

Nr 372

Av herr Cassel m. fl., angående den koncessionerade inrikes lufttrafiken i Sverige.

Den 1 oktober 1957 överfördes lufttrafiken mellan fastlandet och Gotland från SAS till Linjeflyg AB. Överförandet var en följd av ett mellan SAS och det nybildade Linjeflyg AB träffat samarbetsavtal, ingivet till kommunikationsdepartementet den 10 april 1957. Linjeflyg AB beviljades den 16 april koncession för regelbunden trafik, innefattande transporter av passagerare och gods på olika inrikeslinjer. Endast linjerna Stockholm—Luleå—Kiruna, Stockholm—Göteborg och Stockholm—Malmö bedrivs efter den 1 oktober 1957 av SAS. Enligt det tidigare nämnda samarbetsavtalet är avsikten att alla nya inrikeslinjer företrädesvis skall betjänas av Linjeflyg. Trafiken på de s. k. tidningslinjerna skall vidare tillkomma Linjeflyg ensamt.

Överförandet av gotlandslinjen från SAS till Linjeflyg väckte omedelbart starkt opposition på Gotland. Samtliga gotländska landskommuner förenade sig om en protestskrivelse, men denna föranledde ingen omedelbar åtgärd. Gotlandsflyget har dessutom nyligen kommit under debatt i samband med det borttagande av gällande rabatter, som Linjeflyg helt nyligen företagit och vilket i realiteten innebär en icke obetydlig prishöjning. Redan tidigare är gotlandslinjen den per mil dyraste inrikes flyglinjen med ett pris av ca 3:50 i jämförelse med 2—2:50 på andra inrikeslinjer. Med rätt eller orätt har många fått den uppfattningen att den ekonomiskt så givande flyglinjen till Gotland överfördes från SAS till Linjeflyg för att ekonomiskt understödja Linjeflygs mindre bärkraftiga linjer eller annan detta bolags trafik.

Långt innan koncessionen beviljades åt Linjeflyg hade överläggningar ägt rum om hur det svenska inrikesflyget lämpligen skulle organiseras. Naturligt var att samverkan borde etableras mellan inrikesflyget, i SAS' regi eller i annan form, och det s. k. tidningsflyget. Överläggningar ägde sålunda vid olika tillfällen rum inför dåvarande kommunikationsministern, statsrådet Sven Andersson, varvid bl. a. representanter för pressen underrättades om att inrikesflyget skulle få en i förhållande till olika tidningsintressen opartisk organisation, exempelvis genom att någon för pressen gemensam institution ingick som delägare.

Mot denna bakgrund kom konstituerandet av Linjeflyg AB som en överraskning. Intressenterna i detta bolag är nämligen SAS med 50 % av aktiekapitalet, Dagens Nyheters AB (Bonnierkoncernen) med 40 pro-

cent av aktiekapitalet och Stockholms-Tidningen (LO) med 10 procent av aktiekapitalet. Något i förhållande till skilda tidningsintressen opartiskt intressentskap hade sålunda inte kommit till stånd.

Enligt SAS' och Linjeflygs koncessionsansökan skulle tidningsflyglinjerna bedrivas utan någon som helst insyn eller kontroll från myndighet. Luftfartsstyrelsen ansåg däremot att jämväl de s. k. tidningsflyglinjerna skulle omfattas av Kungl. Maj:ts tillstånd och att viss tillsyn således skulle förekomma. Koncessionsansökan avsåg en femårsperiod, men Kungl. Maj:t medgav koncession blott för en tid av två år och förutsatte vid prövningen av ansökan att bolaget fortsättningsvis förhandlingsvägen prövade till buds stående möjligheter till ytterligare organisatorisk samordning av befraktare och trafikföretag inom den inrikes luftfarten. Enligt vad vi erfarit har någon sådan prövning icke kommit till stånd trots detta klart uttalade villkor; Linjeflygs styrelse har hittills avvisat den förutsatta breddningen av bolagets underlag.

I olika tidningar har efter koncessionen påpekats att intressentskapet i Linjeflyg inger allvarliga farhågor med hänsyn till framtidens tidningsdistribution. Av allt att döma kommer denna att i stor utsträckning äga rum luftledes. Icke blott huvudstadstidningarna utan även landsortspres- sen, som redan nu till någon del begagnar flyg, kan väntas använda flygtransporter, liksom veckotidningar och vissa facktidningar. Enligt det mellan AB Kvällstidningen Expressen och Aftonbladets AB — båda dotterföretag till intressenter i Tidningsflyg — samt Linjeflyg träffade transportavtalet står emellertid lastkapaciteten i vissa fall helt till dessa tidningars förfogande. § 2 i nämnda avtal lyder som följer:

Lastkapaciteten vid de i § 1 angivna transporterna, vilken helt skall stå till tidningsföretagens disposition, skall i avseende å varje tur fördelas med 60 % på Expressen och 40 % på Aftonbladet, såvida tidningsföretagen icke sinsemellan överenskomma en annan fördelning, vilken i så fall omedelbart skall meddelas Linjeflyg. Eventuellt ledig kapacitet må disponeras enligt Linjeflygs bestämmande och för dess egen räkning.

Linjeflyg har som synes möjlighet att disponera över "eventuellt ledig kapacitet". Linjeflyg är vidare enligt § 8 i samma avtal *oförhinderat* att med andra tidningsföretag eller med företag för distribution av tidningar överenskomma om sådana ytterligare tidningstransporter "som är affärs- mässigt motiverade". Men endast två tidningsföretag är intressenter i Linjeflyg; samtliga landets övriga, eller nytillkommande, tidningar har därför att förhandla med ett av konkurrenter hälftenägt bolag för att över huvud taget få möjlighet att begagna flyg för sina transporter. Denna anordning är i fråga om ett koncessionerat transportföretag med monopolrättigheter givetvis orimlig.

Distributionen av tidningar via järnväg och post är genom statens

järnvägar och postverket och instruktionerna för dessa verk garanterat objektiv. Vid luftdistribution skulle emellertid tidningsföretag alltså vara beroende av sina konkurrenter i fråga om distributionen över huvud taget samt i fråga om taxor, utrymme och sträckor. Något liknande torde icke tidigare ha förekommit beträffande ett koncessionerat trafikmedel, och det är uppenbart att Linjeflygs speciella intressentförhållanden kan medföra diskriminering av utanför stående tidningar och tidsskrifter och bli en fara för den fria distributionen av dessa. Därmed hotas också tryckfriheten i vidsträckt mening, d. v. s. den s. k. läsfriheten.

Sammanfattning

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.

Under åberopande av det ovan anförda tillåter vi oss härmed hemställa,

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.

Stockholm den 26 januari 1958

Leif Cassel

Jean Braconier

Jarl Hjalmarson