantibelopp, bör denna underställas riksdagens prövning.

Ett godkännande från statsmakternas sida av det föreslagna garantiavtalet innefattar ett principbeslut som förpliktar till en årlig anslagsanvisning av 2,2 miljoner svenska kronor under en femårsperiod. Enär garantien får tagas i anspråk endast i den mån underskott uppkommit å rörelsen, utgör anslaget ett maximibelopp för statsverkets åtagande. De årliga anslagen torde, då här icke är fråga om förlag till statsverket, böra anvisas under fonden för låneunderstöd och hänföras till ett särskilt räkenskapsår. Med hänsyn till de föreskrifter om återbetalning som skola meddelas och garantiens natur, bör någon avskrivning av anslagen icke ske. Frågan om anvisande av anslag till garanti åt ABA för räkenskapsåret 1 oktober 1950—30 september 1951 torde få anmälas i 1951 års statsverksproposition.



Vad angår inrikestrafiken ansluter jag mig till förslaget, att ersättningen härför bör bestämmas efter förhandlingar. De av tjänstemannadelegationen framförda synpunkterna böra därvid beaktas.

Såsom delegationen framhållit kan det befinnas lämpligt, att beräkningen av kostnaderna för inrikestrafiken kontrolleras på grundval av en efterföljande värdering av den utförda trafikprestationen. Vidare kan behov uppkomma av granskning av konsortiets och moderbolagens ekonomi med hänsyn till garantiavtalet. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att, i förekommande fall, förordna lämplig person att mot skäligen ersättning verkställa erforderlig granskning i nämnda avseenden.

### 3. Viss långivning till ABA.

#### Tjänstemannadelegationen.

Tjänstemannadelegationen har i sitt betänkande meddelat, att delegationen dryftat moderbolagens och det nya SAS' ställning i skattemässigt hänseende. Delegationen har förutsatt, att det nya SAS icke kan vara skatteobjekt i något av de tre länderna och att eventuell beskattning kommer att ske genom moderbolagen. De spörsmål, som härvid uppstå, förutsättas bli lösta på nationell basis. Detta gäller, enligt delegationen, även de skattefrågor, som uppkomma i samband med den föreslagna garantiordningen.

#### Aktiebolaget Aerotransport.

Skattefrågorna ha varit föremål för överläggningar mellan representanter för ABA samt vederbörande statsdepartement och skattemyndigheter.

Vad beträffar garantiordningen föreligger enighet om att lyftade garanti-belopp i skattehänseende skola betraktas som lån och följaktligen icke beskattas som inkomst. Återbetalning av garantibelopp skall betraktas som återbetalning av lån och återbetalade belopp skola icke få avdragas som omkostnad vid taxeringen.

I övrigt uppkommer för ABA:s del särskilda skatteproblem endast med avseende å den bokföringsvinst, som kommer att redovisas i anledning av att de i konsortialavtalets § 4 omnämnda tillgångarna skola överlåtas till konsortiet. Härvid uppkommer enligt preliminära beräkningar en bokföringsvinst på ca 16 miljoner kronor. Denna vinst skall emellertid minskas med ett belopp av ca 4 miljoner kronor, varmed motvärdet i svenska kronor av ett i dollar upptaget lån, för vilket ABA svarar, ökat på grund av devalveringen av svenska kronan i september förra året. Den återstående bokföringsvinsten blir sålunda ca 12 miljoner kronor. ABA har i anslutning härtill framhållit, att den överlåtelse till konsortiet, som sålunda skall företagas i syfte att genomföra det skandinaviska luftfartssamarbetet i dess enligt bolagets mening mest effektiva form, icke innebär en slutlig realisation av de överlåtna tillgångarna.

ABA har vidare meddelat, att i ABA:s balansräkning per den 30 juni 1949 redovisas en balanserad förlust av ca 11,8 miljoner kronor. Balansräkningarna för de båda övriga parterna i SAS äro vid ingången i det nya konsortiet sanerade. Med hänsyn till vikten av att paritet råder i detta avseende mellan de tre parterna, har från ABA:s sida gjorts gällande att det är av största vikt att även ABA:s balansräkning blir sanerad. ABA har därför förklarat, att den lösning av skattefrågan genom medgivande av s. k. överprisavdrag, varom diskussioner förts mellan ABA och skattemyndigheterna, visserligen reglerar själva beskattningsspörsmålet tillfredsställande, men icke möjliggör den eftersträfvade saneringen av balansräkningen. ABA föreslår följande anordning:

Den förutnämnda bokföringsvinsten på överlåtelsen, ca 12 miljoner kronor, deklareraras av bolaget såsom inkomst under det senaste räkenskapsåret och beskattas i vanlig ordning. Samtidigt erhåller ABA ett räntefritt lån av staten å det belopp vartill skatten uppgår. Lånet skall utbetalas till ABA då skatten förfaller till betalning och återbetalas med en tolfedel om året i 12 år med början den 1 oktober 1952.

ABA har vidare hemställt, att frågan om terminerna för återbetalningen av lånet skall få upptagas till nytt övervägande, därest resultatet av rörelsen skulle föranleda därtill.

#### **Departementschefen.**

Jag tillstyrker ABA:s förslag. Den ifrågavarande skatten kommer att erläggas under första halvåret 1952 och kan beräknas uppgå till ca 6 miljoner kronor. Frågan om anvisande av erforderliga lånemedel, motsvarande det belopp, vartill skatten kan uppgå, dock högst 6 miljoner kronor, torde få anmälas för 1951 års riksdag.

Jag har icke något att erinra mot att frågan om terminerna för återbetalningen av lånet framdeles skall få upptagas till nytt övervägande, därest resultatet av rörelsen skulle föranleda därtill.

Riksdagens godkännande av de av mig förordade riktlinjerna för ifrågavarande långivning till ABA torde böra inhämtas redan nu.

#### **4. Hemställan.**

Under hänvisning till det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

I. att bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna det vid statsrådsprotokollet fogade förslaget till konsortialavtal mellan de samverkande skandinaviska luftfartsbolagen;

II. att bemyndiga Kungl. Maj:t att med danska och norska regeringarna träffa avtal om garanti till bolagen i enlighet med det vid samma protokoll fogade förslaget; samt

III. att godkänna av mig till statsrådsprotokollet förordade riktlinjer för långivning till Aktiebolaget Aerotransport.

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

Ur protokollet:

*Gösta Kahn.*

---

BETÄNKANDE

ANGÅENDE

UTVIDGNING AV DET SKANDINAVISKA  
LUFTFARTSSAMARBETET INOM SAS

AVGIVET AV EN SVENSK, DANSK OCH NORSK

TJÄNSTEMANNADELEGATION

---



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
<i>Förord</i> .....	5
<i>I. Inledning</i> .....	7
1. Det skandinaviska samarbetet på luftfartens område 1946—1950 ..	7
2. Sammandrag av lilla kommitténs undersökningar och resultat ..	8
3. Bolagens förhandlingar januari--mars 1950 .....	9
4. Ministermötet den 8 maj 1950 .....	10
5. Förslaget till nytt konsortialavtal .....	10
6. Grunddragen för det nya SAS' organisation och verksamhet ..	12
7. Grundvalen för tjänstemannadelegationens arbete .....	13
<i>II. Kapitalfrågor</i> .....	14
<i>A. Förhållandet mellan de statliga och privata kapitalintressena i moderbolagen:</i>	14
1. Tjänstemannadelegationens utredning .....	14
a) Kapitalförhållanden i ABA .....	14
b) Kapitalförhållanden i DDL .....	14
c) Kapitalförhållanden i DNL .....	15
2. Förhandlingsdelegationens önskemål .....	16
3. Tjänstemannadelegationens yttrande .....	16
<i>B. Kapitalbehov vid bildandet av det nya SAS</i> .....	17
a) Driftskapital .....	17
b) Kapitalbehov i samband med tillskjutandet av materiel i det nya SAS .....	17
<i>III. Koncessionsspörsmål</i> .....	19
1. Skandinavisk koncessionslagstiftning och koncessionspolitik ..	19
a) Sverige .....	19
b) Danmark .....	19
c) Norge .....	20
2. Förhandlingsdelegationens önskemål .....	20
3. Tjänstemannadelegationens yttrande .....	21
<i>IV. Finansiellt stöd från de tre staterna</i> .....	23
<i>A. Det finansiella stöd, som tidigare har lämnats de tre bolagen</i> .....	23
1. Sverige .....	23
2. Danmark .....	23
3. Norge .....	24
<i>B. Förslaget till finansiellt stöd från de tre staterna</i> .....	25
1. Förhandlingsdelegationens önskemål .....	25
2. Tjänstemannadelegationens yttrande .....	25
<i>C. Inrikestrafiken</i> .....	27
1. Förhandlingsdelegationens önskemål .....	27
2. Tjänstemannadelegationens yttrande .....	28

	Sid.
V. Skattefrågor .....	29
VI. Valutaspörsmål i samband med den löpande driften av det nya SAS	30
1. Den tidigare ordningen .....	30
2. Behovet av en ny ordning .....	30
VII. Verkstads- och hangararbeten .....	32
1. Förhandlingsdelegationens synpunkter .....	32
2. Tjänstemannadelegationens yttrande .....	32
VIII. Samarbetet mellan luftfartsmyndigheterna .....	33
1. Luftfartsmyndigheternas utredning .....	33
a) Luftfartspolitiska synpunkter .....	33
b) Luftfartsmyndigheternas tidigare samarbete .....	33
c) Samarbetsformernas anpassning till det nya SAS .....	33
d) Konkreta åtgärder .....	34
2. Tjänstemannadelegationens yttrande .....	34
IX. Landningsavgifter i Skandinavien .....	35
1. Förhandlingsdelegationens och luftfartsmyndigheternas syn- punkter .....	35
2. Tjänstemannadelegationens yttrande .....	35
X. Sammanfattning och hemställan .....	36
<i>Bilaga 1.</i> Konsortialavtal .....	38
<i>Bilaga 2.</i> Förslag till garantiavtal .....	45

### Förord.

Kommunikationsministrarna i Sverige, Danmark och Norge beslöto vid ett möte i Köpenhamn den 8 maj 1950, att en tjänstemannadelegation skulle tillsättas för att närmare utreda vissa frågor i samband med planerna på ett utvidgat samarbete mellan Aktiebolaget Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) i Scandinavian Airlines System (SAS) samt för att föra förhandlingar med representanter för nämnda bolag.

Den tjänstemannadelegation, som därefter tillsattes, har utgjorts av följande representanter:

För Sverige: Förste kanslissekreterare H. Winberg för Kommunikationsdepartementet och

Vice riksbankschef M. Lemne för Finansdepartementet.

Sekreterare för de svenska representanterna, kanslissekreterare S. Karlson, Kommunikationsdepartementet.

Såsom ersättare för vice riksbankschefen Lemne har fungerat sekreterare E. Bagge.

För Danmark: Departementschef P. Christensen för Ministeriet for offentlige arbejder och

Avdelningschef F. Grünfeld för Finansministeriet.

Sekreterare för de danska representanterna, Ministersekreterare O. Nielsen, Ministeriet for offentlige arbejder.

Såsom ersättare för departementschef P. Christensen har fungerat kontor-  
chef S. Garde, Ministeriet for offentlige arbejder; ministersekreterare  
E. Andersen i samma ministerium har avlöst ministersekreterare O.  
Nielsen.

För Norge: Byråchef E. Lothe för Finansdepartementet,

Byråchef O. C. Malterud för Utrikesdepartementet och

Luftfartsinspektör A. Heum för Samfärdselsdepartementet.

Sekreterare för de norska representanterna, sekreterare S. Bille, Utrikes-  
departementet.

Sedan juli 1950 har tjänstemannadelegationen växelvis hållit sammanträden i Stockholm, Köpenhamn och Oslo. Delegationen har hela tiden samarbetat med bolagens representanter, i det följande kallade »förhandlingsdelegationen», och har genom detta samarbete mottagit utredningar angående en rad spörsmål, som uppkommit under förhandlingarna.



Utvidgningen av det skandinaviska luftfartssamarbetet reser ett flertal spörsmål inom luftfartsmyndigheternas arbetsområde. Dessa myndigheter ha därför anmodats att gemensamt utreda spörsmålen närmare. Representanter för luftfartsmyndigheterna möttes i Stockholm den 22 augusti 1950 och direkta överläggningar ägde därvid rum mellan dessa och tjänstemannadelegationen. Därefter ha luftfartsmyndigheterna i särskild skrivelse till vederbörande departement framlagt sina synpunkter på förutnämnda spörsmål. Tjänstemannadelegationen har vid behandlingen av de spörsmål, som angivas i det följande, beaktat luftfartsmyndigheternas utredning och har under VIII behandlat de frågor, som ej lämpligen kunnat upptagas i övriga avsnitt.

---

## I. Inledning.

### 1. Det skandinaviska samarbetet på luftfartens område 1946—1950.

De samarbetande skandinaviska luftfartsbolagen äro A/B Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL). Dessa bolag bedriva under beteckningen Scandinavian Airlines System, Overseas Division (OSAS), interkontinental lufttrafik på Nord- och Sydamerika i enlighet med konsortialavtal av den 31 juli 1946 och under beteckningen Scandinavian Airlines System, European Division (ESAS), samtrafik på linjer i Europa, Främre Orienten och Afrika. ESAS-trafiken har drivits i enlighet med avtal av den 28 och 29 januari 1948, senare ersatt av samtrafiksavtal av den 25 juni 1949.

I OSAS ha de tre bolagen tillskjutit kapital och materiel i förhållandet 3 (ABA): 2 (DDL): 2 (DNL). Verksamheten bedrivs för gemensam räkning så att rättigheter och förpliktelser, vinst eller förlust fördelas mellan de tre moderbolagen i förhållande till deras andel i konsortiet. De tre moderbolagen äro utåt solidariskt ansvariga för konsortiets förpliktelser men äro inbördes förpliktade enligt förutnämnda förhållande.

ESAS representerar ett poolsamarbete på ovannämnda trafikområde. Varje bolag driver sin del av ett på förhand fastställt trafikprogram, som såvitt möjligt fördelas på de tre bolagen i förhållandet 3:2:2 på basis av tonkm. Bolagen bestrida sina egna driftutgifter. Vissa utgifter skola dock bäras gemensamt, huvudsakligen utgifterna för ESAS' organisation i Skandinavien och utlandsrepresentationen. Samtliga trafikinkomster ingå i en pool, som fördelas mellan bolagen i förhållande till trafikprestationen, uttryckt i tonkm.

Även om det samarbete, som kommit till stånd genom bildandet av OSAS och ESAS, innebär betydelsefulla fördelar, medför dock den nuvarande organisationsformen väsentliga nackdelar, som äro till skada för den gemensamma ekonomien. Det kan bl. a. nämnas, att den använda organisationsformen med tre moderbolag och två gemensamma organisationer, OSAS och ESAS, har fem särskilda direktioner och är både komplicerad och kostsam. Systemet med fördelningen av intäkterna i samtrafiken och avräkningen mellan bolagen har vidare skapat olägenheter i samarbetet.

För 1948 visade de tre moderbolagen mycket dåliga ekonomiska resultat. Redan i mitten av 1949 kunde bolagens styrelser förutse, att jämväl driftsåret 1949 kunde förväntas giva mycket otillfredsställande ekonomiska resultat, även om — icke minst för OSAS' vidkommande — någon förbättring kunde konstateras i förhållande till 1948. Ekonomiska kalkyler, som samtidigt gjordes för vintersäsongen 1949/50, och rent preliminära kalkyler för sommarsäsongen 1950 tydde på, att väsentligt bättre resultat knappast kunde förväntas för 1950. SAS' styrelse ansåg det därför som sin plikt att undersöka, vilka utsikter till bättre ekonomi som kunde föreligga ur rent affärsmässiga

synpunkter. Vidare ansåg styrelsen önskvärt att utreda möjligheterna att bevara SAS-samarbetet och samtidigt avlägsna några av de olägenheter, som vidlådde den nuvarande samarbetsformen.

