

Nr 17

Trafikutskottets betänkande i anledning av motion om ett statligt charterflygbolag

I motionen 1971:936 av herrar Olof Johansson i Stockholm (c) och Stridsman (c) har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om utredning och förslag angående etablering av ett statligt charterflygbolag med uppgift att i samarbete med turistbranschen och statens järnvägar bl. a. genom en utpräglad lågtaxepolitik stimulera den inhemska turismen främst i norra delarna av landet och med sikte på att förbättra balansen i de utrikes betalningarna.

Över motionen har yttrande inhämtats från statens järnvägar, luftfartsverket, Scandinavian Airlines System (SAS), Linjeflyg AB (LIN), Svenska Turisttrafikförbundet och Statsföretag AB. Se bilaga till detta betänkande.

Utskottet

I sitt gemensamma yttrande över motionen framhåller S/ S/LIN bl. a. att stimulans till den inhemska turismen måste bedömas som mycket angelägen ur social, kulturell och ekonomisk synvinkel. I överensstämmelse med denna övertygelse har både SAS och LIN alltifrån sin start med olika medel verkat för ett ökat turistresande inom Sverige. SAS/LIN stöder den inhemska turismen främst genom att tillhandahålla en väl utbyggd, modern och funktionsduglig transportapparat. Flygresenärer i Sverige erbjuds ett trafiknät, omfattande drygt tjugotalet flygstationer. Detta nät är uppbyggt att täcka de största befolkningskoncentrationerna och ansluter sig således väl till trafikströmmarna inom landet. En schemabunden transportfunktion med i förväg publicerade tidtabeller utgör grundvalen för varje form av turism. Inrikesflyget anses fylla denna grundförutsättning. Företagen redovisar vidare en rad insatser för såväl inrikesflygtrafik – inkluderande en omfattande rabattering av flygpriserna – som värvning av utländska turister till Sverige och därmed följande förbättring av det svenska turistnätot.

Motionens förslag om upprättande av en bunden statlig charterflygtrafik, subventionerad i alla slags kostnader utom de rörliga, till ett antal norrländska flygplatser avvisas också av de båda företagen. En sådan

trafik till de i motionen angivna flygstationerna skulle komma att drivas i direkt konkurrens med linjebolagen, särskilt som den omnämnda "bundenheten" måste tolkas som en schemaläggning av trafiken och genom trafikantbortfall i den reguljära trafiken inom alla resandekategorier leda till ett intäktsbortfall, som finge kompenseras av taxehöjningar på hela svenska inrikesnätet. — I sammanhanget påpekas, att SAS/LIN redan bedriver en relativt omfattande chartertrafik till Norrland och andra platser. Prissättningen för denna trafik syftar i princip just till en täckning av de rörliga kostnaderna, vilket förklaras genom att flygningarna utföres vid tidpunkter då flygplansflottan inte är upptagen i den reguljära linjetrafiken. Resurserna räcker också till för en betydande vidareutveckling av chartertrafiken inom Norrland och landet i övrigt.

Också SJ framhåller — beträffande den inhemska marknadens intresse för turism i Sverige — att försörjningen på själva trafikområdet är riklig. Såväl SJ som SAS och LIN liksom även bussföretagen har ett väl utvecklat trafiknät som berör samtliga de av motionärerna nämnda norrländska orterna. Tillkomsten av ett charterflygföretag som kunde välja vissa intressanta transportobjekt skulle rycka undan väsentliga marknadsandelar för de reguljära trafikföretagen, vilka också har att tillse att krav på täckning av fasta kostnader och räntor tillgodoses. Tanken att en sådan charterflygverksamhet skulle kunna bedrivas utan direkt konkurrens med existerande linjetrafikföretag är enligt SJ:s mening inte realistisk.

Enligt luftfartsverkets uppfattning skulle motionärernas syften bättre kunna befrämjas genom andra åtgärder än tillskapandet av ett statligt charterbolag som skulle operera på helt andra villkor än existerande flygföretag. Ett svenskt flygföretag som endast skulle behöva uppnå kostnadstäckning för de rörliga kostnaderna vore dessutom ett avsteg från den av riksdagen godkända trafikpolitiken. Verket avråder därför från det av motionärerna föreslagna statliga charterflygbolaget och även från en utredning om ett sådant.

