

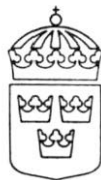
Motion till riksdagen

1987/88:T83

av Rolf Clarkson m. fl. (m)

om trafikpolitiken inför 1990-talet

(prop. 1987/88:50)



Mot.
1987/88
T83

För såväl den enskilde som näringslivet har flygets betydelse alltmer ökat. Snabba flygtransporter närmar de norra och södra delarna av vårt avlånga land till varandra, gör det möjligt för människor i olika delar av världen att besöka varandra, för affärsmän att träffas även för korta men viktiga sammankomster och att säkert och snabbt sända ömtåligt gods. Utvecklingen har varit oerhört snabb och man skulle kunna tro att utvecklingskurvan nu viker. Så kommer emellertid inte att bli fallet. Utvecklingen inom flyget kommer tvärtom att accelerera och det gäller för Sverige att vara ute i tid med anpassningar till kommande behov av utbyggnader och förändringar.

Luftfartsverket – affärsdrivande verk eller aktiebolag?

I december 1984 godkände riksdagen ett förslag till förändrad organisation av luftfartsverket som på luftfartsverkets förslag framlagts av regeringen i tilläggsbudget I. Moderata samlingspartiet accepterade förändringen som "steg på rätt väg" men beställde samtidigt ett förslag om dels aktiebolagsbildning av de statliga flygplatserna, dels ett fullständigt avskiljande av myndighetsfunktionen från den rörelsedrivande funktionen i verket.

Skälet till att vi godkände den föreslagna organisationsförändringen var således att denna blev en bättre utgångspunkt för den ändring vi fortfarande önskar.

Vi anförde i vår motion med anledningen av proposition 1984/85:25 att vi sympatiserade med de motiv för förändringen som återopades i propositionen – nämligen behovet av en starkare marknadsinriktning och större självständighet för flygplatserna och en uppdelning på rörelseenheter och myndighetsenheter. Enligt vår uppfattning kan dessa mål bättre och snabbare uppnås genom att de statliga flygplatserna ombildas till bolag och att myndighetsfunktionen fullständigt avskiljs från den rörelsedrivande funktionen. Som statligt verk med myndighetsfunktion skulle då endast en mindre del bli kvar.

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 luft-

fartsinspektionen 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 idag som 1990.

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.

Vi anser att de förändringar som skett av såväl luftfartsverkets organisation som finansiering är steg på rätt väg, men menar således att det nu bör övervägas ett fullständigt avskiljande av flygsäkerhets- och myndighetsfunktionerna från den affärsdrivande delen. Denna 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.

Det investeringsutrymme som för treårsperioden medges verket, en ökning med 1.000 miljoner kronor till ca 2.000 miljoner kronor, är enligt vår mening tillfyllest. Förutom de i propositionen nämnda investeringsobjekten bör Arlandas 3:e bana dock omgående påbörjas.

Vi bedömer detta som så viktigt att det soliditetsmål och förräntningskrav som i propositionen föreslås kvarligga enligt vår mening bör kunna ruckas. Det ger luftfartsverket bättre handlingsutrymme. Vi instämmer därför i luftfartsverkets krav om en soliditet på 42–39 % under perioden.

En koncessionsprövning av flygplatsprojekt bör enligt vår uppfattning ske. Däremot anser vi en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar onödig. Den nuvarande ordningen bör vara tillräcklig.

Eftersom vi önskar bolagisering och decentraliserat ansvar för flygplatserna, vilket även innebär ett större och mer definitivt ekonomiskt ansvar, bör detta utgöra ett väl så effektivt hinder för etablering av flygplatser som saknar marknadsförutsättningar.

Flygplatserna

Det tidsbegränsade statsbidrag som i propositionen föreslås utgå till vissa flygplatser och under vissa förutsättningar godkänns liksom förslaget till regionalt stöd. I propositionen sägs också att nya organisationsformer för huvudmannaskap för flygplatser bör övervägas samtidigt som en utvärdering av det tidsbegränsade statsbidragssystemet utvärderas, d. v. s. om fem år. Vi anser att en utredning redan nu bör göras beträffande lämpliga driftsformer.

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 överföra de statliga flygplatserna i kommunal ägo har därför framförts från flera håll, bl. a. från Kommunförbundet som önskar en utredning beträffande driftsformerna.

I bolagsform, med t. ex. kommun, landsting och näringsliv som delintressenter, kan flygplatsen bli en för dessa och för regionen intressant, vinstgivande och sysselsättningskapande "industri". Bolagsformen kan då ge incitament till en mer effektiv och marknadsinriktad verksamhet.

En annan fördel är att samma förutsättningar att konkurrera inom ramen för flygplatssystemet skulle uppnås samtidigt som de totala driftkostnaderna 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 denna 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 kunnat 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 realnivåhöjning 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. avgiftssättningen 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 avgiftsättning.

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. Möjligheterna till "lågpriser" begränsas dock av bl. a. den ekonomiska målsättningen för verket.

