Nr 24

Trafikutskottets betänkande i anledning av motioner rörande dels företagsetablering inom charterflyget, dels den interkontinentala chartertrafiken.

Motionerna

I motionen 1974:316 av herr Petersson i Röstånga m. fl. (fp, c, m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär tillsättande av en utredning som skyndsamt inkommer med förslag till åtgärder för stimulans av svensk företagsetablering inom charterflygbranschen i Sverige.

I motionen 1974:1420 av herr Danell (m) hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om en parlamentarisk utredning i syfte att utvidga den interkontinentala chartertrafiken med hänsynstagande till skandinavisk reguljär linjetrafik.

Remissyttrandena

Över motionerna har yttranden inhämtats från luftfartsverket, Scandinavian Airlines System (SAS) och Researrangörernas Samarbetsorganisation (RTS). Se bilaga till detta betänkande.

Ny skandinavisk överenskommelse om flygcharterreglerna.

De norska, danska och svenska kommunikationsministrarna har nyligen enats om nya charterbestämmelser. Till grund för beslutet ligger ett utredningsarbete som under de senaste två åren bedrivits av de tre länderna (se Betaenkning om charterspørsmål, avgivet av Det skandinaviske departementale charterudvalg i juni 1974).

De nya reglerna anges innebära mycket stora förbättringar för den resande allmänheten liksom för charterföretag och researrangörer.

En utgångspunkt för ministrarnas beslut sägs vara att allmänheten i de skandinaviska länderna bör få ökade möjligheter till rekreation och till att lära känna andra länder genom utlandsbesök under ferier och annan fritid. I den mån detta inte kan ske inom ramen för den vanliga flygtrafiken eller föreningsflyget förklaras det vara önskvärt att det finns möjligheter till sällskapsreseflygningar på charterbasis. Utvecklingen anses dock inte böra få leda till att linjebolagen utsätts för sådan konkurrens från chartertrafiken att möjligheterna att upprätthålla den reguljära trafiken allvarligt inskränks.

Det sägs från samhällets synpunkt vara önskvärt att linjeföretagen och

charterföretagen kan arbeta sida vid sida till gagn för konsumenterna och med goda utvecklingsmöjligheter för alla. De hittillsvarande charterbestämmelserna anses i stort sett ha medgett detta. Med det charterpolitiska målet att inom ramen för ett ändamålsenligt trafiksystem skapa största möjliga förutsättningar för prisbilliga flygresor, anses det dock vara möjligt att vidta vissa betydelsefulla ändringar av charterbestämmelserna i liberaliserande riktning.

Ett starkt önskemål från charterföretagens och researrangörernas sida har varit att möjligheterna till interkontinentala sällskapsreseflygningar utvidgas. Trots de möjligheter till billiga sådana resor som redan nu föreligger har de tre ministrarna ansett det angeläget att nya resmål kan erbjudas allmänheten. Utvidgningen av de interkontinentala charterresmålen skall som hittills ske efter prövning i det enskilda fallet av konsekvenserna för den reguljära trafik som SAS bedriver eller har aktuella planer på att ta upp. *Enligt ministrarnas mening bör hädanefter vid en sådan prövning utöver redan befintliga chartermål t. ex. Mexico, Cuba, Jamaica, Azorerna, Zambia och Madagaskar kunna komma i fråga.*

Ministrarnas beslut innebär vidare att *det blir möjligt att anordna fyra dagars sällskapsresor till de traditionella semestermålen kring Medelhavsområdet.* Framför allt researrangörerna har framhållit att sådana resor kan förväntas vara av intresse för allmänheten.

Det stora behovet av ökad turism till och inom Skandinavien sägs också motivera en utvidgning av de möjligheter som redan nu föreligger till charter genom s. k. weekendresor. *Resor med två övernattningar kommer därför att medges under veckosluten, dels till Skandinavien från andra europeiska länder, dels inom Skandinavien från huvudstäderna till andra platser än dessa.*

Ministrarna har också övervägt ett önskemål från charternäringen att kunna utföra weekendresor till framför allt vissa europeiska huvudstäder. Skälen härför har emellertid inte befunnits överväga de återverkningar ett sådant arrangemang skulle kunna få på SAS:s och dess samarbetspartners möjligheter att upprätthålla en godtagbar reguljär trafik inom Europa.

Slutligen har i överenskommelsen intagits att det nu gällande *kravet om att en sällskapsresegrupp skall bestå av minst 15 personer skall kunna ändras så att 10 personer kan bilda en grupp.* Detta förväntas medföra en väsentlig lättnad för researrangörerna.

Utskottet

Luftfartsverket och SAS har i sina yttranden över *motionen 1974:1420* erinrat om innebörden av de ändringar av charterreglerna som – enligt vad förut nämnts – nyligen genomförts. Under hänvisning härtill finner de något behov av ytterligare utredning i frågan ej erforderlig och avstyrker därför motionen. Researrangörernas samarbetsorganisation (RTS) däremot finner

de liberaliseringar av nämnda regler som skett vara utan nämnvärd praktisk betydelse och inte utgöra någon realistisk lösning av de i motionen berörda problemen. Det försök som gjorts att lösa dessa problem anses sålunda av RTS snarare understryka riktigheten av den i motionen uttryckta uppfattningen att man inte bör hänskjuta frågor av detta slag till utredning av en ämbetsmannakommitté. Organisationen tillstyrker därför att motionärernas förslag genomföres.

Utskottet anser för sin del de beslutade ändringarna innebära förbättringar av tidigare gällande regler på området. Linjetrafikens berättigade krav att inte – genom en olämplig utformning av bestämmelserna – försättas i en orimlig konkurrenssituation synes därvid också ha tillgodosetts.

Utskottet finner det emellertid vara angeläget att vid bedömningen av dessa frågor hänsyn framdeles tas till de starka önskemål som föreligger från såväl charterföretagens och researrangörernas som den resande allmänhetens sida att i än större utsträckning få till stånd prisbilliga flygresor och utvidgningar av charterreglerna. Då utskottet förutsätter att så sker – vid den kontinuerliga uppföljning av reglerna på detta område som förutsatts samt vid prövningen av inkommande ansökningar om flygresetillstånd – synes någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionen i vart fall f. n. ej påkallad.

I sitt yttrande över *motionen 1974:316* framhåller RTS att alla flygföretag som befordrar sällskapsresenärer bör ha möjlighet att konkurrera fritt med varandra på lika villkor. Något eller några av företagen bör sålunda inte genom direkta eller indirekta stödåtgärder från det allmännas sida erhålla bättre konkurrensförutsättningar än andra företag. Organisationen anser vidare att skandinaviskt charterflyg måste få ökad rörelsemöjlighet på det internationella fältet och tillstyrker därför motionen i den mån den syftar härtill.

