Trafikutskottets betänkande 1984/85:26

om luftfartsverkets investeringar, m. m. (prop. 1984/85:100 bil. 8 och prop. 1984/85:139)

Sammanfattning

I föreliggande betänkande behandlar utskottet de i budgetpropositionens bilaga 8 under avsnitt F. Luftfart punkt F 1. Flygplatser m. m. aviserade och i proposition 1984/85:139 framlagda förslagen om luftfartsverkets investeringar m. m.

Med anledning av att riksdagen beretts tillfälle att ta del av vad som anförts om regionalflyget i budgetpropositionens bilaga 8 (under avsnitt Särskilda frågor punkt D. Vissa frågor rörande regelbunden luftfart med mindre flygplan – sekundärtrafik) redovisar utskottet vidare i betänkandet sin syn på vad som därvid anförts.

I anslutning till behandlingen av propositionsförslagen m. m. behandlar utskottet motionsförslag som lagts fram dels i 19 motioner som väckts under den allmänna motionstiden 1985, dels i en motion som väckts med anledning av proposition 1984/85:139.

I proposition 1984/85:139 föreslås bl. a. övergång till målstyrning av luftfartsverket på grundval av rullande treårsplaner för verksamheten m. m., och förslag om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och investeringar för tidsperioden 1985/86–1987/88 läggs fram. Luftfartsverket föreslås få ökad rörelsefrihet beträffande investeringar, och vissa investeringar föreslås finansieras genom upplåning av riksgäldskontoret. Förslag om att verket under nästa budgetår skall få träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra (leasa) anläggningar och utrustningar inom en viss kostnadsram läggs fram liksom förslag om medelsanvisning för nästa budgetår under anslaget till Flygplatser m. m.

Utskottet tillstyrker förslagen i proposition 1984/85:139, föreslår att vad som anförs om regionalflyget i budgetpropositionens bil. 8 lämnas utan erinran samt hemställer att motionerna i ärendet 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 flygplatserna skall ombildas till aktiebolag.

M-, c- och fp- ledamöterna anser (res. nr 2) att riksdagen inte endast skall ange den huvudsakliga inriktningen av luftfartsverkets verksamhet på grundval av treårsplaner utan skall fastställa målen i olika avseenden samt

strategierna för verkets agerande på olika områden. Denna reservation följs upp i en särskild reservation (nr 4) i fråga om luftfartsverkets verksamhet m. m. under tidsperioden 1985/86–1987/88.

M-, c- och fp-ledamöterna reserverar sig också (res. nr 3) i fråga om kommersiell verksamhet av privata entreprenörer på flygplatserna.

M- och fp-ledamöterna anser vidare (res. nr 5) att luftfartsverket skall få bilda ett eget finansieringsinstitut/bolag som tar upp lån på kapitalmarknaden för verkets investeringar.

M-ledamöterna begär slutligen minskad reglering av den internationella luftfarten (res. nr 6), att Bromma skall bibehållas som statlig flygplats (res. nr. 7) samt att Bromma skall finnas kvar som flygplats för allmänflyg och visst sekundärflyg (res. nr 8).

Särskilda yttranden har avgetts dels av m-ledamöterna beträffande avgifter för efterbesiktning av luftfartyg, dels av en m-ledamot beträffande utnyttjandet av Sturups flygplats.

SJÄTTE HUVUDTITELN

Propositionsförslag m. m.

Proposition 1984/85:100 bilaga 8

I proposition 1984/85:100 bilaga 8 har regeringen (kommunikationsdepartementet), såvitt här är i fråga,

dels föreslagit riksdagen att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, under punkt F 1. (s. 80–85) i avsnitt F. Luftfart till Flygplatser m. m. för budgetåret 1985/86 anvisa ett reservationsanslag på 131 900 000 kr.,

dels berett riksdagen tillfälle att ta del av vad som anförts om regionalflyget (s. 174–187) under punkt D. Vissa frågor rörande regelbunden luftfart med mindre flygplan – sekundärtrafik i avsnittet Särskilda frågor.

Proposition 1984/85:139

I proposition 1984/85:139 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

1. godkänna vad i propositionen har förordats om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och om verkets investeringar under perioden 1985/86–1987/88 samt bemyndiga regeringen att besluta om avvikelser därifrån,

2. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för finansiering av luftfartsverkets investeringar,

3. godkänna att luftfartsverket under budgetåret 1985/86 får träffa hyresköpsavtal och långtidförhyra (leasa) anläggningar och utrustningar motsvarande ett anskaffningsvärde på 10 000 000 kr.,

4. till Flygplatser m. m. för budgetåret 1985/86 anvisa ett reservationsanslag på 114 400 000 kr.

Motionerna

Motioner som lagts fram under den allmänna motionstiden 1985

I motion 1984/85:439 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 9), att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om generös koncessionsgivning för regionalflyget.

I motion 1984/85:1047 av Georg Andersson (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande behovet av insatser för flygförbindelser med Västerbottens inland.

I motion 1984/85:1059 av John Johnsson m. fl. (s) 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 bibehålls minst oförändrade i enlighet med riksdagens tidigare uttalande.

I motion 1984/85:1163 av Karin Ahrland och Hans Petersson i Röstånga (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1 delvis), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1984/85:1157 (fp) anförs angående Sturups flygplats.

I motion 1984/85:1364 av Olle Grahn och Linnea Hörlén (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 7), att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs angående en generös koncessionsgivning för regionalflyget.

I motion 1984/85:1383 av Bruno Poromaa m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om inrättande av luftled Arlanda–Kiruna och en lokalisering av kontrollcentral till Luleå.

I motion 1984/85:1386 av Rune Torwald m. fl. (c) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande en generös koncessionspraxis för regionalflyget,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande uppbyggnaden av det svenska regional/sekundärlinjenätet t. ex. vad gäller öst–västliga flygförbindelser,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande ökat antal direktförbindelser till utländska destinationer från Landvetter och Sturup,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande taxor, prissättning och rabatter inom luftfarten,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande åtgärder för att effektivisera flygfraktverksamheten,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande åsikten att luftfartsverket inte bör utnyttja driftmedel för någon namnändring.

I motion 1984/85:1387 av Sten Östlund m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i motionen om utökad flygverksamhet på Landvetters flygplats.

I motion 1984/85:1955 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 6–8),

6. att riksdagen beslutar uttala att Bromma flygplats skall behållas,

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

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om ett finansinstitut för luftfartsverket.

I motion 1984/85:1962 (delvis) av Nils-Olof Gustafsson m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen angående förbättringen av kommunikationerna mellan Jämtlands län och Umeå vad gäller flygförbindelser.

I motion 1984/85:1976 av Ove Karlsson (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av den nuvarande prissättningen för regionalflyget i enlighet med vad som anförs i motionen.

I motion 1984/85:1994 av Ulla Tillander (c) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om möjligheterna att etablera utrikes trafik från Sturups flygplats.

I motion 1984/85:2177 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas

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

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

3. att riksdagen uttalar att en sammanslagning av SAS och LIN ej bör ske,

4. att riksdagen uttalar att Bromma flygplats bör vara kvar för allmänflyg och visst sekundärflyg,

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

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

I motion 1984/85:2241 (delvis) av Stig Josefson m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1984/85:2238 (c) anförs om kommunikationerna i Malmöhus län vad gäller luftfarten.

I motion 1984/85:2555 av Ingemar Eliasson och Rune Ångström (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 4), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående flyget i Norrland.

I motion 1984/85:2702 (delvis) av Eric Jönsson m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1984/85:2700 (s) anförs om trafikförbättrande åtgärder vad gäller luftfarten i Skåne.

I motion 1984/85:2712 (delvis) av Per Stenmarck m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om utvecklingen på kommunikationsområdet vad gäller luftfarten i Malmöhus län.

I motion 1984/85:2727 av Per Stenmarck m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående bibehållen flygtrafik mellan Sturup och Kastrup,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående öppnande av 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 flygavgifter,
4. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändrade regler för veckoslutscharter till Sverige.

I motion 1984/85:2786 av Hans Nyhage (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en översyn av de nuvarande avgiftsbestämmelserna för besiktning av luftfartyg.

Motion som lagts fram med anledning av proposition 1984/85:139

I motion 1984/85:2994 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att riksdagen skall fastställa målsättningen för luftfartsverkets avkastning, service, produktivitet och soliditet samt fastlägga strategier för luftfartsverkets agerande på olika områden och till följd härav beslutar avslå propositionens hemställan punkt nr 1,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om finansieringen av luftfartsverkets investeringar,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om serviceverksamheten i anslutning till flygplatser.

Vissa bakgrundsuppgifter

Riksdagen har under innevarande riksmöte godkänt riktlinjer för en ny organisation för luftfartsverket (prop. 1984/85:25 bil. 4, TU 1984/85:7, rskr. 1984/85:98). Den nya organisationen, som började genomföras den 1 januari i år, syftar till att öka marknadsinriktningen och resursutnyttjandet. Den nya organisationen innebär bl. a. att en klarare avgränsning skapas mellan verkets myndighetsfunktioner (med bl. a. luftfartsinspektionen och dess lokala organ) och de rörelsedrivande verksamheterna (flygplatserna och flygstationerna samt ett 30-tal flygtrafiktjänstenheter för den civila och militära luftfarten m. m.). En nyinrättad marknadsstab jämte enheter för ekonomiska och administrativa frågor och en revisionsenhet utgör centrala staber. Flygplatserna blir självständiga resultatenheter med ett utvidgat linjeansvar direkt under verkschefen.

Luftfartsverket är ett affärsdrivande verk. Verket fastställer sådana taxor i verksamheten som inte fastställs av regeringen. Som affärsverk har luftfartsverket 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. Som exempel på de avgifter som luftfartsverket tar ut för sina tjänster kan nämnas avgifter för utfärdande och förnyelse av certifikat, auktorisation av flygföretag och flygverkstäder, besiktning av flygplan och flygplatser samt avgifter för tjänster från flygtrafiktjänstfunktionen i form av s. k. undervägsavgifter. Vidare upptas avgifter för flygplatsdriften omfattande passagerar-, landnings-, parkerings-, hangar-, genomströmningsavgifter m. m. Även för ramp- och expeditionstjänsterna uttas avgifter, alternativt koncessionsavgifter från flygbolag som erhållit rätt att utföra dessa tjänster eller delar av dem.

