Trafikutskottets betänkande 1986/87:5

om förlängning av det skandinaviska luftfartssamarbetet (prop. 1986/87:4)

TU
1986/87:5

Sammanfattning

Det skandinaviska luftfartssamarbetet inom Scandinavian Airlines System (SAS) har sin grund i ett den 8 februari 1951 mellan AB Aerotransport (ABA) och motsvarande luftfartsbolag i Danmark och Norge träffat konsortialavtal. I anknytning till redovisningen för riksdagen av förslaget till avtalet redovisades vissa överväganden om SAS ställning i fråga om trafiktillstånd (koncessioner). Avtalstiden har i olika omgångar förlängts. Tidigare i år har de skandinaviska trafikministrarna träffat en överenskommelse om inriktningen av den framtida skandinaviska luftfartspolitiken, som bl. a. innebär vissa liberaliseringar av denna politik. Regeländringarna avses träda i kraft den 1 mars 1987. Mot bakgrund av överenskommelsen begärs i propositionen att riksdagen skall godkänna att konsortialavtalet av år 1951 rörande SAS med senare ändringar skall ligga till grund för det skandinaviska luftfartssamarbetet t. o. m. den 30 september 2005.

En m-motion och en fp-motion har väckts med anledning av propositionen. I båda motionerna vill man att luftfarten skall liberaliseras. Man vill bevara det skandinaviska luftfartssamarbetet inom SAS, men man vill inte att SAS skall ha en förmånsställning i fråga om koncessioner av den omfattning som har förutsatts i anknytning till konsortialavtalet.

I m-motionen begärs att propositionens förslag skall avslås och att förhandlingar skall tas upp med Danmark och Norge om ett nytt konsortialavtal som skall bygga på nya grunder för samarbete inom SAS, vilka anges i motionen. Till dessa grunder bör enligt motionärerna den svenska luftfartspolitiken anpassas.

I fp-motionen begärs att en avveckling av SAS förmånsställning i fråga om koncessioner skall påbörjas i och med att innevarande avtalsperiod för konsortialavtalet löper ut i september 1995.

Utskottet tillstyrker propositionens förslag och avstyrker motionerna. Mot utskottets beslut reserverar sig m-ledamöterna (res. nr 1) och fp-ledamöterna (res. nr 2).

Propositionen

I proposition 1986/87:4 om förlängning av det skandinaviska luftfartssamarbetet föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) riksdagen att

godkänna att konsortialavtalet den 8 februari 1951 rörande Scandinavian Airlines System (SAS) med senare ändringar skall ligga till grund för det skandinaviska luftfartssamarbetet t. o. m. den 30 september 2005.

Motionerna

1986/87:T101 av Olle Grahn m. fl. (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att den bör verka för att nuvarande koncessioner som innehas av de i SAS ingående bolagen upphör att gälla efter utgången av september 1995 i enlighet med vad som anförs i motionen.

1986/87:T102 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen avslår regeringens förslag att konsortialavtalet den 8 februari 1951 med senare ändringar skall ligga till grund för det skandinaviska luftfartssamarbetet t. o. m. den 30 september 2005,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om den framtida svenska luftfartspolitiken,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om det framtida samarbetet inom SAS.

1 Bakgrund

1.1 Konsortialavtalet rörande SAS m. m.

Inom skandinavisk luftfart hade visst samarbete mellan luftfartsbolagen förekommit redan före det andra världskriget. Efter kriget förstärktes detta samarbete. För att fortsätta och förstärka samarbetet träffade de skandinaviska luftfartsbolagen — det svenska AB Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) — den 8 februari 1951 det ännu gällande konsortialavtalet om bildande av konsortiet Scandinavian Airlines System (SAS) med uppgift att för parternas gemensamma räkning och såsom en enhet bedriva trafikflygning och annan i samband därmed stående verksamhet. ABA:s andel i konsortiet är tre sjundedelar och andelarna för ettvart av DDL och DNL två sjundedelar. Hälften av antalet aktier i ABA ägs av staten. Den andra hälften ägs av det privatägda Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA). Även i DDL och DNL är ägandet delat mellan vederbörande stat och privata intressen.

