

Trafikutskottets betänkande

1988/89:TU18

Luftfartsverkets verksamhet
1989/90 – 1991/92, m. m.



1988/89
TU18

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas i proposition 1989/90:100 (budgetpropositionen) bilaga 8, avsnittet F. Luftfart, framförda förslag om luftfartsverkets verksamhet m.m. under treårsperioden 1989/90–1991/92 jämte motionsförslag om flygtrafikförsörjningen och om flygplatsorganisationen m.m.

Regeringens förslag – som avser ekonomiska mål för och inriktningen av luftfartsverkets verksamhet under nämnda treårsperiod samt inriktningen och omfattningen av verkets investeringar under perioden – tillstyrks av utskottet.

Utskottet avstyrker motionsförslagen.

Vid betänkandet har fogats 15 reservationer.

M-, fp- och c-ledamöterna har avgett två gemensamma reservationer, nämligen i frågor om koncessionsgivningen på det inrikes primärnätet (res. 4) och trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar (res. 6).

M- och fp-ledamöterna har avgett en gemensam reservation, nämligen i fråga om luftfartsverkets affärs- och myndighetsfunktioner (res. 7).

Vpk- och mp-ledamöterna har avgett fyra gemensamma reservationer, nämligen i frågor om halvering av luftfartsverkets investeringsprogram (res. 10), vissa villkor för en tredje bana på Arlanda (res. 11), ett återupptagande av Tullingeprojektet (res. 14) och ny flygplats för Karlstadsregionen (res. 15).

M-ledamöterna ensamma har avgett sju reservationer, nämligen i frågor om privatisering av SAS (res. 1), koncessionsgivningen för utrikes primärtrafik (res. 2), tillstånd till charter(-sällskapsrese-)flygningar från och till utlandet (res. 5), nivån på luftfartsverkets trafikavgifter (res. 8), luftfartsverkets avgifter för årlig luftvärdighetskontroll av privatflygplan (res. 9), finansiering av luftfartsverkets investeringar genom ett finansieringsbolag och på kreditmarknaden (res. 12) och Stockholm-Bromma flygplats (res. 13).

C-ledamöterna ensamma har reserverat sig i fråga om koncessionsgivningen för utrikes sekundärtrafik (res. 3).

Vidare har vid betänkandet fogats fem särskilda yttranden, nämligen av m- och fp-ledamöterna i fråga om koncessionsgivningen för inrikes sekundärtrafik (2),

en av c-ledamöterna i fråga om ny trafikflygplats mellan Linköping och Norrköping (5),
vpk-och mp-ledamöterna i fråga om trafikpolitisk prövning av flygplats-investeringar (3),
vpk-ledamoten i fråga om privatisering av SAS (1) samt
mp-ledamoten i fråga om ekonomiska mål och inriktningen för luftfartsverkets verksamhet (4).

1988/89: TU18

Propositionen

Regeringen föreslår i proposition 1988/89: 100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnittet F. Luftfart, luftfartsverkets treårsplan för budgetåren 1989/90–1991/92 (s. 130–138)

1. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen har anfört om verksamhetens ekonomiska mål och om inriktningen under perioden 1989/90–1991/92,

2. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen har anfört om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets investeringar under perioden 1989/90–1991/92 samt bemyndiga regeringen att besluta om avvikelser därifrån.

Motionerna

1988/89:T205 av Bo Lundgren m. fl. (m) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om koncession för anslutningslinjer till Kastrup.

1988/89:T209 av Ylva Annerstedt m. fl. (fp) vari yrkas

2. att riksdagen begär att regeringen inleder planeringen för en alternativ flygplats i södra regionen,

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:A408 (fp).

1988/89:T210 av Agne Hansson och Marianne Jönsson (båda c) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förstärkningar för flygtrafiken i Kalmar län.

1988/89:T213 av Tom Heyman m. fl. (m) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om koncessionsvillkor och trafikplaner för Landvetter flygplats.

1988/89:T215 av Olof Johansson m. fl. (c) vari yrkas

30. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande inriktningen av tillståndsgivning för nya flyglinjer.

1988/89:T217 (delvis) av Ulla Tillander m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen

som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1988/89:Jo217 (c) 1988/89:TU18
anförts om kommunikationerna i Malmöhus län, såvitt avser flygtrafik.

1988/89:T225 av Carl Bildt m. fl. (m) vari yrkas

30. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om luftfarten.

1988/89:T228 av Kjell Ericsson m. fl. (c,m,fp) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statligt ansvar för utredning, projektering och byggande av en ny trafikflygplats i Värmland.

1988/89:T229 av Magnus Persson m. fl. (s) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om huvudman för ny flygplats i Värmland.

1988/89:T234 av Kenth Skårvik m. fl. (fp) vari yrkas

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avreglering av inrikesflyget,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansieringen av den nya inrikesterminalen på Arlanda.

1988/89:T242 av Kjell-Arne Welin m. fl. (fp) vari yrkas

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flygplatserna Sturup, Ängelholm och Everöd.

1988/89:T243 av Görel Bohlin m. fl. (m) vari yrkas

6. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om huvudmannaskap för flygplatserna.

1988/89:T244 av Anna Wohlin-Andersson och Roland Larsson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1988/89:A465 (c) anförts om ny regionflygplats i Östergötland.

1988/89:T245 av Anders Castberger och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1988/89:A466 (fp) anförts om flygets utveckling i norra Älvsborgs-regionen.

1988/89:T258 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas

16. att riksdagen beslutar att halvera luftfartsverkets investeringsprogram.

1988/89:T368 av Roy Ottosson m. fl. (mp) vari yrkas

2. att riksdagen beslutar att Arlandas tredje landningsbana inte får byggas förrän problemen med buller, luftföroreningar och lukt avsevärt minskats.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1988/89:Jo957 (mp).

1988/89:T701 av Ulla Orring (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en flygplats i Gunnarn för reguljär civil linjetrafik.

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en liberalare koncessionsgivning även för små bolag,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillstånd för AIR Nordic att öppna regelbunden trafik till Helsingfors.

1988/89:T704 av Per Gahrton och Eva Gos (båda mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den planerade flygplatsen vid Tullinge inte skall komma till stånd.

1988/89:T705 av Kjell Johansson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om prövning inför lokaliseringen av en ny flygplats i Stockholmsområdet.

1988/89:T706 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär en utredning i syfte att åstadkomma ett avskiljande av myndighetsfunktionen inkl. flygsäkerhetstjänsten 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,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Bromma flygplats bör vara kvar som en med Arlanda samverkande flygplats.

1988/89:T707 av Per Stenmarck och Rune Rydn (båda m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om koncessioner för utrikesflyg,

2. att riksdagen hos regeringen begär att parallellkoncessioner införs.

1988/89:T708 av Ulla Tillander m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheterna att etablera nya direkta flyglinjer från Sturup.

1988/89:T712 av Stig Bertilsson (m) och Anders Castberger (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten och betydelsen av reguljär flygtrafik för utvecklingen och framtiden för Fyrstadsområdet med omland,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om koncessionsprövning av ny lokalisering av Fyrstadsflygplats,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en förutsättningslös prövning av nya och alternativa finansieringsformer vid investering i ny flygplats.

1988/89:T714 av Ingrid Sundberg m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1988/89:Kr520 (m) anförts om chartertrafik till Sverige.

1988/89:T716 av Leif Olsson och Kenth Skårvik (båda fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vid luftfartsverkets flygplatser bör finnas en särskilt miljöansvarig.

Gällande riktlinjer för luftfartspolitiken, m. m.

Övergripande riktlinjer och grundläggande bestämmelser

Riksdagen godkände år 1982 riktlinjer för den statliga luftfartspolitiken (prop. 1981/82:98, TU 28, rskr. 339). Genom 1988 års trafikpolitiska beslut i vad beslutet avser Luftfart (prop. 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet s. 294–330, TU 22, rskr. 249) – i fortsättningen benämnt enbart 1988 års trafikpolitiska beslut – kompletterades dessa riktlinjer.

Utgångspunkt för statens handlande på luftfartens område skall – liksom när det gäller andra trafikgrenar – vara det ursprungligen år 1979 formulerade och år 1988 kompletterade, övergripande målet för samhällets trafikpolitik ”att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader”.

Av kravet på att en samhällsekonomisk grundsyn skall vara vägledande för handlandet har följt att luftfartspolitiken så långt möjligt skall utformas så att den bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet

och därmed till måluppfyllelse inom olika samhällssektorer. De samhälls-ekonomiska övervägandena skall samtidigt utgå från att affärsverk och enskilda transportföretag i princip skall vara effektiva enligt företagsekonomiska kriterier. En strävan skall vara att en marginalkostnadsanpassad prissättning så långt möjligt skall tillämpas, såväl av flygföretagen som svarar för flygtrafiken som av luftfartsverket som svarar för basservice för flygtrafiken. I 1988 års trafikpolitiska beslut preciserades det övergripande målet för trafikpolitiken bl.a. på det sättet att transportsystemet skall utvecklas i miljövänlig riktning.

I det följande redogörs i stora drag för riktlinjer för flygtrafikförsörjningen m. m. Redogörelsen avser, om annat inte anges, i 1988 års trafikpolitiska beslut fastlagda riktlinjer och gjorda uttalanden.

Grundläggande bestämmelser om luftfarten har meddelats i luftfartslagen (1957:297). Närmare bestämmelser har bl.a. meddelats i luftfartsförordningen (1986:171).

Utformningen av våra bestämmelser om luftfarten har i stor utsträckning baserats på internationella åtaganden som Sverige har gjort genom tillträde till olika konventioner på luftfartens område.

Om flygtrafikförsörjningen m. m.

Former för reglering

För luftfartsverksamhet i förvärvssyfte krävs enligt luftfartslagen tillstånd. Vid prövning av tillstånd skall de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för trafiken beaktas.

Den internationella linjeluftfarten regleras av bilaterala luftfartsavtal – överenskommelser på regeringsnivå mellan länderna parvis. Dessa avtal anger de destinationer som får trafikeras och reglerar den kapacitet som får bjudas ut. Avtalen föreskriver också i allmänhet att tidtabeller och biljettpriser skall godkännas av de berörda ländernas myndigheter.

Företräde till att få tillstånd (koncessioner) för luftfart i regelbunden trafik (linjefart) i förvärvssyfte har lämnats konsortiet Scandinavian Airlines System (SAS) för utrikes trafik och viss inrikestrafik samt Linjeflyg AB (LIN) för inrikestrafik i övrigt.

Scandinavian Airlines System (SAS) m. m.

Inom skandinavisk luftfart hade visst samarbete mellan luftfartsbolagen förekommit redan före det andra världskriget. Efter kriget förstärktes detta samarbete. För att fortsätta och förstärka samarbetet träffade de skandinaviska luftfartsbolagen – Det svenska AB Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) – år 1951 ett avtal (det s.k. konsortialavtalet) om bildande av konsortiet Scandinavian Airlines System med uppgift att för parternas räkning och såsom en enhet bedriva trafikflygning och annan i samband därmed stående verksamhet. Vissa tillägg har genom avtal mellan parterna

tillförts konsortialavtalet, och de har i olika omgångar avtalat om förlängning av giltighetstiden för detta, senast för tid t. o. m. den 30 september 2005. ABA:s andel i SAS är tre sjundedelar och andelarna för ettvarvt av DDL och DNL två sjundedelar. Hälften av aktiekapitalen i SAS moderbolag ägs av vederbörande stat och hälften av privata intressenter.

ABA och SAS äger vardera hälften av aktiekapitalet i Linjeflyg AB (LIN).

Riksdagen godkände år 1986 (prop. 1986/87:4, TU 5, rskr. 49) att konsortialavtalet rörande SAS med gjorda ändringar fortsatt skall ligga till grund för det skandinaviska luftfartssamarbetet t. o. m. den 30 september 2005. Motsvarande godkännanden har lämnats av det danska folketinget och det norska stortinget. De skandinaviska parlamentens beslut innebär att SAS i princip skall ha företrädesrätt till koncessioner för internationell trafik.

SAS strävar efter att driva så många direktförbindelser som möjligt från Köpenhamn, Oslo och Stockholm i första hand ut i Europa och i andra hand till andra kontinenter. Vidare strävar SAS efter att så långt möjligt utveckla trafik från andra större orter i Skandinavien direkt ut i Europa.

Riktlinjer

I 1988 är trafikpolitiska beslut sägs när det gäller *den internationella flygtrafikförsörjningen* att de skandinaviska ländernas perifera läge och begränsade marknadsunderlag utgör avgörande utgångspunkter för koncessionspolitiken. Koncessionspolitiken skall stärka det trafiksystem som har etablerats och som bygger på matning av trafik till de stora trafikknutpunkterna i Skandinavien (dvs. SAS trafiksystem). En friare konkurrens inom internationell luftfart är önskvärd men måste förenas med krav på att luftfarten skall bedrivas på lika villkor.

Enligt en överenskommelse mellan de skandinaviska trafikministrarna i maj år 1986 har bl. a. vissa regler om *fraktcharterflygningar och personcharterflygningar* – som har syftat till att skydda linjefarten – mjukats upp.

Regeringen godkände i juli år 1988 – på grundval av en överenskommelse mellan de skandinaviska trafikministrarna – riktlinjer som innebär att andra företag i Skandinavien än SAS kan få koncessioner (1) för nya *gränsöverskridande flyglinjer inom Skandinavien* utom mellan Köpenhamn, Oslo, Stockholm, Bergen, Stavanger, Göteborg och Malmö, om SAS inte själv väljer att trafikera flyglinjerna, samt (2) för nya *flyglinjer mellan flygplatser i Skandinavien och flygplatser i det övriga Europa*, om den aktuella flygplatsen i det övriga Europa inte är den största eller är en av de största i vederbörande land och SAS inte trafikerar flygplatsen från Köpenhamn, Oslo eller Stockholm.