Under 1970-talet skedde en kraftig utbyggnad av flygplatser och trafikledningssystem, vilket ledde till svårigheter för luftfartsverket att uppfylla sitt förräntningskrav. Enligt en ursprunglig tioårsplan för resultatutjämning omfattande tidsperioden 1977/78–1986/87 skulle emellertid ackumulerad underförräntning under periodens första del balanseras av en lika stor överförräntning under periodens senare del. Enligt planen skulle staten och kommunerna då erhålla full ränteersättning samt kompensation för tidigare underförräntning.

Luftfartsverket beräknas numera komma att uppnå full kostnadstäckning fr. o. m. budgetåret 1987/88. Kommunerna erhåller sedan budgetåret 1983/84 full förräntning på tillskjutet kapital. Ackumulerad underförräntning till kommunerna beräknas bli helt reglerad inom den ursprungliga tioårsperioden, dvs. t. o. m. budgetåret 1986/87.

För närvarande finansieras investeringar inom luftfartsverket genom (1) anslag över statsbudgeten, (2) finansieringsbidrag (lån) från kommuner, (3) finansieringsbidrag (lån) från kunder, (4) arbetsmarknadspolitiska medel i vissa fall då sysselsättningsläget så kräver samt (5) egna rörelsemedel.

Medel till luftfartsverkets investeringar anvisas under sjätte huvudtitelns anslag Flygplatser m. m. Förslag till medelsanvisning för nästa budgetår behandlas i det följande. Härjämte anvisas medel för beredskapsåtgärder under sjätte huvudtitelns anslag Beredskap för civil luftfart. Förslag till medelsanvisning under detta anslag för nästa budgetår behandlas i utskottets betänkande TU 1984/85:27.

Mot bakgrund av att internationell reguljär lufttrafik ansågs böra bedrivas i förhållandevis stor skala bildades i början av 1950-talet det skandinaviska konsortiet Scandinavian Airlines System (SAS). Inom Sverige trafikerade SAS redan från början de fyra s. k. stamlinjerna, dvs. linjer från Stockholm till Luleå, Göteborg, Visby och Malmö. I mitten av 1950-talet bildades Linjeflyg AB (LIN) för att tillgodose trafikbehov på andra relationer 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. På vissa linjer bedriver Swedair AB trafik på uppdrag av LIN. Swedair och vissa andra flygbolag bedriver vidare egen flygtrafik. Staten är direkt eller indirekt och i olika omfattning delägare i SAS, LIN och Swedair.

Riksdagen godkände år 1982 i proposition 1981/82:98 föreslagna riktlinjer för den statliga luftfartspolitiken och i propositionen föreslagen inriktning av luftfartsverkets verksamhet (TU 1981/82:28, rskr. 1981/82:339). Propositionsförslagen innebar bl. a. att luftfarten skulle anpassas till 1979 års trafikpolitiska riktlinjer. Inom ramen för en samordnad trafikpolitik borde en samhällsekonomisk grundsyn vara vägledande för det fortsatta luftfartspolitiska handlandet. Samhällsekonomiska överväganden måste dock utgå från att affärsverk och enskilda transportföretag i princip skall vara effektiva i företagsekonomisk mening.

I propositionen avgränsades ett interregionalt flyglinjenät. Nätet omfattar SAS och Linjeflygs nuvarande inrikeslinjer som trafikeras med tyngre jetplan (primärnätet).

Förslagen i proposition 1984/85:139 om luftfartsverkets investeringar m. m. i huvuddrag

Förslag om sättet för styrning av luftfartsverkets verksamhet och investeringar

Statsmakternas styrning av inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och investeringar har hittills skett på grundval av årliga anslagsframställningar av luftfartsverket och i princip endast avsett det närmast kommande budgetåret.

Mot bakgrund bl. a. av att luftfartsverket fr. o. m. den 1 januari i år omorganiseras för att öka affärs- och marknadsinriktningen och för att öka resursutnyttjandet föreslås det – i syfte att ge statsmakterna ett bättre underlag än tidigare för en övergripande styrning av luftfartsverket – att

luftfartsverket skall avge rullande treårsplaner i stället för de årliga anslagsframställningarna. På grundval av sådana treårsplaner skall statsmakterna fatta beslut om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och investeringar under de närmast kommande tre budgetåren.

Styrningen av luftfartsverket föreslås 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.

Luftfartsverket förutsätts upprätta treårsplaner med beskrivning av sådana mål m. m. för tid fr. o. m. budgetåret 1986/87 och första gången redovisa en treårsplan för regeringen före utgången av augusti 1985 i stället för anslagsframställning i hittillsvarande form.

I propositionen föreslås emellertid att ställning skall tas till frågor om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och om verkets investeringar redan för treårsperioden 1985/86–1987/88. Som underlag härför presenteras när det gäller investeringar en plan av luftfartsverket, vilken verket betraktar som preliminär såvitt avser budgetåren 1986/87 och 1987/88, då flera investeringsförslag avseende dessa budgetår inte var slutbehandlade inom verket vid planens avgivande. Målen för avkastning etc. och strategierna för agerandet på olika områden beskrivs i propositionen mera allmänt. Det förutsätts att luftfartsverket skall formulera mera detaljerade mål m. m., utveckla instrument för att mäta måluppfyllelse i olika avseenden och i kommande treårsplaner redovisa målformuleringarna och uppfyllelsen av målen m. m.

Förslag beträffande mål för avkastning m. m.

Mål för avkastning. Statsmakternas ekonomiska mål för luftfartsverket är uttryckt som ett visst förräntningskrav på genomsnittligt disponerat statskapital. Detta förräntningskrav är lika med den statliga avkastningsräntan, som för närvarande är 13 %.

Föredraganden framhåller att så länge som statskapitalet har samma karaktär och konstruktion som för närvarande även ett avkastningskrav på detta bör formuleras som innebär att luftfartsverket skall uppnå en vinst som är tillräcklig för att svara mot förräntningskravet.

På andelen "främmande kapital" – vilken beräknas komma att öka till följd av den förändring av finansieringen av luftfartsverkets investeringar som föreslås i propositionen (se s. 21–22 nedan) – bör enligt föredraganden ställas andra krav på avkastning, åtminstone till den del kapitalet kommer att investeras i kommersiella projekt. Föredraganden förordar att avkastningskravet på denna del av kapitalet anpassas till vad som är gängse i näringslivet i motsvarande branscher.

Mål för service. Med hänsyn till att det inte anses vara möjligt att i ett enda operativt mål sammanfatta vad luftfartsverket skall uppnå för att medverka till att flyget kan bibehålla och utveckla den konkurrrensfördel, som snabbhet, punktlighet, säkerhet och god service utgör, förordar föredraganden att målen i stället knyts till olika tjänster, verksamheter och aktiviteter som bidrar till att ge flygbolagen möjlighet till hög regularitet, korta markuppehåll och en smidig trafikavveckling och till att upprätthålla en flygsäkerhetsstandard som är i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer.

Mål för produktivitet. Ökningen av produktiviteten var under det senaste budgetåret 7 %. Den positiva trenden beräknas enligt föredraganden kunna fortsätta med en genomsnittlig ökning om ca 4 % per år under resten av 1980-talet.

Mål för prisförändringar. I juni 1984 godkände regeringen ett avtal mellan staten och Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA) – vilket bolag jämte staten genom AB Aerotransport (ABA) är ägare till den svenska andelen av SAS. I ett vid avtalet fogat protokoll med vissa allmänna principer för det fortsatta samarbetet i ABA uttalas att när luftfartsverket har uppnått balans mellan intäkter och kostnader taxehöjningarna bör ske i långsammare takt och i genomsnitt understiga den allmänna prisutvecklingen.

Föredraganden anför att han inte nu har anledning att ta ställning till hur luftfartsverkets taxeutveckling bör vara efter det verket nått balans mellan intäkter och kostnader men framhåller att det primära ekonomiska målet är att luftfartsverket så snart som möjligt kan uppnå sådan balans.

Prissättningen på andra än trafikinriktade tjänster – t. ex. hyror, arrenden, parkeringsavgifter – bör enligt föredraganden motsvara vad som är gängse på marknaden.

Mål för soliditet. I luftfartsverket har soliditeten – mätt som verkskapitalet i förhållande till balansomslutningen – under den senaste femårsperioden uppgått till mellan 60 % och 65 %.

Med hänsyn till den förändring av finansieringen av investeringar som föreslås i propositionen utgår föredraganden från att ett lägre mått än 60–65 % måste accepteras. Enligt föredraganden bör dock verkets soliditet kvarstå på en fortsatt hög nivå.

Statens krav på överskott bör enligt föredraganden liksom tidigare vara statens avkastningsränta, och investeringar som inte finansieras med anslagsmedel bör täcka sina finansieringskostnader och därutöver ge ett överskott.

En redovisning i huvuddrag av vad som förordas i propositionen om *styrning med strategier* lämnas i det följande (s. 18–19) i samband med behandlingen av ett motionsförslag om luftfartsverkets kommersiella verksamhet.

Förslag beträffande inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets investeringar under treårsperioden 1985/86–1987/88

I propositionen föreslås att luftfartsverkets investeringar skall indelas i huvudområdena infrastrukturella investeringar och kommersiella investeringar. Med infrastrukturella investeringar skall enligt luftfartsverket och föredraganden förstås sådana investeringar som är en nödvändig förutsättning för att flygverksamhet av avsett slag skall kunna bedrivas.

Luftfartsverkets förslag till plan för investeringar under treårsperioden 1985/86–1987/88 – vilket som nämnts är preliminärt beträffande budgetåren 1986/87 och 1987/88 – redovisas i följande sammanställning.