Utskottet har vid sin prövning av frågan inte heller funnit sig kunna biträda motionärernas yrkande. Såsom i det föregående framhållits bedrivs redan verksamhet av det slag motionärerna avsett genom SAS och LIN, i vilka företag staten som intressent i Aktiebolaget Aerotransport har insyn och inflytande. De nämnda företagen har av Kungl. Maj:t meddelade koncessioner för sin trafik och innehar även i övrigt erforderliga tillstånd samt följer genom kontinuerliga undersökningar utvecklingen i fråga om transportbehovens karaktär och storleksordning. Företagen torde vidare få sägas ha gjort stora insatser inom just det område motionärerna avsett och har också förklarat sig beredda att vid uppstående behov avdela erforderlig transportkapacitet för ytterligare transporter av här ifrågavarande slag.

Slutligen må i sammanhanget erinras om den verksamhet som bedrivs av det statsägda företaget Crownair och som – om ock i begränsad utsträckning – omfattar taxi- och direktionsflygningar samt frakt- och passagerarcharter.

Med beaktande av det anförda ävensom av vad remissinstanserna i övrigt uttalat kan utskottet inte finna det motiverat att skapa ett särskilt statligt charterflygbolag av den art och den ekonomiska verksamhetsform motionärerna förordat. Ej heller finner utskottet lämpligt att – som turisttrafikförbundet föreslagit – motionen överlämnas för utredning av sakkunniga för planering av turistanläggningar och friluftsområden m. m.

Utskottet hemställer följaktligen

att riksdagen avslår motionen 1971:936.

Stockholm den 14 oktober 1971

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Lindahl (s), Hjorth (s), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Rosqvist (s), Brundin (m), Lindberg (s), Håkansson (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Karlsson i Malung (s), Torwald (c), Taube (fp), Clarkson (m) och Sundgren (s).

Yttranden över motionen 1971:936

Statens järnvägar (30.3.1971)

Vad den inhemska marknadens intresse för turism i Sverige beträffar, är försörjningen på själva trafikområdet riklig. Såväl SJ som SAS och LIN liksom även bussföretagen har ett väl utvecklat trafiknät som berör samtliga de av motionärerna nämnda norrländska orterna. Tillkomsten av ett charterflygföretag, som kunde välja vissa intressanta transportobjekt, skulle rycka undan väsentliga marknadsandelar för de reguljära trafikföretagen, vilka också har att tillse att krav på täckning av fasta kostnader och räntor tillgodoses. Tanken att en sådan charterflygverksamhet skulle kunna bedrivas utan direkt konkurrens med existerande linjetrafikföretag är enligt SJ:s mening inte realistisk.

Konkurrensen om turisterna mellan utländska och svenska turistmål omfattar på prisområdet såväl logikostnader som kostnader för själva resan. Vad resekostnaderna beträffar vill SJ för sin del framhålla de rabattmöjligheter som SJ erbjuder bl. a. genom den s. k. semesterbiljetten. Denna biljett ger en rabatt om 15 % på avgiften för tur- och returbiljetter. Denna rabatt kan kombineras med SJ:s familjerabatt. Semesterbiljetten gäller för fram- och återresa inom två månader med undantag för resa vissa dagar under högtrafikperioder. En kalender med uppgift på giltigheten under 1971 bifogas. I samarbete med researrangörer erbjuder SJ dessutom sedan två år chartervagnar, både sovvagnar och sittvagnar, med reducerade priser för såväl resa som hotellvistelse. Denna verksamhet, som till stor del är inriktad på norra Sverige, har mötts med ett växande intresse från researrangörernas sida. Statsmakterna har möjlighet att mot ersättning till SJ besluta om ytterligare lättnader i fråga om kostnaderna för järnvägsresorna. Åtgärder av denna typ synes vara lämpligare än att för en förhållandevis liten marknad skapa ytterligare en trafikgren som – utan väsentlig förbättring av trafikstandarden – genom en lågprissättning skulle arbeta utan fullständig kostnadstäckning och därmed försvaga marknadsunderlaget för de existerande reguljära trafikföretagen, som idag har problem med det redan nu svaga trafikunderlaget.

Luffartsverket (13.4.1971)

I motionen hävdas bl. a. att man genom etablering av ett statligt charterflygbolag med uppgift att bedriva en utpräglad lågtaxepolitik skulle kunna stimulera den inhemska turismen och således åstadkomma en förskjutning i nuvarande konkurrensläge mellan utlandsresor och inhemska resor. Vidare hävdas att med hänsyn till de starka samhälls-

motiven för ökad rörelsefrihet i den ekonomiska politiken genom en förbättrad bytesbalans och minskad regional obalans ett strikt samhälls-ekonomiskt synsätt bör vara motiverat. I motionen anföres även att en inhemsk chartertrafik utan direkt konkurrens med det reguljära inrikesflyget och med bundna linjer till ett antal flygplatser, exempelvis Östersund, Lycksele, Kiruna och Luleå under dessa förutsättningar kan motiveras med enbart täckning av de rörliga kostnaderna.