Luftfartsverket och SAS redovisar i sina yttranden charterflygets utveckling samt nuvarande organisationsförhållanden och villkor. Luftfartsverket tar också upp motionärernas förslag till fempunktsprogram för åtgärder och hävdar därvid bl. a. att större skiljaktigheter mellan de skandinaviska bestämmelserna på charterområdet saknas. Beträffande den geografiska begränsningen av resmålen för sällskapsreseflygningar hänvisas till de ändringar i reglerna härför som enligt det föregående har skett och som gäller på samma villlkor för Danmark och Norge som för Sverige. I fråga om femte frihetstrafik erinras om att ett flygföretag utför sådan då det tar trafik från ett annat än eget land till ett tredje. Medlemsstaterna i ICAO (den internationella civila luftfartsorganisationen) har överenskommit att i princip låta chartertrafiken försiggå fritt, men varje stat har rätt att föreskriva de regler, villkor eller begränsningar den finner nödvändiga för chartertrafiken. Med stöd av luftfartslagen (1957:297) och luftfartskungörelsen (1961:558) har i Sverige bestämmelser utfärdats angående sällskapsreseflygning till ut-

rikes ort, sällskapsreseflygning till riket, föreningsflygning, flygning för eget bruk och studentflygning. Femte frihetscharter förekommer för Sveriges del i praktiken endast på det sättet att danska och norska charterföretag i stor utsträckning utför flygningar från Sverige till tredje länder i Medelhavsområdet. Svenska charterföretag har likaledes fritt tillträde till Danmark och Norge för motsvarande flygningar.

De skandinaviska länderna har tillsammans utarbetat de bestämmelser som reglerar förhållandet mellan reguljär- och charterflyget. Genom administrativt, tekniskt och trafikalt samordningsarbete har vidare förutsättningar skapats för att göra Skandinavien till ett luftfartspolitiskt område i den meningen att skandinaviska flygföretag har fritt tillträde till den skandinaviska marknaden och ömsesidig utövning där av femte frihetsrättigheter.

Av motionärerna har framhållits att riktlinjer för granskning av de ekonomiska förutsättningarna för etablering av svenska charterföretag inte finns upprättade. Verket bestrider att detta innebär att sådan granskning över huvudtaget inte skulle göras av luftfartsverket. Avgörande för ett charterbolags framgång i dess verksamhet sägs vara dels det potentiella trafikunderlaget, dels företagets möjligheter och förmåga att ta till vara detta trafikunderlag. Den viktigaste faktorn i den ekonomiska bedömningen är därför bedömningen av marknadsförutsättningarna. Även om luftfartsverket kan ha vissa möjligheter att bedöma utvecklingen av den totala efterfrågan på charter, anses det uteslutet att verket skulle kunna påta sig uppgiften att bedöma ett enskilt företags möjligheter att hävda sig i konkurrensen.

Luftfartsverket förklarar sig slutligen dela motionärernas uppfattning att ekonomiska och arbetsmarknadsmässiga skäl talar för att olika former av svensk företagsamhet inom luftfarten bör få bättre existensmöjligheter. Verket fäster i anslutning härtill uppmärksamheten på att linjebolagens huvuduppgift består i att på affärsmässiga grunder upprätthålla och utveckla den reguljära trafiken i tillfredsställande omfattning. Det kan inte förväntas att de i alla avseenden skall kunna tillgodose allmänhetens efterfrågan på prisbilliga resor till olika semestermål. Enligt verkets uppfattning kommer det av denna anledning att inom överskådlig tid finnas ett behov av särskilda charterföretag, vilkas verksamhet utgör ett komplement till linjebolagens verksamhet. Verket finner sammanfattningsvis att frågan om företagsetableringen inom charterflyget är av stor betydelse för utvecklingen av ett tillfredsställande svenskt lufttransportsystem och att behov föreligger att allsidigt utreda densamma. Verket tillstyrker därför motionen.

SAS däremot framhåller att det klart kan konstateras att en överetablering ägt rum på charterflygområdet. Under den senaste tioårsperioden har 13 skandinaviska charterflygbolag gått i likvidation. Den starkast bidragande orsaken till denna utveckling har varit att man vid bildandet av nya charterflygbolag inte har tagit hänsyn till marknadsvillkoren.

Den nuvarande situationen på chartermarknaden kännetecknas enligt SAS

av överkapacitet. Detta förhållande anses sannolikt inte bli av kortvarig natur. Oavsett nationell hemvist skulle en ny företagsetablering i den skandinaviska charterbranschen enligt företaget innebära en betydande risk för ett nytt tillskott till raden av konkurser. Slutligen erinras om den stora svenska insats på charterflygfältet som representeras av Scanair (där ABA är den största andelsinnehavaren med 3/7) samt att Scanairs målsättning är att uppnå 25–30 procent av den totala marknaden i Skandinavien.

Utskottet ansluter sig för sin del närmast till den uppfattning luftfartsverket givit uttryck för. Av verkets yttrande framgår visserligen att flera av de av motionärerna angivna hindren för svensk företagsverksamhet på området inte längre föreligger. Av ekonomiska skäl framstår det emellertid som angeläget att eventuellt återstående begränsningar av tillståndsregler eller svårigheter av annan art i möjligaste mån elimineras – i syfte att för olika former av svensk företagsamhet inom luftfarten uppnå bättre existensmöjligheter. Såsom motionärerna framhållit talar även arbetsmarknads- och försvarssynpunkter härför. Utskottet förutsätter med hänsyn bl. a. härtill att vid den prövning av tillståndsärenden och frågor rörande utvidgning av charterregler m. m. som hos Kungl. Maj:t framdeles kan komma att aktualiseras de i det föregående nämnda synpunkterna vederbörligen beaktas.

Tidigare gällande samarbetsavtal mellan Scanair och det helt svenskägda charterföretaget Transair har, enligt vad utskottet erfarit, numera sagts upp – att upphöra med utgången av september 1975. Förhandlingar pågår dock mellan olika intressenter på området i syfte att skapa ett nytt svenskt charterflygföretag.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av nämnda förhandlingar anser utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida i anledning av motionärernas yrkanden i nuläget ej erforderlig.

Utskottet hemställer

1. att motionen 1974:1420 inte föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
2. att motionen 1974:316 inte föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Stockholm den 12 november 1974

På trafikutskottets vägnar
SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Mellqvist (s), Lothigius (m), Lindahl i Lidingö (s), Persson i Heden (c), Hjorth (s), Håkansson i Rönneberga (c), Östrand (s), Stjernström (c), Sellgren (fp), Johansson i Hållsta (c), Johansson i Åmål (s), fru Thunvall (s), herr Johansson i Vrångebäck (m) och fru Ryding (vpk).

Yttranden över motionen 1974:316 *Bilaga*

Luftfartsverket (1974-09-30)

Charterflygets hittillsvarande utveckling och villkor

Luftfartsverket vitsordar de uppgifter om charterflygets utveckling som inledningsvis lämnas i motionen och får härtill lämna följande kompletterande uppgifter.

Den inomeuropeiska chartertrafikens tillväxttakt har under den senaste femårsperioden varit ca 20 % per år och 90 % av all chartertrafik inom Europa utgörs av sällskapsreseflygningar. Den svenska chartertrafiken utförs till 60 % av rent utländska charterföretag. De i rangordning största bolagen som trafikerar Sverige är Sterling Airways, Conair, Scanair[1], Braathens SAFE och Maersk Air, vilka svarar för ca 80 % av alla sällskapsreseflygningar. Utmärkande för dessa bolag är att de är mer eller mindre integrerade med sina respektive researrangörer. Den skandinaviska sällskapsresemarknaden domineras av följande 5 nedanstående arrangörer/charterbolag uppställda efter storlek i marknadsandel (Scanairs marknadsprognos för verksamhetsåret 1974).

