Trafikutskottets betänkande 1985/86:15

om anslag till Luftfart (prop. 1985/86:100 bil. 8)

TU
1985/86:15

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar trafikutskottet förslagen i budgetpropositionens bilaga 8 under avsnittet F. Luftfart, vilka bl. a. avser inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och verkets investeringar under tidsperioden 1986/87–1988/89, finansiering av verkets investeringar samt medelsanvisningar för nästa budgetår. Förslagen tillstyrks.

I betänkandet behandlas också yrkanden i ett 20-tal motioner.

Föredragande departementschefen har i propositionen ställt sig avvisande till ett förslag av luftfartsverket om att de kommunala flygplatserna Borlänge, Gällivare, Kramfors, Kristianstad, Trollhättan och Växjö skall inordnas i luftfartsverkets system för resultatutjämning mellan de statliga flygplatserna, vilket innebär att de lönsamma flygplatserna lämnar bidrag till driften av de olönsamma. Utskottet avstyrker motionsyrkanden om att förslaget skall genomföras m. m. men föreslår med anledning av ett motionsyrkande att frågor kring ett resultatutjämningssystem skall övervägas i en utredning. Med anledning av motionsyrkanden föreslår utskottet att kostnadsersättningar skall utgå till Kristianstads och Växjö enligt hittillsvarande grunder i avvaktan på resltatet av de föreslagna övervägandena.

Utskottet föreslår att övriga motioner avslås eller lämnas utan åtgärd.

Åtta reservationer fogas vid betänkandet.

M- och fp-ledamöterna anser (res. nr 1) att myndighetsfunktionerna och de rörelsedrivande enheterna i luftfartsverket skall avskiljas från varandra och att de statliga flygplatserna skall ombildas till aktiebolag.

M- och fp-ledamöterna anser (res. nr 2) att finansiering av luftfartsverkets investeringar skall få ske genom upplåning på kapitalmarknaden. För nästa budgetår förordar de en sådan upplåning om 10 milj. kr. I en följdreservation (res. nr 3) föreslår reservanterna att medelsanvisningen under anslaget Flygplatser m. m. för nästa budgetår sänks i förhållande till regeringens förslag med motsvarande belopp om 10 milj. kr.

M-, fp- och c-ledamöterna begär (res. nr 4) liberalisering m. m. inom luftfarten samt föreslår (res. nr 5) en annan motivering än majoritetens till utskottets ställningstagande i fråga om inriktningen av konsortialavtalsförhandlingar beträffande SAS.

C-ledamöterna (res. nr 6), m-ledamöterna (res. nr 7) och vpk-ledamoten (res. nr 8) begär var för sig att riksdagen skall göra vissa uttalanden om användningen av Bromma flygplats.

1 *Riksdagen 1985/86. 15 saml. Nr 15*

Sex särskilda yttranden har avgetts.

M-ledamöterna har uttalat sig om avgifter för efterbesiktning av luftfartyg, om avgifter för flygverksamheten samt om användningen av Sturups flygplats.

Vpk-ledamoten har uttalat sig om regionalpolitiska skäl för inordnande av vissa kommunala flygplatser i ett resultatutjämningssystem.

M-, fp- och c-ledamöterna har uttalat sig om storleken på investeringsutgifter och fp-ledamöterna om prissättningen på flygresor från och till övre Norrland.

SJÄTTE HUVUDTITELN

Propositionsförslag

I proposition 1985/86:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) har regeringen i avsnittet F. Luftfart under punkterna F 1.–F 3. (s. 115–127) föreslagit riksdagen att

1. godkänna vad som i propositionen har förordats om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och om verkets investeringar under perioden 1986/87–1988/89 samt bemyndiga regeringen att besluta om avvikelser därifrån,

2. godkänna vad som i propositionen har anförts om finansiering av luftfartsverkets investeringar för budgetåret 1986/87,

3. godkänna att luftfartsverket under budgetåret 1986/87 får träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra (leasa) anläggningar och utrustningar motsvarande ett anskaffningsvärde på 10 000 000 kr.,

4. till Flygplatser m. m. för budgetåret 1986/87 anvisa ett reservationsanslag på 89 700 000 kr. (punkt F 1., s. 126–127),

5. till Beredskap för civil luftfart för budgetåret 1986/87 anvisa ett reservationsanslag på 12 900 000 kr. (punkt F 2., s. 126–127),

6. till Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland för budgetåret 1986/87 anvisa ett förslagsanslag på 14 500 000 kr. (punkt F 3. s. 127).

Vidare har regeringen i nämnda avsnitt i propositionen under punkt F 4 (s. 127–128) föreslagit riksdagen att till Statens haverikommission för budgetåret 1986/87 anvisa ett anslag på 1 000 kr.

Motionerna

1985/86:T212 av John Johnsson m. fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär att överläggningar snarast tas upp med SAS eller andra svenska eller utländska flygbolag om direkt reguljär trafik från Sturup till Mellaneuropa och England,

2. att riksdagen hos regeringen begär att antalet turer mellan Sturup och Kastrup återinförs till tidigare antal avgångar, i enlighet med riksdagens tidigare uttalande vid äventyr att tillståndet för svävartrafik återkallas.

1985/86:T257 av Karl Erik Olsson och Ingbritt Irhammar (båda c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 4 och 5),

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att flygplatsen i Kristianstad skall omfattas av systemet för resultatutjämning,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att flygplatsen i Ängelholm moderniseras.

1985/86:T271 av Egon Jacobsson och John Johnsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om ökad konkurrens på flyglinjen Malmö–Stockholm.

1985/86:T286 av Per Stenmarck m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–4),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående flygavgifter,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående reguljära flyglinjer från Sturup till vissa större orter i Europa,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående flyglinjen Sturup–Arlanda,

4. att riksdagen hos regeringen begär förslag för att åstadkomma en ökad konkurrens och minskad reglering inom luftfartssektorn.

1985/86:T287 av Kjell Nilsson m. fl. (s) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om stöd till Växjö flygplats.

1985/86:T289 av Anita Persson (s) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en eventuell samnordisk trafikflygarutbildning i Sverige lokaliseras till Nyköpings–Oxelösunds flygplats,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en eventuell statlig utbildning av civila helikopterförare i möjlig omfattning samordnas med den samnordiska trafikflygarutbildningen.

1985/86:T290 av Gösta Andersson m. fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om ett bättre utnyttjande av den samlade flygplatskapaciteten som redan finns i landet,

2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande fördelen med att bevara Bromma som en statlig flygplats även efter år 1996,

3. att riksdagen beslutar att hos regeringen hemställa om att en arbetsgrupp tillsätts för att närmare undersöka och ge förslag på hur flygsäkerheten ytterligare kan förbättras.

1985/86:T305 av Hans Dau m. fl. (m), vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om ökad konkurrens inom trafikflyget.

1985/86:T313 av Ulla Orring och Rune Ångström (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande garantibidrag för en treårig försöksverksamhet med flygtrafik mellan kommunerna Vilhelmina, Lycksele, Umeå och Sundsvall.

1985/86:T331 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–6, 8 och 9),

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till aktiebolagsbildning av de statliga flygplatserna,

2. att riksdagen hos regeringen begär utredning i syfte att åstadkomma ett fullständigt avskiljande av myndighetsfunktionen i luftfartsverket från den rörelsedrivande delen,

3. att riksdagen hos regeringen begär att luftfartsverket i avvaktan på organisationsförändring till aktiebolag resp. myndighetsenhet bör bilda ett särskilt finansieringsbolag 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 hos regeringen begär en generösare syn vid behandling av ansökningar om nya inrikes koncessioner,

6. att riksdagen hos regeringen begär att avgiften för besiktning av privatflygplan skall vara relaterad till den verkliga kostnaden,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om inriktningen av konsortialavtalsförhandlingarna beträffande SAS,

9. att riksdagen uttalar att Bromma flygplats bör vara kvar för allmänflyg och visst sekundärflyg och med Arlanda som samverkande enhet.

1985/86:T340 av Tommy Franzén m. fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 5), att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen sägs om flygtrafiken och om en nedläggning av Bromma flygplats.

1985/86:T374 av Sigge Godin m. fl. (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande flygbiljettaxan i övre Norrland.

1985/86:T375 av Anders G. Högmark m. fl. (m, fp, c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Kristianstads och Växjö flygplatser på samma sätt som beslutades av riksdagen år 1982 även fortsättningsvis skall omfattas av systemet för resultatutjämning,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Borlänge, Gällivare, Kramfors och Trollhättans flygplatser skall intas i resultatutjämningssystemet,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att resultatutjämningen kan vara partiell och då följa den täckningsgrad som luftfartsverket kan prestera gentemot statsverket,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att resultatutjämningsbidraget för de kommunala flygplatserna fastställs genom förhandlingar mellan luftfartsverket och de berörda kommunala flygplatsernas huvudmän,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att finansiering-

en av resultatutjämningen sker genom en höjning av passageraravgifterna på de statliga flygplatserna i enlighet med vad som i motionen anförs.

1985/86:T376 av Margareta Hemmingsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om utbildning av piloter för den civila luftfarten.

1985/86:T377 av Olle Grahn m. fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående en generösare behandling av ansökningar om nya inrikes koncessioner,

2. att riksdagen hos regeringen begär att förutsättningarna för att öka konkurrensen inom inrikes och utrikes luftfart studeras.

1985/86:T410 av Åsa Strömbäck-Norrman m. fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att flygplatsfrågan bör bli föremål för en utredning,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den nu gällande resultatutjämningen bör bibehållas i avvaktan på utredningsresultatet.

1985/86:T414 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 10 och 11 delvis),

10. att riksdagen till luftfartsverkets investeringar i Flygplatser m. m. för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 79 700 000 kr.,

11. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under rubriken Lånefinansiering av del av SJ:s och luftfartsverkets investeringar.

1985/86:T424 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 19, 22–24),

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om ökad konkurrens inom luftfarten,

22. att riksdagen hos regeringen begär förslag för att åstadkomma en ökad konkurrens och minskad reglering inom luftfartssektorn varvid en generösare syn vid behandling av koncessionsansökningar är ett hjälpmedel,

23. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att investeringsbehovet skall vägas mot avkastningsmöjligheterna inom flygsektorn så att avgifterna inom sektorn inte måste sättas så högt att de får en dämpande effekt på utvecklingen,

24. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vid konsortiavtalsförhandlingar beträffande SAS frågan tas upp om att de inrikes linjerna i resp. land skall skötas av inrikes flygbolag.

1985/86:T433 av Olle Grahn m. fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående en generösare behandling av ansökningar om nya inrikes koncessioner,

2. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att förutsättningarna för att öka konkurrensen inom inrikes och utrikes luftfart studeras.

1985/86:A429 av Bengt Harding Olson och Margareta Mörck (båda fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 6), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att inrikesflygets resultatutjämningssystem även i fortsättningen skall omfatta Kristianstads flygplats.

1985/86:A446 av Lars Ernestam och Gudrun Norberg (båda fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 5), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om utredning om förutsättningen för att ge Örebro flygplats resultatutjämning.

1985/86:A474 av Martin Olsson och Görel Thurdin (båda c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 11), att riksdagen beslutar att Kramfors flygplats skall intas i det s. k. resultatutjämningssystemet.

Utskottet

1. Inledning

Riktlinjer för den statliga luftfartspolitiken och inriktningen av luftfartsverkets verksamhet fastlades år 1982 (prop. 1981/82:98, TU 28, rskr. 339). Statsmakternas beslut innebar bl. a. att luftfarten skulle anpassas till 1979 års trafikpolitiska riktlinjer. Inom ramen för en samordnad trafikpolitik skulle en samhällsekonomisk grundsyn vara vägledande för det fortsatta luftfartspolitiska handlandet. Samhällsekonomiska överväganden måste dock utgå från att affärsverk och enskilda transportföretag skall vara effektiva i företagsekonomisk mening.

Grundläggande bestämmelser om luftfarten finns i luftfartslagen (1957:297). Riksdagen antog i december 1985 en lag om ändring i luftfartslagen (prop. 1984/85:212, TU 1985/86:6, rskr. 1985/86:71), vilken skall träda i kraft den 1 januari 1987. Ändringarna berör så gott som alla paragrafer i lagen och innebär till stor del en språklig och redaktionell överarbetning av lagen.

Inledningsvis vill utskottet erinra om att statsmakterna under förra riksmötet fattade beslut om luftfartsverkets organisation och om nya former för statsmakternas styrning av verket som bl. a. innebär att marknadsorienteringen och resursutnyttjandet ökas resp. att krav på en mer flexibel och mindre utdragen planerings- och investeringsprocess bättre tillgodoses.

Riksdagen godkände sålunda riktlinjer för en ny organisation av luftfartsverket (prop. 1984/85:25 bil. 4, TU 7, rskr. 98), vilken numera är genomförd och bl. a. innebär att en klarare avgränsning har skapats mellan verkets myndighetsfunktioner (med bl. a. luftfartsinspektionen och dess lokala organ) och de rörelsedrivande verksamheterna (flygplatserna och flygstationerna) samt ett trettiotal flygtrafiktjänstenheter för den civila och militära luftfarten m. m.