	Beräknat (milj. kr.)		
	1985/86	1986/87	1987/88
Infrastrukturella investeringar (>1 milj. kr.)			
Flygplatser			
Arlanda	28,0	20,4	14,4
Landvetter	–	8,5	4,0
Sturup	1,2	14,2	7,9
Umeå	5,9	8,0	1,2
Kiruna	2,7	2,2	1,6
Skellefteå	1,0	7,4	3,7
Östersund	32,1	5,4	–
Sundsvall	14,6	0,5	0,9
Örnsköldsvik	6,4	4,9	–
Jönköping	–	–	3,5
Luleå	2,1	1,3	–
Karlstad	5,1	–	1,2
Norrköping	–	–	2,7
Visby	13,7	16,0	2,0
Kalmar	0,9	–	–
Ängelholm	–	6,0	–
Brand- och räddningsskolan	–	2,7	5,4
Summa flygplatser	113,8	97,5	48,5
Flygtrafiktjänst lokalt	1,4	2,9	4,5
Flygtrafiktjänst en route	18,4	16,7	27,6
Övriga infrastrukturella investeringar (<1 milj. kr.)	15,9	16,7	39,3
Fordon, maskiner, utrustning	23,0	26,0	28,5
Kommersiella investeringar* (>10 milj. kr.)	9,3	23,9	16,0
Kommersiella investeringar (<10 milj. kr.)	–	–	–
Summa investeringsvolym i prisläge januari 1984	**181,8**	**183,7**	**164,4**
Summa investeringsvolym i genomförandepris	**200,0**	**211,3**	**197,3**

*Projektet Arlanda Centrum ingår inte i investeringsplanen.

Med hänsyn till att en mer detaljerad investeringsplan för budgetåren 1986/87 och 1987/88 inte förelegat får investeringsplanen enligt föredraganden ses som ett uttryck för den allmänna inriktningen av investeringarna under dessa budgetår. Föredraganden föreslår att den inriktning av luftfartsverkets investeringar som treårsplanen sålunda representerar godkänns.

Föredraganden tillstyrker för budgetåret 1985/86 investeringar till ett genomförandepris av 187 milj. kr. med fördelning på objektgrupper enligt följande sammanställning.

Objektgrupp	Beräknad utgift 1985/86 (milj. kr.)
Infrastrukturella investeringar (>1 milj. kr.)	
Arlanda	30,8
Övriga flygplatser	89,7
Flygtrafiktjänst lokalt	1,5
Flygtrafiktjänst en route	18,0
Summa	140,0
Infrastrukturella investeringar (<1 milj. kr.)	15,9
Fordon, maskiner, utrustning	22,0
Kommersiella investeringar	9,1
Summa	**187,0**

Förslag beträffande finansieringen av luftfartsverkets investeringar

Merparten av de infrastrukturella investeringarna föreslås finansieras med anslagsmedel såsom hittills skett med likartade investeringar. De kommersiella investeringarna föreslås finansieras i huvudsak med upplåning genom riksgäldskontoret. Det föreslås få ankomma på regeringen att ange ramen för omfattningen av de investeringar som skall få finansieras genom sådan upplåning.

För finansiering av investeringar under nästa budgetår begärs ett godkännande av att luftfartsverket under detta budgetår får träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra (leasa) anläggningar och utrustning motsvarande ett anskaffningsvärde på 10 milj. kr. och att under anslaget till Flygplatser m. m. för nämnda budgetår anvisas 114,4 milj. kr.

Utskottet

Utskottet behandlar i avsnitten 1–7 i det följande frågor om luftfartsverkets organisation, verksamhet och investeringar samt andra härtill knutna frågor som har tagits upp i proposition 1984/85:139 och i motioner.

I de därpå följande avsnitten 8–9 behandlas i motioner upptagna frågor om ökning av konkurrensen inom den internationella luftfarten, m. m. samt om utnyttjandet av Göteborg–Landvetters, Malmö–Sturups och Stockholm–Bromma flygplatser.

Slutligen redovisas i avsnitt 10 i huvuddrag vad föredragande departementschefen anfört om regionalflyget i proposition 1984/85:100 bil. 8 under rubriken Vissa frågor rörande regelbunden trafik med mindre flygplan – sekundärtrafik – samt behandlas motionsförslag med anknytning härtill.

1. Luftfartsverkets organisation och benämning

Luftfartsverkets organisation

I motion 1984/85:2177 (m) framhålls bl. a. att behoven av en starkare marknadsinriktning hos luftfartsverket och större självständighet för flygplatserna samt en markering av uppdelningen av organisationen på rörelseenheter och myndighetsenheter bättre och snabbare skulle tillgodoses genom att de statliga flygplatserna ombildas till aktiebolag och genom ett fullständigt avskiljande av luftfartsverkets myndighetsfunktion från den rörelsedrivande funktionen än genom den under hösten 1984 beslutade nya organisationen för verket. Motionärerna begär i här aktuella delar av motionen dels förslag till aktiebolagsbildning av de statliga flygplatserna (yrkande 1), dels utredning i syfte att åstadkomma ett fullständigt avskiljande av myndighetsfunktionen i luftfartsverket från den rörelsedrivande delen (yrkande 2).

Genom den nya organisationen av luftfartsverket skapas, som redan nämnts, 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, tranportförsörjning och transportplanering, dels flygsäkerhetsfrågor. För myndighetsfunktionerna finns luftfartsverkets transport- och planeringsavdelning samt luftfartsinspektionen. De rörelsedrivande enheterna omfattar flygplatserna och flygstationerna, trafikavdelningen och till denna hörande organ för flygtrafikledning samt den tekniska avdelningen som betjänar flygplatserna och flygtrafiktjänsten.

Lufttransportutredningen (K 1978:07) – vars förslag i betänkande (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 organisation av luftfartsverket som håller på att genomföras – bl. a. med flygplatserna som självständiga resultatenheter med ett utvidgat linjeansvar direkt under verkschefen – syftar till att öka marknadsinriktningen och resursutnyttjandet.

Den övergång till målstyrning av luftfartsverket som föreslås i den här aktuella propositionen 1984/85:139 syftar, som redan nämnts, till att stärka marknadsinriktningen och resursutnyttjandet i verksamheten.

Mot bakgrund av de förändringar av luftfartsverkets organisation m. m. med inriktning mot marknaden som sålunda genomförs och förestår finns det enligt utskottets mening inte anledning att nu överväga ett bolagsalternativ för drift och förvaltning av flygplatserna.

Enligt utskottets mening måste det vara till fördel för luftfarten att myndighetsfunktionerna på luftfartsområdet samt flygplats- och flygtrafikledningsorganisationerna m. m. hålls samman i ett verk. Utskottet kan därför inte tillstyrka en utredning som syftar till ett avskiljande av myndighetsfunktionerna i luftfartsverket från den rörelsedrivande delen.

Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet således motion 1984/85:2177 (m) yrkandena 1 och 2. Utskottet ansluter sig härmed till den ställning utskottet tagit i de av riksdagen godkända betänkandena TU 1983/84:20 (s. 10) och TU 1984/85:7 (s. 5 och 6) till likartade motionsyrkanden.

Luftfartsverkets benämning

I proposition 1947:194 angående ändrad redovisning av luftfartsfonden m. m. använde föredragande departementschefen efter samråd med dåvarande luftfartsstyrelsens chef den sammanfattande benämningen "luftfartsverket" för den dåvarande luftfartsstyrelsen och den dåvarande flygplatsorganisationen, varigenom benämningen "luftfartsverket" infördes.

Inom luftfartsverket bereds för närvarande en fråga om framställning till regeringen om att benämningen "luftfartsverket" skall ändras till benämningen "flygverket".

I motion 1984/85:1386 (c) yrkande 6 begärs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att luftfartsverket inte bör utnyttja driftmedel för någon namnändring. Motionärerna anser att det är helt omotiverat att till höga kostnader ändra benämningen på luftfartsverket.

Benämningen "luftfartsverket" finns bl. a. i luftfartslagen och i ett förslag till lag om ändring i luftfartslagen som har aviserats. Ändring av benämningen "luftfartsverket" förutsätter därför att ett förslag av luftfartsverket i frågan leder till att regeringen föreslår en lagändring.

Någon anledning för utskottet att med anledning av motionsyrkandet nu

föreslå någon åtgärd av riksdagen i benämningsfrågan finns enligt utskottets mening inte. Motionsyrkandet bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Utskottet vill emellertid uttala att det för sin del inte ser någon anledning till att benämningen för luftfartsverket ändras.

2. Motionsförslag om luftfartsverkets taxor

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. Minimiavgiften för besiktning är för närvarande 1 290 kr. och avser då ett motordrivet luftfartyg med högsta tillåtna flygvikt av 600 kg.

I motion 1984/85:2786 (m) påpekas – med hänvisning till förhållandena beträffande ett lätt fyrsitsigt flygplan – att efterbesiktning sker på grundval av intyg av flygmekaniker eller i förekommande fall genom stickprovskontroll. Motionären anser att avgiften för efterbesiktning, när sådan sker på grundval av ett intyg av en flygmekaniker, inte står i rimlig proportion till kostnaden för granskningen av intyget hos luftfartsverket. Motionären begär därför en översyn av de nuvarande avgiftsbestämmelserna för besiktning av luftfartyg.

Mot samma bakgrund begärs i motion 1984/85:2177 (m) yrkande 6 att avgiften för besiktning av privatflygplan skall vara relaterad till den verkliga kostnaden för besiktningen och inte en inkomstkälla för luftfartsverket till täckande av andra kostnader.

Kostnaderna för s. k. externt riktade tjänster inom flygsäkerhetstjänsten – till vilka bl. a. besiktning av luftfartyg hör – täcks enligt en år 1984 publicerad rapport från ett utredningsarbete inom luftfartsverket till ca två tredjedelar av flygsäkerhetstjänstens taxa. Kostnadstäckningen för olika tjänster är emellertid ojämn. 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.

Enligt det aviserade förslaget till ändring i luftfartslagstiftningen kan det förväntas att luftvärdighetsbevis kan komma att få utfärdas tills vidare och inte som för närvarande endast för viss tid. En sådan ändring av giltighetstiden för luftvärdighetsbevisen torde kunna leda till att syftet med motionsförslagen blir tillgodosett.

Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet motionerna 1984/85:2177 (m) yrkande 6 och 1984/85:2786 (m).

Avgifter för flygverksamheten

I motion 1984/85:2727 (m) anförs bl. a. att flygverksamheten är förknippad med höga avgifter och att problemet för svenskt vidkommande är att avgifterna här är betydligt högre än i flertalet andra länder. Om man utgår från siffran 100 för Sverige, ligger enligt motionärerna genomsnittet för övriga Europa på siffran 75. Detta drabbar, framhålls det, givetvis samtliga flygplatser i Sverige men främst dem som lever i konkurrens med utländska, varvid Malmö–Sturups flygplats enligt motionärerna kanske är den som har den allra mest utsatta positionen. En rimlig åtgärd borde rimligtvis, framhålls det vidare, vara att se till att man i Sverige får sådana flygavgifter att det finns möjlighet att konkurrera med utlandet. I yrkande 3 i motionen begärs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som i motionen anförts angående flygavgifter.

