Nr 526

av herr Jadestig m. fl.
om översyn av tillståndsbestämmelserna för den inrikes luftfarten.

En av grundtankarna i 1963 års riksdagsbeslut om trafikpolitiken var att varje trafikgren med rikstäckning skulle bära sina egna kostnader. För statens järnvägars del innebär detta att verksamheten sammantaget skall vara självbärande. Överskottet från trafikstarka linjer används således för att täcka underskott på trafiksvagare sträckor där regelbunden linjetrafik bedöms nödvändig av regionalpolitiska, lokaliseringspolitiska, sociala eller andra skäl.

För den inrikes luftfarten har däremot inte samma principer lagts till grund för kostnadstäckningen. Denna trafik har i stället delats upp på två separata bolag, Scandinavian Airlines System (SAS) och Linjeflyg AB (LIN). Genom AB Aerotransport ingår staten som delägare i båda bolagen. Uppdelningen innebär att SAS har ensamrätt till direkttrafik på de mest trafikintensiva inrikeslinjerna (s. k. stamlinjer) mellan Stockholm–Göteborg, Stockholm- Malmö samt Stockholm -Luleå/Kiruna, medan LIN har trafiktillstånd för övriga inrikeslinjer.

Den praktiska konsekvensen av ovannämnda uppdelning är att LIN:s kostnadstäckning baseras på de minst lönsamma linjerna och SAS:s kostnadstäckning på de mest lönsamma inrikeslinjerna. Trafikökningen är också störst på SAS:s linjer. Beläggningsfaktorn ökade för SAS:s inrikeslinjer med ca 6 procent senaste verksamhetsåret, eller från 56 procent till närmare 62 procent. Motsvarande siffror för LIN var endast ca 3 procent ökning från drygt 51 procent till drygt 54 procent. Vid bedömning av SAS:s beläggningsökning måste hänsyn tas till att bolaget sedan något år satt in flygplan i trafik som har väsentligt större platsantal än Linjeflygs plan. SAS:s trafikökning torde således vara större än vad som framgår av den officiella statistiken.

SAS:s trafik är i fråga om ekonomi, flygplan, service m. m. samplanerad med bolagets utländska trafik. Biljettpriserna på SAS:s linjer har däremot i huvudsak fastställts genom anpassning till de biljettpriser som Linjeflyg funnit nödvändiga för att erhålla kostnadstäckning på sina trafiksvaga linjer.

Uppdelningen av inrikesflyget på två bolag missgynnar således ekonomiskt samtliga trafikantkategorier genom att överskottet på SAS:s inrikeslinjer inte tillgodoförs det övriga inrikesflyget – enligt den solidariska riksfördelningen som ovan redovisats för SJ – utan i stället kommer SAS:s internationella verksamhet till godo.

Som jämförelse kan nämnas att riksfördelning tillämpas inom det finska inrikesflyget. Kilometerpriset i Finland är för närvarande 16,8 finska mark mot 39,6 mark i Sverige.

Uppdelningen av det svenska inrikesflyget på två bolag medför också betydande praktiska olägenheter, bl. a. genom att bolagen inte använder gemensam flygplats i Stockholm. För resande som måste byta mellan SAS:s och Linjeflygs inrikeslinjer innebär detta en betydande kostnadsfördyring och dessutom flera timmars förlängd restid.

Den inrikes lufttrafiken bör enligt vår mening sammanföras till ett gemensamt bolag. Kan detta av juridiska eller andra skäl inte genomföras utan viss tidsförskjutning, bör Linjeflyg AB i avvaktan på sammanförandet ges möjlighet att bedriva direkttrafik på samtliga inrikes flyglinjer.

Med hänvisning till vad som anförts hemställes

att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär en skyndsam översyn av gällande tillståndsbestämmelser för den inrikes luftfarten.

Stockholm den 25 januari 1972

THURE JADESTIG (s)

BERNT NILSSON (s)
i Kalmar

BIRGER NILSSON (s)
i Östersund

GEORG ANDERSSON (s)
i Örträsk

ANDERS HAGLUND (s)