

## Motion

1984/85:2177

Rolf Clarkson m. fl.

### Luftfarten

I ett flertal motioner och under flera år har vi från moderata samlingspartiet motionerat om den civila luftfartens förutsättningar i Sverige och i relation till omvärlden, luftfartsverkets organisation som affärsverk resp. myndighet, Bromma flygplats bevarande och behovet av en friare konkurrens inom luftfarten.

Även i år vill vi framställa förslag inom dessa områden.

### Luftfartsverkets organisation

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

Skälet till att vi från moderata samlingspartiet godkände den föreslagna organisationsförändringen var således att denna utgör en bättre utgångspunkt för den ändring vi önskar än nuvarande organisation. Vi anförde i vår motion med anledning av proposition 1984/85:25 att vi delade de motiv som åberopades i propositionen för förändringen, nämligen behovet av en starkare marknadsinriktning och större självständighet för flygplatserna och en markering av uppdelning av rörelseenheter och myndighetsenheter. Med de motiv som regeringen själv anför menar vi att dessa mål bättre och snabbare uppnås genom att de statliga flygplatserna ombildas till aktiebolag och genom att fullständigt avskilja myndighetsfunktionen från den rörelsedrivande funktionen. Som statligt verk med myndighetsfunktion blir då endast en mindre del kvar.

Vi hemställer om en utredning med förslag i dessa hänseenden.

### Luftfartstaxorna

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

Under 1970-talet skedde en kraftig utbyggnad av flygplatser och trafikledningssystem. De omfattande investeringarna har lett till att luftfartsver-

ket inte kan uppfylla sitt förräntningskrav. Det är således att konstatera att de avgifter som luftfartsverket tvingas ta ut behövs för att täcka verkets kostnader och står i relation till de investeringar som skett.

Alltför höga skatter och avgifter — och för Sveriges del är dessa onekligen mycket höga — leder till att svenska flygplatser förlorar flygtrafik i förhållande till alternativa utländska flygplatser, exempelvis Sturup till Kastrup, som har betydligt lägre start- och landningsavgifter, eller att det inte är möjligt att bedriva flygverksamhet, där marginalerna är små. Detta kan gälla delar av sekundärflyget inom landet. Den positiva trafikutveckling som skett såväl inom landet som till utlandet kan inte bedömas självklart fortsätta, eftersom förklaringen till trafikökningen delvis ligger i en internationell och nationell konjunkturuppgång, som nu tycks vara på retur. Höga skatter och avgifter får i det läget en bromsande effekt på utvecklingen.

De investeringar inom luftfartssektorn som gjorts sedan 1970-talet måste nämnas i sammanhanget, eftersom många starkt bidragit till att avgifterna måst sättas så högt. Flygplatserna Landvetter och Sturup är t. ex. både dåligt placerade och överdimensionerade. I själva verket är det endast en flygplats förutom Arlanda som bär sig, nämligen Bromma. Samtliga andra går med förlust och räkningen betalas av passagerare och skattebetalare och kostnaderna belastar den civila luftfarten i sin helhet.

För att förbättra resultatet vid Sturup och Landvetter bör ytterligare koncessioner för såväl inrikes- som utrikestrafik på dessa flygplatser övervägas.

F. n. förs en diskussion inom Stockholms län och med luftfartsverket om utbyggnad av en flygplats som skulle kunna ersätta Bromma, om Bromma läggs ned efter avtalstidens slut år 1996. Det alternativ som förs fram är Tullinge/F 18 och beräknade kostnader för en reguljärflygplats där varierar efter den standard man diskuterar. Variationerna i belopp som nämns är oerhört stora, mellan 190 milj. kr. som lägst för enbart allmänflygplats och minsta möjliga åtgärder till ca 1,2 miljarder kronor. Till dessa beräkningar skall läggas kringkostnader. Samtlig flygexpertis är enig i bedömningen att Tullinge/F 18 är ett klart sämre alternativ än Bromma och att Bromma behövs för att avlasta Arlanda. Näringslivet i Stockholms län har på olika sätt markerat sitt behov av Bromma och att man föredrar Bromma framför Tullinge. Med de nya flygplanstyper som man fått fram uppfylls nu de utomordentligt hårda bullerkraven för Bromma. Ändå diskuteras nedläggning av Bromma och investering på Tullinge/F 18. Denna satsning skulle enligt flygexpertis belasta den totala flygsektorn och kräva avgiftshöjningar på uppemot 60 %.