Styrelsen uppdrog i detta läge åt en 3-mannakommitté att företaga en sådan undersökning. Kommittén utgjordes av styrelseledamoten M. Wallenberg, ABA, styrelseordföranden P. Kampmann, DDL, och styrelseledamoten E. Isdahl, DNL, och kallas i det följande »lilla kommittén».

## 2. Sammandrag av lilla kommitténs undersökningar och resultat.

Lilla kommittén har i december 1949 framlagt resultatet av sina undersökningar i ett betänkande, som granskats av tjänstemannadelegationen.

Kommittén uttalar som sin uppfattning, att samarbetet har medfört så stora fördelar både ur luftfartssynpunkt och för de nationella, skandinaviska intressena, att man bör söka bevara ett samarbete i en rationaliserad och effektiv form och att det skulle vara en olycka för alla parter, om samarbetet upphörde. Kommittén anser, att en stark och livskraftig skandinavisk luftfartsverksamhet skulle vara av allmänt samhällligt intresse för de tre länderna och att ett skandinaviskt lufttrafikbehov endast genom en sådan verksamhet kan täckas på ett tillfredsställande sätt.

Kommittén har granskat förefintliga möjligheter till bättre ekonomi. I fråga om utsikterna till ökade inkomster har kommittén icke räknat med väsentliga förbättringar under de närmaste åren. Däremot är det kommitténs uppfattning, att man genom en radikal ändring i samarbetsformen kan uppnå väsentliga besparingar på utgiftssidan.

Det förslag, som kommittén framlagt till övervägande, går ut på att SAS skall drivas som ett företag under ledning av en styrelse och en verkställande direktör. Förslaget innebär bildandet av ett konsortium SAS efter samma principer, som ligga till grund för OSAS. Detta nya konsortium skall övertaga all luftfartsverksamhet, som bedrivs av eller genom ABA, DDL, DNL, OSAS och ESAS. Denna gemensamma verksamhet skall drivas såsom en enhet för gemensam räkning och risk så att rättigheter och förpliktelser, vinst eller förlust fördelas mellan ABA, DDL och DNL i förhållande till deras intressentandelar i SAS. De tre bolagen skola utåt vara solidariskt ansvariga för konsortiets förpliktelser men inbördes svara i förhållande till andelarna. — Lilla kommittén förutsätter, att byggnader, annan fast egendom och flygplan alltjämt skola ägas av de tre bolagen individuellt men ställas till disposition för SAS mot legoavgifter. ABA, DDL och DNL skola fortsätta att verka som självständiga nationella aktiebolag men upphöra att driva egen luftfartsverksamhet och främja detta endast som intressenter i SAS.

För att bilda sig en uppfattning om de besparingar, som kunna uppnås, har lilla kommittén behandlat huvudprinciperna för organisationsformen för det nya SAS. Kommittén finner, att man i jämförelse med den nuvarande verksamhetsformen med samlade utgifter för bolagen under 1949 av ca 132 milj. sv. kr. kan uppnå direkta besparingar om ca 9 milj. sv. kr. om året.

Kommittén finner vidare, att man härutöver kan spara ca 3,5 milj. sv. kr. dels genom större effektivitet, dels genom fortsatt rationalisering, eller tillhoppa ca 12,5 milj. sv. kr. per år. Kommittén framhåller, att dessa besparingar i det väsentliga först kunna uppnås efter en övergångstid och under förutsättningen att rättesnöret för SAS' ledning blir sund ekonomi. Kommittén påpekar därjämte, att icke obetydliga besparingar kunna göras, om de i Skandinavien gällande landningsavgifterna bringas i nivå med motsvarande avgifter i utlandet.

Kommittén påvisar möjligheten av att efter en övergångstid nå fram till balans, vad beträffar utlandstrafiken, men påpekar, att även med dessa besparingar marginalen mellan förlust och vinst är relativt obetydlig, varför balansen lätt kan komma att rubbas genom omständigheter utanför SAS' kontroll.

I detta sammanhang framhåller kommittén, att inrikestrafiken fortfarande torde medföra betydande förluster. Kommittén förutsätter därför att tillskott till driften av inrikestrafiken lämnas från de tre staternas sida. Vidare förutsätter kommittén, att finansiellt stöd lämnas konsortiet under en övergångstid, såvitt avser konsortiets övriga verksamhet.

Det samlade kapitalbehovet för det nya SAS anser kommittén bliva något mindre än summan av de tre bolagens kapitalbehov under den nuvarande samarbetsformen. Kommitténs förslag att flygplanen skola fördelas mellan parterna i förhållande till deras andelar i konsortiet, innebär emellertid en ökning av DDL:s och DNL:s samt motsvarande minskning av ABA:s realkapital.

Kommittén rekommenderar, att ett avgörande i frågan träffas så snart som möjligt.

### **3. Bolagens förhandlingar januari--mars 1950.**

Vid ett möte den 9 januari 1950 mellan styrelserna för ABA, DDL och DNL beslöts enhälligt att tillsätta ett utskott, som snarast möjligt skulle behandla de praktiska frågor, som sammanhånga med lilla kommitténs förslag, samt de andra alternativa förslag, som kunde ifrågakomma. Detta utskott, som antog namnet »förhandlingsdelegationen», bestod av två representanter för ABA, styrelsens ordförande A. Gjöres och styrelseledamoten M. Wallenberg, två representanter för DDL, styrelsens ordförande P. Kampmann och styrelseledamoten H. Bech-Bruun, samt tre representanter för DNL, styrelsens ordförande P. Hansson och styrelseledamöterna E. F. Eckhoff och E. Isdahl. Lilla kommitténs förslag vann vid mötet enhälligt principiell anslutning från de tre bolagsstyrelsernas sida under förutsättning att vederbörande myndigheter i de tre länderna godkände förslagen och att enighet uppnåddes beträffande lösandet av en rad praktiska frågor.

Inom förhandlingsdelegationen och inom de tre bolagens ledningar blev man enig om att det av många och tungt vägande skäl måste anses önskvärt att snarast möjligt nå fram till ett slutligt resultat av förhandlingarna rörande det fortsatta skandinaviska luftfartssamarbetet.

Bland de frågor, som förhandlingsdelegationen behandlat, funnos vissa huvudspörsmål, vilka måste avgöras av de tre ländernas statliga myndigheter och som samtidigt hade avgörande betydelse för att ett slutligt resultat skulle kunna ernås. Delegationen har därför hemställt, att parallellt med delegationens överläggningar måtte upptagas förhandlingar mellan de tre staterna om dessa huvudspörsmål, vilka delegationen har sammanfattat i en promemoria av den 3 mars 1950. Tjänstemannadelegationen återkommer till dessa huvudspörsmål i det följande.

#### 4. Ministermötet den 8 maj 1950.

Kommunikationsministrarna i Sverige, Danmark och Norge samt de danska och norska finansministrarna möttes den 8 maj 1950 i Köpenhamn för att överlägga om de skandinaviska luftfartsproblemen och förklarade sig därvid vara i princip eniga om att det skandinaviska luftfartssamarbetet borde fortsättas och att av förhandlingsdelegationen framlagda förslag kunde användas som förhandlingsgrundval.

Som nämnts i förordet beslöto ministrarna, att en tjänstemannadelegation skulle tillsättas för att närmare utreda frågan. Sedan delegationen framlagt sina förslag, skulle kommunikationsministrarna åter sammanträda för att taga ställning till förslagen.

#### 5. Förslaget till nytt konsortialavtal.

Förhandlingsdelegationen har under sommaren och hösten 1950 fortsatt sitt arbete och har framlagt ett förslag till nytt konsortialavtal mellan ABA, DDL och DNL angående bildandet av det nya SAS. Förslaget, som bifogas detta betänkande (bilaga 1), är i stora drag utformat i överensstämmelse med de riktlinjer som uppdragits i lilla kommitténs betänkande, även om det på en väsentlig punkt innehåller en avvikelse, i det att flygplanen, i motsats till vad lilla kommittén föreslagit, skola ägas av SAS och drivas för gemensam räkning. Härigenom uppnås större likställighet och jämnare riskfördelning mellan parterna.

Avtalet har tillkommit för att fortsätta och utvidga det tidigare samarbetet mellan bolagen. Parterna bilda ett konsortium SAS, som för gemensam räkning och som en enhet skall driva trafikflygning och därmed sammanhängande verksamhet. Det fastslås uttryckligen, att konsortiet skall drivas efter sunda affärsmässiga principer. Efter begäran av vederbörande statsmyndighet skola parterna kunna påfordra, att konsortiet åtager sig inrikestrafik, oavsett om den är affärsmässigt motiverad eller ej, på villkor som fastställas efter närmare överenskommelse.

I förhållande till tredje man äro parterna solidariskt ansvariga och de äro inbördes ansvariga i förhållande till sina andelar i konsortiet, nämligen  $\frac{3}{7}$  för ABA,  $\frac{2}{7}$  för DDL och  $\frac{2}{7}$  för DNL. I överensstämmelse med detta intresseförhållande äga parterna gemensamt konsortiets tillgångar samt deltaga i överskott eller förlust.

Konsortiet skall eftersträva, att dess verksamhet inom ramen för en affärsmässig drift fördelas på rimligt sätt mellan de tre länderna.

Konsortiet skall övertaga samtliga OSAS' och ESAS' rättigheter och förpliktelser, tillgångar och skulder och parterna skola överlåta till konsortiet alla dem enskilt tillhöriga tillgångar med undantag av bl. a. fast egendom i de tre länderna, vilken dock i nödvändig utsträckning skall uthyras till konsortiet. Särskilda överenskommelser skola ingås om vilka av parternas förpliktelser, som skola övertagas av det nya SAS, samt om värderingen av parternas flygplan, reservdelar o. d. Mellan parterna skall företagas en clearing med nödvändiga kontantbetalningar, så att parternas samlade tillskott till konsortiet komma att stå i förhållandet 3:2:2.

De flygplan, som parterna tillskjuta som kapitalandelar, samt senare nyanskaffningar skola inom de olika typerna registreras på var och en av parterna i deras hemland till det antal, som motsvarar parternas andelar i konsortiet.

Fördelningen mellan parterna av flygparken i registreringsmässigt hänseende kommer att närmare angivas i en särskild bilaga till konsortialavtalet.

Konsortiets angelägenheter skola handhavas av en styrelse, ett arbetsutskott samt en eller flera direktörer, av vilka en skall vara verkställande direktör. Styrelsen består av styrelserna i ABA, DDL och DNL, dock så att högst sex representanter från varje bolagsstyrelse skola kunna rösta i konsortiets styrelse. Inom sig utser styrelsen för ett år åt gången en ordförande samt en förste och en andre vice ordförande. Dessa befattningar skola som regel alternera mellan parterna. Styrelsens ordförande samt förste och andre vice ordförandena utgöra tillsammans med ytterligare tre ledamöter av styrelsen, av vilka varje part utser en ledamot, ett arbetsutskott, som löpande skall följa verksamheten. Arbetsutskottets uppgifter bestämmas i övrigt av styrelsen. Konsortiets verkställande direktör och andra högre funktionärer tillsätts av styrelsen. Vid styrelsesammanträde rösta deltagande röstberättigade styrelseledamöter personligt och beslut fattas med enkel majoritet, om ej annat är bestämt i avtalet. Vid lika röstetal har ordföranden utslagsröst.

Vid tillsättandet av konsortiets personal skola styrelsen och den verkställande direktören söka uppnå en så rationell och effektiv organisation som möjligt. Härvid skall man eftersträva en rimlig fördelning mellan svenskar, danskar och norrmän. Samma princip skall följas vid utbildning och tillsättande av flygande personal, representanter i utlandet samt tekniska specialister och ingenjörer.

Vid varje räkenskapsårs slut skall styrelsen företaga affärsmässiga avskrivningar på konsortiets tillgångar och avsättningar för att möta särskilda risker. Styrelsen avgör på affärsmässig basis, om konsortiet kan ställa tillgängliga kontantbelopp till parternas disposition. Parterna skola å sin sida vara ansvariga för motsvarande belopp i förhållande till konsortiet och skola på anfordran av styrelsen återbetala dessa belopp till konsortiet.

Om styrelsens beslut innebär, att större belopp innestå hos konsortiet än som erfordras för den löpande driften och ny- eller ersättningsanskaffningar under det närmaste året, kunna valutamyndigheterna upptaga detta förhållande till prövning.

Styrelsen avgör om och i vilken utsträckning uppkommande överskott skola utdelas till parterna eller innestå i konsortiet. Likaledes avgör styrelsen om och i vilken utsträckning uppkommande underskott skola täckas genom inbetalningar från parterna.

Förslaget till konsortialavtal innehåller vidare bestämmelser om en eller två parters utträde ur konsortiet. De kvarstående parterna skola i så fall kunna fortsätta samarbetet under SAS' beteckning. Vidare innehåller avtalet bestämmelser om konsortiets upplösning.

Slutligen ha i avtalsförslaget intagits bestämmelser om behandling genom skiljedom av tvister angående avtalets tolkning och tillämpning m. m. Avtalet träder i kraft den 1 oktober 1950 och skall gälla i 25 år.

#### **6. Grunddragen för det nya SAS' organisation och verksamhet.**

De föreliggande planerna för konsortiets organisation gå ut på att en centraladministration skall upprättas i en av de tre skandinaviska huvudstäderna samt i varje huvudstad ett regionalt kontor, som skall ombesörja administrationen av konsortiets verksamhet i vederbörande land. Lilla kommittén har föreslagit, att kontoret för konsortiets verkställande direktör skall tills vidare placeras i Stockholm. Slutligt beslut i denna fråga kommer att fattas av det nya konsortiets styrelse.

Regionalkontoren komma att utgöra en förhållandevis självständig administrationsapparat, som är ansvarig gentemot huvudkontoret. Enligt de upplysningar, som lämnats av bolagens förhandlingsdelegation, komma regionalkontoren att ha samma avdelningar som nu, nämligen — förutom direktion med hjälporgan — trafik- och försäljningsavdelning, operationsavdelning, teknisk avdelning, inköps- och lageravdelning, personal- och ekonomiavdelning. Personalen kommer att vara direkt underställd regionalkontorets chef.

Tjänstemannadelegationen har bemärkt, att regionalkontoren skulle komma att bli jämförelsevis omfattande. Från förhandlingsdelegationens sida har i anslutning härtill förklarats, att dess överväganden tagit sikte på att åstadkomma en så rationell organisation som möjligt; beträffande de tekniska avdelningarna i de tre länderna ha dock vissa beredskapsmässiga hänsyn måst tagas.

Moderbolagen och OSAS hade, vid tidpunkten för avgivandet av lilla kommitténs betänkande, sammanlagt ca 3 600 funktionärer i Skandinavien. Detta antal har sedermera nedgått med ca 200 till omkring 3 400 i september 1950. Det är för närvarande ej möjligt att angiva, i vilken utsträckning detta antal kan ytterligare nedbringas. Man räknar emellertid med att personalantalet efter en övergångsperiod av sannolikt flera år, vid oförändrad trafikomfattning, kan komma att minska till lägst ca 2 900. Antalet funktionärer

skulle i så fall — enligt rent preliminära uppgifter — komma att fördela sig med omkring 1 100 i Sverige samt 700—800 i Danmark och 600—700 i Norge, vartill kommer personal på ca 400 personer i den huvudstad, där den centrala administrationen skall ligga. Här lämnade sifferuppgifter bygga, såsom redan antytts, på förutsättningen av att rationaliseringen blivit fullt genomförd och att trafiken blir av oförändrad omfattning. Hänsyn har sålunda ej tagits till det ökade personalbehov som blir en följd av det senare i detta betänkande omförmälda inköpet av ytterligare 2 DC-6 flygplan samt de eventuella utvidgningar av konsortiets verksamhet som vid en gynnsam utveckling kunna bli aktuella.

