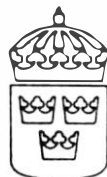


Motion till riksdagen

1988/89:T706

av Rolf Clarkson m.fl. (m)
Luftfarten



Mot.
1988/89
T706-707

Flygtrafiken har över hela världen ökat enormt i omfattning. Detta har varit och är positivt för kontaktmöjligheterna folk och människor emellan, för handel och näringsliv och för teknisk och ekonomisk utveckling. Emellertid har den stora ökningen av flygtrafiken 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.

Avreglering i Europa

En god trafikförsörjning inom luftfarten stimuleras av konkurrens såväl inom luftfarten som mellan flyget och andra trafikmedel. Luftfarten är i dag i stor utsträckning reglerad, vilket leder till sämre konkurrensmöjligheter, byråkrati och fördyring. En avreglering av flygsektorn är därför önskvärd.

En avreglering av luftfarten är också nu på gång i Europa liksom tidigare i USA. Storbritannien, Nederländerna och en del andra länder har redan kommit långt på vägen att forma en ny luftfartspolitik. EG har redan avtalat om betydande avregleringsåtgärder. Chefen för EG:s kommission för luftfart uttalade i våras i Stockholm, att den omfattande uppgörelse om minskad reglering som träffades mellan Gemenskapens trafikministrar i december 1987 bara är ett första steg mot en fri flygmarknad. Reglerna skall göras mer flexibla, konkurrensen mellan flygbolagen skall öka, biljettpriserna sänkas och utvecklingen för innovativa flygbolag underlättas.

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.

En rad undersökningar visar att den avreglering som skett i USA lett till avsevärt lägre kostnader och priser utan försämring av service och standard.

Avreglering i Sverige

De svenska konsumenterna förlorar nu varje år miljardbelopp på den ålderdomliga och fördyrande luftfartspolitik som förts. Luftfarten är i hög grad reglerad, och trots uttalade ambitioner om ökad konkurrens har vi 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 vi 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 en miljard svenska kronor och som söker samarbetspartners i Europa och i resten av världen. Det vore säkerligen 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 alltmer marknadsinriktad anpassning kommit till stånd mellan olika bolag på skilda sträckor inom Sverige har en stark utveckling skett inom svenskt inrikesflyg. Alltjämt slår dock SAS vakt om sin monopolställning även inom Sverige nämligen på de s.k. stamlinjerna, Stockholm–Malmö, Stockholm–Göteborg och Stockholm–Luleå. Detta trots att man haft problem med både kapacitet, bristande punktlighet och inställda turer på dessa linjer. (Tidvis har man fått hyra in såväl plan som besättningar från andra bolag.)

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 där SAS fortfarande har monopol 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.

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

Regionalt flyg

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 "nära" södra och norra delarna av landet till varandra.

Inrikesflyget får allt större betydelse. Under de senaste åren har det också expanderat kraftigt. Förutom Linjeflyg och Swedair finns nu 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.

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 av 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, där speditörer visat intresse, är en viktig pusselbit, – frizonen annan. Landvetter och Sturup har stora förutsättningar att utvecklas till viktiga fraktflygplatser. Avgiftsättningen är då ett viktigt medel att "dra till sig" fraktflygverksamhet.

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 proposition 1984/85:139 föreslog regeringen att luftfartsverkets investeringar skulle delas in i systemberoende eller infrastrukturella, vilka bekostas

med anslagsmedel, och i kommersiella, vilka finansieras över riksgäldskontoret.

Mot. 1988/89
T706

Vi anser att de förändringar som skett av såväl luftfartsverkets organisation som finansiering är steg på rätt väg, men menar att det nu bör 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 Tele-Finans tillskapas.

Investeringsvolymen under perioden beräknas till 2 miljarder kronor, med en upplåning på 1,3 miljarder. Emellertid menar luftfartsverket, att investeringsvolymen måste minskas med närmare 1 miljard kronor om den fastlagda soliditetsnivån på 45 procent skall kunna hållas och påpekar att två tredjedelar av investeringsprogrammet avser Arlanda, som därför skulle drabbas av förseningar avseende kapacitetsutbyggnaderna, t. ex. 3:e banan.

