

## Nr B 80

*Utlåtande i anledning av väckta motioner angående den koncessionerade inrikes lufttrafiken i Sverige.*

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Svärd* (I: B 23) och den andra inom andra kammaren av herr *Cassel m. fl.* (II: B 15), har — under hänvisning till motiveringen i motionerna I: 285 och II: 372 till innevarande års förra riksdag — yrkats att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om skyndsamt, förutsättningslös utredning angående den framtida organisationen av och principerna för den koncessionerade inrikes lufttrafiken i Sverige.

Efter att ha erinrat om överförandet av flygtrafiken mellan Gotland och fastlandet från SAS till det då nyligen bildade Linjeflyg AB samt vissa därmed sammanhängande förhållanden har motionärerna (se motionen II: 372) sammanfattat sina synpunkter enligt följande.

1. Vid uppbyggnaden av det svenska inrikesflyget bör tillses att Gotlands kommunikationsproblem särskilt uppmärksammas. Under inga förhållanden bör det få förekomma att resande till och från Gotland till följd av för höga taxor tvingas subsidiera resor eller transporter på fastlandet.

2. Det eller de bolag som ombesörjer inrikes lufttrafik och erhåller koncession bör genom äganderättsförhållanden och organisation i sin verksamhet kunna garantera objektivitet och likställighet i taxor och övriga villkor. Med hänsyn till tryckfrihetsförordningens anda och innehåll är detta särskilt angeläget vid distribution av periodiska publikationer.

3. Nu gällande koncession för Linjeflyg utlöper den 14 april 1959. Principerna för den inrikes lufttrafiken bör därför snarast bli föremål för statsmakternas prövning.

Över motionerna har, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av luftfartsstyrelsen och 1953 års trafikutredning, varjämte Scandinavian Airlines System och Linjeflyg AB beretts tillfälle avgiva utlåtanden.

*Luftfartsstyrelsen* framhåller att beträffande objektivitet och likställighet i taxor och övriga villkor den statliga tillståndsgivningen genom transportplikt och taxekontroll syftar till att skapa garantier mot diskriminering av trafikanterna oavsett flygföretagens äganderättsförhållanden och organisation.

Styrelsen anför vidare följande.

Den av motionärerna åberopade bestämmelsen i det mellan Linjeflyg aktiebolag, å ena sidan, samt A/B Kvällstidningen Expressen och Aftonbladets A/B, å andra sidan, träffade transportavtalet, nämligen att Linjeflyg aktiebolag är o f ö r h i n d r a t att med andra tidningsföretag eller med företag för distribution av tidningar överenskomma om sådana ytterligare tidningstransporter, som äro affärsmässigt motiverade, har tillkommit på uttrycklig

begäran av luftfartsstyrelsen och får ses såsom ett komplement till koncessionens bestämmelse om transportplikten. I detta sammanhang vill luftfartsstyrelsen framhålla, att styrelsen icke erhållit kännedom om något praktiskt exempel på, att Linjeflyg aktiebolag, i avseende på sin transportplikt skulle ha bedrivit sin verksamhet på sätt, som icke överensstämmer med koncessionens anda eller bokstav.

I fråga om taxekontrollen har luftfartsstyrelsen utnyttjat sina i koncessionen givna befogenheter för att bringa taxesättningen på företagens linjenät i bättre överensstämmelse med taxestrukturen för andra kommunikationsmedel med samtidigt beaktande av att bolagets ekonomiska underlag så vitt möjligt lämnas intakt.

Vidkommande härefter den av motionärerna berörda frågan om äganderättsförhållanden och organisation i fråga om det eller de företag, vilka bedriva inrikes lufttrafik, finner luftfartsstyrelsen det angeläget, att dessa spörsmål upptagas till förnyad prövning med hänsyn till önskvärdheten av att en sådan ytterligare organisatorisk samordning kommer till stånd, som förutsetts i koncessionen. Styrelsen åsyftar i första hand en konsolidering av inrikesflygets verkstadsorganisation, samverkan med försvarsmakten beträffande val av flygmateriel m. m. Det svenska civilflyget står också inför utvecklingen av verksamhetsgrenar, vilkas affärsmässiga handhavande kräver särskilda erfarenheter och organisatoriska dispositioner. Man kan här tänka sig såväl en ytterligare samordning som en specialisering. Enligt luftfartsstyrelsens mening bör man härvidlag avvakta initiativ från såväl intressenterna i Linjeflyg aktiebolag som från övriga företagare på den civila luftfartens område.