1)	Tjäreborg Fritidsresor	/Sterling Airways	29 %
2)	Spies	/Conair	18 %
3)	Vingresor Club 33 Nyman & Schultz	/Scanair	20 %
4)	Atlasresor Paddan	/Braathens SAFE	7 %
5)	Unisol ev. svensk resebyrå	/Maersk Air	7 %

Det är ett känt faktum att priskriget på den nordiska chartermarknaden medfört att flygbolagen emellanåt ej täckt sina kostnader. Vid en jämförelse mellan priser på charterresa från Stockholm/Palma och Frankfurt/Palma finner man att priserna är ungefär desamma trots att flygvägen i första fallet är ca 1 1/2 t. längre. Driften av flygbolagen har temporärt ändå möjliggjorts genom att arrangören ej velat släppa sin marknadsandel till konkurrenterna.

Som bekant medförde oljekrisen i slutet av 1973 ökade bränslepriser som i sin tur ökade priserna på sällskapsresorna. Det är ingen överdrift att påstå att resebranschen mött ett visst köpmotstånd och enligt vad luftfartsverket erfarit väntar sig branschen en nedgång under vintersäsongen 1974. Detta

[1] Scanair betraktas i teknisk/operativ mening inte som ett charterföretag på grund av att Scanair enbart disponerar flygplan och teknisk organisation tillhörande SAS och Transair Sweden AB. Transair Sweden AB är emellertid ett svenskt charterbolag med eget operativt/tekniskt tillstånd även om produktionen i huvudsak sker för Scanair.

kan väntas leda till en skärpt konkurrens samt ytterligare nedläggning eller sammanslagning av företag inom branschen. Efter denna process av självsanering kan man måhända vänta sig att prisnivån stabiliseras och kommer i paritet med den europeiska. Branschen är dock ytterligt känslig och känslig för utrikespolitiska skeenden, varför en framtidsbedömning får tas med stora reservationer.

Då det gäller chartertrafiken och turistbalansen bör observeras att det inte primärt är charterföretagen utan resebyråerna som kan verka styrande på turistströmmarna och därmed valutaflödets riktning. Sverige har såväl antalsmässigt som betalningsmässigt en negativ turistbalans. Den omständigheten att större delen av chartertrafiken går med utländskt charterflyg torde dock ha ett begränsat inflytande på betalningsbalansen, eftersom flygmaterielen är av utländskt ursprung samt underhåll och drift förutsätter import av reservdelar och drivmedel. Det är egentligen endast personalkostnaderna för flygverksamheten och verkstadsdriften, i den mån dessa kostnader avser personal bosatt i Sverige och med avdrag för de utgifter som denna personal har i utlandet, tillsammans med eventuellt överskott på verksamheten som kan påverka betalningsbalansen. Exempelvis skulle ett på Sturup stationerat flygföretag bl. a. medföra att där befintliga marktjänstorganisation kunde utnyttjas i högre grad än som nu är fallet. Dessutom vore det ur resenärens synpunkt värdefullt att i större utsträckning än hittills kunna börja sin resa från Sturup i stället för Köpenhamn.

I detta sammanhang bör slutligen erinras om att Salénkoncernen har ett inte obetydligt engagemang i fraktcharterföretaget Cargo Lux, vilket är baserat i Luxemburg. Förutsättningarna för att tekniskt och operativt anknyta denna verksamhet till Sverige är för närvarande föremål för överväganden inom koncernen.

Motionens förslag till samordnande åtgärder

Till det i motionen presenterade åtgärdsprogrammet i fem punkter får verket lämna följande kommentarer.

(1) I motionen framförs att olika tolkningar av operativa bestämmelser förekommer i de tre skandinaviska länderna och att man för svenskt vidkommande är striktare än luftfartsmyndigheterna i Danmark och Norge. Detta förhållande skulle ha medverkat till att svenskt charterflyg för närvarande inte existerar. Såsom anges i motionen har luftfartsverket hävdat att större skiljaktigheter mellan de skandinaviska bestämmelserna saknas.

I samband med den nyligen slutförda s. k. Sterling-utredningen har luftfartsinspektionen haft anledning att åter konstatera, att några väsentliga olikheter mellan myndighetsbestämmelser i Skandinavien av betydelse för charterflygets verksamhet, inte existerar. Den insyn luftfartsinspektionen fått i detta utländska företag genom utredningen torde sakna motstycke i samarbetet mellan två ICAO-stater. Detta har varit möjligt endast genom

det öppna och nära samarbete som råder mellan de skandinaviska luftfartsmyndigheterna. Framförda påståenden om att man från dansk sida ej lever upp till gemensamma skandinaviska överenskommelser på flygsäkerhetsområdet avvisas av inspektionen.

Vidare hävdar motionärerna att det utländska flygbolag som etablerade sig i Sverige genom ett dotterföretag drog sig tillbaka på grund av restriktiva svenska bestämmelser. Luftfartsverket utgår från att man här avser Sterling Airways AB. Vad man i detta sammanhang bör redovisa är att etableringen skedde med DC-6B, en flygplantyp som för länge sedan var inaktuell för primär charter, samt Lockheed Elektra, ett i Sverige udda flygplan som företaget disponerade. Luftfartsverket känner inte orsakerna till att bolaget upphörde med sin verksamhet men anser att det med enstaka flygplan till stor del varit hänvisat till endast subcharter och kompletterande flygningar till redan kontrakterade flygprogram. Dessutom måste administrativa kostnader bäras av en liten enhet. Förutsättningarna att nå lönsamhet i sådan situation är allmänt sett inte goda. Bolaget etablerades under en tid präglad av högkonjunktur. När konjunkturerna därefter försämrades torde bolaget i besparingssyfte ha lagt ned sin administration i Sverige.

(2) Från motionärernas sida har hävdats, att den geografiska begränsningen av resmålen för sällskapsreseflygningar, vilken anges i 87 § luftfartskungörelsen (LK) har givit utländska flygföretag konkurrensmässiga fördelar samt att de övriga nordiska länderna har större rörelsefrihet än vad som anges i 87 §.

Till att börja med bör här påpekas att i Danmark och Norge respektive departement har givit direktiv med samma innehåll till luftfartsmyndigheterna. Tillämpningen har därför varit densamma i Skandinavien, varför norska och danska charterbolag ej kan sägas ha haft någon fördel i det avseendet.

Frågan om charterns geografiska begränsning har senast tagits upp i DAC-utvalgets[1] betänkande sommaren 1974 där man föreslår att möjlighet till att utföra interkontinentala sällskapsresor ges efter prövning i varje enskilt fall med hänsyn till det nuvarande reguljära trafiknätet och dess framtida behov. Som exempel på tänkbara resmål har angivits Mexico, Cuba, Guatemala, Jamaica, Azorerna och Zambia. Denna uppräkning är inte exklusiv.

