

Motion till riksdagen

1989/90:T704

av Rolf Clarkson m.fl. (m)

Luftfarten

Utvecklingen sedan 1985

Trafikökningen inom flyget har under andra hälften av 1980-talet varit mycket kraftig i stort sett över hela världen. Utvecklingen i Sverige har inte avvikit från detta mönster. Utvecklingstakten i Sverige har under denna period inneburit en årlig ökning av antalet passagerare med ca 5 procent i utrikestrafiken och med ca 6–7 procent i inrikestrafiken. Delar av det s.k. regionalflyget har haft ökningstal på över 30 procent per år under perioden. Den stora ökningen av flygtrafiken har också medfört problem, kapacitetsproblem i samband med luftfartens försörjning och trängsel i luftrummet t.ex.

Samordning mellan militär och civil trafikledning, ett bättre utnyttjande av östliga flygvägar för Europas del och utvecklingen mot s.k. gate-ways, knutpunkter, motverkar kapacitetsbristen.

Den luftfartspolitiska utvecklingen

Internationellt

Utvecklingen inom flyget har således under andra hälften av 1980-talet varit mycket expansiv.

Denna kommer att fortsätta. Samtidigt hårdnar konkurrensen mellan flygbolagen som en följd av nya och mindre reglerade förhållanden inom USA och inom Europa. USA har redan genomfört en total avreglering av sin inrikestrafik. I Europa driver EG på utvecklingen genom förslag om långtgående liberaliseringar och avregleringar av flygtrafiken inom EG-området.

Trafikförsörjningen inom luftfarten stimuleras också av konkurrens såväl inom luftfarten som mellan flyget och andra trafikmedel.

En harmonisering med EG:s regler inom transportsektorn är högst angelägen och t.o.m. nödvändig. SAS kommer att utsättas för ökad konkurrens och det är viktigt att vi från svensk sida är förberedda på detta.

Norden

Utvecklingen i Europa har ännu så länge fått begränsade effekter för den nordiska flygtrafiken.

Danmark berörs givetvis direkt av de beslut som tas inom EG. För att möjliggöra en fortsatt gemensam skandinavisk luftfartspolitik har Norge och Sverige begärt att få inleda förhandlingar med EG inom det luftfartspolitiska området.

I avvaktan på utvecklingen inom EG har vissa anpassningar skett i alla de tre skandinaviska länderna.

I flygtrafiken mellan länder i Europa utanför Norden och de skandinaviska länderna har stora förändringar skett. Så har t.ex. med stöd av EG:s luftfartspolitiska beslut trafik öppnats mellan olika orter i Danmark och större flygplatser i norra Europa (t.ex. Frankfurt och Amsterdam). Som en följd av denna utveckling har även lättnader införts i trafiken mellan de nordiska länderna. Som exempel kan nämnas att koncessioner medgivits för trafik från ett antal svenska orter till/från Köpenhamn, trots att dessa orter ligger mycket nära orter till vilka SAS redan bedriver trafik (t.ex. Linköping/Norrköping). Ett annat exempel på den nya ordningen är Braathens linje från Oslo till Billund på Jylland.

Air Europes trafik mellan London och de nordiska huvudstäderna är ytterligare ett exempel på den ökade liberaliseringen. För några få år sedan stoppades ett liknande försök från det brittiska bolaget Dan-Air att inleda trafik mellan de nordiska huvudstäderna och Manchester.

Den nu relaterade utvecklingen avser i första hand utvecklingen i Danmark, Norge och Sverige. I Finland är inställningen betydligt mer restriktiv.

Inrikes i de skandinaviska länderna

Utvecklingen i Norge utgör här ett särfall i och med att man i Norge beviljat s.k. parallella koncessioner. dvs. att två flygbolag bedriver trafik på samma linjer. SAS och Braathens har i dag koncession på linjerna Oslo – Stavanger, Oslo – Trondheim och Oslo – Bergen.

I Danmark har marknaden uppdelats mellan flygbolagen SAS, Cimber och Maersk. Under den gemensamma beteckningen "Danair" bedriver de berörda bolagen trafik mellan Köpenhamn och ett tiotal orter, där SAS svarar för de bärkraftigaste linjerna.

