

## Nr 18

**Trafikutskottets betänkande i anledning av motion om förbättrade resevillkor för studerande m. fl.**

### Motionen

I motionen 1971:502 av herr Zachrisson m. fl. (s) har yrkats att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär a) att gällande resevillkor utvidgas så att annan studerande ungdom bereds samma förmåner som heltidsstuderande studenter och likställda, b) att initiativ tas till förhandlingar med berörda parter inom transportväsendet för att ge all ungdom samma villkor som studenter och likställda, c) att möjligheterna utreds att inom nuvarande reseorganisation eller inom ramen för en utbyggd statlig resebyråverksamhet allmänt erbjuda resevillkor liknande dem som nu gäller för studenter och likställda.

### Remissyttrandena

Över motionen har yttrande inhämtats från statens järnvägar, luftfartsverket, Scandinavian Airlines System (SAS), Statens Ungdomsråd och Sveriges förenade studentkårer (SFS). Se bilaga till detta betänkande.

### Utskottet

Beträffande yrkandet i motionen att *gällande resevillkor skall utvidgas* så, att annan studerande ungdom bereds samma förmåner som heltidsstuderande studenter och likställda framhåller SJ att frågan om rabatter till studerande f. n. är under utredning vid statens järnvägar. Luftfartsverket framhåller att gällande skandinaviska bestämmelser för s. k. studentflyg ger ungdomar inskrivna vid universitet och andra högre läroanstalter tillfredsställande möjligheter att utnyttja charterflyg vid utrikes resor. Verket delar den i motionen framlagda åsikten att även andra studerande bör beredas motsvarande transportmöjligheter. I skrivelse till Statsrådet och Chefen för Kommunikationsdepartementet den 21 maj 1969 hemställde därför luftfartsverket att verket instruerades stödja ett rekommendationsförslag med denna innebörd som framlagts

inom den europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC). De norska och danska luftfartsmyndigheterna motsatte sig emellertid en sådan liberalisering av gällande skandinaviska bestämmelser.

Statens ungdomsråd tillstyrker motionärernas yrkande i såväl denna del som i övrigt.

S.F.S. framhåller i sitt yttrande att studentresorna för de studerande har gjort det möjligt att resa utomlands i en omfattning som annars varit ekonomiskt otänkbar. Detta är en förmån som enligt SFS bör utvidgas att omfatta även andra grupper i samhället. Därvid får emellertid ej resevillkoren försämrats, då detta skulle innebära att de studerande – som är en ekonomiskt svag grupp – ej längre finge ekonomiska förutsättningar för fortsatta resor.

Rätten att delta i studentreseverksamheten regleras genom överenskommelser i European Civil Aviation Conference (ECAC). Detta organ utfärdar rekommendationer som de olika länderna i allmänhet följer. Förbundet erinrar vidare om de möjligheter som för Kungl. Maj:ts del föreligger att i olika avseenden verka för en förbättring av förhållandena beträffande resevillkoren för skilda grupper och tillstyrker följaktligen motionen i denna del.

De skäl som av motionärerna och vissa av remissorganen anförts till stöd för en utjämning av resevillkoren för nu berörda grupper finner utskottet bärande. En sådan förbättring synes i väsentliga delar kunna komma till stånd på initiativ av Kungl. Maj:t. Utskottet förordar därför att frågan härom snarast tas upp till prövning och föranleder de åtgärder som därvid må finnas möjliga eller eljest lämpliga för att uppnå det i motionen angivna syftet.

I vad gäller *sloppande av kategoriindelning* vid tillämpningen av studeranderabatterna så att allmänheten kommer i åtnjutande av dessa rabatter framhåller SJ att förslaget i praktiken innebär en total rabattering, vilket av företagsekonomiska skäl knappast är möjligt. Även SAS ställer sig här kritiskt och framhåller att det visserligen väl känner till ungdomens behov av generellt billiga flygtransporter. Likväl vill SAS framhålla att en utvidgning av studentcharterflygningar till större grupper av ungdom sannolikt kommer att medföra att andra befolkningsgrupper – med liknande ekonomisk bakgrund – kommer att kräva liknande förmåner. Med hänsyn till att studentflygningarna i dag redan har karaktären av linjetrafik skulle en ytterligare utvidgning medföra att man i ännu högre grad bidrar till att skapa ett sekundärt linjenät som beflyges av charterbolag utan koncessioner och trafikplikt. Detta förhållande utgör redan ett problem för den koncessionerade luftfarten och skulle vid en utökning få allvarliga konsekvenser för den reguljära luftfartens utveckling.

