

Nr 3.

Första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande i anledning av väckt motion angående allmänna riktlinjer för tilldelningen av koncession för bedrivande av luftfart med svenska luftfartyg.

I en inom första kammaren väckt, till dess andra tillfälliga utskott hänvisad motion nr 155 har herr *Elon Andersson m. fl.* föreslagit, 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.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Frågan om tillstånd att bedriva yrkesmässig luftfart regleras i kungl. förordningen den 26 maj 1922 om luftfart. 33 § sagda förordning lyder:

»För utövning av luftfart i regelbunden trafik å viss luftfartsled (linjefart) eller anläggning av flygplats till allmänt bruk erfordras, där annan än staten skall utöva driften, särskilt tillstånd av Konungen. För utövning av annan luftfart mot ersättning erfordras tillstånd av luftfartsmyndigheten.»

Över motionen ha yttranden inhämtats från kommerskollegium, luftfartsstyrelsen och länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län.

Kommerskollegium har i sin tur hört handelskamrarna i Stockholm, Göteborg och Malmö, Sveriges redareförening, rederiaktiebolaget Svenska Lloyd samt aktiebolaget Aerotransport.

Handelskamrarna i Stockholm och Göteborg samt Sveriges redareförening och rederiaktiebolaget Svenska Lloyd ha funnit det angeläget, att statsmakternas avsikter med avseende å tilldelningen av koncession för bedrivande av luftfart med svenska luftfartyg mellan Sverige och utlandet klariäggas. Nämnda organisationer och företag ha betonat vikten av fri konkurrens för befrämjande av utvecklingen inom lufttrafikens område och motsatt sig införande av monopol. — Handelskammaren i Malmö har förutsatt, att en översyn av 1922 års förordning om luftfart vore erforderlig icke minst för att bringa dess bestämmelser i överensstämmelse med de internationella konventioner, till vilka vårt land anslutit sig. I samband härmed syntes det enligt handelskammarens mening vara lämpligt, att även frågan om de allmänna riktlinjerna för beviljande av koncession för bedrivande av luftfart med svenska luftfartyg upptoges till behandling och

underställdes riksdagen. — Aktiebolaget Aerotransport har ifrågasatt, huruvida icke spörsmålet om ett principbeslut i förevarande ämne vore för tidigt väckt med hänsyn till de inom den internationella luftfarten rådande labila förhållandena. Därest svensk reguljär luftfart skulle kunna bedrivas på ett ekonomiskt vederhäftigt och ur trafiksäkerhetssynpunkt fullt tillfredsställande sätt, vore det enligt Aerotransport nödvändigt — i likhet med vad fallet vore i fråga om järnvägstrafik och yrkesmässig biltrafik — att vid meddelande av koncession för linjeluftfart hänsyn toges till föreliggande trafikbehov. Den trafik, som bolaget jämte främmande länders flygföretag bedreve mellan Sverige och det övriga Europa, vore för närvarande mer än tillräcklig för fyllande av det befintliga trafikbehovet, och en icke ringa ökning av detta behov kunde uppstå, innan krav på ökat tonnage inträdde.

För egen del framhåller kommerskollegium, att statsmakterna vid meddelandet av författningsföreskrifterna om tillståndsgivning i fråga om luftfart icke ur andra synpunkter än säkerhetskravet tagit ställning till spörsmålet om riktlinjerna för beviljandet av dylikt tillstånd. Vidare anför kollegium i huvudsak följande.

