

Regeringens proposition

1979/80:115

om lån till Saab-Scania AB och Volvo Flygmotor AB, m. m.

beslutad den 28 februari 1980.

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

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

NILS G. ÅSLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag till ett stödprogram som syftar till att göra det möjligt för den svenska flygindustrin att delvis ställa om sin tillverkning från militära till civila flygprodukter. Riksdagen föreslås anvisa 350 milj. kr. som lån till Saab-Scania AB för att ge företaget möjlighet att delta i ett civilt flygprojekt i samarbete med det amerikanska företaget Fairchild Industries Inc. Riksdagen föreslås vidare anvisa 160 milj. kr. som lån till Volvo Flygmotor AB för att i samarbete med det amerikanska företaget The Garrett Corporation delta i ett civilt flygmotorprojekt. Slutligen framläggs förslag att anvisa 10 milj. kr. till Saab-Scania AB för studier av lätta, obeväpnade skolflygplan.

INDUSTRIDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1980-02-28

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Bohman, Mundebo, Mogård, Dahlgren, Åsling, Söder, Krönmark, Burenstam Linder, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelson, Danell, Petri

Föredragande: statsrådet Åsling

Proposition om lån till Saab-Scania AB och Volvo Flygmotor AB, m. m.

1 Inledning

Den svenska flygindustrin tillkom under åren före andra världskriget för att inom landet säkerställa försvarets behov av stridsflygplan. Sålunda har tillverkning av flygplan i Linköping och flygmotorer i Trollhättan pågått sedan år 1930. Tillsammans med sina föregångare har flygdivisionen vid Saab-Scania AB (SAAB) sedan år 1937 tillverkat 4 000 flygplan, varav 2 000 jetplan. Volvo Flygmotor AB (VFA) och dess föregångare har sedan starten tillverkat ett femtontal typer av flygmotorer, sedan slutet av 1940-talet uteslutande jetmotorer. Båda företagens verksamhet har helt dominerats av leveranser till försvaret och de har genom sin verksamhet utvecklat en för landet unik kompetens inom en mångfald områden av avancerad teknik. SAAB gjorde en inbrytning på den civila marknaden omedelbart efter kriget med det civila passagerarflygplanet Scandia. Detta plan fick emellertid överföras till Fokker i Holland för att ge plats åt produktion för det svenska försvaret.

Under 1970-talet har det allt klarare framgått att sysselsättningen för militära ändamål vid företagen på längre sikt skulle nedgå. Båda företagen har därför sedan en längre tid med sitt tekniska kunnande som bas sökt bredda sin verksamhet till den civila marknaden. Detta har också skett inom ett antal smärre produktområden, men den militära sidan är fortfarande den helt dominerande. För SAAB:s flygdivision svarar den för drygt 80 % och för VFA är den ca 70 % av omsättningen.

Under 1970-talets senare hälft har ett flertal utredningar arbetat med frågan om det militära flygets framtida utformning. I november 1978 presen-

terade flygindustrikommittén (Fö 1978:01) del I av sitt betänkande (Ds Fö 1978:8). Kommittén anförde bl. a. att oavsett vilket beslut om flygplansupphandling som regeringen skulle komma att fatta, kommer ett minskat personalbehov främst på utvecklingssidan att uppstå vid flygindustrin. Enligt kommittén borde regeringen därför omedelbart ta initiativ till överläggningar med berörda företag och fackliga organisationer i syfte att snarast finna nya arbetsuppgifter som kunde ge alternativ sysselsättning.

Med stöd av regeringens bemyndigande den 21 december 1978 tillkallade dåvarande chefen för industridepartementet en delegation¹ (I 1978:09) för att bereda frågor om civilt utnyttjande av flygindustriella resurser m. m. I delegationens direktiv framhölls att anskaffningen av nästa generation militära stridsflygplan kommer att medföra minskade insatser av främst utvecklingspersonal i flygindustrin.

Under våren 1979 föreslog regeringen i prop. 1978/79:138 att utvecklingsarbetet på flygplansprojekten B3LA/SK38/A38 skulle läggas ned och att överbefälhavaren skulle ges i uppdrag att utreda andra alternativ. Dessa förslag godkändes av riksdagen (FöU 1978/79:23, rskr 1978/79:237). Överbefälhavarens förslag har framlagts i februari 1980. I förslaget förordas studier och inledande utveckling av ett stridsflygplan av enhetstyp för 90-talet kallat JAS 90.

Delegationen har den 6 september 1979 fått regeringens uppdrag att undersöka förutsättningarna för bl. a. finansiering av arbeten avseende visst vindkraftaggregat. Delegationen har i skrivelse den 7 januari 1980 redovisat sina synpunkter på projektet.

Beträffande undervattensteknik har SAAB för delegationen presenterat flera konkreta förslag till projekt. Flygindustridelegationen tillstyrker ett visst statligt stöd för ett av dessa projekt.

Flygindustridelegationen har under sitt utredningsarbete inkommit med två skrivelser med förslag till stödåtgärder för flygindustrin. Delegationen avlämnade i januari 1980 sitt betänkande (Ds I 1980:2) med förslag till ett stödprogram för att ge flygindustrin möjlighet att utvecklas i civil riktning.

Riksdagen har tidigare beslutat att bevilja ett lån om 138 milj. kr. till VFA för att finansiera VFA:s andel i ett civilt flygmotorprojekt som drivs av det amerikanska företaget General Electric Company (prop. 1979/80:13, NU 1979/80:6, rskr 1979/80:39).

SAAB har inkommit med en skrivelse med hemställan om anslag för civil produktutveckling. SAAB har vidare den 25 januari 1980 träffat ett samarbetsavtal med det amerikanska företaget Fairchild Industries Inc. (Fairchild). Enligt avtalet skall SAAB svara för viss andel av utveckling, tillverkning och försäljning av ett nytt trafikflygplan, avsett för 30 passagerare.

¹ Generaldirektör Tony Hagström, ordförande, direktör Morgan Abrahamsson, ombudsman Arne Angelöf, verkställande direktör Gösta Bystedt, tekn. dr. Martin Fehrm, ingenjör Benn Ottosson och generaldirektör Sigvard Tomner.