Förslaget till konsortialavtalet framlades år 1950 i ett betänkande angående utvidgning av det skandinaviska luftfartssamarbetet inom SAS som avgavs till kommunikations- och finansministrarna i Danmark, Norge och Sverige av en tjänstemannadelegation bestående av företrädare för de tre länderna. Avtalsförslaget avsåg tiden den 1 oktober 1950 — den 30 september 1975. På förslag i proposition 1950:260 angående utvidgning av det skandinaviska luftfartssamarbetet inom SAS bemyndigade riksdagen (SU 1950:229, rskr. 415) regeringen att godkänna avtalsförslaget. Vid statsrådsprotokollet i ärendet var tjänstemannadelegationens betänkande fogat.

Konsortialavtalet slöts sedan den 8 februari 1951 och godkändes av regeringen den 23 februari 1951.

I anslutning till att SAS bildades år 1951 träffades den 20 december samma år ett avtal mellan Sverige, Danmark och Norge rörande samarbete på luftfartens område att gälla så länge de nämnda luftfartsbolagen upprätthåller samarbetet i konsortiet SAS.

Den 7 maj 1956 träffade ABA, DDL och DNL ett tilläggsavtal innefattande bestämmelser om bolagens inbördes förhållande i händelse av krig eller liknande omständigheter. Den 26 mars 1962 träffade bolagen avtal om ändring av konsortialavtalets bestämmelser om ledningen och förvaltningen av konsortiets angelägenheter m. m., vilket riksdagen bemyndigade regeringen att godkänna (prop. 1962:156, SU 130, rskr. 298). Den 15 februari 1985 avtalade bolagen om ändring i § 8 , första stycket i konsortialavtalet rörande tidpunkt för ett av de årliga representantskapsmötena, varom uppgift lämnas i föreliggande proposition.

Bolagen har i två omgångar träffat avtal om förlängning av avtalstiden för konsortialavtalet, vilka riksdagen bemyndigat regeringen att godkänna, nämligen för tiden den 1 oktober 1975 — den 30 september 1985 resp. för tiden den 1 oktober 1985 — den 30 september 1995 (se föreliggande proposition s. 2).

I samband med nämnda förlängningar av avtalstiden för konsortialavtalet har mellan Sverige, Danmark och Norge slutits tilläggsavtal den 20 augusti 1959 och den 24 maj 1976 som innebär att giltighetstiden för avtalet år 1951 mellan staterna om samarbete på luftfartens område kan anpassas till de ändrade giltighetstiderna för konsortialavtalet.

1.2 SAS trafiktillstånd (koncessioner)

I fråga om koncessioner för SAS — formellt för de tre moderbolagen — uttalade ovannämnda tjänstemannadelegation i det vid proposition 1950:260 fogade betänkandet som sin principiella uppfattning att de tre ländernas samlade insats i internationell linjefart borde koncentreras till SAS. Detta borde dock enligt delegationen inte hindra andra bolag att erhålla tillstånd att driva speciella internationella linjer i de fall då SAS inte kan eller vill driva dessa på godtagbara villkor. Delegationen ansåg att koncentrationen till SAS av den skandinaviska luftfarten inte borde omfatta den icke regelbundna trafiken (charter-, taxi-, turistflygning o. d.) och att det borde stå de tre ländernas myndigheter helt fritt att meddela koncessioner till andra företag än de tre moderbolagen på icke regelbunden trafik. SAS borde emellertid skyddas för otillbörlig konkurrens från sådan charterflygning som utåt framställs som icke regelbunden trafik men som representerar en mer eller mindre kamouflerad form av linjefart i det att flygningen är knuten till bestämda angöringsställen och har en viss grad av regularitet (prop. 1950:260, bihang 1 s. 21).

Om inrikestrafik sägs i konsortialavtalet (§ 1, punkt 4) att därest vederbörande statliga myndigheter så begär, skall envar av parterna (dvs. moderbolagen) äga påfordra att SAS — på villkor varom överenskommelse kan träffas — åtager sig sådan inrikestrafik som inte kan anses motiverad från affärsmässig synpunkt. Av förarbeten till koncessionsbeslut kan utläsas en

prioriterad ställning för SAS i inrikestrafik. Inom Sverige trafikerade SAS redan från början de fyra s. k. stamlinjerna, dvs. linjer från Stockholm till Luleå, Göteborg, Visby och Malmö. Luleå-linjen utsträcktes sedermera till Kiruna. Sedan det av ABA och SAS ägda Linjeflyg AB (LIN) bildats för att tillgodose trafikbehov på andra stäckor än på de s. k. stamlinjerna har LIN från SAS övertagit trafiken på linjen Stockholm–Visby. LIN har egen koncession för denna trafik.