Svensk linjetrafik på utlandet har alltsedan år 1925, då en mera omfattande dylik trafik kom till stånd, omhänderhaft av aktiebolaget Aerotransport, dock att under de senare åren Svensk interkontinental lufttrafik aktiebolag haft tillstånd till luftlinjetrafik mellan Sverige och Nord- och Sydamerika. Detta senare bolag har emellertid i huvudsak saknat egen trafikorganisation, och trafikflygningen för dess del har utförts av Aerotransport. Sistnämnda bolag har även ensamt ombesörjt den inrikes luftlinjetrafiken, bortsett från en kort period innan denna trafik fått någon större omfattning. Att den svenska luftlinjetrafiken på detta sätt koncentrerats till ett företag sammanhänger med att ett betydande ekonomiskt understöd från statens sida varit erforderligt för att möjliggöra tillkomsten av en svensk reguljär trafikflygning och gentemot utländsk konkurrens hävda de svenska intressena av svensk flygtrafik på de för oss mera betydelsefulla förbindelselederna. Aerotransport har årligen sedan år 1925 och till helt nyligen åtnjutit statssubvention. År 1935, då en väsentlig ökning av statens bidrag erfordrades för att genomföra en önskvärd utvidgning av den svenska lufttrafiken, inträdde staten såsom huvuddelägare i bolaget. Då det under detta utvecklingsskede icke varit att förvänta, att enskilda företag skulle kunna utan statsunderstöd uppehålla den svenska linjetrafiken, helst som de konkurrerande utländska företagen åtnjoto stora subventioner från sina resp. länder, har det framstått såsom lämpligast, att den svenska luftlinjetrafiken icke splittrades på flera företag utan utövades av ett enda företag. Härvid torde statsmakterna icke ha tagit ställning till spörsmålet, huruvida och i så fall under vilka förutsättningar den monopolställning, som detta företag sålunda erhållit, borde bestå även framdeles, sedan luftfarten nått en sådan utveckling, att statssubvention icke längre erfordrades.

Lufttrafiken har under de senare åren uppnått en mycket betydande omfattning och blivit ett alltmera utnyttjat trafikmedel, och det synes vara anledning antaga, att denna utveckling kommer att fortgå. Under dessa år

liksom tidigare har Aerotransport nedlagt ett synnerligen förtjänstfullt arbete för att stärka den svenska luftlinjetrafikens ställning. Det måste emellertid anses vara ett betydelsefullt samhällsintresse att den enskilda företagsverksamheten, då förhållandena giva möjlighet härtill, får tillfälle att deltaga i den fortsatta utvecklingen av luftlinjetrafiken. Såsom i flertalet av de till kollegium ingivna yttrandena framhållits, finnas stora förutsättningar för att det enskilda initiativet borde kunna få en mycket stor betydelse för denna utveckling liksom fallet varit i fråga om den svenska linjesjöfarten. Icke minst flera rederiföretag torde med de erfarenheter de vunnit inom sistnämnda område och de trafikorganisationer de byggt upp ha goda förutsättningar att även på luftlinjetrafikens område göra en värdefull insats.

Kollegium delar sålunda i princip den uppfattning, varåt flertalet av de hörda organisationerna givit uttryck, att monopol å svensk luftlinjetrafik icke bör beredas något företag. I likhet med dessa organisationer finner kollegium det också av vikt, att klarhet vinnes om de allmänna riktlinjerna för tilldelningen av koncession för bedrivande av luftfart med svenska luftfartyg.

Luftfartsstyrelsen anför huvudsakligen:

Frågan om beviljandet av luftfartskoncessioner kan enligt luftfartsstyrelsens mening icke betraktas såsom ett fristående problem utan måste inordnas i ett större sammanhang. En otvetydig tendens att i viss mån använda luftfarten såsom ett politiskt och ekonomiskt instrument kan numera förmärkas, och den strävan efter fullständig frihet i luften även för linjetrafiken, som vid avslutandet år 1944 av de s. k. Chicagoöverenskommelserna varmt stöddes av bland annat Amerikas förenta stater, Holland och Sverige, har numera rönt motstånd i flertalet länder. Antalet stater som anslutit sig till överenskommelsen angående internationell lufttrafik, omfattande de s. k. fem friheterna, är för närvarande endast elva, sedan bl. a. Förenta staterna för sin del uppsagt nämnda överenskommelse. En gradvis förskjutning i stormakternas luftfartspolitik har sålunda inträtt under det senaste året, och någon stabilisering av betraktelsesättet i fråga om luftens frihet kan ännu icke förmärkas. Inom den provisoriska internationella luftfartsorganisationen pågår arbetet med att söka ernå en multilateral luftfartsöverenskommelse, men innan resultat härutinnan kan påräknas, torde ännu åtskillig tid komma att förflyta. I de luftfartsavtal av bilateral karaktär, som i avvaktan på träffandet av en multilateral konvention ingås staterna emellan, förutsättes regelmässigt en särskild prövning rörande tillstånd till regelbunden luftfart, under det att övrig yrkesmässig luftfart liksom privatflygning vanligen lämnas större rörelsefrihet.