De under förra riksmötet beslutade (prop. 1984/85:100 bil. 8 och prop. 1984/85:139, TU 26, rskr. 333) nya formerna för statsmakternas styrning av luftfartsverket innebär i huvudsak att statsmakterna på grundval av rullande treårsplaner från luftfartsverket skall fatta beslut om inriktningen av

luftfartsverkets verksamhet och investeringar under de närmast kommande tre budgetåren. Styrningen av verket skall vidare ske i högre grad genom att mål för avkastning, service, produktivitet, prissättning och soliditet samt strategier för luftfartsverkets 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 medan regeringen med utgångspunkt från vad riksdagen härom har beslutat skall fastställa de närmare målen och strategierna för verksamheten.

Vidare fick luftfartsverket vidgade befogenheter att besluta om vissa investeringar och att välja investeringsform.

Som bakgrund kan i detta sammanhang också nämnas att luftfartsverkets samlande mål för service är att medverka till att flyget kan bibehålla och utveckla den konkurrensfördel, som snabbhet, punktlighet, säkerhet och god service utgör.

Underlag för de här aktuella förslagen i budgetpropositionen är en treårsplan för luftfartsverkets verksamhet under budgetåren 1986/87–1988/89 som verket överlämnade till regeringen i augusti i år.

2. Luftfartsverkets organisation

I motion T331 (m) begärs bl. a. förslag till aktiebolagsbildning av de statliga flygplatserna (yrkande 1) samt utredning i syfte att åstadkomma ett fullständigt avskiljande av myndighetsfunktionen i luftfartsverket från den rörelsedrivande delen (yrkande 2). I motionen framhålls bl. a. att genom förändringar av detta slag behoven av en starkare marknadsinriktning hos luftfartsverket och större självständighet för flygplatserna samt av en markering av uppdelningen av organisationen på rörelseenheter och myndighetsenheter bättre och snabbare skulle tillgodoses än genom den under förra riksmötet beslutade nya organisationen för verket.

Genom den nya organisationen av luftfartsverket har, som redan nämnts, skapats en klarare avgränsning mellan verkets myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner. Luftfartsverkets myndighetsfunktioner 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 luftfartsverkets transport- och planeringsavdelning samt luftfartsinspektionen. De rörelsedrivande enheterna omfattar flygplatserna och flygstationerna m. fl. enheter.

Lufttransportutredningen (K 1978:07) – vars förslag i betänkandet (1981:12) Inrikesflyget under 1980-talet låg till grund för förslagen i proposition 1981/82:98 om vissa luftfartspolitiska frågor – lät undersöka några alternativa företagsformer, bl. a. ett bolagsalternativ, för huvudmannaskap, drift och förvaltning av flygplatserna. Utredningen fann emellertid att luftfartsverket inom ramen för affärsverksformen hade goda förutsättningar att uppfylla kraven på den framtida flygplatsorganisationen och borde kunna förverkliga dem på snabbaste sätt. Denna bedömning utgick från att verket vidtog lämpliga åtgärder för att förbättra effektiviteten.

Detta hindrade dock enligt utredningen inte att fortsatt uppmärksamhet borde ägnas organisationsformen för drift och förvaltning av flygplatserna. Föredragande departementschefen anslöt sig i ovannämnda proposition till slutsatsen att luftfartsverket hade goda förutsättningar att uppfylla kraven på den framtida flygplatsorganisationen.

Den nya organisationen för luftfartsverket – i vilken flygplatserna utgör självständiga resultatenheter med ett utvidgat linjeansvar direkt under verkschefen – syftar som redan nämnts till att öka marknadsinriktningen och resursutnyttjandet. Övergången till målstyrning av verket syftar till att förstärka denna utveckling.

Mot bakgrund av den inriktning mot marknaden som luftfartsverket sålunda fått finns det enligt utskottets mening inte anledning att nu överväga ett bolagsalternativ för drift och förvaltning av flygplatserna.

Enligt utskottets mening bör det vara till fördel för luftfarten att myndighetsfunktionerna på luftfartsområdet samt flygplats- och flygtrafikledningsorganisationerna m. m. hålls samman i ett verk. Det finns därför enligt utskottets mening inte heller anledning till att nu tillsätta en utredning som skall syfta till att avskilja myndighetsfunktionerna i luftfartsverket från den rörelsedrivande delen.

Utskottet vill emellertid i detta sammanhang erinra om att frågor om företagsform för statlig affärsverksamhet och om förläggning av de statliga affärsverkens myndighetsutövande verksamhet utanför verken har behandlats av den år 1983 tillkallade verksledningskommittén (C 1983:04) i kommitténs år 1985 avgivna betänkande (SOU 1985:41) Affärsverken och deras företag. Betänkandet är efter remissbehandling föremål för fortsatt beredning inom regeringskansliet.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motion T331 (m) yrkandena 1 och 2.

3. Flygtrafikledningen

Lufttrafiken kontrolleras över de södra och mellersta delarna av vårt land i sin helhet (yttäckande kontrollerat luftrum) samt norr därom i särskilda luftleder (luftvägar). För ledning av lufttrafiken är landet indelat i tre flyginformationsregioner med områdeskontrollcentraler i anknytning till Malmö–Sturups flygplats, Stockholm–Arlanda flygplats och Sundsvall–Härnösands flygplats. I princip fungerar flygtrafikledningen så att områdeskontrollcentralerna leder trafiken inom sina flyginformationsregioner. Då ett flygplan närmar sig en flygplats, övertas emellertid trafikledningen av en terminalkontroll och vid landningen av flygplatskontrollen. Omvänd ordning gäller vid start från en flygplats.

Den lokala flygtrafikledningen ingår i luftfartsverkets start- och landningstjänst och övrig flygtrafikledning i verkets flygtrafiktjänst en route.

I motion T290 (c) påpekas att fyra allvarliga kollisionstillbud har inträffat i luften under de senaste åren, nämligen över Gotland, Västervik och Östhammar. Motionärerna anser mot denna bakgrund att det är nödvändigt att en översyn av flygsäkerheten utförs. I yrkande 3 i motionen begär de

sålunda att en arbetsgrupp skall tillsättas för att närmare undersöka och ge förslag till hur flygsäkerheten ytterligare kan förbättras.

När allvarlig fara för luftfartsolycka har förelegat och när sådan olycka har inträffat, som har medfört skada på person eller egendom, skall enligt bestämmelser i luftfartslagen en undersökning angående händelsen äga rum. Utredande organ är därvid statens haverikommission om händelsen medfört att någon avlidit eller fått allvarlig kroppsskada eller är av svårbedömd karaktär. I annat fall utförs undersökningen av luftfartsverket. Statens haverikommission skall enligt bestämmelser i den till luftfartslagen knutna luftfartskungörelsen avge rapport till luftfartsverket över undersökning som haverikommissionen har utfört. I rapporten skall haverikommissionen bl. a. ange huruvida särskilda åtgärder bör vidtas för att förebygga att händelse av samma eller liknande slag ånyo inträffar.

I en den 7 mars i år dagtecknad rapport om ett kollisionstillbud väster om Visby i augusti i fjol, vilket omfattade två trafikflygplan, har sålunda haverikommissionen framfört rekommendationer med direkt anknytning till utredningen om tillbudet. Vidare har haverikommissionen "med anledning av den ökning av kollisionstillbud som på senare år skett inom svenskt kontrollerat luftrum" framfört vissa ytterligare rekommendationer.

Enligt utskottets mening tillgodoses syftet med motionsyrkandet genom de undersökningar som skall göras vid bl. a. olyckstillbud. Motionsyrkandet bör därför kunna lämnas utan åtgärd av riksdagen.

4. Prissättningen på vissa av luftfartsverkets tjänster

I avsnitt 6 i det följande om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och verkets investeringar under tidsperioden 1986/87–1988/89 behandlar utskottet i budgetpropositionen föreslaget mål för prissättningen på verkets tjänster under den kommande treårsperioden. Här tar utskottet upp till behandling motionsyrkanden om avgifter för efterbesiktning av luftfartyg och om nivån i vårt land på avgifter för flygverksamheten. För luftfartsverket i dess egenskap av affärsverk gäller att det har att driva sin verksamhet så att full kostnadstäckning erhålls och så att ett överskott uppnås som motsvarar räntekravet på det av staten och av berörda kommuner tillskjutna investeringskapitalet.

Avgifter för efterbesiktning av luftfartyg

Luftfartyg skall undergå besiktning dels till utrönande av dess luftvärdighet innan det tas i bruk (grundbesiktning), dels därefter för kontroll av att luftvärdigheten bibehålls (efterbesiktning och extra besiktning). Luftvärdighetsbevis utfärdas eller förnyas för ett år i sänder. Efterbesiktning kan ske på grundval av intyg av flygmekaniker eller genom stickprovskontroll.

Enligt gällande taxa är minimiavgiften för efterbesiktning av motordrivet luftfartyg för närvarande 1 380 kr. och avser då ett luftfartyg med högsta tillåtna flygvikt om 6 000 kg.

I motion T331 (m) anförs bl. a. att kravet på kostnadstäckning i luftfartsverkets verksamhet och den belastning som investeringarna utgör har lett till ett orimligt avgiftsuttag bl. a. när det gäller besiktning av privatflygplan. Avgifterna för besiktningen är enligt motionärerna dessutom orimliga då någon egentlig besiktning inte äger rum utan sker i form av en stickprovskontroll. Motionärerna begär i yrkande 6 att avgiften för besiktning av privatflygplan skall vara relaterad till den verkliga kostnaden.

Kostnaderna för s. k. externt riktade tjänster inom flygsäkerhetstjänsten – till vilka bl. a. besiktning av luftfartyg hör – täcks enligt en år 1984 publicerad rapport om priser från en inom luftfartsverket utförd kostnads- och prissättningsstudie till cirka två tredjedelar av flygsäkerhetstjänstens taxa (s. 158–166 i rapporten). Kostnadstäckningen för olika tjänster är emellertid ojämn. För besiktning överstiger avgifterna sålunda betydligt kostnaderna. Kravet på kostnadstäckning inom flygsäkerhetstjänsten har enligt rapporten tolkats så att täckning skall uppnås för tjänsterna sammantagna, vilket kan innebära att över- eller undertäckning kan accepteras för olika typer av tjänster. I rapporten framförs som en rekommendation bl. a. att prissättningen inom flygsäkerhetstjänsten bör utformas så att den så väl som möjligt avspeglar de resursinsatser som ligger bakom prestationerna. Bl. a. mot denna bakgrund har inom luftfartsverket förberetts en ytterligare genomgång av prisfrågor.

Enligt den i det föregående nämnda lagen om ändring i luftfartslagen skall luftvärdighetsbevis få utfärdas tills vidare och inte som för närvarande för viss tid. Härigenom kan intervallen mellan efterbesiktningarna komma att förlängas och därigenom besiktningskostnaderna för ett luftfartyg komma att minskas.

Mot bakgrund av den lämnade redogörelsen synes det här aktuella motionsyrkandet inte böra föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Utskottet avstyrker följaktligen detsamma.

Avgifter för flygverksamheten

För sina på flygtrafiken inriktade tjänster tar luftfartsverket ut följande slag av avgifter, nämligen landnings-, passagerar-, undervägs-, ramp- och expeditionstjänsts- samt parkerings- och hangaravgifter. Nivåerna för de tre förstnämnda slagen av avgifter bestäms av regeringen. Luftfartsverket bestämmer de övriga avgifterna.

I motion T286 (m) anförs bl. a. att en hämmande faktor för svensk flygverksamhet och för flygverksamheten på Malmö–Sturups flygplats i synnerhet är det faktum att avgifterna för flygverksamheten i vårt land är betydligt högre än avgifterna i flertalet andra länder. Särskilt stor är enligt motionärerna skillnaden mellan avgifterna i Sverige och avgifterna i Danmark. Genom närheten till Köpenhamns flygplats (Kastrup) drabbas Sturup hårdare än andra svenska flygplatser av denna danska konkurrensfördel. Motionärerna begär i yrkande 1 att riksdagen skall uttala att de svenska flygavgifterna successivt bör anpassas till flygavgifterna i andra länder för att öka de svenska flygplatsernas möjlighet att konkurrera om flygtrafiken.

En av vägarna att uppfylla luftfartsverkets servicemål att stärka flygtransportsektorns konkurrensförmåga är att hålla flygsäkerhetsstandarden i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. Detta bestämmer nivån på avgifterna för flygverksamheten liksom kravet att luftfartsverket skall driva sin verksamhet så att full kostnadstäckning erhålls och att ett överskott uppnås som motsvarar räntekravet på det av staten och berörda kommuner tillskjutna kapitalet.

Vad beträffar den andel som luftfartsverkets avgifter representerar i det totala flygbiljettpriset bör nämnas att enligt en år 1980 framlagd rapport om marknaden från luftfartsverkets ovannämnda kostnads- och prissättningsstudie beräknades på grundval av 1978 års pris- och taxenivå avgifterna till luftfartsverket för huvuddelen av trafiken motsvara mindre än 10 % av det totala biljettpriset (s. 20–22 i rapporten). Även om luftfartsverkets taxor – och flygföretagens biljettpriser – har höjts efter år 1978, torde någon större förskjutning i nämnda relationer inte ha ägt rum.