LIN har vidare koncessionerna för trafik på "primärnätet" i övrigt i Sverige. Primärnätet kallas det interregionala flyglinjenät som omfattar SAS och LIN:s inrikeslinjer som trafikeras med tyngre jetflygplan (prop. 1981/82:98, TU 28, rskr. 339). För trafik på sekundärnätet — regionalflyget — skall inte något företag ha företrädesrätt till koncession (prop. 1984/85:100 bil. 8, TU 26, rskr. 333).

ABA:s för närvarande gällande trafiktillstånd (koncession) har meddelats av regeringen den 7 maj 1976. Enligt detta får ABA tills vidare intill den 1 oktober 1995 bedriva luftfart i regelbunden trafik för befordran av passagerare och gods på linjer som anges i bilaga till beslutet — ovannämnda stamlinjer samt vissa linjer till Oslo, Köpenhamn och Helsingfors — samt "på de internationella linjer till och från platser utanför de nordiska länderna som luftfartsverket genom särskilda beslut och efter anmälan i varje särskilt fall bestämmer". Enligt de i för trafiktillståndet meddelade villkoren och bestämmelserna får ABA låta utföra den genom tillståndet medgivna verksamheten genom konsortiet SAS försorg.

Vid ett skandinaviskt trafikministermöte den 28 april 1981 beslöt man bl. a. om vissa principer för meddelande av tillstånd till charterflygning från Skandinavien till Florida, till s. k. split-charterflygning med gods samt till gränsöverskridande sekundärlinjer. Enligt trafikministrarnas beslut beträffande tillstånd till gränsöverskridande sekundärlinjer skall prövningen av ansökan om koncession på en viss linje ske med utgångspunkt — såsom dittills — i företrädesrätt för SAS. Om SAS avser att utnyttja sin företrädesrätt skall koncession ges till SAS med rätt för SAS att trafikera linjen antingen med egen flygmateriel eller med flygmateriel inchartrad från annat flygföretag. Om SAS avstår från att utnyttja sin företrädesrätt skall koncession kunna ges till annat skandinaviskt bolag. Hänsyn skall därvid tas till eventuell avledning av trafik från existerande linjer, möjlighet att lösa tull- och säkerhetsfrågor samt det sökande bolagets tekniska/operativa kvalifikationer. För interskandinaviska linjer skall koncession ges endast till ett bolag från ettvart av de länder som berörs av linjen. Om koncession ges till ett annat bolag och SAS senare — med åberopande av sin företrädesrätt — kräver att trafikera den aktuella linjen, skall ett eventuellt koncessionsövertagande ske mot en rimlig ersättning till koncessionshavaren.

2 Överenskommelse år 1986 om inriktningen av den framtida skandinaviska luftfartspolitiken, m. m.

Sedan moderbolagen ABA, DDL och DNL den 15 oktober 1984 träffat överenskommelse om att avtalstiden för konsortialavtalet rörande SAS skall förlängas, med i övrigt oförändrade avtalsvillkor, för tiden den 1 oktober 1995 — den 30 september 2010 har ABA i framställning den 31 oktober 1984 till regeringen hemställt om åtgärder för dels godkännande av avtalad förlängning av giltighetstiden för konsortialavtalet för nämnda tidsperiod, dels anpassning härtill av 1951 års avtal mellan de skandinaviska staterna, dels förlängning till och med den 30 september 2010 av giltighetstiden för ABA:s trafiktillstånd.

Mot bl. a. denna bakgrund har de skandinaviska trafikministrarna under hösten 1985 och våren 1986 fört diskussioner om luftfartspolitiken. Dessa diskussioner har resulterat i att ministrarna har enats om att förelägga sina regeringar vad de därvid överenskommit i fråga om inriktningen av den skandinaviska luftfartspolitiken. Den svenska regeringen har den 29 maj i år godkänt överenskommelsen som bl. a. innebär följande.