I Sverige har hittills saknats flygbolag utanför SAS-sfären med kapacitet att utföra tung inrikes passagerartrafik. Med SAS-sfären avses flygbolaget SAS, det av SAS tillsammans med SAS moderbolag ägda Linjeflyg och Swedair, som sedan sommaren 1989 ägs av Linjeflyg (75 procent) och ABA (25 procent). SAS har i princip företrädesrätt till all inrikestrafik (så sent som 1986 förlängd till år 2005). Bolaget har valt att trafikera de tyngsta linjerna i egen regi. medan resterande trafikrättigheter överlåtits till Linjeflyg. Linjeflyg har i sin tur uppdragit åt Swedair att som entreprenör ombesörja trafiken på sådana linjer som inte Linjeflyg kunnat beflyga. På ett antal linjer, som företagen inom SAS-sfären ansett omöjliga att driva med någorlunda lönsamhet, har andra bolag tillåtits utföra trafiken. Denna trafik har i allmänhet marknadsförts i samarbete med SAS och Linjeflyg under beteckningen "Inrikesflyget".

Nyligen har dock ett nytt flygbolag, med icke obetydliga ekonomiska resurser, bildats på den svenska marknaden. Det är Transwede Airways AB,

som i dag förfogar över moderna flygplan av samma typ som SAS använder. Transwede har ansökt om att få bedriva trafik bl.a. på linjerna Göteborg – Sundsvall och Göteborg – Luleå. Kommunikationsdepartementet har inte avgjort ärendet. Departementet vill avvakta resultatet av den utredning som generaldirektör Norrbom kommer att redovisa före årets slut.

Övriga svenska flygbolag är i flertalet fall mycket små och opererar med knappa ekonomiska resurser. Under senare år har dock två företag med solid ekonomisk bakgrund inträtt som ägare av mindre flygbolag. Det är Gotlandsbolaget AB, som är ägare till Avia AB och Salénia AB, som är ägare till SalAir AB och Malmö Aviation AB. En fortsatt strukturering inom branschen är att vänta.

Passagerarutvecklingen för svensk inrikesflygtrafik har varit mycket positiv under 1980-talet. Den årliga ökningstakten uppgår för närvarande till 6–7 procent i genomsnitt för hela branschen. För regionalbolagen förekommer väsentligt större ökningar – upp till 33 procent per år.

De svenska konsumenterna förlorar varje år miljardbelopp på den stela luftfartspolitik som fortfarande dock förs. Luftfarten är i hög grad reglerad och trots ambitioner om ökad konkurrens har Sverige t.ex. fortfarande det stela koncessionssystemet med monopol för SAS och Linjeflyg och svårigheter för konkurrenter att komma in på marknaden. Svårigheterna att luckra upp koncessionssystemet sammanhänger med det trepartsavtal Sverige har med övriga länder i Skandinavien angående SAS-samarbete, det s.k. konsortialavtalet. Vid uppbyggande och utveckling av SAS-koncernen har säkerligen detta konsortialavtal varit betydelsefullt. SAS är emellertid nu ett starkt företag som månatligen omsätter mer än en miljard svenska kronor och som sökt och fått samarbetspartners i Europa och i resten av världen. Det vore bättre för SAS och också för möjligheten till en intern svensk avreglering att SAS blev ett bolag helt utan statlig inblandning, som vid internationella samarbetssträvanden kan vara en belastning. Vi föreslår att en privatisering förbereds.

Genom att en alltmärkt marknadsinriktad anpassning kommit till stånd mellan olika bolag på skilda sträckor inom Sverige har en stark utveckling skett inom svenskt inrikesflyg. Alltjämt har dock SAS monopol även inom Sverige nämligen på de s.k. stamlinjerna, Stockholm – Malmö, Stockholm – Göteborg och Stockholm – Luleå.

Varken SAS eller Linjeflyg bör ha monopol på en viss linje. En generös koncessionsgivning inom Sverige bör i stället tillämpas och vad beträffar de nämnda stamlinjerna bör enligt vår uppfattning parallellkoncessioner omgående kunna ges. Den fördelning av vinstmedel mellan SAS och Linjeflyg som överenskommit och som beskrivs i budgetpropositionen får inte utgöra hinder för parallella koncessioner. Linjeflyg bör vara ett helt svenskt och från SAS fristående företag.

Den logiska utvecklingen är att konsortialavtalet sägs upp och att SAS då får avtala på samma konkurrensvillkor som andra privatägda bolag.