Med hänsyn till det anförda är utskottet inte berett föreslå någon riksdagens åtgärd med anledning av motion T286 (m) i här aktuell del. Motionen avstyrks därför i denna del.

5. Utökning av systemet med resultatutjämning mellan flygplatser

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

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

De statliga flygplatserna är kostnads- och intäktsmässigt integrerade i det totala flygplatssystemet. De avgifter som fastställts för nyttjandet av de olika flygplatserna har sålunda baserats på den samlade kostnaden för driften av de flygplatser som staten förvaltar. Detta innebär att de lönsamma flygplatserna lämnar bidrag till olönsamma flygplatser och att sålunda en resultatutjämning sker mellan flygplatserna.

I 1982 års luftfartspolitiska beslut avgränsades ett interregionalt flyglinjenät (primärnät). I det interregionala flygnätet, som skulle gälla för tiden fram till mitten av 1980-talet, ingick de flyglinjer som trafikerades med tunga jetflygplan (flygplan av typerna DC 9 och Fokker F 28). Flygplatser som ingick i nätet (de statliga flygplatserna samt vissa kommunala flygplatser) betecknades i beslutet som interregionala flygplatser. Det förutskickades att luftfartsverket skulle få i uppdrag att utarbeta riktlinjer i frågan om vilka

flygplatser med annat huvudmannaskap än statligt som skulle omfattas av systemet för resultatutjämning.

I enlighet med det luftfartspolitiska beslutet har till huvudmännen för de kommunala Kristianstads flygplats och Växjö flygplats fr. o. m. budgetåret 1982/83 utgått kostnadsersättningar från luftfartsverket till kostnadstäckning enligt särskilda avtal.

Luftfartsverket redovisade sitt uppdrag i en i november 1984 överlämnad rapport benämnd Resultatutjämningssystemet ("RESULT"). Verket föreslog att även de kommunala flygplatserna Borlänge, Gällivare, Kramfors, Kristianstad, Trollhättan och Växjö skulle ingå i resultatutjämningssystemet. Efter remissbehandling av rapporten redovisar föredraganden i budgetpropositionen sitt ställningstagande till luftfartsverkets förslag.

Föredraganden anför att han inte är beredd att tillstyrka luftfartsverkets förslag och framhåller härvid principiella och ekonomiska skäl. Föredraganden framhåller sålunda bl. a. att det är principiellt olämpligt att luftfartsverkets resultatansvar skall omfatta sådan verksamhet som ligger utanför verkets eget ansvarsområde och påverkansmöjligheter och att det från ekonomiska synpunkter är olämpligt att utöka verkets resultatansvar mot bakgrund av kostnaderna för de omfattande investeringar som har gjorts på det statliga flygplatsområdet. Med hänvisning till principen att driften av de flygplatser som huvudsakligen betjänar allmänflyg inte är en statlig uppgift utan en angelägenhet för landsting, kommuner eller enskilda intressenter framhåller föredraganden vidare att det är naturligt att ansvaret för flygplatser på vilka utvecklats trafik med lätta flygplan åvilar regionala och lokala intressenter även om dessa flygplatser har viss reguljär linjetrafik. Föredraganden anför vidare att det med hänsyn tagen till den för närvarande goda finansiella situationen inom kommunerna också saknas kommunalekonomiska skäl för att från statens sida bidra till underskottstäckning vid flygplatser som förvaltas av landsting eller kommuner. I detta sammanhang pekar föredraganden på att det redan finns ett allmänt bidragssystem – skatteutjämningssystemet – som syftar till att utjämna skillnader i kommunernas och landstingens ekonomiska förutsättningar.

I konsekvens med den ställning föredraganden sålunda har tagit till luftfartsverkets förslag förordar han att bidragen till Kristianstads och Växjö flygplatser avvecklas, då gällande avtal om bidrag till dessa flygplatser upphör fr. o. m. den 1 juli i år.

I flera motioner vänder man sig mot föredragandens avvisande inställning till förslaget om utökning av resultatutjämningssystemet.

I motion T410 (s) önskas ytterligare överväganden i frågan och motionärerna begär att flygplatsfrågan blir föremål för utredning (yrkande 1) och att gällande resultatutjämningssystem bibehålls i avvaktan på resultat av den begärda utredningen (yrkande 2). I motion T375 (m, fp, c) begärs i överensstämmelse med luftfartsverkets förslag att alla i frågan aktuella kommunala flygplatser skall omfattas av resultatutjämningssystemet. Vidare framförs i motionen yrkanden om sättet för genomförande av förslaget m. m. Särskilda yrkanden om att Kristianstads och Växjö flygplatser skall omfattas av systemet framförs i motionerna T257 (c) yrkande 4 och A429 (fp) yrkande

6 resp. i motion T287 (s) yrkande 2. I motion A474 (c) yrkande 11 begärs att Kramfors flygplats och i motion A446 (fp) yrkande 5 att den kommunala Örebro flygplats skall omfattas av systemet. I vissa av motionerna visas med räkneexempel de enligt motionärerna begränsade ökningar av passageraravgifterna på statliga flygplatser som en utökning av resultatutjämningssystemet skulle medföra.

Ett genomförande av luftfartsverkets förslag om inordnande av de kommunala flygplatserna Borlänge, Gällivare, Kramfors, Kristianstad, Trollhättan och Växjö i verkets system för resultatutjämning mellan flygplatserna är – som föredraganden anför – från principiell synpunkt olämpligt, då det skulle innebära att verkets resultatansvar skulle omfatta verksamhet som ligger utanför verkets kontroll och påverkansmöjligheter. Till vad föredraganden i övrigt anfört mot detta förslag och som utskottet ansluter sig till kommer att luftfartsverkets förslag inte som utgångspunkt har haft ett krav på att ge underlag för en bedömning i frågan om resultatutjämningssystemet är ägnat att skapa rättvisa i stödhänseende mellan kommunala flygplatser.

Utskottet anser emellertid – i huvudsaklig överensstämmelse med förslaget i motion T410 (s) yrkande 1 – att närmare överväganden bör komma till stånd kring frågor om den regionala utvecklingen och utjämningen bör stimuleras genom att kommunala flygplatser med interregional linjefart ingår i ett resultatutjämningssystem, om vilka sådana flygplatser som därvid bör komma i fråga för att ingå i systemet samt om formerna m. m. för systemet. För sådana överväganden bör enligt utskottets mening tillkallas en utredning.

Vad utskottet sålunda har anfört med anledning av nämnda motionsyrkande bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motion T375 (m, fp, c) yrkande 2 om att flygplatserna Borlänge, Gällivare, Kramfors och Trollhättan nu skall inlemmas i resultatutjämningssystemet samt motion A474 (c) yrkande 11 om att flygplatsen i Kramfors skall inlemmas i systemet.

De av utskottet ovan förordade övervägandena kring ett resultatutjämningssystem tillgodoser enligt utskottets mening i princip önskemålen i motion A446 (fp) yrkande 5 om utredning om förutsättningarna för att inlemma Örebro flygplats i resultatutjämningssystemet. Motionsyrkandet bör därför inte föranleda någon åtgärd av riksdagen, varför detsamma avstyrks.

Av det ovan anförda följer också att utskottet avstyrker motion T375 (m, fp, c) yrkandena 3–5 om formerna m. m. för inordnande nu av kommunala flygplatser i resultatutjämningssystemet.

I avvaktan på det resultat, vartill de av utskottet förordade övervägandena kring ett resultatutjämningssystem kan leda, bör kostnadsersättningar utgå till Kristianstads och Växjö flygplatser enligt hittillsvarande grunder.

Vad utskottet sålunda anfört om fortsatta kostnadsersättningar till Kristianstads och Växjö flygplatser med anledning av övriga här aktuella motionsyrkanden bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6. Inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och verkets investeringar under tidsperioden 1986/87–1988/89

Mål för tjänsteproduktion och ekonomi m. m.

I luftfartsverkets treårsplan har verket redovisat förslag till servicemål för de åtta s. k. produktgrupper i vilka verkets tjänsteproduktion har indelats, nämligen mål för start- och landningstjänst, för passagerartjänst, för flygtrafiktjänst en route, för ramptjänst, för expeditionstjänst, för flygsäkerhetstjänst, för trafikpolitiska tjänster samt för övriga ej trafikinriktade tjänster. Sammanfattningsvis syftar de föreslagna servicemålen till att flygets konkurrenskraft skall stärkas.

Vidare har verket redovisat förslag till mål för ekonomiskt resultat, kapitalavkastning, prissättning, soliditet och produktivitet.

Som bakgrund till förslagen beträffande mål för kapitalavkastning m. m. bör det erinras om att verket arbetar efter en resultatutjämningsplan. På grund av stora investeringar under andra hälften av 1970-talet ökades statskapitalet i sådan utsträckning att det ansågs orimligt att omedelbart förränta detsamma. I stället lades en tioårig resultatutjämningsplan upp som innebar att underförräntning i början av perioden skall kompenseras med överförräntning under periodens senare del. Räntor på bidrag från kommunerna till investeringar skulle behandlas på samma sätt. För budgetåret 1984/85 uppgick verkets inlevererade överskott till ca 43 % av det statliga förräntningskravet. För innevarande budgetår har verket räknat med en inleverans av överskott till staten motsvarande 51 % av förräntningskravet. För nästa budgetår har verket uppställt som mål att klara av statens förräntningskrav till ca 80 % och för treårsperioden i övrigt att uppnå full förräntning samt därutöver ett överskott på minst 100 milj. kr. För prissättningen har verket som mål angett att prisförändringarna för verkets trafikavgifter skall ligga 0,5 procentenheter under den beräknade förändringen av konsumentprisindex, sedan balans beräknas uppstå under nästa budgetår mellan kostnader och intäkter.

I fråga om produktivitet har verket satt som mål att öka denna med ca 4 % per år under treårsperioden samt för soliditeten att den under treårsperioden i genomsnitt inte bör understiga 50 %.

Föredraganden anför att de resultatmål som framgår av planen för resultatutjämning bör vara ett grundläggande krav för den kommande treårsperioden och att det föreslagna målet för prissättningen bör läggas fast. Han anser att det inte är nödvändigt att statsmakterna lägger fast ett specifikt soliditetsmål för en treårsperiod. Det mål som verket har angett bör däremot kunna tjäna som ett lämpligt riktvärde för den interna verksamhetsplaneringen.

Sammanfattningsvis anser föredraganden att de redovisade målen för ekonomiskt resultat och för prissättningen i första hand bör vara styrande för verket under treårsperioden och att den verksamhetsinriktning som verket har redovisat i planen bör läggas till grund för den fortsatta verksamheten.

Utskottet ansluter sig till föredragandens mening härvidlag.

Luftfartsverket har i treårsplanen räknat med att flygtransportsektorn kan bära en kostnadspåverkan av nya investeringar på högst ca 15 milj. kr. per år, vilket skulle motsvara en årlig investeringsvolym på ca 200 milj. kr. i prisläget den 1 januari 1985. En investeringsvolym av denna omfattning kan nämligen enligt verket rymmas inom de generella avgiftshöjningar som verket planerar för budgetåret 1985/86 och 1986/87.

Mot nu nämnd bakgrund har verket föreslagit att investeringar skall få utföras inom utgiftsramar – beräknade enligt prisläget den 1 januari 1985 – om 222,9 milj. kr. för budgetåret 1986/87, 203,8 milj. kr. för budgetåret 1987/88 och 182,8 milj. kr. för budgetåret 1988/89. En sammanställning m. m. av de planerade investeringarna i form av en investeringsplan finns på s. 118 i propositionen. De angivna investeringsutgifterna för budgetåren 1987/88 och 1988/89 får enligt verket närmast ses som uttryck för den allmänna inriktningen av föreslagna investeringar.

Föredraganden godtar luftfartsverkets förslag om investeringar på ca 223 milj. kr. för budgetåret 1986/87. Han har inte något att erinra mot de beräknade investeringsutgifterna för de därpå följande två budgetåren. Med hänsyn till den snabba utvecklingen inom flygtransportsektorn bör enligt föredraganden treårsplanen för de båda senare budgetåren ses som en finansiell ram.

I två motioner framförs förslag om investeringarna vid luftfartsverket.

I motion T424 (m) begärs i yrkande 23 att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att investeringsbehovet skall vägas mot avkastningsmöjligheterna inom flygsektorn så att avgifterna inom sektorn inte måste sättas så högt att de får en dämpande effekt på utvecklingen.

I motion T257 (c) begärs i yrkande 5 att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att Ängeholms flygplats bör moderniseras. Motionärerna anför bl. a. att det saknas sittplatser för alla väntande passagerare, att utrymmet för bagageutlämning är för trångt och att det behövs fler parkeringsplatser för långtidsuthyrning.