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. För att lösa problemet bör luftfartsverket få rätt att fritt ta upp lån på den ordinarie kreditmarknaden för att finansiera investeringar som uppfyller normala lönsamhetskrav.

Statens krav på avkastning kan tillgodoses genom att beräkningsmetoden förändras, så att effekten av att investeringar finansieras på den öppna marknaden neutraliseras. Tills vidare bör den av luftfartsverket föreslagna nedre gränsen för soliditeten accepteras, dvs. 40 %.

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. Vi anser därför att en utredning bör göras, så att de kommuner och landsting som önskar överta driften av de nu statliga flygplatserna och driva dessa i bolagsform får denna möjlighet. Sammansättningen av ägarintressena bör ske så att flygplatsen ges bästa driftsekonomiska förutsättningar.

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 har lett 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 måst sättas högt. Vissa flygplatser, t.ex. Landvetter och Sturup, var från början överdimensionerade. Detta är dock inte längre fallet. Flera av flygplatserna ger överskott, nämligen Arlanda, Sturup, Landvetter, Luleå och Ängelholm.

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 real nivåhöjning av taxorna 1987. Däremot är det självklart och av utomordentlig vikt från luftfartsutvecklings- och konkurrenssynpunkt att taxorna sätts lågt.

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 högrprisättning 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 sådan uppfattning mellan de båda flygplatserna kan också vara önskvärd för Kastrups del, eftersom flygplatsen har en hel del kapacitetsproblem.

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. Arlanda måste flygoperativt fungera väl samt 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 med affärsföretag. Kommersiella satsningar bör finansieras genom lån på den reguljära lånemarknaden.

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. Den tredje banan 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 från arbetskraftssynpunkt med husbyggnation.

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 stockholmsregionen 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 kan nämligen vara 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 skandinaviska flygtrafiken tycks inte svara mot marknadens önskemål. Den avgjort största andelen europarenenärer 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 p.g.a. 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.

Ankomst-tax-free-försäljning

Med en förstklassig och omfattandeservice kan Arlandabidra till att Sveriges ställning i det internationella affärsresandet och handeln stärks. De idéer beträffande den s.k. "frizon" på Arlanda som diskuteras, Tax-free-försäljning vid ankomsten, utökad konferensservice och kommersiell service i övrigt bör uppmuntras. 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.

Frizon

En s.k. frizon innebär att företagen befrias från importavgifter i form av tullar och skatter. Företagen kan göra räntevinster genom att uppskjuta införtullningen till Sverige, och det administrativa arbetet kan minimeras för varor som inte är avsedda för den svenska marknaden utan skall reexporteras. En centrallagerfunktion kan t.ex. betjäna både den svenska och den europeiska marknaden.

För flygfrakten kan en frizon betyda ett påskyndande av en positiv utveckling. Eftersom terminalfrågan på Arlanda nu lösts för flygfrakten och eftersom svensk flygfrakt synes ha möjlighet till positiv utveckling är det angeläget att organisatoriskt och med lättnader, typ frizon understödja utvecklingen för flygfrakten.

Bromma flygplats

All flygexpertis 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 kaptitalförstöring av gigantiska mått genom eventuell nedläggning av en fullt brukbar, lönsam och centralt belägen flygplats – Bromma. Vi motsätter oss detta.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär en utredning i syfte att åstadkomma ett avskiljande av myndighetsfunktionen inklusive flyg-

säkerhetstjänsten 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 hos regeringen begär en snar utredning i syfte att finna nya organisationsformer för huvudmannaskap för flygplatser,

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

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

7. att riksdagen hos regeringen begär att förhandlingar upptas syftande till en utförsäljning av de statliga andelarna i SAS,

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

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

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

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

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den affärsdrivande verksamheten vid flygplatsen bör ske på samma villkor som för affärsföretag och att kommersiella satsningar skall finansieras på den öppna lånemarknaden,

13. 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}

{att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om s.k. frizon vid Arlanda,¹}

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

Stockholm den 24 januari 1989

Mot. 1988/89
T706

Rolf Clarkson (m)

Görel Bohlin (m)

Jan Sandberg (m)

Sten Andersson (m)
i Malmö

Tom Heyman (m)

Wiggo Komstedt (m)

Per Stenmarck (m)