Företrädare för staten och SAAB har därefter förhandlat om villkoren för statens medverkan till finansiering av SAAB:s deltagande i projektet. Enighet har uppnåtts om ett avtal, enligt vilket staten beviljar SAAB ett lån på 350 milj. kr. på i avtalet närmare angivna villkor. Enligt avtalet kommer regeringen, under förutsättning att riksdagen fattar de beslut som behövs härför, att slutligt godkänna detsamma. Avtalet, som undertecknades den 26 februari 1980, bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

VFA har inkommit med skrivelser med begäran om anslag för samarbete med det amerikanska företaget The Garrett Corporation Inc. (Garrett). VFA har den 28 januari 1980 träffat ett samarbetsavtal med Garrett beträffande ett projekt för att utveckla och tillverka två nya civila flygplansmotorer, en mindre jetmotor och en turbopropmotor. Enligt avtalet skall VFA svara för viss motorutveckling samt tillverkning av vissa komponenter och reservdelar till dessa motorer.

En förutsättning för att avtalet mellan VFA och Garrett skall gälla är att avtal träffas om statlig medverkan i finansieringen av projektet. Företrädare för staten och VFA har förhandlat om villkoren för sådan statlig medverkan till finansieringen av VFA:s deltagande i projektet. Enighet har uppnåtts om ett avtal, enligt vilket staten beviljar VFA ett lån på 160 milj. kr. på i avtalet närmare angivna villkor. Enligt avtalet kommer regeringen, under förutsättning att riksdagen fattar de beslut som behövs härför, att slutligt godkänna detsamma. Avtalet, som undertecknades den 25 februari 1980, bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

2 Den svenska flygindustrins situation m. m.

2.1 Verksamheten vid Saab-Scania AB, Flygdivisionen

SAAB:s flygdivision har sin verksamhet förlagd till Linköping, Stockholm, Göteborg och Malmö. Den största delen av divisionen återfinns i Linköping. Divisionen sysselsätter ca 5 800 personer, varav ca 3 300 tjänstemän. Flygplansverksamheten sysselsätter ca 4 500 personer. Omsättningen år 1979 var 932 milj. kr., varav drygt 80 % avsåg militära produkter.

Verksamheten vid SAAB:s flygdivision är huvudsakligen baserad på beställningar från det svenska försvaret. Under år 1978 har en andra delserie av flygplanet Viggens jaktversion JA37 beställts. Tillsammans med den option på en tredje delserie som ingår i avtalet uppgår det totala antalet JA37 till 149. Detta program innebär en förhållandevis jämn beläggning i verkstäderna till slutet av 1980-talet.

Beställningarna av militära projekt minskar inom flygdivisionens utvecklingsavdelning och sysselsättningen inom divisionen är därför vikande.

För att motverka detta och för att i möjligaste mån behålla den höga tekniska kompetens som den militära flygplansutvecklingen har givit, eftersträvar SAAB att ställa om tillverkningen mot en ökad andel av civila produkter.

På uppdrag av McDonnell-Douglas Aircraft Company deltar SAAB i arbete på att framställa vingklaffarna till flygplanet DC-9 Super 80. Vidare deltar SAAB som riskbärande partner i utvecklingen av passagerarplanet British Aerospace 146.

SAAB:s flygdivision har även en viss produktion utanför flygområdet för bl. a. leveranser till satellit- och raketprojekt.

I samband med att flygindustridelegationen inledde sitt arbete, uttryckte den dåvarande regeringen ett önskemål om att erhålla ett beslutsunderlag beträffande möjligheterna att utveckla ett lätt, obeväpnat skolflygplan. För detta krävdes vissa fortsatta, grundläggande studier vid SAAB. Företaget har för delegationen skisserat två sådana flygplan och begärt medel för vidare studier av dessa projekt.

Delegationen föreslog i skrivelse den 28 maj 1979 att SAAB för budgetåret 1979/80 skulle erhålla ett statligt bidrag på 10 milj. kr. för fortsatta studier av skolflygplansprojekt. Resultatet av dessa studier borde redovisas för regeringen under år 1980.

Som ett ytterligare led i sin strävan mot civil tillverkning har SAAB haft kontakter med ett antal flygindustriföretag för att diskutera samarbete för civil flygplanstillverkning. Diskussionerna har bl. a. lett fram till att SAAB den 25 januari 1980, som nyss nämnts, har träffat ett avtal med det amerikanska företaget Fairchild Industries Inc. (Fairchild) om samarbete vad avser utveckling, tillverkning och försäljning av ett civilt passagerarflygplan för 30 passagerare. Det skall börja levereras under år 1984. Slutmonteringen avses ske i Sverige. SAAB ansvarar för tre fjärdedelar av utvecklingsarbetet och hälften av produktionen. Marknadsföringen sker gemensamt. Arbetet med det nya flygplanet väntas sysselsätta ca 400 personer på SAAB:s utvecklingsavdelning och ca 500 personer vid SAAB:s verkstäder.

2.2 Avtalet mellan staten och Saab-Scania AB

Avtalet mellan staten och SAAB syftar till att bevara ett högt tekniskt kunnande inom svensk flygindustri och till att främja sysselsättningen vid SAAB. Avtalet innebär i huvudsak följande.

Staten lämnar SAAB ett lån om 350 milj. kr. för att göra det möjligt för SAAB att fullfölja sitt åtagande att utveckla, konstruera, tillverka och montera delar, komponenter och system på sätt som närmare anges i avtalet mellan SAAB och Fairchild. Lånet utbetalas i svenska kronor i fyra poster; 60 milj.kr. i juli 1980, 100 milj.kr. i juli 1981, 100 milj.kr. i mars 1982 och 90 milj.kr. i december 1982. Som villkor för utbetalningarna gäller att projektet fortskrider i huvudsak planenligt.

1† *Riksdagen 1979/80. I saml. Nr 115*

Tillverkningen skall ske i Sverige antingen av SAAB självt eller undantagsvis genom underleverantör.

Återbetalning av lånet skall ske genom att SAAB till staten, i stället för amortering och ränta, betalar royalty i form av ett belopp i kronor för varje sålt flygplan med undantag för de 100 först sålda planen. Beloppens storlek och indexuppräknung framgår av avtalet. Avtalstiden är inte begränsad, vilket innebär att återbetalning skall ske så länge försäljning förekommer, även om summan av återbetalningarna på så sätt kan komma att överstiga lånebeloppet. Återbetalningarna kan emellertid helt utebli om försäljningen misslyckas. På så sätt delar staten och företaget de kommersiella riskerna och vinstmöjligheterna.

Om samarbetet mellan SAAB och Fairchild ändras, skall detta rapporteras till staten. SAAB skall även årligen rapportera hur Fairchild-projektet fortskrider i förhållande till uppgjorda tids- och kostnadsplaner.

Avtalet innehåller vidare bestämmelser om redovisning, revision, hävning, jämkning, skiljeförfarande vid tvist m. m.

