

## Nr 229.

### *Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utvidgning av det skandinaviska luftfartssamarbetet inom SAS.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 260 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 17 november 1950, föreslagit riksdagen att *dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att icke blott godkänna det vid statsrådsprotokollet fogade förslaget till konsortialavtal mellan de samverkande skandinaviska luftfartsbolagen utan även med danska och norska regeringarna träffa avtal om garanti till bolagen i enlighet med det vid samma protokoll fogade förslaget, *dels ock* godkänna av departementschefen till statsrådsprotokollet förordade riktlinjer för långivning till Aktiebolaget Aerotransport.

#### **Inledning.**

Sedan vissa förslag rörande det skandinaviska luftfartssamarbetet framlagts av dels styrelsen för Scandinavian Airlines System (SAS), dels och styrelserna för nya Aktiebolaget Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) gemensamt, ha kommunikations- och finansministrarna i Danmark, Norge och Sverige 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 förslag till konsortialavtal och garantiavtal har såsom bilaga fogats till propositionen i ärendet, till vilken utskottet får hänvisa.

Departementschefen har i propositionen inledningsvis framhållit, att ifrågasvarande förslag till konsortialavtal synes bära underställas statsmakternas prövning samt att riksdagens medgivande erfordras för godkännande av förslaget till garantiavtal. Härjämte har departementschefen redogjort för riktlinjerna för viss långivning till ABA.

#### **Konsortialavtalet.**

Förslaget innebär, att ABA, DDL och DNL skola bilda ett konsortium SAS, som för gemensam räkning och som en enhet skall driva trafikflyg-

ning och därmed sammanhängande verksamhet. Konsortiet skall drivas efter sunda affärsmässiga principer. Parterna föreslås vara solidariskt ansvariga i förhållande till tredje man och 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 skola parterna gemensamt äga konsortiets tillgångar samt deltaga i överskott eller förlust.

Konsortiets angelägenheter skola enligt förslaget handhas av en styrelse, ett arbetsutskott samt en eller flera direktörer, av vilka en skall vara verkställande direktör. Styrelsen skall bestå av styrelserna i ABA, DDL och DNL, dock så att högst sex representanter från varje bolagsstyrelse skola kunna rösta i konsortiets styrelse.

*Departementschefen* har i denna del anfört följande.

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 offentlighetsliga området och i övrigt, torde framdeles få upptagas till slutlig prövning.

### Garantiavtalet.

Tjänstemannadelegationen har funnit, att en viss form av stöd från staternas sida till driften av det nya SAS kunde bli nödvändig under den första övergångsperioden. Stödet borde icke ha karaktären av lån och icke heller innefatta en subventionering av verksamheten utan föreslås få formen av en särskild garanti med ändamål att övervinna de likviditetssvårigheter, vilka som en följd av eventuella förluster kunde uppkomma under en övergångsperiod. Enligt delegationens mening skulle de tre bolagen under en femårsperiod, efter det konsortialavtalet trätt i kraft, kunna få täckning för sina underskott intill ett för varje år fastställt maximibelopp, som ställts till disposition av de tre ländernas regeringar. De belopp, som tagits i anspråk, skulle återbetalas av eventuella överskott under senare år. En garantiavgift av 1 % per år borde utgå å de vid varje tidpunkt ianspråktagna och ännu ej återbetalda garantibeloppen.

Garantiens totalbelopp föreslås 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.

*Departementschefen* har anslutit sig till tjänstemannadelegationens förslag om garantiordning, vars genomförande vore en förutsättning för utvidgningen av det skandinaviska luftfartssamarbetet i nu föreliggande form. Det borde få ankomma på Kungl. Maj:t att inom ramen för de i betänkandet uppdragna allmänna riktlinjerna bestämma de närmare villkoren för åtnjutande av garantien. *Departementschefen* har vidare framhållit bl. a. följande.

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.

### Viss långivning till ABA.

Skattefrågorna ha varit föremål för överläggningar mellan representanter för ABA samt vederbörande statsdepartement och skattemyndigheter. För ABA:s del uppstå särskilda skatteproblem med avseende å den bokföringsvinst, som kommer att redovisas i anledning av att vissa tillgångar skola överlätas till konsortiet.

ABA har vidare meddelat, att i bolagets 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. ABA har förklarat, att den lösning av skattefrågan genom medgivande av s. k. överprisavdrag, varom diskussioner förts mellan bolaget och skattemyndigheterna, visserligen reglerar själva beskattningsspörsmålet tillfredsställande, men icke möjliggör den eftersträfvade saneringen av balansräkningen. ABA har därför föreslagit 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.

*Departementschefen* har tillstyrkt ABA:s förslag samt framhållit, att den ifrågavarande skatten komme att erläggas under första halvåret 1952 med ett beräknat belopp av ca 6 miljoner kronor. Frågan om anvisande av erforderliga lånemedel, motsvarande det belopp, vartill skatten kan uppgå, dock högst 6 miljoner kronor, har förutsatts skola anmälas för 1951 års riksdag. Riksdagens godkännande av riktlinjerna för ifrågavarande långivning till ABA har ansetts böra inhämtas redan nu.

### Utskottet.

Den nu föreslagna utvidgningen av det skandinaviska luftfartssamarbetet är, såsom av den lämnade redogörelsen framgår, ett vittomfattande projekt, vars konsekvenser för framtiden icke till alla delar kunna överblickas. Obestridligt torde även vara, att statsmakterna genom att godkänna förelig-

gande avtal påtaga sig vissa ekonomiska risker. Det får å andra sidan icke bortses från att ett närmare organisatoriskt samgående av här avsett slag skapar möjligheter till en rationalisering av verksamheten, som i varje fall på längre sikt kan medföra betydande kostnadsbesparingar. Rent affärs-mässigt synas sålunda starka skäl tala för att det nya konsortium som för-utsatts skola bildas av de tre ländernas luftfartsbolag nu kommer till stånd. Den överenskommelse härom som träffats av berörda bolag torde vidare kunna betraktas såsom ett praktiskt uttryck för skandinavisk samarbetsvilja och bör jämväl ur denna synpunkt hälsas med tillfredsställelse.

Med hänsyn till nu antydda omständigheter finner sig utskottet böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag. Vad departementschefen i förevarande sammanhang anfört rörande de speciella problem av olika slag som aktualiseras genom det nya konsortiets bildande har icke givit utskottet anledning till särskilt uttalande. Utskottet vill dock erinra, att frågan om försäljning till svenska staten av vissa ABA tillhöriga fastigheter f. n. är föremål för underhandlingar mellan bolaget och luftfartsstyrelsen. Riksdagen torde, i den mån underhandlingarna leda till avsett resultat, få tillfälle att framdeles taga ställning till denna fråga.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må

a) bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna det vid statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 17 november 1950 fogade förslaget till konsortialavtal mellan de samverkande skandinaviska luftfartsbolagen;

b) 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;

c) godkänna de i statsrådsprotokollet förordade riktlinjerna för långivning till Aktiebolaget Aerotransport.

Stockholm den 7 december 1950.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit* från första kammaren: herrar Sven Larsson, Karl Andersson, Manner-skantz, Ohlon, Gustaf Karlsson, Heiding, fröken Andersson, herrar Berling, Sundelin, Leander, Gillström, Johan Eric Ericson, Näsström, Hesselbom och Pålsson; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmborg i Skövde, Boman i Kieryd, Mårtensson i Uddevalla, Lindholm, Rubbestad, Eriksson i Sandby, Ståhl, Staxäng, Bergstrand, Akerström, Pettersson i Dahl, Thapper och Persson i Vinberg.