Målet för regionalpolitiken är att skapa likvärdiga förutsättningar för bl. a. näringslivet i olika delar av landet. Arsenalen av regionalpolitiska medel har vuxit och varierat och framgången kan knappast sägas vara särskilt stor.

I Norrlands inland har t. ex. utvecklingen för näringslivet varit negativ. Orsakerna härtill är bl. a. strukturomvandlingen i det svenska näringslivet och kostnadsutvecklingen. Om man skall uppnå positiva effekter av de regionalpolitiska satsningarna måste grundförutsättningarna för näringslivet kompenseras, t. ex. de långa avstånden genom snabba förbindelser. Flyget är därvid det värdefullaste instrumentet för att "närma" södra och norra delarna av landet till varandra.

Inrikesflyget har en mycket stor betydelse för den regionala balansen. Under de senaste åren har det expanderat kraftigt. Förutom Linjeflyg och Swedair finns som nämnts flera mindre regionala flygbolag som flyger med mindre flygplan och som tack vare detta och låga administrationskostnader klarar sig ekonomiskt.

Eftersom regionalt flyg har en så stor regional och nationell betydelse både för trafik mellan olika mindre orter och som matartrafik för de större linjerna måste alla möjligheter tillvaratas för att utvecklingen inom regionalflyget skall utvecklas positivt. Enligt vår mening är även i detta sammanhang en avreglering och en friare koncessionsgivning de effektivaste medlen.

Kapaciteten på Arlanda har stor betydelse för utvecklingen av inrikesflyget, för flygplatsernas bärighet och inte minst regionalpolitiskt för näringslivets styrka i olika delar av landet, särskilt Norrland.

Det är viktigt att poängtera att just när det gäller regionalflyget är en lokal etablering av flygföretag angelägen. Taxiflyg, ambulansflyg och skogsbrandbevakning kan skötas effektivast av ett lokalt stationerat bolag eller av en klubb. Intresse finns också hos såväl kommuner som flygbolag att ha denna lokala förankring. Specialområden och nischer när det gäller den kommersiella flygverksamheten kan ofta utnyttjas av de mindre bolagen, vilket leder till ökad konkurrens och en prispress som är till fördel för konsumenterna, i det här fallet särskilt resenärerna i Norrlands inland.

Det intresse för samordning vad gäller bokning, tidtabellsuppläggning, prissättning, terminalanvändning m. m. som finns bör uppmuntras.

Flygfrakt

Flygfrakten har i Sverige utvecklats långsamt jämfört med vad som skett i Europa i övrigt och i USA. Med den snabba tillväxt som nu sker av högteknologiindustrin i Sverige blir fraktflyget allt viktigare. Den avreglering som genomförts kan visa sig medverka till en positiv utveckling för fraktflyget. Det är fråga om att till rimliga priser och på utlovad tid snabbt få ut ömtåliga och dyra varor till kräsna kunder. Om Sverige och SAS skall hänga med i den snabba teknologiska och transporttekniska utvecklingen måste vi även på fraktflygsidan bli bättre. Miljön, främst på Arlanda, kan därvid medverka till utvecklingen. Projektet Arlanda stad är en viktig pusselbit. Landvetter

och Sturup har stora förutsättningar att utvecklas till viktiga fraktflygplatser. Avgiftssättningen är då ett viktigt medel att "dra till sig" fraktflygverksamhet.

Mot. 1989/90
T704

Luftfartsverket

En organisatorisk förändring av luftfartsverket godkändes av riksdagen 1984. Förändringen, som accepterades av moderata samlingspartiet, motiverades med behov av en starkare affärs- och marknadsinriktning och större självständighet för flygplatserna och innebar en uppdelning på rörelseenheter respektive myndighetsenheter inom verket. Enligt vår uppfattning skulle emellertid dessa mål bättre kunna uppnås genom att dels de statliga flygplatserna ombildas till bolag, dels myndighetsfunktionen *fullständigt* avskiljs från den rörelsedrivande funktionen.

I en lång rad utredningar om luftfartsverkets funktion och organisation har det angelägna i att flygsäkerhetsfrågorna ställs under en myndighets totalansvar betonats samt att det vore en fördel att dessa kunde behandlas avskilda från de ekonomiska hänsyn som följer med affärsverksformen.