För Linjeflyg aktiebolags del har luftfartsstyrelsen genom skrivelse den 28 mars 1958 anmodat företagens styrelse att senast den 1 oktober 1958 avge förslag till de åtgärder, vartill Kungl. Maj:ts i samband med koncessionen gjorda uttalande om behovet av ytterligare organisatorisk samordning av befraktare och trafikföretag inom den inrikes luftfarten kan föranleda.

Styrelsen förklarar sig slutligen — under angivna förhållanden — icke anse behov föreligga av den av motionärerna föreslagna utredningen.

1953 års trafikutredning erinrar om att dess hittillsvarande arbete huvudsakligen avsett de centrala problemen på landtransportmedlens område, däribland främst frågan om järnvägarnas plats och villkor i vårt framtida transportsystem. Frågan om den ur trafikpolitisk synpunkt lämpligaste anordningen av den inrikes luftfarten har däremot ännu ej mera ingående studerats av utredningen; på luftfartens område har det utförda och pågående utredningsarbetet endast kommit att beröra de delar, som haft intresse för bedömandet av dels frågan om tryggandet av en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar till lägsta möjliga kostnader, dels ock frågan om flygtrafikens inverkan på landtransportmedlens trafikunderlag, varjämte i den inom utredningen förda principdiskussionen i fråga om den grundläggande inställningen till de trafikpolitiska problemen sikte även tagits på den inrikes luftfarten.

Härefter anför utredningen följande.

Trafikutredningens hittillsvarande arbete har visat, att erforderlig samordning inom den statliga trafikpolitiken icke kan nås utan hänsynstagande till förhållandena inom hela det inrikes trafikväsendet, givetvis alltefter den

betydenhet de skilda förhållandena inom olika trafikgrenar ha för lösandet av samordningsproblemen. Frågor rörande den inrikes luftfarten, vilka påverka utformandet av de allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken, komma därför att behandlas av trafikutredningen såsom ett led i dess utredningsarbete.

Trafikutredningen vill vidare erinra därom, att nyligen sakkunniga tillkallats inom kommunikationsdepartementet för att såsom svenska ledamöter ingå i en skandinavisk kommitté med uppgift att undersöka möjligheterna att åstadkomma enhetliga principer för beräkning av de kostnader, som böra åvila luftfarten för utnyttjande av de civila flygplatserna i Danmark, Norge och Sverige, samt att jämväl taga upp därmed sammanhängande frågor, som kunna komma att aktualiseras under utredningsarbetets gång. För taxesättningen inom den inrikes luftfarten väsentliga kostnadsspörsmål torde sålunda genom nämnda kommitté komma att utredas.

Utredningen, som således finner det redan vara i erforderlig grad sörjt för att de väsentliga problemen inom den inrikes luftfarten blir genom utredningar belysta, anser anledning därför saknas att på sätt motionärerna föreslagit anordna ytterligare en utredning rörande den inrikes luftfarten.