Genom denna ändring i tillämpningen av 87 § luftfartskungörelsen har skandinaviska flygbolag fått ökade möjligheter att genomföra liknande interkontinentala sällskapsreseflygningar som deras europeiska konkurrenter erbjuder i sina respektive hemländer. Man bör därvid hålla i minnet att linjebolagen erbjuder gruppresearrangemang inom ramen för sin linjetrafik och att sådana resor till avlägsna resmål vare sig de sker med charter- eller reguljärbolag ligger på en sådan prisnivå att de sannolikt bara kommer att efterfrågas marginellt. De nya resmålen skall godkännas av de skandinaviska

[1] Skandinaviskt departementalt arbetsutskott för översyn av charterbestämmelserna.

ländernas luftfartsmyndigheter tillsammans, vilket kommer att garantera en gemensam bedömning av ansökningarna.

(3) I motionen anföres att Sverige tillåter utländska flygbolag att bedriva "femte frihetstrafik" utan att kräva någon motprestation.

Ett flygföretag utför femte frihetstrafik då det tar trafik från ett annat än eget land till ett tredje. För reguljärflygets dels har denna frihet varit föremål för bilaterala överenskommelser, där länderna har enats om villkoren för sådan trafik antingen så, att det berörda landet och dess nationella flygbolag fått motsvarande rättigheter eller kompensation i annan form. De kommersiella rättigheterna för tredje, fjärde och femte frihetstrafik för luftfart i icke regelbunden trafik har inte reglerats bilateralt på detta sätt. Medlemsstaterna i ICAO har i konventionens Artikel 5 i stället överenskommit att i princip låta chartertrafiken försiggå fritt men varje stat har rätt att föreskriva de regler, villkor eller begränsningar den finner nödvändiga för chartertrafiken.

Med stöd av 7 kap. 4 § luftfartslagen (1957:297) och 87 och 88 §§ luftfartskungörelsen (1961:558) har i Sverige ett antal Bestämmelser för Civil Luftfart, Administrativa bestämmelser, BCL–a utfärdats angående

- sällskapsreseflygning till utrikes ort, BCL–a 2.1
- sällskapsreseflygning till riket, BCL–a 2.2
- föreningsflygning, BCL–a 2.3
- flygning för eget bruk, BCL–a 2.4
- studentflygning, BCL–a 2.5

Under förutsättning att flygbolagen uppfyller de krav som ställs i BCL–a 2 äger de fritt tillträde till svenskt territorium och rätt att där ta upp och sätta av passagerare och gods. Genom den nämnda regleringen har man åstadkommit en trafikpolitisk styrning till förmån för reguljärflyget men utan kommersiellt utbyte av trafikrättigheter i vad avser chartertrafiken länderna emellan. Från skandinavisk sida har man i konsekvens härmed krävt full reciprocitet när trafikrättigheter nekats i andra länder.

Som bekant måste en charterflygning godkännas i såväl avgångslandet som ankomstlandet. En reglering av trafiken från Sverige som innebär att enbart svenska bolag skulle flyga svenska passagerare torde omedelbart följas av restriktioner i de mottagarländer som har egna charterföretag. Som exempel på att man där lägger stor vikt vid full recipocitet kan nämnas, att spanska luftfartsmyndigheten kräver full trafikpolitisk frihet i Skandinavien för de spanska charterbolagen Spantax och Aviaco. Om man från svensk sida skulle genomföra en restriktiv politik torde trafiken endast kunna genomföras när länderna enats om villkoren härför (utbyte av landningsrättigheter eller kompensation i annan form).

Femte frihetscharter förekommer för Sveriges del i praktiken endast på det sättet att danska och norska charterföretag i stor utsträckning utför flygningar från Sverige till tredje länder i Medelhavsområdet. Svenska char-

terföretag har likaledes fritt tillträde till Danmark och Norge för motsvarande flygningar. Detta har emellertid förekommit i mycket ringa omfattning.

(4) De skandinaviska länderna har tillsammans utarbetat de bestämmelser som reglerar förhållandet mellan reguljär- och charterflyget. För att skapa en enhetlig praxis behandlas svårbedömbara charterärenden i en skandinavisk arbetsgrupp (L-utvalget) och dessutom företas en fortlöpande koordinering mellan ländernas luftfartsmyndigheter när en charterflygning berör mer än ett av dessa länder. För de skandinaviska charterbolagens del innebär det att bolagens marknad inte är begränsad till det land där det hör hemma, utan dessutom omfattar övriga Skandinavien. För s. k. cabotagetrafik krävs emellertid dispens enligt luftfartsförfattningarna. Vidare har luftfartsmyndigheterna inom ramen för sitt tillsynsansvar över flygsäkerheten ett tekniskt samarbete som resulterat i likartade tekniskt/operativa normer för länderna. Också på det tekniska planet finns en arbetsgrupp (OPS-utvalget) som har till uppgift att skapa en enhetlig tillämpning av bestämmelserna och lösa gemensamma problem.

Genom detta administrativa, tekniska och trafikala samordningsarbete har förutsättningarna skapats för att göra Skandinavien till ett luftfartspolitiskt område i den meningen att skandinaviska flygföretag har fritt tillträde till den skandinaviska marknaden och ömsesidig utövning där av femte frihetsrätttigheter.

(5) Det faktum att riktlinjer för granskning av de ekonomiska förutsättningarna för etablering av svenska charterföretag inte finns upprättade innebär inte att sådan granskning över huvud taget inte görs av luftfartsverket.

Tillstånd till luftfart i icke regelbunden trafik utgör ett generaldirektörsärende enligt luftfartsverkets arbetsordning. Sådana ärenden föredras av luftfartsinspektionen efter samråd med verkets ekonomiavdelning. Någon behovsprövning av trafikpolitisk natur har hittills inte skett. Den prövning av de sökande företagens ekonomiska förutsättningar att klara verksamheten som görs har hittills varit begränsad till en granskning av de vid ansökningshandlingarna fogade uppgifterna om disponibelt kapital samt resultatkalkyl för det första verksamhetsåret. Verket torde dock, inom ramen för gällande bestämmelser och med hänsyn till att handlingar i ärenden rörande tillstånd till luftfartsverksamhet inte utan företagets samtycke får utlämnas förrän 20 år förflutit från handlingens datum, kunna begära tämligen ingående redovisning av tillståndssökande företags ekonomiska förhållanden. Verket har vid upprepade tillfällen framfört krav på höjning av anmält eget kapital som villkor för tillstånd. Detta har i några fall medverkat till att etablering inte kommit till stånd.

Man kan emellertid inte jämföra operativa och tekniska normer med normer för ekonomin. Det finns ett mycket klarare samband mellan teknisk kvalitet och funktionssätt än det finns t. ex. mellan storleken på eget kapital och affärsframgång. Framgången i ett företag är mycket beroende på ledningens förmåga, kompetens och erfarenhet. Sådana egenskaper torde knappast kunna normeras.

Avgörande för ett charterbolags framgång i sin verksamhet är dels det potentiella trafikunderlaget, dels företagets möjligheter och förmåga att ta till vara detta trafikunderlag. Den viktigaste faktorn i den ekonomiska bedömningen är därför bedömningen av marknadsförutsättningarna. Inte heller minimiförutsättningarna på detta område torde kunna anges i enkla standards. Även om luftfartsverket kan ha vissa möjligheter att bedöma utvecklingen av den totala efterfrågan på charterresor synes det uteslutet att verket skulle kunna påta sig uppgiften att bedöma ett enskild företags möjligheter att hävda sig i konkurrensen.