Staten skall genom en lämplig infrastruktur och genom koncessionsgivningen ha ett ansvar för att stärka och vidareutveckla en flygtrafikförsörjning med tillfredsställande nationell täckning. Stommen i den *nationella*

flygtrafikförsörjningen skall enligt 1988 års trafikpolitiska beslut vara det trafiknät som SAS och Linjeflyg trafikerar i egen regi eller genom entreprenör, kallat *primärnätet*, med undantag för ”det inre Norrlandsnätet”. SAS och Linjeflyg skall ha en prioriterad ställning i den nationella trafikförsörjningen.

Vid tiden för 1988 års beslut bedrev — med Stockholm-Arlanda flygplats som ”nav” — SAS trafik på flyglinjerna till Malmö, Göteborg samt Luleå—Kiruna. Linjeflyg bedrev med samma ”nav” trafik på flyglinjerna till Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik, Kramfors, Sundsvall, Östersund, Borlänge, Karlstad, Trollhättan, Jönköping, Halmstad, Ängelholm, Växjö, Kristianstad, Ronneby, Kalmar och Visby. Det ”inre Norrlandsnätet” omfattade den trafik som Swedair AB bedrev på linjen Kiruna—Luleå för SAS räkning samt mellan Luleå, Skellefteå, Umeå, Sundsvall och Östersund för Linjeflygs räkning.

Sekundärflyget, som omfattar trafik med flygplan med en högsta tillåten startvikt på 15 ton (högsta tillåten startvikt för flygplan av typen SAAB-340 är ca 12,5 ton), betraktas i 1988 års trafikpolitiska beslut som ett värdefullt komplement till trafiken på primärnätet. Sekundärflyget bör enligt beslutet utvecklas efter marknadens behov på affärsmässiga grunder. Koncessionsgivningen skall inriktas på att underlätta och stödja branschens egen omstrukturering. Sekundärflygbolagen bör ges bättre möjligheter till långsiktig planering.

Om flygplatsorganisationen m. m.

Riktlinjer beträffande huvudmannaskapet för flygplatser för civil luftfart

Enligt riktlinjer för luftfartsverkets verksamhet och organisation som riksdagen godkände år 1967 (prop. 1967:57 s. 43, SU 107, rskr. 267) skall luftfartsverket (LFV) driva och förvalta statliga flygplatser för linjefart (i prop. 1967:57 kallade primärflygplatser). Även landsting, kommuner eller enskilda intressenter skall enligt dessa riktlinjer kunna anlägga, driva och förvalta flygplatser för linjefart (i prop:en kallade sekundärflygplatser). Andra flygplatser än sådana med linjefart bör enligt riktlinjerna även i fortsättningen vara en angelägenhet för landsting, kommun eller enskild intressent.

I 1982 års luftfartspolitikiska beslut fastslogs att de flygplatser som huvudsakligen betjänar allmänflyget inte heller i fortsättningen bör vara en statlig angelägenhet utan en angelägenhet för kommun, landsting eller enskild intressent (prop. 1981/82:98 s. 33—34).

I 1988 års trafikpolitiska beslut uttalades att det i princip inte fanns någon anledning att ändra på den sålunda beslutade ordningen för fördelning av ansvaret för flygplatser i vårt land. Emellertid förutsattes överväganden om nya organisationsformer för huvudmannaskap för flygplatser m. m. Med stöd av bemyndigande av regeringen i mars i år har kommunikationsministern också tillkallat en kommitté (K 1989:01) för utredning av former för organisation av huvudmannaskapet för flygplatser.

Vid utgången av år 1987 fanns 212 av LFV registrerade flygplatser för civil och militär luftfart. Av flygplatserna var 56 trafikflygplatser, dvs. de kan användas under s. k. instrumentväderförhållanden.

På 40 av trafikflygplatserna bedrevs linjefart. LFV förvaldade 14 statliga flygplatser för civil luftfart och drev flygstationer för sådan luftfart på fem militära flygplatser. Kommuner ägde 11 flygplatser och drev flygstationer på nio militära flygplatser. Ett enskilt företag ägde en trafikflygplats med linjefart.

Luftfartsverkets uppgifter och organisation samt styrningen av verket

Luftfartsverkets huvuduppgifter är enligt verkets instruktion (1988: 78) att (1) främja utvecklingen av den civila luftfarten, (2) driva och förvalta statens flygplatser för civil luftfart, (3) utöva tillsyn över flygsäkerheten för den civila luftfarten, (4) svara för flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart samt (5) ombesörja beredskapsplanläggning för civila flygtransporter.

Luftfartsverkets nuvarande organisation grundar sig på beslut av riksdagen år 1984 (prop. 1984/85: 25 bil. 4, TU 7, rskr. 98). I organisationen har myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner avgränsats från varandra.

Myndighetsfunktionerna omfattar i huvudsak två ärendegrupper, nämligen dels myndighetsfrågor av trafikal karaktär, dvs. i huvudsak frågor om transportreglering, transportförsörjning och transportplanering, dels flygsäkerhetsfrågor. För myndighetsfunktionerna finns LFV:s transport- och planeringsavdelning samt luftfartsinspektionen.

De rörelsedrivande verksamheterna omfattar driften av de 14 statliga flygplatserna för civil reguljär trafik, flygstationerna för sådan trafik på fem militära flygplatser samt ett 30-tal flygtrafiktjänstenheter för den civila och militära luftfarten m. m.

För sina på flygtrafiken inriktade tjänster tar LFV ut följande slag av avgifter, nämligen (1) landningsavgifter, (2) passageraravgifter, (3) avgifter enligt tvådelad tariff – som består av en fast årsavgift och en rörlig trafikberoende avgift och som avser i huvudsak SAS och Linjeflygs inrikes passagerartrafik – (4) undervägsavgifter, (5) stationstjänstavgifter samt (6) hangar- och parkeringsavgifter. Nivåerna för de fyra förstnämnda slagen av avgifter bestäms av regeringen, beträffande (3) avgifter enligt tvådelad tariff dock endast den fasta avgiften. LFV bestämmer de övriga avgifterna. Intäkterna av nu nämnda avgifter utgör LFV:s trafikintäkter.

Vid sidan av trafikintäkterna har LFV kommersiella intäkter. Förutom den på ledningen av flygtrafiken m. m. inriktade verksamheten driver nämligen LFV en rent kommersiell verksamhet genom uthyrning av lokaler och utarrendering av mark, upplåtelse av bilparkeringsplatser, flygtrafiktjänst åt flygföretag m. m. Denna verksamhet inbringar bilparkeringsavgifter, lokalhyror m. m.

Statsmakternas styrning av LFV skall enligt beslut av riksdagen år 1985 (prop. 1984/85:100 bil. 8 och prop. 1984/85:139, TU 26, rskr. 333) ske genom att statsmakterna på grundval av rullande treårsplaner från verket skall fatta beslut om inriktningen och omfattningen av LFV:s verksamhet och investeringar under de närmast följande tre budgetåren. Styrningen av verket skall vidare ske i högre grad genom att mål för avkastning, service, produktivitet, prissättning och soliditet samt strategier för verkets agerande på olika områden fastläggs än genom styrning av medlen för att nå olika mål. Härvid skall riksdagen ta ställning till de övergripande frågorna och ange den huvudsakliga inriktningen av verksamheten. Genom nämnda riksdagsbeslut år 1985 och genom riksdagsbeslut år 1987 (prop. 1986/87:100 bil. 8, TU 25, rskr. 303) har LFV fått vidgade befogenheter att besluta om investeringar och att välja finansieringsform. LFV får sålunda besluta om investeringar vilkas totalkostnad understiger 50 milj. kr. Samma begränsning gäller för finansieringsavtal som verket kan träffa med kommunala eller enskilda intressenter för särskilda investeringsobjekt. Några ramar föreskrivs inte längre för verket beträffande upplåning i riksgäldskontoret, leasing och utnyttjande av rörelsemedel.

Resultatutjämnning mellan flygplatser

De statliga civila flygplatserna (varmed också avses de statliga flygstationerna för civil luftfart på militära flygplatser) är kostnads- och intäktsmässigt integrerade i ett sammanhållet system. De avgifter som fastställs för nyttjandet av de olika flygplatserna har sålunda baserats på den samlade kostnaden för driften av de flygplatser som staten har. Detta innebär att lönsamma flygplatser lämnar bidrag till olönsamma flygplatser och att sålunda en resultatutjämnning sker mellan flygplatserna.

Tidsbegränsad resultatutjämnning mellan statliga och kommunala flygplatser

1988 års trafikpolitiska beslut innebar bl. a. att ett tidsbegränsat system för resultatutjämnning mellan statliga och kommunala flygplatser infördes. Enligt detta system får kommunala flygplatser, som uppnår en trafikvolym i intervallet 100 000 – 200 000 passagerare per år i inrikes linjefart ett resultatutjämningsbidrag från LFV. Bidraget uppgår till 30 milj. kr., som fördelas till de kommunala flygplatserna över en femårsperiod i direkt proportion till redovisad trafikvolym. Bidraget avtrappas successivt från 8 milj. kr. budgetåret 1988/89 till 4 milj. kr. budgetåret 1992/93.

Utskottet

I ett första huvudavsnitt Flygtrafikförsörjningen m. m. i utskottets yttrande behandlas motionsförslag om privatisering av SAS, om trafiktillstånd (koncessioner) för linjefart, om tillstånd till flygchartertrafik från utlandet och om biljettpriserna på vissa flyglinjer.

I ett andra huvudavsnitt i yttrandet Flygplatsorganisationen m.m. behandlas förslag i budgetpropositionen om luftfartsverkets (LFV:s) verksamhet under budgetåren 1989/90–1991/92 på grundval av förslag i LFV:s treårsplan för perioden samt motionsförslag med anknytning till budgetpropositionens förslag. Vidare behandlas andra motionsförslag om flygplatsorganisationen m.m.

De frågor som behandlas i huvudavsnittet Flygplatsorganisationen m.m. grupperas i underavsnitt om trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar, om ändring av organisationen för LFV:s myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner, om bevakningen av miljöfrågor på LFV:s flygplatser, om ekonomiska mål och inriktning för LFV:s verksamhet under perioden 1889/90–1991/92, om inriktningen och omfattningen av LFV:s investeringar under perioden 1889/90–1991/92, om finansiering av LFV:s investeringar samt om befintliga och nya flygplatser m.m.

Slutligen redovisas i ett särskilt avsnitt utskottets hemställan.

1 Flygtrafikförsörjningen m.m.

1.1 Privatisering av SAS

Av SAS moderbolag äger som nämnts det svenska AB Aerotransport (ABA) tre sjundedelar och ettvarvt av det danska Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL) och det norska Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) två sjundedelar. Hälften av aktiekapitalen i moderbolagen ägs, som också nämnts, av vederbörande stat och hälften av privata intressen. Den privatägda hälften av aktiekapitalet i ABA ägs av Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA), i vilket bolag svenska industriföretag är dominerande delägare. Som vidare nämnts äger ABA och SAS tillsammans Linjeflyg AB. Swedair AB, som bl. a. ombesörjer trafik som entreprenör åt SAS och Linjeflyg, ägs till hälften av den svenska staten och till en fjärdedel av vardera ABA och Linjeflyg. I den nyligen avgivna, till försvarsutskottet hänvisade proposition 1988/89:115 föreslås att regeringen skall få ett bemyndigande att kunna sälja statens ägarandel i Swedair.

I motion T225 (m) begärs (i del av yrkande 30) att SAS på sikt skall privatiseras och i motion T706 (m) begärs (yrkande 7) att förhandlingar skall tas upp syftande till utförsäljning av de statliga andelarna i SAS. Enligt sistnämnda motion kan det statliga ägandet i SAS vara en belastning i SAS strävanden efter internationellt samarbete.

Det ursprungliga ABA bildades år 1924 med ändamål att bedriva lufttrafikrörelse dels inom Sverige, dels mellan Sverige och utlandet. SILA bildades år 1943. År 1943 ingicks mellan det dåvarande ABA och SILA ett samarbetsavtal enligt vilket ABA i princip skulle bedriva europeisk trafik medan SILA skulle bedriva interkontinental trafik.

År 1948 godkände riksdagen (prop. 1948:176, SU 94, rskr. 188) ett avtal mellan det dåvarande ABA, som till ca 99 % ägdes av den svenska staten, och det privatägda SILA om att de båda bolagens rörelser skulle samman-

föras till ett företag, vilket skulle drivas enligt affärsmässiga grunder i aktiebolagsform under ABA:s firma. Aktiekapitalet i det nya ABA skulle ägas av staten och av enskilda intressenter till hälften vardera. Förslag rörande organisation och finansiering av svensk reguljär luftfart hade framlagts av 1947 års luftfartsutredning. Denna framhöll bl. a. (prop:en s. 10) att ett samarbete på likställighetens grund mellan staten och näringslivet inom luftfarten syntes bli mera givande om såväl de statliga som de enskilda intressena fick tillfälle att göra sig gällande på detta område.

Denna motivering för ett mellan staten och enskilda intressenter delat ägande i ABA är enligt utskottets mening även bärande nu. Motsvarande torde gälla beträffande DDL och DNL. Motionsförslagen bör således inte föranleda något initiativ av riksdagen. De avstyrks därmed.

1.2 Trafiktillstånd (koncessioner) för linjefart

1.2.1 Motionsförslag

I elva motioner framförs förslag som syftar till ökad konkurrens, minskad reglering och/eller liberalare koncessionsgivning inom linjefarten. Sammanfattningsvis framförs i motionerna generellt syftande förslag för en eller flera grenar av linjefarten och/eller förslag som ytterst syftar till att utvidga trafiken på vissa av våra flygplatser.