2.3 Verksamheten vid Volvo Flygmotor AB

Som redovisades i prop. 1979/80:13 är VFA ett helägt dotterbolag till AB Volvo. Verksamheten vid VFA sysselsatte år 1979 ca 3.000 personer, av vilka ca 2.400 arbetar med flygmotorer. Av de senare är ca 500 sysselsatta med forskning och utveckling av jetmotorer. Omsättningen år 1979 var 661 milj.kr. Flygprodukter svarade för ca 70 % av omsättningen. Resten hänförde sig till civila produkter utandör flygområdet. Detta produktprogram omfattar områdena värmeteknik, hydraulik och energiteknik.

Vid VFA tillverkas i första hand militära flygmotorer, f. n. motorer till de olika versionerna av flygvapnet Viggen. För att tillverka jetmotorer krävs det, förutom en mycket avancerad material- och produktionsteknik, omfattande utvecklings- och konstruktionsresurser. Dessa resurser utnyttjar VFA även för översyn av civila flygmotorer. Vidare har VFA en viss legotillverkning av komponenter till europeisk rymd- och flygindustri. VFA har till exempel framställt brännkammare till bärraketerna Ariane, ett projekt inom det europeiska rymdorganet ESA.

Liksom för SAAB:s flygdivision är sysselsättningen med militära projekt vid VFA:s utvecklingsavdelning vikande. I verkstäderna väntas dock sysselsättningen med militära projekt minska först mot senare delen av 1980-talet. För att kompensera denna nedgång i sysselsättningen krävs en fortsatt omställning mot en större andel civila produkter. Nya projekt måste dessutom planeras och påbörjas i god tid om en jämn sysselsättning skall kunna upprätthållas. VFA har därför fört diskussioner om samarbete med utländska tillverkare av civila flygmotorer för att med den hittillsvarande militära verksamheten som bas bredda sitt verksamhetsområde. Detta har

den 2 maj 1979 resulterat i ett avtal med det amerikanska företaget General Electric Company. Enligt avtalet skall VFA deltaga i ett projekt för att tillverka original- och reservdelar till en ny flygmotor betecknad CF6-32 och avsedd för medelstora trafikflygplan, i första hand Boeing 757 och 777. För att göra det möjligt för VFA att deltaga i detta flygmotorprojekt har statsmakterna anvisat 138 milj. kr. som lån till VFA.

Som nyss nämnts har VFA den 28 januari 1980 träffat ett avtal med Garrett om samarbete med utveckling av två civila flygmotorer. VFA och Garrett skall gemensamt utveckla en mindre jetmotor med beteckningen TFE 731-5 och en turbopromotor med beteckningen TPE 331-14 för mindre passagerarflygplan. VFA:s andel i projekten är 5,6 % resp. 15 %. VFA betalar en del av Garretts nedlagda kostnader i projekten och blir genom avtalet delaktigt i avancerad motorteknologi och kvalificerad produktionsteknik. De nya projekten förväntas sysselsätta ca 100 personer med utvecklingsarbete och 400 personer med verkstadsarbete vid VFA.

2.4 Avtalet mellan staten och Volvo Flygmotor AB

Avtalet mellan staten och VFA syftar till att bevara ett högt tekniskt kunnande inom svensk flygindustri och till att främja sysselsättningen vid VFA. Avtalet innebär i huvudsak följande.

Staten lämnar VFA ett lån på 160 milj. kr. för VFA:s medverkan i utveckling och tillverkning av en mindre jetmotor samt en turbopropmotor. VFA skall svara för viss motorutveckling samt tillverkning av komponenter och reservdelar till dessa motorer på sätt som närmare anges i avtalet mellan VFA och Garrett. Lånet utbetalas i svenska kronor i två poster: 85 milj. kr. i juli 1980 och 75 milj. kr. i mars 1981.

Tillverkningen skall ske i Sverige antingen av VFA självt eller genom annat bolag som ingår i Volvo-koncernen. I undantagsfall får VFA anlita svensk underleverantör.

Återbetalning av lånet skall ske genom att VFA till staten i stället för ränta och amortering betalar royalty i form av en andel av sina intäkter från försäljningen av komponenter och reservdelar till motorerna. Royaltyns storlek framgår av avtalet. Återbetalningar beräknas pågå till andra hälften av 1990-talet, även om summan av återbetalningarna på detta sätt kan komma att överstiga lånebeloppet. Återbetalningarna kan emellertid helt utebli om försäljningen misslyckas. På detta sätt delar staten och företaget de kommersiella riskerna och vinstmöjligheterna.

Om samarbetet mellan Garrett och VFA ändras, skall detta rapporteras till staten. VFA skall även årligen rapportera hur Garrett-projektet fortskrider i förhållande till uppgjorda tids- och kostnadsplaner.

Avtalet innehåller vidare bestämmelser om redovisning, revision, hävning, jämkning, skiljeförfarande vid tvist m. m.

2.5 Flygindustridelegationens betänkande m. m.

Flygindustridelegationen tillkallades den 5 februari 1979. I dess uppgifter ingick att inventera och värdera olika möjligheter att utnyttja flygindustrins resurser såväl inom som utom flygområdet. Delegationen har avlämnat förslag dels under utredningsarbetet, dels i sitt betänkande.

I en skrivelse den 28 maj 1979 förordade flygindustridelegationen att möjligheterna att utveckla ett nytt lätt, obeväpnat skolflygplan skulle studeras. Delegationen föreslog att SAAB skulle beviljas ett bidrag på 10 milj. kr. för grundläggande studier för att skapa beslutsunderlag om två sådana flygplansprojekt som skisserats vid företaget.

Flygindustridelegationen framhåller i sitt betänkande att endast utveckling för den civila flyg- och rymdmarknaden, som ligger nära industrins nuvarande tekniska inriktning, kan ge väsentliga tillskott av utvecklingsarbete under de närmaste åren. Delegationens förslag domineras därför av de redan beskrivna projekten vid SAAB och VFA. Det framhålls också att den av statsmakterna beslutade ökningen av de statliga insatserna på rymdområdet (prop. 1978/79: 142, NU 1978/79: 36, rskr 1978/79: 292) i viss utsträckning kan bidra till lösningen av de problem som uppstått i flygindustrin.

Flygindustridelegationen konstaterar att det är förenat med betydande risker att i stor utsträckning överföra flygindustrins utvecklingsresurser från militär till civil verksamhet, främst beroende på skillnaderna i marknadsstruktur mellan den militära och den civila sidan. En förutsättning för att ett utvecklingsarbete för den civila marknads behov skall lyckas, är enligt delegationens uppfattning att ett organiserat samarbete kan etableras med utländska företag som redan har en stark ställning på marknaden och som kompletterar de svenska företagen. Detta framhålls som den enda realistiska vägen att inhämta konkurrenternas försprång.