En utvidgning av luftfartsverkets ekonomiska prövning torde därför i realiteten komma att bli begränsad till driftsekonomin i företagets flygverksamhet. En systematisk insamling, analys och utvärdering av flygdriftsdata kan härvid bli angelägen.

I övrigt kan luftfartsverkets uppgift möjligen bli att söka få till stånd en diskussion med det ansökande företaget om dess möjligheter att skaffa uppdrag i tillräcklig omfattning. Man kan dock aldrig komma ifrån att det är förenat med risk att bedriva affärsverksamhet. Den affärsrisken måste företaget självt ta.

Luftfartsverkets synpunkter

Motionärerna har på anförda skäl hemställt att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär tillsättande av en utredning som skyndsamt inkommer med förslag till åtgärder för stimulans av svensk företagsetablering inom charterflygbranschen i Sverige.

Luftfartsverket har i det föregående påpekat, att vissa av de förhållanden, som motionärerna ansett behöva utredas, redan blivit föremål för granskning i annat sammanhang. Enligt verkets mening finns sålunda inte anledning att ytterligare utreda frågan om påstådda olikheter i utformning, tolkning och tillämpning av flygoperativa bestämmelser i de skandinaviska länderna (punkt 1 ovan). Frågan om tillståndsgivningen till interkontinentala sällskapsreseflygningar har prövats av den skandinaviska interdepartementala arbetsgruppen. Den har framlagt vissa partiella förslag om utökning av antalet tillåtna destinationer och kommer att senare under året också pröva frågan om att införa nya charterformer i nordatlanttrafiken (punkt 2 ovan).

Luftfartsverket delar emellertid motionärernas uppfattning att ekonomiska och arbetsmarknadsmässiga skäl talar för att olika former av svensk företagsamhet inom luftfarten bör få bättre existensmöjligheter. Det är därvid av betydelse, att vissa frågor om företagsstrukturen på charterområdet i Sverige och Skandinavien samt regleringen av chartertrafiken blir allsidigt belysta.

Luftfartsverket vill sålunda fästa uppmärksamheten på att linjebolagens huvuduppgift består i att på affärsmässiga grunder upprätthålla och utveckla den reguljära trafiken i tillfredsställande omfattning. Det kan inte förväntas

att de i alla avseenden skall kunna tillgodose allmänhetens efterfrågan på prisbilliga resor till olika semestermål. Enligt luftfartsverkets uppfattning kommer det av denna anledning att inom överskådlig tid finnas ett behov av särskilda charterföretag vars verksamhet utgör ett komplement till linjebolagens verksamhet.

I Sverige finns för närvarande endast två charterföretag – Transair och Skyline – vilka bedriver chartertrafik i egentlig mening med transportflygplan. Av det föregående framgår, att Transair Sweden AB visserligen har eget operativt/tekniskt tillstånd att bedriva chartertrafik, men företaget förhyr sina flygplan från ett svenskt varvsföretag och chartrar i sin tur ut planen med besättningar till Scanair som marknadsför produktionen. I konsortiet Scanair är svenska intressen delaktiva med 3/7 genom AB Aerotransport, men konsortiet har, som ovan påpekats, ingen egen teknisk operativ organisation. Slutligen är svenska intressen delaktiga i Cargo Lux, vars verksamhet är helt förlagd utanför Sverige. Enligt luftfartsverkets mening finns anledning göra en översyn av denna företagsetablering i syfte att åstadkomma en rationell företagsstruktur.

I takt med att trafikutbudet på olika charterdestinationer utvecklas till att balansera efterfrågan på resor uppstår i allmänhet en priskonkurrens mellan olika charteroperatörer. Denna priskonkurrens kan, om den drivs för långt t. ex. på grund av att alltför många företag etablerat sig på en marknad, vara till förfång inte enbart för de inblandade charterbolagens ekonomi utan på sikt även för resekonsumenterna. Det kan därför finnas skäl att överväga att åtminstone då det gäller den framtida tillståndsgivningen till svenska charterföretag begränsa ett fritt tillträde till chartermarknaden genom att införa någon form av tillträdesprövning på trafikala grunder i syfte att hindra eller begränsa skadeverkningarna av en alltför hård konkurrens orsakad av överetablering. För att en sådan politik skall få åsyftad verkan bör den i förekommande fall tillämpas även i Danmark och Norge, eftersom de skandinaviska charterföretagen ömsesidigt kan fritt exploatera chartermarknaderna i samtliga skandinaviska länder i form av s. k. femte frihetscharter.

De danska och norska charterföretagens nuvarande möjligheter att bedriva femte frihetscharter på Sverige bör, enligt luftfartsverkets mening, bibehållas så länge den sker på reciprocitetsbas och i övrigt på lika villkor.

Såsom motionärerna framhållit kan även sysselsättnings- och försvarssynpunkter anläggas på detta frågekomplex.

Luftfartsverket finner sammanfattningsvis, att frågan om företagsetableringen inom charterflyget är av stor betydelse för utvecklingen av ett tillfredsställande svenskt lufttransportsystem och att behov föreligger att allsidigt utreda densamma.

Verket tillstyrker därför motionens förslag.

Scandinavian Airlines System (SAS) (1974-10-09)

Chartermarknadens utveckling

Den svenska chartermarknaden har under senare delen av sextiotalet och början av sjuttiotalet visat en markant ökning. År 1969 utgjorde antalet svenska charterresenärer 460 000 (avresande från svenska flygplatser) för att år 1973 uppgå till 860 000 resenärer. Den årliga ökningstakten utgjorde under perioden 1969–73 ca 17 %.

Denna gynnsamma utveckling har emellertid abrupt upphört. För närvarande visar hela skandinaviska chartermarknaden liksom uppenbarligen de flesta andra chartermarknader i världen – sannolikt för första gången i charterflygets historia – en klar reseminskning. Som exempel kan nämnas att under perioden oktober 1973 t. o. m. juni 1974 jämfört med samma period ett år tidigare har antalet svenska charterresenärer reducerats från 605 263 till 562 927 eller 42 336 resenärer. Under hela kalenderåret 1974 beräknas antalet resenärer minska med mellan 10 och 15% jämfört med föregående år. Denna minskning bör ställas i relation till en av resebranschen förväntad ökning på ca 10 % för 1974.

Allmänt måste man nu konstatera att dagens svenska chartermarknad – liksom skandinavisk chartermarknad i sin helhet – kännetecknas av stor osäkerhet. Långsiktigt torde emellertid situationen åter kunna stabiliseras, men de gångna årens höga ökningstakt kommer sannolikt inte att upprepas. År 1975 beräknas antalet resenärer komma att öka med ca 5 % jämfört med 1974, en ökningstakt som man förväntar bestå de därefter närmast följande åren.