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

Den *miljöavgift* som nu föreslås på svenskt inrikesflyg kan bli en konkurrenshämmande och utvecklingshindrande faktor. Miljöavgiften bör därför vara så utformad att den medverkar till miljövänligare utformning och förbättring av flygplansmotorerna. Avgifterna skall således minska om miljöförbättringar vidtas. Sverige bör dessutom internationellt arbeta för miljöförbättrande åtgärder inom luftfarten. Miljöavgifterna skall i sin helhet användas till miljöförbättringar inom luftfartsområdet. Detta bör ges regeringen tillkänna.

Avreglering och ökad konkurrens

En god trafikförsörjning inom luftfarten stimuleras av konkurrens såväl inom luftfarten som mellan flyget och andra trafikmedel. Luftfarten är idag i stor utsträckning reglerad. En avreglering av flygsektorn är därför önskvärd.

SAS-konstruktionen är unik. Tre länder har intressen i och enas i en bolagsform som ger ett betydligt större resandeunderlag än om varje land för sig utvecklade en internationell luftfart. Trots de komplikationer på olika områden som konstruktionen innebär har SAS skötts väl och utvecklats positivt.

Navet för de internationella linjerna har bedömts ge bästa effekten om det blev Köpenhamn Airport. Emellertid tycks många europeiska flygbolag ha bedömt Stockholm–Arlanda som minst lika intressant och startat direktlinjer till och från den flygplatsen. SAS har då svarat med egna direktlinjer.

För de svenska affärsresenärerna är varje timme dyrbar. Om direktlinjer i SAS inte finns väljer man annat bolag hellre än att ta omvägen över Kastrup. Trots att antalet direktlinjer på Europa således ökat utgörs andelen vidareresande från Kastrup uti världen av endast ca 40 % danskar, 60 % av resenärerna är huvudsakligen från Sverige och Norge. Detta samt beredvilligheten hos andra europeiska bolag att starta direktlinjer ute i Europa tyder på ett behov av och en marknad för fler direktlinjer från Arlanda ut i Europa, vilket onekligen skulle vara av stort värde för svenska affärsresenärer.

Sedan några år har USA minskat regleringen inom luftfarten, den s. k. de-regulationsfilosofin. En effekt av denna har blivit att man underlättat för nya företag att komma in på marknaden. Ett antal tidigare monopol har slagits sönder, avgifterna har kunnat sänkas genom konkurrensen, och servicen fungerar bra.

I en utvärderingsrapport från juni 1985 beträffande utvecklingen i USA säger flygbolagens organisation, IATA, att de amerikanska konsumenterna otvivelaktigt från en rad synvinklar haft glädje av den ökade konkurrensen efter avregleringen.

Engelsmannen David Sawers betecknar i sin nyligen utkomna bok "Competition in the Air – what Europe can learn from USA", utgiven av forskningsinstitutet Institute of Economic Affairs, den amerikanska avregleringen av flyget som en stor succé. Sawers visar att kostnaderna och priserna är mycket högre i de europeiska bolagen än i de amerikanska. Han konstaterar att priserna är ungefär dubbelt så höga och kostnaderna 65 % högre i Europa än i USA.

En liberalisering av luftfarten är nu på gång i Europa, Storbritannien, Nederländerna, och en del andra länder är i färd med att utforma en ny luftfartspolitik. Man håller också på att introducera ett system med priszoner i Europa motsvarande det system som finns för Nordatlanten.

Den liberalisering av flyget som således pågår i Europa kommer att leda till ett tryck mot liberalisering även i Skandinavien. Det gäller därför att ge flyget i Sverige och i Skandinavien möjlighet att expandera, så att vi inte hamnar i en situation som resulterar i att vi om bara två-tre år tvingas att acceptera en situation över vilken vi saknar kontroll.

Att mer konkurrens och en mer liberal luftfartspolitik även i Sverige är önskvärd innebär inte att en sådan inte är förknippad med problem. Den måste därför utformas utifrån vårt lands speciella förutsättningar.

Vi anser att det finns goda förutsättningar för ökad konkurrens inom luftfartssektorn.

Inrikesflyget

Flyttningen av inrikesflyget till Arlanda har inte inneburit de negativa konsekvenser som många befarade. Den förutsägelse som vi från moderat håll gjorde beträffande Arlandas kapacitetsbegränsning har emellertid visat sig riktig. Redan vid flyttningen, då mycket "småflyg" flyttade med, uppstod problem. De mindre planen medförde att kapacitetstaket snabbt uppnåddes, särskilt vid vissa tider och dagar.

Luftfartsverkets möjligheter att styra trafiken till andra flygplatser är begränsade. Frågan om bibehållande av Bromma flygplats är därför fortfarande aktuell, eftersom Bromma – särskilt när det gäller allmänflyget – fungerar av-lastande på Arlanda samtidigt som avståndet till Arlanda inte är längre än att transporttiden där emellan upplevs som rimlig. Som samarbetande enheter fungerar därför Bromma/Arlanda flygplatser trafikalt bra och till fördel för såväl resenär som flygbolag.