Delegationen framhåller att projekt utanför flyg/rymdområdet kan få betydelse enbart på längre sikt. Man har undersökt projekt inom områdena datorstödd konstruktion, materialteknik, undervattensteknik, energiteknik, transmissionsteknik m. m. Delegationens förslag på dessa områden inkränker sig till arbeten av mindre omfattning och förberedande karaktär.

Sammanfattningsvis föreslår delegationen att staten totalt skall satsa högst 675 milj. kr., varav 642,5 milj. kr. för flyg- och rymdområdena och 32,5 milj. kr. för övriga områden. Förslagen avser att i första hand ge SAAB och VFA möjlighet att utvecklas i civil riktning. Det statliga stödet i samband med omstrukturering vid dessa företag bör klart begränsas i tid och omfattning. En förutsättning är vidare enligt delegationen att företagen i ett fortfarighetstillstånd kan räkna med kommersiell lönsamhet. De åtgärder som föreslås kan dock enligt delegationen bara lösa problemen med överkapaciteten vid flygindustrins utvecklingsavdelningar till en viss del.

3 Föredragandens överväganden

Den svenska flygplans- och flygmotorindustrin har under den gångna 50-årsperioden byggts upp till en tekniskt avancerad industri huvudsakligen inriktad på att tillgodose det svenska försvarets behov av moderna stridsflygplan. Kompetens har byggts upp på en mångfald högteknologiska nyckelområden. Inte minst viktig är systemkompetensen, dvs. förmågan att hålla samman och leda utvecklingsarbetet på stora och komplicerade projekt. De samarbetsavtal som de svenska företagen har slutit med framstående utländska företag i branschen visar enligt min mening att den svenska industrins kompetens står på en hög nivå, även vid en internationell jämförelse.

Som jag inledningsvis har framhållit minskar emellertid beläggningen för försvarets behov vid SAAB och VFA, i första hand på utvecklingsidan men på några års sikt även på produktionssidan.

Frågan om det militära behovet av flygindustriella resurser i framtiden utreds f. n. av 1979 års militära flygindustrikommitté (Fö 1979: 02).

Efter samråd med chefen för försvarsdepartementet finner jag det såväl av försvarspolitiska som av industripolitiska skäl viktigt att slå vakt om den fortsatta existensen av de kvalificerade nationella resurser som har byggts upp i flygindustrin. En utvecklingskompetens är nödvändig både för att kunna utveckla och för att kunna tillverka flygplan inom landet. Ett flertal studier har på senare år framhållit att Sveriges speciella konkurrensfördelar står att finna inom områden som fordrar högt utvecklad teknik. Jag finner det därför följdriktigt att flygindustrin söker sig ut på nya marknader, där dess speciella kompetens kan utnyttjas till att skapa lönsamma exportintensiva projekt för den internationella civila marknaden. En svensk flygindustri med en bredare marknadsbas än enbart den inhemska försvarsmarknaden har enligt min bedömning rimliga kommersiella framtidsutsikter.

En överföring från militära till civila användningsområden av flygindustrins utvecklingsresurser är emellertid förenad med svårigheter och risker av främst marknadsmässig art. För att klara en sådan omställning krävs det enligt min mening att den svenska flygindustrin samarbetar med utländska företag som redan har etablerat sig på flygmarknaden och vilkas kompetens kompletterar de svenska företagens. Både SAAB och VFA har också sedan flera år arbetat på att skapa civila samarbetsprojekt.

Jag ser de av SAAB inledda samarbetsprojekten kring flygplanen Douglas DC9-80 och British Aerospace 146 liksom VFA:s samarbetsprojekt kring flygmotorn General Electric CF6-32 som bevis för den svenska flygindustrins långsiktiga möjligheter på den internationella marknaden. VFA har också en icke oväsentlig legotillverkning för ett flertal utländska flygmotortillverkare. Legotillverkning har emellertid nackdelen att ge relativt kortsiktiga kontrakt, varför jag delar företagets bedömning att det är

nödvändigt att satsa även på mera långsiktiga projekt. Som jag har redovisat har SAAB och VFA under januari 1980 tecknat var sitt avtal med de amerikanska företagen Fairchild resp. Garrett beträffande utveckling och tillverkning av ett civilt passagerarplan resp. flygmotorer för civila flygplan. Det ena motorprojektet med Garrett är dessutom ett tänkbart alternativ för det flygplan som Fairchild och SAAB skall utveckla. De amerikanska företagen har båda en ledande ställning på sina resp. marknadsområden.

Framtidsutsikterna för den civila flygmarknaden är enligt samstämmiga bedömningar goda. Trots oljekrisen under 1970-talet ökar flygtransporterna globalt sett. De kraftigt höjda bränslepriserna tvingar fram en generationsväxling när det gäller flygplan och flygmotorer i syfte att förbättra bränsleekonomin. Kraven på lägre bullernivåer verkar i samma riktning. Stora framsteg har gjorts när det gäller struktur och aerodynamisk utformning av flygplan, vilka nu kan omsättas i konkreta projekt. På flygmotorsidan har gjorts stora framsteg både när det gäller rena jetmotorer och när det gäller turbopropmotorer av den art som avses för Fairchilds och SAAB:s flygplansprojekt och som VFA avser utveckla tillsammans med Garrett.

Den globala utvecklingen kännetecknas också av en ökande andel internationella samarbetsprojekt. Detta betingas dels av marknadsmässiga skäl, dels av önskemål om riskspridning.

Det kan i detta sammanhang erinras om den överenskommelse om handel inom den civila flygindustrisektorn som har slutits inom ramen för det allmänna tull- och handelsavtalet (the General Agreement on Tariffs and Trade, GATT), vilket har godkänts av riksdagen (prop. 1979/80: 24, UU 1979/80: 13, rskr 1979/80: 138). Överenskommelsen syftar till att underlätta handeln på detta område.

Trots den förväntade positiva utvecklingen av den civila flygmarknaden är de föreslagna projekten förknippade med betydande kommersiella risker, betingade bl. a. av att projekten är långsiktiga. Sålunda har båda projekten, om de blir framgångsrika, en tidsomfattning av åtminstone 15 år. Det ekonomiska resultatet blir därför beroende av eventuella olikheter i kostnadsutvecklingen i Förenta staterna och Sverige under denna period. Vidare har de svenska företagens andel i projekten en ekonomisk omfattning som är stor i förhållande till deras årsomsättning. Företagen förmår därför inte att helt med egna medel finansiera sina andelar enligt de två samarbetsavtalen.