Under en följd av år i slutet av sextio- och i början av sjuttiotalet såldes sällskapsresepaket till i stort sett oförändrade priser. Vissa resepaket blev t. o. m. billigare med åren. Detta kunde ske bl. a. därför att den totala kostnaden per charterresenär kunde hållas oförändrad genom att rationaliserings- och effektiviseringsåtgärder vidtogs i charterreseindustrin i sin helhet. Speciellt den del av kostnaden per resenär som är hänförbar till själva flygtransporten kunde under en lång följd av år hållas konstant och ibland sänkas tack vare en övergång till modernare och mer ekonomiska flygplan. Då samtidigt ett större antal passagerarsäten installerades i planen kunde man åstadkomma en mer rationell flygdrift till lägre eller oförändrad kostnad per passagerare. I dag har charterföretagen på den svenska chartermarknaden i stor utsträckning "andra generationens" jetflygplan i drift med ett maximum av passagerarsäten. Det torde emellertid stå klart att den rationaliseringseffekt som kan uppnås genom ytterligare modernisering av flygplansflottan knappast torde uppväga de drastiskt ökade bränslekostnaderna. Charterresorna kommer därför successivt att bli väsentligt dyrare i framtiden.

Charterflygbolagens del i chartermarknaden

Fem charterföretag dominerar i dag den svenska sällskapsresechartern som omfattar ca 95 % av den totala svenska chartermarknaden. Innevarande sommar (1974) uppgår respektive charterföretags marknadsandelar till Braathen (11 %), Conair (4 %), Maersk Air (2 %), SCANAIR (30 %) samt Sterling Airways (42 %). Resterande 11 % av den svenska sällskapsresetrafiken har utförts av charterföretagen Air Charter International, Brittania Airways, Inex Adria, Karair, Tarom samt Spantax, av vilka samtliga med undantag för Karair utfört flygningar mellan Sverige och respektive charterföretags hemland.

Charterflygbolagens situation kännetecknas i dag av:

a) stor överkapacitet
b) hård konkurrens
c) dålig lönsamhet

Under början av 1974, således innan effekten av bränslekrisen och oroligheterna i östra Medelhavet resulterade i en markant nedgång i charterresandet, uppgick överkapaciteten på den skandinaviska chartermarknaden till ca 1,1 milj. passagerarplatser (bilaga). Därvid har inte medtagits outnyttjad transportkapacitet inom SAS och Linjeflyg för charterflygningar i SCANAIRs regi. I nuläget är överkapaciteten ännu mer markerad vilket bl. a. medfört att vissa charterföretag i Skandinavien genom korttidsuthyrning av delar av sin flygplansflotta försöker finna avsättning för sin transportkapacitet på annat håll i världen.

De senaste årens överkapacitet har vidare medfört att konkurrensen om charterpassagerarna i Sverige hårdnat ytterligare, vilket i sin tur resulterat i prissänkningar med försämrad lönsamhet för branschen i sin helhet som följd. Detta kan belysas med bl. a. följande. Maersk Air, det charterföretag som genom inköp av fem B-720-b med 170 passagerarplatser under de senaste två åren sökt etablera sig på den skandinaviska marknaden, gjorde år 1973 enligt officiell uppgift i Danmark en förlust på DKR 6,9 milj. Det samlade underskottet från tidigare år uppgår till DKR 45,6 milj. Flera skandinaviska flygbolag gör nu kraftiga ansträngningar att sälja eller hyra ut sitt flygplansmateriel men denna eventuella utväg beräknas inte vara tillräcklig för att lösa överkapacitetsproblemen.

Svenska försök till företagsetablering i charterbranschen utgör en tragisk historia. Bl. a. har följande företag gått i likvidation: Torair, Sverige-flyg, Internord (delvis svenskt), Transair, Lodair och Falcon Air.

De senaste satsningarna på helt svenskägda charterföretag gjordes genom etablering av företagen Inter Swede samt Air Trader. Företagen gick i konkurs efter endast kort tids verksamhet med betydande förluster för fordringsägarna. Den primära orsaken härtill anses allmänt vara avsaknaden av marknadsmässiga förutsättningar för dessa företag i en mycket kapi-

talkrävande bransch med stor överkapacitet. De båda företagen kunde helt enkelt inte finna köpare av sina transporttjänster.

För att ytterligare belysa den pressade situation som charterföretag, inte bara i Sverige och Skandinavien i övrigt utan i hela Europa, befinner sig i kan nämnas att under innevarande år har fem europeiska charterföretag inställt sin verksamhet p. g. a. finansiella problem, nämligen Donaldson International i England, Mey Air i Norge, Phoenix Airways i Schweiz, Spear Air i Finland och helt nyligen Court Line i England. Det sistnämnda företagets skulder uppges vara ca SKR 156 milj.

SAS – SCANAIR

SAS-koncernen har sedan i början av sextiotalet varit aktivt engagerat i den svenska sällskapsresechartertrafiken genom charterföretaget SCANAIR, som har till uppgift att tillgodose den resande allmänhetens efterfrågan på prisbilligt charterflyg. Charterkonsortiet SCANAIR ägs, som SAS, till tre sjundedelar av ABA, det svenska moderbolaget. Verksamhetsåret 1973/74 beräknas SCANAIR befordra totalt 640 000 passagerare och omsätta SKR 181 milj. Ca 80 % av dessa intäkter kommer från svenska researrangörer. SAS utför dessutom i egen regi ett betydande antal charterflygningar för skandinaviska kunder.

I tillägg till den charterproduktion som SCANAIR utför med sin basflotta korttidsinhyres från SAS flygmateriel av typ B–747, DC–8–63 och DC–9 samt från Linjeflyg av typ F–28 för chartertrafik i SCANAIRs regi. Denna inhyrda produktion uppgår till mellan 10 och 20 % av SCANAIRs totala produktion. Beroende på att reguljärflygets respektive charterflygets trafiktoppar till del inträffar vid olika tidpunkter kan en mer rationell utnyttjning ske av den samlade flygplansflottan genom denna samutnyttjning av flygmateriel för både charter och reguljärflygningar.

Vidare kan beträffande SCANAIRs drift konstateras att möjligheter till integrering av SAS' och SCANAIRs verksamhet tillvaratages även på det teknisk- operativa planet. De stordriftfördelar som därvid uppnås kommer den resande allmänheten till godo. Charterflygtransport till en skälig kostnad kan erbjudas på den svenska chartermarknaden utan åsidosättande av lönsamhets- och övriga krav som måste ställas på en sund charterutveckling.

Huvuddelen av SCANAIRs produktion har sedan år 1971 utgjort charterflygningar från Sverige. Under vinterprogrammet 1974/75 kommer ca 70 % av SCANAIRs produktion att ske från svenska flygplatser (mätt i antal passagerarplatser).

Researrangörers del i chartermarknaden

Charterflygbolag, i motsats till reguljärbolag, säljer inte direkt till konsumenten. Charterflygbolagens transporttjänster (hela eller delar av flygplanets kapacitet) köpes av researrangörer som sedan i sin tur producerar och marknadsför ett resepaket i vilket charterflygresan ingår som en del.

För att komplettera bilden över den svenska chartermarknaden måste även researrangörsledet samt de bindningar som finns etablerade mellan charterflygföretagen och researrangörerna belysas.