Utskottet har för sin del inte funnit anledning till erinran mot den i propositionen föreslagna investeringsplanen för den kommande treårsperioden.

De av luftfartsverket angivna och ovan redovisade utgångspunkterna för bestämmande av investeringsutgifternas omfattning tillgodoser enligt utskottets mening det här aktuella önskemålet i motion T424 (m) yrkande 23. Motionsyrkandet bör därför inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Det avstyrks följaktligen.

På Ängelholms flygplats pågår en utbyggnad av stationsplattan för ca 7 milj. kr. Kostnaderna delas mellan luftfartsverket, länsarbetsnämnden och Ängelholms kommun. Under förutsättning av motsvarande fördelning av kostnaderna avses enligt vad som under hand har inhämtats en utbyggnad av stationsbyggnaden för ca 8 milj. kr. komma att påbörjas kommande höst. Ekonomiska förutsättningar för en ökning av antalet parkeringsplatser vid flygplatsen finns och en utbyggnad av parkeringsplatserna beräknas komma

till stånd i samband med utbyggnad av stationsbyggnaden. Mot nu nämnd bakgrund bör inte heller motion T257 (c) yrkande 5 föranleda någon åtgärd av riksdagen. Även detta motionsyrkande avstyrks.

Utskottet tillstyrker sammanfattningsvis att riksdagen godkänner vad som har förordats i propositionen om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och om verkets investeringar under tidsperioden 1986/97–1988/89. Det bör, som föreslås i propositionen, få ankomma på regeringen att besluta om omfördelning av investeringsutgifterna inom ramen för investeringsplanen.

7. Finansiering av luftfartsverkets investeringar och medelsanvisning härför för budgetåret 1986/87, m. m.

I samband med att statsmakterna under förra riksmötet beslutade om nya former för styrningen av luftfartsverket godkände de vissa riktlinjer för finansieringen av verkets investeringar (TU 1984/85:26 s. 20–23). Som huvudregel gäller att s. k. infrastrukturella investeringar skall finansieras med anslagsmedel och att s. k. kommersiella investeringar skall finansieras utanför statsbudgeten. Med infrastrukturella investeringar avses trafikberoende investeringar, dvs. investeringar som är en nödvändig förutsättning för att flygverksamhet av avsett slag skall kunna bedrivas. Med kommersiella investeringar avses investeringar som inte är direkt trafikinriktade utan är avsedda att utgöra ett komplement till de infrastrukturella investeringarna. De godkända riktlinjerna innefattade även riktlinjer för fördelning av beslutanderätten mellan statsmakterna och luftfartsverket beträffande olika slag av investeringar. Verkets investeringar kan finansieras med – förutom medel som anvisats på statsbudgeten under anslaget till Flygplatser m. m. – verkets rörelsemedel, bidrag från AMS, upplåning i riksgäldskontoret, finansieringsbidrag eller lån från kommuner, finansieringsbidrag eller lån från kunder och övriga intressenter samt kapital från delägare i anläggningar m. m.

Beslutanderätten beträffande vissa investeringar

Enligt ovannämnda riktlinjer får luftfartsverket självt besluta om bl. a. infrastrukturinvesteringar på högst 1 milj. kr. Föredraganden anför att – med den styrning av verket, som han har förordat för nästa treårsperiod – verket bör kunna få ett vidgat ansvar när det gäller att besluta om investeringar, när man har uppnått kravet på full förräntning. Därvid bör enligt föredraganden nämnda gräns för verkets beslutanderätt i fråga om infrastrukturella investeringar på sikt kunna höjas.

Utskottet delar föredragandens mening i denna fråga.

Föredraganden räknar med att de förordade investeringarna för nästa budgetår om ca 223 milj. kr. (i prisläget den 1 januari 1985) skall finansieras på följande sätt.

Investeringar om 123 milj. kr. beräknas bli finansierade med medel från anslaget till Flygplatser m. m. och investeringar om ca 70 milj. kr. genom upplåning i riksgäldskontoret. Finansiering med rörelsemedel föreslås få uppgå till högst 6 milj. kr. Bidrag från AMS beräknas uppgå till nära 2 milj. kr., kommunal finansiering till drygt 20 milj. kr. samt övrig finansiering till 2 milj. kr.

Föredraganden räknar med att luftfartsverket i riksgäldskontoret behöver ta upp lån – förutom med ca 70 milj. kr. för investeringar – med högst 40 milj. kr. som en ram för kortfristig upplåning av likviditetsförsörjningsskäl. Han förordar att det får ankomma på regeringen att fastställa ramen för upplåning i riksgäldskontoret.

Vid ingången av nästa budgetår beräknas den ingående behållningen under anslaget till Flygplatser m. m. uppgå till 33,3 milj. kr. varför erforderligt medelstillskott under anslaget beräknas till 89,7 milj. kr. I propositionen föreslås därför att detta belopp anvisas under anslaget för nästa budgetår.

Föredraganden förordar att luftfartsverket även för nästa budgetår skall få utnyttja leasing inom en ram av 10 milj. kr. i de fall leasing bedöms ekonomiskt mer fördelaktigt än ägande. I propositionen föreslås att medgivande härtill lämnas.

I två motioner förordas att finansiering av luftfartsverkets investeringar skall få ske genom upplåning på den öppna marknaden.

I motion T331 (m) framhålls bl. a. att luftfartsverkets affärsinriktade verksamhet bör bedrivas på samma villkor som gäller för andra affärsföretag och att kommersiella satsningar därför bör finansieras genom lån på den reguljära lånmarknaden och ej vara bundna till riksgäldskontoret. Motionärerna begär (yrkande 3) därför att luftfartsverket – i avvaktan på att i motionen yrkad förändring av verket till aktiebolag eller till myndighetsenhet blir genomförd – skall få bilda ett särskilt finansieringsbolag med televerkets finansieringsbolag Telefinans AB som förebild.

I motion T414 (m) framhölls bl. a. att erfarenheterna av finansiering av televerkets investeringar på den öppna lånemarknaden är goda. Motionärerna begär därför i här aktuell del av yrkande 11 att luftfartsverkets investeringar under nästa budgetår till ett belopp av 10 milj. kr. skall få finansieras genom upplåning på den öppna lånemarknaden. Om förslaget genomförs följer enligt motionärerna att den i propositionen föreslagna medelsanvisningen under anslaget till Flygplatser m. m. kan reduceras med motsvarande belopp. Motionärerna föreslår därför i yrkande 10 en medelsanvisning under anslaget för nästa budgetår om 79,7 milj. kr.

Finansiering av investeringar genom upplåning i riksgäldskontoret innebär enligt utskottets mening flera fördelar i jämförelse med en ordning där

antingen luftfartsverket eller ett finansieringsinstitut/bolag som bildas för ändamålet lånar direkt på kapitalmarknaden. En upplåning genom riksgäldskontoret torde kunna ske till lägre kostnader dels genom att riksgäldskontorets speciella kompetens att låna upp medel utnyttjas, dels genom att de "stordriftsfördelar" som riksgäldskontorets medverkan borde innebära uppnås. Med hänsyn härtill finns det enligt utskottets mening inte anledning att ett finansieringsinstitut/bolag för luftfartsverket skall bildas eller att luftfartsverket skall låna upp medel till investeringar direkt på den öppna lånemarknaden. Utskottet avstyrker därför motion T331 (m) yrkande 3 och motion T414 (m) yrkande 11 i här aktuell del.

Vad som anförts i propositionen om finansiering av luftfartsverkets investeringar för nästa budgetår föranleder inte någon erinran från utskottets sida. Utskottet tillstyrker därför att riksdagen godkänner det sålunda anförda.

Utskottet tillstyrker vidare att riksdagen godkänner att luftfartsverket under nästa budgetår får träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra (leasa) anläggningar och utrustningar motsvarande ett anskaffningsvärde på 10 milj. kr.

I överensstämmelse med att utskottet har avstyrkt här aktuell del av yrkande 11 i motion T414 (m) om att luftfartsverkets investeringar under nästa budgetår till ett belopp av 10 milj. kr. skall få finansieras genom upplåning på den öppna lånemarknaden avstyrker utskottet yrkande 10 i samma motion om att under anslaget till Flygplatser m. m. för nästa budgetår skall anvisas 79,7 milj. kr. i stället för såsom föreslås i propositionen 89,7 milj. kr. Utskottet tillstyrker sålunda den i propositionen föreslagna medelsanvisningen.

I propositionen föreslås vidare att 12,9 milj. kr. anvisas under anslaget till Beredskap för civil luftfart.

Utskottet tillstyrker förslaget härom.

8. Ökning av konkurrensen, avreglering och generösare koncessionsgivning inom luftfarten

Enligt bestämmelser i luftfartslagen får luftfart i regelbunden trafik (linjefart) i förvärvssyfte ej utövas här i riket utan tillstånd (s. k. koncession) av regeringen.

För annan luftfart i förvärvssyfte – dvs. annan luftfart än linjefart – erfordras tillstånd av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

Enligt den i det föregående nämnda ändringen av luftfartslagen kommer regeringen att få delegera tillståndsgivningen både beträffande linjefart i förvärvssyfte och annan luftfart i förvärvssyfte.

Efter det andra världskriget kom ett skandinaviskt samarbete till stånd i lufttrafik på Europa, Främre Orienten och Afrika samt i interkontinental trafik. För att fortsätta och utvidga samarbetet träffade de skandinaviska luftfartsbolagen – Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) och det svenska AB Aerotransport (ABA) – år 1950 det ännu gällande konsortialavtalet om bildande av konsortiet Scandi-

navian Airlines System (SAS) med uppgift att för parternas "gemensamma räkning och såsom en enhet bedriva trafikflygning och annan i samband därmed stående verksamhet". Om inrikestrafik sägs i konsortialavtalet (§ 1 punkt 4) att därest vederbörande statliga myndigheter så begär, skall envar av parterna äga påfordra att SAS – på villkor varom överenskommelse kan träffas – åtager sig sådan inrikestrafik, som icke kan anses motiverad ur affärsmässig synpunkt.

Någon formell företrädesrätt till linjefart har ej getts SAS i vårt land.

I samband med att riksdagen bemyndigade regeringen att godkänna konsortialavtalet (prop. 1950:260, SU229, rskr. 415) ställde sig riksdagen emellertid bakom ett uttalande av en skandinavisk tjänstemannadelegation om att de tre ländernas samlade insats i internationell linjefart borde koncentreras till SAS men att detta dock inte borde hindra andra bolag att erhålla tillstånd att driva speciella internationella linjer i de fall då SAS inte kunde eller ville driva dessa på godtagbara villkor (prop. 1959:260 bil. 1 s. 21). Av förarbetena till koncessionsbesluten kan också utläsas en för SAS i inrikestrafik prioriterad ställning. Under de drygt 30 år som SAS har verkat har aktualiteten av detta uttalande vid ett flertal tillfällen bekräftats.

Den skandinaviska tjänstemannadelegationen anförde om ovannämnda bestämmelse i konsortialavtalet om inrikestrafik att denna bestämmelse i princip innebar att statsmyndigheterna genom vederbörande moderbolag kunde ålägga SAS att driva inrikeslinjer men att det samtidigt stod myndigheterna fritt att inhämta anbud från andra bolag. På detta sätt, framhöll tjänstemannadelegationen, tillförsäkrades myndigheterna en möjlighet att överlåta driften av inrikeslinjer till det företag som avgav det mest fördelaktiga anbudet – vare sig detta företag var SAS eller annat företag (s 28).

Inom Sverige trafikerade SAS redan från början de fyra s. k. stamlinjerna, dvs. linjer från Stockholm till Luleå, Göteborg, Visby och Malmö. Luleålinjen utsträcktes sedermera till Kiruna. I mitten av 1950-talet bildades Linjeflyg AB (LIN) för att tillgodose trafikbehov på andra sträckor än de s. k. stamlinjerna. LIN har sedermera från SAS övertagit trafiken på linjen Stockholm–Visby och i viss omfattning trafiken på linjen Stockholm–Luleå. Tillstånd till trafik på primärnätet i övrigt innehas av LIN. På vissa linjer bedriver emellertid Swedair AB trafiken på uppdrag av LIN.

På regionalflygnätet (sekundärflygnätet) – till vilket linjefart med flygplan av typen Saab-Fairchild SF 340 och mindre flygplan hänförs – har LIN och andra flygföretag tillstånden. Vid behandlingen i proposition 1984/85:100 bil. 8 av vissa frågor rörande regionalflyget framhöll föredraganden att regionalflyget är en delmarknad, där det är angeläget att det även i fortsättningen finns flera oberoende företag, vilket borde stimulera till en fortsatt positiv utveckling av detta slag av luftfart.

Staten är direkt eller indirekt och i olika omfattning delägare i SAS, LIN och Swedair. De tre moderbolagen till SAS ägs till hälften av resp. stat och till hälften av privata intressenter i resp. land.