Förslag framförs om

- ökad konkurrens, minskad reglering och liberalare koncessionsgivning inom luftfarten i allmänhet, såvitt avser utrikes linjefart i motion T706 (m) yrkande 4 och såvitt avser inrikes linjefart i motion T702 (m) yrkande 1,
- generös koncessionsgivning för trafik mellan de nordiska länderna i motion T215 (c) i del av yrkande 30,
- införande av parallellkoncessioner i primärnätet i motionerna T215 (c) i del av yrkande 30, T225 (m) i del av yrkande 30, T234 (fp) i del av yrkande 10, T706 (m) yrkandena 5 och 6 och T707 (m) yrkande 2 samt
- generös koncessionsgivning för sekundärtrafik i motionerna T225 (m) i del av yrkande 30 och T234 (fp) i del av yrkande 10.

Förslag om generösare koncessionsgivning – för trafik ut i Europa, för internordisk trafik och/eller för inrikestrafik i Sverige – för att stimulera trafik på vissa flygplatser framförs avseende

- Malmö-Sturup flygplats i motionerna T205 (m) i del av yrkande 5, i del av T217 (c), T242 (fp) i del av yrkande 6, T707 (m) yrkande 1 och T708 (c),
- Kristianstads (Everöd) och Ängelholms flygplatser i motionerna T205 (m) i del av yrkande 5 och T242 (fp) i del av yrkande 6,
- Göteborg-Landvetter flygplats i motion T213 (m) yrkande 4 samt
- Västerås-Hässlö flygplats i motion T702 (m) yrkande 2.

”Utrikes primärtrafik”

I motion T706 (m) yrkande 4 begärs förslag om ökad konkurrens och minskad reglering inom luftfartssektorn. Motionärerna synes med yrkandet avse den internationella luftfartsmiljö i vilken SAS verkar och för vilken beteckningen ”utrikes primärtrafik” här används.

Utskottet vill med anledning av motionsyrkandet framhålla att utskottet i 1988 års trafikpolitiska beslut ställde sig bakom kommunikationsministerns ståndpunkt att en friare konkurrens i den internationella luftfarten är önskvärd men måste förenas med krav på att luftfarten skall bedrivas på lika villkor. Enligt kommunikationsministern hade man från skandinavisk sida — dels inom den europeiska luftfartskonferensen (ECAC), dels genom Danmark i EG — föreslagit att luftfartsmarknaden skulle göras helt fri i Europa, men något intresse att diskutera ett sådant förslag hade dock inte visats från de centraleuropeiska ländernas sida. Utskottet och kommunikationsministern påpekade att de skandinaviska ländernas marknadssituationer kräver särskild hänsyn i fråga om koncessionspolitiken när det gäller den internationella trafiken. Utskottet vidhåller denna mening och kan därför inte förorda att SAS utsätts för ökad konkurrens i den ”utrikes primärtrafiken” utan att detsamma gäller för SAS konkurrenter. Utskottet avstyrker därmed det här aktuella motionsyrkandet.

”Utrikes sekundärtrafik”

I motion T215 (c) i del av yrkande 30 begärs att koncessioner skall ges generöst för trafik mellan de nordiska länderna.

Efter 1988 års trafikpolitiska beslut godkände regeringen under förra året riktlinjer för koncessionsgivningen för gränsöverskridande flyglinjer inom Skandinavien och för flyglinjer mellan flygplatser i Skandinavien och i det övriga Europa.

Dessa riktlinjer, som har redovisats närmare i ett föregående avsnitt i betänkandet, innebär en liberalisering av ”utrikes sekundärtrafik” i förhållande till tidigare och bör tillgodose önskemålen bakom här aktuellt motionsyrkande, vilket därför inte bör föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

Inrikes primärnätet

I den nationella flygtrafikförsörjningen, dvs. trafiken på primärnätet, skall SAS och Linjeflyg enligt 1988 års trafikpolitiska beslut även fortsättningsvis ha en prioriterad ställning. I fem motioner, som angetts ovan, begärs att parallellkoncessioner på primärnätet skall lämnas så att även andra företag kan bedriva linjefart på detta nät. Ett likartat syfte finns dessutom i del av yrkande 1 i motion T702 (m).

Den prioriterade ställningen för SAS och Linjeflyg på primärnätet har emellertid ifrågasatts av flygföretaget Transwede Airways-AB, som hos regeringen har ansökt om koncession för viss linjefart (1) på sträckan

Luleå—Stockholm, på vilken SAS genom ABA har koncession och bedriver trafik, (2) på sträckan Östersund—Stockholm, på vilken Linjeflyg har koncession och driver trafik, samt (3) mellan Göteborg och Luleå och (4) mellan Sundsvall och Göteborg. Linjeflyg har koncession för linjefart mellan Sundsvall och Göteborg men bedriver sedan mitten av 1980-talet inte trafik på linjen. Bolaget har dock förklarat sig berett att återuppta trafik på linjen under vissa förutsättningar.

I yttrande nyligen över Transwedes ansökan har LFV tillstyrkt att bolaget får koncession för trafik på sträckan Göteborg—Luleå, vilken trafik LFV hänför till sekundärtrafik. Ansökan i övrigt har avstyrkts av LFV med hänvisning till statsmakternas uttalanden om en prioriterad ställning för SAS och Linjeflyg i primärtrafiken. LFV har emellertid med hänvisning till bl. a. en skrivelse till regeringen av statens pris- och konkurrensverk (SPK) angående Transwedes koncessionsansökan och en skrivelse till regeringen av näringsfrihetsombudsmannen (NO) med förslag till avreglerande åtgärder inom det svenska inrikesflyget anfört att det finns skäl för en omprövning av gällande koncessionspolitik beträffande inrikes luftfart. De skäl för en omprövning som LFV anger är i korthet följande.

1. Redan uppkomsten av ett företag med Transwedes omfattning och resurser bör vara ett motiv för att pröva om detta företag och ev. andra företag kan ges plats inom inrikes reguljär luftfart, när önskemål härom framförs.

2. Ansökningar föreligger också från andra svenska företag om inrikes linjefart med tung materiel.

3. Internationellt råder klara liberaliseringstendenser inom luftfarten.

4. Svensk och skandinavisk luftfartspolitik har sedan 1980-talets början liberaliserats i viss utsträckning när det gäller gränsöverskridande trafik och fraktflyg.

5. Även om skäl kan anföras emot total avreglering finns det i flera länder med reglerat inrikesflyg exempel på ett införande stegvis av ökad konkurrens. En liknande utveckling i Sverige bör inte uteslutas.

6. SPK och NO, de bägge myndigheter som särskilt skall övervaka konkurrensinskränkningar, har föreslagit ett ökat inslag av konkurrens i inrikesflyget.

Vid övergången till ett nytt system bör enligt LFV inte vad som har byggts upp i regleringens skydd raseras. Konsumentintressena gagnas enligt LFV bäst av en gradvis övergång.

Frågan om ökad konkurrens inom inrikes luftfart har också uppmärksamats i direktiven (dir. 1989:12) för den kommitté som chefen för civildepartementet nyligen har tillkallat för att utreda hur konkurrenspolitiken ytterligare kan förstärkas. Kommittén skall bl. a. särskilt analysera konkurrensförhållanden inom reglerade sektorer och föreslå åtgärder som ökar konkurrensen samt pröva om konkurrenslagstiftningen i ökad utsträckning kan tillämpas inom dessa sektorer. I direktiven konstateras att inslagen av reglering är särskilt framträdande på bl. a. transportområdet och att efter 1988 års trafikpolitiska beslut regleringar kvarstår på detta område, bl. a. av flygtrafiken. Kommittén bör bl. a. överväga hur effekterna av redan fattade beslut om avreglering på transportområdet skall utvär-

deras och vidare undersöka om det finns ytterligare områden inom transportsektorn där konkurrensfrågorna bör tillmätas större betydelse. Kommittén bör därvid beakta att transportsektorn i stor utsträckning är internationell och att ytterligare steg i avregleringen kan vara beroende av vad som sker i vår omvärld.

Den av LFV önskade omprövningen av koncessionspolitiken torde ligga inom ramen för de tämligen vida direktiv för utredningsarbete som kommittén har fått. Enligt direktiven står det nämligen kommittén fritt att ta upp också andra närliggande frågor på konkurrens- och marknadsföringsområdet om omständigheterna skulle motivera detta.

I avvaktan på resultat av kommitténs arbete beträffande reglerade sektorer, vilket förutsickas föreligga före utgången av innevarande år, bör motionsförslagen om koncessionsgivningen avseende det inrikes primärnätet inte föranleda något initiativ av riksdagen. De avstyrks således.

Inrikes sekundärtrafik

Utskottet avstyrker även de ovan angivna motionsförslagen om generös koncessionsgivning för inrikes sekundärtrafik jämte motion T702 (m) i den del av yrkande 1 som avser denna trafik med hänvisning till att enligt gällande riktlinjer den inrikes sekundärtrafiken bl. a. bör utvecklas efter marknadens behov och på affärsmässiga grunder.

Trafik på vissa flygplatser

Vad utskottet i det föregående anført gäller också motionsförslagen om stimulans för trafik på vissa flygplatser i vad förslagen avser koncessionsgivningen. Förutsättning för att trafik på en flygplats skall komma till stånd är emellertid ytterst de ekonomiska villkoren för trafiken. Bedömningen av om sådana förutsättningar finns ankommer på flygföretagen, inte på riksdagen, varför motionsförslagen inte bör föranleda något initiativ av riksdagen utan bör avslås.

1.3 Tillstånd till flygchartertrafik från utlandet

I motion T714 (m) begärs att tillstånd till charterflygningar till Sverige skall ges generöst för att turistresor hit skall främjas.

Enligt LFV:s regler för charter- och taxifygningar mellan Sverige och utlandet (LFS 1987:20 BCL-A2) krävs vid sällskapsresa med charterflyg till Sverige från utlandet bl. a. att uppehållet här skall innefatta minst tre övernattningar utöver restiden. Om uppehållet börjar på en fredag (veckoslutsresor), krävs endast två övernattningar. Flygtransport krävs endast i en riktning. Sker transport med charterflyg i båda riktningarna skall transporten utföras av samma flygföretag.

Vid sällskapsresa med charterflyg från Sverige krävs bl. a. att researrangemanget skall omfatta minst tre övernattningar utöver restiden. Tidigare har det krävts att researrangemanget skulle ha en varaktighet av minst

en vecka, vilket medförde svårigheter att ordna så att det flygplan som transporterat en sällskapsresegrupp hit omedelbart kunde vända och ta med en ny grupp på återresan.

LFV:s krav, som bl. a. syftar till att ge visst skydd för den reguljära luftfarten, torde numera inte i sig utgöra något större hinder för en ökning av charterresandet hit. Med hänsyn härtill avstyrks motionen.

1.4 Biljettpriserna på vissa flyglinjer

I motion T210 (c) begärs (i del av yrkande 4) att skillnaden i biljettpris mellan flyglinjerna Kalmar—Stockholm och Växjö—Stockholm skall elimineras.

De båda flyglinjerna trafikeras av Linjeflyg. Normalpriset för en enkelresa mellan Kalmar och Stockholm (Arlanda) är 785 kr. för en flygsträcka på 344 km, dvs. 2:28 kr per km. Normalpriset för en enkelresa mellan Växjö och Stockholm (Arlanda) är 725 kr för en flygsträcka på 373 km, dvs. 1:94 kr. per km.

LFV godkänner flygföretagens normal- och lågpriser. Med hänsyn härtill och till att den redovisade skillnaden i biljettpris mellan de båda flyglinjerna sålunda har godtagits torde riksdagen inte böra ta något initiativ med anledning av motionsyrkandet, vilket således avstyrks.

2 Flygplatsorganisationen m. m.

2.1 Trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar

1988 års trafikpolitiska beslut innebär bl. a. att en trafikpolitisk prövning hos LFV av flygplatsinvesteringar skulle införas. Prövningen skulle avse investeringarnas lönsamhet och deras inverkan på andra flygplatser i regionen. Syftet med prövningen skulle vara att förhindra en överetablering inom flygsektorn och överkapacitet inom transportsektorn i stort. Genom ändringar i luftfartslagen (prop. 1988/89:36, TU5, rskr. 75) och i luftfartsförordningen har bestämmelser i ämnet meddelats (SFS 1988:1572 resp. 1573). Dessa har trätt i kraft den 1 januari 1989. Prövningen avser inrättande — genom ny-, om- eller tillbyggnad — av trafikflygplatser, dvs. flygplatser som skall kunna användas under instrumentväderförhållanden.

I motion T706 (m) begärs (yrkande 11) att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar är onödig.

Vid behandlingen under förra riksmötet av förslaget om införande av en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar avstyrkte utskottet ett motionsyrkande om att förslaget skulle avslås. Vid behandlingen tidigare under innevarande riksmöte av propositionen med förslag till ändring i luftfartslagen avstyrkte utskottet också motionsyrkanden om avslag på detta förslag. Såsom utskottet anförde redan under förra riksmötet vill utskottet framhålla att projekt avseende trafikflygplatser som uppenbarli-

gen saknar förankning i realistiska antaganden om den framtida trafik-
tillväxten bör inte komma till stånd eller bör åtminstone begränsas i
omfattning. Nu såsom tidigare anser utskottet att en trafikpolitisk pröv-
ning bör ske. Även det nu aktuella motionsyrkandet avstyrks således.