Samverkan arrangör/transportör

På den svenska liksom den skandinaviska marknaden totalt sett är de största researrangörerna knutna till ett speciellt charterföretag i ett koncernförhållande. Denna bindning arrangör/transportör ser för närvarande ut på följande sätt:

Arrangör	*Flygbolag*
Atals Resor, Saga–solreiser	Braathens
Spies Resor	Conair
Unisol	Maersk Air
Vingresor, Club 33	SCANAIR
Tjäreborg, Fritidsresor	Sterling Airways
Spain Tours	Spantax

På grund av den hårda konkurrensen har utvecklingen gått mot massproducerade resepaket i stora serier. Detta har i sin tur inneburit att de stora researrangörerna på den svenska marknaden även är verksamma i övriga skandinaviska länder.

Genom SAS' inköp av Vingresor/Club 33 år 1971 gavs SCANAIR en fast produktionsbas. Detta innebar samtidigt att den svenska chartermarknaden kom att utgöra den största i SCANAIRs produktion med charterflygtrafik till/från tio svenska flygplatser.

Nedan följer en sammanställning över beräknade volymer verksamhetsåret 1973/74 hos de i Sverige verksamma researrangörerna.

Researrangör	*I koncernberoende till följande flygbolag*	*Antal resenärer*
Tjäreborg	Sterling	125 000
Spies Resor	Conair	145 000
Vingresor/Club 33	SCANAIR	190 000
Unisol	Maersk Air	10 000
Scandinavian Touring	–	75 000
Atlas Resor	Braathens	70 000
Fritidsresor	Sterling	55 000
RESO	–	55 000
Övriga bl. a. Spain Tours	Spantax	50 000
		775 000

Av ovanstående framgår dels att SAS-ägda Vingresor/Club 33 är den största arrangören på den svenska marknaden, dels att de till charterföretag oberoende större arrangörerna i Sverige utgörs av Scandinavian Touring och RESO.

Det bör vidare konstateras att RESO under en lång följd av år använt sig av Sterling Airways som huvudtransportör samt att Scandinavian Touring nu synes ha ett nära samarbete med Maersk Air.

Övriga arrangörer är knutna till ett speciellt charterföretag med undantag av de mindre svenska arrangörerna. Dock finns även i kategorien "övriga" en researrangör som är bunden till ett charterföretag, nämligen Spain Tours som ägs av spanska Spantax. Av resterande ca 40 000 resenärer kan nämnas Kullenbergs Vintersportresor samt Snö Resor. Tillsammans har dessa båda arrangörer ca 17 000 resenärer per år. Båda företagen anlitar till stor del SCANAIR.

Det kan klart konstateras att en överetablering har ägt rum på charterflygområdet. Under den senaste tioårsperioden har 13 skandinaviska charterflygbolag gått i likvidation. Den starkast bidragande orsaken till denna utveckling har varit att man vid bildandet av ett nytt charterflygbolag inte har tagit hänsyn till marknadsvillkoren.

Den nuvarande situationen på chartermarknaden kännetecknas av överkapacitet. Detta förhållande blir sannolikt inte av kortvarig natur. Oavsett nationell hemvist skulle en ny företagsetablering i den skandinaviska charterbranschen innebära en betydande risk för ett nytt tillskott till raden av konkurser.

Som framgår av ovanstående har SCANAIR en stark ställning på den svenska marknaden. SCANAIR är ett skandinaviskt företag, där ABA är den största andelsinnehavaren med 3/7, medan det danska DDL och det norska DNL vardera äger 2/7. SCANAIR representerar sålunda en stor svensk insats på charterflygområdet. SCANAIRs målsättning är att uppnå 25–30 % av den totala marknaden i Skandinavien.

Bilaga till Scandinavian Airlines System's (SAS) yttrande

Översikt

Transportkapacitet kontra efterfrågan skandinavisk sällskapsresecharter.

1. Beräknad transportkapacitet för charterföretag engagerade i skandinavisk sällskapsresecharter.

			Transportkapacitet i antal passagerare
SCANAIR	2 DC8–55	145 600	
	3 B727–100	154 500	
	Beräknad SAS-inhyrning 1973/74	67 500	
		367 600	735 000
Sterling	3 B 727–200	223 200	
	7 SE–210 (131)	357 700	
	9 SE–210 (109)	386 100	
		967 000	1 934 000
Braathen	3 B737	144 000	288 000
Conair	3 B720A	334 500	669 000
Maersk Air	5 B720B	334 500	669 000
Utländska charterföretag	Beräknad flugen kapacitet 1973/74	47 000	94 000
			4,4 miljoner
2. Beräknad efterfrågan			3.3 miljoner
3. Beräknad överkapacitet			1.1 miljoner

Researrangörernas Samarbetsorganisation (RTS) (1974-08-28)

RTS har alltid bestämt hävdat den uppfattningen, att alla flygföretag i Skandinavien som befordrar sällskapsresenärer skall ha möjlighet att konkurrera fritt med varandra på lika villkor. För resenärer och researrangörer är det nämligen ett gemensamt intresse av betydande styrka, att det förekommer en aktiv priskonkurrens på detta område. Erhåller något eller några av företagen på området, t. ex. genom direkta eller indirekta stödåtgärder från det allmänna, på ett konstlat sätt bättre konkurrensförutsättningar, är risken stor för att de andra blir utkonkurrerade, så att en monopolsituation och därmed en monopolprissättning uppstår. Om motionärerna med "stimulans" av svensk företagsetablering inom charterflygbranschen i Sverige avser sådana stödåtgärder, motsätter sig följaktligen RTS mycket bestämt ett förverkligande av dessa intentioner.

Om återigen avsikten med motionen är att få full klarhet i huruvida alla nuvarande och blivande flygföretag i Skandinavien, som befordrar sällskapsresenärer, har möjlighet att fritt konkurrera med varandra på lika villkor, så instämmer RTS i syftet med motionen. Ur RTS' synpunkt är det nämligen väsentligt att inga sådana olikheter i konkurrensförutsättningarna skall föreligga och att följaktligen, om mot förmodan svenskt charterflyg skulle befinnas vara hindrat att konkurrera med annat skandinaviskt charterflyg på lika villkor, dylika hinder bör avlägsnas.

RTS instämmer också i motionärernas uppfattning, att skandinaviskt charterflyg måste få ökad rörelsemöjlighet på det internationella fältet. Enligt RTS' uppfattning är en väsentligt ökad sådan rörelsemöjlighet en grundläggande förutsättning för en sådan expansion av skandinavisk charter, att nu arbetslösa skandinaviska piloter kan beredas sysselsättning i skandinaviska charterbolag. I avsaknad av en sådan expansion skulle ett förverkligande av motionärernas intentioner bara få till följd, att nuvarande arbetslöshet för vissa svenska piloter skulle förbytas i en arbetslöshet av samma omfattning för danska eller norska piloter. Motåtgärder i form av ökade krav på anställning av danska och norska piloter i Scanair och SAS kan då inte uteslutas.