Runt om i världen planeras nu byggnation av flygplatser mycket centralt, t. ex. i London. Flygplansutvecklingen tekniskt möjliggör detta med hänsyn till buller och avgaser. Skälet är att betydande tidvinster och kostnadsbesparingar härigenom kan göras för såväl flygbolag som resenä-

rer. Denna utveckling äger rum i våra konkurrentländer samtidigt som i Sverige planeras en kapitalförstöring av gigantiska mått genom nedläggning av en fullt brukbar och centralt belägen flygplats.

För många är inte sambandet klart mellan stora och i förhållande till trafikintensitet alltför omfattande investeringar och de avgifter som då måste tas ut och som blir en belastning för flygverksamheten i hela landet. En felaktig och för stor investering i Stockholmstrakten kan därför bli ett hinder för flygsatsningar i Norrland.

Den differentiering av avgifterna 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.

Vi anser att Bromma flygplats bör vara kvar för allmänflyg och visst sekundärflyg samt att statliga anslag till flygplatser i Stockholmsregionen f. n. bör begränsas till Arlanda och Bromma.

Kravet på kostnadsäckning av luftfartsverkets verksamhet och den belastning investeringarna utgör har lett till ett orimligt skatte- och avgiftsuttag även på andra områden än start- och landningsavgifter. Som exempel kan nämnas avgiften för besiktning av privatflygplan. Avgifterna för besiktningen är desto orimligare som någon egentlig besiktning inte äger rum utan sker i form av en stickprovskontroll. Avgifterna borde vara relaterade till den verkliga kostnaden för besiktningen och inte en inkomstkälla för verket för täckande av andra kostnader.

Skatten på flygbensin är ytterligare ett exempel på skatt eller avgift som har en direkt hämmande effekt på luftfartens utveckling. Flygbensinskatten gäller för bensin som används i luftfartyg som används privat. Vad som är privat kan i sammanhanget ifrågasättas, då s. k. privatflygning ofta är en mycket samhällsnyttig verksamhet. T. ex. gäller detta privata flygklubbar som åtar sig skogsbrandsbevakning eller målflygning. Eftersom amerikanska, engelska och tyska luftfartsmyndigheter sedan en tid tillbaka tillåtit användning av bilbensin i vissa flygmotorer vid privatflygning kan detta bli aktuellt även i Sverige. På grund av den redan i dag ringa förbrukningen av flygbensin, som på grund av skatten blir ännu dyrare, finns risken att bränslebolagen antingen upphör med distributionen, som redan har låg lönsamhet, eller att de höjer priserna. I båda fallen uppstår en direkt negativ konsekvens för den yrkesmässiga delen av allmänflyget. Även om allmänflyget således inte direkt drabbas av skatt på flygbensin får man högre kostnader, vilket blir till skada för nyttjaren av allmänflyget och till hinder för luftfartens utveckling.

### Ökad konkurrens

Återhållsamhet beträffande investeringar, avregleringar och en generösare inställning till flera koncessioner kan leda till uppsving inom flygsek-

torn, ett uppsving som inte i huvudsak är konjunkturellt betingat. En ökad konkurrens kan leda till en prispress inom bolagsverksamheten till fördel för resekonsumenten.

Den bästa luftfartspolitik är således en luftfart som fungerar efter marknadsekonomiska principer. Det måste råda konkurrens såväl inom luftfarten som mellan flyget och andra kommunikationer. En avreglering av flygsektorn är önskvärd.

Näringslivet är flygbolagens viktigaste kund. Det är därför särskilt angeläget för företagen att inrikesflyget får utvecklas efter sunda ekonomiska principer, och i samband därmed måste betydelsen av närbelägna flygplatser understrykas samt betydelsen av en rimlig kostnadsutveckling.