1988/89: TU18

2.2 Ändring av organisationen av LFV:s myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner

Motionsförslagen

I motion T706 (m) begärs (i del av yrkande 1) en utredning i syfte att
myndighetsfunktionen i LFV inkl. flygsäkerhetstjänsten skall avskiljas
från den rörelsedrivande funktionen i verket och den sistnämnda ombildas
till aktiebolag.

I motionerna T225 (m) i del av yrkande 30, T243 (m) yrkande 6 och
T706 (m) yrkande 2 framförs krav som sammanfattningsvis syftar till att
de statliga flygplatserna skall drivas i bolagsform. I motion T243 (m)
framhålls att icke-statliga flygplatser som drivs i bolagsform drivs mera
rationellt och ekonomiskt än de statliga flygplatserna. I de båda andra
motionerna framhålls att bolagsformen öppnar möjlighet för kommuner,
landsting och enskilda intressenter i en region att bli delägare i regionens
flygplats. Med olika delintressenter kan flygplatsen enligt den sistnämnda
motionen kunna bli en för delägarna och för regionen intressant, vinst-
givande och sysselsättningsskapande industri.

I motionerna T225 (m) och T706 (m) framförs också yrkanden (delar av
yrkandena 30 resp. 1) som synes syfta till att LFV:s rent kommersiella
verksamhet skall avskiljas från verket och drivas genom aktiebolag.

Utskottets ställningstaganden

Utskottet avstyrkte senast i betänkandet TU 1987/88:22 (s. 31–32)
motionsförslag om att myndighetsfunktionen inom LFV skulle avskiljas
från den rörelsedrivande och att den sistnämnda skulle omvandlas till
aktiebolag. Utskottet vill nu – liksom i nämnda betänkande – framhålla
följande.

– Genom LFV:s nuvarande organisation, för vilken utskottet har redogjort
i det föregående, har det skapats en klarare avgränsning mellan verkets
myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner.

– Det bör vara till fördel för luftfarten att myndighetsfunktionerna på luft-
fartsområdet samt flygplats- och flygtrafikledningsfunktionerna hålls sam-
man i ett verk.

– På grund av de samhälleliga krav som ställs på LFV och den anpassning
till ändrade förhållanden som affärsverksformen medger är denna företags-
form lämplig för LFV.

Av angivna skäl avstyrker utskottet även det nu aktuella motionsförsla-
get om avskiljande av den myndighetsfunktionen från den rörelsedrivande
i LFV.

Utskottet avstyrkte i betänkandet TU 1987/88:22 (s. 26–27) även

17

motionsförslag om ändring av företagsformen för de statliga flygplatserna till aktiebolag i vilka intressenter på det regionala och lokala planet skulle kunna ingå. Utskottet hänvisade till en förutskickad utredning om huvudmannaskapet för flygplatser. Som utskottet nämnt inledningsvis har numera en kommitté för utredning av former för organisation av huvudmannaskapet för flygplatser tillkallats. Enligt direktiven för utredningsarbetet (dir. 1989:11) skall detta inriktas på att redovisa generellt tillämpbara modeller för huvudmannaskap över flygplatser. I direktiven anförts bl. a. följande.

Förändringar i huvudmannaskap bör leda till ägande- och driftsformer som på ett effektivare sätt tillgodoser de syften som tidigare har motiverat förslag om resultatutjämning mellan kommunala och statliga flygplatser. En strävan bör vara att uppnå relativt likartade ekonomiska förutsättningar för flygplatser med jämförbara trafikvolym och funktioner i trafiksystemet. Förslag till huvudmannaskapslösningar måste kunna förenas med krav på ett samlat statligt inflytande över de primärflygplatser som drivs av LFV. Möjligheten till ökat lokalt och regionalt inflytande genom t. ex. delägarskap, måste vidare till form och omfattning avvägas mot behovet av att kunna tillämpa relativt enhetliga avgiftsprinciper för utnyttjandet av flygplatserna. Nationellt strategiska flygplatser bör dock generellt undantas från delägarskap.

Utredningsarbetet skall vara avslutat senast den 31 maj 1990.

I avvaktan på resultat av detta utredningsarbete bör motionsyrkandena om överförande av LFV:s flygplatser till bolagsform inte föranleda något initiativ av riksdagen. Yrkandena avstyrks sålunda.

LFV har bl. a. planerat att på Stockholm-Arlanda flygplats uppföra en centralt belägen större anläggning för service, konferenser, hotell m. m. under arbetsnamnet Arlanda centrum. I treårsplanen för budgetåren 1989/90–1991/92 anhöll verket om bemyndigande att inom en ram av 100 milj. kr. teckna aktier och bidra med kapital i övrigt till ett bolag med uppgift att uppföra och förvalta anläggningen "Arlanda centrum". I bolaget, som skulle ha ett eget kapital på mellan 200 och 300 milj. kr., skulle även två till tre ytterligare bolagsmän ingå.

Kommunikationsministern har inte i sin tur fört fram LFV:s förslag i budgetpropositionen. Han anför i denna (s. 136) att det med tanke på sysselsättningssituationen på byggarbetsmarknaden m. m. inte finns skäl att nu prioritera "Arlanda centrum".

LFV framhåller i treårsplanen att verket avser att ta vara på de möjligheter som finns att bedriva lönsam verksamhet inom det kommersiella området. En god lönsamhet inom detta område kan användas till att hålla tillbaka prisökningar på de trafikinriktade tjänsterna, vilket sammantaget förbättrar konkurrensförmågan. Med hänsyn härtill och då några egentliga olägenheter inte är förknippade med att LFV bedriver rent kommersiell verksamhet för service åt passagerare och flygföretag m. fl. finns det enligt utskottets mening inte anledning till att denna verksamhet skall avskiljas från verket och överföras till aktiebolag. Utskottet avstyrker således motionsyrkandena härom.

I motion T716 (fp) begärs (yrkande 2) att det på envar av LFV:s flygplatser skall finnas en särskilt miljöansvarig befattningshavare.

LFV:s styrelse fastställde år 1987 ett miljöpolitiskt handlingsprogram för verket. I handlingsprogrammet påpekas den inverkan på miljön i närheten av flygplatser som buller samt luft- och vattenföroreningar från flygtrafiken har liksom användningen av urea för att smälta snö och is på landningsbanor och av glykol för att avlägsna is och snö på flygplan. Enligt handlingsprogrammet skall program för kontroll och uppföljning av miljöpåverkan från verksamheten på LFV:s flygplatser upprättas för varje flygplats. Vidare har inom LFV under år 1988 formulerats en preliminär strategi till skydd för vattenmiljön.

Enligt underhandsuppgift från LFV ansvarar flygplatschefen på varje flygplats för bevakningen av miljöfrågorna. På Stockholm-Arlanda, Göteborg-Landvetter och Malmö-Sturup flygplatser biträds flygplatschefen i denna bevakning av en särskild befattningshavare.

Motionärernas önskemål är sålunda tillgodosett. Motionsyrkandet avstyrks därmed.

2.4 Ekonomiska mål och inriktning för LFV:s verksamhet under perioden 1989/90 – 1991/92

2.4.1 Ekonomiska mål för LFV:s verksamhet

2.4.1.1 Förslagen i budgetpropositionen

Vid början av treårsperioden 1989/90 – 1991/92 beräknas LFV:s tillgångar uppgå till 3 790 milj. kr. och verkskapitalet till 1 795 milj. kr. (varav statskapital 1 475 milj. kr., gjorda avsättningar 210 milj. kr. och balanserat överskott 110 milj. kr.).

Till statsverket ej återbetalad del av tidigare underförräntning på det statliga kapitalet beräknas vid ingången av treårsperioden uppgå till 554 milj. kr.

I 1988 års trafikpolitiska beslut slogs bl. a. fast (1) att utgångspunkt för de avgifter som det allmänna tar ut för infrastrukturtjänster på trafikområdet bör vara, att de totala samhällsekonomiska kostnader som följer av trafiken skall täckas genom dessa avgifter samt (2) att de rörliga luftfartsavgifterna skall inom ramen för ett oförändrat avgiftsuttag kunna anpassas till de beräknade kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnader som är direkt hänförliga till utnyttjandet av infrastrukturen.

I budgetpropositionen läggs fram förslag till följande ekonomiska mål för LFV:s verksamhet under treårsperioden 1989/90 – 1991/92.

- Avkastning på statskapitalet enligt fastställd avkastningsränta skall inbetalas till staten.
- Underförräntningen på statskapitalet skall vara återbetald senast vid utgången av treårsperioden.
- Avgiftshöjningar skall – i linje med statens åtagande enligt det s. k. SILA-protokollet – understiga den allmänna prisutvecklingen.

— Soliditeten, dvs. relationen mellan verkskapitalet och de totala tillgångarna, bör inte understiga 45 %.

Med det s. k. SILA-protokollet avses följande.

Efter överläggningar mellan företrädare för staten och SILA om samarbetet inom den reguljära luftfarten träffade parterna år 1983 en i ett protokoll nedtecknad överenskommelse om principerna för det fortsatta samarbetet. Enligt detta protokoll (prop. 1983/84: 147 bil. 2) är parterna bl. a. överens om att när LFV har nått balans mellan intäkter och kostnader enligt en plan för resultatutjämning över åren Kommunikationsdepartementet skall verka för att LFV:s taxehöjningar sker i långsammare takt och i genomsnitt understiger den allmänna prisutvecklingen.

Kommunikationsministern anmäler att han avser att verka för att begränsningen beträffande avgiftshöjningar enligt SILA-protokollet upphävs. När denna begränsning upphör finns det enligt kommunikationsministern förutsättningar att delegera beslutanderätten beträffande trafikavgifter från regeringen till LFV. Statsmakterna bör dock lägga fast mål och policy för taxeförändringarna. Den avgiftsstruktur som lagts fast och de principer som redovisats i 1988 års trafikpolitiska beslut bör enligt kommunikationsministern vara vägledande även för framtiden, och avgifterna bör kunna användas för att nå ett rimligt rättvisande kostnadsansvar för kunderna och vara ett medel att öka effektiviteten och produktiviteten i verksamheten. Kommunikationsministern förordar att LVF skall ges ökad beslutanderätt beträffande trafikavgifter fr. o. m. den 1 juli 1989.

2.4.1.2 Motionsförslag och utskottets ställningstaganden

Motionsförslag har framförts om nivån på trafikavgifterna och på avgifterna för den årliga luftvärdighetskontrollen (förrättningen kallades tidigare efterbesiktning) av privatflygplan samt om viss ändring av villkoren för det av LFV bekostade systemet för resultatutjämning mellan statliga och kommunala flygplatser.

Nivån på trafikavgifterna

I motion T706 (m) begärs (yrkande 9) att nivån på LFV:s avgifter på luftfarten skall sättas så lågt att luftfarten främjas och LFV:s flygplatser kan hävda sig i konkurrensen med flygplatser i utlandet om flygtrafiken — t. ex. Malmö-Sturups flyglats i konkurrensen med Köpenhamns lufthamn (Kastrup).

Utskottet behandlade och avstyrkte senast i betänkandet TU 1986/87:25 (s. 10–11) likartade motionsyrkanden. Som utskottet då gjorde vill utskottet erinra om att LFV:s verksamhet är inriktad på att stärka flygtransportsektorns konkurrensförmåga och att upprätthålla en flygsäkerhetsstandard som lägst är i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. Denna inriktning av verksamheten och kraven på full kostnadstäckning och förräntning på det tillskjutna kapitalet bestämmer, som utskottet också framhöll, nivån på trafikavgifterna. I likhet med tidigare

vill utskottet vidare erinra om att avgifterna till LFV för huvuddelen av trafiken beräknas motsvara inte mera än ca 10% av det totala biljettpriset. Det bör också framhållas att av åtagandet enligt SILA-protokollet har följt att avgiftshöjningarna inte fullt ut har kunnat följa den allmänna prisutvecklingen.

Från säkerhetssynpunkt och från avgiftssynpunkt torde LFV:s flygplatser hävda sig väl vid jämförelse med flygplatser i andra länder. Även när det gäller kapacitet att ta emot trafik på flygplatser och i lufterum torde LFV ha goda konkurrensmöjligheter.

Med hänsyn till det anförda bör motionen inte föranleda något initiativ från riksdagens sida. Motionsyrkandet avstyrks.

Avgifterna för den årliga luftvärdighetskontrollen av privatflygplan

LFV:s luftfartsinspektion svarar för kontrollen av luftvärdigheten hos luftfartyg. Efter en första kontroll av luftvärdigheten övervakas luftvärdigheten årligen.

I motion T706 (m) begärs (yrkande 13) att avgiften för luftvärdighetsbevis i samband med besiktning av privatflygplan skall vara relaterad till den verkliga kostnaden.

Senast i betänkandet TU 1987/88:22 (s. 34) avstyrkte utskottet ett likartat motionsyrkande. Utskottet hänvisade till att man inom LFV har eftersträvat kostnadstäckning för hela flygsäkerhetstjänsten, varvid såväl övervakning som undertäckning har förekommit bland de olika typerna av tjänster, och till att en översyn av luftfartsinspektionens taxor hade påbörjats.

Översynen avslutades hösten 1988 och lades till grund för en taxa, som gäller fr. o. m. den 1 januari 1989. Årsavgiften för den fortlöpande luftvärdighetsövervakningen av ett vanligt lätt privatflygplan med en högsta tillåten flygvikt av 2 000 kg var före den 1 januari 1989 2 500 kr. Enligt den nya taxan är årsavgiften 2 000 kr. för ett flygplan med en högsta tillåten flygvikt under 2 000 kg.

