

## Nr 20

### *Utlåtande i anledning av väckt motion angående koncessionsgivningen för inrikes flygtrafik.*

I en inom andra kammaren väckt och till allmänna beredningsutskottet hänvisad motion, II: 413, av herr *Krönmark* hemställes, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte som sin mening ge till känna att nuvarande snäva praxis i fråga om koncessionsgivning för inrikes flygtrafik inte är förenlig med konkurrensbegränsningens syfte.

I motionen framhålles bl. a. att det för vårt land med de långa avstånden är angeläget att främja utvecklingen av inrikesflyg. För näringslivet är tillgången till snabba och säkra kommunikationsmedel av vital betydelse.

Monopol på inrikesflygtrafiken för SAS-Linjeflyg är en realitet hävdar motionären. Detta har påverkat prisbildningen och förhindrat annans näringsutövning.

Beträffande motiveringen i övrigt får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionen från luftfartsstyrelsen och näringsfrihetsrådet samt berett SAS och Linjeflyg tillfälle att inkomma med yttrande.

#### *Luftfartsstyrelsen* anför:

Vad först beträffar Scandinavian Airlines System (SAS) må erinras om, att de svenska inrikeslinjer, som existerade vid konsortiets bildande år 1950, trafikerades av AB Aerotransport (ABA). Någon ändring härutinnan var icke aktuell, då SAS skulle övertaga ABA:s trafik. Av propositionen nr 260 till 1950 års riksdag angående utvidgning av det skandinaviska luftfarts-samarbetet inom SAS framgår också (sid. 21 och 27), att de i SAS samarbetande bolagen i princip ansågs böra ha koncession på all linjefart, inklusive inrikeslinjerna. De linjer, varom sålunda var fråga, var Stockholm—Sundsvall/Härnösand—Luleå, Stockholm—Göteborg, Stockholm—Malmö, Stockholm—Norrköping—Visby och Stockholm—Visby; dessa linjer kom senare att benämnas stamlinjer.

I samband med bildandet av Linjeflyg AB (LIN) år 1957 förklarade sig ABA/SAS icke ha något att erinra mot att LIN övertog trafiken på linjerna Stockholm—Norrköping—Visby och Stockholm—Visby. LIN erhöll sålunda trafiktillstånd på dessa och på ett antal nya linjesträckningar. Övriga så kallade stamlinjer skulle även i fortsättningen trafikeras av SAS i enlighet med huvudprincipen.

Luftfartsstyrelsen har ej anledning att här ingå på en närmare redogörelse. *Bihang till riksdagens protokoll 1966. 11 saml. Nr 20*

se för motiven för de av statsmakterna godkända principerna för organisation och finansiering av reguljär luftfart, sådana de kommit till uttryck i ovannämnda proposition, ej heller för luftfartslagens motiv för att föreskriva tillståndstvång för bedrivande av sådan luftfart. Styrelsen begränsar sig därför till de av motionären anförda exemplen på konsekvenserna av nuvarande ordning.

Enligt motionärens uppfattning skulle Linjeflygs passagerarkilometerpris på Gotlandslinjerna vara »onormalt högt» i förhållande till andra linjer. Om denna anmärkning vore riktig skulle den i första hand falla tillbaka på luftfartsstyrelsens granskning och godkännande av Linjeflygs taxor. Styrelsen har visserligen vid ett par tillfällen nedjusterat av Linjeflyg föreslagna taxor, men styrelsen kan icke finna motionärens uttalande berättigat med avseende å de av luftfartsstyrelsen slutligen godkända taxorna. Styrelsens beslut om godkännande av Linjeflygs taxor har några gånger överklagats hos Kungl. Maj:t, som dock i intet fall funnit anledning ändra styrelsens beslut.

Motionären gör vidare gällande att Linjeflyg, som den 1 februari 1966 upphört med trafiken på linjen Hultsfred—Stockholm, hindrat annat flygföretag att få koncession på linjen genom att tillkännage sin avsikt att längre fram överväga att åter uppta trafiken. Enligt luftfartsstyrelsens uppfattning utgör nämnda omständighet icke hinder för annat företag att erhålla koncession på linjen. Helt allmänt må dock erinras om att utövandet av regelbunden luftfart ställer krav på ganska betydande tekniska, personella och ekonomiska resurser samt att verksamheten i längden icke kan bedrivas i alltför liten skala.