### Avreglering

Sedan några år har USA minskat regleringarna inom luftfarten, den s. k. deregulationsfilosofin. En effekt av detta har enligt det amerikanska transportdepartementet 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, medan servicen fungerar minst lika bra. 1978 kom en lag om deregulation för inrikesflyget. Från regulation 1938 till deregulation 1978 startades inga nya större flygbolag. Efter 1978 har utvecklingen kommit i gång. Före 1978 fanns t. ex. tre passagerarflygbolag mellan Washington D. C. och Los Angeles. Alla höll höga priser. Nu finns ett flertal linjer. Ett av bolagen, som är nystartat, arbetar efter principen "partrederi" där alla inom företaget är delägare. Priserna är mycket låga.

Utvecklingen innebar till en början fler flyglinjer, men inte fler passagerare. Därefter har en kraftig uppgång av passagerarantalet ägt rum genom ökad konkurrens och lägre priser. Tidigare tvingades regeringen att täcka förlusterna på "glesbygdssträckor" med få passagerare. I dag har effektiviteten ökat och subventioneringen minskat. Beläggningen på inrikeslinjerna har ökat kraftigt och ligger nu på i genomsnitt 60 %.

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 förutsättningen för ökad konkurrens inom luftfartssektorn bör studeras särskilt beträffande inrikesflyget samt möjligheterna för en avreglering av marknaden.

### Inrikeslinjerna till inrikes flygbolag

Numera går inrikesflyget med vinst såväl i Danmark och Norge som i Sverige. Flyttningen av det svenska inrikesflyget till Arlanda har inte inneburit de negativa konsekvenser som många beförde. Den förutsägelse som vi från moderat håll gjorde beträffande Arlandas kapacitetsbegränsning har emellertid visat sig riktig. Redan vid utflyttningen, då mycket

”småflyg” flyttade med, uppstod problem. De mindre planen medförde att kapacitetstaket snabbt uppnåddes särskilt vissa tider och dagar. Luftfartsverkets möjligheter att styra trafiken till andra flygplatser är begränsade. Frågan om bibehållande av Bromma flygplats är därför högaktuell, eftersom Bromma just när det gäller allmänflyget fungerar avlastande 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 resenärer som flygbolag. En tredje bana på Arlanda är emellertid ofrånkomlig inom en femårsperiod bl. a. beroende på den mycket stora utvecklingen av inrikesflyget. Som tidigare påpekats i denna motion är utvecklingen av inrikesflyget visserligen delvis konjunkturellt betingad men även beroende på samordningseffekter. Bl. a. har ökningen av flygtrafiken på sekundärnätet påverkat tillströmningen av passagerare till utrikeslinjer och chartertrafik. I stället för buss från vissa orter i landet har också den som ämnar resa vidare till utlandet i större utsträckning kunnat välja inrikesflyg. Inrikes-, utrikes- och chartertrafiken har således ett inbördes beroende. För trafiken på vissa utlandslinjer, t. ex. från Kastrup, har den svenska inrikestrafiken betydelse. Detta hindrar inte att med den utveckling inrikesflyget fått i de tre länderna och då samtliga inrikesbolag nu går med vinst inrikeslinjerna i sin helhet borde kunna skötas av inrikes flygbolag.

Vinsten för SAS inrikes i Sverige delas enligt modellen 2/2/3 av moderbolagen i Danmark, Norge och Sverige. De verkligt vinstgivande linjerna inom Sverige nämligen Stockholm—Malmö, Stockholm—Göteborg resp. Stockholm—Luleå innehar SAS koncession på och trafikerar, vilket innebär att stora skatteintäkter undandras svenska staten.

Den diskuterade sammanslagningen av SAS och LIN, då skattefrågan torde få samma fördelning, bör inte komma till stånd, därför att den skatteintäktsmässigt får alltför negativa konsekvenser för Sverige och för det svenska inrikesflygets utveckling. Den konkurrenssituation som nu föreligger mellan SAS och LIN skulle då upphöra. En sammanslagning skulle ge intryck av en monopolsituation. En hårdare bevakning från SAS sida beträffande koncessionerna på sekundärnätet kunde också uppstå och då leda till att monopolsituationen förstärktes.

Strävan bör i stället vara att inrikestrafiken i sin helhet skall skötas av från SAS skilda och sinsemellan konkurrerande bolag.

Eftersom konsortialavtalet mellan de tre länderna så nyligen förnyats avstår vi från yrkande beträffande separering av inrikestrafiken till resp. lands inrikes flygbolag.