I taxeöversynen deltog bl. a. företrädare för Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) och Svenska Allmänflygföreningen (SPAF). I rapporten konstaterades att en total kostnadsanpassning av taxorna inte var möjlig utan dramatiska konsekvenser för det lätta privatflyget. Företrädare för den tyngre luftfarten påtog sig emellertid att stödja den lätta luftfarten m. m. genom att acceptera "transfereringar" i rimlig omfattning. Sammanfattningsvis har den nya taxan lett till lägre kostnader för det lätta privatflyget, skolor och utbildningsverksamhet.

Taxeändringen bör kunna tillgodose syftet med motionsyrkandet varför det inte bör föranleda något initiativ av riksdagen. Det avstyrks således.

I motion T210 (c) begärs (i del av yrkande 4) att flygplatserna i Hultsfred och Oskarshamn skall omfattas av systemet för resultatutjämning mellan statliga och kommunala flygplatser, fastän kravet på minst 100 000 passagerare per år i inrikes linjefart inte uppfylls.

Hultsfreds flygplats hade år 1987 ca 7 100 och Oskarshamns flygplats ca 10 900 passagerare i linjefart och chartertrafik. Utskottet är inte berett att förorda avsteg från ovannämnda krav. Motionsförslaget avstyrks således.

Utskottet vill emellertid nämna att kommittén för utredning av former för organisation av huvudmannaskapet för flygplatser bl. a. skall sträva efter att relativt likartade ekonomiska förutsättningar skall uppnås för flygplatser med jämförbara trafikvolym och funktioner i trafiksystemet.

De ekonomiska målen för LFV:s verksamhet under perioden 1989/90 – 1991/92

Utskottet har inte något att erinra mot vad i budgetpropositionen har anförts om ekonomiska mål för LFV:s verksamhet under perioden 1989/90 – 1991/92 och tillstyrker att det godkänns av riksdagen.

2.4.2 Inriktning av LFV:s verksamhet

I budgetpropositionen förordas att gällande inriktning av LFV:s verksamhet skall ligga fast. Verksamheten skall syfta till att stärka flygtransportsektorns konkurrensförmåga. Genom följsamhet av tjänsteutbudet till förändrade behov eller möjligheter skall flygföretagen kunna erbjudas förutsättningar för hög regularitet, korta markuppehåll och smidig trafikavveckling. Vidare skall flygsäkerhetsstandarden var i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer.

Det föreslås att riksdagen skall godkänna vad sålunda har förordats. Utskottet tillstyrker att så sker.

2.5 Inriktningen och omfattningen av LFV:s investeringar under perioden 1989/90 – 1991/92

2.5.1 Förslagen i budgetpropositionen. m. m.

LFV har i treårsplanen lagt fram en investeringsplan som omfattar investeringar för ca 2,8 miljarder kronor, i löpande priser. I planen ingår bl. a. kostnader för en ny inrikesterminal och en tredje landningsbana på Stockholm-Arlanda flygplats ("Arlanda"), en utbyggnad av inrikesterminalen på Göteborg-Landvetter flygplats ("Landvetter") samt ersättning av områdeskontrollcentralen i Sundsvall.

Med de mål som statsmakterna lägger fast för LFV:s soliditet, avgiftshöjningar och ekonomiska resultat anges enligt kommunikationsministern också ramarna för verksamheten. Det ankommer sedan på LFV att priori-

tera sina investeringar och att finna kostnadseffektiva lösningar på olika kapacitetsproblem.

1988/89: TU18

Resultatutvecklingen bör sålunda enligt kommunikationsministern vara styrande för investeringsutgifterna. Den positiva resultatutvecklingen inom flyget bör enligt honom ge förutsättningar för en något större investeringsvolym än den som för närvarande kan anges med bibehållet soliditetsmål och han bedömer att investeringsvolymen för den kommande treårsperioden skall komma att uppgå till ca 2 miljarder kronor.

Kommunikationsministern pekar på att faktiska investeringsbehov och den betalningsvilja som LfV:s kunder ger uttryck för bör – om begränsningen enligt SILA-protokollet upphör – kunna återspeglas i avgifterna.

Möjligheten att genom avtal med intressenter erhålla täckning för investeringskostnader bör enligt kommunikationsministern bibehållas men generellt förbehållas kostnadskrävande och samtidigt angelägna projekt.

Han anser att påbörjad byggnad av en ny inrikesterminal och anläggande av en tredje landningsbana på Arlanda kan prioriteras.

I budgetpropositionen föreslås att riksdagen skall godkänna vad kommunikationsministern anfört om inriktningen och omfattningen av LfV:s investeringar under perioden 1989/90 – 1991/92 samt bemyndiga regeringen att besluta om avvikelser därifrån.

2.5.2 Motionsförslag och utskottets ställningstaganden

Motionsförslag har framförts om halvering av investeringsprogrammet, om visst krav för anläggande av en tredje landningsbana på Arlanda och om starten för detta projekt.

Halvering av investeringsprogrammet

I motion T258 (vpk) framförs kritik mot att trafikflyget tillåts expandera trots att det har nackdelar genom luftföroreningar och genom att det minskar resandet på järnväg så att upprätthållandet av järnvägstrafik i vårt land hotas. Motionärerna vill därför bromsa flygets expansion och föreslår i här aktuell del av motionen (del av yrkande 16) att LfV:s investeringsprogram halveras. Härigenom sparar man enligt motionärerna pengar, och bristen på kapacitet inom flygplatsorganisationen framtvingar en minskning av trafikutbudet. Motionärerna vill i detta sammanhang bromsa utbyggnaderna på Arlanda med en ny inrikesterminal och en ny landningsbana, utbyggnad av inrikesterminalen på Landvetter och ersättande av områdeskontrollcentralen i Sundsvall.

Utskottet vill erinra om att utskottet i betänkandet TU 1987/88:22 (s. 35–36), med hänsyn till de kapacitetsproblem som fanns på Arlanda, avstyrkte ett motionsförslag om att en ny inrikesterminal och andra utbyggnader på flygplatsen inte skulle komma till stånd.

Utskottet vill också erinra om att statsmakterna genom 1988 års trafikpolitiska beslut har lagt fast att konsumenterna skall ha så stor valfrihet som möjlighet när det gäller utnyttjandet av olika trafikmedel (prop.

1987/88: 50 bil. 1, TU 13, rskr. 159). Den i budgetpropositionen föreslagna omfattningen av LFV:s investeringar innebär att man försöker tillgodose de krav som den fortgående ökningen av flygtrafiken ställer, dvs. krav som såväl konsumenterna som angelägenheten av en säker trafik ställer.

Utskottet avstyrker även det här aktuella motionsförslaget.

1988/89: TU18

Vissa villkor för anläggande av en tredje landningsbana på Arlanda

I motion T368 (mp) begärs (yrkande 2) att en tredje landningsbana inte skall få anläggas på Arlanda förrän problemen med buller, luftföroreningar och lukt avsevärt har minskats.

Bestämmelser som syftar till att motverka att störning för omgivningen uppkommer genom luftförorening, buller m. m. från en anläggning finns bl. a. i miljöskyddslagstiftningen. Enligt den till miljöskyddslagen (1969: 387) knutna miljöskyddsförordningen (1981: 574) gäller att vid anläggande och – under vissa förutsättningar – vid ändring av en flygplats med en nominell banlängd överstigande 1 200 meter tillstånd skall sökas hos koncessionsnämnden för miljöskydd. Vidare skall den som avser att ändra en sådan flygplats i god tid dessförinnan underrätta miljö- och hälsoskyddsnämnden i kommunen. Vid tiden då LFV avgav sin treårsplan arbetade man med att ta fram underlag för tillståndsprövning hos koncessionsnämnden för en tredje bana på Arlanda, som beräknas komma att få en längd av ca 2 500 meter.

Den förestående prövningen hos koncessionsnämnden torde kunna tillgodose syftet med motionsförslaget, vilket således kan avslås.

Tidsplan för arbetet med en tredje bana på Arlanda

I motion T706 (m) begärs (yrkande 8) att anläggandet av en tredje bana på Arlanda skall påbörjas snarast så att behövlig ökning av kapaciteten på flygplatsen sker.

Enligt LFV:s treårsplan visar en kalkyl för Arlanda, i vilken kostnaderna för förseningar i flygtrafiken ställs mot kapital- och driftkostnader för ett bansystem med en tredje bana, att efterfrågan på en sådan bankapacitet med nuvarande utveckling i flygtrafiken föreligger redan omkring år 1990. Med hänsyn till den tid prövningen av ett tillståndsärende beträffande en tredje bana tar hos koncessionsnämnden för miljöskydd bedöms dock anläggningsarbetena för banan kunna påbörjas först under budgetåret 1990/91 och banan bli färdig under år 1993.

Mot bakgrund av det anförda är utskottet inte berett att förorda något riksdagens initiativ med anledning av motionsförslaget vilket sålunda avstyrks.

Utskottet har inte något att erinra mot vad i budgetpropositionen har anförts om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets investeringar under perioden 1989/90 – 1991/92. Utskottet föreslår att det godkänns av riksdagen och att regeringen bemyndigas att besluta om avvikelser därifrån.

2.6 Finansiering av LFV:s investeringar

2.6.1 Uttalanden i budgetpropositionen

I budgetpropositionen beräknas behovet av upplåning i riksgäldskontoret för finansiering av LFV:s investeringar under treårsperioden 1989/90 – 1991/92 vara ca 1 300 milj. kr. Finansieringen i övrigt av investeringarna förutsätts ske genom ianspråktagande av avskrivningar och avsättningar samt genom bidrag av intressenter och leasing m. m.

2.6.2 Motionsförslag

I två motioner framförs förslag om sättet för finansiering av investeringarna.

Finansiering genom ett finansieringsbolag och på kreditmarknaden

I motion T706 (m) framförs tre förslag beträffande finansieringen av LFV:s investeringar. I avvaktan på att den affärsdrivande funktionen i LFV – i enlighet med ett förslag av motionärerna – ombildas till aktiebolag och därefter kan finansiera sina investeringar på samma sätt som sådana bolag bör enligt motionärerna ett finansieringsbolag för LFV tillskapas med televerkets finansieringsbolag Telefinans som förebild (yrkande 3). Motionärerna begär vidare att LFV skall få ta upp lån på den ordinarie kreditmarknaden för att finansiera investeringar som uppfyller normala lönsamhetskrav (yrkande 10). Statens krav på avkastning kan, anför motionärerna, tillgodoses genom att beräkningsmetoden förändras, så att effekten av att investeringar finansieras på den öppna marknaden neutraliseras.

Slutligen begär motionärerna – i anslutning till att de kommenterar serviceverksamheten på Arlanda för resenärerna – att kommersiella satsningar skall finansieras genom lån på den reguljära låne marknaden (yrkande 12).

Utskottet har senast i betänkandet TU 1987/88:22 (s. 32) avstyrkt likartade motionsförslag. I likhet med tidigare vill utskottet framhålla att LFV:s finansiella rörelsefrihet har ökat genom att verket får fondera överskottsmedel och har möjlighet till upplåning genom riksgäldskontoret, leasing och finansiering genom avtal med kommunala och enskilda intressenter. Något särskilt finansieringsbolag synes mot nu nämnd bakgrund inte vara

erforderligt. Vidare vill utskottet — också liksom tidigare — framhålla att upplåning genom riksgäldskontoret torde kunna ske till lägre kostnad dels genom att riksgäldskontorets speciella kompetens att låna upp medel utnyttjas, dels genom att de "stordriftsfördelar" uppnås som riksgäldskontorets medverkan torde innebära.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet de här aktuella motionsförslagen.

1988/89: TU18

Finansiering av den nya inrikesterminalen på Arlanda

I motion T234 (fp) föreslås (yrkande 11) att investeringarna i den nya inrikesterminalen på Arlanda skall finansieras genom höjning av landningsavgifterna. En höjning av dessa avgifter kan enligt motionärerna också få den effekten att flygföretagen inte leder trafik genom Arlanda utan startar "tvärlinjer", varigenom "trycket" på Arlanda minskar.

Utskottet avstyrkte i betänkandet TU 1987/88:22 (s. 36) ett likartat motionsförslag. Utskottet hänvisade till ett av LFV till regeringen överlämnat förslag om principer när det gäller att inom avgiftssystemet täcka de kostnader som föranleds av investeringar i flygplatser m. m. LFV har sedermera bemyndigats att träffa överenskommelser med flygföretagen om ersättning för sådan ökning av kapacitetskostnader som följer av investeringar eller serviceförbättringar som SAS och/eller Linjeflyg har ställt krav på och som avses nyttiggöras i företagens flygverksamhet.

En motsvarighet till det av motionärerna förordade sättet för finansiering av investeringar har sålunda i princip accepterats. Motionsyrkandet bör med hänsyn härtill inte föranleda något initiativ av riksdagen. Det avstyrks sålunda.

2.7 Motionsförslag om befintliga och nya flygplatser m. m.

Stockholm — Bromma flygplats

Stockholm — Bromma flygplats, vilken invigdes år 1936, drivs av LFV. Flygplatsen ligger emellertid på mark som tillhör Stockholms stad. Avtalet mellan staten och staden om upplåtelse av marken till staten för flygplatsändamål gäller t. o. m. utgången av år 1996.

Bromma flygplats används numera huvudsakligen för affärs- och privatflyg m. m. Viss linjefart förekommer ännu på flygplatsen, nämligen till Linköping och Karlskoga.

I motion T706 (m) framhålls att Stockholmsregionen behöver två flygplatser Arlanda och Bromma, varvid Bromma avlastar Arlanda affärs-, skol- och taxiflyg m. m. Motionärerna begär (yrkande 14) att riksdagen skall uttala sig för att Bromma flygplats bör vara kvar som en med Arlanda samverkande flygplats.