Förutom den nu behandlade personalen finnes för närvarande ca 1 900 arbetare i Skandinavien, som äro sysselsatta i de tre bolagens verkstads- och hangarrörelse; av dessa arbeta ca 850 i Sverige, ca 550 i Danmark och ca 500 i Norge. Under samma förutsättningar, som nyss angivits, räknar man med att det i framtiden ej skall bli väsentliga förskjutningar i nämnda tal.

Den samlade kapitalinsatsen i konsortiet beräknas uppgå till ca 150 milj. sv. kr., varav ca 125 milj. sv. kr. belöpa på flygmateriel, reservdelar och annan materiel.

Flygparken kommer att bestå av 25 4-motoriga flygplan, varav 14 DC-6 (Cloudmaster), 9 DC-4 (Skymaster) och 2 Sandringham-sjöflygplan. Därtill komma 40 2-motoriga flygplan, varav 34 DC-3 och 6 Scandia, samt 2 JU-52 flygplan eller allt som allt 67 flygplan.

De totala administrationskostnaderna för verksamheten i Skandinavien torde komma att nedgå med ca 9 milj. sv. kr. till ca 50 milj. sv. kr. SAS' samlade administrationskostnader, inklusive kostnaderna för utlandsorganisationen, torde komma att uppgå till ca 60 milj. sv. kr.

För år 1951 beräknas konsortiets samlade bruttointäkter bliva ca 150 milj. sv. kr. Av försäljningen i Skandinavien torde ca 50 % falla på Sverige, ca 27 % på Danmark och ca 23 % på Norge. Den procentuella fördelningen av konsortiets utgifter i Skandinavien väntas i det väsentliga bliva motsvarande. Som följd av den relativt stora försäljningen i länder utanför Skandinavien tillföras de skandinaviska länderna sålunda icke obetydliga valutaintäkter.

## 7. Grundvalen för tjänstemannadelegationens arbete.

Tjänstemannadelegationen har baserat sina uttalanden på:

- a) Lilla kommitténs betänkande;
  - b) Förhandlingsdelegationens promemoria av den 3 mars 1950;
  - c) Förslaget till konsortialavtal;
  - d) Överläggningar med förhandlingsdelegationen;
  - e) Överläggningar med luftfartsmyndigheterna.
-



## II. Kapitalfrågor.

### A. Förhållandet mellan de statliga och privata kapitalintressena i moderbolagen.

1. Tjänstemannadelegationen har inhämtat upplysningar om kapitalförhållandena i de tre moderbolagen. Resultatet av undersökningarna kan sammanfattas sålunda:

#### a) Kapitalförhållandena i ABA.

Det ursprungliga ABA bildades 1924 med ett aktiekapital av 356 000 sv. kr. Detta ökades sedermera i olika etapper till 25 milj. sv. kr. 1947. ABA var praktiskt taget helt statsägt och drev i huvudsak europeisk trafik. År 1943 bildades Svensk Interkontinental Lufttrafik A/B (SILA) med ett aktiekapital av 12 milj. sv. kr., vilket senare höjdes till 25 milj. sv. kr. Detta bolag var helt privatägt och drev uteslutande interkontinental trafik.

Den svenska reguljära luftfarten sammanfördes den 1 juli 1948 till ett företag med ABA:s firma. Nya ABA har ett aktiekapital på 50 milj. sv. kr., varav 25 milj. kr. innehavas av staten och 25 milj. kr. av privata aktieägare. Efter fördelning av materielen mellan bolagen i förhållandet 3:2:2, vilket förutsättes ske vid bildandet av det nya SAS, samt under förutsättning att ABA:s kontor och hangarer försäljas till svenska staten, kommer ABA:s eget kapital att vara i stort sett oförändrat, medan de långfristiga skulderna komma att vara i huvudsak betalda med undantag av ett 10-årigt förlagslån å 12 milj. sv. kr., vilket förräntas efter 4 % och förfaller till betalning 1956.

ABA har en styrelse av 14 personer, utsedda till hälften av vardera aktieägargruppen. Styrelsens ordförande skall väljas bland de styrelseledamöter, som utsetts av statens företrädare å bolagsstämman. Härigenom tillförsäkras staten ett avgörande inflytande i bolaget. I styrelsens arbetsutskott skall ordföranden väljas bland de styrelseledamöter, som tillsatts av de privata aktieägarna, därest framställning härom göres.

Anmärkas må i detta sammanhang att — enligt ett mellan svenska staten och SILA i samband med bildandet av nya ABA ingånget avtal — staten har förbundit sig att under vissa förutsättningar inlösa de privatägda aktierna i ABA. Staten äger jämväl rätt att inlösa dessa aktier. Inlösen må dock ej påfordras förrän 5 år förflutit, efter det att bolagsordningen för det nya ABA registrerats. Det sagda innebär, att staten på grund av dessa bestämmelser kan bli ägare till mer än 50 % av aktiekapitalet men ej mindre.

#### b) Kapitalförhållandena i DDL.

DDL stiftades 1918 med ett aktiekapital av 1 milj. d. kr. Aktiekapitalet har sedan ökats flera gånger, sista gången 1946 från 15 till 30 milj. kr. Statens andel utgör för närvarande 5 273 550 kr. eller ca 17½ % av det samlade aktiekapitalet.

Staten står vidare som garant för ett av bolaget år 1948 upptaget, 15-årigt obligationslån på 25 milj. d. kr., som förräntas efter 4 %. Av lånet återstår för närvarande oguldet ca 21,7 milj. d. kr.

För närvarande räknar DDL med att ca 27 % av aktiekapitalet har förlorats. Om danska staten skall ha samma procentuella andel av bolagets aktiekapital som de privata, är det nödvändigt, att, sedan tillräcklig nedskrivning av aktierna ägt rum, tillföra bolaget ett statskapital av ca 14 milj. d. kr., så att det samlade aktiekapitalet härvid skulle uppgå till 36 milj. d. kr.

Danska staten är för närvarande representerad i DDL:s styrelse med 2 av 9 ledamöter och i representantskapet med 6 av 18. Det förutsattes, att staten i framtiden blir representerad i bolagets ledning med lika många medlemmar som de privata intressena i överensstämmelse med intressefördelningen i aktiekapitalet.

Enligt den danska luftfartslagens § 33 finnes möjlighet för danska staten att i koncessioner förbehålla sig rätt att inlösa alla bolagets anläggningar med tillhör. En dylik bestämmelse finnes dock icke intagen i DDL:s koncession av den 9 juli 1943. Däremot ha statsmyndigheterna i enlighet med koncessionens § 7 under vissa omständigheter rätt att begära att bolaget träder i likvidation. Danska staten har i så fall rätt att övertaga verksamhetens samlade tillgångar till dessas värde i allmänna marknaden och, i händelse av oenighet, efter värdering.

### *c) Kapitalförhållandena i DNL.*

Det nuvarande DNL bildades år 1946. Aktiekapitalet sattes till 25 250 000 n. kr. Statens andel härav utgjorde 5 milj. kr. eller icke fullt 20 %. Staten är för närvarande representerad i styrelsen med 2 av 5 ledamöter och i representantskapet med 6 av 15 medlemmar.

Under 1947—1948 lämnade huvudaktieägarna bolaget ett lån (intressentlån) på 15 876 000 n. kr., varav staten deltog med 5 milj. kr. Vidare ställde staten år 1948 garanti för ett banklån till bolaget på 15 milj. kr. och lämnade ett statslån på 20 milj. kr. Till säkerhet för det statsgaranterade lånet lämnades panträtt med bästa förmånsrätt i de luftfartyg med tillhör samt den fasta egendom, som bolaget vid varje tidpunkt äger. Slutligen lämnade staten 1949 ytterligare ett lån på 5 milj. kr.

På grund av DNL:s ekonomiska ställning — underskottet var per den 31 december 1949, inklusive uppbyggnadskostnader och avskrivningar, sammanlagt 34,4 milj. n. kr. — var det nödvändigt att genomföra en konsolidering av DNL och göra detta solvent. Konsolideringsplanen förutsätter ett nytt aktiekapital på 30 milj. n. kr., fördelat med 50 % på staten och 50 % på privata aktieägare. Detta nya aktiekapital består enligt planen av det ursprungliga aktiekapitalet nedskrivet med 80 %, d. v. s. till 5 050 000 kr., varav 4 050 000 kr. på de privata och 1 milj. kr. på staten, intressentlånet om 15 876 000 kr., varav 10 876 000 kr. på de privata och 5 milj. kr. på staten, 9 milj. kr. av de två statslånen å tillsammans 25 milj. kr. och 74 000 kr. i

privat nyteckning. Vidare förutsätter planen, att staten avskriver återstoden av statslånen, tillsammans 16 milj. kr. Det statsgaranterade lånet på 15 milj. kr. blir däremot stående. Lånet, som förräntas efter 1 $\frac{3}{4}$  %, löper på 12 år från 1948 och är amorteringsfritt under de första fem åren.

En förutsättning för norska statens ökning av sin andel i bolagets aktiekapital till 50 % är att staten såväl i bolagets styrelse som representantskap blir representerad med lika många ledamöter som de privata.

Konsolideringsplanen har för statens vidkommande godkänts genom beslut av stortinget den 30 juni 1950 och för bolagets del genom bolagsstämmodet beslut den 7 juli 1950.

Konverteringen av intressentlånet i aktier kräver samtycke av samtliga långivare var för sig. Dylikt samtycke har för närvarande inhämtats från samtliga med undantag av två.

Det må anmärkas, att enligt norsk aktielag nedskrivning av aktiekapital, när det finnes *kända* kreditorer utom Europa, icke formellt kan genomföras förrän ett år efter det nedskrivningen offentligen kungjorts andra gången. Dylik kungörelse, andra gången, gjordes den 17 juli 1950.

I detta sammanhang må anmärkas, att enligt § 34 i den norska luftfartslagen har staten vid utgången av koncessionstiden rätt att helt eller delvis inlösa rörelsen mot erläggande av det tekniska värdet. Sådan inlösen kan även äga rum under koncessionstiden, därest detta påfordras av kommunikationshänsyn eller allmänna hänsyn och sker då mot ersättning i överensstämmelse med allmänna expropriationsregler.

## 2. Förhandlingsdelegationens önskemål.

Förhandlingsdelegationen har uttryckt som sin principiella uppfattning att de statliga och privata aktieintressena i de tre moderbolagen böra vara lika stora.

## 3. Tjänstemannadelegationens yttrande.

Det framgår av den förut lämnade redogörelsen, att förhandlingsdelegationens önskemål på denna punkt torde komma att bli uppfyllda. I ABA inneha nämligen staten och de privata aktieägarna redan vardera hälften av aktierna. För DNL:s vidkommande har principbeslut träffats om lika fördelning av de statliga och privata aktieintressena. Från de danska statsmyndigheternas sida är man för DDL:s vidkommande slutligen beredd att uttala sin principiella anslutning till en sådan ordning.

Den föreslagna ordningen innebär ett samarbete på i princip likaberättigad grund mellan statliga och privata aktieintressen i de tre länderna. En dylik samling av intressena kring den gemensamma uppgiften bör kunna giva moderbolagen och konsortiet ökad styrka och effektivitet. Tjänstemannadelegationen tillstyrker därför förslaget.

I detta sammanhang har tjänstemannadelegationen dock uppmärksammat, att förhållandet mellan riskbärande kapital och egentligt lånekapital är olik-

artat i de tre bolagen och att alltför stora olikheter i detta avseende kunna medföra en försvagning av konsortiet. Tjänstemannadelegationen anser det därför önskvärt, att erforderliga åtgärder vidtagas för att, redan från början av konsortiets verksamhet, olikheter mellan bolagens låneförpliktelser såvitt möjligt bli utjämnade. Delegationen förordar, att frågan i vilka former och med vilka belopp erforderligt kapital skall anskaffas löses genom förhandlingar mellan vederbörande stater och bolag samt att förenämnda synpunkter därvid vinna beaktande.

### **B. Kapitalbehov vid bildandet av det nya SAS.**

Förhandlingsdelegationen har i stora drag sökt bilda sig en uppfattning om storleksordningen av de kapitalbehov, som synas nödvändiga för att genomföra ett konsortium SAS. Enligt delegationen kunna kapitalbehoven uppdelas på

- a) Driftskapital och
  - b) Kapitalbehov i samband med tillskjutandet av materiel i det nya SAS.
- a) *Driftskapital.*

Förhandlingsdelegationen har uttalat, att de tre moderbolagen skola till det blivande SAS-konsortiets förfogande ställa sådana anläggningstillgångar, som äro nödvändiga för driften av verksamheten, men att härutöver erfordras likvida medel till finansiering av den löpande driften. Under förutsättning att SAS' driftsresultat visar balans efter företagna normala avskrivningar och avsättningar, kräves enligt delegationen såsom driftskapital ett belopp av ca 18,5 milj. sv. kr., vilket skulle ställas till förfogande av delägarna i förhållandet 3:2:2.

Förhandlingsdelegationen har meddelat, att detta driftskapital beräknas vara tillgängligt i OSAS och för ESAS' del i moderbolagen och att intet ytterligare driftskapital erfordras under de närmaste åren under förutsättning att rörelsen balanserar och driften ej utökas i väsentlig grad.

Tjänstemannadelegationen finner med hänsyn härtill frågan om anskaffning av tillräckligt driftskapital vid bildandet av det nya SAS löst.

- b) *Kapitalbehov i samband med tillskjutandet av materiel i det nya SAS.*

Konsortialavtalet förutsätter i § 4, 1 att parterna överföra till det nya SAS alla tillgångar, som de äga var för sig eller gemensamt, med undantag av bl. a. fast egendom, som är belägen i de tre länderna. Vidare förutsättes, att kapitaltillskotten till det nya SAS skola fördelas mellan parterna i förhållandet 3 (ABA): 2 (DDL): 2 (DNL). Då flygplansparken och reservdelslagret icke ägas av bolagen efter detta förhållande, förutsättes vidare att innan konsortialavtalet ingås materiel överföres mellan parterna så att ovannämnda fördelningsförhållande uppnås. En särskild överenskommelse har upprättats mellan parterna om dessa överföringar och om de värderingar som därvid lagts till grund.

Medan lilla kommittén räknade med att den materiel, som tidigare disponerades av bolagen, var tillräcklig, har förhandlingsdelegationen senare före-

slagit att två nya DC-6 flygplan inköpas såsom ett led i en nödvändig ökning av flygplansparken. Dessa två flygplan skola inköpas av DDL och DNL. Därmed kommer det samlade antalet DC-6 flygplan att bli 14 st., av vilka 8 ägas av ABA, 3 av DDL och 3 av DNL. För att fördelningen av flygplan på moderbolagen skall bli i förhållandet 3: 2: 2, skola DDL och DNL köpa vardera ett DC-6 flygplan av ABA. Även vid fördelningen i nämnda förhållande av den återstående delen av den samlade flygparken och reservdelslagret skola försäljningar ske till DDL och DNL från ABA.

För den överlåtna materielen skall DDL betala ca 8,2 milj. sv. kr. och DNL ca 12,7 milj. sv. kr. till ABA. DDL:s och DNL:s inköp av 2 nya DC-6 flygplan i U. S. A. medför en utgift på ca 5,2 milj. sv. kr. per flygplan. Denna kapitalinsats skall täckas dels av de två bolagens nuvarande likvida medel och dels genom tillskott av nytt kapital.

---

### III. Koncessionsspörsmål.

#### 1. Skandinavisk koncessionslagstiftning och koncessionspolitik.

Till stöd för sitt arbete med dessa spörsmål har tjänstemannadelegationen inhämtat upplysningar om gällande koncessionsbestämmelser i de tre ländernas luftfartslagstiftning samt om den koncessionspolitik, som har tillämpats i de tre länderna. Delegationen anser det vara av betydelse att resultatet av dessa undersökningar intages i detta betänkande.