För resp. parlaments godkännande skall förslag framläggas om godkännande av förlängning av giltighetstiden för konsortialavtalet rörande SAS till den 30 september 2005. När sådant godkännande föreligger skall giltighetstiden för ABA:s, DDL:s och DNL:s koncessioner förlängas till samma tidpunkt.

Det skandinaviska flygtrafiksystemet skall fortsatt baseras på olika nivåer av trafikknutpunkter för direkttrafik till andra länder. Flygplatserna i Köpenhamn, Oslo och Stockholm anges som en första "nivå". Som en andra "nivå" anges andra större flygplatser i Skandinavien.

1981 års beslut beträffande gränsöverskridande sekundärlinjer ändras så att vidgade möjligheter öppnas för skandinaviska bolag att etablera direkta sekundärlinjer inom Skandinavien i de fall SAS väljer att inte driva trafiken.

För sekundärlinjer till och från Skandinavien skall en anpassning ske till den utveckling — mot en friare marknad — som pågår inom det övriga Västeuropa. Vissa regler om fraktcharterflygningar och personcharterflygningar — som syftat till att skydda linjefarten — skall mjukas upp.

Ett skandinaviskt ämbetsmannautskott skall närmare utforma de överenskomna regeländringarna m. m., vilka förutsätts skola träda i kraft den 1 mars 1987.

3 Propositionens förslag

Föredraganden framhåller bl. a. att grunden för SAS-samarbetet är de skandinaviska ländernas gemensammma önskemål om en tillfredsställande trafikförsörjning såväl internationellt som nationellt till rimliga priser. Genom att den samlade kapaciteten i internationell linjefart koncentreras till ett företag, SAS, ges också enligt föredraganden förutsättningar att driva och vidareutveckla ett företag med internationell slagkraft. Med hänsyn till de skandinaviska ländernas perifera geografiska läge och ländernas vart för sig

begränsade marknadsunderlag ger samarbetet vidare en bättre bas för internationella luftfartsöverenskommelser som tillgodoser skandinaviska trafikintressen.

Även om konsortialavtalet rörande SAS gäller till utgången av september månad 1995 är det dock enligt föredraganden angeläget att redan nu ta ställning till frågan om en förlängning av det grundläggande SAS-samarbetet. Föredraganden framhåller att den omfattning i vilken SAS verksamhet drivs gör det nödvändigt att planera och träffa dispositioner av så långsiktig karaktär att de inte sällan sträcker sig utöver den nu kvarvarande giltighetstiden för konsortialavtalet.

Föredraganden förordar att det skandinaviska luftfartssamarbetet skall fortsättas och att konsortialavtalet — och därmed SAS-samarbetet — även i forsättningen skall utgöra grunden för detta samarbete.

I propositionen begärs sålunda att riksdagen skall godkänna att konsortialavtalet av år 1951 rörande SAS med senare ändringar skall ligga till grund för det skandinaviska luftfartssamarbetet t. o. m. den 30 september 2005.

Föredraganden erinrar om att det råder enighet mellan de skandinaviska regeringarna om att moderbolagens nuvarande koncessioner bör förlängas t. o. m. den 30 september 2005. Han anför vidare att han avser att för regeringen anmäla frågan om en förlängning av 1951 års avtal mellan de tre länderna rörande samarbete på luftfartens område.

4 Sammanfattning av motionsförslagen

Med anledning av propositionen har väckts motionerna T101 (fp) och T102 (m). I båda motionerna vill man att SAS skall bestå. Man anser dock att SAS numera har uppnått en sådan finansiell styrka och ställning i övrigt att företaget kan tåla en ökad konkurrens, som skulle medföra bl. a. lägre biljettpriser och förbättrad service för flygets kunder. Det framhålls att det också är angeläget att en anpassning sker till den utveckling mot en friare marknad inom luftfarten som pågår i det övriga Västeuropa.

