

Nr 155.

Av herr **Andersson, Elon, m. fl.**, angående allmänna riktlinjer för tilldelningen av koncession för bedrivande av luftfart med svenska luftfartyg.

Den 28/6 1944 förnyade Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd och Svenska Aero Lloyd AB en den 24/10 1942 gjord ansökan om tillstånd för Svenska Aero Lloyd AB till utövning av luftfart i regelbunden trafik på luftfartslinjen Göteborg—London eller närbelägen flygplats. I underdånigt utlåtande den 5/9 1946 tillstyrkte luftfartsstyrelsen bifall till denna framställning och under vissa villkor. Kungl. Maj:t fann sig emellertid genom beslut den 31/12 1946 icke för närvarande kunna bifalla den gjorda framställningen.

Då luftfartsstyrelsen i sitt yttrande konstaterat, att Svenska Aero Lloyd AB äger de tekniska resurser och förutsättningar i övrigt att kunna utbygga den organisation och anskaffa den materiel, som erfordras för att kunna tillfredsställande trafikera ifrågavarande sträcka, synes Kungl. Maj:ts beslut kunna innebära ett ställningstagande i princip till frågan, huruvida annat svenskt bolag än AB Aerotransport får bedriva reguljär luftfart mellan Sverige och europeiska länder. Då AB Aerotransport är ett statligt bolag, skulle i så fall Kungl. Maj:ts beslut innebära, att på administrativ väg ett statsmonopol i luften skapas på detta område.

Luftfartsstyrelsen har i sitt uttalande den 5/9 1946 framfört olika synpunkter beträffande betydelsen av konkurrensen såsom utvecklingsbefrämjande faktor, särskilt då det gäller ett så nytt kommunikationsmedel som flyget. Det torde också böra bemärkas, att det här icke är fråga om enbart ett inrikes trafikproblem, utan om ett internationellt sådant, och där man på sjöfartens område redan har erfarenhet av huru konkurrensen åstadkommer fördelar i trafikanternas intresse.

Under alla omständigheter synes frågan om statsmonopol beträffande trafiken i luften vara av minst lika stor betydelse som de olika monopol, som redan i vårt land införts, men som dessförinnan underställts riksdagens prövning. Frågan om frihet för enskilda näringsidkare att på luftfartens linjeområde göra gagnande insatser torde vara av så stor betydelse, att riksdagen borde få tillfälle att underkasta denna fråga saklig prövning.

Den förordning, som Kungl. Maj:t efter riksdagens hörande utfärdade om luftfart den 26/5 1922 och vari i viss paragraf föreskrevs, att särskilt av Konungen utfärdat tillstånd erfordrades för utövning av luftfart i regelbunden trafik å viss luftfartsled (linjefart), torde huvudsak-

ligen varit avsedd att skaffa erforderliga garantier för erhållande av säkerhet i luften. Den i förordningen intagna bestämmelsen om erforderligt tillstånd för bedrivande av nyss nämnd linjetrafik i luften hänför sig till en äldre kungörelse, utfärdad av Konungen enligt lagen den 7/9 1914 angående förbud mot lufttrafik över svenskt område. Denna lag torde huvudsakligen ha tillkommit på grund av militära skäl, och vid godkännandet av denna lag torde riksdagen i varje fall icke haft anledning att taga ställning till frågan om vilka parter, som skola ha rätt att bedriva svensk luftfart i linjetrafik.

Med stöd av vad ovan anförts få vi vördsamt föreslå,

att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t ville underställa riksdagens prövning allmänna riktlinjer för tilldelningen av koncession för bedrivande av luftfart med svenska luftfartyg.

Stockholm den 23 januari 1947.

Elon Andersson.

E. A. Lindblom.

John Bergvall.