##### a) Sverige.

Enligt § 33 kungl förordningen den 26 maj 1922 om luftfart erfordras särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t för utövande av luftfart i regelbunden trafik å viss luftfartsled (linjefart).

Vid meddelande av tillstånd enligt § 33 må tillståndets giltighet begränsas till viss tid, åt kronan förbehållas lösningsrätt ävensom i övrigt föreskrivas på vad sätt och under vilka villkor luftfarten må utövas (§ 35).

Till och med år 1944 var det gamla ABA, vari staten ägde den övervägande delen av aktiekapitalet, det enda svenska företag, som beviljats tillstånd till linjefart. Dessa tillstånd gällde tills vidare utan tidsbegränsning. Då fråga om upptagande av interkontinental luftfart uppkom, valde man i Sverige att bilda ett privatägt företag, SILA, vilket erhöll tillstånd till sådan trafik. Tillståndet gällde tills vidare under tio år. I samband härmed ingicks mellan ABA och SILA ett samarbetsavtal av innebörd, att ABA skulle ombesörja den lufttrafik SILA önskade bedriva. Härigenom kom SILA att framstå väsentligen som ett bolag för finansiering av ifrågavarande trafik.

Sedan på grundval av 1947 års luftfartsutrednings förslag den svenska reguljära kontinentala och interkontinentala luftfarten sammanförts i ett företag, nuvarande ABA, ha samtliga tillstånd till linjefart den 27 januari 1950 överförts på detta företag. Tillstånden gälla tills vidare.

I svensk luftfartspolitik har man alltså intagit den ståndpunkten, att den svenska regelbundna luftfarten bör omhänderhavas av ett företag.

För utövning mot ersättning av annan luftfart än linjefart erfordras tillstånd av luftfartsstyrelsen.

##### b) Danmark.

Enligt den danska luftfartslagen erfordras bl. a. koncession för utövande av yrkesmässig luftfartsverksamhet i form av regelbunden trafik på bestämda linjer. Koncessionen meddelas av Ministeriet for offentlige arbejder och lämnas på bestämd tid, dock icke över 20 år.

Jämlikt denna lag har DDL den 9 juli 1943 på närmare angivna villkor meddelats koncession för en tidrymd av 20 år, räknat från den 1 juli 1943, å drift av inrikes och från Danmark utgående internationella flyglinjer. Enligt koncessionen har DDL företrädesrätt att driva regelbunden lufttrafik på alla inrikes och internationella linjer.

Vidare har ministeriet jämlikt luftfartslagen i form av ett tillägg till nyssnämnda koncession av den 9 juli 1943 lämnat DDL tillstånd att på närmare angivna villkor för tiden intill den 1 juli 1963 förutom linjefart driva yrkesmässig rundturs- och reklamflygning, ambulansflygning samt luftbefordran av passagerare och gods i Danmark. Om det gäller flygningar mellan Danmark och utlandet, erfordras däremot icke något särskilt tillstånd till sådan trafik.

Utöver de för DDL utställda koncessionerna har en rad enskilda personer och bolag meddelats tillstånd att i Danmark utöva taxifygning, rundtursflygning och liknande flygning av mindre betydelsefull karaktär.

### c) Norge.

Enligt den norska luftfartslagen erfordras koncession för utövande av yrkesmässig luftfartsverksamhet i form av regelbunden trafik på en bestämd linje (linjefart). Sådan koncession meddelas av Kungl. Maj:t. Den lämnas på bestämd tid, dock icke för längre tid än 20 år.

Jämlikt denna lag har DNL den 28 mars 1947 på vissa villkor meddelats koncession att driva yrkesmässig luftfartsverksamhet i form av regelbunden trafik (linjefart) på de inrikes stamlinjer och de från Norge utgående internationella flyglinjer, till vilka Samfärdselsdepartementet för varje särskilt fall ger tillåtelse, under en tidrymd av 20 år, räknat från den 1 juli 1946. DNL:s koncession innebär en företrädesrätt för bolaget att driva de linjer, som omfattas av koncessionen.

Enligt samma lag har Braathens South American & Far East Airtransport A/S (SAFE) den 4 februari 1949 på vissa villkor meddelats koncession att driva yrkesmässig luftfartsverksamhet i form av regelbunden trafik (linjefart) på en flyglinje mellan Norge och Fjärran Östern efter en närmare bestämd linjesträckning under en tidrymd av 5 år, räknat från den 1 mars 1949.

Innan sistnämnda koncession meddelades, förelades frågan härom i överensstämmelse med DNL:s koncessionsvillkor DNL för yttrande. Bolaget förklarade, efter att ha underställt frågan SAS, att det såframt vissa villkor intogs i koncessionen icke hade något att invända mot att denna meddelades. Vid koncessionens utfärdande togs hänsyn till DNL:s påpekanden.

I övrigt ha icke några koncessioner å regelbunden luftfart meddelats i Norge.

Enligt den norska luftfartslagens § 36 kräves tillstånd av Samfärdselsdepartementet för att utöva annan yrkesmässig luftfartsverksamhet än drift av reguljära flyglinjer, d. v. s. charter-, taxi-, turistflygning o. dyl. Sådant tillstånd skall lämnas på bestämd tid, dock icke för längre tid än 2 år. Enligt denna bestämmelse har Samfärdselsdepartementet givit sådant tillstånd till DNL, Braathens SAFE, Fred. Olsens Flyselskap A/S och ett antal mindre bolag, omfattande rätt att utöva yrkesmässig luftfartsverksamhet i form av icke regelbunden in- och utrikestrafik.

## 2. Förhandlingsdelegationens önskemål.

Förhandlingsdelegationen har förordat, att de tre moderbolagen ABA, DDL och DNL fortsätta att existera som självständiga, nationella aktiebolag,

dock utan att driva egen luftfartsverksamhet. Förhandlingsdelegationen har förordat, att det nya SAS övertager varje form av verksamhet som de tre moderbolagen driva var för sig eller i gemenskap, häri inbegripet all flygning på utlandet, d. v. s. internationell linjefart och charterflygning. Speciellt har förhandlingsdelegationen understrukt önskvärdheten av att moderbolagens koncessioner utformas så likartat som möjligt och med samma varaktighet som konsortialavtalet, d. v. s. 25 år.

### 3. Tjänstemannadelegationens yttrande.

Delegationen vill uttala som sin principiella uppfattning, att de tre ländernas samlade insats i internationell linjefart bör koncentreras till det nya SAS. Detta bör dock icke hindra andra bolag att erhålla tillstånd att driva speciella internationella linjer i de fall, då SAS icke kan eller vill driva dessa på godtagbara villkor. Ansökan om koncessioner för sådana linjer bör föreläggas vederbörande moderbolag för yttrande.

Med hänsyn till trafiken på Fjärran Östern föreligger en speciell situation, i det att Braathens SAFE har koncession, gällande till den 1 mars 1954, att driva en sådan linje. ABA och DDL ha likaledes koncession på en linje till Fjärran Östern. Tjänstemannadelegationen finner, att det tills vidare icke kan göras ändring i detta förhållande. En eventuell ansökan från Braathens SAFE om förnyad koncession bör dock underställas DNL för yttrande.

Delegationen anser, att koncentrationen till SAS av den skandinaviska luftfarten icke bör omfatta den icke regelbundna trafiken (charter-, taxi-, turistflygning o. dyl.). Det bör stå de tre ländernas myndigheter helt fritt att meddela koncessioner till andra företag än de tre moderbolagen å icke regelbunden trafik. I detta sammanhang har förhandlingsdelegationen framhållit, att SAS bör skyddas för otillbörlig konkurrens från sådan charterflygning, som utåt framställs som icke regelbunden trafik men som representerar en mer eller mindre kamouflerad form av linjefart, i det att flygningen är knuten till bestämda angöringsställen och har en viss grad av regularitet. Tjänstemannadelegationen ansluter sig till denna synpunkt och vill förorda, att luftfartsmyndigheterna övervaka att chartertrafiken ej missbrukas i detta avseende.

Förhandlingsdelegationen har uttalat, att de i SAS samarbetande bolagen principiellt böra ha koncession å all linjefart, inklusive inrikeslinjerna, men att SAS för egen räkning och risk ej önskar driva andra inrikeslinjer än dem, som äro affärsmässigt motiverade. Med hänsyn till driften av övriga inrikeslinjer hänvisas till den framställning, som lämnas å s. 27 ff. Tjänstemannadelegationen har principiellt icke något att erinra mot att de riktlinjer, som förhandlingsdelegationen uppdragit, läggas till grund för koncessionernas bestämmelser i detta avseende.

Tjänstemannadelegationen ansluter sig till att de tre moderbolagens koncessioner såvitt möjligt böra givas likartad utformning. De tre ländernas luftfartsmyndigheter äro för närvarande sysselsatta med att utreda de frågor,



som äro förbundna härmed, och ha givit uttryck för den uppfattningen, att det icke synes föreligga väsentliga hinder för att lösa dessa spörsmål.

Vid bedömningen av spörsmålet om koncessionernas giltighetstid har tjänstemannadelegationen lagt till grund de gällande bestämmelserna i de tre länderna. Enligt de danska och norska luftfartslagarna skall koncession för drift av reguljära flyglinjer meddelas på bestämd tid, dock icke över 20 år. Den svenska luftfartslagen har också en bestämmelse om att bestämd tidsbegränsning kan tillämpas men utan att angiva en maximigräns. Delegationen föreslår, att moderbolagens koncessioner i princip meddelas för samma tidrymd som konsortialavtalet gäller, d. v. s. 25 år. Det är därför önskvärt att de danska och norska lagbestämmelserna ändras på denna punkt. Om detta icke för närvarande kan genomföras utan uppskjutes, tills en allmän lagrevision äger rum, synes det icke föreligga något hinder mot att man till en början lämnar en koncession på 20 år.

---

#### IV. Finansiellt stöd från de tre staterna.

##### A. Det finansiella stöd, som tidigare har lämnats de tre bolagen.

###### 1. Sverige.

I Sverige erhöll ABA subvention av staten redan från och med 1925. Subventionsbeloppet utgjorde de första åren 500 000 sv. kr. per år. Under åren 1931—1936 uppgick subventionsbeloppet till 650 000 kr. per år. År 1935 träffades mellan staten och ABA ett avtal, enligt vilket ABA skulle erhålla statssubvention för reguljär luftfart. För 1937 uppgick subventionsbeloppet till 1 050 000 kr. men skulle därefter reduceras med 75 000 kr. per år. Den sista subventionen enligt avtalet skulle utbetalas med 75 000 kr. år 1950. Detta avtal blev emellertid år 1945 uppsagt av ABA, enär bolaget icke ansåg sig behöva subventionen. Avtalet upphörde på grund härav den 1 januari 1946. Subventioneringen avsåg såväl utrikes- som inrikestrafik.

Vid bildandet den 1 juli 1948 av nya ABA förutsattes, att bolaget skulle drivas enligt affärsmässiga grunder. Det framhölls emellertid, att det ur allmänna synpunkter kunde vara önskvärt att upprätthålla trafik även å linjer, vilka tagna var för sig icke voro ekonomiskt motiverade, s. k. kulturlinjer, och att det vore tydligt, att ett trafikföretag med bibehållande av en affärsmässig uppläggning av sin verksamhet icke annat än i begränsad omfattning kunde under längre tid driva sådan trafik. I enlighet härmed har ABA för år 1949 erhållit 1,8 milj. sv. kr. i statssubvention för upprätthållande av trafik å vissa inrikeslinjer. För år 1950 är subventionen för viss inrikestrafik maximerad till ca 0,7 milj. kr. Några särskilda grunder för beräkning av underskottet finnas ej fastställda. Subvention skall dock utgå med högst visst belopp. Enligt riksdagens uttalande måste vid bedömningen av frågor om subventionering av inrikeslinjer 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. Riksdagen har vidare framhållit, att kostnaderna för inrikestrafiken delvis måste betraktas som förberedelsekostnad för utlandstrafiken.

###### 2. Danmark.

DDL erhöll redan från och med 1923 ett mindre tillskott från danska staten, i det att denna betalade hälften av driftsförlusten på linjen till Hamburg. År 1925 träffades emellertid en överenskommelse mellan staten och DDL om en subvention av 250 000 d. kr. per år, av vilket belopp staten skulle erhålla aktier för 100 000 kr. Denna överenskommelse ersattes i november 1937 av en överenskommelse mellan Ministeriet for offentlige arbejder och DDL, enligt vilken, efter medgivande av folketingets finansutskott, staten årligen skulle lämna DDL en subvention på basis av bolagets antal flygkm på utländska linjer. Subventionen uppgick för de första 400 000 km till

250 000 kr. Därefter lämnades 50 öre per km från 400 000 till 800 000 flygkm och 25 öre per km från 800 000 till 1 milj. flygkm. Subventionen kunde dock icke överstiga 500 000 kr. årligen, vilket maximum uppnåddes vid 1 milj. flygkm.

Jämlikt beslut av folketingets finansutskott den 2 oktober 1948 träffades en ny överenskommelse, enligt vilken danska staten under tiden från den 1 januari 1948 till den 31 december 1951 lämnar DDL ett tillskott av 50 öre per flygkm, dock högst 2,5 milj. d. kr. per år för flygning på vissa närmare angivna linjer. Köpenhamns kommun lämnar för samma tidsperiod bolaget ett årligt tillskott på 500 000 d. kr.

I den mellan DDL och danska staten ingångna överenskommelsen om villkoren för användningen av drifttillskottet har bl. a. bestämts, att ett eventuellt driftöverskott skall, sedan vissa avsättningar m. m. företagits, ingå i en särskild reglerings- och garantifond. Vederbörande myndigheter kunna kräva, att i fonden ingående medel, som icke använts till täckning av framkomna underskott, skola användas till återbetalning av de av danska staten och Köpenhamns kommun lämnade tillskotten samt av belopp, som staten kan ha utgivit enligt en 1948 avgiven garanti för ett av bolaget upptaget obligationslån å 25 milj. d. kr., som upptogs 1948.

Avsättningar till reglerings- och garantifonden skola äga rum, så länge de av danska staten och Köpenhamns kommun till bolagets drift lämnade tillskotten och det av bolaget upptagna obligationslånet på 25 milj. kr. icke ha återbetalats. Intill dess bolaget infriar dessa förpliktelser eller för obligationslånets vidkommande eventuellt ställer betryggande garanti för förpliktelsens infriande, skall utdelning till aktieägarna icke kunna utbetalas utan vederbörande ministers samtycke och må icke överstiga 5 % av aktiekapitalet.

### **3. Norge.**

Före 1937 fanns det icke någon särskild ordning för stöd från norska staten till DNL. År 1937 ingicks emellertid ett avtal mellan staten och DNL. Enligt detta skulle staten under 5 år lämna bolaget ett drifttillskott av minst 700 000 n. kr. per år för genomförandet av regelbunden lufttrafik för posttransport å vissa närmare bestämda linjer. Bolaget förpliktade sig samtidigt till att, för postverkets räkning och mot särskild gottgörelse utöver nämnda drifttillskott, utföra särskilda postflygningar.

De faktiska utbetalningarna från staten till DNL ha varit följande:

Staten lämnade från det ursprungliga DNL:s bildande 1935 till och med 1939 till det en gång helt privata bolaget årliga tillskott som stego från 200 000 n. kr. 1935 till 675 000 n. kr. 1939. Dessutom erhöll DNL som betalning för posttransporter belopp, som stego från 70 000 n. kr. 1935 till 820 000 n. kr. 1939. Förutom vanlig transportgottgörelse innehöllo dessa postbetalningar även vissa subventionsbelopp.