Goda kommunikationer skapar i sig ej en inhemsk turism, men är en av förutsättningarna. Det är angeläget att manifesterade trafikbehov kan tillgodoses och att även trafikformer skapas för att stimulera den inhemska efterfrågan.

På den svenska flygmarknaden finns för närvarande tre större flygbolag, SAS, Linjeflyg, Sterling Airways AB. De drives enligt vedertagna företagsekonomiska principer.

SAS och Linjeflyg svarar för den regelbundna luftfarten inom riket. Dessa båda bolag erbjuder ett antal rabatter på sina inrikes linjenät som omfattar drygt 20 flygstationer. För den inrikes regelbundna trafiken finns stora möjligheter till flexibilitet i prissättningen genom frånvaron av internationella bindningar.

SAS och Linjeflyg utövar även inhemsk charterverksamhet. Bolagen har förklarat sig förfoga över resurser att täcka ett utökat inhemskt charterbehov. Det nyligen etablerade Sterling Airways AB har tillstånd att utöva chartertrafik inom landet.

Således finns resurser för utökad inhemsk chartertrafik och förutsättningar för konkurrens på lika villkor.

Det är luftfartsverkets uppfattning att motionärens syften bättre skulle kunna befrämjas genom andra åtgärder än tillskapandet av ett statligt charterbolag som skulle operera på helt andra villkor än existerande flygföretag. Ett svenskt flygföretag som endast skulle behöva uppnå kostnadstäckning för de rörliga kostnaderna vore dessutom ett avsteg från den av riksdagen godkända trafikpolitiken.

Luftfartsverket vill avråda från det av motionärerna föreslagna statliga charterflygbolaget och även från en utredning om ett sådant.

Scandinavian Airlines System och Linjeflyg AB (gemens. yttrande 1.4.1971)

SAS/LIN vill med anledning av ovannämnda riksdagsmotion förorda alla sådana åtgärder, som syftar till att reellt stimulera såväl utländska turistbesök som svenskt turistresande inom landet. Invändningar måste dock resas mot uppfattningen att större effekt skulle kunna åstadkommas genom att ett statligt charterflygbolag etablerades. SAS/LIN vill gemensamt utveckla sina argument nedan:

Stimulans till den inhemska turismen måste bedömas som mycket angelägen ur social, kulturell och ekonomisk synvinkel. I överensstäm-

melse med denna övertygelse har både SAS och LIN alltifrån start med olika medel verkat för ett ökat turistresande inom Sverige. SAS/LIN stöder den inhemska turismen främst genom att tillhandahålla en väl utbyggd, modern och funktionsduglig transportapparat. Flygresenärer i Sverige erbjuds ett trafiknät, omfattande drygt tjugotalet flygstationer. Detta nät är uppbyggt att täcka de största befolkningskoncentrationerna och ansluter sig således väl till trafikströmmarna inom landet. En schemabunden transportfunktion med i förväg publicerade tidtabeller utgör grundvalen för varje form av turism. Inrikesflyget fyller denna grundförutsättning.

Med den värdefulla tidtabellslagda flygtrafiken erbjuds resenärer på inrikesflyget en flygplansflotta, som såväl antals- som storleksmässigt avpassats till existerande trafikbehov i vad avser linjestruktur och resandeströmmar. Beroende på vårt lands geografiska och demografiska uppbyggnad ingår i SAS/LIN sammantagna flygplansflotta stora och medelstora jetplan för de långa avstånden, medelstora propellerplan för medeldistanserna samt små propellerplan för kortdistanstrafiken. Med noggranna hänsynstaganden till linjesträckning, resandefrekvens och tillgänglig flygmaterial söker de båda bolagen fortlöpande tillgodose att inrikesflyget inför varje halvårsperiod får en resursmässigt lämplig sammansättning och därmed drivs på möjligast rationella sätt.