Sammanfattningsvis får luftfartsstyrelsen uttala, att såvitt styrelsen kunnat finna den hittills tillämpade koncessionsgivningen på inrikesflygets område varken ogynnsamt påverkat prisbildningen eller obehörigt förhindrat annans näringsutövning.

*Näringsfrihetsrådet* anför bl. a.:

Den i motionen aktualiserade frågan inrymmer komplicerade problem, till vilka ställning kan tas först på grundval av en förhållandevis allsidig utredning av inrikesflygets villkor och förhållanden. Näringsfrihetsrådet — som förutsätter att i luftfartsstyrelsens remissvar kommer att lämnas mera detaljerade uppgifter i sak om det rådande koncessionssystemet och dess tillämpning — vill emellertid helt allmänt uttala, att de konkurrensprinciper på vilka konkurrensbegränsningslagen bygger bör kunna ha viss tillämpning även inom ifrågavarande näringsgren. Emellertid bör beaktas, att inrikesflygets trafikunderlag för närvarande är av begränsad omfattning, särskilt på vissa linjer, vilket medför att egentlig konkurrens i många fall knappast kan äga rum inom denna trafik. Vidare måste ihågkommas, att speciella förhållanden föreligger på flygtrafikens område särskilt såtillvida som utomordentligt stor vikt måste fästas vid flygsäkerhetssynpunkter. Beaktande av nämnda och liknande synpunkter tvingar ofta till avsteg från konkurrensprinciperna.

SAS framhåller att det vid ett skandinaviskt kommunikationsmöte 1954 uppdrogs åt företaget att framlägga en långsiktig plan för inrikestrafiken i de tre länderna. Så skedde också i en skrivelse till det svenska kommunikationsdepartementet.

Vidare anför SAS:

För att på bästa sätt tillvarataga förefintliga resurser och tillgodose de krav som kunde ställas på inrikesflyget och samtidigt utnyttja fördelen av SAS' organisation och erfarenheter ansågs för Sveriges vidkommande mest ändamålsenligt att skapa en separat, med SAS intimt samarbetande organisation för vissa delar av inrikesflyget. Detta ledde till bildandet 1957 av Linjeflyg AB (LIN), som i princip skulle driva all linjetrafik inom Sverige utöver de tre stamlinjer, Stockholm—Malmö, Stockholm—Göteborg och Stockholm—Kiruna, som även fortsättningsvis skulle upprätthållas av SAS. LIN äges nu av ABA och SAS till lika delar.

Under LIN:s tillvaro har det svenska inrikesnätet successivt utbyggt och omfattar sådana linjer, som ansetts trafikalt, operationellt och ekonomiskt motiverade. Det svenska inrikesflyget befinner sig och kommer under ännu många år framåt att befinna sig under uppbyggnad. Väsentligt är därvid att denna uppbyggnad kan ske planmässigt och utan onödiga störningar. Endast genom ett intimt samarbete och en samordning av erforderliga resurser mellan berörda statliga och kommunala organ, å ena sidan, och SAS/LIN, å andra sidan, torde en sund utveckling kunna befrämjas. En splittring av trafikverksamheten på ett flertal smärre konkurrerande företag skulle, bortsett från att detta skulle stå i strid med de ovan angivna principerna, uppenbarligen endast leda till en försämrad ekonomi för inrikestrafiken och därmed försvåra utvecklingen av densamma.

Beträffande de i motionen angivna exemplen på konkurrensbegränsande åtgärder finner SAS icke anledning att ingå härpå närmare. Det hänvisas till vad Kungl. Luftfartsstyrelsen härom anfört i sin skrivelse till utskottet av den 28 februari 1966.

*Linjeflyg* anför bl. a.:

LIN kan icke ingå på frågan, huruvida konkurrensbegränsningslagens bestämmelser iakttagits, men bestrider i övrigt att de principer, som hittills följts, varit till men för berättigade allmänna intressen.