Av det anförda framgår, att betydande svårigheter föreligga att nu fastställa allmänna riktlinjer för koncessionstilldelningen. Det synes emellertid skäligt, att företag, som inriktat eller önska inrikta sin verksamhet på yrkesmässig luftfart, i den mån så är möjligt erhålla klarhet — med tanke på planering för framtiden, materielanskaffning m. m. — rörande de grunder som, såvitt nu kan bedömas, komma att tillämpas vid behandlingen av hithörande frågor. Med hänsyn härtill anser sig luftfartsstyrelsen böra för sin del biträda den av motionärerna gjorda framställningen.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län tillstyrker motionen.

Utskottet. Enligt gällande bestämmelser erfordras för utövning av luftfart i regelbunden trafik å viss luftfartsled (linjefart), där annan än staten skall utöva driften, särskilt tillstånd av Kungl. Maj:t. För utövning av annan luftfart mot ersättning erfordras tillstånd av luftfartsmyndigheten. Frågan om beviljande av luftfartskoncessioner är, såsom luftfartsstyrelsen framhållit, icke ett fristående problem utan måste inordnas i ett större sammanhang. Sålunda kunna icke allenast nationella synpunkter få vara avgörande vid dylika ärendens behandling, utan även internationella hänsyn måste vinna beaktande. Det sagda gäller främst linjefarten, och såvitt framgår av motionens motivering avse motionärerna med sitt yrkande närmast dylikt slag av lufttrafik. Frågan om vilka principer, som för framtiden böra vara normgivande för utövandet av internationell lufttrafik, är för närvarande föremål för behandling inom den provisoriska internationella luftfartsorganisationen. Någon enighet synes hittills icke hava uppnåtts på förevarande område, och det torde förflyta åtskillig tid, innan något resultat av det internationella samarbetet kan föreligga. Vid sådant förhållande anser utskottet frågan att uppdraga allmänna riktlinjer för beviljande av koncessioner för luftfart med svenska luftfartyg vara för tidigt väckt. Utskottet får därför hemställa,

att ifrågavarande motion icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 19 mars 1947.

På utskottets vägnar:

OLOF LÖTHNER.

Närvarande: Herrar Löthner, Nils Elowsson, Birger Andersson, fru Sjöström-Bengtsson*, fru Svenson samt herrar Rosenberg, Ramberg och Albertsson.

* Ej närvarande vid justeringen av utlåtandet.

Reservation

av herrar *Löthner* och *Albertsson*, som ansett, att utskottets utlåtande och hemställan bort hava följande lydelse:

»Utskottet, som finner att den svenska reguljära linjelufttrafiken hittills i stort sett varit förbehållen ett enda företag, anser att monopol på svensk lufttrafik icke bör tilldelas något företag utan att riksdagen erhållit tillfälle att taga ställning till frågan. Enbart ur denna rent formella synpunkt framstår därför motionärernas förslag som välmotiverat.

Vad angår själva sakfrågan eller om det ur allmänna och ekonomiska synpunkter är lämpligt att införa ett monopol i fråga om linjelufttrafik tillåter sig utskottet hänvisa till den uppfattning, som kommit till synes i flertalet av de avgivna yttrandena eller att så icke är fallet. Även om en annan mening skulle kunna försvaras och även om det på grund av den svenska linjelufttrafikens nära samband med den internationella lufttrafiken kan vara förenat med vissa svårigheter att nu fastställa allmänna, för längre tid gällande riktlinjer för koncessionstilldelningen, synas dessa svårigheter icke böra utesluta en utredning rörande de grunder som, såvitt nu kan bedömas, komma att tillämpas vid behandlingen av hithörande frågor. Hänsynen till de företag, som önska inrikta sig på yrkesmässig lufttrafik, kräva att beslut vinnes om dessa grunder.

Utskottet hemställer därför,

att första kammaren för sin del måtte besluta, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller, att Kungl. Maj:t ville underställa riksdagens prövning allmänna riktlinjer för tilldelningen av koncession för bedrivande av luftfart med svenska luftfartyg.»