Då DNL rekonstruerades efter det andra världskriget, förutsatte bolaget, att något behov av stöd från staten icke skulle uppstå. Förhållandena ha

emellertid medfört, att norska staten har måst lämna stöd i form av statslån på rimliga villkor; dessutom har statsgaranti lämnats på banklån till bolaget. Därefter har staten eftergivit räntor på statslån till ett belopp av ca 700 000 n. kr. Vid bolagets konsolidering år 1950 har staten efterskönt vissa lånebelopp. Tjänstemannadelegationen hänvisar i övrigt till den redogörelse som lämnats under II. om kapitalförhållandena i DNL.

## B. Förslaget till finansiellt stöd från de tre staterna.

### 1. Förhandlingsdelegationens önskemål.

Förhandlingsdelegationen har framhållit, att den rationalisering, som möjliggöres vid genomförandet av lilla kommitténs förslag, kommer att medföra en betydande ekonomisk förbättring och att det synes föreligga en rimlig möjlighet till ekonomisk balans på SAS' internationella linjetrafik efter en viss övergångstid. Den beräknade marginalen mellan utgifter och intäkter kommer dock att bli liten. Dessutom kunna de inre och yttre politiska och ekonomiska förhållandena, vilka stå utanför SAS' kontroll, spela en avgörande roll för det framtida ekonomiska resultatet. Som följd härav förut-sattes, att ett drifttillskott lämnas från de tre staterna i varje fall under den svåra övergångstiden efter bildandet av det nya SAS.

Förhandlingsdelegationen har vidare uttalat, att den skandinaviska luftfartens mål alltid har varit och skall vara att driva verksamheten på ett sådant sätt att tillskott från staten icke erfordras.

### 2. Tjänstemannadelegationens yttrande.

Tjänstemannadelegationen har ingående övervägt de spörsmål, som sammanhånga med ett eventuellt stöd från staternas sida till driften av det nya SAS. Delegationen erinrar om att de tre moderbolagen under åren 1948 och 1949 ha uppvisat mycket dåliga ekonomiska resultat men att ett väsentligt förbättrat driftsresultat väntas kunna uppnås under år 1950. Lilla kommittén har räknat med att, såframt dess organisationsförslag genomföres (jfr s. 9), besparingar på ca 12,5 milj. sv. kr. per år skulle kunna erhållas. Dessa besparingar skulle dock i det väsentliga först kunna uppnås efter en övergångstid.

Tjänstemannadelegationen finner det emellertid uppenbart, att vissa ekonomiska risker äro förbundna med driften av konsortiets verksamhet, särskilt under de närmaste åren, till dess verksamheten har stabiliserats. Således kunna konsortiets driftsintäkter — på grund av verksamhetens utpräglat internationella karaktär — i hög grad komma att bero på yttre politiska och ekonomiska förhållanden, som bolagen och de tre skandinaviska länderna icke ha herradöme över. Vidare kan den luftfartspolitik som föres av de länder, som SAS trafikerar, få direkt inflytande på konsortiets driftsförhållanden. Konkurrenten från andra luftfartsbolag, som driva internationell linjefart, kan också drabba SAS på ett sätt, som man för närvarande icke kan förutse.

Delegationen har funnit, att en viss form av stöd från staternas sida till driften av det nya SAS kan bli nödvändig under den första övergångsperioden. Delegationen har utarbetat bifogade förslag till avtal mellan de tre ländernas regeringar om finansiellt stöd (bilaga 2).

Tjänstemannadelegationen har funnit, att stödet från staternas sida icke bör ha karaktären av lån och icke heller innefatta en subventionering av verksamheten. Stödet föreslås därför få formen av en särskild garanti, som har till ändamål att övervinna de likviditetssvårigheter, vilka som en följd av eventuella förluster kunna uppkomma under en övergångsperiod.

Garantien föreslås utformad på följande sätt:

De tre bolagen skola under en femårsperiod, efter det konsortialavtalet trätt i kraft, kunna få täckning för sina underskott intill ett för varje år fastställt maximibelopp, som ställes till disposition av de tre ländernas regeringar. De belopp, som tagas i anspråk, skola återbetalas av eventuella överskott under senare år. En garantiavgift av 1 % per år skall utgå å de vid varje tidpunkt ianspråktagna och ännu ej återbetalda garantibeloppen.

Delegationen anser det vara av väsentlig betydelse att bolagen åläggas en återbetalningsplikt för de belopp, som tagas i anspråk av garantien. Återbetalningsplikten bör dock icke göras ovillkorlig utan bli beroende av om driften senare lämnar överskott. Närmare regler om det praktiska genomförandet av återbetalningen böra fastställas efter förhandlingar mellan vederbörande stat och det nationella bolaget. Tjänstemannadelegationen anser dock önskvärt, att de allmänna riktlinjerna för återbetalningen av garantibeloppen bliva i huvudsak likartade i de tre länderna. Delegationen förordar, att hälften av eventuella överskott användes för återbetalning av uppburna garantibelopp.

Frågan om eventuell eftergift av ianspråktagna garantibelopp vid konsortialperiodens utgång den 1 oktober 1975 har också dryftats. Delegationen har funnit, att denna fråga bör avgöras konkret och att den enskilda staten i denna sak bör kunna stå fri. Det bör därvid tagas hänsyn till såväl konsortiets som moderbolagets ekonomiska ställning.

Så länge återbetalningsplikten icke är helt uppfylld, skall utdelning till aktieägarna icke kunna ske utan tillstånd av vederbörande statsmyndighet. Om sådant tillstånd lämnas, kan utdelningen icke överstiga 5 % av aktiekapitalet.

Förhandlingsdelegationen har framhållit, att bestämmelserna om användning av garantibeloppen böra göras så smidiga som möjligt. Tjänstemannadelegationen har ansett sig kunna tillstyrka, att bolagen efter början av ett verksamhetsår skola kunna erhålla förskott på det garantibelopp, som är fastställt för vederbörande år, och att ett bolag, inom ramen för senare års garantibelopp, skall kunna få täckning för underskott, som överförts från tidigare år.

Efter ingående överläggningar med förhandlingsdelegationen anser sig tjänstemannadelegationen böra efter bedömning av samtliga omständigheter föreslå att garantiens totalbelopp fastställas till högst ca 35 milj. d. kr. för

den nämnda femårsperioden på så sätt att garantibeloppen ställas till disposition med ett lika stort belopp för vart och ett av de fem åren.

Förhandlingsdelegationen har uttalat, att garantiens belopp enligt delegationens uppfattning borde ha varit större, och har hänvisat till att beloppet endast motsvarar ca 3,5 % av konsortiets samlade framtida omsättning under garantiperioden. Förhandlingsdelegationen har dock ansett sig kunna godkänna tjänstemannadelegationens förslag.

Tjänstemannadelegationen har funnit, att statsstödet bör lämnas till moderbolagen och icke till konsortiet. I detta sammanhang vill delegationen framhålla, att moderbolagens individuella behov av finansiellt stöd kan komma att variera som följd av att bolagen ha egna förpliktelser (bl. a. i samband med lånebetalningar), som icke äro beroende av de räkenskapsmässiga resultat, som framkomma vid driften av SAS.

Tjänstemannadelegationen har i det föregående (s. 17) förordat, att kapitalförhållandena i moderbolagen såvitt möjligt göras mera likartade. Enligt konsortialavtalet skola vidare moderbolagens kapitalandelar i konsortiet tillskjutas i förhållandet 3:2:2. Härigenom kommer förhållandet mellan bolagens andelar i eventuella underskott och bolagens behov av stöd till täckning av dessa underskott att bliva väsentligen överensstämmande. Delegationen anser därför naturligt att garantien lämnas av de tre staterna så nära som möjligt i förhållandet 3:2:2. På detta sätt kommer Sveriges andel av det samlade stödet att utgöra  $\frac{3}{7}$  av 35 milj. d. kr., som föreslås avrundat till 11 milj. sv. kr. (2,2 milj. sv. kr. per år). För Danmark blir det motsvarande beloppet 10 milj. d. kr. (2 milj. d. kr. per år) och för Norge 10 milj. n. kr. (2 milj. n. kr. per år).

Vid eventuella ändringar i det inbördes värdeförhållandet mellan de tre ländernas valutor (uppskrivning eller nedskrivning) kommer den inbördes storleksordningen mellan de tre ländernas garantibelopp att förskjutas, och det kan i så fall bliva fråga om att justera garantibeloppen.

En bestämmelse härom har intagits i förslaget till garantiavtal.

### C. Inrikestrafiken.

#### 1. Förhandlingsdelegationens önskemål.

Förhandlingsdelegationen har på grundval av de tre moderbolagens erfarenheter funnit, att drift av inrikeslinjer tills vidare torde vara förlustbringande i de tre skandinaviska länderna. Ur affärsmässig synpunkt föreligger det därför för närvarande icke anledning för det nya SAS att driva dylik trafik.

Viktiga nationella intressen kunna emellertid vara knutna till driften av inrikeslinjer. Det är vidare naturligt, att det nya SAS — som till följd av sina förutsättningar kommer att i allt väsentligt representera de tre ländernas samlade insats inom luftfarten — bör vara lämpat att åtaga sig driften av inrikeslinjer.

I anslutning till dessa uttalanden ha bolagen i § 1, 4 i förslaget till kon-

sortialavtal intagit en bestämmelse om att vart och ett av moderbolagen skall kunna, efter begäran av vederbörande statsmyndighet, påfordra att konsortiet åtager sig inrikestrafik, även om den icke är affärsmässigt motiverad, på villkor som fastställas efter närmare överenskommelse.

## 2. Tjänstemannadelegationens yttrande.

Tjänstemannadelegationen ansluter sig till konsortialavtalets bestämmelse på denna punkt. Bestämmelsen innebär i princip, att statsmyndigheterna genom vederbörande moderbolag kunna ålägga SAS att driva inrikeslinjer. Samtidigt står det myndigheterna fritt att inhämta anbud från andra bolag. På detta sätt tillförsäkras myndigheterna en möjlighet att överlåta driften av inrikeslinjer till det företag, som avger det mest fördelaktiga anbudet — vare sig detta företag är SAS eller andra företag.

Vid beräkningen av den ersättning, som skall utgå till SAS för drift av inrikeslinjer, bör beaktas att, även om vissa flyglinjer kunna vara förlustbringande under en första uppbyggnadsperiod, det likväl kan på något längre sikt vara affärsmässigt motiverat att upptaga sådan trafik. Kostnaderna för inrikestrafiken måste delvis också betraktas som förberedelsekostnad för utlandstrafiken. Likaledes bör hänsyn tagas till eventuella överskott å andra inrikeslinjer, som trafikeras av SAS. Myndigheterna böra såvitt möjligt kunna kontrollera beräkningen av kostnaderna på grundval av en efterföljande värdering av den utförda trafikprestationen.

Tjänstemannadelegationen förordar, att i det föregående angivna riktlinjer följas vid regleringen av förhållandet mellan statsmyndigheterna och moderbolagen i SAS på detta område.

I samband härmed har tjänstemannadelegationen och förhandlingsdelegationen dryftat frågan om moderbolagen böra medgivas rätt att själva driva inrikestrafik. Denna fråga kan bli aktuell för det fall att förhandlingarna med SAS om drift av inrikeslinjer icke leda till något positivt resultat. Tjänstemannadelegationen vill framhålla den omständigheten att moderbolagen icke torde komma att disponera över en nödvändig administrationsapparat och materiel för drift av inrikeslinjer, i det att såväl administrationsapparat som materiel skall överlåtas till det nya SAS. Delegationen anser därför, att man på denna punkt icke bör bryta mot principen om att moderbolagen icke själva skola driva luftfartsverksamhet.

---

### **V. Skattefrågor.**

Tjänstemannadelegationen har dryftat moderbolagens och det nya SAS' ställning i skattemässigt hänseende. I detta sammanhang vill delegationen framhålla, att det nya SAS icke blir ett företag med särskild nationalitet och att det ej kommer att registreras i något av de tre länderna. Delegationen förutsätter därför, att det nya SAS icke kan vara skattesubjekt i något av de tre länderna och att eventuell beskattning kommer att ske genom moderbolagen. De frågor, som härvid uppstå, förutsättas bli lösta på nationell basis. Detta gäller även de skattefrågor, som uppkomma i samband med den föreslagna garantiordningen.

---



## VI. Valutaspörsmål i samband med den löpande driften av det nya SAS.

### 1. Den tidigare ordningen.

I september 1949 sammanträdde representanter för nationalbankerna i de tre skandinaviska länderna för att dryfta valutaspörsmål i samband med OSAS och ESAS. Den överenskommelse, som härvid träffades, innebar i stort sett följande.

Vad först angår de valutaspörsmål, som kunna uppstå i samband med inköp av nya flygplan och annan materiel, skulle dessa frågor liksom tidigare göras till föremål för prövning av de tre ländernas valutamyndigheter i varje särskilt fall.

Vad därefter beträffar de löpande valutautgifterna och -intäkterna, såsom utgifter vid biljettförsäljning för utländska bolag, utgifter för bensin, underhållsreservdelar, markorganisation o. dyl., ansågs det önskvärt, att SAS administrativt fick att göra med endast ett lands valutamyndighet så att SAS i det dagliga arbetet skulle kunna reglera sina löpande affärer på utlandet utan att i varje särskilt fall vara tvungen att dryfta saken med de tre nationalbankerna. I enlighet härmed blev man ense om att SAS endast behövde vända sig till en av de tre bankerna, vars beslut skulle binda de två övriga. SAS skulle icke behöva befatta sig med den valutamässiga fördelningen av valutaintäkter och -utgifter i förhållandet 3:2:2; denna fördelning skulle genomföras genom arbitrage mellan nationalbankerna på grundval av de valutarapporter, som utarbetades inom SAS.

### 2. Behovet av en ny ordning.

Som följd av upprättandet av den europeiska betalningsunionen (EPU) blir det möjligt att genomföra en förenkling av nämnda överenskommelse mellan nationalbankerna. Någon arbitragemässig reglering av valutor från EPU-länder synes icke längre nödvändig. Med hänsyn till valutor, som icke omfattas av EPU, synas reglerna i gällande överenskommelse mellan nationalbankerna kunna tillämpas framdeles. Dessa valutor böra överföras till det skandinaviska land, som från SAS' synpunkt administrativt passar bäst, och den efterföljande regleringen bör ske genom arbitrage mellan nationalbankerna. Detta innebär emellertid icke att nationalbankerna skulle vara beredda att övertaga en infrusen fordran från SAS. En fördelning i ett dylikt fall blir aktuell först när fordringen blir frigjord och kan överföras. I de fall, då en efterföljande arbitragemässig valutareglering förutses icke kunna ske, bör överenskommelse träffas om direkt överföring till resp. från Sverige, Danmark och Norge efter fördelningsgrunden 3:2:2.

Tjänstemannadelegationen har speciellt granskat, huruvida som följd av det utvidgade samarbetet behov kommer att uppstå av en överföring mellan de tre länderna av de tre ländernas valutor. Till stöd för delegationens ar-

bete med dessa frågor har förhandlingsdelegationen framlagt en överslagsberäkning av verksamhetens väntade fördelning i de tre länderna under det nya SAS jämte de därmed förbundna utgifterna samt en översikt över bolagens driftintäkter i de tre länderna under åren 1949 och 1950.

De förhållandevis stora transfereringar på luftfartens område, som ägt rum mellan de tre länderna under de senaste åren, förorsakas i första hand av att flygparken icke varit fördelad i förhållandet 3:2:2. Dessa löpande transfereringsbehov bortfalla genom att flygparken fördelas i förhållandet 3:2:2.

På grundval av det framlagda materialet har tjänstemannadelegationen dragit den slutsatsen, att förutnämnda transfereringsbehov mellan de tre länderna kunna väntas bli av mindre väsentlig omfattning.