SAS förklarar sig emellertid vara fullt uppmärksam på ungdomens behov av billiga flygtransporter och inom IATA ha medverkat till att skapa speciella rabattformer för ungdom. Sålunda tillämpas i dag en speciell ungdomsrabatt som innebär 25 % rabatt på ordinarie flygpris för all ungdom under 21 år vid resor inom Europa. Dessutom är SAS för närvarande i kontakt med övriga IATA-flygbolag i avsikt att söka införa ytterligare rabatter för all ungdom vid resor inom Skandinavien. Möjligheter föreligger vidare för all ungdom, liksom för allmänheten i övrigt, att erhålla prisreduktioner vid resor med reguljärt flyg på s. k. "inclusive tours" över hela världen. Härutöver finnes även tillfälle för ungdoms- och andra föreningar att arrangera charterflygningar med väsentligt rabatterade priser.

Utskottet delar de nämnda remissorganens tvekan på denna punkt och avstyrker därför – under hänvisning till det anförda – motionen i nu berörda del.

Vad slutligen berör *behovet av en utbyggd statlig resebyråverksamhet m. m.* framhåller SJ att en sådan redan finns i form av SJ:s resebyråorganisation med mer än 60 resebyråer i Sverige. Även SAS ställer sig avvisande på denna punkt.

Inte heller utskottet har funnit sig berett att biträda motionärernas yrkande i berörda del. Utskottet vill f. ö. i detta sammanhang även hänvisa till innehållet i dess utlåtande nr 17 angående inrättande av ett statligt charterflygföretag.

Under hänvisning till det anförda hemställer utskottet

1. att riksdagen i anledning av motionen 1971:502 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anförat rörande önskvärdheten av att gällande resevillkor utvidgas så att annan studerande ungdom bereds samma förmåner som heltidsstuderande studenter och andra likställda,
2. att motionen 1971:502, till de delar den inte berörs under punkten 1 ovan, ej föranleder någon riksdagens åtgärd.

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).

*Bilaga***Yttranden över motionen 1971:502****Statens järnvägar (27.4.1971)**

Motionärerna har, som framgår av första meningen i motionen, riktat in sig på "förmåner vid *internationella* resor". Man har inte föreslagit någon ändring av dessa förmånens (rabatters) nuvarande utformning, men däremot utökning av antalet kategorier resande, som kan komma i åtnjutande av rabatterna.

Motionärernas hemställan till riksdagen kan enligt vår uppfattning uppdelas sålunda

1. *Utökning* av antalet för närvarande rabattberättigade kategorier ungdomar.
2. *Slopande* av kategoriindelning vid tillämpningen av de nuvarande studeranderabatterna så att allmänheten kommer i åtnjutande av dessa rabatter.
3. Eventuell *utbyggnad* av en statlig resebyråverksamhet för tillvaratagande av vissa grupperns intressen.

Statens järnvägar får lämna följande yttrande över de ovan angivna punkterna.

1. Frågan om rabatter till studerande är för närvarande under utredning vid statens järnvägar.
2. Förslaget innebär i praktiken en total rabattering, vilket av rent företagsekonomiska skäl knappast är möjligt.

3. Beträffande behovet av en utbyggd statlig resebyråverksamhet vill statens järnvägar framhålla att en sådan redan finns i form av SJ Resebyråorganisation med mer än 60 resebyråer i Sverige.

En betydande del av den verksamhet, som SJ Resebyråorganisation för närvarande bedriver, kan direkt hänföras till sådan, som motionärerna avser.

Som exempel kan nämnas, att SJ Resebyråorganisation – enligt avtal med Försvarets Civilförvaltning – på flera platser i landet helt och hållet ombesörjer planering och genomförande av de värnpliktigas resor.

Inom ramen för denna organisation – eventuellt med kapacitetsmässig utbyggnad – kan statens järnvägar genom liknande avtal för vederbörlig myndighets räkning omhändertaga all reseservice för såväl de i motionen nämnda grupperna som för andra grupper av liknande slag.

**Luftfartsverket (21.4.1971)**

Luftfartsverket har följande att anföra beträffande studerandes möjligheter att utnyttja flygtransport för utrikes resor.