Genom LIN:s bildande 1957 avsågs att skapa en organisation, som i samarbete med Scandinavian Airlines System (SAS) på sund, ekonomisk basis skulle utveckla inrikesflyget i Sverige. Bolaget har under sin verksamhet kunnat tillgodose dessa krav. Det framstår som ytterst väsentligt, att bolaget kan fortsätta den planering av trafiken på lång sikt, som fordras för en sund utveckling av flygnätet. I likhet med vad som framhållits av SAS i dess skrivelse den 3 mars 1966, anser bolaget, att en sådan utveckling skulle äventyras, om trafikverksamheten uppdelades på flera smärre flygföretag. Med hänsyn till de speciella krav på säkerhet som ställs på flygtrafiken, är det vidare av vikt att de för trafiken ansvariga företagen icke på grund av konkurrensskäl tvingas göra avkall på erforderliga investeringar i den säkerhetsmässiga delen av organisationen.

Beträffande de i motionen anförda exemplen önskar LIN framhålla, att de av bolaget tillämpade taxorna är föremål för fastställande av luftfartsmyndigheten. I samband med bolagets anhållan om sådant fastställande har bolaget ingående till myndigheten redovisat underlaget för de begärda taxorna. När det gäller den avbrutna trafiken på Hultsfred, har LIN på grund av otillräckligt trafikunderlag samt den irregularitet, som flygplatsen uppvisat på grund av flygfältsförhållandena, tillsvidare icke ansett sig kunna

upprätthålla trafiken. LIN finner det angeläget framhålla, att så snart bolaget åter finner förutsättningar föreligga, bolaget ämnar återupptaga denna trafik. Huruvida denna förklaring från LIN:s sida »hindrar annat flygföretag att få koncession på linjen», kan bolaget icke uttala sig om.

### Utskottet

Motionären hemställer att riksdagen som sin mening ger till känna att nuvarande praxis i fråga om koncessionsgivning för inrikes flygtrafik inte är förenlig med konkurrensbegränsningens syfte.

Motionären avser härmed att koncessionsgivningen skulle ha lett till ett faktiskt monopol för SAS och Linjeflyg och att härigenom syftet med lagen om motverkan i vissa fall av konkurrensbegränsning inom näringslivet åsidosatts. I 5 § nämnda lag säges att skadlig verkan av konkurrensbegränsning föreligger då konkurrensbegränsningen på ett ur allmän synpunkt otillbörligt sätt påverkar prisbildningen, hämmar verkningsförmågan inom näringslivet eller hindrar annans näringsutövning.

Det är enligt utskottets mening angeläget att de principer om fri konkurrens som statsmakterna fastställt och som kommit till uttryck bl. a. i lagstiftningen mot konkurrensbegränsning effektivt upprätthålles, främst med hänsyn till konsumenternas intressen. Detta gäller givetvis även för inrikesflygets del. De begränsningar av den fria näringsutövningen som krav på koncession innebär är i enlighet med dessa principer betingade av särskilda förhållanden. Vad beträffar flyget måste således bl. a. stor vikt fästas vid att koncessionssökanden har goda ekonomiska resurser som medger betryggande anordningar för flygsäkerheten.

Koncession för luftfart i regelbunden trafik meddelas av Kungl. Maj:t. Det är icke möjligt för utskottet att ingå på någon närmare bedömning av myndigheternas prövning av och ställningstaganden i koncessionsärendena. Utskottet finner det vidare från formella, konstitutionella synpunkter kunna ifrågasättas om ett uttalande av riksdagen bör göras i den form motionären tänkt sig.

Utskottet vill understryka vikten av att koncessionsärendena prövas med beaktande av konsumenternas intresse av en väl utvecklad inrikes flygtrafik med bästa möjliga trafiksäkerhet och av att kostnaderna för flygresor icke blir onödigt höga men får i övrigt med hänsyn till det ovan anförda hemställa,

att motion II: 413 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 22 mars 1966

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

---

*Närvarande:*

från första kammaren: herrar Möller, Sörlin, Enarsson, Hellebladh, Svanström\*, Hedlund, Nyman\*, Axel Kristiansson, Helge Karlsson\*, Kilsmo, Torsten Hansson\* och Blomquist\*;

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm, fru Jäderberg, herrar Hamrin i Kalmar, Svensson i Kungälv, Dickson, Lundmark\*, Wikner, Nilsson i Bästekille\*, Svanberg, Johansson i Växjö, Andersson i Örebro och Josefson i Arrie.

---

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.