Det faktum att företagen är beredda att ta en avsevärd risk genom att satsa den större delen av erforderliga resurser i projekten av egna medel ser jag emellertid som ett klart bevis på deras egen tilltro till projekten och deras vilja att satsa helhjärtat på dem. De båda projekten har som förut framhållits också fått flygindustridelegationens klara förord.

Jag finner att SAAB:s och VFA:s deltagande i resp. samarbetsprojekt är

viktiga led i arbetet med att skapa en vidgad, civil marknadsbas för svensk flygindustri. En sådan är enligt min bedömning en nödvändig förutsättning för en långsiktigt lönsam verksamhet. Därför finner jag det berättigat att staten i form av lån satsar riskkapital i projekten för att göra det möjligt för företagen att deltaga i dessa.

Jag förordar således att medel anvisas för de lån till SAAB och VFA som har förutsatts i avtalen mellan staten och företagen. Lånebeloppen, 350 milj. kr. resp. 160 milj. kr., bör anvisas under särskilda anslag på statsbudgeten för budgetåret 1980/81.

Under förutsättning att riksdagen beslutar i enlighet med vad jag här har förordat, kan regeringen slutligt godkänna avtalen mellan staten och SAAB resp. mellan staten och VFA utan särskilt bemyndigande från riksdagens sida. Jag kommer i så fall att föreslå regeringen att ge den nyligen inrättade Fonden för industriellt utvecklingsarbete (Industrifonden) i uppdrag att, liksom i fallet med VFA:s samarbete med General Electric, för statens del svara för uppföljning av avtalen.

Jag finner det viktigt att SAAB gör en analys av de tekniska och marknadsmässiga förutsättningarna även för andra projekt än det som har överenskommit med Fairchild. Jag förordar därför att SAAB i enlighet med flygindustridelegationens förslag beviljas ett särskilt bidrag på 10 milj. kr. för studier av lätta, obeväpnade skolflygplan. Detta arbete bör redovisas under år 1980.

Flygindustridelegationen har utöver statligt stöd till de redan nämnda projekten föreslagit ett antal mindre bidrag till andra projekt, vilka har framförts såväl från SAAB och VFA som från annat håll. Jag finner det viktigt att förslagsställarna fortsätter att bearbeta dessa. De av mig här förordade insatserna på flygområdet ger enligt min bedömning de berörda företagen ökade möjligheter att på egen bekostnad finansiera åtminstone de inledande skedena av lovande sådana projekt. Industrifonden har i princip också möjlighet att inom ramen för sin verksamhet lämna stöd till projekt av aktuellt slag. Fonden har dessutom kompetens att göra de detaljerade bedömningar som fordras för att kunna ta ställning till frågan om eventuellt statligt stöd. Jag är därför nu ej beredd att föreslå några särskilda åtgärder för stöd till hithörande projekt.

4 Hemställan

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

1. *Lån till Saab-Scania AB* för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 350 000 000 kr.

2. *Lån till Volvo Flygmotor AB* för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 160 000 000 kr.
3. *Bidrag till Saab-Scania AB* för budgetåret 1980/81 under fjortonde huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 10 000 000 kr.

5 Beslut

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

*Bilaga 1***Avtal mellan Svenska Staten och Saab-Scania AB om lån för utveckling och tillverkning av civilt flygplan.**

Saab-Scania AB, ("SAAB"), har genom ett den 25 januari 1980 träffat ramavtal med Fairchild Industries Inc., Germantown, Maryland, USA ("Fairchild"), överenskommit om samarbete för utveckling och tillverkning av ett civilt flygplan betecknat Flygplanet samt vidareutveckling därav. Enligt ramavtalet ("SAAB-Fairchild avtalet") skall SAAB svara för viss andel av utvecklingen, tillverkningen samt försäljningen av Flygplanet. SAABs och Fairchilds gemensamma åtaganden enligt SAAB-Fairchild avtalet benämnes i fortsättningen Projektet.

Projektets innehåll samt vissa av SAABs åtaganden för genomförandet av Projektet framgår av *Bilaga 1*¹ till detta avtal.

I huvudsakligt syfte att genom satsning på utvecklingsarbete bevara syster-sättning och ett högt tekniskt kunnande inom svensk flygindustri vid en övergång till ökad produktion för civilt ändamål, är staten beredd att lämna SAAB lån på sammanlagt 350 miljoner kronor. Parterna har överenskommit att hela beloppet skall tagas i anspråk för Projektet.

§ 1

Statens åtagande

Staten lämnar SAAB på de villkor som anges i detta avtal ett lån på 350 miljoner kronor.

Lånet avser att möjliggöra SAABs åtagande att utveckla, konstruera, tillverka och montera delar, komponenter och system till Flygplanet eller utveckling därav i enlighet med SAABs åtaganden i SAAB-Fairchild avtalet.

§ 2

SAABs åtaganden

SAAB åtager sig att vidmakthålla erforderligt tekniskt kunnande och att ställa till förfogande för Projektet den personal och de ekonomiska resurser som utöver statens lån erfordras för att genomföra Projektet enligt *Bilaga 1* samt skall även i övrigt göra sitt bästa för att Projektet skall kunna genomföras.

Väsentliga ändringar i Projektets innehåll eller inriktning förutsätter statens skriftliga godkännande innan sådan ändring genomförs.

§ 3

Utbetalning av lånet

Utbetalning av lånet sker i fyra rater enligt följande ordning.

1. 60 miljoner kronor utbetalas senast 30 dagar efter det riksdagen godkänt detta avtal i erforderliga delar, dock tidigast den 1 juli 1980.

2. 100 miljoner kronor utbetalas under juli 1981.

3. 100 miljoner kronor utbetalas under mars 1982.

4. 90 miljoner kronor utbetalas under december 1982.

Som villkor för utbetalning av belopp som avses under 1-4 skall gälla att Projektet fortskrider i huvudsak planenligt eller med avvikelser som staten godkänt.

¹ Avtalets bilagor ej återgivna här.

Till ledning för statens prövning enligt föregående stycke såvitt avser utbetalning enligt 2-4 skall SAAB tidigast fyra och senast tre månader före respektive utbetalningsmånad enligt 2-4 avge lägesrapport som avses i § 6 punkt A.

SAAB skall därjämte inom 14 dagar från riksdagens beslut respektive före varje utbetalningsmånads början, dock tidigast 12 dagar dessförinnan, skriftligen bekräfta att Projektet fortskrider i huvudsak planenligt eller med avvikelser som staten godkänt.