Gällande skandinaviska bestämmelser för s. k. studentflyg ger ung-

domar inskrivna vid universitet och andra högre läroanstalter tillfredsställande möjligheter att utnyttja charterflyg vid utrikes resor. Luftfartsverket delar den i motionen framlagda åsikten att även andra studerande bör beredas motsvarande transportmöjligheter. I skrivelse till Statsrådet och Chefen för Kommunikationsdepartementet den 21 maj 1969 hemställde därför luftfartsverket att verket instruerades stödja ett rekommendationsförslag med denna innebörd, som framlagts inom den europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC). De norska och danska luftfartsmyndigheterna motsatte sig emellertid en sådan liberalisering av gällande skandinaviska bestämmelser.

De skäl som verket anförde för sin ståndpunkt – och som verket alltså finner övertygande – var följande:

Under senare år har stora reformer genomförts på utbildningsområdet. En mycket stor procent ungdomar fortsätter nu som heltidsstuderande efter den obligatoriska skolutbildningens slut. Det sker genom studier vid fackskola, yrkesskola eller gymnasium. Dessa utbildningsvägar skall i princip vara jämställda; några skäl att ge speciella förmåner till någon av de berörda ungdomsgrupperna finns ej. Det är inte heller befogat att ge dem som studerar vid universitet eller högskola speciella privilegier – i form av billiga resemöjligheter – i förhållande till dem som går i fackskola, yrkesskola eller gymnasium. Därför bör gällande bestämmelser ändras så att även skolungdom får möjlighet att utnyttja de förmåner, som nuvarande s. k. studentflygningar innebär.

En ändring av gällande bestämmelser på denna punkt kan genomföras utan men för linjefartens passagerarunderlag. Studerande vid fackskolor, yrkesskolor och gymnasier använder knappast i nämnvärd utsträckning det reguljära flyget för resor. Dessa ungdomsgrupper har regelmässigt inte någon egen inkomst annat än av tillfällig art. De har därför mycket begränsade möjligheter att bekosta en utrikes resa om de endast är hänvisade till reguljära transportmedel. SAS har visserligen hänvisat till existerande IATA-rabatter, men dessa är – enligt verkets mening – ej tillräckligt omfattande för att den studerande ungdomen skall kunna begagna det reguljära flyget som transportmedel.

Skolungdom som valt fortsatta studier efter den obligatoriska skolgångens slut har ofta stor nytta av besök i främmande länder för att förbättra sina språkkunskaper. Genom att låta dessa ungdomar få tillgång till studentresor skulle sådana studier underlättas. Det skulle även bli enklare för många skolungdomar att delta i kurser eller få tillfälle till praktikarbete utomlands – som vore värdefullt för deras utbildning – om de finge den möjlighet till billig transport som studentflygningar erbjuder.

Liksom för studenter vid universitet och högskolor är det för äldre skolungdom värdefullt att genom utlandsresor kunna knyta personliga internationella kontakter och att få stifta bekantskap med främmande länders samhälls- och levnadsformer.

Mot en liberalisering av gällande bestämmelser har anförts att skolungdom, till skillnad från studenter, ingår i den ekonomiska enhet, som familjen anses utgöra. Luftfartsverket kan inte finna detta argument bärkraftigt. Dels är olika familjers ekonomiska förutsättningar för att bekosta skolungdomars resor väsentligt olika, dels har den ekonomiska belastningen på barnfamiljerna ökat i samma takt som allt fler ungdomar väljer att fortsätta sin utbildning efter den obligatoriska skolans slut.

I motionen begärs även att initiativ tas till förhandlingar i syfte att ge all ungdom samma resevillkor, som studenter och likställda. För flygtransporternas vidkommande vill luftfartsverket framhålla att ett initiativ här tagits av ECAC, som undersöker förutsättningarna för att införa en ny typ av flygningar, s. k. ungdomsflygningar. Detta ärende befinner sig emellertid ännu på utredningsstadiet. Någon ställning till förslaget har ej tagits från svensk sida. Däremot synes Norge och Danmark ställa sig avvisande till att införa en sådan typ av flygningar.

Motionen innehåller även en begäran om en utredning i syfte att "allmänt erbjuda resevillkor liknande dem, som nu gäller för studenter och likställda". Utan närmare uppgifter om innebörden av denna utredning anser sig luftfartsverket inte ha möjligheter att kommentera motionen i denna del.