Utskottet har tidigare uttalat uppfattningen att det i avvaktan på en mera slutgiltig lösning av flygtransportförsörjningen i Stockholmsregionen inte är möjligt att avveckla Bromma flygplats (TU 1980/81:28 s. 6). Som

utskottet också tidigare gjort — senast i betänkandet TU 1987/88:22 (s. 38) — vill utskottet understryka att det inte har frångått sin uppfattning att två flygplatser behövs i regionen.

1988/89: TU18

Kontakter mellan LFV, staden och Stockholm läns landsting i fråga om flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen på lång sikt ledde till att staden, landstinget och sex Södertörnskommuner bildade Tullinge Flygplats AB som sedan utarbetade och till regeringen överlämnade förslag om inrättande av en civil trafikflygplats på den nedlagda flygflottiljen F18:s bas vid Tullinge.

Regeringen uppdrog åt landshövding Curt Boström att undersöka näringslivets, berörda kommuners och landstingets intresse av att medverka ekonomiskt i ett gemensamt bolag för uppbyggnad och drift av en civil flygplats vid Tullinge. I direktiven för uppdraget framhölls att flygplatser med enbart inrikes sekundärtrafik samt affärs- och privatflyg inte är en angelägenhet för staten och LFV. Vidare betonades att en civil flygplats vid Tullinge — med hänsyn till Arlandas roll och utvecklingsmöjligheter — inte under överskådlig tid är nödvändig som komplement till de flygplatser som staten svarar för. Tullinge skulle mot den bakgrunden inte vara aktuell som statlig flygplats. Utredningsarbetet borde inriktas på en uppbyggnad för propellerflyg och samtidigt en koncessionsgivning som är förenlig med en långsiktig utveckling av Arlanda för svenskt inrikesflyg. Landshövding Boström redovisade uppdraget i en skrivelse till regeringen i september 1988 med förslag till två alternativ till avtal om utbyggnad av Tullinge flygplats till trafikflygplats.

Talesmän för en majoritet i kommunfullmäktige i Botkyrka kommun, i vilken Tullinge flygplats ligger, har emellertid under hösten 1988 förklarat att man motsätter sig utbyggnad av flygplatsen till en trafikflygplats.

Inom Stockholms stad har i mars i år tillkallats en ledningsgrupp, i vilken bl. a. företrädare för LFV och landstinget ingår, och en arbetsgrupp med uppdrag att förutsättningslöst redovisa olika alternativ för hur marken på Bromma flygfält kan utnyttjas efter det att avtalet med staten går ut år 1996. Föredragande borgarrådet har pekat på att en förutsättning för att flygfältsområdet skall kunna bebyggas med bostäder är att ett fullgott alternativ anvisas flygverksamheten eller att flygplatsen minskas och bostäder byggs på frigjord mark.

I avvaktan på resultat av sistnämnda utredningsarbete är utskottet inte berett att föreslå något riksdagens uttalande beträffande en lösning av frågan om en ytterligare flygplats i Stockholmsregionen. Härav följer att utskottet avstyrker motion T706 (m) i här aktuell del.

Trafikflygplats i södra Storstockholmsregionen

Nej till ett återupptagande av Tullingeprojektet

I motion T704 (mp) begärs att riksdagen skall bestämt uttala att en trafikflygplats vid Tullinge inte bör komma till stånd. Med hänsyn till att inställningen inom Botkyrka kommun till Tullingeprojektet kan komma

att ändras vill motionärerna att projektet definitivt skall skrinläggas som ett led i en begränsning av flyget av miljöskäl.

1988/89: TU18

Med hänsyn till att det inte förutskickades att en civil flygplats vid Tullinge skulle vara statlig finns det inte någon anledning för riksdagen att uttala sig om ett ev. Tullingeprojekt i framtiden. Utskottet vill erinra om att ett projekt avseende en trafikflygplats skall prövas från bl. a. miljöskyddssynpunkt och trafikpolitisk synpunkt, vilket bör tillgodose motionärerna. Motionen kan således avslås.

Lokalisering av en ny civil flygplats m. m.

I motion T209 (fp) begärs (yrkande 2) att planeringen skall påbörjas av en flygplats i södra Storstockholmsregionen för allmänflyg och de mest trafikerade inrikeslinjerna som alternativ till det ej längre aktuella Tullingeprojektet. I motion T705 (fp) begärs att man skall överväga att lokalisera en ny trafikflygplats för Storstockholmsområdet i närområdet västsydväst om Södertälje eller att till trafikflygplats bygga ut den på ett militärt flygfält (i Skavsta) inrättade Nyköping-Oxelösund flygplats, som drivs av ett kommunalt aktiebolag.

Av den ovan lämnade redovisningen framgår att frågan om anläggande av en ny civil flygplats i Stockholmsregionen i första hand är en kommunal fråga. Som också nämnts har, sedan Tullingeprojektet inte längre är aktuellt, inom Stockholms kommun påbörjats ett utredningsarbete kring frågor om Bromma. Med hänsyn till det anförda bör motionsförslagen inte föranleda något initiativ av riksdagen. De avstyrks således.

Ny flygplats för Karlstadsregionen

Karlstads flygplats drivs av LFV. Koncessionsnämnden för miljöskydd har uttalat att det är mycket angeläget att Karlstad flygplats upphör att användas för linjefart och att ansträngningarna för att få en ny trafikflygplats till stånd bör intensifieras.

I tre motioner framförs förslag beträffande flygplats för Karlstadsregionen.

Nej till ny flygplats

För att flygets expansion skall bromsas motsätter sig motionärerna i motion T258 (vpk) att en ny flygplats för Karlstadsregionen anläggs (del av yrkande 16).

Utskottet avstyrkte i betänkandet TU 1987/88:22 (s. 37) ett likartat motionsyrkande, varvid utskottet framhöll att en ny flygplats behövs för att klara den ökande flygtrafiken. Också koncessionsnämnden för miljöskydd har från sin utgångspunkt för bedömningen ansett att en ny flygplats behövs. Utskottet avstyrker därmed det nu aktuella motionsförslaget.

I motion T228 (c,m,fp) begärs (yrkande 4) att staten skall medverka i utrednings- och projekteringsarbetet för en ny flygplats (i Mellerudstorp) för Karlstadsregionen samt svara för nödvändiga investeringar i flygplatsen. I motion T229 (s) begärs (yrkande 5) att regeringen skall medverka till att frågan om huvudman för en ny flygplats (i Mellerudstorp) löses och att nödvändiga investeringsmedel ställs till förfogande.

Enligt uppgift under hand från LFV har verket tagit upp överläggningar med Karlstads kommun och Värmlands läns landsting om huvudmannaskap samt byggande och gemensam finansiering av en ny flygplats i Karlstadsområdet. Utskottet vill erinra om att den nyligen tillkallade kommittén för utredning av formerna för organisation av huvudmannaskapet för flygplatser bl. a. skall undersöka olika modeller för ägande och drift av flygplatser. Då riksdagen inte bör föregripa påbörjade överläggningar om en ny flygplats för Karlstadsregionen med något uttalande avstyrks motionerna.

Ny flygplats för "Fyrstad"

Trollhättan-Vänersborgs flygplats drivs sedan år 1983 av Fyrstads Flygplats AB, som ägs av Trollhättans, Uddevalla, Vänersborgs och Lysekils kommuner.

Enligt de motioner som nämns i det följande har linjefarten på flygplatsen ökat kraftigt under senare år, men flygplatsen har inte kapacitet att ta emot trafik med större flygplan än SAAB-340. Flygplatsbolaget önskar därför att en ny flygplats för "Fyrstad", som har större kapacitet, skall anläggas i Skogaryd, Vänersborgs kommun.

I motion T245 (fp) begärs (yrkande 4) att riksdagen skall uttala att en större flygplats än den nuvarande behövs för "Fyrstad". I motion T712 (m,fp) begärs att riksdagen som sin mening skall uttala att en ny flygplats är en nödvändig del för "Fyrstads" expansion och framtid som tillväxtområde (yrkande 1), att en koncessionsprövning av lokaliseringen av en ny flygplats bör göras för att utröna möjligheterna att anlägga en ny flygplats (yrkande 2) samt att nya och alternativa finansieringsformer för en ny flygplats bör prövas förutsättningslöst (yrkande 3).

Utskottet anförde vid behandlingen i betänkandet TU 1987/88:22 (s. 37–38) av motionsförslag om en ny flygplats för "Fyrstad" att en ny flygplats för området är en kommunal angelägenhet och att det närmast ankommer på de kommuner som är engagerade i flygplatsbolaget att vinna intressenter för planering, ägande och drift av en ny flygplats. Med hänvisning till detta och till att, som nämnts, frågor om former för organisationen av huvudmannaskapet för flygplatser utreds genom en nyligen tillkallad kommitté avstyrker utskottet motionsförslagen. Som utskottet nämnt ovan gäller enligt den till miljöskyddslagen (1969:387) knutna miljöskyddsförordningen (1981:574) att vid anläggande av en flygplats med en nominell

banlängd överstigande 1 200 meter tillstånd skall sökas hos koncessionsnämnden för miljöskydd.

1988/89:TU18

Nej till ny flygplats i Östergötland

Mot bakgrund av att inom Östergötlands län tankar har framkastats på att anlägga en framtida större regional flygplats i Norsholm – Gistad-området mellan Linköping och Norrköping begärs i motion T244 (c) yrkande I att riksdagen skall uttala att de befintliga flygplatserna i Linköping och Norrköping räcker till för överskådlig tid och att således en ny flygplats inte behövs i regionen.

Utskottet anser att motionen inte bör föranleda annat än att utskottet erinrar om att ett projekt avseende en ny trafikflygplats inte kan komma till stånd om det inte godkänns från bl. a. trafikpolitisk synpunkt och från miljöskyddssynpunkt. Motionsförslaget avstyrks därmed.

Ansvar för driften av Gunnarns flygplats

Storumans kommun har medgivits att använda det militära flygfältet i Gunnarn för civil luftfart. I motion T701 (fp) begärs att staten skall ansvara för driften av flygplatsen. Motionären framhåller att flygfältet (efter vissa investeringar) skulle kunna ta emot linjetrafik vilket skulle stimulera turistnäringen och näringslivet i övrigt i området.

Från anslaget för förra budgetåret för bidrag till kommunala flygplatser i skogslänen m. m. ansökte Storumans kommun hos LfV om bidrag till åtgärder för civil trafik på Gunnarns flygfält.

Med motivering att linjefart under hösten 1987 hade återupptagits på flygplatserna i Vilhelmina och Lycksele kommuner (som gränsar till Storumans kommun i norr resp. väster) och några mera konkreta planer på linjefart inte hade redovisats beträffande Gunnarns flygfält föreslog LfV inte något bidrag från anslaget.

Med hänvisning till att, som nämnts, frågor om former för organisation av huvudmannskapet för flygplatser för närvarande utreds bör motionen inte föranleda något initiativ av riksdagen. Den avstyrks således.

3 Hemställan

Utskottet hemställer

Flygtrafikförsörjningen m. m.

1. beträffande *privatisering av SAS*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T225 yrkande 30 i denna del och 1988/89:T706 yrkande 7,

2. beträffande *koncessionsgivningen för "utrikes primärtrafik"*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T706 yrkande 4,

3. beträffande *koncessionsgivningen för "utrikes sekundärtrafik"*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T215 yrkande 30 i denna del,

4. beträffande *koncessionsgivningen på det inrikes primärnätet*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T215 yrkande 30 i denna del, 1988/89:T225 yrkande 30 i denna del, 1988/89:T234 yrkande 10 i denna del, 1988/89:T702 yrkande 1 i denna del, 1988/89:T706 yrkandena 5–6 och 1988/89:T707 yrkande 2,

5. beträffande *koncessionsgivningen för inrikes sekundärtrafik*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T225 yrkande 30 i denna del, 1988/89:T234 yrkande 10 i denna del och 1988/89:T702 yrkande 1 i denna del,

6. beträffande *stimulans för trafik på vissa flygplatser*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T205 yrkande 5, 1988/89:T213 yrkande 4, 1988/89:T217 i denna del, 1988/89:T242 yrkande 6, 1988/89:T702 yrkande 2, 1988/89:T707 yrkande 1 och 1988/89:T708,

7. beträffande *tillstånd till charterflygningar från och till utlandet*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T714,

8. beträffande *biljettpreiserna på vissa flyglinjer*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T210 yrkande 4 i denna del,

Flygplatsorganisationen m.m.

9. beträffande *trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T706 yrkande 11,

10. beträffande *LFV:s affärs- och myndighetsfunktioner*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T225 yrkande 30 i denna del, 1988/89:T243 yrkande 6 och 1988/89:T706 yrkandena 1 och 2,

11. beträffande *bevakningen av miljöfrågor på LFV:s flygplatser*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T716 yrkande 2,

12. beträffande *nivån på trafikavgifterna*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T706 yrkande 9,

13. beträffande *avgifter för årlig luftvärdighetskontroll*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T706 yrkande 13,

14. beträffande *visst krav för resultatutjämningsbidrag*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T210 yrkande 4 i denna del,

15. beträffande *ekonomiska mål och inriktning för LFV:s verksamhet*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1988/89:100 godkänner vad i propositionen har anförts om verksamhetens ekonomiska mål och om inriktningen under perioden 1989/90–1991/92 i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

16. beträffande *halvering av investeringsprogrammet*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T258 yrkande 16 i denna del,

17. beträffande *vissa villkor för en tredje bana på Arlanda*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T368 yrkande 2,

18. beträffande *tidsplan för en tredje bana på Arlanda*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T706 yrkande 8,

19. beträffande *LVF:s investeringar*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition

1988/89:100 godkänner vad i propositionen har anförts om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets investeringar under perioden 1989/90–1991/92, i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan, samt bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser från det som riksdagen godkänner,

20. beträffande *finansiering genom ett finansieringsbolag och på kreditmarknaden*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T706 yrkandena 3, 10 och 12,

21. beträffande *finansiering av den nya inrikesterminalen på Arlanda*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T234 yrkande 11.