§ 4

Sysselsättning i Sverige

SAAB förbinder sig att utföra sin del av utvecklingsarbetet och tillverkningen i den egna organisationen i Sverige eller undantagsvis genom underleverantör. Härifrån undantages sådant utvecklingsarbete som med hänsyn till samarbetet med Fairchild måste förläggas utomlands, ävensom inköp av råmaterial och sådana delar som SAAB sedvanligen inköper för sin flygplanstillverkning.

§ 5

Återbetalning

Återbetalning skall ske på så sätt att SAAB till staten betalar ett belopp i kronor för varje sålt Flygplan. Återbetalning skall dock ej ske för de 100 först sålda Flygplanen. De belopp som SAAB skall återbetala, skall uppräknas med index, vilket i princip skall baseras på förändringar i försäljningspriset för Flygplanen. Närmare bestämmelser för tillämpning och beräkning av index framgår av *Bilaga 2*.

Beloppens storlek före uppräkning med index framgår av följande uppställning:

Antal sålda Flygplan	Belopp i kronor att återbetala per försält Flygplan
101-200	400 000
201-325	800 000
326-500	1 120 000
501-	200 000

Statens rätt till återbetalning uppkommer när en försäljning av ett Flygplan enligt god redovisningssed skall bokföras av SAAB som försäljning. Återbetalning skall ske, när Flygplan har levererats till slutkund, kalenderkvartalsvis i efterskott senast 30 dagar efter utgången av varje kalenderkvartal med början det kalenderkvartal under vilket det 101:a Flygplanet har levererats till slutkund.

Statens rätt till återbetalning föreligger så länge försäljning av Flygplan eller vidareutveckling därav inom ramen för SAAB-Fairchild avtalet i dess nuvarande omfattning förekommer, även om därigenom summan av återbetalningarna kommer att överstiga lånebeloppet.

§ 6

Revision och information

Utöver vad som eljest föreskrives i detta avtal skall SAAB rapportera till chefen för Industridepartementet eller den som denne anvisar enligt följande.

A. Lägesrapporter för utbetalning

Rapporter skall innehålla en aktuell redovisning av hur Projektet fort-

skriker i förhållande till uppgjorda planer (se *Bilaga 1*), förändringar av betydelse i Projektets inriktning och marknadsförutsättningar samt följderna av sådana förändringar.

B. Övriga lägesrapporter

Från och med år 1983 skall rapporter som avses under A. avges årligen under september månad.

C. Redovisning av försäljning

SAAB skall i samband med att återbetalning enligt § 5 sker skriftligen lämna alla uppgifter som erfordras för att fastställa storleken av de belopp som SAAB skall återbetala till staten.

SAABs revisorer skall bestyrka riktigheten av de uppgifter som lämnas i redovisning enligt § 5. Skulle ej SAABs revisorer bestyrka riktigheten av de lämnade uppgifterna, skall SAAB på egen bekostnad tillhandahålla staten eller av staten utsedda ombud alla handlingar och upplysningar som erfordras för granskning av redovisningen.

D. Rapporter angående SAAB-Fairchild avtalet

SAAB är skyldigt att omgående rapportera varje förändring av betydelse i SAAB-Fairchild avtalet. Detsamma gäller förändringar i förhållandet mellan SAAB och Fairchild, inom ramen för eller som komplettering av SAAB-Fairchild avtalet.

E. Övrig information

SAAB är jämväl skyldigt att i skäligen omfattning lämna all övrig information beträffande Projektet, som chefen för Industridepartementet eller den som denne anvisar kan komma att begära.

§ 7

Överlåtelse av SAABs åtaganden

SAABs skyldigheter och rättigheter enligt detta avtal eller SAAB-Fairchild avtalet kan ej helt eller delvis överlåtas till annan utan att staten dessförinnan skriftligen godkänt överlåtelsen.

Det åligger SAAB att tillse att förvärvaren av rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal förbinder sig att följa samtliga bestämmelser häri. Om staten så begär, skall SAAB vid sådan överlåtelse garantera att förvärvaren i alla avseenden fullgör sina skyldigheter enligt detta avtal.

§ 8

Licenstagning

SAAB äger ej upplåta rätt till annan att mot licens tillverka eller sälja i Projektet framtagna konstruktioner eller betydande delar därav utan att överenskommelse träffas dessförinnan med staten om ersättning till staten för sådan upplåtelse.

Vad nu sagts avser ej sådana upplåtelser av tillverknings- och försäljningsrättigheter som sker inom ramen för SAAB-Fairchild avtalet.

§ 9

Hävning

Staten äger med omedelbar verkan häva avtalet

om SAAB utan statens medgivande överlåter – helt eller delvis – sina skyldigheter och rättigheter enligt SAAB-Fairchild avtalet;

om SAAB i väsentlig mån åsidosätter sina skyldigheter enligt SAAB-Fairchild avtalet och därigenom åstadkommer att detta upphör före utgången av dess giltighetstid;

om SAAB försätts i konkurs, upptar förhandlingar med borgenär om ac-

kord eller på grund av utmätning, betalningsinställelse eller andra omständigheter kan antagas vara på obestånd;

om SAAB träder i likvidation:

om SAAB i väsentlig mån åsidosätter sina skyldigheter enligt detta avtal och vägrar företaga rättelse i rimlig tid efter skriftligt påpekande; eller

om SAAB uppsåtligen eller av grov oaktsamhet lämnar oriktiga eller vilseledande uppgifter av betydelse för statens bedömning vid ingäendet av detta avtal eller vid utbetalning av lånebelopp.

Häver staten avtalet enligt bestämmelserna i denna paragraf, skall SAAB till staten genast betala tillbaka utbetalda lånebelopp med avdrag för enligt detta avtal dessförinnan gjorda återbetalningar.

§ 10

Ändrad återbetalningsskyldighet

Upphör Projektet i förtid av annat skäl än som sägs i § 9 skall staten och SAAB förhandla om huruvida och i vad mån då utestående lånebelopp skall återbetalas till staten. Om det därvid konstateras att resultat av Projektet används i SAABs affärsverksamhet, skall SAAB till staten utge en ersättning som är skälig med hänsyn till utbytet av den affärsverksamhet där resultat av Projektet används.

§ 11

Jämkning av avtalet

Med hänsyn främst till den långa avtalstiden har staten och SAAB överenskommit om följande.

SAAB äger påkalla att återbetalning enligt § 5 skall jämkas om SAABs självkostnad fritt fabrik för Flygplan beräknade enligt SAABs kalkylmodell (*Bilaga 3*) under en längre tid väsentligt överstiger SAABs intäkter av försäljning av Flygplan eller om tillverkningstakten avsevärt överstiger den enligt *Bilaga 1* förutsatta och detta medför att staten återfår det av staten enligt detta avtal utlånade kapitalet i väsentligt snabbare takt än SAAB återfår sitt under motsvarande tid insatta kapital.