I vad motionen återspeglar sådana rent nationalistiska synsätt, kan RTS icke dela motionärernas uppfattning utan ansluter sig helt till den grundsats, som i årtionden präglat skandinavisk luftfartspolitik, nämligen att de skandinaviska länderna i luftfartspolitiska frågor intimt skall samarbeta med varandra och därvid bortse från snävt nationella hänsyn.

Huruvida motionärernas uppfattning om att Scanair har 25 % av den svenska marknaden är befogad undandrar sig vårt vårt bedömande. Vårt allmänna intryck är emellertid, att Scanair/Transair har en betydligt större andel än så av den svenska marknaden. Scanair/Transair har en mycket stor trafik och flyger främst svenska resenärer.

Yttranden över motionen 1974:1420

Luftfartsverket (1974-09-02)

Enligt de av statsmakterna angivna riktlinjerna skall den svenska charterpolitiken drivas i nära samklang med de övriga skandinaviska ländernas charterpolitik och avse att i rimlig utsträckning tillgodose allmänhetens efterfrågan på prisbilliga resor under beaktande av den reguljära luftfartens verksamhetsbetingelser och utvecklingsmöjligheter.

De avvägningar som i detta sammanhang måste göras blir självfallet föremål för omprövning från tid till annan. En sådan prövning har nyligen slutförts inom en skandinavisk interdepartemental arbetsgrupp. Arbetsgruppen, kallad DAC-utvalget, har i juni 1974 överlämnat sitt förslag till trafikministrarna i Danmark, Norge och Sverige, vilka i sin tur uppdragit till resp. luftfartsmyndighet att vidta de åtgärder i fråga om ändring av resp. lands charterbestämmelser som förslaget påkallar.

DAC-utvalget har i sitt förslag behandlat frågan om den interkontinentala chartertrafiken och därvid uttalat följande.

"Linjebolagen söker tillgodose alla föreliggande resbehov på interkontinentala sträckningar inom ramen för sina driftmässiga förhållanden. Detta har hittills skett genom införande av olika specialpriser inklusive inkvartering och måltider. Nuvarande skandinaviska bestämmelser kan därför inte sägas åsidosätta vare sig allmänhetens, charteroperatörernas eller researrangörernas berättigade intressen, och en utvidgning av resemålen kan därför endast övervägas i en omfattning som inte leder till allvarliga konsekvenser för linjetrafiken.

Sällskapsresor bör därför inte tillåtas till sådana destinationer som beflygs av SAS eller som påverkar trafikunderlaget för närliggande SAS-linjer. Vidare kan det vara ett skandinaviskt intresse att reservera vissa destinationer för linjefarten trots att SAS ännu inte tagit upp trafik på ifrågavarande sträckor."

I konsekvens med dessa tankegångar har DAC-utvalget föreslagit att möjligheterna att utföra interkontinentala sällskapsreseflygningar inte generellt utvidgas men att tillstånd till sådana flygningar kan ges efter en i samråd mellan de tre skandinaviska länderna företagen värdering av hur varje enskilt fall kan inverka på SAS nuvarande och förutsebara trafik.

Vid en presskonferens 1974-06-28 presenterades direktiv till nya charterbestämmelser, som de danska, norska och svenska kommunikationsministrarna enats om. Enligt ministrarnas mening bör efter ansökan, utöver redan befintliga charterdestinationer, Mexico, Cuba, Jamaica, Azorerna, Zambia och Madagaskar kunna komma ifråga. Denna uppräkning är som nämnts inte exklusiv, utan fråga om nya resmål avgörs från fall till fall efter de riktlinjer som ovan redogjorts för.

Alltjämt gäller att föreningsflygningar kan företas till alla interkontinentala destinationer, om villkoren härför är uppfyllda. Luftfartsverket har nyligen framlagt förslag om liberalisering av bestämmelserna för föreningsflygning

på så sätt att rådande förbud mot att fler föreningar gemensamt chartrar ett flygplan till interkontinental destination (s. k. "split charter") skulle upphävas och ersättas av en bestämmelse att upp till tre föreningar skulle kunna chartra ett sådant flygplan. Vidare skulle gränsen 20 000 medlemmar som kriterium på att föreningen är chartervärdig höjas till 50 000. En sådan reform skulle enligt verkets mening gynnsamt påverka denna typ av chartertrafik särskilt i vad avser turisttrafiken från Nordamerika.

För närvarande pågår överläggningar om en ny typ av interkontinentala charterflygningar, s. k. ABC-flygningar (advanced booking charter). Trafik i denna charterform har redan införts mellan ett antal europeiska länder och USA och mellan USA och Canada. Av DAC-utvalgets protokoll framgår att utvalget tar frågan om ABC-charter till fortsatt övervägande under hösten 1974.

Mot bakgrund av det ovan anförda finner luftfartsverket att behovet av en särskild utredning av interkontinental chartertrafik inte erfordras.

Luftfartsverket får därför avstyrka motionen.

Scandinavian Airlines System's (SAS) (1974-09-27)

En skandinavisk interdepartemental arbetsgrupp har i juni månad i år till de skandinaviska kommunikationsministrarna avgivit ett betänkande om charterfrågor, vilket baserats på en omfattande utredning som pågått sedan sommaren 1972. Sedan kommunikationsministrarna i juni månad i år fattat beslut i ärendet har till vederbörande myndigheter utfärdats direktiv om ändring av de charterbestämmelser som betänkandet påkallar. Bl. a. har i princip beslutats att utöver redan befintliga mål för sällskapsresecharters skall efter prövning följande nya charterdestinationer komma i fråga: Mexico, Cuba, Jamaica, Azorerna, Zambia och Madagaskar.

Föreningsflygningar (affinity charters), flygningar för eget bruk (own use charters) och studentflygningar får enligt nuvarande bestämmelser utföras över hela världen.

Med stöd av ovanstående finner SAS att behov ej föreligger för en utredning om den interkontinentala chartertrafiken. SAS får därför avstyrka motionen.

Researrangörernas Samarbetsorganisation (RTS) (1974-08-28)

RTS biträder helt de synpunkter som framförs i denna motion och vill endast tillägga följande.

I den parlamentariska utredning, som motionären föreslår, bör utöver representanter för de politiska partierna också ingå företrädare för de olika intressen, som berörs av en utvidgning av chartertrafiken. Detta är nödvändigt därför, att endast därigenom utredningen kan få en sådan nära insyn i de intressen som här bryter sig mot varandra, som är en förutsättning

för att utredningen skall kunna göra en rättvis avvägning mellan dessa intressen. De intressen det här gäller. är konsumenternas, u-ländernas, SAS' samt de skandinaviska charterbolagens och researrangörernas intressen.

Behovet av en sådan parlamentarisk utredning är enligt RTS' uppfattning fortfarande lika stort, trots att vissa liberaliseringar genomförts sedan motionen inlämnades. Dessa liberaliseringar, som föranletts av den skandinaviska interdepartementala arbetsgruppen DAC:s i maj 1974 framlagda utredning, är enligt RTS mening utan nämnvärd praktisk betydelse och utgör inte någon realistisk lösning av de i motionen berörda problemen. Snarare får man säga, att detta försök att lösa dessa problem understryker riktigheten av den i motionen uttryckta uppfattningen, att man icke bör hänskjuta dessa frågor till utredning av en ämbetsmannakommitté.