Som nämnts i det föregående har luftfartsverket att 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. Avgifterna för flygverksamheten är bestämda med utgångspunkt i detta krav.

Vad beträffar den andel som luftfartsverkets avgifter representerar i det totala flygbiljettpriset bör nämnas att enligt en år 1980 framlagd rapport från ett utredningsarbete inom luftfartsverket beräknades på grundval av 1978 års pris- och taxenivå avgifterna till luftfartsverket för huvuddelen av trafiken motsvara mindre än 10 % av det totala biljettpriset. 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 1984/85:2727 (m) i här aktuell del. Motionen avstyrks därför i denna del (yrkande 3).

3. Motionsförslag om vissa utbyggnader m. m.

En andra bana för tung trafik på Malmö–Sturups flygplats

Huvudbanan på Malmö–Sturups flygplats (i det följande kallad Sturup) är 2 800 m lång och 45 m bred samt anlagd i ungefär nord-sydlig riktning. Söder om huvudbanan finns en tvärbana för det mera sidvindskänsliga allmän- och taxiflyget, vilken är 800 m lång och 23 m bred.

I här aktuell del av motion 1984/85:2702 (s) begärs att frågan om en tvärbana på Sturup för tung trafik aktualiseras för att trafiken skall kunna fortgå på flygplatsen vid tillfällen då vindriktningen är ogynnsam för trafik på huvudbanan.

Luftfartsverket utredde år 1980 frågan om behov av och läge för en andra bana på Sturup för tung trafik. Verket kom till slutsatsen att befintliga

anläggningar täcker behovet av bankapacitet för lång tid framåt. Endast om vissa osannolika utvecklingsalternativ kombinerades skulle kapacitetsbrist kunna uppstå mellan åren 2000 och 2020. Verket konstaterade emellertid att trafiken på Sturup emellanåt har inställts till följd av alltför hård sidvind på huvudbanan. Till följd av den goda förmågan hos flygplan av typen DC 9 att tåla sidvind hade dock inrikestrafiken kunnat genomföras på ett tillfredsställande sätt. Vid en större trafikvolym och vid användande av andra flygplanstyper kunde man dock enligt luftfartsverket befara att problemen till följd av inställd trafik vid stormtillfällen skulle bli större.

Av den lämnade redogörelsen framgår att någon anledning att nu föreslå något initiativ av riksdagen i frågan om en tvärbana på Sturup för tung trafik inte föreligger. Utskottet avstyrker därför motion 1984/85:2702 (s) i här aktuell del.

En luftled för direktflygningar mellan Stockholm–Arlanda och Kiruna flygplatser m. m.

I princip fungerar flygtrafikledningen så att en områdeskontrollcentral leder trafiken inom en flyginformationsregion. Då ett flygplan närmar sig en flygplats, övertas trafikledningen av en terminalkontroll och vid landningen av flygplatskontrollen. Omvänd ordning gäller vid start från en flygplats. I början av 1970-talet var vårt land indelat i fyra flyginformationsregioner med områdeskontrollcentraler på Sturup, i Göteborg, på Arlanda och på Sundsvalls–Härnösands flygplats (Sundsvall).

Enligt tidigare planering på grundval av ett år 1971 avgivet utredningsbetänkande skulle vårt land indelas i två flyginformationsregioner med områdeskontrollcentraler på Sturup och i Luleå. Denna planering har emellertid ändrats så att antalet flyginformationsregioner numera förutsätts vara tre med områdeskontrollcentraler på Sturup, på Arlanda och i Sundsvall.

Med stöd av luftfartslagstiftningen har inrättats luftleder, inom vilka kontroll av lufttrafiken är anordnad. Luftleden för trafik mellan Stockholm och Kiruna går via Luleå.

När SAS inledde direkttrafik mellan Arlanda och Kiruna genomfördes flygningarna till viss del i det okontrollerade luftrummet norr om Örnsköldsvik för att man skulle förkorta färdvägen och därigenom nedbringa bränslekostnaderna. Med anledning av militär verksamhet i det överflugna området m. m. återfördes emellertid flygningarna till luftleden.

I motion 1984/85:1383 (s) begärs i syfte att främja en rationell och ekonomiskt gynnsammare utveckling av flygtrafiken till och från norra Norrland att en luftled för direktflygningar mellan Arlanda och Kiruna skall inrättas och att en områdeskontrollcentral skall lokaliseras till Luleå.

Enligt från luftfartsverket inhämtade uppgifter krävs för att åstadkomma en mera omfattande övervakning av luftrummet i norra Norrland än för närvarande i första hand viss utrustning m. m. härför – inte att en områdeskontrollcentral lokaliseras till Luleå.

Under tiden den 9 april–den 28 juni 1985 genomförs prov med utökad flyginformationstjänst från områdeskontrollcentralen i Sundsvall. Provverksamheten, som genomförs i samarbete med flygvapnets stridsledningsorganisation, syftar till att flygvägsförkortningar skall kunna göras för trafiken mellan Arlanda och Kiruna, då flygvapnet inte bedriver övningar inom vissa områden.

Utskottet anser att provverksamheten och det resultat den kan ge bör avvaktas innan riksdagen överväger något initiativ i de i motion 1984/85:1383 (s) upptagna frågorna. Motionen bör därför inte föranleda någon åtgärd av riksdagen.

4. Formerna för styrning av luftfartsverkets verksamhet och investeringar

Förslagen i proposition 1984/85:139 om förändring av formerna för styrning av luftfartsverkets verksamhet och investeringar har enligt propositionen föranletts av att hittillsvarande ordning med prövning av investeringsfrågorna för i princip endast det närmast kommande budgetåret inte visat sig vara ändamålsenlig med hänsyn till utvecklingen inom flygtransportsektorn. Utvecklingen inom denna sektor har varit mycket expansiv under senare år och en fortsatt snabb tillväxt är också att vänta. En sådan utveckling ställer, framhålls det i propositionen, krav på en mer flexibel och mindre utdragen planerings- och investeringsprocess än den som hittills gällt för luftfartsverkets investeringar.

Då en övergång till en treårsplan för verkets investeringar i stället för de årliga anslagsframställningarna skulle ge den önskvärda flexibiliteten – bl. a. i den meningen att verket kan flytta fram investeringsåtgärder mellan budgetåren i planen för att snabbt möta uppkommande investeringsbehov – och för att verket också skall få möjlighet att mera långsiktigt planera investeringsverksamheten bör, som förordas i propositionen, luftfartsverkets investeringar fastställas på grundval av rullande treårsplaner i stället för på grundval av årliga anslagsframställningar.

Som redovisas närmare i det följande föreslås luftfartsverket i propositionen få vidgade befogenheter att besluta om vissa investeringar och att välja investeringsform, emot vilka förslag i princip inte någon erinran framförts motionsvis. Som framhålls i propositionen bör i takt med att luftfartsverket erhåller sådana vidgade befogenheter beträffande investeringar en mer ändamålsenlig styrning av verket införas genom att i högre grad än vad som hittills varit fallet styrningen sker genom fastställande av olika mål m. m. än genom styrning av medlen.

Såsom förordas i propositionen bör på underlag, som luftfartsverket avger

i stället för hittillsvarande anslagsframställningar, treårsplaner fastställas för luftfartsverkets verksamhet och investeringar, varvid mål sätts för avkastning, service, produktivitet, prissättning och soliditet samt strategier läggs fast för luftfartsverkets agerande på olika områden. Härigenom kommer formerna för styrning av luftfartsverket att överensstämma med dem som införts för televerket och beslutats för postverket.

I propositionen förutsätts riksdagen ange den huvudsakliga inriktningen av luftfartsverkets verksamhet medan regeringen inom denna ram förutsätts sätta mål för avkastning, service, produktivitet, prissättning och soliditet samt fastlägga strategier för luftfartsverkets agerande på olika områden. Om anvisning av investeringsmedel under anslaget till Flygplatser m. m. beslutar riksdagen.

I motion 1984/85:2994 (m) begärs emellertid i här aktuell del av yrkande 1 att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att riksdagen och inte regeringen skall fastställa målen och strategierna i ovannämnda avseenden.

Enligt utskottets mening är den mest ändamålsenliga fördelningen av uppgifterna mellan riksdag och regering när det gäller styrningen av luftfartsverket den att riksdagen tar ställning till de övergripande frågorna och anger den huvudsakliga inriktningen av verksamheten medan regeringen med utgångspunkt från vad riksdagen härom beslutat fastställer de närmare målen och strategierna för verksamheten. Utskottet ansluter sig således till propositionens förslag i här berörda avseenden och föreslår att riksdagen godkänner vad utskottet sålunda anfört.

Motion 1984/85:2994 (m) yrkande 1 avstyrks härmed i här aktuell del.

5. Inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och verkets investeringar under tidsperioden 1985/86–1987/88

I det föregående har utskottet i huvuddrag redogjort för de i propositionen mera allmänt beskrivna målen för luftfartsverkets verksamhet och för den inriktning av luftfartsverkets investeringar som föreslås för treårsperioden 1985/86–1987/88.

Någon erinran har inte framförts motionsvis mot vad som i dessa hänseenden anförs i propositionen. Innan utskottet emellertid redovisar sitt ställningstagande i dessa frågor tar utskottet i korthet upp vad som anförs i propositionen om strategier för luftfartsverkets agerande på olika områden samt ett motionsförslag med anknytning härtill.

Strategier för luftfartsverkets agerande på olika områden

Föredraganden framhåller att luftfartsverkets kapacitet i första hand bör användas för verksamhet som direkt riktar sig mot flygtrafiken och att

luftfartsverket vid kapacitetsöverskott bör vidta åtgärder som stimulerar till ökade flygtransporter inom ramen för den luftfartspolitik som gäller.

Kvalificerat och unikt kunnande som kan frigöras i den egna verksamheten bör enligt föredraganden marknadsföras till utomstående. För produktion av tjänster som kräver unikt kunnande, som verket inte har eller lämpligen bör anskaffa, bör egen kompetens inte byggas upp utan i stället bör samverkan ske med andra företag som redan har sådant kunnande.