Av den anledningen föreslog flygtrafikledningskommittén i sitt betänkande *Flygtrafikledning 1980* ett fristående flygsäkerhetsverk bestående av luftfartsinspektionen samt trafikavdelningen. Så blev inte fallet, men luftfartsinspektionen gavs en starkare och mer fristående ställning. Sedermera inrättades statens haverikommission. De skäl för förslaget om separat flygsäkerhetsverk som flygtrafikledningskommittén anförde är, enligt vår mening, minst lika starka i dag som 1980. I vart fall bör luftfartsinspektionen nu avskiljas från verket och utgöra enskild myndighet.

Det föreligger ett klart behov av ett kontrollorgan som på neutral grund kan bedriva tillsyn både över den offentliga och den privata luftfartsverksamheten. Övervakning av säkerheten i luftfarten är så viktig och så annorlunda än verkets verksamhet i övrigt att en särskild enhet bör upprättas. I Norge har en statlig utredning kommit fram till vad ovan sagts. Vi föreslår att en utredning tillsätts för att överväga hur en separation av i första hand luftfartsinspektionen i Sverige skall ske.

De förändringar av såväl luftfartsverkets organisation som finansiering i dels systemberoende och dels kommersiella avseenden är steg på rätt väg, men det bör ändå övervägas ett fullständigt avskiljande av flygsäkerhets- och myndighetsfunktionerna från den affärsdrivande delen. Den senare bör ombildas till aktiebolag och finansieringsfrågorna samtidigt lösas på inom aktiebolag gängse sätt. Vårt förslag förutsätter att en utredning tillsätts för att överväga det mer detaljerade genomförandet.

I avvaktan härpå bör ett särskilt finansieringsbolag efter förebilden TeleFinans tillskapas.

Investeringsvolymen under perioden beräknades förra året till 2 miljarder kronor, med en upplåning på 1,3 miljarder för treårsperioden. Luftfartsverket papekade då att investeringsvolymen måste minskas med närmare 1 miljard kronor om den fastlagda soliditetsnivån på 45 procent måste hållas och att två tredjedelar av investeringsprogrammet avsåg Arlanda, som därför skulle drabbas av förseningar avseende kapacitetsutbyggnaderna, t.ex. tredje banan. Dessa farhågor ser ut att besannas.

Syftet med det uppställda soliditetsmålet är inte att förhindra investeringar utan att utgöra en grund för beräkning av avkastningskrav för verksamheten. Investeringar som kan bära sina kostnader skall givetvis kunna genomföras. Luftfartsverket bör få rätt att fritt ta upp lån på den ordinarie kreditmarknaden för att finansiera investeringar som uppfyller normala lönsamhetskrav.

Verket föreslår i sin treårsplan att de beloppsmässiga gränserna för verkets upplåning i riksgäldskontoret skall slopas, vilket vi instämmer i. Föredraganden menar att beslut om detta skall avvaktas efter en genomförd utredning om styrning av affärsverken. Vad beträffar luftfartsverket är en försening onödig och vi tillstyrker således ånyo verkets förslag.

Verket beräknar att kunna uppfylla samtliga de mål som uppställts vad beträffar resultat, pris, soliditets- och servicemål för perioden.

Enligt vår mening bör investeringar även kunna ske genom finansiering på den öppna marknaden. Statens krav på avkastning är väl tillgodosett och kravet på återbetalning skärps t.o.m. nu så att 260 miljoner kronor skall återbetalas redan 1990/91 i stället för 170 miljoner kronor enligt treårsplanen. Verkets önskan om fondering av medel för kommande investeringar blir därmed sämre tillgodosett. Vi vidhåller vår uppfattning enligt föregående års motion att soliditetsmålet kan sättas till 40 procent så som verket önskat. Vi menar också att återbetalningen skall ske enligt tidigare fastlagd treårsplan nämligen med 170 miljoner kronor 1990/91 och att verket sålunda får fondera ett större överskott för framtida investeringar.

Vad beträffar förslaget om Arlanda Centrums bolagisering, anser vi att åtgärder bör vidtagas att sälja ut bolaget på den öppna marknaden.

En koncessionsprövning av flygplatsprojekt bör enligt vår uppfattning ske. Däremot anser vi en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar onödig. Den bolagisering med decentraliserat ansvar för flygplatserna vi önskar (se nästa avsnitt) innebär ett större och mer definitivt ekonomiskt ansvar och utgör självklart ett väl så effektivt hinder för etablering av en flygplats, om denna saknar marknadsförutsättningar.