När det gäller linjefart mellan de skandinaviska länderna har SAS företrädesrätt till tillstånd bekräftats vid olika tillfällen, senast vid ett skandinaviskt trafikministermöte den 28 april 1981. Härvid fastslogs att SAS

kan trafikera aktuell linje med egen flygmateriel eller med materiel "inhyrd" (inchartrad) från annat flygföretag. SAS val av samarbetspartner skall i princip ske på företagsekonomiska grunder. Det konstaterades också vid detta möte att om SAS avstår från att utnyttja sin företrädesrätt skall koncession kunna ges till annat bolag.

Den internationella linjeluftfarten regleras av bilaterala luftfartsavtal, dvs. överenskommelser träffade på regeringsnivå mellan länderna parvis. Dessa 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. SAS linjetrafik baseras med smärre undantag på ca 150 luftfartsavtal, varav ca 50 av Sveriges regering träffade överenskommelser med främmande land och ett motsvarande antal i stort sett identiska avtal träffade av resp. Danmark och Norge. Den internationella sällskapsresetrafiken (chartertrafiken) regleras av unilateralt fastställda villkor. Detta innebär att chartertrafik mellan två länder regleras av de strängaste villkor som gäller i utreselandet eller i destinationslandet.

I ett antal motioner framförs yrkanden om ökning av konkurrensen, avreglering eller generösare koncessionsgivning inom luftfarten. Yrkandena finns i motionerna T271 (s), T286 (m) yrkandena 3 och 4, T305 (m), T331 (m) yrkandena 4 och 5, T377 (fp), T424 (m) yrkandena 19 och 22 samt T433 (fp). Några av yrkandena avser enbart flyglinjen Stockholm (Arlanda) – Malmö (Sturup), nämligen motionerna T271 (s) och T286 (m) yrkande 3, och motiveras huvudsakligen med missnöje med trafiken på denna linje – inställda turer och förseningar – resp. med att vinsten på trafiken på linjen borde tillkomma inhemska flygföretag och inte – som sker med SAS som flygföretag – delas upp mellan SAS danska, norska och svenska moderföretag. Andra yrkanden avser inrikes linjefart i allmänhet och motiveras bl. a. med önskemål om nya flyglinjer. Andra yrkanden åter avser skandinavisk linjefart och annan internationell linjefart och motiveras bl. a. med att konkurrens mellan flygföretag skulle vara till fördel för den flygande allmänheten m. m.

Konsortialavtalet beträffande SAS har reviderats och förlängts vid olika tillfällen. Senast år 1974 (prop. 1974:112, TU18, rskr. 216) förlängdes avtalet och då för tiden den 1 oktober 1985–den 30 september 1995. Frågan om förlängning av avtalet för tiden efter den 30 september 1995 har emellertid redan aktualiserats.

I två motioner framförs förslag som enligt motionärerna bör beaktas vid förhandlingar om förlängning av konsortialavtalet.

I motion T424 (m) anförs sålunda bl. a. att eftersom inrikeslinjerna i de skandinaviska länderna går med viss vinst och eftersom "matningen" till SAS utrikeslinjer är oberoende av vilket företag som sköter anslutningsflygningarna, det är rimligt att i ettvart av länderna inrikestrafiken i sin helhet övergår till inhemska flygföretag. I yrkande 24 i motionen begärs därför att vid konsortialavtalsförhandlingarna beträffande SAS fråga skall tas upp om att inrikeslinjerna i ettvart av länderna skall skötas av inhemska flygföretag.

Enligt motion T331 (m) yrkande 8 bör det vid konsortialavtalsförhandlingarna beaktas att inrikestrafiken i sin helhet skall skötas av från SAS skilda och sinsemellan konkurrerande företag. Motionärerna anser att vinsten och skatt därpå på SAS inrikeslinjer i Sverige – vilka enligt motionärerna är verkligt vinstgivande – i sin helhet bör tillkomma svenska företag resp. Sverige.

Enligt utskottets mening är behovet av ett skandinaviskt luftfartssamarbete som ger de skandinaviska länderna ett konkurrenskraftigt flygföretag för internationell trafik i dag minst lika stort som det var då samarbetet i SAS tillkom i början av 1950-talet. Utskottet vill härvidlag i korthet erinra om och framhålla följande.

Det skandinaviska luftfartssamarbetet i SAS är – som påpekats i olika sammanhang – en förutsättning för att man i Danmark, Norge och Sverige med dessa länders perifera geografiska läge och begränsade marknadsunderlag skall kunna driva ett i princip världstäckande företag på flygområdet. Värdet av att ha tillgång till ett sådant företag för kontakterna på olika områden med främmande länder blir allt större allteftersom det internationella samarbetet och utbytet inom olika sektorer av samhället byggs ut. Även om utskottet i princip anser att konkurrens bör finnas på luftfartsområdet inser utskottet att en "avreglering" från svensk sida på luftfartens område med hänsyn till det begränsade marknadsunderlag som finns i vårt land skulle leda till konkurrens endast på de lönsamma delarna av SAS linjenät. SAS överskott på dessa delar skulle därmed minska och leda till att SAS inte på samma sätt som för närvarande kan stödja mindre bärkraftiga linjer med överskott från lönsamma linjer. Följden skulle sannolikt bli att de mindre bärkraftiga linjerna måste läggas ned, och därmed skulle våra flygförbindelser med omvärlden försämras. Vidare torde möjligheterna att från myndighetshåll fortlöpande påverka prissättningen för flygresor med främmande flygföretag bli illusoriska efter det att "egna" flyglinjer har lagts ned. Mot nu nämnd bakgrund kan utskottet inte ställa sig bakom krav på avreglering och generösare koncessionsgivning m. m. inom luftfarten i allmänhet.

Inom SAS strävar man numera efter att bygga upp ett konkurrenskraftigt och effektivt trafiksystem med så många direktförbindelser som möjligt från Oslo, Köpenhamn och Stockholm, i första hand ut i Europa och i andra hand till andra kontinenter. Vidare strävar man efter att så långt som möjligt utveckla trafik från andra större orter i Skandinavien som från Bergen, Stavanger, Aarhus och Göteborg direkt ut i Europa. Vid en sådan utveckling kan restiderna förkortas, och resenärerna slipper besvär med omstigningar mellan olika flyglinjer m. m. Företrädare för SAS har vid kontakter med utskottet framfört att en förutsättning för att denna utveckling skall kunna tryggas är att matartrafik till nämnda orter finns och att främmande flygföretag inte öppnar flyglinjer mellan orter i Skandinavien och orter ute i det övriga Europa som minskar SAS underlag för direkttrafik m. m. Utskottet har full förståelse för SAS synpunkter härvidlag och är därför inte berett att tillstyrka att intrång sker i SAS stamlinjer i vårt land. Utskottet anser emellertid att utrymme bör kunna medges för ytterligare gränsöverskridande flyglinjer i Skandinavien till orter som är utgångspunkter för SAS trafik ut i det övriga Europa och/eller till längre bort belägna destinationer.

Utskottet är i frågorna om ökad konkurrens, avreglering och generösare koncessionsgivning inom luftfarten inte berett att göra längre gående uttalanden än de utskottet har redovisat ovan. Utskottet kan därför inte ställa sig bakom motionerna T286 (m) yrkandena 3 och 4, T305 (m), T331 (m) yrkandena 4 och 5, T337 (fp), T424 (m) yrkandena 19 och 22 samt T433 (fp). Motionerna avstyrks därför. Utskottet återkommer nedan till klagomålen i motion T271 (s) på SAS trafik mellan Arlanda och Sturup och till motionsyrkandena beträffande konsortialavtalet.

Från SAS har inhämtats att antalet flygningar på linjen Arlanda–Sturup som har inställts på grund av andra förhållanden än väderleken o. d. har varit följande under senare tid.

	Sturup–Arlanda	Arlanda–Sturup
September–december 1985	31	26
Januari–februari 1986	8	3

Under februari 1986 inställdes sju turer av 650, vilket innebär att regulariteten var ca 98,9 %.

Som huvudsaklig anledning till att turer har inställts och förseningar har inträffat under hösten 1985 och tiden dessförinnan har SAS uppgivit bristande kapacitet i fråga om flygplan. Sedan årsskiftet 1985/86 sätter emellertid SAS successivt in nyinköpta flygplan av typen DC 9–82 (för 156 passagerare) i inrikestrafiken. Under innevarande verksamhetsår (oktober 1985–september 1986) beräknas passagerarkapaciteten på linjen Arlanda–Sturup sålunda komma att öka med 22 % i förhållande till verksamhetsåret 1984/85. Mot bakgrund av den förbättring av regulariteten på linjen Arlanda–Sturup som sålunda har skett och som den ökade kapaciteten är ägnad att vidmakthålla synes motion T271 (s) – om konkurrens på linjen för förbättring av regulariteten – inte böra föranleda någon åtgärd av riksdagen. Motionen avstyrks sålunda. Utskottet vill emellertid i detta sammanhang framhålla att koncession på en viss flyglinje inrymmer en skyldighet att upprätthålla en tillfredsställande trafik på linjen.

Mot bakgrund bl. a. av att frågan har tagits upp om förlängning av konsortialavtalet beträffande SAS har de skandinaviska kommunikations/trafikministrarna tagit upp diskussion om det fortsatta skandinaviska luftfartssamarbetet. Ministrarna har bl. a. uppdragit åt en ämbetsmannagrupp att redovisa konsekvenserna av möjliga förändringar i koncessionspolitiken. En rapport av ämbetsmannagruppen i frågan diskuterades av kommunikations/trafikministrarna vid ett möte den 5 mars i år. Man behandlade frågor om linjefart, chartertrafik och fraktflygningar. Man enades om att fortsätta diskussionerna under våren i avsikt att uppnå enighet om villkoren för en förlängning av luftfartssamarbetet efter år 1995.

Utskottet kan med anledning av motionerna T331 (m) yrkande 8 och T424 (m) yrkande 24 konstatera att SAS visserligen svarar för trafiken på främst de tre tunga inrikeslinjerna men att trafiken i övrigt utförs av LIN och ett flertal andra nationella bolag. Genom att SAS inrikestrafik utgör en integrerad del av den samlade flygverksamheten erhålls också fördelar när det gäller bl. a.

utnyttjande av flygplan, personal och underhållsorganisation. I övrigt kan konstateras att rollfördelningen inom inrikesflyget ger bolagen möjlighet att operera med enhetligt flygmateriel och att anpassa denna till trafikens förutsättningar.

Några särskilda initiativ från riksdagens sida med anledning av motionerna synes enligt utskottet inte erforderligt varför motionsyrkandena härom avstyrks.

9. Utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser

Göteborg – Landvetters flygplats

I motion T290 (c) anförs bl. a. att en betydande outnyttjad kapacitet finns i dag på Landvetters flygplats. Motionärerna framhåller bl. a. att vissa flyglinjer inte behöver gå via Arlanda. Genom att flyglinjer – i stället för att gå via Arlanda – går via Landvetter skulle enligt motionärerna Arlanda kunna avlastas trafik. Motionärerna begär i här aktuell del av yrkande 1 i motionen att kapaciteten på Landvetter skall utnyttjas bättre.

Antalet landningar på Landvetter uppgick under budgetåret 1984/85 till ca 22 130, innebärande en minskning med 2 % i förhållande till budgetåret 1983/84. Antalet passagerare i flygtrafiken på Landvetter ökade emellertid med 4 % till ca 1 896 230.

I utskottets under våren 1985 avgivna betänkande TU 1984/85:26 (s. 28) lämnades en redogörelse för SAS och inhemska flygföretags utrikestrafik från Landvetter. Till komplettering av denna redogörelse kan nu nämnas bl. a. att SAS i förhållande till föregående verksamhetsår har ökad kapaciteten på linjen Göteborg–Köpenhamn med drygt 10 % och på linjen Göteborg–Oslo med drygt 20 %.

Här kan också nämnas att utländska flygföretag – i förekommande fall jämsides med SAS – bedriver direkttrafik från Göteborg till Amsterdam, Belgrad, Bryssel, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Helsingfors, London, Paris och Reykjavik.

Av den lämnade redovisningen framgår att passagerartrafiken på Landvetter ökar fortlöpande.

Utskottet vill emellertid – i överensstämmelse med vad utskottet tidigare uttalat (TU 1984/85:26 s. 28) – understryka angelägenheten av att SAS överväger åtgärder som syftar till ett ännu bättre utnyttjande av kapaciteten på Landvetter. Vidare förutsätter utskottet att regeringen och luftfartsverket med stor uppmärksamhet följer utvecklingen på Landvetter och tar de initiativ som kan anses påkallade för att öka utnyttjandet av flygplatsen.

Med hänsyn till det anförda synes motion T290 (c) i här aktuell del kunna lämnas utan åtgärd.

Malmö – Sturups flygplats

I två motioner begärs att direkta utrikesförbindelser med Sturups flygplats skall anordnas. I motion T212 (s) begärs sålunda i yrkande 1 att överläggning-

ar snarast skall tas upp med SAS eller med andra svenska eller utländska flygföretag om anordnande av direkt reguljär trafik från Sturup till Hamburg, Frankfurt och London. I yrkande 2 i motionen begärs att antalet turer i SAS s. k. pendeltrafik mellan Sturup och Köpenhamns flygplats (Kastrup) skall uppgå till vad som gällde innan SAS trafik med svävare mellan Malmö och Kastrup kom till stånd år 1984 vid äventyr att eljest SAS tillstånd till trafiken med svävare skall återkallas. I den andra motionen, motion T286 (m) yrkande 2, begärs också att direktförbindelser skall anordnas mellan Sturup och Hamburg, Frankfurt och London.