Tjänstemannadelegationen har även dryftat de valutamässiga konsekvenser, som kunna uppkomma, därest inom konsortiet uppsamlas betydande likvida medel för att möta kommande ny- och reinvesteringsbehov av icke löpande karaktär. Av valutamässiga skäl böra dessa medel principiellt fördelas på de tre länderna i förhållandet 3:2:2. Härvid måste emellertid tagas hänsyn till konsortiets behov av likvida medel för den löpande driften samt för ny- och reinvesteringar på kort sikt.

Det föreliggande förslaget till konsortialavtal innehåller i §§ 11 och 12 bestämmelser av speciell betydelse i detta sammanhang. Enligt dessa bestämmelser kan styrelsen företaga affärsmässigt motiverade avskrivningar på konsortiets tillgångar och avsättningar för att möta särskilda risker. Styrelsen avgör på affärsmässig basis om konsortiet kan ställa tillgängliga kontantbelopp till disposition för moderbolagen, som å sin sida skola vara ansvariga för motsvarande belopp i förhållande till konsortiet och skola, om styrelsen så påkallar, återbetala desamma till konsortiet. Om styrelsens dispositioner innebära, att större belopp inestå hos konsortiet än som erfordras för den löpande driften och ny- eller ersättningsanskaffningar under det närmaste året, skola valutamyndigheterna kunna upptaga detta förhållande till prövning. Genomförandet av detta förslag samt SAS' speciella konstruktion förutsätter, att valutamyndigheterna i de tre länderna i största möjliga utsträckning upprätthålla likartade valutaregler gentemot SAS, så att en sund utveckling av konsortiet icke hindras av valutamässiga skäl.

På grund av vad som anförts i det föregående vill tjänstemannadelegationen förorda, att förhandlingar upptagas mellan de tre ländernas nationalbanker rörande en ny överenskommelse om regleringen av ovannämnda förhållanden.

---

## VII. Verkstads- och hangararbeten.

### 1. Förhandlingsdelegationens synpunkter.

Förhandlingsdelegationen har i sin promemoria av den 3 mars 1950 uttalat, att allt arbete i verkstäder och hangarer för egen eller för annans räkning skall utföras av SAS för konsortiets räkning och risk. Detta arbete skall fördelas på rimligt sätt på de tre länderna under iakttagande av praktiska och ekonomiska hänsyn. SAS skall söka utnyttja anläggningarna på bästa möjliga sätt bland annat genom att åtaga sig arbete för annans räkning. Slutligen skall vid planeringen av arbetet läggas vikt vid att det även inom den tekniska verksamheten vid varje tidpunkt finnes kvalificerad och utbildad personal av alla tre nationerna.

### 2. Tjänstemannadelegationens yttrande.

Tjänstemannadelegationen har överlagt med förhandlingsdelegationen om fördelningen av verkstads- och hangarverksamheten i de tre länderna samt har tagit del av § 3 i det föreliggande förslaget till konsortialavtal. Enligt denna paragraf skall konsortiet eftersträva att dess verksamhet fördelas på rimligt sätt mellan de tre länderna inom ramen för bestämmelsen i avtalets § 1, 2 om att verksamheten skall drivas efter sunda affärsmässiga principer.

Tjänstemannadelegationen har icke något att erinra på denna punkt.

---

## VIII. Samarbetet mellan luftfartsmyndigheterna.

### 1. Luftfartsmyndigheternas utredning.

Den i förordet nämnda utredning, som tjänstemannadelegationen erhållit från luftfartsmyndigheterna i de tre länderna, behandlar de centrala frågor, vilka uppstå inom myndigheternas arbetsområde som en följd av bildandet av det nya SAS.

#### *a) Luftfartspolitiska synpunkter.*

Luftfartsmyndigheterna rikta uppmärksamheten på de restriktiva tendenser, som göra sig gällande när det gäller att erhålla trafikrättigheter i utlandet, särskilt för den femte frihetens vidkommande. Vidare påpekas att den internationella överenskommelsen om civil luftfart av år 1944 (Chicagokonventionen), vilken är ratificerad av samtliga skandinaviska länder och för övrigt av alla länder av någon betydelse i internationell luftfart, uttryckligen förutsätter, att medlemsstaterna skola ha möjlighet att bilda företag för gemensam drift av internationell luftfart eller på annat sätt genomföra samtrafik.

#### *b) Luftfartsmyndigheternas tidigare samarbete.*

Samarbetet har hittills ägt rum i olika former och på olika områden. Under flera år ha regelbundna möten hållits varje halvår under ledning av myndigheternas chefer. Dessa möten ha utgjort forum för dryftandet av alla slags frågor av intresse för den skandinaviska luftfarten och ha givit anledning till en detaljutformning av samarbetsformerna. Permanenta och tillfälliga kommittéer ha sålunda bildats för behandling av tekniska och ekonomiska spörsmål. Vidare ha myndigheterna samverkat för att upprätta ett skandinaviskt sekretariat vid den internationella civila luftfartsorganisationen ICAO i Montreal. Slutligen ha representanter för luftfartsmyndigheterna deltagit i de pågående förhandlingarna om revision av de skandinaviska ländernas luftfartslagstiftning.

#### *c) Samarbetsformernas anpassning till det nya SAS.*

Luftfartsmyndigheterna förorda, att regelbundna möten i fortsättningen bliva den grundläggande formen för samarbetet dem emellan. Vid dessa möten böra i nödvändig utsträckning närvara representanter för andra intresserade statsmyndigheter, såsom kommunikations- och utrikesdepartementen.

Beträffande vissa frågor — särskilt frågor av rutinmässig karaktär — påpekas önskvärdheten av att luftfartsmyndigheten i ett av länderna kan träffa beslut å samtliga tre myndigheters vägnar. Denna möjlighet är önskvärd av hänsyn till att ett snabbt avgörande kan vara av största betydelse för SAS' dispositioner. Det förutsättes, att luftfartsmyndigheten i det land, där SAS'

centralorganisation ligger, särskilt kommer att ha behov av en sådan fullmaktställning. I detta sammanhang antydes möjligheten av att ackreditera tjänstemän från övriga två myndigheter hos myndigheten i det land, där SAS' centralorganisation ligger.

Luftfartsmyndigheterna uttala slutligen, att det utvidgade samarbetet mellan bolagen i SAS icke under den första tiden synes nödvändiggöra ändringar i myndigheternas organisation eller nya former för samarbetet, vilket endast bör givas en något fastare och av statsmakterna sanktionerad karaktär. Icke heller väntas bildandet av det nya SAS öka luftfartsmyndigheternas utgifter i nämnvärd grad.

*d) Konkreta åtgärder.*

Luftfartsmyndigheterna framhålla, att konsortialavtalet kommer att bli föremål för godkännande av statsmakterna i de tre länderna. Godkännandet av konsortialavtalet kommer att göra det önskvärt att de frågor, som uppstå i samband med den gemensamma skandinaviska trafiken, regleras genom ett luftfartsavtal mellan de tre länderna. Vidare bör samarbetsformen mellan luftfartsmyndigheterna regleras genom ett trepartsavtal.

## **2 Tjänstemannadelegationens yttrande.**

Tjänstemannadelegationen vill i anslutning till vad luftfartsmyndigheterna anfört understryka, att det utvidgade skandinaviska luftfartssamarbetet står i överensstämmelse med Chicagokonventionen. I likhet med luftfartsmyndigheterna har delegationen uppmärksammat den restriktiva politik, som många stater börjat bedriva på den internationella luftfartens område, och vill betona vikten av att de skandinaviska länderna vid förhandlingar med andra länder arbeta för en ökad liberalisering av lufttrafiken.

Tjänstemannadelegationen konstaterar, att ett omfattande samarbete redan förekommer mellan luftfartsmyndigheterna. Detta är bl. a. fallet med revisionen av luftfartslagstiftningen och lösningen av de problem, som sammanhånga med själva övergången till det nya SAS-samarbetet. En minskning av luftfartsmyndigheternas arbetsbörda på dessa områden kan dock förväntas. Det allt närmare samarbetet mellan luftfartsbolagen medför helt naturligt ett ökat behov av samverkan mellan luftfartsmyndigheterna. Delegationen har ej anledning att ingå på formerna härför men vill framhålla angelägenheten av att personalanvändningen och kostnaderna för myndigheternas arbete nedbringas så långt detta är möjligt med hänsyn till god effektivitet.

Slutligen anser delegationen, att det är av väsentlig betydelse att klarhet bringas i de praktiska och luftfartspolitiska förhållandena mellan de tre skandinaviska länderna genom att nödvändiga avtal träffas mellan länderna.

---

## IX. Landningsavgifter i Skandinavien.

### 1. Förhandlingsdelegationens och luftfartsmyndigheternas synpunkter.

Förhandlingsdelegationen har framhållit, att SAS på de skandinaviska flygplatserna betalar landningsavgifter som ligga mellan 42 och 110 % högre än medeltalet för de avgifter, som SAS betalar på de större flygfälten i Europa, Afrika och Främre Orienten. Delegationen har därför föreslagit en minskning av dessa avgifter, eventuellt i form av en kvantitetsrabatt, på så sätt att avgifterna icke bliva större än medeltalet av de avgifter SAS betalar i utlandet.

De tre ländernas luftfartsmyndigheter ha undersökt detta spörsmål och det har därvid meddelats, att de anförda upplysningarna blott gälla de av ESAS-trafiken berörda flygplatserna. Landningsavgifterna på de av OSAS-trafiken använda, utanför Europa liggande flygplatserna äro i allmänhet högre än på de skandinaviska flygplatserna. Viktiga internationella flygplatser ha sålunda landningsavgifter, som äro mer än dubbelt så höga som motsvarande avgifter i Skandinavien.

Luftfartsmyndigheterna ha vidare framhållit, att anläggningskostnaderna för de skandinaviska flygplatserna äro förhållandevis höga och att vissa andra flygplatser med låga landningsavgifter icke erbjuda samma tekniska och annan service. En rabattordning, som föreslagits för SAS, skulle vidare av främmande bolag kunna uppfattas som en diskriminering och från andra stater skulle gentemot SAS kunna vidtagas motaktioner, vilka kunna neutralisera eventuella fördelar för SAS på hemmabaserna. Luftfartsmyndigheterna ha icke velat förorda att ekonomisk hjälp lämnas SAS genom sänkning av landningsavgifterna, vilka för övrigt med nuvarande storleksordning icke lämna täckning för staternas anläggnings- och driftsutgifter.

### 2. Tjänstemannadelegationens yttrande.

Tjänstemannadelegationen kan i detta spörsmål ansluta sig till luftfartsmyndigheternas uttalande och vill erinra om att en taxereduktion enligt det framlagda förslaget endast kommer att medföra en besparing för SAS av knappt 1 % av SAS' totalutgifter. Med hänsyn härtill finner delegationen, att önskemålet om en taxereduktion i varje fall icke för närvarande bör tillmötas.

---

## X. Sammanfattning och hemställan.

1. Det föreliggande förslaget till utvidgning av det skandinaviska luftfartssamarbetet inom SAS har väckts av de samarbetande luftfartsbolagen ABA, DDL och DNL samt utgör i första hand resultatet av rent affärsmässiga övertväganden av bolagsledningarna.

Förslaget innebär ur organisatorisk synpunkt bildandet av *ett* skandinaviskt företag i form av ett konsortium, vilket skall för bolagens gemensamma räkning och såsom en enhet bedriva trafikflygning. Konsortiet skall ha en gemensam ledning, vari parterna ha lika stort inflytande. Konsortiet skall drivas efter sunda affärsmässiga principer, och rörelsen skall följaktligen ej vara subventionerad. I övrigt skall för samarbetet gälla de bestämmelser som innehållas i ett mellan parterna på 25 år ingånget konsortialavtal.

Tjänstemannadelegationen vill i anslutning härtill framhålla,

att ett internationellt luftfartssamarbete av den art, varom bolagen överenskommit, förutsetts i Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart,

att detta samarbete utgör ett praktiskt genomförande på ett område av de strävanden till ökad gemenskap mellan de skandinaviska länderna, som dessas regeringar vid upprepade tillfällen uttalat sig för, samt

att samarbetet jämväl står i överensstämmelse med de principer, som ligga till grund för den europeiska ekonomiska samarbetsorganisationen (OEEC) och vartill de skandinaviska ländernas regeringar givit sin anslutning.

Tjänstemannadelegationen vill med hänsyn till nu anförda omständigheter förorda, att konsortialavtalet godkännes av de tre ländernas regeringar.

2. Konsortiets kapitalbehov, vilket uppgår till i runt tal 150 milj. sv. kr., skall till huvudsaklig del täckas av moderbolagen med  $\frac{3}{7}$  från ABA,  $\frac{2}{7}$  från DDL och  $\frac{2}{7}$  från DNL.

Det riskbärande kapitalet i de tre moderbolagen förutsättes skola tillskjutas till lika delar av resp. stater och enskilda intressenter, vilka skola samarbeta på likaberättigad grund. En dylik samling av intressena kring den gemensamma uppgiften bör kunna giva moderbolagen och konsortiet ökad styrka och effektivitet. Tjänstemannadelegationen tillstyrker detta förslag.

Delegationen förordar, att erforderliga åtgärder vidtagas för att, redan från början av konsortiets verksamhet, olikheter mellan bolagens låneförpliktelser såvitt möjligt bli utjämnade. Lösningen av dessa spørsmål förutsättes skola ske nationellt.

3. Beträffande koncessionerna på regelbunden lufttrafik uttalar tjänstemannadelegationen som sin principiella uppfattning, att de tre ländernas samlade insats i internationell linjefart bör koncentreras till det nya SAS. Delegationen förordar, att moderbolagens koncessioner, såvitt möjligt, givas likartad utformning.

Delegationen framhåller vidare vikten av att de tre länderna vid förhandlingar med andra länder arbeta för en ökad liberalisering av lufttrafiken.

4. Tjänstemannadelegationen har beaktat, att särskilda ekonomiska risker

föreligga i samband med driften av lufttrafik. Detta gäller även det planerade samarbetet, särskilt under de närmaste åren, intill dess att konsortiets verksamhet stabiliserats. Dessa risker äro delvis beroende av yttre politiska och ekonomiska förhållanden, som bolagen ej råda över, samt av andra länders luftfartspolitik och konkurrensen från främmande luftfartsbolag.

Delegationen har funnit, att en viss form av stöd från staternas sida kan bli nödvändig under den första övergångstiden. Detta stöd bör icke ha karaktären av lån och icke heller innefatta en subventionering av verksamheten. Stödet föreslås i stället få formen av en särskild garanti, som har till uppgift att överbrygga de likviditetssvårigheter som under övergångstiden kunna uppstå till följd av eventuella förluster.

Delegationen förordar, att regeringarna i de tre länderna ingå en överenskommelse att under de närmaste fem åren till bolagens förfogande ställa garantier med sammanlagt 11 milj. sv. kr. till ABA, 10 milj. d. kr. till DDL och 10 milj. n. kr. till DNL. Garantierna — som inbördes stå tillnärmelsevis i förhållandet 3:2:2 — skola fördelas med lika belopp på varje år och kunna tagas i anspråk för täckande av förluster på rörelsen enligt vissa regler. Ianspråktagna garantibelopp skola återbetalas av uppkommande överskott. Å beloppen utgår en avgift till vederbörande stat av 1 % per år.

Delegationen föreslår, att det av delegationen upprättade förslaget till garantiavtal förelägges statsmyndigheterna för godkännande.

5. Tjänstemannadelegationen har slutligen granskat vissa genom det utvidgade SAS-samarbetet uppkomna specialfrågor.

Delegationen har förutsatt, att eventuell beskattning av SAS' rörelse kommer att ske genom moderbolagen och att de skattespörsmål, som härvid och i övrigt uppkomma, skola lösas på nationell bas.

Valutaspörsmålen i samband med den löpande driften förutsättas komma att lösas genom en särskild överenskommelse mellan de tre ländernas centralbanker i överensstämmelse med de riktlinjer, som angivas i betänkandet.