Flygplatserna

Vid flera tillfällen, t.ex. i betänkandet Inrikesflyget under 1980-talet (SOU 1981:12), i riksdagens revisorers rapport med dnr 1986:41, daterad 18 maj 1987, och i utredningen RESULT II år 1987 har visats att de kommunala flygplatserna ofta har lägre driftskostnader än de statliga, eventuellt beroende på möjligheten till integrering av flygplatsdriften med annan verksamhet i kommunen. Tanken att ge möjlighet för kommuner, landsting och näringsliv att ta över ansvar och drift av statliga flygplatser har framförts från flera håll, bl.a. från kommunförbundet. I bolagsform, med olika delintressenter, kan flygplatsen utvecklas till en för ägare och för regionen intressant, vinstgivande och sysselsättningskapande "industri". Bolagsformen kan ge incitament till en mer effektiv marknadsinriktad verksamhet.

En annan fördel är att samma förutsättningar att konkurrera inom ramen för flygplatssystemet skulle uppnås samtidigt som de totala driftskostnaderna för luftfartssystemet blir lägre. En utredning arbetar för närvarande med detta, varför vi avvaktar resultatet av denna.

Luftfartsavgifterna

Luftfartsverkets ekonomiska mål är att driva verksamheten med full kostnadstäckning, inklusive avkastningskravet för det kapital staten och kommunerna skjutit till.

Under 1980-talet skedde en kraftig utbyggnad av flygplatser och trafikledningssystem. De omfattande investeringar som därvid gjordes ledde till att luftfartsverket inte kunde uppfylla sitt förräntningskrav. De avgifter som luftfartsverket tagit ut står således i relation till de investeringar som skett. De investeringar som gjordes under 1970-talet har också starkt bidragit till att avgifterna måste sättas högt. Nya investeringskrav finns nu på luftfartsverket. Inte minst gäller detta nya satsningar på trafikledningssystemet.

Enligt 1983 års överenskommelse mellan staten och Svensk Interkontinental Lufttrafik AB, SILA, skall taxehöjningarna understiga den allmänna prisutvecklingen, när verket enligt sin plan för återbetalning av ackumulerat underskott på statskapital nått balans mellan intäkter och kostnader.

SILA-överenskommelsen borde därmed inte ha utgjort hinder för viss realnivåhöjning av taxorna 1987. Däremot är det självklart och av utomordentlig vikt från luftfartsutvecklings- och konkurrenssynpunkt att taxorna sätts lågt.

I årets budgetproposition signaleras ånyo en översyn av SILA-protokollet. Denna bör ske omgående.

Alltför höga skatter och avgifter – och för Sveriges del är dessa onekligen höga – kan leda till att svenska flygplatser förlorar flygtrafik i förhållande till alternativa utländska flygplatser eller att det inte är möjligt att bedriva flygverksamhet där marginalerna är små. Detta kan gälla t.ex. delar av sekundärflyget inom vårt land. För att den positiva trafikutveckling som skett såväl inom landet som till utlandet skall fortsätta måste bl.a. avgiftsnedläggningen balanseras så att den medverkar i utvecklingen.

De svenska luftfartsavgifterna ligger, enligt en rapport från riksdagens revisorer i maj 1987, högt vid en internationell jämförelse. Särskilt kännbart från konkurrenssynpunkt är detta naturligtvis mellan Arlanda och Kastrup, som har en lägre avgiftssättning.

Den differentiering av *start- och landningsavgifterna* som luftfartsverket gör, bl.a. för att försöka styra trafikströmmarna och bättre utnyttja såväl flygplatser som tiden på dygnet, är bra men bör utvecklas. Möjligheterna till "lågpriser" hindras av bl.a. den ekonomiska målsättningen för verket och möjligheten till högprissättningen vid högtrafik är för begränsad.

Kravet på kostnadstäckning av luftfartsverkets verksamhet har lett till ett stort avgiftsuttag även på andra områden än start- och landningsavgifter. Som exempel kan nämnas avgiften för luftvärdighetsbevis i samband med *besiktning av privatflygplan*. Någon egentlig besiktning äger inte rum utan sker i form av en stickprovskontroll. Avgifterna borde här, menar vi, vara relaterade till den verkliga kostnaden för besiktningen.