I den tredje motionen som här är aktuell, motion T290 (c), begär motionärerna i yrkande 1 – med samma motivering som beträffande Landvetter – också att kapaciteten på Sturup skall utnyttjas bättre.

Regeringen gav den 2 juni 1983 SAS tillstånd till trafik med svävare över Öresund enligt förordningen (1966:159) om tillstånd för brukande av svävare. I anslutning härtill förklarade SAS att man för närvarande inte avsåg att lägga ned trafiken med den s. k. pendeln från Sturup utan att möjligheterna att förbättra denna trafik först hade prövats. Vidare uppgav SAS att man avsåg att undersöka möjligheterna att dels inrätta en DC 9-linje till London från Sturup via Kastrup, dels anordna trafik med flygplan av typen SF 340 mellan Sturup och vissa orter i Förbundsrepubliken Tyskland (jämför prop. 1983/84:173, s. 5).

Fr. o. m. den 1 oktober 1985 trafikerar SAS den s. k. pendeln mellan Sturup och Kastrup med i princip fem tur- och returflygningar per dag och med flygplan av typen Fokker F 27 för 40 passagerare. Dessförinnan användes flygplan av typen De Havilland Twin Otter för 20 passagerare. Frekvensen i trafiken var i princip sju tur- och returflygningar per dag. En ökning av kapaciteten på "pendeln" har således skett.

Fr. o. m. den 1 april i år har SAS vidare en direktförbindelse mellan Sturup och Hamburg med flygplan av typen F 27 i stället för en förbindelse som gått via Kastrup.

I överensstämmelse med vad utskottet tidigare uttalat (TU 1984/85:26 s. 29) understryker utskottet även i fråga om Sturup angelägenheten av att SAS överväger åtgärder som syftar till ett bättre utnyttjande av kapaciteten på Sturup och förutsätter att regeringen och luftfartsverket med stor uppmärksamhet följer utvecklingen och tar de initiativ som kan anses påkallade för att öka utnyttjandet av flygplatsen.

Med hänsyn till det anförda synes också motionsyrkandena om flygverksamheten på Sturup kunna lämnas utan åtgärd.

Stockholm–Bromma flygplats

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

I olika omgångar har linjefarten och annan flygverksamhet flyttats från Bromma till Arlanda flygplats. Enligt SAS tidtabell för sommarsäsongen 1986 bedriver numera endast flygföretagen Golden Air och AMA Air

Express reguljär trafik på Bromma, nämligen sekundärlinjen Stockholm–Karlskoga resp. sekundärlinjen Stockholm–Linköping.

I tre motioner tas upp frågor om fortsatt användning av Bromma flygplats.

I motion T290 (c) begärs i yrkande 2 att Bromma skall *bevaras som statlig flygplats*. Motionärerna framhåller bl. a. att det i framtiden kommer att vara nödvändigt med två flygplatser i Stockholmsområdet. Bromma bör därför finnas kvar som reservflygplats och som alternativ för viss linjefart med miljövänliga plan på kortare distanser.

Med anledning av motionsyrkandet får utskottet nämna att företrädare för Stockholms stad och för Stockholms läns landsting vid överläggningar med regeringen i december 1983 har uttalat att avtalet mellan staten och staden om upplåtelsen av flygplatsen till staten inte kommer att förlängas för tiden efter utgången av år 1996. Då motionsyrkandet med hänsyn härtill inte synes böra föranleda någon åtgärd av riksdagen avstyrks detsamma.

I motion T331 (m) framhålls att all flygexpertis är ense om att Stockholmsregionen behöver två trafikflygplatser. Motionärerna påpekar att en diskuterad flygplats söder om Stockholm kan inte utan betydande investeringskostnader fylla den funktion som Bromma har. Motionärerna understryker också Brommas betydelse som avlastande enhet för Arlanda och för linjefart på korta distanser. I yrkande 9 i motionen begärs sålunda att riksdagen skall uttala att Bromma bör vara kvar *för allmänflyg och visst sekundärflyg* och som *en med Arlanda samverkande enhet*.

I motion T340 (vpk) anförs bl. a. att det är angelägnare att utnyttja Bromma och omgivande områden till bostäder, arbetsplatser och centrumanläggningar än till flygplats. Motionärerna begär i yrkande 5 att den största delen av den nuvarande *linjefarten på Bromma lokaliseras till Arlanda och privatflyget till det nedlagda F 18:s bas Tullinge flygplats*.

Utskottet har tidigare uttalat uppfattningen att det – i avvaktan på en mera slutgiltig lösning av flygplatsfrågan för Stockholmsregionen – inte är möjligt att avveckla Bromma som flygplats. Bromma borde enligt utskottets mening således bibehållas för övrigt inrikesflyg och allmänflyget, när jetflyget hade flyttat till Arlanda.

Utskottet vill här understryka att utskottet inte har funnit anledning att frångå sin uppfattning att två flygplatser behövs i Stockholmsområdet.

Som nämnts i det föregående (s. 11) har statsmakterna intagit den ståndpunkten att ansvaret för flygplatser med enbart inrikes sekundärtrafik samt affärs- och privatflyg inte är en angelägenhet för staten utan en angelägenhet för landsting, kommuner och andra intressenter.

Mot bl. a. denna bakgrund fick luftfartsverket i januari 1984 i uppdrag av regeringen att ta upp förhandlingar med Stockholms stad och Stockholms läns landsting om den långsiktiga flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen. En förhandlingsgrupp med företrädare för verket, staden, landstinget samt Botkyrka kommun bildades. Till gruppen adjungerades också företrädare för flygvapnet. Förhandlingsgruppens arbete har lett till att landstinget, Stockholms stad samt sex "södertörnskommuner" har bildat Tullinge Flygplats AB, vilket skall svara för utredning om förutsättningar och villkor

för en civil flygplats på den tidigare militära flygplatsen. Avsikten är att bolaget senare skall ombildas för att projektera, bygga och driva en blivande flygplats.

Med hänsyn till den inriktning som de i frågan närmast ansvariga har gett planeringen för en flygplats för sekundärflyg och allmänflyg i Stockholmsområdet kan utskottet inte biträda ovannämnda yrkande i motion T331 (m) utan avstyrker detsamma.

Mot bakgrund av den ovan lämnade redovisningen bör motion T340 (vpk) inte föranleda någon åtgärd av riksdagen. Yrkande 5 i motionen avstyrks följaktligen.

10. Stöd till viss linjefart, m. m.

Regeringen föreslår att 14,5 milj. kr. anvisas för nästa budgetår under anslaget till Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland. Förslaget föranleder inte någon erinran från utskottets sida.

I detta sammanhang behandlar utskottet två motionsyrkanden.

I motion T374 (fp) påpekas att för flygresor mellan Umeå och Malmö ett biljettpris tas ut som räknat per km färdsträcka är högre än biljettpriset för flygresa mellan Stockholm och Malmö. Motionärerna begär att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att flygbiljettpriset för resenärer till och från övre Norrland bör vara grundat på en taxa per km som överensstämmer med km-taxan för Syd- och Mellansverige.

I motion T313 (fp) anförs bl. a. att Vilhelmina och Lycksele kommuner har beslutat samarbeta om att engagera ett flygföretag för att trafikera en flyglinje mellan orterna Lycksele, Vilhelmina, Umeå och Sundsvall. För att man skall klara ekonomin under de första tre åren behövs enligt en finansieringsplan för projektet bidrag av staten med 50 %, bidrag av Västerbottens läns landsting med 25 % samt bidrag av Lycksele och Vilhelmina kommuner med 25 % för att täcka underskott som för de tre åren beräknas till 5 milj. kr., 4 milj. kr. resp. 3 milj. kr. Motionärerna föreslår att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om garantibidrag till projektet.

Flygtrafiken mellan Umeå och Sturup går via Arlanda. Direkttrafik finns inte. Sträckan Umeå–Arlanda trafikeras av LIN och sträckan Arlanda–Sturup av SAS. Företagen samarbetar i fråga om biljetter och taxor m. m. Biljettpriset för resa mellan Umeå och Sturup motsvarar enligt inhämtade uppgifter hela priset för resa på sträckan Umeå–Arlanda samt numera 70 % av priset för resa på sträckan Arlanda–Sturup. Sistnämnda procentsats var från maj 1981 50 % men har sedermera höjts vid olika tillfällen. Det bör nämnas att en viss priskontroll finns i och med att flygbiljettpriserna skall godkännas av luftfartsverket samt att LIN och SAS medger olika slag av rabatter på biljettpriserna för resor inom landet.

Mot bakgrund av den lämnade redovisningen är utskottet inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motion T374 (fp). Motionen avstyrks således.

Det fr. o. m. i år införda persontransportstödet torde kunna innebära en stimulans för en flygtrafik till och från Lyckelse och Vilhelmina. Enligt bestämmelserna om detta stöd i förordningen (1985:855) om statligt stöd till vissa tjänsteresor kan stöd utgå till bl. a. flygresor som anställda i industriföretag och i företag med uppdragsverksamhet i de fyra nordligaste länen gör i tjänsten till de mellersta och södra delarna i vårt land.

Något särskilt garantibidrag för flygtrafik till och från Lyckelse och Vilhelmina är utskottet inte berett att förorda. Utskottet avstyrker även motion T313 (fp).

11. Lokalisering av viss utbildning av trafikflygare, m. m.

År 1983 inrättades för utbildning av trafikflygare en trafikflygarhögskola som ingår i krigsflygskolan i Ljungbyhed (prop. 1980/81:6, TU 2, rskr. 36).

Enligt förordningen (1983:261) om statlig trafikflygarutbildning skall trafikflygarhögskolan (TFHS) ge sådan grundläggande civil trafikflygarutbildning som krävs för fortsatt utbildning och anställning som flygstyrman eller befälhavare i tung civil luftfart.

TFHS påbörjade sin verksamhet i april 1984.

Utbildningen omfattar grundläggande utbildning (skede A) om 12 månader (med utbildning på enmotoriga flygplan) samt fortsatt utbildning (skede B) om 6 månader (med utbildning på tvåmotoriga flygplan). Härefter följer s. k. bolagsanpassad utbildning, för vilken vederbörande flygföretag svarar.

Den första elevgruppen (14 elever) utexaminerades från TFHS under september 1985.

En interdepartemental arbetsgrupp med representanter för bl. a. försvars- och kommunikationsdepartementen har tillsatts med uppgift att bl. a. ompröva huvudmannaskapet för TFHS. Försvarsministern räknar med att förslag från arbetsgruppen skall kunna redovisas i nästa års budgetproposition (årets budgetproposition, bil. 6 s. 40).

Någon statlig utbildning för civila helikopterförare finns inte. Vissa flygföretag bedriver sådan utbildning, såsom t. ex. Saab Helikopter AB på Nyköping–Oxelösunds flygplats.

Med anledning av att militära piloters övergång till civila flygföretag hade blivit ett akut problem i Danmark, Norge och Sverige enades försvarsministrarna i de tre länderna år 1985 om att utreda frågan om en snabb ökning av den civila pilotutbildningen. En utredningsman fick i uppdrag av den svenske försvarsministern att främja samordningen av utbildningen m. m. av piloter för den civila luftfartens behov i Sverige, Norge och Danmark. En arbetsgrupp med representanter för de danska och norska och svenska regeringskanslierna samt berörda myndigheter i de tre länderna tillskapades för utredningsarbetet.

Under utredningsarbetet har bl. a. prövats frågan om att förlägga pilotutbildningen till Nyköping–Oxelösunds (Skavsta) och till Västerås (Hässlö) flygplatser. Flygplatserna har ursprungligen varit militära (F 11 resp. F 1).

I lokaliseringsfrågan har väckts två motioner.

I motion T289 (s) begärs att en eventuell samnordisk trafikflygarutbildning

i Sverige skall lokaliseras till Nyköping–Oxelösunds flygplats (yrkande 1) samt att en eventuell utbildning av civila helikopterförare i möjlig omfattning skall samordnas med en samnordisk trafikflygarutbildning (yrkande 2).

I motion T376 (s) begärs att utbildningen av piloter för den civila luftfarten skall lokaliseras till Västerås flygplats.

Ovannämnda utredningsarbete om den civila pilotutbildningen har i mitten av februari i år redovisats för försvarsministrarna i Danmark, Norge och Sverige. Mot bakgrund av överväganden i arbetsgruppen föreslås bl. a. att – om den civila svensk-norsk-danska pilotutbildningen skall samordnas – det bör ske genom att varje land för sig genomför den grundläggande utbildningen (skede A) medan den mer avancerade utbildningen om ca 6 månader (skede B) bedrivs i Sverige och att det gemensamma utbildningsskedet i ett sådant fall förläggs till TFHS i Ljungbyhed. Arbetsgruppen ansåg att det även i Nyköping och i Västerås fanns goda förutsättningar att genomföra den aktuella utbildningen men att utbildning i Ljungbyhed var att föredra på grund av att TFHS redan är etablerad där. Förslaget från utredningsarbetet har nyligen presenterats för riksdagen i skr. 1985/86:156 med redovisning av åtgärder för att säkerställa behovet av civila och militära piloter. Skrivelsen har hänvisats till försvarsutskottet.