22. beträffande *Stockholm–Bromma flygplats*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T706 yrkande 14,

23. beträffande *ett återupptagande av Tullingeprojektet*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T704,

24. beträffande *lokalisering av en ny civil flygplats m. m.*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T209 yrkande 2 och 1988/89:T705,

25. beträffande *ny flygplats för Karlstadsregionen*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T258 yrkande 16 i denna del,

26. beträffande *huvudman för ny flygplats för Karlstadsregionen m. m.*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T228 yrkande 4 och 1988/89:T229 yrkande 5,

27. beträffande *ny flygplats för "Fyrstad"*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T245 yrkande 4 och 1988/89:T712,

28. beträffande *ny trafikflygplats mellan Linköping och Norrköping*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T244 yrkande 1,

29. beträffande *ansvaret för Gunnarns flygplats*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T701.

Stockholm den 27 april 1989

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Tom Heyman (m) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp).

1. Privatisering av SAS (mom. 1)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Denna motivering" och slutar med "avstyrks därmed" bort ha följande lydelse:

Detta har motiverat ett mellan staten och enskilda intressenter delat ägande i ABA och i SAS men gör det inte längre. Som framhålls i motion T706 (m) är SAS numera ett starkt företag som omsätter en miljard kronor varje månad och som söker samarbetspartners i Europa och i andra delar av världen. Det skulle enligt utskottets mening vara bättre för SAS liksom för en intern svensk avreglering av luftfarten om SAS vore ett företag utan statlig inblandning. Statligt ägande i SAS kan vara en belastning i företagets internationella samarbetssträvanden. En privatisering av SAS bör därför förberedas redan nu.

Vad utskottet sålunda anfört om privatisering av SAS bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *privatisering av SAS*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T225 yrkande 30 i denna del och 1988/89:T706 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

2. Koncessionsgivningen för "utrikes primärtrafik" (mom. 2)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "aktuella motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

SAS tillhör de framgångsrika flygföretagen i världen och torde ha goda framtidsutsikter. Nya grepp med helt nya kompletterande verksamheter, förbättrad service och service i nya former – såsom hela resepaket med hotell, incheckningsservice på hotell m. m. – ger SAS-koncernen en god grund för framtiden.

SAS har emellertid haft och har en skyddad ställning genom de förmåner i fråga om koncessioner som företaget har. En utveckling mot liberalisering och avreglering av luftfarten, som påbörjades i USA, kommer nu också i Europa. Denna utveckling är enligt utskottets mening också den rätta. Den bästa luftfartspolitik är nämligen den som medger att luftfarten kan fungera efter marknadsekonomiska principer.

Det är enligt utskottets mening angeläget att det skandinaviska luftfartssamarbetet i SAS värnas, men det måste ske på det sättet att SAS får anpassas till de nya villkor i fråga om ökad konkurrens och avreglering som bedöms komma att råda för luftfarten i Europa. Både för luftfartens

del och för SAS del bör ökad konkurrens vara nyttig. Om SAS skall ha goda utsikter i framtiden måste företaget av i stort sett egen kraft kunna hävda sig på flygtransportmarknaden.

Vad utskottet sålunda anfört om koncessionsgivningen för "utrikes primärtrafik" bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *koncessionsgivningen för "utrikes primärtrafik"*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T706 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

3. Koncessionsgivningen för "utrikes sekundärtrafik" (mom. 3)

Anna Wohlin-Andersson och Elving Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Dessa riktlinjer" och slutar med "kan avslås" bort ha följande lydelse:

Dessa riktlinjer innebär emellertid att vid koncessionsprövningen hänsyn skall tas till SAS intressen, vilket gör att koncessionsgivningen inte kan bli generös för flygtrafik mellan de nordiska länderna. Såsom begärs i motionen bör koncessionsgivningen emellertid vara generös för linjefart mellan de nordiska länderna.

Vad utskottet sålunda anfört om koncessionsgivningen för "utrikes sekundärtrafik" bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *koncessionsgivningen för "utrikes sekundärtrafik"*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T215 yrkande 30 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

4. Koncessionsgivningen på det inrikes primärnätet (mom. 4)

Anna Wohlin-Andersson (c), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Elving Andersson (c), Tom Heyman (m) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Den av" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är tiden nu mogen för att tillåta en ökad konkurrens när det gäller trafik på primärnätet. Det är till nackdel för utvecklingen om en monopolsituation kommer att råda, vilket blir fallet om SAS och Linjeflyg även i fortsättningen skall ha en prioriterad ställning. SAS och Linjeflyg är ju ägarmässigt nära förbundna och kan sägas utgöra delar av ett och samma företag med staten som dominerande ägare.

Ansvar för inrikestrafik var inte huvudanledningen till att SAS bildades, utan det var behovet av skandinaviskt samarbete för utveckling av inter-

nationell flygtrafik. Den inrikestrafik som SAS bedriver i vårt land synes inte behöva utgöra en grundval för SAS uppgift som ett flygföretag för internationell trafik. SAS ensamrätt till trafik på de s. k. stamlinjerna bör kunna ändras så att parallellkoncessioner ges till andra flygföretag.

Även på Linjeflygs linjer bör parallellkoncessioner kunna ges till andra flygföretag.

Som sammanfattningsvis begärs i här aktuella motionsförslag bör ökad konkurrens medges på primärnätet, en uppfattning som även NO och SPK har. Härigenom stärks trafikanternas ställning, vilket borde vara ett statligt önskemål.

Kommittén för utredning hur konkurrenspolitiken ytterligare kan förstärkas bör få tilläggsdirektiv för sitt arbete i vilka det klart anges att kommittén skall ta upp frågan om koncessionsgivningen för inrikes primärtrafik och att utredningsarbetet skall syfta till att skapa förutsättningar för en fri konkurrens i denna trafik.

Vad utskottet sålunda anför om koncessionsgivningen på det inrikes primärnätet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. *beräffande koncessionsgivningen på det inrikes primärnätet*
att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T215 yrkande 30 i denna del, 1988/89:T225 yrkande 30 i denna del, 1988/89:T234 yrkande 10 i denna del, 1988/89:T702 yrkande 1 i denna del, 1988/89:T706 yrkandena 5–6 och 1988/89:T707 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

5. Tillstånd till charterflygningar från och till utlandet (mom. 7)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "LFV:s krav" och slutar med "avstyrks motionen" bort ha följande lydelse:

Linjefarten står inför avreglering och ökad konkurrens. Linjefarten bör inte heller längre skyddas med regler som inskränker möjligheterna att arrangera sällskapsresor med charterflyg. Vi har i vårt land stort intresse att på olika sätt öka turistresandet hit och bör därför förbättra förutsättningarna för charterflyg för utlänningar som vill besöka vårt land. Såsom föreslås i motionen bör villkoren för charterflygningar med passagerare vara generösa.

Vad utskottet sålunda anför om tillstånd till charterflygningar från och till utlandet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. *beträffande tillstånd till charterflygningar från och till utlandet*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T714 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

6. Trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar (mom. 9)

1988/89: TU18

Anna Wohlin-Andersson (c), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Elving Andersson (c), Tom Heyman (m) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Vid behandlingen" och på s. 17 slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

I den mån en statlig flygplats skall anläggas eller en befintlig statlig flygplats skall ändras, görs självfallet utan föreskrifter härom en trafikpolitisk prövning av investeringen inom LFV och då ärendet underställs regeringen av denna.

Att göra en trafikpolitisk prövning av kommunala trafikflygplatsprojekt torde kommunerna själva vara närmast att göra och de har dessutom förutsättningar för att kunna göra detta. Att underställa projekten LFV är att beskära kommunernas kompetensområde. Trafikpolitisk prövning hos statlig myndighet av flygplatsprojekt som har annan huvudman än staten bör inte ske. En sådan prövning skulle innebära ett underställningsförfarande som numera i stort sett frångåtts i andra sammanhang.

Regeringen bör därför förelägga riksdagen förslag om upphävande av nyinförda bestämmelser i luftfartslagen om trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar. Sedan riksdagen beslutat upphäva dessa bestämmelser bör motsvarande bestämmelser i luftfartsförordningen upphävas.

Vad utskottet sålunda anfört om trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T706 yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

7. LFV:s affärs- och myndighetsfunktioner (mom. 10)

Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Tom Heyman (m) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Utskottet avstyrkte senast" och på s. 18 slutar med "motionsyrkandena härom" bort ha följande lydelse:

Genom den av riksdagen år 1984 beslutade omorganisationen av LFV skedde en avgränsning inom verket mellan myndighetsfunktionerna och de rörelsedrivande funktionerna. En starkare marknadsinriktning och en större självständighet för flygplatserna skulle åstadkommas. Detta skulle emellertid enligt utskottets mening kunna åstadkommas bättre genom att – såsom förespråkas i en av motionerna – de statliga flygplatserna och andra till de rörelsedrivande funktionerna hänförliga delar av LFV sammanförs i aktiebolag och verket därefter omfattar enbart myndighetsfunktioner för luftfarten.

Genom att omvandla de olika flygplatserna till bolag skulle, såsom framhålls i några motioner, möjlighet öppnas för kommuner, landsting och/eller enskilda intressenter i en region att bli delägare i regionens flygplats. Med olika delintressenter skulle flygplatsen kunna bli en för delägarna och för regionen intressant, vinstgivande och sysselsättningsskapande industri.

Förutsättningarna för en starkare marknadsinriktning av LFV:s rent kommersiella verksamhet skulle vara bättre om den bedrevs i aktiebolagsform än inom ramen för ett statligt verk.

Regeringen bör i överensstämmelse med vad som föreslås i här aktuella motionyrkanden låta utreda och därefter framlägga förslag för riksdagen i frågorna om avskiljande av myndighetsfunktionen i LFV och om ombildande av den rörelsedrivande funktionen till aktiebolag. Frågor om överförande av de olika flygplatserna till bolag för att på så sätt öppna möjligheter för bl. a. intressenter i regionerna att bli delägare i dem bör beaktas av kommittén för utredning av former för organisation av huvudmannaskapet för flygplatser, vilken skall överväga olika modeller för ägande och drift av flygplatser.

Vad utskottet sålunda anført om LFV:s affärs- och myndighetsfunktioner bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *LFV:s affärs- och myndighetsfunktioner*
att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T225 yrkande 30 i denna del, 1988/89:T243 yrkande 6 och 1988/89:T706 yrkandena 1 och 2, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anført,

8. Nivån på trafikavgifterna (mom. 12)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 20 börjar med "Utskottet behandlade" och på s. 21 slutar med "Motionsyrkandet avstyrks" bort ha följande lydelse:

De svenska luftfartsavgifterna ligger enligt en rapport från riksdagens revisorer i maj 1987 högt vid en internationell jämförelse. Det är som framhålls i motionen av utomordentlig vikt för utvecklingen av luftfarten och från konkurrenssynpunkt att avgifterna på luftfarten sätts på rimlig nivå. Alltför höga avgifter kan leda till att svenska flygplatser förlorar trafik i förhållande till alternativa utländska flygplatser eller till att marginalerna blir så små för flygföretagen att det inte är möjligt att bedriva flygverksamhet.

Vad utskottet sålunda anført om nivån på trafikavgifterna bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. beräffande *nivån på trafikavgifterna*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T706 yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anført,

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 21 börjar med "Senast i" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Luftfartsinspektionens taxa har ändrats fr. o. m. den 1 januari 1989. Årsavgiften för den fortlöpande luftvärdighetsövervakningen av ett litet flygplan är dock fortfarande hög. För ett flygplan med en högsta tillåten startvikt under 2000 kg är årsavgiften 2000 kr. En ägare till ett sådant flygplan har svårt att acceptera en så hög avgift när någon egentlig besiktning inte äger rum utan enbart stickprovskontroll. Som begärs i motionen bör avgiften till LFV för luftvärdighetsövervakningen vara relaterad till den verkliga kostnaden för övervakningen.

Vad utskottet sålunda anför om avgifter för årlig luftvärdighetskontroll bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

13. *beträffande avgifter för årlig luftvärdighetskontroll*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T706 yrkande 13 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anför,

10. Halvering av investeringsprogrammet (mom. 16)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 23 börjar med "Utskottet vill erinra" och på s. 24 slutar med "aktuella motionsförslaget" bort ha följande lydelse:

Utskottet instämmer med motionärerna i att flygets expansion måste bromsas med hänsyn till de nackdelar som flyget har och som motionärernas pekar på.

Luftfarten ger upphov till betydande miljöstörningar i form av buller, lukt, föroreningar av mark och vattendrag genom avisningskemikalier och avgasutsläpp av skilda slag. Flygtransporter är därtill synnerligen energislösande och medför stor förbrukning av högvärdigt fossilt bränsle.

Man pekar på det nya hot mot livet på vår jord som det minskande ozonskiktet i stratosfären innebär och till vilket bl. a. avgasutsläppen från flygtrafik på hög höjd torde vara orsak. Man pekar också på den ökning av koldioxidhalten i atmosfären som flyget i snabbt ökande utsträckning bidrar till. Ökad koldioxidhalt medför sannolikt att atmosfären värms upp, med globala klimatförändringar som följd. Dessutom ökar flygets andel av kväveoxidutsläppen snabbt, en förorening som kraftigt bidrar till skogsskador, förorening och skador i kusthaven.