För Sturups flygplats har de höga svenska avgifterna, främst charteravgiften, en hämmande effekt. Trots att flygplatsen ofta kunnat erbjuda bättre service och komfort jämfört med framför allt Kastrup – inte minst genom kortare, billigare och bekvämare transporter till och från flygplatsen – går trafiken förbi Sturup. Det är självklart att flygbolagen väljer den flygplats

som kan erbjuda de lägsta avgifterna. Sturup och Kastrup konkurrerar om samma resenärer. För de sydsvenska flygresenärerna betyder resorna över till Kastrup såväl mindre bekvämlighet som fördyringar. Kastrup och Sturup borde i större utsträckning kunna vara samverkande enheter, men under konkurrens. Genom att sänka charteravgiften på Sturup kan en överströmning av en del av trafiken åstadkommas. Sturups intäkter kunde förbättras och intäkterna till svenska staten dessutom. En uppdelning mellan de båda flygplatserna kan också vara önskvärd för Kastrups del, eftersom flygplatsen har en hel del kapacitetsproblem.

I sammanhanget vill vi påpeka att en bro över Öresund närmar de båda flygplatserna varandra och underlättar en samverkan. För Sturups utveckling är därför bron en synnerligen viktig komponent.

Arlanda flygplats

Arlanda flygplats är av utomordentlig betydelse för det svenska samhället. Svenskt näringsliv och förvaltning är beroende av flygplatsen för att kunna fungera effektivt och utvecklas. Inte minst för landet som helhet och för dess regioner är Arlandas funktion avgörande. Arlanda måste flygoperativt fungera väl och erbjuda god service.

Utrikes- och chartertrafiken från och till Sverige har ökat betydligt, men den största ökningen ligger på inrikesflyget. Räknat i flygplansrörelser är Arlanda Europas i storlek fjärde flygplats.

Arlanda har också under de senaste årens starka trafikökning blivit landets centrum för flygverksamhet. En vidareutveckling av servicen till resenärerna är därför högst angelägen och en rad projekt i den riktningen har startats på Arlanda. Vissa drivs i samarbete med flygbolagen medan andra drivs i samarbete med näringslivet i stockholmsregionen. Dessa kommersiella strävanden är självfallet intressanta och värdefulla.

Den affärsdrivande verksamheten bör dock ske på samma villkor som affärsföretag. Kommersiella satsningar bör finansieras genom lån på den reguljära låne marknaden.

Det är angeläget att i det sammanhanget framhålla det värdefulla i att satsningar görs av framför allt det enskilda näringslivet. I anslutning till flygplatser växer som regel upp ett stort antal företag med varierande verksamhet. Detta är dynamiskt och utgör oftast bättre och mer marknadsinriktade alternativ än statliga satsningar. Luftfartsverket bör därför i princip inte utvidga området för serviceverksamheten i egen regi. Detta medger ändå ett expanderande serviceutbud från verkets sida. Verket bör inta en generös hållning till privata entreprenörer som vill etablera med luftfartsverkets affärsinriktade delar kompletterande verksamhet på eller i anslutning till våra flygplatser.

Arlandas bansystem är den avgörande begränsningen av luftfartens utveckling såväl inom landet som i den internationella luftfarten från Sverige. En tredje bana är en tröskel för att ännu bättre kunna utnyttja en bra flygplats, befintliga anläggningar, bra och utbildad personal, ett effektivt luftfartsnät och därigenom uppnå en ännu bättre utveckling av den svenska luftfarten till fromma för alla delar av vårt land. Vi anser därför att *den tredje*

banan bör ha högsta prioritet. Byggrestriktionerna i Stockholms län är därvidlag inget hinder, eftersom de inte omfattar anläggningsarbeten. Från arbetskraftssynpunkt är en banbyggnad inte särskilt kvantitetskrävande, och konkurrerar inte med husbyggnation. Kapacitetsbristen är redan akut och mellan koncessionsprövning och byggstart kan det ta tre till fyra år. Byggnad tar sedan ca två år. Detta innebär att restriktioner för trafiken måste ske under en lång följd av år till allvarligt men för Sverige.

Den internationella utvecklingen vad beträffar affärsresor tyder på att resandet koncentreras till och från världsstäder med storflygplatser. Detta hänger samman med dels koncentrationen av storföretag, finansinstitut och utbildningsinstitutioner till storstäderna, dels med utvecklingen mot en internationell affärsvärld, vars beslutsfattare träffas för sammanträden, konferenser och kongresser som förläggs till någon internationell knutpunkt med storflygplats. Med flygets utveckling har antalet terminaler i världens flygsystem minskat. De orter som har internationella flygplatser har samtidigt blivit alltmer tillgängliga. Man kan i sammanhanget ha anledning att varna för "norrlandsproblem" på internationell nivå. Europas problemregioner ligger i utkanten av respektive land eller större region.