I övrigt synas icke föreligga några utestående frågor av natur att påkalla statsmakternas beslut i förevarande sammanhang.

Ledamöterna av tjänstemannadelegationen hemställa enhälligt, att kommunikationsministrarna i Sverige, Danmark och Norge ville föreslå regeringarna i resp. länder att vidtaga de åtgärder, som erfordras för att i huvudsak genomföra tjänstemannadelegationens förslag, däribland att utverka godkännande av det av bolagen utarbetade konsortialavtalet samt ett förslag till avtal om viss garanti till bolagen.

Stockholm, Köpenhamn och Oslo den 16 oktober 1950.

HENRIK WINBERG.      PALLE CHRISTENSEN.      EGIL LOTHE.

MATS LEMNE.      FR. GRÜNFELD.      OTTO CHR. MALTERUD.

E. BAGGE.      SV. GARDE.      ALF HEUM.



## Översättning.

## Konsortialavtal.

I ändamål att fortsätta och utvidga sitt samarbete hava undertecknade AKTIEBOLAGET AEROTRANSPORT (nedan kallat ABA) DET DANSKE LUFFTFARTSELSKAB A/S (nedan kallat DDL) och DET NORSKE LUFFTFARTSELSKAP A/S (nedan kallat DNL) överenskommit att de mellan dem hittills gällande avtalen av den 31 juli 1946, med tilläggsavtal den 4 juli 1947, respektive den 25 juni 1949, kallade OSAS- respektive ESAS-avtalet, skola upphöra att gälla per den 30 september 1950, och att från och med den 1 oktober 1950 nedanstående nya konsortialavtal skall gälla mellan dem.

## § 1.

*Konsortiets namn och verksamhet.*

1. Parterna bilda härigenom ett konsortium, vilket under namnet

## SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Denmark — Norway — Sweden

skall för deras gemensamma räkning och såsom en enhet bedriva trafikflygning och annan i samband därmed stående verksamhet i enlighet med bestämmelserna i detta avtal och i övrigt i den omfattning och på det sätt konsortiets styrelse finner lämpligt.

2. Konsortiets verksamhet skall bedrivas efter sunda affärsmässiga principer.
3. Ingen av parterna skall äga rätt att direkt eller indirekt bedriva eller stödja eller vara intresserad i någon verksamhet av det slag, som bedrivs av konsortiet, med mindre de övriga parterna samtycka därtill.
4. Därest vederbörande statliga myndigheter så begära, skall envar av parterna äga påföra, att konsortiet — på villkor varom överenskommelse kan träffas — åtager sig sådan inrikestrafik, som icke kan anses motiverad ur affärsmässig synpunkt.

## § 2.

*Parternas ansvarighet.*

1. Gentemot tredje man svara parterna solidariskt för rätta fullgörandet av varje förpliktelse, som kan uppkomma för konsortiet i samband med dess verksamhet.
2. Inom konsortiet skall parternas inbördes förhållande vara följande:  
ABA:s andel i konsortiet skall vara  $\frac{3}{7}$  (tre sjundedelar)  
DDL:s andel i konsortiet skall vara  $\frac{2}{7}$  (två sjundedelar)  
DNL:s andel i konsortiet skall vara  $\frac{2}{7}$  (två sjundedelar).

I enlighet härmed skola parterna gemensamt äga all konsortiets egendom och alla konsortiets rättigheter i dessa proportioner, under det att de i samma proportioner skola dela varje vinst eller förlust, som uppkommer i konsortiets verksamhet, och inbördes svara för konsortiets förpliktelser.

## § 3.

*Allmänna fördelningsprinciper.*

I den mån bestämmelsen i § 1 stycke 2 det medger, skall konsortiet eftersträva att på ett rimligt sätt fördela konsortiets verksamhet mellan de tre länderna.

## § 4.

*Konsortiets kapital.*

1. Konsortiets startkapital skall vara 157<sup>1</sup>/<sub>2</sub> miljoner svenska kronor, motsvarande 210 miljoner danska kronor respektive 217 miljoner norska kronor<sup>1</sup>, och skall tillskjutas genom att parterna medverka till att följande tillgångar och förpliktelser överlätas till och övertagas av konsortiet:
  - a) All egendom och alla rättigheter och förpliktelser, som gemensamt ägas av respektive tillkomma och åvila parterna enligt ovannämnda avtal av den 31 juli 1946 och den 25 juni 1949 med däri tid efter annan gjorda ändringar;
  - b) alla flygplan och andra fysiska tillgångar, som tillhöra parterna enskilt, med undantag av dels fast egendom i de tre länderna, dels ock de tillgångar, varom särskild överenskommelse må träffas mellan parterna;
  - c) de förpliktelser, som åvila någon av de tre parterna och varom särskild överenskommelse må dem emellan träffas;
  - d) kontanter i den omfattning, som erfordras för att uppnå det ovan angivna startkapitalet.
2. Härefter skall genom erforderliga kontantbetalningar företagas en clearing mellan parterna, så att parternas tillskott enligt värdering, varom överenskommelse träffats mellan dem, bringas i överensstämmelse med de proportioner, som angivas i § 2 stycke 2.

## § 5.

*Fast egendom och hyresupplåtelser.*

1. Fast egendom i de tre länderna, som äges av endera parten, skall ställas till konsortiets förfogande i särskilt överenskommen utsträckning och på likaledes särskilt överenskomna hyresvillkor.
2. Löpande hyreskontrakt i de tre länderna mellan någon av parterna och tredje man skola på oförändrade villkor övertagas av konsortiet.

## § 6.

*Registrering av flygplan.*

Flygplan som parterna tillskjuta såsom kapitaltillskott vid konsortiets bildande, ävensom flygplan som konsortiet senare förvärvar, skola inom varje särskild flygplanstyp registreras med cirka <sup>3</sup>/<sub>7</sub> av varje typ i ABA:s namn i Sverige, med cirka <sup>2</sup>/<sub>7</sub> i DDL:s namn i Danmark och med cirka <sup>2</sup>/<sub>7</sub> i DNL:s namn i Norge, utan att detta i övrigt skall hava någon inverkan på rättigheterna och skyldigheterna enligt detta avtal. Avvikelse från denna fördelningsprincip kan dock ske om praktiska skäl tala därför, exempelvis om vissa typer användas uteslutande eller huvudsakligen inom en parts nationella område. Vid tidpunkten för konsortiets bildande skall fördelningen mellan parterna för registreringsändamål vara den som angives i bifogade bilaga.

## § 7.

*Konsortiets ledning.*

1. Konsortiets angelägenheter skola handhas av en styrelse, ett inom styrelsen utsett arbetsutskott samt en eller flera direktörer, av vilka en skall vara verkställande direktör.
2. Styrelsen skall bestå av de personer, som vid varje tidpunkt äro medlemmar av ABA:s, DDL:s och DNL:s styrelser. Vid styrelsesammanträde i konsortiet skall dock högst sex representanter för vardera parten äga ut-

<sup>1</sup> De angivna talen äro preliminära och kunna komma att ändras, om den slutliga värderingen skulle föranleda därtill.

- öva rösträtt. Dessa representanter skola av parterna utses för varje styrelsesammanträde i konsortiet.
3. Styrelsen utser inom sig för ett år åt gången en ordförande, en förste vice ordförande och en andre vice ordförande, vilka befattningar skola alternera mellan parterna, såvida icke styrelsen enhälligt annorlunda beslutar. I händelse av varaktigt förfall väljer styrelsen en efterträdare att fungera under återstående del av året.
  4. Ordföranden samt förste och andre vice ordförandena bilda tillsammans med tre andra styrelsemedlemmar, av vilka vardera parten utser en, konsortiets arbetsutskott. Arbetsutskottets medlemmar fungera under ett år åt gången. Vardera parten utser en suppleant för envar av partens representanter i arbetsutskottet att inträda vid förfall för sådan representant. Suppleanterna skola utses bland medlemmarna av konsortiets styrelse.
  5. Styrelsen bestämmer vilka personer, som var för sig eller i förening skola äga rätt att företräda konsortiet och med bindande verkan teckna dess firma.

## § 8.

*Styrelsesammanträden.*

1. Styrelsesammanträde skall hållas, när ordföranden så bestämmer eller när en styrelsemedlem eller verkställande direktören så begär. Sammanträde skall hållas minst en gång varje kvartal, och platsen för sammanträdet skall regelmässigt alternera mellan de tre länderna.
2. Kallelse till styrelsesammanträde skall om möjligt ske minst fjorton dagar i förväg. Om särskilda omständigheter så påfordra må kallelsetiden förkortas. I kallelsen skola de ärenden förtecknas, som skola behandlas vid sammanträdet. Mot någon närvarande styrelsemedlems bestridande må beslut icke fattas i en fråga, som icke angivits i kallelsen.
3. Styrelsesammanträde ledes av ordföranden eller, i hans frånvaro, av förste vice ordföranden, eller i dennes frånvaro av andre vice ordföranden.
4. Styrelsen är beslutför, när minst tre medlemmar från envar av parterna äro närvarande. Skulle styrelsen icke på grund av vad nu sagts vara beslutför, äger en part inom åtta dagar påfordra att ett nytt sammanträde hålles. Vid sådant sammanträde är styrelsen i en sådan fråga, som uttryckligen angivits i kallelsen till det första sammanträdet, beslutför när endast två av parterna äro företrädade genom minst tre representanter för envar av dem.
5. Vid styrelsesammanträde skall föras protokoll, vilket skall underskrivas av den vid sammanträdet fungerande ordföranden samt av en vid sammanträdet närvarande styrelsemedlem från envar av parterna. Varje part skall tillställas en bestyrkt avskrift av protokollet.
6. Styrelsens och arbetsutskottets medlemmar skola uppbära ett skäligt arvode, ävensom ersättning för resekostnader och vivre, allt efter styrelsens bestämmande.

## § 9.

*Styrelsens beslut.*

1. Följande ärenden skola alltid behandlas av styrelsen: Konsortiets årsbudget, årsbokslut och trafikprogram.
2. Styrelsen meddelar erforderliga föreskrifter angående arbetsutskottets verksamhet och befogenheter.
3. Styrelsen utser verkställande direktör och eventuella övriga direktörer, ävensom högre befattningshavare, samt fastställer deras lönevillkor.
4. Styrelsen bestämmer var huvudkontoret, ävensom de övriga kontor, som finnas erforderliga, skola vara belägna.

5. Styrelsen beslutar om viktigare nyanskaffningar och andra inköp för konsortiet samt i viktigare försäkringsfrågor.
6. Vid styrelsesammanträde skall varje i sammanträdet deltagande röstberättigad medlem äga en röst. Såsom styrelsens beslut gäller, såvida icke annat föreskrives i detta avtal, den mening varom de flesta röstande förena sig. Vid lika röstetal gäller den mening, som omfattas av ordföranden.
7. Styrelsemedlem må icke i denna sin egenskap deltaga i behandlingen eller avgörandet av fråga, vari han har ett väsentligt personligt eller ekonomiskt intresse.

### § 10.

#### *Konsortiets verkställande direktör och personal.*

1. Konsortiets verkställande direktör skall hava samma befogenheter och åligganden, som normalt tillkomma verkställande direktören i ett aktiebolag, såväl i förhållande till styrelsen och arbetsutskottet samt konsortiets personal som i förhållande till tredje man. Styrelsen skall meddela erforderliga föreskrifter rörande de befogenheter, som tillkomma verkställande direktören samt, om ytterligare direktörer finnas, jämväl dessa.
2. Varken verkställande direktören eller annan direktör, om sådan finnes, må vara medlem av någondera partens styrelse.
3. Vid anställning av konsortiets personal skall styrelsen och/eller verkställande direktören på allt sätt söka åvägabringa en så rationell och effektiv organisation som möjligt. Vid tillsättande av högre befattningshavare, ävensom i samband med anställning och utbildning av flygande personal, utlandsrepresentanter, tekniska specialister och ingenjörer, skall, i den mån bestämmelsen i § 1 stycke 2 det medgiver, val mellan kvalitativt jämställda personer ske under skäligt hänsynstagande till att en rimlig fördelning mellan svenskar, danskar och norrmän erhålles.

### § 11.

#### *Räkenskaper och revision.*

1. Konsortiets räkenskapsår skall omfatta tiden 1 oktober—30 september. Det första räkenskapsåret skall omfatta tiden 1 oktober 1950—30 september 1951.
2. Konsortiets räkenskaper skola granskas av sex revisorer. Vardera parten utser två av revisorerna bland de revisorer, som vid ordinarie bolagsstämma med partens aktieägare utsetts att granska partens egna räkenskaper. Revisorerna utse bland sig en ordförande för ett år åt gången. Ordförandeskapet skall alternera mellan parterna.
3. Konsortiets årsbokslut skall senast fyra månader efter räkenskapsårets utgång överlämnas till revisorerna. Senast en månad därefter skall bokslutet ånyo framläggas för styrelsen tillsammans med revisionsberättelsen. Här efter skall det åligga styrelsens ordförande att utlysa styrelsesammanträde snarast möjligt för genomgång av revisionsberättelsen och fastställande av det slutliga bokslutet. I samband med bokslutets verkställande skola företagas sådana avskrivningar å konsortiets tillgångar och sådana avsättningar till mötande av särskilda risker, som styrelsen finner påkallade ur affärsnämsig synpunkt.

### § 12.

#### *Utdelning, å-konto-utbetalning till parterna och framtida tillskott.*

1. Styrelsen bestämmer om och i vad mån vinst skall utdelas till parterna eller inestå i konsortiet. Styrelsen bestämmer även om och i vad mån förlust skall täckas genom inbetalningar till konsortiet från parterna, ävensom den tid, inom vilken sådana inbetalningar skola fullgöras.

2. Oberoende härav äger styrelsen, när den så finner lämpligt, med iakttagande av affärsmässiga principer bestämma om och i vad mån tillgängliga kontantbelopp skola ställas till parternas förfogande. Innebär styrelsens beslut att större kontantbelopp kommer att innestå i konsortiet än som erfordras för den löpande verksamheten eller för ny- och ersättningsanskaffningar under det närmaste året, skola vederbörande valutamyndigheter kunna upptaga detta förhållande till prövning. Parterna förbli va ansvariga gentemot konsortiet för belopp, som ställts till deras förfogande enligt bestämmelserna i detta stycke, och skola, om styrelsen så påkallar, återbetala desamma till konsortiet.

## § 13.

*Force majeure.*

Parterna fritaga sig från allt ansvar och andra påföljder, därest omöjlighet att uppfylla detta avtals bestämmelser skulle uppkomma till följd av krig, krigsfara, uppror, blockad, naturkatastrofer eller liknande händelser.

## § 14.

*Överlåtelse av rättigheter.*

1. Ingendera parten äger rätt att helt eller delvis överlåta sina rättigheter eller skyldigheter enligt detta avtal utan de övriga parternas medgivande.
2. Utan hinder av vad nu sagts är envar av parterna berättigad att pantsätta eller på annat sätt begagna sina rättigheter enligt detta avtal såsom säkerhet vid finansiering av sin egen verksamhet, dock att en sådan åtgärd icke må i något avseende inverka på den partens skyldigheter eller de övriga parternas rättigheter enligt detta avtal.