I motion T102 (m) framhålls som positivt den uppmjukning av regleringen på luftfartens område som de skandinaviska trafikministrarnas överenskommelse i år innebär och som enligt överenskommelsen skall träda i kraft den 1 mars nästa år. För att SAS på ett smidigt och välavvägt sätt skall kunna delta i utvecklingen mot en friare marknad är det emellertid enligt motionärerna mindre välbetänkt att — som de anför — med smärre justeringar i tillämpningen av konsortialavtalet binda upp de tre delägande företagen ända fram till år 2005. Det ter sig enligt motionärerna också oklokt att redan ett decennium före det innevarande avtalstid löper ut fatta beslut om förlängning av avtalsperioden. Motionärerna begär att propositionsyrkandet skall avslås samt att förhandlingar skall tas upp med Danmark och Norge om nya grunder för samarbete inom SAS, vilka grunder förutsätts kunna ersätta 1951 års konsortialavtal m. m. Utgångspunkter för det framtida samarbetet bör enligt motionärerna vara följande. En fortsatt liberalisering av luftfarten. Anpassning av formen för SAS trafik till de nya förutsättningar som de europeiska gemenskapernas (EG:s) luftfartspolitiska riktlinjer skapar och som syftar till liberalisering. Ökning av konkurrensen mellan olika företag,

varvid i detta syfte strävan bör vara att inrikes trafik i möjligaste mån skall drivas av inrikes företag, t. ex. genom att parallellkoncessioner ges. Motionärerna begär också att riksdagen skall uttala att den svenska luftfartspolitiken bör anpassas till de grunder för samarbete inom SAS som motionärerna har föreslagit.

I motion T101 (fp) understryks värdet av ökad konkurrens på luftfartens område. Motionärerna framhåller att det är dags att de skandinaviska ländernas luftfartssamarbete börjar inriktas mot en avreglering av luftfarten i syfte att öka konkurrensen. Det är därför enligt motionärerna olyckligt att en förutsättning för att godkänna en förlängning av konsortialavtalet skall vara att man också godkänner att den nuvarande företrädesrätten för SAS skall bestå genom att nuvarande koncessioner skall förlängas t. o. m. den 30 september 2005. Motionärerna begär att regeringen skall verka för att de nuvarande koncessioner som innehas av SAS moderbolag skall upphöra att gälla efter utgången av september 1995. Avvecklingen av de nuvarande koncessionerna skall, framhålls det, ske på ett sätt som skapar förutsättningar för att SAS, inom ramen för en ökad konkurrens, på jämbördiga villkor skall kunna konkurrera med övriga internationella flygbolag. Om det skulle visa sig att övriga intressenter i samarbetet motsätter sig en avreglering eller om det framkommer att konsekvenserna av en sådan allvarligt skulle komma att skada förutsättningarna för SAS att verka bör regeringen enligt motionärerna återkomma till riksdagen med redogörelse för detta.

5 Utskottet

De tre skandinaviska länderna har tillsammans i SAS ett väl utbyggt flygföretag som driver en omfattande trafik såväl inrikes som i Europa och kontinentalt. Som framhålls i propositionen har de tre länderna genom samarbetet fått en flygtrafikförsörjning som i fråga om utbud, standard, säkerhet och priser är fullt jämförbar med vad som gäller i andra industristater. Det bör också framhållas att SAS under sin hittillsvarande existens har kunnat uppvisa en i stort sett obruten lönsamhet utan subsidier.

Som utskottet tidigare i år har framhållit i betänkandet TU 1985/86:15 är — för att de skandinaviska länderna skall kunna ha ett eget konkurrenskraftigt flygföretag för internationell trafik — behovet av samarbete i ett sådant företag minst lika stort i dag som det var i början av 1950-talet, när samarbetet i SAS tillkom. Behovet av ett skandinaviskt luftfartssamarbete i detta syfte torde enligt utskottets uppfattning föreligga även under de närmast kommande decennierna.

Med hänsyn till det geografiska läge som Danmark, Norge och Sverige har i förhållande till de folkrika delarna av Europa och det begränsade marknadsunderlag som ettvart av dessa länder representerar är – liksom framhålls i propositionen – ett samarbete i *ett* flygföretag en förutsättning för att dessa länder skall kunna driva ett i princip världstäckande flygföretag. Inte minst de krav som finansieringen av flygmateriel m. m. ställer motiverar ett samarbete. Värdet för de skandinaviska länderna av att för kontakterna på olika områden med främmande länder ha tillgång till ett eget flygföretag

som i princip kan täcka hela världen blir allt större allteftersom det internationella samarbetet och utbytet inom olika sektorer av samhällena byggs ut.