Vilka projekt som blir aktuella för genomförande måste enligt föredraganden självfallet avgöras med beaktande av de allmänna målsättningar som fastställts för luftfartsverkets verksamhet. I övrigt bör det ankomma på verket och dess styrelse, som förvaltare av de statliga flygplatserna, att ta ställning till etableringsfrågor, vilka verksamheter som bör bedrivas på flygplatserna, i vems regi etc.

Verkets kunnande bör också enligt föredraganden marknadsföras internationellt genom verkets dotterföretag Swedavia AB.

Luftfartsverket uppför för närvarande på Arlanda flygplats en ny byggnad med konferens- och kontorslokaler (Arlanda Konferenscentrum) och planerar en byggnad mellan inrikes- och utrikesterminalerna, som avses innehålla bank, post, apotek, butiker, restaurang och caféer samt eventuellt ett läkarcentrum (Arlanda Centrum).

Mot denna bakgrund framhålls i motion 1984/85:2994 (m) bl.a. det värdefulla i att kommersiella satsningar görs av framför allt det enskilda näringslivet i anslutning till flygplatserna. Sådana insatser utgör enligt motionärerna oftast bättre och mer marknadsinriktade alternativ än statliga satsningar. Luftfartsverket bör därför, framhålls det i motionen, i princip inte utvidga området för sin serviceverksamhet, vilket ändå medger ett expanderande serviceutbud från verkets sida. Motionärerna begär i yrkande 3 i motionen att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att luftfartsverket bör inta en generös hållning till privata entreprenörer som vill etablera med verkets affärsinriktade delar kompletterande verksamhet på eller i anknytning till flygplatserna.

Ramen för luftfartsverkets kommersiella verksamhet anges i verkets instruktion 3 § första stycket sålunda att luftfartsverket driver och förvaltar statens flygplatser för civil luftfart "och därmed sammanhängande rörelse". Med hänsyn till de ekonomiska krav och de allmänna servicekrav som ställs på luftfartsverket finns det enligt utskottets mening inte anledning för verket att till förmån för enskilda företagare eller företag avstå från sådan kommersiell verksamhet som ligger inom den ram som anges i instruktionen.

Med utgångspunkt i att verket som ovan nämnts bör stimulera till ökade flygtransporter förutsätter utskottet att verket har en positiv inställning till att enskilda företagare eller företag på eller i anknytning till flygplatserna driver kommersiell verksamhet som tjänar detta syfte men som verket inte

önskar bedriva eller som ligger utanför den ram för kommersiell verksamhet som verkets instruktion anger.

Riksdagen bör inte göra ett uttalande som har längre räckvidd, vilket motionärerna synes avse. Utskottet avstyrker därför motion 1984/85:2994 (m) yrkande 3.

Inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och investeringar under tidsperioden 1985/86–1987/88

I propositionen har med förslag till mål för avkastning, service, produktivitet, prissättning och soliditet – vilka mål beskrivits mera allmänt i avvaktan på att de i kommande treårsplaner formuleras mera precist – samt med förslag till strategier för luftfartsverkets agerande på olika områden förordats den huvudsakliga inriktning och omfattning luftfartsverkets verksamhet bör få under treårsperioden 1985/86–1987/88. Vidare har i propositionen förordats en plan – dock i vissa enskildheter preliminär – för verkets investeringar under treårsperioden.

Vad sålunda förordats – och för vilket kortfattade redogörelser lämnats i detta betänkande – föreslås riksdagen godkänna samt bemyndiga regeringen att besluta om avvikelser från.

Det som förordas i propositionen om luftfartsverkets verksamhet m. m. under den kommande treårsperioden innebär enligt utskottets mening sammantaget att förutsättningarna för verket förstärks när det gäller att ge den expanderande luftfarten och dess kunder en fortsatt god service och biträds därför av utskottet.

Utskottet tillstyrker sålunda att riksdagen godkänner vad som i här nämnda delar förordas i propositionen och att det begärda bemyndigandet lämnas.

Härmed avstyrker utskottet förslaget i här aktuell del av yrkande 1 i motion 1984/85:2994 (m) om att riksdagen för treårsperioden 1985/86–1987/88 inte endast skall ange den huvudsakliga inriktningen för luftfartsverkets verksamhet utan även fastställa mål för avkastning, service, produktivitet, prissättning och soliditet samt fastlägga strategier för luftfartsverkets agerande på olika områden.

6. Riktlinjer för finansiering av luftfartsverkets investeringar

Indelning av investeringarna i två huvudgrupper

Föredraganden framhåller bl. a. att den föreslagna indelningen av luftfartsverkets investeringar i huvudgrupperna infrastrukturella investeringar och kommersiella investeringar är lämplig och bättre ägnad att beskriva marknadens behov av kapacitet i verkets markanläggningar samt god funktion och hög standard på servicetjänsterna. Till denna mening ansluter sig utskottet.

Till huvudgruppen infrastrukturella investeringar hänför föredraganden trafikberoende investeringar, dvs. investeringar som är en nödvändig förutsättning för att flygverksamhet av avsett slag skall kunna bedrivas. Till huvudgruppen kommersiella investeringar hänför föredraganden sådana investeringar som inte är direkt trafikinriktade utan är avsedda att utgöra ett komplement till de infrastrukturella investeringarna. Dessa investeringar skall enligt föredraganden vara till gagn för flygresenärerna eller på annat sätt leda till att flygsektorns konkurrenskraft stärks. Det förutsätts få ankomma på regeringen att fastställa vad som skall hänföras till resp. investeringsgrupp. Mot de föreslagna grunderna för fördelning av investeringar på de två huvudgrupperna har utskottet inte något att erinra.

Beslutanderätt beträffande investeringar och finansieringsformer

Mot bakgrund av den successiva förskjutning av beslutanderätten beträffande investeringar som skett från statsmakterna till olika affärsverk under senare år anser föredraganden att det är lämpligt att även luftfartsverket i större utsträckning än hittills ges möjlighet att besluta om sina investeringar och att finansiera investeringarna utanför statsbudgeten.

Som redan nämnts föreslås att som *huvudregel* bör gälla att infrastrukturella investeringar skall finansieras med anslagsmedel och att kommersiella investeringar skall finansieras utanför statsbudgeten.

Med utgångspunkt i den föreslagna huvudregeln förordar föredraganden i detalj följande om befogenheter och finansieringsformer, som bör tillämpas i luftfartsverkets finansieringsverksamhet.

För större *infrastrukturella investeringar*, dvs. investeringar med mer långsiktiga konsekvenser och effekter, bör statsmakterna ta ställning till genomförande och finansiering av enskilda objekt. Dessa investeringar ingår som en väsentlig del i verkets primäruppgift att bibehålla och vid behov höja flygsäkerheten och att tillhandahålla erforderlig kapacitet och standard i flygplats- och flygtrafikledningssystemen.

För hela objektgruppen Fordon, maskiner och utrustning samt dessutom för övriga enskilda infrastrukturella investeringar med en investeringsutgift om högst 1 milj. kr. bör beslutanderätt och val av finansiering delegeras till luftfartsverket. En översiktlig redovisning bör lämnas i luftfartsverkets investeringsplan av sådana investeringar med angivande av innehåll i stort och beräknade volymer i varje grupp.

Finansiering av infrastrukturella investeringar om vilka statsmakterna fattar beslut bör i första hand ske genom anslag över statsbudgeten. Därutöver kan finansieringsbidrag eller lån från kommuner samt finansieringsbidrag eller lån från kunder eller andra nyttjare (användarbidrag) användas. Förekommande avtal bör i de sistnämnda fallen kunna tecknas av luftfartsverket utan att därefter behöva godkännas av regeringen. Under året tecknade avtal skall redovisas i treårsplanen. Dock bör sådana finansierings-

avtal som avser investeringar överstigande 25 milj. kr. underställas regeringen för godkännande.

Finansiering av övriga infrastrukturella investeringar som oftast avser snabbt uppkommande behov bör primärt kunna ske genom upplaning på marknadsmässiga villkor i riksgäldskontoret. Dessutom skall egna rörelsemedel, finansieringsbidrag eller lån från kommuner samt finansieringsbidrag eller lån från kunder och övriga intressenter samt kapital från delägare kunna nyttjas.

Kommersiella investeringar med en total utgift överstigande 10 milj. kr. bör underställas statsmakternas prövning. Övriga kommersiella investeringar bör beslutas av luftfartsverket som också väljer finansieringsform. Dessa redovisas endast översiktligt i luftfartsverkets investeringsplan, varvid typ av objekt och beräknad totalvolym anges.

Finansieringen av samtliga kommersiella investeringar bör i första hand ske genom upplåning på marknadsmässiga villkor i riksgäldskontoret. Därutöver skall egna rörelsemedel, finansieringsbidrag eller lån från kommuner samt finansieringsbidrag eller lån från intressenter samt kapital från delägare kunna användas.

Det förutsätts få ankomma på regeringen att ange ramar för omfattningen av de investeringar som skall få finansieras genom upplåning i riksgäldskontoret.

I den under allmänna motionstiden i år väckta motionen 1984/85:1955 (m) begärs i yrkande 8 – med hänvisning till att Telefinans AB inrättats för att ta upp lån på lånemarknaden för finansiering av televerkets investeringar – att frågan om inrättande av ett institut för finansiering av luftfartsverkets investeringar skall prövas.

I den med anledning av propositionen väckta motionen 1984/85:2994 (m) framhålls bl. a. att luftfartsverkets affärsinriktade verksamhet bör bedrivas på lika villkor med ett affärsföretags verksamhet och att de kommersiella investeringarna därför bör finansieras genom lån på den reuljära lånemarknaden och ej för finansieringen vara bundna till upplåning genom riksgäldskontoret. Luftfartsverket bör enligt motionärerna med Telefinans AB som förebild få bilda ett särskilt finansieringsbolag, som bör ges i uppdrag att från budgetåret 1986/87 även finansiera investeringarna i infrastrukturen på den öppna marknaden. I yrkande 2 i motionen begärs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen detta till känna.

Utskottet anser – i likhet med vad föredraganden framhåller – att luftfartsverket bör få ökade befogenheter att besluta om sina investeringar och om finansieringen av dem. Härigenom skapas mera marknadsmässiga förutsättningar så att verket kan tillgodose bl. a. de kommersiella investeringarna på ett rationellt och flexibelt sätt. Räntabla och på annat sätt betydelsefulla investeringar får, som framhålls i propositionen, inte eftersät-

tas och därmed förhindra en sund utveckling av luftfartsverkets verksamhet och dess konkurrenskraft.