Vårt lands i särklass viktigaste kontaktpunkt mellan det nationella och internationella ekonomiska systemet är stockholmregionen med Arlanda som port mot omvärlden. Det är den region i landet som också riskerar att förlora viktiga funktioner till utländska storstäder. Alternativet som internationell kontaktpunkt för det svenska näringslivet är nämligen Köpenhamn, Bryssel, Genève eller London. Det vore olyckligt om Arlanda-trafiken utvecklades till att i internationellt trafikutbyte bli matartrafik till Kastrup.

SAS:s satsning på Kastrup som nav i den internationella luftfarten från Skandinavien tycks inte svara mot marknadens önskemål. Den avgjort största andelen Europaresenärer kommer från Sverige. Dessa, förträdesvis affärsresenärer, önskar non-stop-transporter och om SAS inte kan erbjuda detta väljer man annat bolag. Många bolag har också ansökt om och fått direktlinje till Arlanda från annan europeisk stad. Därefter har SAS också installerat sig på samma sträcka.

Allt större intresse riktas nu mot Asien som resmål och Kastrup blir då en omväg och en fördyring på grund av längre flygsträcka. Därtill kommer att med Arlanda som utgångspunkt kan östligt luftutrymme bättre utnyttjas, där trängseln är mindre. Finnairs satsningar på Asien har också blivit en framgång. Även många svenskar väljer Helsingfors framför att föras över Kastrup på vägen mot t.ex. Kina och Japan. Den utveckling mot allt större frihet och närmande till Västeuropa som skett i östra Europa underlättar för öppnande av nya flygvägar över öst enligt ovan, varför skandinaviskt flygcentrum alltmer förskjuts mot Arlanda.

Ankomst-tax-free-försäljning

Med en förstklassig och omfattande service kan Arlanda bidra till att Sveriges ställning i det internationella affärsresandet och handeln stärks. De idéer beträffande kommersiell service på Arlanda som diskuteras, tax-free-försäljning vid ankomsten, utökad konferensservice och service i övrigt bör upp-

muntras. Eftersom ankomst-tax-free-försäljning medför ökad trivsel och bekvämlighet för resenärerna samt leder till ökad försäljning kan en positiv prisutveckling förväntas beträffande de trafikala avgifterna och en positiv ekonomisk utveckling för Sverige. Ankomst-tax-free-försäljning finns redan i en rad länder, bl.a. i Reykjavik på Island och fungerar utmärkt. Diskuterade förändringar av tax-free-systemet inom Europa bör inte hindra att en förändring enligt ovan kan genomföras.

En sådan lösning är nämligen fördelaktig:

Inköp förläggs till svenska flygplatser i stället för till utlandet,
ur flygsäkerhetssynpunkt, eftersom man slipper onödig vikt och brandfarliga varor ombord,
från trivsel- och marknadsföringssynpunkt, samt för passageraren, som får kortare transporter och mindre besvär.

Bromma flygplats

Huvudstadsregionen har i dagens läge två flygplatser upplåtna för civil kommersiell trafik – Arlanda och Bromma. Efter att Tullinge avförts från dagordningen har intresset kommit att knytas till Bromma flygplats. Detta beror förutom på de rent flygoperativa aspekterna på att avtalet mellan Stockholms stad och staten angående upplåtelsen av Bromma flygplats till staten upphör i och med utgången av 1996. För närvarande utreds Bromma flygplats framtida användning av en inom Stockholms stad tillsatt utredning.

All flygexperts är ense i bedömningen att stockholmsregionen behöver två trafikflygplatser – på sikt tre. Brommas betydelse som med Arlanda samverkande och avlastande enhet har kontinuerligt ökat efter expansionen av affärs-, skol- och taxifyg m.m. Det har också visat sig att det finns intresse hos flygbolagen att även direkt trafikera Bromma på korta inrikeslinjer. För näringslivet och affärsflyget har en centralt belägen flygplats stort ekonomiskt värde.