Även om utskottet i princip anser att konkurrens bör finnas på luftfartsområdet kan utskottet dock inte stödja en total "avreglering" från skandinavisk sida på detta område. Som utskottet framhöll i nämnda betänkande skulle det begränsade marknadsunderlag som finns i Skandinavien leda till konkurrens endast på de lönsamma delarna av SAS linjenät. SAS överskott på dessa delar skulle därmed minska och leda till att SAS inte på samma sätt som för närvarande kan stödja mindre bärkraftiga linjer med överskott från lönsamma linjer. Följden skulle sannolikt bli att de mindre bärkraftiga linjerna måste läggas ned, och därmed skulle våra flygförbindelser med omvärlden försämras. Vidare torde möjligheterna att från myndighetshåll fortlöpande påverka prissättningen för flygresor med främmande flygföretag, som i många fall har en skyddad hemmamarknad, bli illusoriska efter det att "egna" flyglinjer har lagts ned. Mot nu nämnd bakgrund kan utskottet inte ställa sig bakom krav på avreglering och generösare koncessionsgivning m. m. inom luftfarten som kan hota SAS existens och utveckling. SAS bör således i princip ha företrädesrätt till koncessioner för internationell trafik. Koncessionsfrågan kan komma i ett annat läge om strävandena på internationell basis mot avreglering och liberalisering leder till att olikheter i konkurrensförutsättningarna för flygföretagen i olika länder reduceras.

Inom SAS strävar man, som framhålls i propositionen, numera efter att bygga upp ett konkurrenskraftigt och effektivt trafiksystem med så många direktförbindelser som möjligt från Oslo, Köpenhamn och Stockholm, i första hand ut i Europa och i andra hand till andra kontinenter. Vidare strävar man efter att så långt som möjligt utveckla trafik från andra större orter i Skandinavien som Bergen, Stavanger, Aarhus och Göteborg direkt ut i Europa. Vid en sådan utveckling kan restiderna förkortas, och resenärerna slipper besvär med omstigning mellan olika flyglinjer m. m. För denna uppläggning av trafiken satsar SAS på många små och medelstora flygplan. I betänkandet TU 1985/86:15 redovisade utskottet att företrädare för SAS vid kontakter med utskottet hade framfört att en förutsättning för att denna utveckling skall kunna tryggas är att matartrafik till nämnda orter finns och att främmande flygföretag inte öppnar flyglinjer mellan orter i Skandinavien och orter ute i det övriga Europa som minskar SAS underlag för direkttrafik m. m. Som utskottet framhöll i betänkandet har utskottet full förståelse för SAS synpunkter härvidlag och är därför inte berett att tillstyrka att intrång sker i SAS linjer från orter i Sverige till nämnda orter i Danmark och Norge samt i SAS stamlinjer i Sverige. Utskottet anförde emellertid att utrymme borde kunna medges för ytterligare gränsöverskridande flyglinjer i Skandinavien till orter som är utgångspunkter för SAS trafik till det övriga Europa och/eller till längre bort belägna destinationer. Överenskommelsen mellan de skandinaviska trafikministrarna i år om inriktningen av den framtida skandinaviska trafikpolitiken innebär också, som redovisats i det föregående, en uppmjukning av SAS förmånsställning när det gäller interskandinavisk sekundärtrafik. Vid prövningen av koncessionsansökan för sådan trafik skall nämligen inte längre någon bedömning göras av behovet av en ny

flyglinje eller eventuell avledning från existerande linje. Vissa restriktioner beträffande linjesträckningar m. m. skall dock finnas i fråga om den interskandinaviska sekundärtrafiken.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att trafikministrarnas överenskommelse kan läggas till grund för vår luftfartspolitik framöver.

Utskottet avvisar härmed förslaget i motion T102 (m) att förhandlingar skall tas upp med Danmark och Norge om i motionen föreslagna nya grunder för samarbete i SAS och förslaget i motion T101 (fp) om att SAS koncessioner skall avvecklas efter utgången av september 1995. Utskottet avvisar också invändningen i den förstnämnda motionen att det skulle vara alltför tidigt att nu ta ställning i frågan om samarbetet i SAS för tiden efter september 1995. Liksom föredraganden vill utskottet härvidlag framhålla att de stora investeringar som SAS står inför gör det angeläget att redan nu ta ställning till frågan om förlängning av det grundläggande SAS-samarbetet. Det förtjänar i detta sammanhang framhållas att SAS investeringar enbart i flygmateriel beräknas uppgå till 25 miljarder kronor för den förnyelse av flygplansflottan som förestår inom den närmaste tioårsperioden.