### **Scandinavian Airlines System (15.4.1971)**

I rubricerade motion hemställs att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att gällande resevillkor utvidgas så att all ungdom bereds samma förmåner som heltidsstuderande studenter och likställda. Vidare hemställs att möjligheterna utredes att inom nuvarande resorganisation, eller inom ramen för en utbyggd statlig resebyråverksamhet, allmänt erbjuda resevillkor liknande dem som gäller för studenter och likställda.

SAS vill med anledning av rubricerade begäran anföra vissa synpunkter beträffande gällande resevillkor med flyg för studerande och andra grupper av resenärer. SAS finner däremot icke anledning att i detta sammanhang specifikt bedöma lämpligheten av en utbyggd statlig resebyråverksamhet, så som antyds i rubricerade motion.

Genom de skandinaviska myndigheternas nuvarande charterbestämmelser tillämpas speciella resevillkor för studenter och studerande inskrivna vid universitet, seminarium eller annan högre läroanstalt. Däremot är studerande vid fackskolor, yrkesskolor och gymnasier samt övrig ungdom undantagna från sådana arrangemang, vilka inkluderar flygtransporter.

SAS känner väl till ungdomens behov av generellt billiga flygtransporter och har inom IATA medverkat till att skapa speciella rabattformer för ungdom. Likväl önskar SAS framhålla att en utvidgning av studentcharterflygningar till större grupper av ungdom, sannolikt kommer att medföra att andra befolkningsgrupper, med liknande ekonomisk bakgrund, kommer att kräva liknande förmåner. Med hänsyn till att studentflygningarna idag redan har karaktären av linjetrafik skulle en ytterligare utvidgning sålunda medföra, att man i ännu högre grad bidrar till att skapa ett sekundärt linjenät som beflyges av charterbolag utan koncessioner och trafikplikt. Detta förhållande utgör redan ett problem för den koncessionerade luftfarten och skulle vid en utökning få allvarliga konsekvenser för den reguljära luftfartens utveckling.

Som nämnts är emellertid SAS fullt uppmärksam på ungdomens behov av billig flygtransport och har inom IATA medverkat till att skapa speciella rabattformer för ungdom. Sålunda tillämpas idag en speciell ungdomsrabatt som innebär 25 % rabatt på ordinarie flygpris för all ungdom under 21 år vid resor inom Europa. Dessutom är SAS för närvarande i kontakt med övriga IATA-flygbolag i avsikt att söka införa ytterligare rabatter för all ungdom vid resor inom Skandinavien.

Möjligheter föreligger vidare för all ungdom, liksom för allmänheten i övrigt, att erhålla prisreduktioner vid resor med reguljärt flyg på s. k. "inclusive tours" över hela världen. Härutöver finnes även tillfälle för ungdoms- och andra föreningar att arrangera charterflygningar med väsentligt rabatterade priser.

Baserat på ovanstående synpunkter avstyrker SAS de förslag som framföres i riksdagsmotionen.

### **Statens Ungdomsråd (18.3.1971)**

I den rapport som föregick omorganiseringen av statens ungdomsråd behandlade organisationskommittén, i anslutning till en presentation av angelägna utrednings- och planeringsuppgifter på det ungdomspolitiska planet, frågan om ett stöd till ungdomens reseverksamhet.

Organisationskommittén framhöll dels att en väsentlig faktor för samhället bör vara att främja det internationella intresset bland ungdom i form av ekonomiskt stöd till internationella arrangemang, utbyten av besök etc., dels att se över formerna för ett eventuellt stöd till den kommersiellt bedrivna reseverksamheten i form av organiserade internationella turistresor.

Den internationella reseverksamheten utgör idag ett väsentligt inslag i alla ungdomsgruppers fritidsverksamhet. Det synes därför enligt statens ungdomsråd angeläget att de ekonomiska villkoren i fråga om bl. a. reserabatter likställs för alla. Rent principiellt bör det också vara möjligt att genom olika åtgärder söka komplettera och vidareutveckla det

nuvarande utbudet från kultur- och ungdomspolitisk synpunkt. Bland de åtgärder som kan tänkas prövas är olika former av ökad politisk, social, kulturell och ekonomisk orientering om olika länder. Vidare mera aktiva försök att föra de besökande i direkt kontakt med invånarna i de länder som besöks.

De i motion nr 502 av herr Zachrisson m. fl. väckta förslagen överensstämmer till alla delar med statens ungdomsråds uppfattning och rådet vill med anledning härav ge motionen sitt stöd.