Som föredraganden framhåller är det viktigt att en hanteringsordning skapas som är så arbetsbesparande som möjligt samtidigt som regeringen ges möjlighet att vid behov ingripa i luftfartsverkets investeringsverksamhet. Det bör, som föreslås i propositionen, ankomma på regeringen att besluta om de närmare formerna för detta. Såsom förutsätts i propositionen bör regeringen även i fortsättningen av t. ex. sysselsättningsskäl kunna föreskriva att vissa av luftfartsverkets investeringar skall tidigareläggas.

Förslaget i propositionen om att finansiering av investeringar skall få ske genom upplåning i riksgäldskontoret innebär enligt utskottets mening flera fördelar i jämförelse med en ordning där antingen luftfartsverket eller ett finanseringsinstitut/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 till att ett finansieringsinstitut/bolag för luftfartsverket skall bildas. Utskottet avstyrker därför motionerna 1984/85:1955 (m) och 1984/85:2994 (m) i här aktuella delar (yrkande 8 resp. yrkande 2).

Utskottet anser sammanfattningsvis att de i propositionen förordade riktlinjerna för finansiering av luftfartsverkets investeringar bör godkännas och föreslår att riksdagen beslutar i enlighet härmed.

7. Medelsanvisning för budgetåret 1985/86 m. m.

Som nämnts i det föregående beräknas luftfartsverkets investeringar under nästa budgetår till genomförandepris uppgå till ett belopp av 187 milj. kr.

Föredraganden föreslår att investeringar till ett belopp av 120 milj. kr. skall finansieras via anslaget till Flygplatser m. m.

Finansiering genom användande av rörelsemedel bör enligt föredraganden få uppgå till högst 6 milj. kr.

Finansiering av anläggningar och utrustningar via leasing föreslås få ske inom en total ram av 10 milj. kr.

Ramen för omfattningen av de investeringar som skall få finansieras genom luftfartsverkets upplåning i riksgäldskontoret beräknas behöva uppgå till 55 milj. kr.

Då behållningen på anslaget till Flygplatser m. m. vid ingången av nästa budgetår beräknas uppgå till 5,6 milj. kr. föreslår föredraganden en medelsanvisning under anslaget för nästa budgetår på 114,4 milj. kr.

Här nämnda förslag m. m. föranleder inte någon erinran från utskottets sida. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner föreslaget leasingbelopp och anvisar föreslaget anslagsbelopp.

8. Ökning av konkurrensen inom den internationella luftfarten, m. m.

Luftfart i regelbunden trafik (linjefart) i förvärvssyfte får enligt bestämmelser i luftfartslagen inte utövas här i riket utan tillstånd (s. k. koncession) av regeringen. För annan luftfart i förvärvssyfte inom riket erfordras tillstånd av regeringen, eller efter regeringens bemyndigande, av luftfartsverket.

För yrkesmässig icke regelbunden luftfart för befordran med luftfartyg, vars högsta tillåtna startvikt överstiger 5 700 kg eller som är godkänt för befordran av mer än 10 passagerare (charterflygning) krävs tillstånd av luftfartsverket, dock att regeringens tillstånd krävs för sällskapsreseflygning mellan Sverige och mera avlägsna orter.

Enligt bestämmelser som luftfartsverket meddelat kan verket meddela tillstånd för flygning med *splitfrakt* till destinationer, vilka inte har direkta reguljärförbindelser till/från Skandinavien. Om det kan dokumenteras att vederbörande reguljärbolags samlade fraktkapacitet inte täcker behovet kan tillstånd meddelas för splitfraktflygning till/från interkontinentala destinationer som har direkta reguljärförbindelser till/från Skandinavien. Hela luftfartygets kapacitet kan enligt bestämmelserna antingen vara förhyrd av högst sju chartrare som var och en sänder gods av valfri vikt eller av ett obestämt antal chartrare (enskild person, firma e. d.) vilka sänder gods om minst 500 kg var och äger resp. godsmängd.

I Sverige finns ingen formell företrädesrätt till reguljär trafik för SAS. Riksdagen har dock i samband med bildandet av SAS (prop. 1950:260, SU 1950:229, rskr. 1950:415) ställt sig bakom ett uttalande från år 1950 av en skandinavisk tjänstemannadelegation vilken som sin principiella inställning uttalade "att de tre ländernas samlade insats i internationell linjefart bör koncentreras till det nya SAS". Av förarbetena till koncessionsbesluten kan också utläsas en för SAS i inrikes trafik prioriterad ställning. Under de drygt 30 år som SAS har verkat har aktualiteten av detta uttalande vid ett flertal tillfällen bekräftats.

För trafik mellan de skandinaviska länderna är SAS för närvarande det enda flygföretag i Skandinavien som har tillstånd till reguljär trafik. SAS företrädesrätt bekräftades 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.

I enlighet med lämnade tillstånd bedriver SAS inrikes reguljär trafik på de s. k. stamlinjerna – Stockholm–Luleå, Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. Övrigt reguljärt interregionalt inrikesflyg handhas i huvudsak av LIN på egna koncessioner.

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 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.

Minskad reglering inom den internationella luftfarten

I motion 1984/85:2177 (m) framhålls bl. a. att man i USA har minskat regleringarna inom luftfarten, varvid ett antal tidigare monopol har slagits sönder. "Avregleringen" i USA har lett till större konkurrens mellan flygföretagen, vilket enligt motionärerna medfört lägre priser och ökning av passagerarantalet. Servicen fungerar, sägs det, dock lika bra som tidigare. Den bästa luftfartspolitiken är enligt motionärerna en luftfart som fungerar efter marknadsekonomiska principer. I yrkande 5 i motionen begärs därför förslag för att åstadkomma en ökad konkurrens och minskad reglering inom luftfartssektorn.

I här aktuell del av yrkande 7 i motion 1984/85:1955 (m) begärs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att – även om Sverige bör slå vakt om det det skandinaviska samarbetet i SAS – Sverige också bör aktivt medverka för en ökad konkurrens i den internationella luftfarten, att flygbolagens poolsamarbete bör avvecklas och att fler flygbolag måste få konkurrera på samma linjer.

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. 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.

Om poolsamarbetet mellan flygbolagen i internationell trafik – vilket i

korthet innebär att de olika ländernas flygbolag på visst sätt mellan sig delar upp trafik och trafikintäkter på olika linjer – vill utskottet framhålla att sådant samarbete för SAS i många fall innebär att SAS får tillgång till och kan utveckla marknader som annars skulle vara svåra att komma in på. En avveckling av poolsamarbetet skulle således för SAS med företagets begränsade marknadsunderlag kunna få kraftiga negativa återverkningar på ekonomi och verksamhet m. m.

Mot bakgrund av det anförda kan utskottet inte ställa sig bakom de här aktuella motionsförslagen. Utskottet avstyrker således motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 7 i här aktuell del och 1984/85:2177 (m) yrkande 5.

Visst samgående av SAS och LIN

Planer på att sammanföra SAS och LIN:s inrikestrafik har funnits sedan några år tillbaka.

I motion 1984/85:2177 (m) framhålls bl. a. att skattemässiga nackdelar för Sverige och nackdelar med utebliven konkurens m. m. skulle följa av en sammanslagning av SAS och LIN:s inrikestrafik. Motionärerna begär därför i yrkande 3 att riksdagen skall uttala att en sammanslagning av SAS och LIN ej bör ske.

I början av innevarande år meddelades att förhandlingar mellan parterna om bildande av ett bolag, som skulle överta SAS och LIN:s inrikestrafik i Sverige, har lagts ned.

Med hänsyn till det anförda bör motionen i här aktuell del lämnas utan åtgärd av riksdagen.

Effektivisering av verksamheten med flygfrakt

I motion 1984/85:1386 (c) yrkande 5 begärs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att åtgärder bör vidtas för att effektivisera verksamheten med flygfrakt. Som exempel på åtgärder som bör vidtas anges i motionen nonstopflygningar, ökat antal destinationer, ökad frekvens, ökad kapacitet, sänkta fraktpriser, sänkta terminalkostnader samt ändring av gällande splitcharterbestämmelser i syfte att göra dem användbara och kundvänliga.

SAS befordrar frakt med passagerarplanen. SAS har även rena fraktplan som efter tidtabeller trafikerar olika linjer – under sommarsäsongen 1985 linjerna Stockholm–Malmö, Stockholm–Köpenhamn, Göteborg–Köpenhamn, Köpenhamn–Oslo, Köpenhamn–London, Köpenhamn–Köln och Köpenhamn–Bryssel.

I SAS årsredovisning för verksamhetsåret 1983/84 anförs i fråga om flygfrakt bl. a. att flygfrakten på inrikeslinjerna och Europalinjerna i

snabbhet och effektivitet konkurrerar med land- och sjötransporter.

På långlinjerna är enligt SAS läget annorlunda. Flygfrakten saknar där konkurrens från yttransporter i fråga om både kvalitet och snabbhet, medan priset dock i allmänhet är en hindrande faktor. Eftersom den internationella handeln i ökad utsträckning omfattar högförädlade produkter med relativt låg känslighet för transportkostnader blir emellertid enligt SAS fraktflyget alltmera konkurrenskraftigt och motiverar ofta egna flygplan och tidtabeller.

Under år 1984 utfärdade luftfartsverket bestämmelser för verksamhet med splitfraktcharter. Genom dessa bestämmelser, som i huvuddrag redovisats ovan, har denna verksamhet fått fasta ramar.

Tillstånd till "pakettransporter" meddelas numera av luftfartsverket inom ramen för en försöksverksamhet som inleddes hösten 1984 och numera förlängts t. o. m. juni 1986. För tillstånd till sådana transporter krävs (1) att luftfartyg med en startvikt under 5 700 kg används, (2) att luftfartygets hela kapacitet "förhyrts" av en speditionsfirma, (3) att varje paket inte väger mera än 30 kg samt (4) att tidtabell inte publiceras, då tidtabell inte är föremål för myndighets godkännande.