Sammanfattningsvis tillstyrker utskottet således propositionens förslag att konsortialavtalet av år 1951 rörande SAS med ändringar skall ligga till grund för det skandinaviska luftfartssamarbetet t. o. m. den 30 september 2005. Härav följer att utskottet avstyrker de i motionerna framförda yrkandena.

Under åberopande av det anförda hemställer utskottet

att riksdagen med bifall till proposition 1986/87:4 samt med avslag på motionerna 1986/87:T101 (fp) och 1986/87:T102 (m) godkänner att konsortialavtalet rörande Scandinavian Airlines System (SAS) den 8 februari 1951 med senare ändringar skall ligga till grund för det skandinaviska luftfartssamarbetet t. o. m. den 30 september 2005.

Stockholm den 20 november 1986

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Sven-Gösta Signell (s), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Sten-Ove Sundström (s), Agne Hansson (c), Viola Claesson (vpk), Jarl Lander (s), Anders Andersson (m), Yngve Wernersson (s) och Rune Thorén (c).

1. Det framtida skandinaviska luftfartssamarbetet m. m.

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "De tre" och på s. 9 slutar med "framförda yrkandena" bort ersättas med text av följande lydelse:

De skandinaviska ländernas möjligheter att var för sig hävda sig inom den internationella luftfarten är begränsade. För att dessa länder skall kunna erbjuda sina medborgare och näringsliv goda internationella flygförbindelser till fördelaktiga priser krävs därför att de samarbetar.

SAS har etablerat ett starkt skandinaviskt luftfartssystem och har härigenom kunnat konkurrera med de stora, i många fall statsunderstödda, internationella flygbolagen.

SAS tillhör de mest framgångsrika flygföretagen i världen och torde ha goda framtidsutsikter. Nya grepp med helt nya kompletterande verksamheter, förbättrad service i form av hela resepaket med hotell, incheckningsservice m. m. ger SAS-koncernen en god grund. Att SAS senarelagt inköp av nya flygplan för tiotals miljarder kronor innebär att företaget ges möjlighet att i framtiden flygtekniskt bli bland de modernaste i världen.

SAS har emellertid haft en skyddad ställning genom den förmånsställning i fråga om koncessioner som SAS har haft. En utveckling mot liberalisering av luftfarten, som påbörjades i USA, kommer nu också i Europa. Denna utveckling är enligt utskottet också den rätta. Den bästa luftfartspolitiken är nämligen den som medger att luftfarten kan fungera efter marknadsekonomiska principer.

Frisläppande i USA av konkurrensen inom luftfarten har enligt vad utskottet har erfarit haft mycket gynnsamma verkningar genom att biljettpriser har sänkts och flygnätet har utökats. Genom att flera flygföretag har fått möjlighet att driva sekundärtrafik i vårt land har vi även här sett fördelarna med ett utökat utbud från olika trafikutövare på luftfartsområdet.

Det är enligt utskottets mening angeläget att det skandinaviska luftfartssamarbetet värnas, men det måste ske på det sättet att SAS anpassas till de nya villkor som kommer att råda för det framtida flyget. Om SAS på ett smidigt och välavvägt sätt skall kunna delta i förändringen mot en liberaliserad luftfart är det mindre välbetänkt att binda upp deltagarna i samarbetet i SAS ända fram till år 2005 på i huvudsak hittillsvarande grunder. Det ter sig också oklokt att nu — ca tio år innan innevarande avtalstid för samarbetet löper ut — binda upp sig för en avtalsperiod in på 2000-talet.

Utskottet kan således inte tillstyrka propositionens förslag att konsortialavtalet av år 1951 rörande SAS med senare ändringar läggs till grund för det skandinaviska luftfartssamarbetet t. o. m. den 30 september 2005.

I stället bör, såsom föreslås i motion T102 (m), regeringen med utgångspunkt i gällande avtal och senare ändringar — undantaget tidpunkten för avtalstidens utgång — med Norge och Danmark ta upp förhandlingar om ett nytt konsortialavtal m.m. för det framtida samarbetet inom SAS utifrån följande grundprinciper.