### 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. struktumvandlingen i det svenska näringslivet, den tekniska utvecklingen 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 därför det värdefullaste instrumentet, och som alternativ till annan regionalpolitisk satsning borde en satsning på regionalt flyg kunna övervägas.

Det är viktigt att poängtera att just när det gäller regionalflyget är en lokal etablering av ett flygföretag angelägen. Taxiflyg, ambulansflyg och skogsbrandsbevakning kan t. ex. skötas effektivast av ett lokalt stationerat bolag. 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 resekonsumenterna i Norrlands inland.

Det intresse av samordning vad gäller bokning, tidtabellsuppläggning, prissättning, terminalanvändning m. m. som måste finnas bör uppmuntras.

Eftersom regionalt flyg har en så stor 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 en avreglering och en friare koncessionsgivning de effektivaste medlen.

I detta sammanhang måste vi betona att den redan befintliga flygtrafiken mellan norra Sverige och Nordnorge och Nordfinland på tvärlinjerna bör uppmuntras och utbyggas.

### **Arlanda flygplats**

Arlanda flygplats är av utomordentlig betydelse för det svenska samhället. Det är således ett riksintresse knutet till Arlanda, som innebär att svenskt näringsliv och förvaltning är beroende av Arlanda flygplats för att kunna fungera effektivt och utvecklas. Arlanda måste flygoperativt fungera bra och erbjuda god service. Arlanda är också porten till Sverige och Sveriges ansikte mot världen.

Under senare år har Arlanda flygplats trafikmässigt utvecklats till Nordens största flygplats. Antalet flygplansrörelser beräknas för år 1985 bli 160 000, 20 000 mer än som tidigare prognostiserats. Till denna siffra skall läggas allmänflygets ca 18 000 rörelser.

Utrikes- och chartertrafiken från och till Sverige har ökat betydligt men den största ökningen ligger på inrikesflyget.

Det är angeläget att Arlandas servicefunktioner förstärks. I synnerhet gäller det med tanke på affärsresenärerna, som i en del fall kan tänkas komma i kontakt med Sverige och svenska varor huvudsakligen på flygplatsen.

Den internationella utvecklingen vad beträffar affärsresor tyder på att resandet accentueras till och från världsstäder med storflygplatser. Detta hänger samman med dels koncentrationen till storstäderna av storföretag, finansinstitut och utbildningsinstitutioner, 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 det sammanhanget ha anledning att varna för "Norrlandsproblemet" på internationell nivå. Europas problemregioner ligger i utkanten av resp. 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 både till utländska storstäder och s. k. storstadsalternativ inom landet om inte huvudstads- och storstadsrollen försvaras. Alternativet som internationell kontaktpunkt för det svenska näringslivet kan nämligen vara Köpenhamn, Bryssel, Genève eller London.

Som port mot omvärlden är därför Arlanda flygplats utomordentligt viktig. 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.

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 en positiv utveckling. Eftersom terminalfrågan på Arlanda nu lösts för flygfrakten är det angeläget att organisatoriskt och med lättnader, typ frizon, understödja en positiv utveckling för flygfrakten.

**Hemställan**

Med hänvisning till vad som i motionen anförts hemställs\*

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till aktiebolagsbildning av de statliga flygplatserna,
2. att riksdagen hos regeringen begär utredning i syfte att åstadkomma ett fullständigt avskiljande av myndighetsfunktionen i luftfartsverket från den rörelsedrivande delen,
3. att riksdagen uttalar att en sammanslagning av SAS och LIN ej bör ske,
4. att riksdagen uttalar att Bromma flygplats bör vara kvar för allmänflyg och visst sekundärflyg,
5. att riksdagen hos regeringen begär förslag för att åstadkomma en ökad konkurrens och minskad reglering inom luftfartssektorn,
6. att riksdagen hos regeringen begär att avgiften för besiktning av privatflygplan skall vara relaterad till den verkliga kostnaden.

Stockholm den 25 januari 1985

ROLF CLARKSON (m)

WIGGO KOMSTEIDT (m)

GÖREL BOHLIN (m)

INGRID HEMMINGSSON (m)

KARL BJÖRZÉN (m)

SIRI HÄGGMARK (m)

PER STENMARCK (m)

GÖRAN RIEGNELL (m)

PER-RICHARD MOLÉN (m)

TORE NILSSON (m)

\* Se även motion 1984/85:2178.