Av den lämnade redovisningen framgår enligt utskottets mening att man från luftfartens sida i vårt land är beredd att på marknadsmässiga grunder tillgodose den efterfrågan på flygfrakt som kan finnas. Utskottet förutsätter att så sker samt att i görligaste mån avgiftssättningen för flygfrakt sker på sådant sätt att svenska flygplatser inte missgynnas visavi Kastrups flygplats. Något initiativ av riksdagen med anledning av motion 1984/85:1386 (c) yrkande 5 synes därför inte vara erforderligt. Motionsyrkandet bör därför lämnas utan någon riksdagens åtgärd.

9. Utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser

Göteborg–Landvetters (Landvetters) flygplats

I motion 1984/85:1386 (c) begärs i här aktuell del av yrkande 3 att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att SAS i positiv anda bör pröva att utöka antalet direktlinjer mellan å ena sidan Landvetter och å andra sidan olika utländska flygplatser, t. ex. genom en linje Sturup–Landvetter–Oslo–Bergen–New York och en linje Landvetter–Sturup–Frankfurt/Paris.

I motion 1984/85:1387 (s) begärs (1) att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att mer flygverksamhet bör förläggas till Landvetter i fråga om både inrikestrafik och utrikestrafik, (2) att om SAS inte tillgodoser detta önskemål andra flygföretag bör få bedriva trafik på Landvetter samt (3) att åtgärder måste vidtas för att öka flygfrakttrafiken på Landvetter såsom ökat antal destinationer, ökad kapacitet, sänkta kostnader av olika slag och ändring av bestämmelserna för splitcharter för att göra dem mera användbara.

Antalet landningar på Landvetter uppgick under budgetåret 1983/84 till ca 23 000, innebärande en ökning med 3 % i förhållande till budgetåret 1982/83, och antalet passagerare i flygtrafiken på Landvetter till ca 1 820 000 (ökning med 4 %).

Under sommarsäsongen 1985 bedriver SAS utrikes direkttrafik i båda färdriktningarna mellan å ena sidan Göteborg och å andra sidan Köpenhamn, London, London via Aarhus, Stavanger, Oslo samt New York via Oslo. Härjämte trafikeras Landvetter av SAS genom direktlinjerna Paris–Göteborg–Oslo, Göteborg–Köpenhamn–Düsseldorf, Frankfurt–Köpenhamn–Göteborg, Oslo–Göteborg–Frankfurt samt Helsingfors–Stockholm–Göteborg. AMA Air Express bedriver direkttrafik mellan Göteborg och Aalborg.

Inrikes bedriver SAS trafik mellan Göteborg och Stockholm samt mellan Göteborg och Malmö, Swedair mellan Göteborg och Karlstad och mellan Göteborg och Borlänge via Karlstad samt AMA Air Express mellan Göteborg och Linköping och mellan Göteborg och Ronneby via Kalmar.

Av den lämnade redovisningen framgår att Landvetter har ett avsevärt antal direktförbindelser både inrikes och utrikes och att trafiken på flygplatsen ökar.

Utskottet vill emellertid – i överensstämmelse med vad utskottet tidigare uttalat – senast i betänkandet TU 1983/84:20 (s. 7) – understryka angelägenheten av att SAS överväger åtgärder som syftar till ett ännu bättre utnyttjande av kapaciteten på Landvetter och förutsätter 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 och till vad utskottet i föregående avsnitt anfört om effektivisering av verksamheten med flygfrakt i allmänhet synes något initiativ av riksdagen med anledning av de här redovisade motionsyrkandena inte vara påkallat. Motionerna 1984/85:1386 (c) yrkande 3 i här aktuell del och motion 1984/85:1387 (s) bör därför lämnas utan åtgärd.

Malmö–Sturups (Sturups) flygplats

I åtta motioner – vilka anges nedan – begärs sammanfattningsvis att den s. k. pendeltrafiken mellan Sturup och Kastrup skall bibehållas, att direkta flygförbindelser skall anordnas mellan Sturup och destinationer i Mellaneuropa och i England samt att, om SAS inte är intresserat av att anordna sådana direktförbindelser, det skall övervägas att ge tillstånd härtill för utländska flygbolag samt att åtgärder skall vidtas för att öka chartertrafiken på Sturup.

Den enda direktlinjen från Sturup utrikes för närvarande är den s. k. pendellinjen Sturup–Kastrup. Sturup har emellertid blivit en betydelsefull flygplats för chartertrafik.

I en av motionerna, nämligen i yrkande 4 i motion 1984/85:2727 (m), begärs också förslag till liberalare regler för s. k. veckoslutscharter till

Sverige, i första hand med syfte att chartertrafiken på Sturup skall öka. Enligt av luftfartsverket utfärdade bestämmelser gäller i princip för sällskapsresa vid flygning till Sverige att uppehållet här skall innefatta minst tre övernattningar eller, om uppehållet börjar på en fredag (veckoslutsresor), två övernattningar, medan vid flygning från Sverige det krävs att researrangemanget skall ha en varaktighet av minst en vecka. Dessa bestämmelser, som innebär ett skydd för den reguljära luftfarten, anses försvåra möjligheterna att anordna s. k. veckoslutscharter till Sverige på det sättet att om det flygplan som transporterat en grupp hit endast avses "vända" här, återresan måste företas antingen utan passagerare eller med passagerare från Sverige för vilka researrangemanget omfattar minst en vecka.

I anslutning till att tillstånd meddelades för den svävartrafik mellan Malmö och Kastrup, som startades av SAS sommaren 1984, förklarade SAS att man för närvarande inte avsåg att lägga ned pendeltrafiken mellan Sturup och Kastrup utan att möjligheterna att förbättra denna trafik och att göra den mer kundanpassad först hade prövats samt att man avsåg att undersöka möjligheterna dels att inrätta en DC9-linje till London från Sturup via Kastrup, dels att sätta in flygplan av typen Saab-Fairchild SF-340 mellan Sturup och vissa orter i Västtyskland. I fråga om en eventuell linje till Hamburg anför föredraganden i årets budgetproposition bilaga 8 (s. 84) att SAS enligt vad han erfarit planerar att förlänga till Sturup någon eller några förbindelser som SAS har upprättat mellan Kastrup och Hamburg med flygplan av typen Fokker F 27.

I överensstämmelse med vad utskottet tidigare – senast i betänkandet TU 1983/84:20 (s. 7) – uttalat 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 något initiativ av riksdagen inte erforderligt med anledning av motionsyrkandena om flygverksamheten på Sturup, dvs. motionerna 1984/85:1059 (s), 1984/85:1163 (fp) yrkande 1 i här aktuell del, 1984/85:1386 (c) yrkande 3 i här aktuell del, 1984/85:1994 (c), 1984/85:2241 (c) i här aktuell del, 1984/85:2702 (s) i här aktuell del, 1984/85:2712 (m) i här aktuell del samt 1984/85:2727 (m) yrkandena 1, 2 och 4. Motionsyrkandena bör därför lämnas utan åtgärd.

Bibehållande av Bromma som statlig flygplats

Bromma flygplats, vilken invigdes år 1936, ligger på mark som tillhör Stockholms kommun. Avtalet mellan staten och dåvarande 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 1985 bedriver numera endast flygföretagen Golden Air och AMA Air Express reguljär trafik på Bromma, nämligen sekundärlinjen Stockholm–Karlskoga resp. sekundärlinjen Stockholm–Linköping.

I motion 1984/85:1955 (m) anförs bl. a. att Bromma bör bibehållas, utvecklas och ställas öppet för all flygtrafik som uppfyller de stränga bullerkraven för flygplatsen. Den kapitalförstöring som skulle uppstå vid nedläggning kan enligt motionärerna inte försvaras, och en ny flygplats i Stockholmsområdet kan knappast bli räntabel. Motionärerna begär i yrkande 6 i motionen att riksdagen skall uttala att Bromma skall behållas.

Företrädare för Stockholms kommun och Stockholms läns landsting uttalade vid överläggningar med regeringen i december 1983 att avtalet mellan staten och kommunen om upplåtelsen av flygplatsen till staten inte kommer att förlängas för tid efter utgången av år 1996. Mot denna bakgrund bör här aktuellt motionsförslag inte föranleda någon åtgärd av riksdagen. Utskottet avstyrker därför motion 1984/85:1955 (m) yrkande 6.

Användande av Bromma för allmänflyg och visst sekundärflyg

I motion 1984/85:2177 (m) begärs i yrkande 4 att riksdagen skall uttala att Bromma bör vara kvar för allmänflyg och visst sekundärflyg.

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. Numera har emellertid, som nämnts ovan, allt inrikesflyg med undantag för ovannämnda sekundärflyg flyttat till Arlanda.

Utskottet vill här understryka att utskottet dock inte har funnit anledning att frångå sin tidigare inställning till behovet av två flygplatser i Stockholmsområdet.

Enligt luftfartsverket är för övrigt det ekonomiska ansvaret för flygplatser med enbart inrikes sekundärtrafik samt affärs- och privatflyg inte en angelägenhet för staten och luftfartsverket. Denna uppfattning delas också av utskottet.

Mot bakgrund av uttalandet av företrädare för Stockholms kommun och Stockholms läns landsting att avtalet om Bromma flygplats inte skulle komma att förlängas uppdrog regeringen i januari 1984 åt luftfartsverket att ta upp överläggningar med kommunen och landstinget om den långsiktiga flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen. Dessa överläggningar pågår och genomförs i samråd med övriga berörda kommuner i regionen och flygbolag.

Utskottet anser att överläggningarna inte skall föregripas genom ett sådant uttalande av riksdagen som motionärerna begär. Utskottet avstyrker därför motion 1984/85:2177 (m) yrkande 4.

10. Vissa frågor rörande regelbunden luftfart med mindre flygplan – sekundärtrafik

I anslutning till 1982 års luftfartspolitiska beslut fick luftfartsstyrelsen i uppdrag att utarbeta förslag till ett nät för linjetrafik med mindre flygplan (sekundärnät) m. m.

Till fullgörande av uppdraget överlämnade luftfartsverket år 1983 rapporten Sekundärlinjeutredningen 1983 (SLUT 83). Mot bakgrund av rapporten och remissbehandling av denna redovisar föredragande departementschefen i proposition 1984/85:100 bilaga 8 sin syn på i rapporten behandlade frågor.