En fortsatt liberalisering av luftfarten bör tillmätas vikt. Denna bör bl. a. stimulera till nya trafiklösningar, fördelaktiga priser och en förstärkning av det skandinaviska luftfartssystemet, i konkurrens med europeiska system.

Formen för SAS trafik bör anpassas till de nya förutsättningar som EG:s luftfartspolitiska riktlinjer skapar för att på ett jämbördigt sätt ge SAS möjligheter att konkurrera med sina internationella konkurrenter.

Konkurrensen mellan olika företag bör öka. I detta syfte bör strävan vara att inrikes trafik i möjligaste mån skall drivas av inrikes företag, t. ex. genom att parallellkoncessioner ges.

Den framtida svenska luftfartspolitiken, avseende bl. a. koncessioner, bör såsom också föreslås i motionen anpassas till konsortialavtal m. m. enligt de riktlinjer utskottet här har föreslagit.

Vad utskottet sålunda med anledning av motion T102 (m) har anfört om inriktningen av det framtida samarbetet inom SAS och av den svenska luftfartspolitiken bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Därest så sker tillgodoses syftet med motion T101 (fp). Motionen bör därför inte föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

dels att utskottets hemställan bort har följande lydelse:

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T102 (m) samt med anledning av motion 1986/87:T101 (fp)

a) avslår proposition 1986/87:4,

b) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om inriktningen av det framtida samarbetet inom SAS och av den svenska luftfartspolitiken.

2. Det framtida skandinaviska luftfartssamarbetet m. m.

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "De tre" och på s. 9 slutar med "framförda yrkandena" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet konstaterar att propositionens förslag innebär att den monopolsituation till förmån för SAS som föreligger i fråga om flygtrafiken inom Sverige och flygtrafiken mellan de skandinaviska länderna består. Monopolsituationen återspeglas — i en miljö med begränsad konkurrens — i prissättningen, som relativt sett är högre för flygresor i Skandinavien än för flygresor i USA, där man år 1978 inledde en radikal avreglering av luftfarten. Även inom EG finns numera en utveckling mot liberalisering av luftfarten.

Det kommer i längden att visa sig vara en nackdel för SAS om det skandinaviska luftfartssamarbetet inte omedelbart börjar inriktas mot att verka i en omvärld som alltmer präglas av konkurrens. Till skillnad mot många andra flygföretag har SAS i dag en finansiell styrka som möjliggör för företaget att utnyttja fördelarna av den avreglering som sker också i Europa.

Enligt utskottets mening är det således nu dags för att de skandinaviska ländernas luftfartssamarbete inriktas mot en avreglering av luftfarten i syfte att öka konkurrensen. Det är därför olyckligt att en förutsättning för förlängning av avtalstiden för konsortialavtalet rörande SAS är ett godkän-

nande av att SAS nuvarande företrädesrätt skall bestå genom att giltighetstiden för SAS nuvarande koncessioner skall förlängas t. o. m. den 30 september 2005.

Med målet att en avveckling av SAS nuvarande koncessioner skall påbörjas i och med utgången av september 1995, då innevarande avtalsperiod för konsortialavtalet och giltighetstiden för ABA:s (SAS) koncession av år 1976 löper ut, bör såsom föreslås i motion T101 (fp) regeringen ta kontakt med berörda parter i det skandinaviska luftfartssamarbetet för att i samråd med dessa undersöka förutsättningarna för en avveckling av koncessionerna. Avvecklingen bör ske på ett sätt som skapar förutsättningar för att SAS, inom ramen för en ökad konkurrens, på jämbördiga villkor skall kunna konkurrera med övriga internationella flygbolag. Om det skulle visa sig att övriga intressenter i samarbetet motsätter sig en avreglering eller om det framkommer att konsekvenserna av en sådan allvarligt skulle komma att skada förutsättningarna för SAS att verka bör regeringen återkomma med redogörelse för detta till riksdagen.

Vad utskottet sålunda med anledning av motion T101 (fp) har anfört om det framtida skandinaviska luftfartssamarbetet bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Ett bifall till vad utskottet sålunda har förordat torde i huvudsak tillgodose syftet med motion T102 (m).

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T101 (fp) samt med anledning av proposition 1986/87:4 och motion 1986/87:T102 (m) godkänner vad utskottet anfört beträffande det framtida skandinaviska luftfartssamarbetet m. m.

gotab Stockholm 1986 11809