*Scandinavian Airlines System* och *Linjeflyg AB* framhåller i gemensamt yttrande att på de svenska inrikeslinjer, som SAS beflugit — inkl. Gotlandslinjen — taxorna varit oförändrade sedan år 1953, då de fastställdes av luftfartsstyrelsen. I samband med genomförd rabattsanering och av luftfartsstyrelsen per den 1 april 1958 godkänd taxerevision hade samtliga grundtaxor på SAS' och Linjeflygs inrikeslinjer höjts med undantag för Gotlandslinjen, där grundtaxan sänkts med sju procent. Det från gottländskt håll framförda kravet på en utjämning av km-priset mellan Gotlandslinjen och övriga inrikeslinjer måste därmed anses i rimlig utsträckning tillgodosett. Den differens i fråga om km-priset, som fortfarande kvarstode mellan Gotlandslinjen och övriga linjer, vore fullt berättigad med hänsyn till de fasta kostnaderna på de olika linjerna. På den korta Gotlandslinjen finge nämligen trafikföretaget vidkännas betydligt högre fasta kostnader per producerad tonkilometer än på de längre linjerna. En verkställd kostnadsutredning utvisade således att kostnaden per offererad tonkm på Gotlandslinjen verksamhetsåret 1956/57 översteg motsvarande kostnad på exempelvis Göteborgs-linjen med hela 50 %.

Fortsättningsvis framhålles bl. a. att det måhända kunde vara riktigt, att rent principiella synpunkter talar för att Linjeflygs verksamhet om möjligt borde vara baserad på en något bredare aktionärskrets. I skrivelsen anföres därom.

Å andra sidan synes även de nuvarande aktionärsförhållandena och bolagets organisation icke behöva inge några farhågor för sådana konsekvenser till förmån för de båda aktionärstidningarna och till nackdel för andra tidningsintressen, som motionärerna velat göra gällande. De båda tidningsaktionärerna Dagens Nyheters AB och Stockholms-Tidningen AB har icke ett avgörande inflytande i Linjeflyg. SAS' innehav av 50 % av aktierna och villkoret att halva antalet styrelseledamöter skall nomineras av SAS samt att styrelsens ordförande skall utses bland SAS-ledamöterna borde kunna vara garanti nog för att de allmänna trafikintressena kommer att vederbörligen tillgodoses. Det borde väl för övrigt stå klart, att i praktiken ingen inrikestrafik

över huvud taget kan ha någon utsikt till framgång, om den skulle bedrivas utifrån synpunkten att tillgodose ett eller ett par särintressen. Med den ganska svaga ekonomi, som Linjeflyg säkerligen kommer att få arbeta med åtskilliga år framöver, gäller det givetvis att planera linjer och tidtabeller på sådant sätt och att anpassa taxepolitiken så, att man har utsikt att nå bredast möjliga trafikunderlag. För den som känner trafikflyg och dess trafikekonomiska problem något så när, är detta helt självklart. Andra utgångspunkter för Linjeflygs verksamhet är ej möjliga. Härtill kommer att verksamheten bl. a. ur alla dessa synpunkter övervakas av vederbörande myndigheter, i främsta rummet Luftfartsstyrelsen.

Enligt »common carrier-principen» står enligt bolagen all Linjeflygs egentliga reguljära trafik helt öppen för allmänheten för passagerare- och godsbefordran på lika, av myndigheterna kontrollerade villkor. Detta gäller givetvis då också *alla* eventuella tidningskunder. Både trafikprogram och taxor skall godkännas av myndigheterna. Med linjekoncession följer vidare trafikplikt på de linjer bolaget trafikerar. De ändrade eller ytterligare koncessionsvillkor och -bestämmelser, som anses påkallade för att säkerställa att trafiken bedrivs på ett för allmänheten ändamålsenligt och betryggande sätt, kan under koncessionstiden föreskrivas av Kungl. Maj:t.

Beträffande slutligen vad i motionerna anförts om breddningen av Linjeflygs intressentunderlag framhålles, att redan under diskussionerna om Linjeflygs bildande vissa kontakter förevar med AB Svenska Pressbyrån såsom representerande den samlade svenska pressen ang. eventuellt delägarskap i Linjeflyg. Dessa kontakter ledde emellertid då icke till positivt resultat. Frågan om en utökning av aktionärskretsen hade sedermera vid flera tillfällen diskuterats inom Linjeflygs styrelse, och Linjeflyg hade i dagarna tillskrivit AB Svenska Pressbyrån med en förfrågan om intresse föreläge från detta företags sida för inträde som aktionär i Linjeflyg. Linjeflyg hade samtidigt förklarat sig berett att, om sådant intresse föreläge, närmare diskutera förutsättningarna och formerna för ett delägarskap.

