

## Nr 827

Av herrar Gustafsson i Stenkyrka och Franzén i Träkumla, om  
*slopande av de statliga passagerar- och flygplatsavgif-  
terna för Gotlandsflyget.*

(Lika lydande med motion nr 367 i Första kammaren)

Riksdagens beslut år 1963 om den statliga trafikpolitiken innehöll en programförklaring av följande innehåll: »Varje trafikgren bör i princip svara för sina kostnader så att förutsättningar även i övrigt skapas för en konkurrens på lika villkor, vilket är av betydelse för att nå en samhälls-ekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna. Målet för trafikpolitiken bör vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. I den mån det inte med kravet på kostnadstäckning går att lämna en viss bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig, bör ersättning till trafikföretaget utgå av allmänna medel.»

I enlighet med denna princip föreslås i årets statsverksproposition 244,5 milj. kr. som ersättning till SJ för täckande av underskott för drift av icke lönsamma järnvägslinjer. För de delar av landet däremot, som inte täcks av järnvägsnätet och där konkurrens på lika villkor mellan olika trafikmedel inte kan upprätthållas genom att man dessutom saknar landsväg, bro eller avgiftsfri färja, har riksdagens målsättning inte kunnat uppfyllas. För en sådan del av landet som exempelvis Gotland, där enbart flyg- eller båtförbindelse kan komma i fråga, har statens avgiftspolitik när det gäller kommunikationsmedlen i stället kommit att motverka riksdagens målsättning för trafikpolitiken. Man kan t. ex. nämna att de statliga passagerar- och flygplatsavgifterna motsvarar över 20 procent av biljettpriset mellan Gotland och fastlandet. Vad gäller båtförbindelserna har Gotland varit helt hänvisat att klara sina egna problem utan statlig medverkan, och vad flyget beträffar har resenärerna på Gotlandslinjen fått betala högsta kilometerpris trots att passagerarbeläggningen varit hög. Under fjolåret uppgick antalet passagerare till och från Visby flygfält till 201 597, vilket visar gotlänningarnas stora beroende av flygförbindelserna.

När krav framförts från gotländskt håll om lättnader i kostnadstrycket har detta avvisats med den motiveringen att de kortare sträckorna alltid ställer sig dyrare att trafikera. De prissänkningar på vissa korta inrikes-

linjer som genomförts av Linjeflyg tyder emellertid på att dessa argument inte är relevanta.

För att den statliga trafikpolitiken skall få tillämpning även på Gotland i enlighet med den programförklaring som avgavs av 1963 års riksdag krävs särskilda åtgärder. En rimlig begäran är därför att en reducering av flygtaxorna i första hand får ske genom statliga åtgärder i form av borttagande av de särskilda avgifter som läggs på biljettpriset för bestridande av luftfartsverkets kostnader. Att utrymme för ett sådant slopande av de särskilda avgifterna finns framgår av redovisningen av luftfartsverkets affärsmässiga resultat. För budgetåret 1968/69 upptog statsbudgeten 8,5 milj. kr. som driftbidrag åt luftfartsverket. Av den summan behövde verket endast ta i anspråk 1,84 milj. kr. Flygtrafiken har alltså belastats med avgifter som överstiger vad riksdagen ursprungligen avsett.

Det bör understrykas att ett slopande av de statliga avgifterna på linjerna mellan Gotland och fastlandet inte behöver ha prejudicerande betydelse. Gotlands speciella situation när det gäller kommunikationerna gör att likartade förhållanden inte finns i någon annan del av landet.

Med stöd av vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär att de statliga avgifter som belastar Gotlandsflyget slopas.

Stockholm den 27 januari 1970

*Torsten Gustafsson (cp)*

i Stenkyrka

*Nils Franzén (cp)*

i Träkumla

---