Med hänsyn till att sålunda frågan om förläggning av en eventuell dansk-norsk-svensk utbildning för trafikflygare till Nyköping–Oxelösunds och Västerås flygplatser redan har aktualiserats under beredningen av ärendet om denna utbildning och sålunda får förutsättas bli omfattad av de fortsatta övervägandena i regeringskansliet och dettas motsvarigheter i Danmark och Norge synes motionerna T289 (s) yrkande 1 och T376 (s) inte böra föranleda någon åtgärd av riksdagen. Härav följer att även yrkande 2 i motion T289 (s) kan lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

12. Medelsanvisning till statens haverikommission

Regeringens förslag att 1 000 kr. skall anvisas under anslaget till Statens haverikommission för nästa budgetår föranleder inte någon erinran från utskottets sida.

13. Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *luftfartsverkets organisation*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T331 (m) yrkandena 1 och 2,

2. beträffande *flygtrafikledningen*

att riksdagen lämnar motion 1985/86:T290 (c) yrkande 3 utan åtgärd,

3. beträffande *prissättningen på vissa tjänster*

att riksdagen

a) avslår motion 1985/86:T331 (m) yrkande 6,

b) avslår motion 1985/86:T286 (m) yrkande 1,

4. beträffande *utökning av resultatutjämningssystemet för flygplatser*

att riksdagen

a) med anledning av motion 1985/86:T410 (s) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om utredning för vissa överväganden kring ett resultatutjämningssystem,

b) avslår motionerna 1985/86:T375 (m, fp, c) yrkande 2 och 1985/86:A474 (c) yrkande 11,

c) avslår motion 1985/86:A446 (fp) yrkande 5,

d) avslår motion 1985/86:T375 (m, fp, c) yrkandena 3–5,

e) med anledning av motionerna 1985/86:T257 (c) yrkande 4, 1985/86:T287 (s) yrkande 2, 1985/86:T375 (m, fp, c) yrkande 1, 1985/86:T410 (s) yrkande 2 och 1985/86:A429 (fp) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om fortsatta kostnadsersättningar till Kristianstads och Växjö flygplatser,

5. beträffande *inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och verkets investeringar under tidsperioden 1986/87–1988/89*

att riksdagen

a) avslår motion 1985/86:T424 (m) yrkande 23,

b) avslår motion 1985/86:T257 (c) yrkande 5,

c) godkänner vad i proposition 1985/86:100 bil. 8 har förordats om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och om verkets investeringar under perioden 1986/87–1988/89 samt bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser därifrån,

6. beträffande *finansiering av luftfartsverkets investeringar och medelsanvisning härför för budgetåret 1986/87, m. m.*

att riksdagen

a) med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1985/86:T331 (m) yrkande 3 och 1985/86:T414 (m) yrkande 11 i motsvarande del godkänner vad i propositionen har anförts om finansiering av luftfartsverkets investeringar för budgetåret 1986/87,

b) godkänner att luftfartsverket under budgetåret 1986/87 får träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra (leasa) anläggningar och utrustningar motsvarande ett anskaffningsvärde på 10 000 000 kr.,

c) med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1985/86:T414 (m) yrkande 10 till *Flygplatser m. m.* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 89 700 000 kr.,

d) till *Beredskap för civil luftfart* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 12 900 000 kr.

7. beträffande *ökning av konkurrensen inom luftfarten m. m.*

att riksdagen

a) avslår motionerna 1985/86:T286 (m) yrkandena 3 och 4, 1985/86:T305 (m), 1985/86:T331 (m) yrkandena 4 och 5, 1985/86:T377 (fp), 1985/86:T424 (m) yrkandena 19 och 22 samt 1985/86:T433 (fp),

b) avslår motion 1985/86:T271 (s),

c) avslår motionerna 1985/86:T331 (m) yrkande 8, och 1985/86:T424 (m) yrkande 24,

8. beträffande *utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser*

att riksdagen
a) lämnar motion 1985/86:T290 (c) yrkande 1 såvitt avser Landvetters flygplats utan åtgärd,
b) lämnar motionerna 1985/86:T212 (s), 1985/86:T286 (m) yrkande 2 samt 1985/86:T290 (c) yrkande 1 i återstående del utan åtgärd,
d) avslår motion 1985/86:T290 (c) yrkande 2,
e) avslår motionerna 1985/86:T331 (m) yrkande 9 och 1985/86:T340 (vpk) yrkande 5,

9. beträffande *stöd till viss linjefart, m. m.*

att riksdagen
a) avslår motion 1985/86:T374 (fp),
b) avslår motion 1985/86:T313 (fp),
c) till *Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 14 500 000 kr.,

10. beträffande *lokalisering av viss utbildning för trafikflygare, m. m.*

att riksdagen lämnar motionerna 1985/86:T289 (s) yrkandena 1 och 2 samt 1985/86:T376 (s) utan åtgärd,

11. att riksdagen till *Statens haverikommission* för budgetåret 1986/87 anvisar ett anslag på 1 000 kr.

Stockholm den 10 april 1986

På trafikutskottets vägnar

Rolf Clarkson

Närvarande: Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Gösta Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Sten-Ove Sundström (s), Sven Henricsson (vpk), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Rune Thorén (c).

Reservationer

1. Luftfartsverkets organisation (mom. 1)

Rolf Clarkson (m), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Genom den" och på s. 8 slutar med "yrkandena 1 och 2" bort ersättas med text av följande lydelse:

Ett flertal utredningar har tidigare genom åren studerat luftfartsverkets funktion och organisation, bl. a. 1963 års luftfartsutredning (SOU 1966:34), flygtrafikledningskommittén (Ds K 1971:2) och luftfartsverksutredningen (Ds K 1974:14).

I samtliga utredningar har framkommit det angelägna i att flygsäkerhetsfrågorna ställs under en myndighets totalansvar samt att det vore en fördel att de kunde behandlas avskilda från de ekonomiska hänsyn som följer med affärsverksformen.

Av den anledningen föreslog flygtrafikledningskommittén i sitt betänkande – Flygtrafikledning 1980. System och organisation (Ds K 1971:2) – att ett fristående flygsäkerhetsverk bestående av luftfartsinspektionen samt trafikavdelningen skulle inrättas. Så blev inte fallet, men luftfartsinspektionen gavs en starkare och mer fristående ställning, och sedermera inrättades statens haverikommission för utredning av främst allvarliga civila och militära luftfartsolyckor.

Frågan om en delning av luftfartsverket har också varit föremål för diskussion under år 1979 av riksdagens revisorer, som i granskningspromemorian nr 3/1979 (redovisad i förs. 1980/81:4) bl. a. analyserade spörsmålet huruvida de myndighetsutövande verksamheterna, dvs. i huvudsak luftfartsinspektionen och transport- och planeringsavdelningen, borde brytas ut och bilda en ny myndighet.

Utvecklingen har således gått mot en mer självständig ställning för flygsäkerhetsområdet inom luftfartsverket och också större självständighet och ansvar för flygplatsorganisationen utan att steget dock har tagits att frikoppla nämnda funktioner.

Den under förra riksmötet beslutade omorganisationen av luftfartsverket borde ha gått längre och helt skilt myndighetsenheterna från rörelseenheterna. För flygplatserna skulle den i motionen föreslagna aktiebolagsformen kunna ge en starkare marknadsinriktning än vad omorganisationen ger. Det finns sålunda starka skäl som talar för att helt avskilja myndighetsfunktionen i form av bl. a. flygsäkerhetsfrågorna från den övriga verksamheten. Luftfartsverkets uppgifter i övrigt, dvs. att svara för den civila luftfartens markorganisation, att driva och förvalta statens flygplatser för civil luftfart och att verka för en utveckling av den civila luftfarten skulle i ett sådant läge med fördel kunna drivas i bolagsform.

Förslag i de i motion T331 (m) yrkande 1 och 2 upptagna frågorna bör därför föreläggas riksdagen.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionen i här aktuella delar bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *luftfartsverkets organisation*

att riksdagen med anledning av motion 1985/86:T331 (m) yrkandena 1 och 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört härom,

2. Finansiering av luftfartsverkets investeringar och medelsanvisning härför för budgetåret 1986/87, m. m.

TU 1985/86:15

beträffande *finansiering av luftfartsverkets investeringar för budgetåret 1986/87 (mom. 6 a)*

Rolf Clarkson (m), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Finansiering av" och på s. 18 slutar med "sålunda anförda" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening innebär upplåning genom riksgäldskontoret att luftfartsverket tvingas till en onödig och ineffektiv hantering för att tillgodose sitt behov av lånemedel för investeringar. Den bästa ordningen är den att luftfartsverket ges möjlighet att genom ett eget finansieringsbolag låna direkt på kapitalmarknaden på marknadsmässiga villkor, i synnerhet när det gäller kommersiella investeringar. Att en regeringen underställd myndighet skulle ha att använda ett riksdagens organ för att kunna finansiera investeringar anser utskottet dessutom vara en felaktig ordning.

Utskottet förordar således att åtgärder vidtas för att bilda ett investeringsbolag för luftfartsverket. Utskottet förutsätter att närmare förslag om eventuellt kapitaltillskott och om garantiåtagande för ett sådant bolag m. m. föreläggs riksdagen redan under nästa budgetår.

Redan under nästa budgetår bör enligt utskottets mening investeringar till ett belopp av 10 milj. kr. finansieras genom upplåning på den öppna lånemarknaden – av det begärda finansieringsbolaget om detta har påbörjat sin verksamhet eller direkt av luftfartsverket – i stället för att investeringar till ett motsvarande belopp finansieras från anslaget till Flygplatser m. m.

Vad som i övriga hänseenden har anförts i propositionen om finansiering av luftfartsverkets investeringar för nästa budgetår föranleder inte någon erinran från utskottets sida och bör godkännas av riksdagen.

dels att utskottets hemställan under 6 a bort ha följande lydelse:

> 6. beträffande *finansiering av luftfartsverkets investeringar och medelsanvisning härför för budgetåret 1986/87, m. m.*
> att riksdagen
> a) med anledning av regeringens förslag och med bifall till motionerna 1985/86:T331 (m) yrkande 3 och 1985/86:T414 (m) yrkande 11 i motsvarande del godkänner vad utskottet har anfört om finansiering av luftfartsverkets investeringar för budgetåret 1986/87,

3. Finansering av luftfartsverkets investeringar och medelsanvisning härför för budgetåret 1986/87, m. m.

beträffande *medelsanvisning under anslaget till Flygplatser m. m. (mom. 6 c)*
– under förutsättning av bifall till reservation nr 2 –

Rolf Clarkson (m), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 18 som börjar med "I överensstämmelse" och slutar med "föreslagna medelsanvisningen" bort ersättas med text av följande lydelse:

I överensstämmelse med att utskottet i det föregående har förordat att luftfartsverkets investeringar under nästa budgetår till ett belopp av 10 milj. kr. skall finansieras genom upplåning på den öppna lånemarknaden kan medelsanvisningen under anslaget till Flygplatser m. m. för nästa budgetår begränsas till 79,7 milj. kr. i enlighet med förslaget härom i motion T414 (m) yrkande 10. Utskottet föreslår att detta belopp anvisas under anslaget.

dels att utskottets hemställan under 6 c bort ha följande lydelse:

> 6. beträffande *finansiering av luftfartsverkets investeringar och medelsanvisning härför för budgetåret 1986/87, m. m.*
> att riksdagen
> c) med anledning av regeringens förslag och med bifall till motion 1985/86:T414 (m) yrkande 10 till *Flygplatser m. m.* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 79 700 000 kr.,

4. Ökning av konkurrensen inom luftfarten m. m.

beträffande *liberalisering m. m. (mom. 7 a)*

Rolf Clarkson (m), Gösta Andersson (c), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 21 börjar med "Enligt utskottets" och på s. 22 slutar med "beträffande konsortialavtalet" bort ersättas med text av följande lydelse:

Det skandinaviska luftfartssamarbetet i SAS är – som framhållits i olika sammanhang – en förutsättning för att man i Danmark, Norge och Sverige med dessa länders perifera geografiska läge och begränsade marknadsunderlag skall kunna driva ett i princip världstäckande företag på flygområdet. Värdet av att ha tillgång till ett sådant företag för kontakterna på olika områden med främmande länder blir allt större allteftersom det internationella samarbetet och utbytet inom olika sektorer av samhället byggs ut.

"Avregleringen" på luftfartsområdet i USA har enligt vad utskottet erfarit haft mycket gynnsamma verkningar. Frisläppandet av konkurrensen på området har sålunda lett till sänkta biljettpriser och utökning av flygnätet. Detta har fått till följd en kraftig tillströmning av passagerare till luftfarten.