*Utskottet.* I förevarande motioner har hemställts om en förutsättningslös utredning angående den framtida organisationen av och principerna för den koncessionerade inrikes lufttrafiken. Motionärerna har i anslutning härtill framhållit att det eller de bolag som ombesörjer nämnda trafik genom äganderättsförhållanden och organisation i sin verksamhet bör kunna garantera objektivitet och likställighet i taxor och övriga villkor. Det borde vidare icke få förekomma att resande till och från Gotland till följd av för höga taxor tvingades subsidiera resor eller transporter på fastlandet.

De i ärendet hörda remissinstanserna har emellertid icke ansett den föreslagna utredningen erforderlig. Enligt luftfartsstyrelsen, som redan synes ha sin uppmärksamhet riktad på de av motionärerna aktualiserade frågorna och även vidtagit vissa åtgärder beträffande såväl taxe- som organisationsfrågorna, syftar den statliga tillståndsgivningen på förevarande område just till att genom transportplikt och taxekontroll skapa garantier mot diskriminering av trafikanterna oavsett flygföretagens äganderättsförhållanden och organisation. Från flygbolagens sida har i taxefrågan bl. a. erinrats om att

per den 1 april innevarande år med luftfartsstyrelsens medgivande samtliga grundtaxor på SAS' och Linjeflygs inrikeslinjer höjts med undantag för Gotlandslinjen, där taxan sänkts med sju procent. Med hänsyn härtill och då alltjämt kvarstående prisdifferens mellan den kortare Gotlandslinjen och övriga linjer vore betingade av trafikföretagets högre fasta kostnader på förstnämnda linje ansåges det från gotländskt håll framförda kravet på ett lägre kilometerpris i rimlig utsträckning tillgodosett. I fråga om breddningen av Linjeflygs intressentunderlag har erinrats om de långvariga undersökningar och diskussioner mellan olika intresserade som föregick bolagets bildande samt de kontakter som därvid förevarit och sedermera återupptagits med AB Svenska Pressbyrå, som representant för den samlade svenska pressen, angående eventuellt delägarskap i Linjeflyg.

Slutligen har från 1953 års trafikutrednings sida framhållits att nämnda utredning som ett led i sitt arbete även avser upptaga frågorna om de allmänna riktlinjerna m. m. för den inrikes luftfarten. Vissa frågor i anslutning härtill beräknades för övrigt komma att upptagas till behandling inom en nyligen tillsatt skandinavisk kommitté.

Utskottet finner det för sin del — i likhet med motionärerna — angeläget att de med inrikesflygets organisation sammanhängande frågorna blir föremål för en allsidig prövning från statsmakternas sida, varvid önskvärdheten av en breddning av äganderättsunderlaget bör beaktas. Då det med hänsyn till redan pågående utredningar torde kunna förväntas att så blir fallet, kan utskottet icke finna anledning föreligga att från riksdagens sida nu begära tillsättandet av ytterligare utredningar i ämnet. Under återopande av det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen må, i anledning av motionerna I: B 23 och II: B 15 i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anført.

Stockholm den 11 november 1958

På statsutskottets vägnar:

EMIL NÄSSTRÖM

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit*

från första kammaren: herrar Näsström, Gillström, Einar Persson, fröken Andersson, herrar Boman, Thun, Pålsson, Bergman, Holmqvist, Rikard Svensson, Söderberg, Axel Johannes Andersson, Bertil Petersson, Jacobsson och fru Svenson; samt

från andra kammaren: herrar Åkerström, Petterson i Degerfors, Malmborg, Thapper, Rubbestad, Staxäng, Persson i Växjö, Gustafsson i Stockholm, Svensson i Stenkyrka, Karlsson i Olofström, fröken Elmén, herrar Andreasson, Heckscher, Bohman och fröken Vinge.