Om lönsamheten per försålt Flygplan under en längre tid skulle bli sådan att återbetalningsbeloppen enligt § 5 framstår som oskäligt låga jämfört med SAABs vinst av försålda Flygplan under samma tid, har staten rätt att påkalla jämkning av SAABs återbetalningsskyldighet enligt § 5.

Förhandling som avses ovan får påkallas högst vartannat år, första gången tidigast den 15 juni 1987. Jämkning fastställs för en tvåårsperiod räknat fr. o. m. kalenderkvartalet efter den dag jämkning påkallats. Vid utgången av denna tvåårsperiod skall återgång ske till den återbetalning som föreskrives i § 5, såvida icke ny jämkning påkallats och fastställts enligt bestämmelserna i denna paragraf.

§ 12

Skiljeförfarande

Tvist rörande detta avtal, dess tillkomst, tolkning eller tillämpning, så ock annan tvist härflytande ur rättsförhållande på grund av avtalet, skall avgöras genom skiljedom enligt lagen om skiljemän.

Kan ej staten och SAAB enas om ändrad återbetalningsskyldighet enligt § 10 eller om jämkning av återbetalningsskyldigheten enligt § 11 skall jämväl sådan tvist avgöras av skiljemän enligt vad som sägs i föregående stycke.

§ 13

Godkännande av avtalet

Det förutsätts att regeringen kommer att framlägga proposition för riksdagen på grundval av detta avtal.

Regeringen kommer – under förutsättning att riksdagen fattar de beslut som behövs härför – att slutligt godkänna avtalet.

Detta avtal har upprättats i två originalexemplar, varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den 26.2.1980
för SVENSKA STATEN
H. L. Svahn

för SAAB-SCANIA AB
Sten Gustafsson

*Bilaga 2***Avtal mellan Svenska Staten och Volvo Flygmotor AB om lån för deltagande i flygmotorprojekten Garrett TFE 731-5 och TPE 331-14.**

Volvo Flygmotor AB, Trollhättan, ("VFA"), har genom ett den 28 januari 1980 träffat avtal med The Garrett Corporation, Los Angeles, California, USA ("Garrett"), överenskommit om att VFA skall deltaga i två projekt ("Projekten"), avseende utveckling och tillverkning av två flygmotorer betecknade TFE 731-5 och TPE 331-14 och vidareutvecklingar därav. Enligt avtalet ("Garrett avtalet"), skall VFA svara för viss motorutveckling, tillverkning av vissa komponenter och reservdelar till dessa motorer och vidareutvecklingar därav ("Produkterna"). VFA's på överenskommet sätt beräknade andel i tillverkningen av komponenter och reservdelar är för TFE 731-5 motorn 5,6 % och för TPE 331-14 motorn 15 %. VFA skall betala 30 miljoner US dollar till Garrett för delar av de utvecklingskostnader Garrett haft för motorerna TFE 731 och TPE 331 samt för Produkterna och blir genom avtalet delaktigt i avancerad motorteknologi och kvalificerad produktionsteknik.

I huvudsakligt syfte att bevara sysselsättning och ett högt tekniskt kunnande inom svensk flygindustri genom en övergång till ökad produktion för civilt ändamål är staten beredd att lämna VFA ett lån på 160 miljoner kronor.

§ 1

Statens åtagande

Staten lämnar VFA på de villkor som anges i detta avtal ett lån på 160 miljoner kronor.

Lånet avser att möjliggöra VFA's åtaganden i Garrett avtalet, vars innehåll delgivits staten.

§ 2

VFA's åtaganden

VFA åtar sig att vidmakthålla erforderligt tekniskt kunnande och att ställa till förfogande för Projekten den personal och de ekonomiska resurser som utöver statens lån erfordras för att fullgöra åtagandena i Garrett avtalet på sätt och villkor, som däri anges.

Ändringar i Garrett avtalet som kan påverka statens och VFA's inbördes rättigheter eller skyldigheter enligt detta avtal förutsätter statens skriftliga godkännande innan sådan ändring genomförs.

§ 3

Utbetalning av lånet

Utbetalning av lånet sker i två rater enligt följande ordning.

1. 85 miljoner kronor utbetalas senast 30 dagar efter det riksdagen godkänd detta avtal i erforderliga delar, dock tidigast den 1 juli 1980.

2. 75 miljoner kronor utbetalas under mars 1981.

Som villkor för utbetalning skall gälla att Garrett avtalet trätt i kraft och alljämt gäller och att Garrett ej lämnat meddelande enligt Article V (1) andra stycket (ii).

VFA skall under tiden den 10–20 februari 1981 skriftligen bekräfta att Garrett avtalet alljämt gäller och att meddelande som avses i föregående stycke ej lämnats.

§ 4

Sysselsättning i Sverige

VFA förbinder sig att utföra sin del av utvecklingsarbetet och tillverkningen i den egna organisationen i Sverige eller undantagsvis genom svensk underleverantör. Detta åtagande skall inte utgöra hinder för VFA att fullgöra det utvecklings- och inköpssamarbete Garrett avtalet förutsätter eller att därutöver fritt inköpa råmaterial och sådana delar som VFA sedvanligen köper för sin flygmotortillverkning.

§ 5

Återbetalning

Återbetalning skall ske endast på så sätt att VFA till staten betalar ett belopp som motsvarar nedannämnda procentsatser av VFA's intäkt av försäljning av Produkterna, dock med undantag för sådana komponenter och reservdelar som levereras av VFA enligt Article IV i Garrett avtalet som ett led i utvecklingsarbetet.

Återbetalning skall ske med 6 % på VFA's bokförda försäljningsintäkter från den tidpunkt Garrett levererat sammanlagt 1 000 TFE 731-5 och/eller TPE 331-14 motorer och vidareutveckling (derivativ) därav till den tidpunkt då Garrett levererat 8 000 sådana motorer. Efter denna tidpunkt skall återbetalning ske med 10 % på bokförda försäljningsintäkter. Redovisning av intäkt skall ske för varje kalenderkvartal i efterskott senast 30 dagar efter utgången av kalenderkvartalet. Återbetalning skall ske med redovisat belopp sex månader efter respektive kalenderkvartals utgång. Redovisning skall ske till chefen för Industridepartementet eller till den som denne anvisar.