En tredje bana på Arlanda är ofrånkomlig, bl. a. beroende på den mycket stora expansionen av inrikesflyget. Utvecklingen av inrikesflyget är visserli-

gen delvis konjunkturellt betingad men mest beroende på samordningseffekter. Ökningen av flygtrafiken på sekundärnätet har påverkat tillströmningen av passagerare till utrikeslinjer och chartertrafik. Inrikes-, utrikes- och chartertrafik är inbördes beroende. För trafiken på vissa utlandslinjer, t. ex. till Kastrup, har den svenska inrikestrafiken betydelse. Luftfartens fortsatta utveckling i Sverige är därför beroende av den tredje banans på Arlanda snabba tillkomst.

Vinsten för SAS *inrikes* delas enligt modellen 2/2/3 av moderbolagen i Danmark, Norge och Sverige. De verkligt vinstgivande linjerna i Skandinavien utgörs av de svenska linjerna Stockholm-Malmö, Stockholm-Göteborg och Stockholm-Luleå. SAS innehar koncessionen på och trafikerar dessa, vilket innebär att skatteintäkter undandras svenska staten, eftersom inrikeslinjerna i de båda andra skandinaviska länderna har mycket sämre bärighet. En avreglering av inrikestrafiken skulle leda till en snabbare trafikutveckling och ökad konkurrens, vilket i sin tur leder till lägre priser till fromma för konsumenterna. Redan nu bör emellertid parallellkoncessioner kunna ges, såsom redan skett i Norge.

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 angeläget 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 affärsinriktade verksamheten bör dock ske på samma villkor som med 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.

Vad beträffar det på flygplatsen mycket centralt planerade Arlanda Centrum ser vi det som angeläget att flygsektorns egna behov i olika hänseenden i första hand tillgodoses.

Arlandas bansystem är den avörande begränsningen av luftfartens utveck-

ling såväl inom landet som i den internationella luftfarten på Sverige. Den frågan kan heller inte lösas genom utbyggnad av någon annan flygplats i regionen, eftersom det skulle kosta flygsektorn för mycket i investeringsmedel och ge för litet. 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 är därvidlag inget hinder, eftersom de inte omfattar anläggningsarbeten. Från arbetskraftssynpunkt är banan inte särskilt kvantitetskrävande och konkurrerar inte från den synpunkten med husbyggnation.

Port mot omvärlden

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 "norrlandssproblem" 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 Arlandatrafiken utvecklades till att i internationellt trafikutbyte bli matartrafik till Kastrup.

Ankomst-tax-free-försäljning

Frizon m. m.

Med en förstklassig och omfattande service kan Arlanda bidra till att Sveriges ställning i det internationella affärsresandet och handeln stärks. De idéer beträffande 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 och 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. Reykjavik på Island och fungerar utmärkt. Varför inte i Sverige?

En sådan lösning är fördelaktig

för Sverige, eftersom inköp förläggs till svenska flygplatser i st. f. till utlandet.

från flygsäkerhetssynpunkt, eftersom man slipper onödig vikt och brandfarliga varor ombord.

från trivsel- och marknadsföringssynpunkt, samt

för passageraren, som får kortare transporter och mindre besvär.

Mot. 1987/88

T83

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 enligt den s. k. ULF-utredningen.

Den flygplats som f. n. diskuteras söder om Stockholm kan inte utan betydande investeringskostnader fylla den funktion som Bromma fortfarande har. Brommas betydelse som med Arlanda samverkande och avlastande enhet har kontinuerligt ökat efter expansionen av affärs-, skol-, 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.

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 kom-

penseras, 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 skogsbrandsbevakning 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, 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, frizon en annan. Landvetter och Sturup har stora förutsättningar att utvecklas till viktiga fraktflygplatser. Avgiftssättningen är då ett viktigt medel att "dra till sig" fraktflygverksamhet.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär en utredning i syfte att åstadkomma ett avskiljande av myndighetsfunktionen inklusive flygsäkerhetstjänsten i luftfartsverket från den rörelsedrivande delen i enlighet med vad som anförts i motionen.

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 som sin mening ger regeringen till känna att den miljöavgift som läggs på flyget i sin helhet skall användas för miljöförbättringar inom luftfartsområdet samt vara så utformad att miljöförbättrande åtgärder på motorerna medför lägre avgifter.

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 om att i enlighet med luftfartsverkets önskan soliditeten får fastställas till 42 % i början av perioden för att successivt minskas till 39 % i slutet av perioden.

10. att riksdagen avslår förslaget om trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar.

11. 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.

12. att riksdagen uttalar sig för att Bromma flygplats bör vara kvar som en med Arlanda samverkande flygplats.

13. att riksdagen hos regeringen begär förslag beträffande ankomst-tax-free-försäljning samt

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om s. k. frizon vid Arlanda.

Stockholm den 1 februari 1988

Rolf Clarkson (m)

Per Stenmarck (m)

Anders Andersson (m)

Wiggo Komstedt (m)

Görel Bohlin (m)

Per-Richard Molén (m)

Jan Sandberg (m)