Runt om i världen planeras och byggs flygplatser mycket centralt, t.ex. i London. Den tekniska flygplansutvecklingen möjliggör detta med hänsyn till buller och avgaser. Betydande tidsvinster och kostnadsbesparingar kan härigenom göras för såväl flygföretag som resenärer. Denna utveckling äger rum i våra konkurrentländer samtidigt som man i Sverige diskuterar en kapitalförstöring av gigantiska mått genom eventuell nedläggning av en fullt brukbar, lönsam och centralt belägen flygplats – Bromma. Vi motsätter oss detta.

Till saken hör att den bostads- och kontorsutbyggnad som diskuteras på platsen för flygplatsen skulle leda till en alldeles orimlig trafikökning. Bortåt 30.000 ytterligare bilar över Tranebergsbron är i dag omöjligt och miljömässigt oacceptabelt. En eventuell utbyggnad av bron tar många år och blir mycket kostsam. Vägen ut till Mälaröarna som är mycket kurvig och smal kommer troligen också på grund av bostadsbyggande där att vara otillräcklig.

Avtalet med Stockholms kommun går som sagt ut 1996. Innan dess torde det knappast vara möjligt att ha den tredje banan på Arlanda klar. I dagsläget är Bromma den flygplats i Sverige som näst efter Arlanda har flest flyg-

plansrörelser men trafiken är av annat slag: taxiflyg, affärsflyg, ambulansflyg etc. Det är således avsevärt mycket lättare flyg än som expedieras på Arlanda, men flyg som kräver samma eller t.o.m. mer service. Det finns inte möjlighet att ens i dag flytta över en enda flygrörelse från Bromma till Arlanda på grund av Arlandas kapacitetsbrist.

Resultatet om Bromma flygplats läggs ned blir således en gigantisk kapitalförstöring, en helt omöjlig press på Arlanda flygplats och en stor miljöbelastning på Brommaområdet på grund av ökad trafik. Detta är oförsvarligt.

Bromma och Arlanda är i dag samverkande statliga flygplatser. Vi anser att det är ett statens intresse att se till att Bromma blir kvar som flygplats, antingen som statlig flygplats i samverkande enhet med Arlanda eller som självständigt bolag.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär utredning i syfte att åstadkomma ett avskiljande av myndighetsfunktionen inklusive flygsäkerhetstjänsten i luftfartsverket från den rörelsedrivande delen i enlighet med vad som i motionen anförts och att därvid den rörelsedrivande delen av verket skall ombildas till aktiebolag,

2. att riksdagen uttalar att nya organisationsformer för huvudmannaskap för flygplatser är önskvärt,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag till särskilt finansieringsbolag för luftfartsverket efter förebild av Telefinans,

4. att riksdagen hos regeringen begär förslag för att åstadkomma en ökad konkurrens och minskad reglering inom luftfartssektorn,

5. att riksdagen hos regeringen begär förslag till separation av luftfartsinspektionen från luftfartsverket,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en generösare syn vid behandling av ansökningar om nya inrikes koncessioner,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att parallellkoncessioner skall införas,

8. att riksdagen hos regeringen begär att förhandlingar skall upptas som syftar till en utförsäljning av de statliga andelarna i SAS,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att tredje banan på Arlanda omgående bör påbörjas,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avgiftssättningen,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om luftfartsverkets möjligheter att finansiera investeringar,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om soliditeten och upptagning av lån,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avkastning och återbetalning,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar,

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att affärsdrivande verksamhet vid flygplats bör ske på samma villkor som gäller för affärsföretag och att kommersiella satsningar skall finansieras på den öppna länemarknaden,

16. att riksdagen hos regeringen begär en omgående översyn av SI-LA-protokollet,

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att avgiften för luftvärdighetsbevis i samband med besiktning av privatflygplan bör vara relaterad till den verkliga kostnaden,

[att riksdagen hos regeringen begär förslag beträffande ankomst-tax-free-försäljning,¹]

18. att riksdagen uttalar att Bromma flygplats bör vara kvar som en med Arlanda samverkande flygplats.

Stockholm den 22 januari 1990

Rolf Clarkson (m)

Görel Bohlin (m)

Jan Sandberg (m)

Per Stenmarck (m)

Sten Andersson (m)
i Malmö

Tom Heyman (m)

Wiggo Komstedt (m)

Margareta Gard (m)

Birger Hagård (m)

¹ 1989/90:Sk630