Statens rätt till återbetalning föreligger så länge VFA tillverkar och försäljer Produkterna inom ramen för Garrett avtalet i dess nuvarande omfattning, även om därigenom summan av återbetalningarna kommer att överstiga lånebeloppet.

§ 6

Revision och information

Utöver vad som eljest föreskrives i detta avtal skall VFA rapportera till chefen för Industridepartementet eller den som denne anvisar enligt följande.

A. Lågesrapport för utbetalning

Rapporten skall lämnas under december 1980 och skall innehålla en aktuell redovisning av hur Projektet fortskrider i förhållande till uppgjorda planer, förändringar av betydelse i Projektens inriktning och marknadsförutsättningar samt följderna av sådana förändringar.

B. Övriga lågesrapporter

Från och med år 1981 skall rapport som avses under A. avges årligen under september månad.

C. Redovisning av försäljning

VFA skall på statens begäran skriftligen lämna alla uppgifter som staten behöver för att fastställa storleken av de belopp som VFA skall återbetala till staten.

VFA's revisorer skall bestyrka riktigheten av de uppgifter som lämnas i redovisning enligt § 5 eller enligt föregående stycke. Skulle ej VFA's revisorer bestyrka riktigheten av de lämnade uppgifterna, skall VFA på egen bekostnad tillhandahålla staten eller av staten utsedda ombud alla handlingar och upplysningar som erfordras för granskning av redovisningen.

D. Rapporter angående Garrett avtalet m. m.

VFA är skyldigt att omgående rapportera varje förändring i Garrett avtalet. Detsamma gäller förändringar av betydelse i förhållandet mellan VFA och Garrett inom ramen för eller som komplettering till Projektet.

E. Övrig information

VFA är jämväl skyldigt att i skälig omfattning lämna all övrig information beträffande Projektet som chefen för Industridepartementet eller den som denne anvisar kan komma att begära.

§ 7

Överlåtelse av VFA's åtaganden

VFA's skyldigheter och rättigheter enligt detta avtal eller Garrett avtalet kan ej helt eller delvis överlåtas till annan utan att staten dessförinnan skriftligen godkänt överlåtelsen. Licensupplåtelse skall anses som överlåtelse.

Det åligger VFA att tillse att förvärvaren av rättigheter och skyldigheter enligt detta avtal förbinder sig att följa samtliga bestämmelser häri. Om staten så begär, skall VFA vid sådan överlåtelse garantera att förvärvaren i alla avseenden fullgör sina skyldigheter enligt detta avtal.

§ 8

Hävning

Staten äger med omedelbar verkan häva avtalet

om VFA utan statens medgivande överlåter – helt eller delvis – sina skyldigheter och rättigheter enligt Garrett avtalet;

om VFA i väsentlig mån åsidosätter sina skyldigheter enligt Garrett avtalet och därigenom åstadkommer att detta upphör före utgången av dess giltighetstid;

om VFA försätts i konkurs, upptar förhandlingar med borgenär om ackord eller på grund av utmätning, betalningsinställelse eller andra omständigheter kan antagas vara på obestånd;

om VFA träder i likvidation;

om VFA i väsentlig mån åsidosätter sina skyldigheter enligt detta avtal och vägrar företaga rättelse i rimlig tid efter skriftligt påpekande; eller

om VFA uppsåtligen eller av grov oaktsamhet lämnar oriktiga eller vil-

seledande uppgifter av betydelse för statens bedömning vid ingäendet av detta avtal eller vid utbetalning av lånebelopp.

Vardera parten kan häva detta avtal om Garrett avtalet inte trätt i kraft senast den 31 december 1980.

Häver staten avtalet enligt bestämmelserna i denna paragraf, skall VFA till staten genast betala tillbaka utbetalda lånebelopp med avdrag för enligt detta avtal dessförinnan gjorda återbetalningar.

§ 9

Ändrad återbetalningsskyldighet

Upphör något av Projektet i förtid men fullföljs Garrett avtalet i övrigt och ersätts det upphörda Projektet med ett alternativt motorprojekt enligt Article VII i Garrett avtalet, skall försäljningsintäkterna från detta projekt ersätta intäkterna för det upphörda Projektet som underlag för återbetalning om och i den mån så är skäligt med hänsyn bl. a. till vad VFA erlagt som ytterligare utvecklingsbidrag till Garrett.

Upphör eljest något av projekten i förtid eller upphör Garrett avtalet helt att gälla skall staten och VFA förhandla om och i vad mån utestående lånebelopp skall återbetalas och på vad sätt återbetalning skall ske. Återbetalningsskyldigheten skall därvid bestämmas till vad som skäligen kan antagas motsvara VFA's nytta av statens lån i form av bestående affärsvärde som en följd av det upphörda Projektet respektive av Garrett avtalet.

§ 10

Jämkning av avtalet

Med hänsyn främst till den långa avtalstiden har staten och VFA överenskommit om följande.

VFA äger påkalla att återbetalning enligt § 5 skall jämkas om VFA's självkostnader – omfattande de kostnadselement som anges i *bilaga 1*¹ – för Produkterna under en längre tid väsentligt överstiger VFA's försäljningsintäkter därå minskade med därå belöpande återbetalning till staten.

Förhandling som avses ovan får påkallas högst vartannat år, första gången tidigast den 15 december 1987. Jämkning fastställs för en tvåårsperiod räknat fr. o. m. kalenderkvartalet efter den dag jämkning påkallats. Vid utgången av denna tvåårsperiod skall återgång ske till den återbetalning som föreskrives i § 5, såvida icke ny jämkning påkallats och fastställts enligt bestämmelserna i denna paragraf.

§ 11

Skiljeförfarande

Tvist rörande detta avtal, dess tillkomst, tolkning eller tillämpning, så ock annan tvist härflytande ur rättsförhållande på grund av avtalet, skall avgöras genom skiljedom enligt lagen om skiljemän.

Kan ej staten och VFA enas om ändrad återbetalningsskyldighet enligt § 9 eller om jämkning av återbetalningsskyldigheten enligt § 10 skall jämväl sådan tvist avgöras av skiljemän enligt vad som sägs i föregående stycke.

¹ Avtalets bilaga ej återgiven här.

§ 12

Godkännande av avtalet

Det förutsättes att regeringen kommer att framlägga proposition för riksdagen på grundval av detta avtal.

Regeringen kommer – under förutsättning att Garrett avtalet träder ikraft och att riksdagen fattar de beslut som behövs härför – att slutligt godkänna avtalet.

Detta avtal har upprättats i två originalexemplar, varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den 25.2.1980

för SVENSKA STATEN
H. L. Svahn

för VOLVO FLYGMOTOR AB
Bengt Eriksson