### **Sveriges Förenade Studentkårer (24. 8 1971)**

I likhet med motionären vill SFS framhålla den utomordentligt stora betydelse det internationella utbytet har för såväl individen som för samhället, liksom vikten av att ett sådant kommer till stånd genom att det blir ekonomiskt tillgängligt för så stora grupper som möjligt.

För de studerande har studentresorna gjort det möjligt att resa utomlands i en omfattning som annars hade varit ekonomiskt otänkbar. Detta är en förmån som enligt SFS bör utvidgas att omfatta även andra grupper i samhället. Därvid får emellertid ej resevillkoren försämrats, då detta skulle innebära att de studerande som är en ekonomiskt svag grupp, ej längre hade ekonomiska förutsättningar för fortsatta resor.

Rätten att delta i studentreseverksamheten regleras genom överenskommelse i European Civil Aviation Conference, ECAC. Detta organ utfärdar rekommendationer, vilka de olika länderna i allmänhet följer. Vad som i motionen under A anges för flygtransport till och från Skandinavien hänför sig till ECAC:s rekommendation från 1961. Denna rekommendation ersattes 1969 av den som nu gäller och som i motionen anges som B/ Flygtransporter som ej berör Skandinavien. De skandinaviska staterna röstade mot en utvidgning av deltagarrätten att omfatta all studerande ungdom över 16 år. Därav följer att denna grupp i hela Europa utom i Skandinavien får resa med studentresorna. Detta förhållande kan för Sveriges vidkommande ändras genom beslut av Kungl. Maj:t. Vidare infördes i ECAC:s rekommendation 1969 en övre åldersgräns vid 30 år. Även här röstade de skandinaviska länderna emot rekommendationen. De skandinaviska länderna omfattas därigenom i princip ej av rekommendationen, men i praktiken måste denna följas då resorna går till länder, som rättar sig efter den. 30-årsgränsen har drabbat de studerande mycket hårt och strider enligt SFS mot den utbildningspolitiska målsättningen och satsningen på vuxenstudier. Denna åldersgräns kan endast borttagas genom en ny rekommendation av ECAC. Sverige kan genom sin representant i detta organ verka för att en ändring kommer till stånd.

Även de till IATA anslutna flygbolagen har infört särskilda rabatter för ungdom. SFS ser dessa strävanden som positiva, men måste

konstatera att de ungdomsrabatter som hitintills erbjudits är otillräckliga. Även efter ungdomsrabatten är dessa resor dyrare än studentresorna och dessutom är bokningsmöjligheterna betydligt sämre. IATA-bolagens priser är olika under hög- och lågsäsong. Detta påverkar naturligtvis även rabatterade resor, vilket innebär att då de flesta har möjlighet att resa, är resorna som dyrast. Syftet att så många som möjligt skall få tillfälle till internationella kontakter motverkas av ett sådant system.

I Sverige drivs studentresorna av Sveriges Förenade Studentkårers Serviceverksamhet – SFS-resor – som är en ekonomisk förening i vilken studentkårerna, SECO m. fl. är medlemmar. Verksamheten drivs utan vinstintressen. SFS-resor har ett intimt samarbete med Scandinavian Student Travel Service – SSTS – och International Student Travel Conference – ISTC. Trots att studentreseverksamheten således drivs i stor omfattning kan inte SFS-resor erbjuda charterresor av ”pakettyp” som prismässigt kan konkurrera med de större nordiska resebyråerna. SFS-resors arrangemang är främst förmånliga för dem som endast önskar enkel eller tur- och returresa, men som själva ordnar för sitt uppehälle under vistelsen. Under de många år SFS-resor arbetat har man erhållit åtskillig erfarenhet av denna sorts resor. Vid inrättandet av en eventuell utredning av ytterligare statliga insatser på detta område bör därför möjligheterna till samarbete med en av organisationer på icke-vinst basis driven resebyrå beaktas.

Med hänvisning till ovanstående hemställes att utskottet rekommenderar riksdagen att uppdra åt Kungl. Maj:t

*att utvidga deltaganderätten att omfatta alla grupper som ECAC:s rekommendation avser;*

*att i ECAC verka för .30-årsgränsens borttagande;*

*att med kraft verka för att även övriga studerande erhåller deltaganderätt;*

*att utreda möjligheten för andra grupper att på samma villkor som de studerande delta i denna typ av resor. Villkoren för de studerande får därvid ej försämrats; samt*

*att vid en eventuell utredning om en statlig resebyråverksamhet samarbetsmöjligheterna beaktas.*