Att ett införande av mer konkurrens och en liberalare luftfartspolitik även i Sverige är önskvärt innebär inte att en sådan förändring inte är förknippad med problem. Den måste därför utformas utifrån vårt lands speciella förutsättningar.

Förutsättningen för att öka konkurrensen inom luftfartssektorn bör därför enligt utskottets mening studeras, särskilt beträffande inrikesflyget samt möjligheterna till en liberalisering på luftfartsområdet.

Vad utskottet sålunda har anfört med anledning av motionerna T286 (m) yrkandena 3 och 4, T305 (m), T331 (m) yrkandena 4 och 5, T337 (fp), T424

(m) yrkandena 19 och 22 samt T433 (fp) bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 a bort ha följande lydelse:

7. beträffande *ökning av konkurrensen inom luftfarten m. m.*

att riksdagen

a) med anledning av motionerna 1985/86:T286 (m) yrkandena 3 och 4, 1985/86:T305 (m), 1985/86:T331 (m) yrkandena 4 och 5, 1985/86:T337 (fp), 1985/86:T424 (m) yrkandena 19 och 22 samt 1985/86:T433 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om liberalisering m. m.,

5. Ökning av konkurrensen inom luftfarten m. m.

beträffande *inriktningen av konsortialavtalsförhandlingar (mom. 7 c – motiveringen)*

Rolf Clarkson (m), Gösta Andersson (c), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Rune Thorén (c) anser att den del av utskottets yttrande som på s. 22 börjar med "Mot bakgrund" och på s. 23 slutar med "härom avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Mot bakgrund – – – (= utskottet på s. 22) – – – år 1995.

Bakgrunden till bildandet av SAS var – som den ovan lämnade redovisningen visar – behovet av att utvidga det skandinaviska samarbetet i fråga om flygtrafik på Europa och till andra kontinenter m. m. För SAS bildande synes inrikestrafiken i de skandinaviska länderna inte ha haft väsentlig betydelse och denna trafik synes inte heller i sig behöva utgöra en grundval för konsortiets fortsatta uppgift som ett företag för internationell flygtrafik. SAS inrikestrafik i de skandinaviska länderna tillför emellertid numera SAS överskott och stöder därigenom ekonomiskt den övriga verksamheten. Goda skäl kan sålunda anföras både för att SAS även i fortsättningen bör ha koncession på inrikestrafik och för att så ej skall vara fallet. Mot denna bakgrund anser utskottet att vid diskussionerna om förlängning av konsortialavtalet frågan förutsättningslöst bör diskuteras om SAS koncessioner på inrikestrafik i de skandinaviska länderna bör vara kvar hos SAS eller om koncessionerna helt eller delvis bör ges till företag utanför SAS. Då utskottet förutsätter att sådana diskussioner tas upp utan något initiativ av riksdagen i frågan avstyrker utskottet motionerna T331 (m) yrkande 8 och T424 (m) yrkande 24.

6. Utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser

beträffande *bibehållande av Bromma flygplats som statlig flygplats (mom. 8 d)*

Gösta Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 25 som börjar med "Med anledning" och slutar med "avstyrks detsamma" bort ersättas med text av följande lydelse:

Det står enligt utskottets mening klart att det i framtiden är nödvändigt med två flygplatser i Stockholmsområdet. Det skulle då vara kortsiktigt från statens sida att låta lägga ned Bromma flygplats och så småningom ändå komma i den situationen att Arlanda flygplats måste kompletteras med ytterligare en flygplats. Det bästa sättet att utnyttja den samlade flygplatskapacitet som redan finns i området är därför ett fortsatt utnyttjande av Bromma som alternativflygplats för viss linjetrafik med miljövänliga plan på kortare distanser.

Vad utskottet sålunda har anfört med anledning av motion T290 (c) yrkande 2 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 d bort ha följande lydelse:

8. beträffande *utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser*

att riksdagen

d) med bifall till motion 1985/86:T290 (c) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om bibehållande av Bromma flygplats som statlig flygplats,

7. Utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser

beträffande *fortsatt användning av Bromma flygplats (mom. 8 e)*

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 25 börjar med "Utskottet har" och på s. 26 slutar med "avstyrks följaktligen" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet har – – – (= utskottet på s. 25) – – – i Stockholmsområdet.

Den andra flygplatsen i Stockholmsområdet bör enligt utskottets uppfattning 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 minimeras. Om Bromma flygplats läggs ned är det inte lätt att hitta ett lämpligt alternativ i Stockholmsområdet. Bromma är en flygplats som efterfrågas av marknaden. På Bromma finns ett visst investeringsbehov som dock är avsevärt mindre än det investeringsbehov som uppstår om annat alternativ än Bromma blir aktuellt. En uppdelning av reguljärflyget mellan Bromma och Arlanda ger enligt utskottet en rimligare kostnadsfördelning mellan olika intressenter, bättre trafikfördelning och bättre ekonomi.

Bromma bör således vara kvar för allmänflyg och visst sekundärflyg.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motion T331 (m) yrkande 9 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Det anförda innebär att utskottet avstyrker motion T340 (vpk) yrkande 5.

dels att utskottets hemställan under 8 e bort ha följande lydelse:

8. beträffande *utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser*

att riksdagen

e) med bifall till motion 1985/86:T331 (m) yrkande 9 och med avslag

på motion 1985/86:T340 (vpk) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om fortsatt användning av Bromma flygplats,

8. Utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser

beträffande *fortsatt användning av Bromma flygplats (mom. 8 e)*

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 25 börjar med "Utskottet har" och på s. 26 slutar med "avstyrks följaktligen" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet anser – i överensstämmelse med vad som anförts i motion T340 (vpk) – att man från statens sida bör verka för att Bromma flygplats läggs ned så att flygplatsområdet kan utnyttjas för byggande av bostäder, arbetsplatser och centrumanläggningar m. m. Bromma flygplats bör som anförs i motionen ersättas genom att det nedlagda F 18:s flygplats i Tullinge inrättas som flygplats för den trafik m. m. som för närvarande bedrivs på Bromma flygplats. Endast vissa begränsade åtgärder torde vara erforderliga för denna användning av Tullinge flygplats.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av ovannämnda motion i här aktuell del bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Det anförda innebär att utskottet avstyrker motion T331 (m) yrkande 9 om att Bromma flygplats även i fortsättningen skall användas för viss flygverksamhet.

dels att utskottets hemställan under 8 e bort ha följande lydelse:

> 8. beträffande *utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser*
>
> att riksdagen
>
> e) med bifall till motion 1985/86:T340 (vpk) yrkande 5 och med avslag på motion 1985/86:T331 (m) yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om fortsatt användning av Bromma flygplats,

Särskilda yttranden

1. Prissättningen på vissa tjänster

beträffande *avgifter för efterbesiktning av luftfartyg (mom. 3 a)*

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anför:

Privatflyget existerar i dag under svåra ekonomiska förhållanden. En rad pålagor har lagts på allmänflyget. Kravet på kostnadstäckning av luftfartsverkets verksamhet har t. ex. lett till ett mycket högt skatte- och avgiftsuttag. Som exempel kan nämnas avgifterna för efterbesiktning av luftfartygs luftvärdighet. Avgifterna för besiktningen är desto orimligare som någon egentlig besiktning inte äger rum utan sker i form av stickprovskontroll.

Avgifterna borde vara bättre relaterade till den verkliga kostnaden för besiktningen. Det är att observera att ett alltför stort skatte- och avgiftsuttag har en direkt hämmande effekt på luftfartens utveckling.

Privatflygning är ofta en mycket samhällsnyttig verksamhet. Många privata flygklubbar åtar sig t. ex. skogsbrandbevakning och målflygning.

Enligt beslutad ändring i luftfartslagstiftningen kan luftfärdighetsbevis emellertid komma att utfärdas tills vidare. Detta bör förhoppningsvis kunna leda till en minskning av besiktningskostnaderna.

2. Prissättningen på vissa tjänster

beträffande *avgifter för flygverksamheten (mom. 3 b)*

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anför:

Av betydelse för omfattningen av flygtrafiken till och från vårt land är de avgifter som luftfartsverket tar ut av flygverksamheten här. Det är rimligt att anta att en justering av nivån för avgifterna för flygverksamheten till den som gäller i vår omvärld skulle kunna medföra en sådan ökning av flygtrafiken till och från vårt land att något intäktsbortfall för luftfartsverket egentligen inte skulle behöva inträffa. Troligt är att intäkterna skulle öka. Det finns sålunda anledning att understryka den betydelse som prissättningen på luftfartsverkets tjänster kan ha för konkurrens om flygtrafiken. Särskilt gäller detta beträffande den konkurrenssituation i vilken Sturups och Kastrups flygplatser befinner sig i fråga om resenärer och gods som kommer från eller skall till de södra delarna av vårt land.

3. Utökning av resultatutjämningssystemet för flygplatser

beträffande *vissa överväganden kring ett resultatutjämningssystem (mom. 4 a)*

Sven Henricsson (vpk) anför:

Ett starkt skäl för att en kommunal flygplats med interregional linjetrafik skall få inordnas i ett system med resultatutjämning mellan flygplatser och därigenom skall kunna få täckning för underskott i driften är att trafiken på flygplatsen har eller kan beräknas inom en nära framtid få en avsevärd betydelse för utvecklingen i den aktuella regionen. Ett inlemmande av flygplatsen i ett resultatutjämningssystem kan således vara väl motiverat av att detta – i huvudsaklig överensstämmelse med vad som gäller för medlen i det regionalpolitiska arbetet – är ägnat att främja en positiv utveckling av näringsliv, sysselsättning, service m. m. i regionen.

4. Inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och verkets investeringar under tidsperioden 1986/87–1988/89

beträffande *storleken på investeringsutgifter (mom. 5 a)*

Rolf Clarkson (m), Gösta Andersson (c), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Rune Thorén (c) anför:

Stora investeringar av luftfartsverket medför bl. a. att luftfartsverkets avgifter på flygverksamheten blir höga. Då nivån på avgifterna för flygverksamheten i vårt land redan är höga i förhållande till nivån för dessa avgifter i andra länder måste sambandet mellan investeringsutgifter och flygavgifter noga beaktas. Betydelsen av att investeringsbehovet vägs mot avkastningsmöjligheterna så att avgifterna inom flygsektorn inte måste sättas så högt att de får en dämpande effekt på utvecklingen, understryks därför.

5. Utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser

beträffande *Sturups flygplats (mom. 8 b)*

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anför:

Även om utrikes flygtrafik till och från Sturup för närvarande inte beräknas kunna bedrivas i större skala bör det dock finnas möjligheter för SAS att låta Sturup vara ett komplement till Kastrups flygplats och därmed skapa förbättrade flygförbindelser för sydsvenskt näringsliv och för turismen i denna del av vårt land.

Den företrädesrätt som SAS har till internationell trafik innebär också speciella förpliktelser för företaget att upprätthålla en tillfredsställande trafikförsörjning. SAS har ännu inte uppfyllt dessa förpliktelser när det gäller Sturup.

6. Stöd till viss linjefart, m. m.

beträffande *biljettpriser för flygresor mellan Umeå och Sturup (mom. 9 a)*

Hugo Bergdahl och Ingrid Hasselström Nyvall (båda fp) anför:

Med hänsyn till att resorna blir långa för dem som arbetar i övre Norrland liksom för dem som bor där när de skall förrätta tjänsteärenden eller besöka anhöriga etc. i de södra delarna av vårt land är man självfallet uppmärksam på de relativa kostnaderna för resorna. Kostnaderna för flygresorna uppmärksammas särskilt när, som framhålls i motion T374 (fp), en undersökning har visat att flygbiljettpriset för resor Umeå–Malmö mellan åren 1978 och 1983 har ökat med 134 % medan flygbiljettpriset för resor Stockholm–Malmö har ökat endast med 75 % under samma tid. Vi utgår från att en relativ utjämning av flygbiljettpriserna kommer att ske. Detta är en förutsättning för att flygresandet skall stimuleras.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 1

Propositionsförslag 2

Motionerna 2

Utskottet 6

1 Inledning 6

2 Luftfartsverkets organisation 7

3 Flygtrafikledningen 8

4 Prissättningen på vissa av luftfartsverkets tjänster 9

5 Utökning av systemet med resultatutjämning mellan flygplatser 11

6 Inriktningen om omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och verkets investeringar under tidsperioden 1986/87–1988/89 .. 14

7 Finansiering av luftfartsverkets investeringar och medelsanvisning härför budgetåret 1986/87, m. m. 16

8 Ökning av konkurrensen, avreglering och generösare koncessionsgivning inom luftfarten 18

9 Utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser .. 23

10 *Stöd till viss linjefart, m. m.* 26

11 Lokalisering av viss utbildning för trafikflygare, m. m. 27

12 Medelsanvisning till statens haverikommission 28

13 Hemställan 28

Reservationer 30

Särskilda yttranden 36

gotab Stockholm 1986 10629