Med hänsyn till att riksdagen har antagit miljöpolitiska mål, som bl. a. innebär att kväveoxidutsläppen skall minskas med minst 30% till år 1995 och att koldioxidutsläppen inte alls skall öka, kan inte flygets snabba expansion accepteras. Mot denna bakgrund bör överföringar av person-

transporter från flyget till främst järnvägarna ske. Som ett led i åtgärder för att bromsa flygets expansion bör i överensstämmelse med motionärernas förslag omfattningen av LFV:s investeringar halveras.

1988/89: TU18

Vad utskottet sålunda anfört om halvering av investeringsprogrammet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. *beträffande halvering av investeringsprogrammet*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T258 yrkande 16 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

11. Vissa villkor för en tredje bana på Arlanda (mom. 17)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 24 börjar med "Den förestående" och slutar med "kan avslås" bort ha följande lydelse:

Även om koncessionsnämnden för miljöskydd skulle ge tillstånd till anläggande av den planerade tredje banan på Arlanda utesluter detta inte att med denna bana kommer att uppstå problem med buller, luftföroreningar och lukt. Koncessionsnämndens toleransgräns beror på de olika avväganden som nämnden gör.

Enligt utskottets mening bör den planerade tredje banan inte få anläggas förrän man har inplanerat sådana anordningar m.m. i anslutning till banan som gör att – om problem med buller, luftföroreningar och lukt skulle uppstå – problemen kommer att bli av ringa omfattning och kommer att snabbt kunna åtgärdas.

Vad utskottet sålunda anfört om vissa villkor för en tredje bana på Arlanda bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. *beträffande vissa villkor för en tredje bana på Arlanda*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T368 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

12. Finansiering genom ett finansieringsbolag och på kreditmarknaden (mom. 20)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 25 börjar med "Utskottet har senast" och slutar på s. 26 med "aktuella motionsförslagen" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening innebär upplåning genom riksgäldskontoret att LFV tvingas till en onödig och ineffektiv hantering för att tillgodose sitt behov av lånemedel för investeringar. I den till televerket knutna Telc-

investgruppen ingår Telefinans AB med uppgift att finansiera och hyra ut olika typer av terminaler och telekommunikationssystem som televerket marknadsför. Den bästa ordningen för finansiering av LFV:s investeringar skulle enligt utskottets mening vara den att – med televerkets finansiering av utrustning genom Telefinans AB som förebild – LFV får möjlighet att genom ett eget finansieringsbolag ta upp lån till investeringar direkt på kapitalmarknaden på marknadsmässiga villkor, i synnerhet när det gäller kommersiella investeringar.

Ett finansieringsbolag bör således bildas för LFV med Telefinans som förebild. Förslag härom bör föreläggas riksdagen redan under nästa budgetår.

Som motionärerna vidare föreslår bör LFV redan nu få ta upp lån på den ordinarie kreditmarknaden för att finansiera investeringar som uppfyller normala lönsamhetskrav. Statens krav på avkastning kan, som motionärerna anför, tillgodoses genom att beräkningsmetoden förändras, så att effekten av att investeringar finansieras på den öppna marknaden neutraliseras. Som motionärerna också föreslår bör satsningar på den kommersiella serviceverksamheten för resenärerna finansieras genom lån på den reguljära lånemarknaden.

Vad utskottet sålunda anført om finansiering genom ett finansieringsbolag och på kreditmarknaden bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

20. *beträffande finansiering genom ett finansieringsbolag och på kreditmarknaden*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T706 yrkandena 3, 10 och 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anført,

13. Stockholm – Bromma flygplats (mom. 22)

Görel Bohlin, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 27 börjar med "I avvaktan" och slutar med "aktuell del" bort ha följande lydelse:

En andra flygplats i Stockholmsområdet bör enligt utskottets mening vara så attraktiv att den drar till sig den trafik den är avsedd för så att risken för att det lätta flyget flyttar till Arlanda blir liten. Bromma har denna egenskap. Den är en flygplats som efterfrågas av det lätta flyget. Bromma fungerar sålunda avlastande för Arlanda, och som samarbetande flygplatser fungerar Bromma och Arlanda bra och till fördel för såväl resenärer som flygföretag. Härtill bidrar bl. a. det förhållandet att avståndet mellan Bromma och Arlanda är jämförelsevis kort.

På Bromma krävs dock vissa investeringar, men investeringsbehovet är dock avsevärt mindre än det skulle föreligga om annat alternativ till en andra flygplats i Stockholmsområdet blir aktuellt.

Stockholms kommunfullmäktige uttalade den 6 oktober 1986 att Bromma flygplats bör bevaras.

Bromma behövs och bör vara kvar som en med Arlanda samverkande flygplats.

1988/89: TU18

Vad utskottet sålunda anfört om Stockholm – Bromma flygplats bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

22. *beträffande Stockholm – Bromma flygplats*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T706 yrkande 14 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

14. Ett återupptagande av Tullingeprojektet (mom. 23)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 28 börjar med "Med hänsyn" och slutar med "således avslås" bort ha följande lydelse:

Då nya flygplatser utgör mycket verksamma stimulanser för ytterligare expansion av flyget på bekostnad av den miljövänliga och energisnåla järnvägstrafiken och detta särskilt skulle kunna bli fallet med en trafikflygplats vid Tullinge bör riksdagen klart säga ifrån att ett statligt engagemang i ett cv. återupptaget Tullingeprojekt är helt uteslutet. Ett sådant projekt bör över huvud taget inte mer aktualiseras.

Vad utskottet sålunda anfört om ett återupptagande av Tullingeprojektet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 23 bort ha följande lydelse:

23. *beträffande ett återupptagande av Tullingeprojektet*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T704 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

15. Ny flygplats för Karlstadsregionen (mom. 25)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 28 börjar med "Utskottet avstyrkte" och slutar med "aktuella motionsförslaget" bort ha följande lydelse:

Med tanke på en av hänsyn till miljön av allt fler önskad överföring av persontransporter från flyg till främst järnvägen och den möjlighet till snabba tågresor som insättandet av snabbtåg kommer att medföra kan man räkna med att en ny flygplats i Karlstad inte kommer att behövas. Den tänkta nya flygplatsens placering och utformning med risk för att skada den närbelägna vattentäkten talar också emot den. En ny flygplats i Karlstad bör därför inte komma till stånd.

Vad utskottet sålunda anfört om ny flygplats för Karlstadsregionen bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 25 bort ha följande lydelse:

25. *beträffande ny flygplats för Karlstadsregionen*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T258 yrkande 16 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

1. Privatisering av SAS (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anför:

I olika sammanhang har vi från vänsterpartiet kommunisterna framhållit att den svenska luftfartens snabba expansion måste brytas med hänsyn till de miljöstörningar i form av buller och avgaser som flygtrafiken orsakar. Vi har pekat på det nya hot mot livet på vår jord som det minskande ozonskiktet i stratosfären innebär och till vilket bl. a. avgasutsläppen från flygplan på hög höjd torde vara orsak. Mot denna bakgrund anser vi att massiva överföringar av persontransporter från flyget till främst järnvägen måste ske.

Till en, som vi hoppas, i framtiden begränsad flygtrafik i vårt land bör staten i princip ha ensamrätt, då endast härigenom garantier kan erhållas för att miljöhänsyn beaktas vid uppläggningsen av flygtrafiken m. m. Då staten som delägare i SAS och Linjeflyg har förutsättningar för ett starkt inflytande i dessa företag avstyrker vi från vår sida bestämt motionsförslag som syftar till privatisering av SAS.

2. Koncessionsgivningen för inrikes sekundärtrafik (mom. 5)

Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Tom Heyman (m) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anför:

Statsmakterna uttalade sig redan år 1985 för en generös koncessionsgivning för sekundärflyget. Detta borde, sades det, stimulera till en fortsatt positiv utveckling av denna del av linjefarten. Så har också skett. Sekundärtrafiken har varit den del av linjefarten som har vuxit mest i procent. En generös koncessionsgivning har stimulerat företag- och entreprenörandan, vilket den resande allmänheten har haft nytta av. Vi vill därför framhålla att det är angeläget att man slår vakt om den liberala inställning vid koncessionsgivningen som har varit så fruktbar för sekundärflygets utveckling.

3. Trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar (mom. 9)

Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anför:

I olika sammanhang har vi från vänsterpartiet kommunisterna och från miljöpartiet de gröna framhållit att den svenska luftfartens snabba expansion måste brytas med hänsyn till de miljöstörningar i form av buller och avgaser som flygtrafiken orsakar.

Enligt vår mening bör den trafikpolitiska prövningen utvecklas och breddas till att gälla även alternativa satsningar och investeringar i spår-bunden trafik. Kan trafikförsörjningen klaras på ett tillfredsställande sätt

med motsvarande järnvägsinvesteringar skall investeringen i stället göras där. Genom den trafikpolitiska prövningen av flygplatsinvesteringar har man en möjlighet att hindra utbyggnaden av flyget till förmån för järnvägs-
trafiken som är ett energisnålt och miljövänligt transportsätt i jämförelse med flyget. Vi slår därför vakt om möjligheten till denna prövning och avstyrker bestämt motionsyrkandet om att den skall tas bort.

4. Ekonomiska mål och inriktning för LFV:s verksamhet (mom. 15)

Roy Ottosson (mp) anför:

Så länge till följd av *SILA-protokollet* höjning av LFV:s taxor till att åtminstone följa den allmänna prisutvecklingen har hindrats och hindras har luftfarten subventionerats och fortfar att subventioneras. Detta har bl. a. bidragit till att luftfarten har kunnat expandera kraftigt under senare år. Med hänsyn till nackdelarna med luftfarten genom att den är mycket energikrävande och har en mycket negativ inverkan på miljön bör den inte få stöd i någon form. Det är i stället den energisnåla och miljövänliga järnvägstrafiken som bör ges förutsättningar för expansion.

Vi i miljöpartiet de gröna vill understryka det angelägna i att kommunikationsministern fullföljer den i budgetpropositionen uttalade avsikten att verka för att begränsningen beträffande avgiftshöjningar enligt *SILA-protokollet* upphävs.

Enligt de riktlinjer för LFV:s verksamhet som riksdagen föreslås godkända skall verksamheten stärka *flygtransportsektorns konkurrensförmåga* genom att flygbolagen skall erbjudas förutsättningar för hög regularitet, korta markuppehåll och smidig trafikavveckling samt genom att säkerhetsstandarden skall lägst vara i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. Miljöpartiet de gröna kan tillstyrka dessa riktlinjer med utgångspunkt från att de kan bidra till att flygresandet blir säkrare för dem som inte har annat val utan är hänvisade till att resa med flyg. Någon anledning att tillstyrka att flygets konkurrensförmåga skall stärkas på bekostnad av järnvägen finns däremot inte.

5. Ny trafikflygplats mellan Linköping och Norrköping (mom. 28)

Anna Wohlin-Andersson (c) anför:

Den statliga Norrköpings flygplats har en landningsbana på 1 700 meter och den i Saab-Scania-koncernen ingående Linköpings flygplats en landningsbana på drygt 2 100 meter. Med så goda flygplatser på ett avstånd av av ca 4 mil från varandra kan det inte finnas anledning att mellan dem anlägga en ny flygplats. Att därför hämma utvecklingen för vissa bygder genom markreservationer för något som ej bör bli aktuellt anser jag inte försvarbart.

<i>Sammanfattning</i>	1
<i>Propositionen</i>	2
<i>Motionerna</i>	2
<i>Gällande riktlinjer för luftfartspolitiken, m. m.</i>	5
Övergripande riktlinjer och grundläggande bestämmelser	5
Om flygtrafikförsörjningen m. m.	6
Former för reglering	6
Scandinavian Airlines System (SAS) m.m.	6
Riktlinjer	7
Om flygplatsorganisationen m.m.	8
Riktlinjer beträffande huvudmannaskapet för flygplatser för civil luftfart	8
Antalet flygplatser	9
Luftfartsverkets uppgifter och organisation samt styrningen av ver- ket	9
Resultatutjämning mellan flygplatser	10
Tidsbegränsad resultatutjämning mellan statliga och kommunala flygplatser	10
<i>Utskottet</i>	10
1 Flygtrafikförsörjningen m. m.	11
1.1 Privatisering av SAS	11
1.2 Trafikstillstånd (koncessioner) för linjefart	12
1.2.1 Motionsförslag	12
1.2.2 Utskottets ställningstaganden	13
1.3 Tillstånd till flygchartertrafik från utlandet	15
1.4 Biljettpriserna på vissa flyglinjer	16
2 Flygplatsorganisationen m. m.	16
2.1 Trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar	16
2.2 Ändring av organisationen av LFV:s myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner	17
2.3 Bevakningen av miljöfrågor på LFV:s flygplatser	19
2.4 Ekonomiska mål och inriktning för LFV:s verksamhet under perioden 1989/90—1991/92	19
2.4.1 Ekonomiska mål för LFV:s verksamhet	19
2.4.1.1 Förslagen i budgetpropositionen	19
2.4.1.2 Motionsförslagen och utskottets ställningstagan- den	20
2.4.2 Inriktning av LFV:s verksamhet	22
2.5 Inriktningen och omfattningen av LFV:s investeringar under perioden 1989/90—1991/92	22
2.5.1 Förslagen i budgetpropositionen, m. m.	22
2.5.2 Motionsförslag och utskottets ställningstaganden	23
2.6 Finansiering av LFV:s investeringar	25
2.6.1 Uttalanden i budgetpropositionen	25
2.6.2 Motionsförslag	25
2.7 Motionsförslag om befintliga och nya flygplatser m. m.	26
3 Hemställan	30
<i>Reservationer</i>	33
<i>Särskilda yttranden</i>	42