SAS/LIN lämnar även direkt ekonomisk stimulans till den inhemska turismen. Detta sker genom de många olika typer av rabatter som flygresenärerna erhåller. Troligen existerar få branscher med en så differentierad prissättning, som den som karakteriserar inrikesflyget. Denna differentiering är konstruerad att främst gynna det privata resandet och framför allt turistresandet. Detta sker bl. a. genom att den tillgängliga kapaciteten utnyttjas med hänsyn tagen till rytmen i affärsresandet. Få av de ca 200 000 privatresor med inrikesflyget, som registrerades verksamhetsåret 1969/70, betalades med fullt pris, då förekommande rabatter täcker flertalet former av privatresande. Vissa rabatter kan dessutom kombineras, varigenom biljettpriserna ytterligare sänks. Under sommarperioden beräknas drygt hälften av passagerarna ha utnyttjat existerande rabattformer, främst den 40 % semesterrabatten. En god uppfattning av rabatternas mångfald och storlek erhålles av nedanstående förteckning:

Semesterrabatt	40 %
Familjerabatt	50 % – 95 %
Barnrabatt	50 % – 90 %
Ungdomsrabatt	25 % – 50 %
Idrottsrabatt	25 % – 50 %
Pensionärrabatt	25 %
Militärrabatt	50 %

Veckoslutsrabatt	30 %
Rabatt för rörelsehämmande och synskadade	50 %

Vid sidan av de ovan angivna stimulansåtgärderna för inhemsk turism lämnar SAS/LIN årligen ekonomiskt stöd till de nationella turistorganisationerna. Härtill bör läggas de insatser SAS i utlandet gör för att värva turister till Sverige. I realiteten överstiger det belopp SAS satsar på reklam- och andra kampanjer utomlands den summa som danska, norska och svenska staterna tillsammans i samma syfte satsar utanför Skandinavien. Som illustration av ovannämnda förhållanden kan nämnas skillnaderna i reklamutgifter i USA mellan de skandinaviska turisttrafikförbunden och SAS. År 1968 satsade turistkontoren gemensamt ca 50 000 svenska kronor på annonsering, vilket motsvarade en utgift av 9 öre per besökande amerikan. Som jämförelse kan nämnas att Storbritannien satsade närmare 4 miljoner kronor på annonsering, motsvarande drygt 4 kronor per besökande amerikan. Frankrike redovisade ca 1 miljon resp. 1,75 kronor, Spanien ca 900 000 kronor resp. ca 3,25 kronor per besökande amerikan. I relation till de 50 000 kronor resp. 9 öre, som de skandinaviska turistkontoren svarade för, skall sättas SAS annonseringsutgifter i USA, vilka för 1968 uppgick till drygt sex miljoner svenska kronor, motsvarande en utgift om drygt 11 kronor per besökande amerikan. Av ovanstående redovisning framgår tydligt att SAS bär huvudparten av kostnaderna för den turistvärvande aktiviteten i USA. Förhållandet är likartat på andra utländska turistmarknader.

Av ovanstående framgår att SAS/LIN med olika medel *aktivt* stimulerar och bidrar till att stödja svensk turism. De båda flygbolagen medverkar härigenom i försöken att förhindra att det svenska turistnettot ytterligare försämras. I samma riktning verkar givetvis SAS stora engagemang i en rad hotellprojekt i Skandinavien. Detta engagemang är följden av att de skandinaviska länderna under en följd av år tvingats avvisa såväl enskilda som grupper av turister på grund av bristande hotellkapacitet. Från amerikanskt resebyråhåll har man t. o. m. som villkor för att under lågsäsong arrangera flygningar till Sverige satt att man på förhand kan garanteras hotellplats för de grupper man planerar att fördela på de skandinaviska länderna under sommaren. En avsevärd ljusning kan för närvarande skönjas i denna fråga. En rad stora hotell växer upp på skilda ställen i Skandinavien och i flera av dessa ingår SAS som delägare. Som exempel kan nämnas att Sheraton hotell med ca 1 000 bäddar, med SAS som delintressent, öppnades i Stockholm i februari 1971. Genom att således satsa kapital inom en bransch, som man visserligen har anknytning till men som ändå ligger vid sidan av flygindustrin, bidrar SAS till att avhjälpa ett av de mest besvärande hindren mot ökad svensk turism. Om så erfordras och det kan ske på

ekonomiskt försvarbar grund är SAS berett att även i framtiden ingå som partner i eventuella hotellprojekt.

I detta sammanhang bör även nämnas att SAS inte bara bidrar till en förbättring av bytesbalansen genom att på olika sätt stimulera den inhemska turismen, utan framför allt genom att flygtrafiken från Sverige till utlandet till stor del handhas av SAS. För verksamhetsåret 1969/70 uppgick denna försäljning till omkring 175 miljoner kronor. Genom SAS verksamhet förhindras således att svensk valuta tillförs utländska flygbolag och förs ut ur landet. På motsvarande sätt förhindrar Scanairs charterverksamhet att svensk valuta tillfaller utländska charterflygbolag.