## § 15.

*Parts utträde ur konsortiet i vissa fall.*

1. Skulle någon av parterna
  - a) icke fullgöra sina skyldigheter enligt detta avtal, såvida icke underlåtenheten är av ringa betydelse, eller
  - b) få sin ekonomiska ställning så försämrad, att de övriga parternas förpliktelser på grund av den solidariska ansvarigheten gentemot tredje man bli avsevärt mera betungande än förhållandet var vid avtalets ingående,
 skola de båda övriga parterna vara berättigade att gemensamt påfordra den tredje partens utträde ur konsistoriet. Utträdet skall äga rum 6 (sex) månader efter det att meddelande om sådan begäran lämnats av de båda andra parterna.
2. Skulle en av parterna icke vara villig biträda ett av de övriga parterna fattat beslut om utvidgning av konsistoriets verksamhet, och skulle sådan utvidgning erfordra ytterligare tillskott från parterna, eller skulle en av parterna icke vara villig biträda ett av de övriga parterna fattat beslut om väsentlig inskränkning av konsortiets verksamhet, skall den förstnämnda parten vara berättigad att utträda ur konsortiet, därest han giver de övriga parterna meddelande därom inom 1 (en) månad från dagen för beslutet. I sådant fall skall utträdet äga rum 6 (sex) månader efter det de övriga parterna mottagit nämnda meddelande.
3. När en part utträder enligt bestämmelserna i styckena 1 och 2, skall han äga utfå den del av konsortiets behållna förmögenhet, som motsvarar hans i § 2 stycke 2 angivna andel i konsortiet. Nämnda del skall beräknas enligt de i styckena 4 och 5 nedan angivna principerna per den dag, då ut-

trädet påfordrades enligt stycke 1 respektive då utträdet skall äga rum enligt stycke 2.

4. Därest en part utträder till följd av omständigheter utom partens kontroll, exempelvis statligt ingripande eller en ekonomisk kris i partens eget land, ävensom när en part utträder enligt stycke 2 ovan, skola konsortiets tillgångar i och för beräkning av den behållna förmögenheten enligt stycke 3 uppskattas till värde motsvarande vad som skäligen kan förväntas inflyta vid en normal, icke brådstörtad avveckling. I konsortiet uppkommen goodwill skall icke tagas i beräkning vid sådan uppskattning som här sagts.
5. Därest en part utträder till följd av andra omständigheter än sådana som avses i stycke 4 ovan, skola bestämmelserna i nämnda stycke 4 gälla med det undantaget att det uppskattade värdet av konsortiets tillgångar icke må överstiga det värde, vartill tillgångarna upptagits i den senast fastställda balansräkningen för konsortiet. Det här åsyftade maximum skall dock icke gälla beträffande tillgångar och skulder, vilkas värden beräknas endast efter officiella kursnoteringar.
6. Skulle parterna icke vara överens, huruvida en part är förpliktad eller berättigad att utträda ur konsortiet enligt bestämmelserna i denna paragraf, eller skulle enighet ej uppnås mellan parterna om värdet av den del av konsortiets behållna förmögenhet, som en utträdande part skall utfå enligt bestämmelserna i styckena 3—5, eller om den egendom, som skall utskiftas för utlösning av sådan andel, skall den sålunda uppkomna tvistefrågan avgöras genom skiljedom enligt § 17 nedan. Vid avgörandet av frågan, huruvida den utträdande parten skall utfå sin andel kontant eller in natura, skall skiljenämnden särskilt beakta de övriga parternas berättigade intressen härutinnan.
7. Därest en part utträder ur konsortiet enligt bestämmelserna i denna paragraf, skola de kvarvarande parterna äga rätt att oförändrat fortsätta sitt samarbete under namnet och beteckningen Scandinavian Airlines System (SAS). Den utträdande parten skall icke äga rätt att direkt eller indirekt begagna namnet eller beteckningen Scandinavian Airlines System (SAS), så länge detta namn användes av den eller de kvarvarande parterna. Vidare skall den utträdande parten vara skyldig lämna sin medverkan till att alla konsortiet tillkommande rättigheter överförs till de övriga parterna eller till konsortiet, som då kommer att bestå av dessa parter. Bestämmelserna i detta avtal skola därefter äga motsvarande tillämpning mellan de kvarvarande parterna, såvida de icke annorlunda avtala, dock med iakttagande av att deras i § 2 stycke 2 angivna andelar i konsortiet skola ökas i förhållande till deras tidigare andelar däri.
8. Därest två av parterna enligt stycke 1 påfordra den tredje partens utträde ur konsortiet, och nämnda utträde beror av omständigheter utom den sistnämnda partens kontroll, skall den tredje parten efter sitt utträde ur konsortiet vara berättigad att åter inträda i konsortiet vid en senare tidpunkt, då de förhållanden, som orsakade hans utträde, upphört. Kunna parterna ej enas i frågan om en part är berättigad till återinträde enligt dessa bestämmelser, eller om villkoren för återinträdet, skall tvisten avgöras genom skiljedom enligt § 17.
9. Skulle sådana förhållanden, som enligt stycke 1 berättiga två av parterna att påfordra att den tredje skall utträda ur konsortiet, uppkomma beträffande två av parterna, äger den tredje parten påfordra, att de båda övriga parterna utträda ur konsortiet. Bestämmelserna i denna paragraf skola i sådant fall i tillämpliga delar gälla.

## § 16.

*Likvidation.*

1. Vid upplösning av konsortiet av annan anledning än som i § 15 avses skall en slutlig reglering av parternas mellanhavanden ske på grundval av deras respektive andelar i konsortiet. I samband med tillgångarnas utskiftande till parterna skall envar av dem vara berättigad att erhålla egendom inom varje slag eller typ av tillgångar till ett värde motsvarande förhållandet 3:2:2, såvida icke parterna överenskomma om en annan fördelning eller godkänna att tillgångarna försäljas för deras gemensamma räkning. Vidare skall i samband med likvidationen träffas en särskild överenskommelse mellan parterna angående den fortsatta användningen av namnet och beteckningen Scandinavian Airlines System (SAS), vare sig i olika registrerade eller eljest skyddade former eller i övrigt, ävensom angående övertagandet eller likviderandet av bolag och andra sammanslutningar, som kontrolleras av konsortiet. Träffas icke sådan överenskommelse, skola här berörda frågor i erforderlig omfattning avgöras genom skiljedom enligt bestämmelserna i § 17.
2. Därest parterna inom fem år från detta avtals ingående skulle överenskomma om likvidation av konsortiet, skola följande särskilda bestämmelser gälla: Envar av parterna skall äga rätt och vara pliktig att mottaga alla de fysiska tillgångar, som den parten tillskjutit vid konsortiets bildande. Dessa tillgångar skola härvid upptagas till det värde, som åsattes dem vid deras tillskjutande till konsortiet, minskat med normala avskrivningar.

## § 17.

*Skiljedom.*

1. Tvister rörande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal må icke dragas inför domstol utan skola hänskjutas till skiljenämnd för slutligt avgörande.
2. Kunna parterna icke enas vid valet av den eller de skiljemän, som skola avgöra tvisten, skall denna avgöras av en skiljenämnd bestående av tre skiljemän, av vilka en utses av presidenten i Danmarks höjesteret, en utses av Justitiarius i Norges høyesterett och en utses av ordföranden i Sveriges högsta domstol.
3. Skiljenämnden utser själv sin ordförande och beslutar själv angående förfarandet, däri inbegripet frågan var skiljenämnden skall hava sitt säte, ävensom angående vilka av de tre ländernas rättsregler, som skola tillämpas. Skiljenämnden skall tillse, att skiljedom meddelas i sådan form att den kan verkställas mot förlorande part enligt den partens nationella lag.

## § 18.

*Avtalets giltighetstid.*

1. Detta avtal är gällande till och med den 30 september 1975, såvida det samma icke enligt avtalets bestämmelser upphör att gälla vid en tidigare tidpunkt. Senast ett år innan avtalet upphör att gälla skola parterna upptaga förhandlingar om fortsatt samarbete.
2. Vid detta avtals ingående upphöra alla mellan parterna gällande avtal och avvecklas snarast per den 30 september 1950 i enlighet med deras bestämmelser.

Detta avtal är upprättat i tre originalexemplar på engelska språket, av vilka vardera parten tagit ett. Envar av parterna skall översätta avtalet till partens eget språk och dessa översättningar skola utväxlas mellan parterna. I fall av bristande överensstämmelse mellan översättningarna skall den engelska texten gälla.

## Bilaga 2.

## Förslag till garantiavtal.

Jämlikt avtal av 1950 har A/B Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) bildat ett konsortium Scandinavian Airlines System (SAS) med ändamål att driva yrkesmässig lufttrafik för gemensam räkning. Avtalet har slutits på 25 år, räknat från och med den 1 oktober 1950.

I anslutning härtill överenskomma de svenska, danska och norska regeringarna om att lämna bolagen garantier på följande villkor:

## § 1.

Staterna lämna bolagen garantier med följande belopp:

Räkenskapsår	Den svenska staten garantier ABA milj. sv. kr.	Den danska staten garantier DDL milj. d. kr.	Den norska staten garantier DNL milj. n. kr.
<sup>1</sup> / <sub>10</sub> 1950— <sup>30</sup> / <sub>9</sub> 1951.....	2·2	2·0	2·0
<sup>1</sup> / <sub>10</sub> 1951— <sup>30</sup> / <sub>9</sub> 1952.....	2·2	2·0	2·0
<sup>1</sup> / <sub>10</sub> 1952— <sup>30</sup> / <sub>9</sub> 1953.....	2·2	2·0	2·0
<sup>1</sup> / <sub>10</sub> 1953— <sup>30</sup> / <sub>9</sub> 1954.....	2·2	2·0	2·0
<sup>1</sup> / <sub>10</sub> 1954— <sup>30</sup> / <sub>9</sub> 1955.....	2·2	2·0	2·0
Summa	11·0	10·0	10·0

Vid nedskrivning eller uppskrivning av någon av de skandinaviska valutorna skola regeringarna upptaga förhandlingar rörande den reglering av garantibeloppen, som erfordras för att i huvudsak återställa nuvarande värdeförhållande mellan garantibeloppen och som i övrigt kan finnas skälig med hänsyn till de förhållanden, som ligga till grund för detta avtal.

## § 2.

Uppkommer under något av de i § 1 angivna räkenskapsåren underskott i ett bolags verksamhet, skall vederbörande bolag av de medel, som vederbörande stat ställer till förfogande, kunna erhålla täckning för underskottet, dock högst inom det för samma år angivna garantibeloppet.

Är bolagets underskott större än garantibeloppet, skall bolaget under följande år av garantiperioden kunna av dessa års garantibelopp erhålla täckning för skillnaden, såframt detta är möjligt.

Bolaget kan efter framställning hos vederbörande regering erhålla förskott på de i första stycket angivna beloppen.

Bolaget skall till vederbörande stat erlägga en garantiavgift på 1 % för år å de vid varje tidpunkt ianspråktaga och ännu ej återbetalade garantibeloppen.

## § 3.

Det åligger vederbörande bolag att av sitt överskott återbetala lyftade garantibelopp.

Så länge ianspråktaga garantibelopp icke äro helt återbetalade, kan bolaget icke utan tillstånd av vederbörande statsmyndighet utbetala utdelning; och denna skall icke kunna överstiga 5 % av aktiekapitalet.



Närmare regler om återbetalningen fastställas genom överenskommelse mellan vederbörande stat och bolaget.

§ 4.

Belopp, som icke hava återbetalats den 1 oktober 1975, kunna eftergivas, därest konsortiets och det nationella bolagets ekonomiska ställning gör detta skäligt.

§ 5.

Detta avtal har utfärdats i tre originalexemplar, ett på svenska, ett på danska och ett på norska. Samtliga tre exemplar ha samma giltighet.

Stockholm, Köpenhamn och Oslo den

1950.

---

## Bihang 2.

Till Konungen.

Genom beslut den 28 oktober 1950 har Kungl. Maj:t anbefallt luftfartsstyrelsen att avgiva utlåtande över ett betänkande, avgivet av en svensk, dansk och norsk tjänstemannadelegation, angående utvidgning av det skandinaviska luftfartssamarbetet inom Scandinavian Airlines System (SAS). Till åttlydnad härav får luftfartsstyrelsen anföra följande.

Såsom av betänkandet framgår, ha luftfartsmyndigheterna i de tre länderna beretts tillfälle att under hand följa tjänstemannadelegationens arbete samt tid efter annan framföra sina synpunkter på de frågor, som falla inom luftfartsmyndigheternas ämbetsområde. Senast har detta skett genom en av förhandlingar mellan luftfartsdirektörerna föranledd underdånig skrivelse den 29 augusti 1950, vartill styrelsen tillåter sig hänvisa. Skrivelser av motsvarande innehåll ha av de danska och norska luftfartsmyndigheterna ingivits till resp. regeringar.

Ur de synpunkter luftfartsstyrelsen har att företräda finnes i huvudsak intet att erinra vare sig mot betänkandet eller mot förslaget till konsortialavtal. Styrelsen önskar dock fästa uppmärksamheten på vissa detaljbestämmelser, vilka i detta sammanhang böra klargöras.

Luftfartsstyrelsen förutsätter, att tjänstemannadelegationens i betänkandet intagna förslag, att flygplanen skola ägas av SAS och drivas för gemensam räkning, avser den formella och icke den verkliga äganderätten till luftfartygen. Enligt gällande internationella avtal och svensk lagstiftning kan nämligen SAS, som icke är juridisk person med hemortsrätt i något av de tre länderna, icke vara ägare av luftfartyg, varav följer, att luftfartyg icke heller kan registreras på konsortiet. Enligt avtalet § 6 skall också registrering ske i resp. moderbolags namn. Ansvarigheten för luftfartyget både gentemot vederbörande svenska och utländska myndigheter och mot annan tredje man blir härigenom formellt fullt klarlagd.

Uttrycket »tredje man» i konsortialavtalet bör enligt luftfartsstyrelsens mening så tolkas, att däri innefattas även myndigheter; det kan ifrågasättas, om detta icke bör klart utsägas i avtalet eller i bolagens trafiktillstånd. Styrelsen förutsätter sålunda, att de tre bolagen även i fortsättningen ur rättslig synpunkt bära ansvaret för konsortiets verksamhet och att konsortialavtalets bestämmelser i detta hänseende endast reglera den interna fördelningen av ansvaret.

Betänkandet innehåller icke några detaljer i detta hänseende. Luftfartsstyrelsen förutsätter emellertid att, bl. a., formerna för den statliga tekniska kontrollen i detta hänseende, innan slutlig ställning till frågan tages, granskas av de tre ländernas luftfartsmyndigheter.

I detta hänseende tillåter sig luftfartsstyrelsen hänvisa till vad från styrelsens sida anförts i förenämnda underdåniga skrivelse den 29 augusti 1950. Styrelsen önskar emellertid beträffande tjänstemannadelegationens uttalande, att luftfartsmyndigheternas arbetsbörda med anledning av det skandinaviska samarbetet kommer att minskas, framhålla, att detta endast gäller på relativt lång sikt samt att några mera väsentliga besparingar icke böra påräknas.

Inom luftfartsstyrelsen har under september och oktober månader 1950 upprättats förslag till ny koncession för Aktiebolaget Aerotransport, till bilaterala luftfartsavtal mellan Sverige och de båda övriga skandinaviska länderna, till regeringsavtal om SAS-samarbetet samt till instruktion rörande luftfartsmyndigheternas samarbete. Förslagen, som under hand preliminärt

granskats inom kommunikationsdepartementet, ha därefter för studium och yttrande ävenledes under hand tillställts de danska och norska luftfartsmyndigheterna, vilka emellertid ännu icke synas ha tagit ställning till desamma. Styrelsen avser emellertid att — efter fortsatta överläggningar med de danska och norska luftfartsmyndigheterna — ingiva förslag i dessa hänseenden.

Luftfartsstyrelsen är av den uppfattningen, att det planerade, utvidgade SAS-samarbetet, sådant det skisserats av tjänstemannadelegationen och med de i det föregående anförda förslagen till detaljändringar, är av utomordentligt stort värde icke blott för de skandinaviska flygbolagen, som därigenom torde kunna vinna betydliga ekonomiska fördelar, utan även för den skandinaviska luftfarten i stort.

Stockholm den 1 november 1950.

Underdånigst:

*C. Ljungberg.*

*Sven Sörenson.*

*/ S. Östlund.*