SAS bidrar dessutom till en förbättring av bytesbalansen genom att tillföra Sverige utländska valutor. Av SAS totala försäljning om knappt 1,5 miljarder kronor hänför sig drygt hälften till icke skandinavisk valuta, vilken naturligtvis kommer SAS moderbolagsländer till godo. Detta förhållande berörs kortfattat i finansdepartementets långtidsutredning – Svensk ekonomi 1971–1975 – där det framhålls att ”det framtida betalningsöverskottet beror bl. a. på SAS möjligheter att hävda sig på den utländska och skandinaviska marknaden”.

Till ovanstående bör läggas den valutaström, som genom utländska turistbesök tillförs landet. Svenska Turisttrafikförbundet har beräknat att dessa utländska turister bor, äter, köper, roar sig etc. i Sverige för ca 1 miljard kronor årligen. En av förutsättningarna för denna turisttrafik är att de utländska gästerna erbjuds acceptabla transportmedel till Sverige. Flyget fyller en avgörande funktion i denna fråga.

SAS/LIN vill med ovanstående redogörelse markera sitt djupa engagemang i frågor om förbättrad bytes- och turistbalans och stimulans till turismen. Med framställningen bildas också bakgrund för SAS/LIN uppfattning, att etablerandet av ett statligt charterflygbolag knappast ytterligare kan stimulera svensk turism eller förbättra landets turistbalans.

SAS/LIN vill även avvisa motionens förslag om upprättandet av bunden statlig charterflygtrafik, subventionerad i alla slag av kostnader utom de rörliga, till ett antal norrländska flygplatser. En sådan trafik till de i motionen angivna flygstationerna skulle komma att drivas i direkt konkurrens med linjebolagen, särskilt som den omnämnda ”bundenheten” måste tolkas som en schemaläggning av trafiken och genom trafikantbortfall i den reguljära trafiken inom alla resandekategorier leda till ett intäktsbortfall, som finge kompenseras av taxehöjningar på hela svenska inrikesnätet. – I sammanhanget bör påpekas, att SAS/LIN redan bedriver en relativt omfattande chartertrafik till Norrland och andra platser. Prissättningen för denna trafik syftar i princip just till en täckning av de rörliga kostnaderna, vilket förklaras genom att flygningarna utföres vid tidpunkter då flygplansflottan inte är upptagen i den

reguljära linjetrafiken. SAS/LIN utför således charterflygningar för olika researrangörers räkning och kommer under sommaren 1971 att exempelvis för RESO:s räkning genomföra en serie charterflygningar till Kiruna. Resurserna räcker också till för en betydande vidareutveckling av chartertrafiken inom Norrland och landet i övrigt.

SAS/LIN vill betona att flygtrafik på Norrland är en fråga av största vikt och vidareplanering härav ges stor prioritet i inrikesflygets utveckling. Som ett synbart tecken härpå kommer Gällivare från den 18 april i år in som den 24:e flygstationen i SAS/LIN svenska flygnät.

Sammanfattningsvis vill SAS/LIN således förorda att den i motionen framförda anhållan om utredning och förslag om etablering av ett statligt charterflygbolag lämnas utan åtgärd. Om däremot behov av en utökad inhemsk charterverksamhet kan påvisas, förfogar SAS/LIN gemensamt över sådana resurser att detta behov kan täckas av de båda flygbolagen i samverkan.

Svenska Turisttrafikförbundet (30.3.1971)

STTF ansluter sig i och för sig till motionärernas tanke att olika åtgärder bör vidtas för att popularisera både det svenska och det utländska resandet till Norrland. STTF har för sin del genom olika marknadsföringsåtgärder försökt bidra till en sådan utveckling – främst genom samordnade turistkampanjer inom landet och på fyra utländska marknader.

Förbundet anser att frågan om ett eventuellt statligt charterflygbolag med uppgift att genom lågtaxepolitik stimulera resandet norröver bör ses i samband med lokaliseringsstödet till turismen i Norrland. STTF har sig bekant att den nu arbetande utredningen, ”Kommittén för planering av turistområden och friluftsanläggningar m. m.”, bl. a. kommer att behandla denna fråga.

STTF får därför föreslå att, om riksdagen finner det motiverat med en utredning i enlighet med motionens förslag, frågan hänvisas till denna utredning, ledd av riksdagsman Arne Pettersson.

Statsföretag AB (30.3.1971)

Med anledning av att Statsföretag AB har anmodats yttra sig över motionerna 928 och 936 – charterflyg för utländska turister samt ett statligt charterflygbolag – får vi meddela, att det inom koncernen inte bedrivs någon verksamhet, som direkt beröres av charterflygverksamheten.

Statsföretag AB har därigenom inga synpunkter att anföra rörande de problem som avhandlas i ovannämnda motioner.