Begreppet sekundärtrafik har kommit att avse annan inrikes reguljär trafik än den trafik som bedrivs med flygplan av typerna DC 9, Fokker F 28 eller trafik som ersätter trafik med flygplan av dessa typer. Strikt definierad är emellertid sekundärtrafik regelbunden trafik med lätta flygplan, dvs. flygplan med en maximal startvikt under 5 700 kg. Mot bakgrund av bl. a. tillkomsten av flygplanet Saab-Fairchild SF-340 (SF-340), som har en maximal startvikt som klart överstiger denna viktgräns, förordar föredraganden att trafik med flygplan med en kapacitet och standard av typ SF-340 bör gälla som övre gräns för vad som bör anses vara sekundärtrafik.

För att beskriva den funktion, som regelbunden trafik med i huvudsak lätta flygplan har, använder föredraganden begreppet regionalflyg.

Utskottet redogör i det följande i korthet för den syn på vissa centrala frågor rörande regionalflyg, som föredraganden redovisar, och behandlar i anslutning till vissa delar av redogörelsen motionsförslag som avser denna del av luftfarten.

Riksdagen har som nämnt beretts tillfälle att ta del av vad föredraganden anför om regionalflyget.

Regionalflygets roll m. m.

En viktig uppgift för en regionallinje kan, anför föredraganden, vara att tjäna som matarlinje från en mindre flygplats, som har alltför litet underlag för jettrafik eller som inte har tekniska möjligheter att ta emot tunga flygplan, till en större flygplats. En annan uppgift kan, anför föredraganden vidare, vara att möjliggöra lokal trafik mellan två orter i sådana fall, då reseunderlaget mellan orterna kan vara otillräckligt för jettrafik eller då berörda flygplatser saknar möjlighet att ta emot tunga flygplan.

Även om regionalflyget har etablerats efter tjänsteresemarknadens behov är det enligt föredraganden önskvärt att en differentierad prissättning

utvecklas, som ger förutsättningar för att ett lågprisalternativ kan erbjudas på åtminstone delar av den totala flygverksamheten.

Företagsstruktur och förutsättningar för koncession

Regionalflyget är, framhåller föredraganden, en delmarknad där det är angeläget att det även i fortsättningen finns flera oberoende företag, vilket bör stimulera till en fortsatt positiv utveckling av regionalflyget.

Föredraganden påpekar att varken enligt lagstiftningen eller en klart utbildad praxis det finns någon företrädesrätt för visst företag vid koncessionsprövningen. Någon sådan företrädesrätt bör enligt föredraganden inte heller införas.

Föredraganden anser att SAS och LIN vid "inhyrningar" av kapacitet från andra flygbolag bör ta hänsyn till behovet av regionalt förankrade företag och av att dessa får en tillräcklig ekonomisk bas för sin verksamhet.

Det är enligt föredraganden rimligt att koncessioner ges för minst fem år och att koncessionsperioderna samordnas så att t. ex. ett förändrat synsätt på koncessionspolitiken kan få genomslag vid *en* tidpunkt i stället för under en längre tidsperiod.

I fyra motioner begärs att koncessionspolitiken skall vara generös när det gäller regionalflyget.

I *motion 1984/85:439 (c) yrkande 9* begärs sålunda att regeringen skall ha en generös koncessionspraxis för mindre flygbolag på linjer, som SAS eller LIN inte anser lönsamma att trafikera med jetflygplan, i *motion 1984/85:1364 (fp) yrkande 7* att regeringen för regionalflyget bör tillämpa en generös koncessionsgivning, som bör omfatta inte endast det linjenät som skisserats i SLUT 83:s slutrapport (se bilaga) utan även framtida trafik på linjer som ej omfattas av skissen, i *motion 1984/85:1386 (c) yrkande 1* att riksdagen skall ge till känna att en generös koncessionspolitik förutsätts, innebärande att andra bolag ges koncession att trafikera linjer som SAS eller LIN inte anser lönsamma att trafikera med jetflygplan samt i *motion 1984/85:1955 (m) yrkande 7 i här aktuell del* att koncessioner bör kunna beviljas för flera matarlinjer till de interregionala linjerna och de interskandinaviska linjerna samt för trafik mellan mindre orter.

Enligt utskottets mening tillgodoser föredragandens syn på koncessionspolitiken för regionalflyget de önskemål som framförs i nämnda motionsyrkanden. Motionerna bör därför i här aktuella delar inte föranleda någon åtgärd av riksdagen.

Det framtida regionalflyget

SLUT 83 presenterade i sin rapport i en skiss förslag till ett framtida linjenätssystem för regionalflyget, vilket bygger på att de i nätet ingående

linjerna skulle ha förutsättningar att nå en företagsekonomisk bärkraft (skissen fogas vid detta betänkande som bilaga).

Enligt föredraganden tycks det skisserade linjenätssystemet i stort tillgodose de önskemål om regionalflyg som för närvarande finns i olika regioner och kan bilda en allmän referensram vid koncessionsgivningen.

Föredraganden anför att det bör ankomma på berörda intressenter och flygbolag att inom ramen för regeringens tillståndsgivning planera och utveckla olika regionala flygförbindelser.

I fyra motioner framförs förslag som syftar till utveckling av vissa regionala flygförbindelser m. m. Önskemålen i motionerna är i korthet följande.

I *motion 1984/85:1047 (s)* önskas statliga insatser för att få till stånd flygförbindelser med Västerbottens inland, för vilka flygfält i Lycksele, Vilhelmina och Storumans kommuner enligt motionären skulle kunna användas.

I *motion 1984/85:1386 (c) yrkande 2* önskas att regionalflyget skall utvecklas så att Landvetter och Sturup får betydelse som transferflygplatser till utländska destinationer, att öst-västliga förbindelser av typen Visby–Kalmar/Norrköping–Landvetter utvecklas samt att en linje Östersund–Borlänge–Karlstad–Landvetter inrättas.

I *motion 1984/85:1962 (s) i här aktuell del* önskas reguljär flygtrafik mellan Sveg och Umeå med hänsyn till att regionsjukhuset i Umeå numera svarar för kvalificerad sjukvård för befolkningen i bl. a. Härjedalen.

I *motion 1984/85:2555 (fp) yrkande 4* slutligen önskas att en flyglinje Kramfors–Örnsköldsvik–Skellefteå–Kiruna kommer till stånd samt att Mittnorden-flyget (Trondheim–Östersund–Sundsvall–Vasa) och flygtrafiken på Nordkalotten (numera Tromsö–Kiruna–Luleå) knyts samman med det inrikes flygnätet för att trafiken skall kunna fortgå.

Om dags- och utvecklingsläget beträffande flygförbindelser med anknytning till motionsförslagen får nämnas följande.

Inom två flygbolag lär man för närvarande överväga att anordna flygförbindelser mellan Sundsvall/Umeå och Västerbottens inland.

Trafik bedrivs för närvarande på linjen Visby–Kalmar av LIN och på linjen Kalmar–Göteborg av AMA Air Express. Vidare bedriver LIN trafik på linjen Visby–Norrköping och AMA Air Express på linjen Linköping–Göteborg. Mellan Norrköping och Linköping anordnas biltransport för transferpassagerare.

Swedair trafikerar linjen Borlänge–Karlstad–Göteborg. En direkt anknytning mellan Borlänge och Östersund lär inte anses vara lönsam.

En linje Sveg–Sundsvall, där anslutning till trafik till och från Umeå kan ske, är upptagen i ovannämnda skiss och således bedömd kunna ha ekonomisk bärkraft.

LIN har i april i år – med Swedair som entreprenör – inlett trafik på vad som fullt utbyggt har avsetts bli en "Norrlandspendel" omfattande sträckor-

na Kiruna/Gällivare–Luleå–Skellefteå–Umeå–Örnsköldsvik–Sundsvall–Östersund. I detta system avses även Kramfors ingå.

Mittnorden-förbindelse finns för närvarande mellan Östersund och Vasa via Sundsvall. Trafik mellan Trondheim och Östersund har bedrivits och förutses komma att återupprättas.

Nordkalotten-förbindelse finns för närvarande mellan Tromsö och Luleå via Kiruna.

Som framgår av den ovan lämnade redovisningen innefattas i stort sett de i motionerna önskade flygförbindelserna i redan pågående eller planerad trafik. Med hänsyn härtill och till att det, som föredraganden framhåller, bör ankomma på berörda intressenter och flygbolag att planera och utveckla olika regionala förbindelser bör de här aktuella motionerna inte föranleda någon åtgärd av riksdagen.

Det bör här framhållas att riksdagen (prop. 1984/85:115 bil. 2, TU 1984/85:20, rskr. 1984/85:282) nyligen har godkänt att ett persontransportstöd för företag i de norra delarna av vårt land skall införas inom ramen för det regionalpolitiska transportstödet, vilket torde medföra ett ökat utnyttjande av bl. a. regionala flygförbindelser.

Priser och samarbete mellan flygbolagen

Ett system med flera oberoende företag – alla med rätt att sätta sina biljettpriser efter sina egna kommersiella och operativa förutsättningar – ger enligt föredraganden ökade möjligheter att upprätthålla linjer med mer begränsade passagerarunderlag.

Att ställa som krav att flygpriserna i regionalflyget inte bör vara högre än de i primärnätet innebär, påpekar föredraganden, att etablerandet av nya regionallinjer kan försvåras väsentligt.

Möjligheterna till olika former av samarbete mellan SAS, LIN och regionalflygbolagen bör enligt föredraganden tas till vara för att hålla nere kostnaderna och säkerställa trafik till rimliga taxor på även trafiksvaga linjer.

Det gäller, anför föredraganden, t. ex. ett prissamarbete som bör utvecklas mellan de olika företagen för att möjliggöra en prissättning på sammansatta resor som motsvarar prissättningen inom primärlinjesystemet.

Föredraganden framhåller att samarbetet mellan flygbolagen också bör omfatta tidtabells- och bokningssamarbete.

Föredraganden framhåller i detta sammanhang att luftfartsverket på alla sätt bör underlätta, stödja och om nödvändigt påskynda samarbetssträvandena.

Slutligen anför föredraganden att luftfartsverket, då detta är ekonomiskt motiverat för verket, också bör genom en flexibel användning av verkets resurser, t. ex. den tvådelade tariffen i inrikesflyget, kunna underlätta etablering och konsolidering av regionalflyget.

I två motioner tas pris- och taxefrågor upp.

I *motion 1984/85:1386 (c) yrkande 4* begärs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att flygpriserna i regionalflyget bör ligga på samma nivå som flygpriserna i primärnätet, att regionalpolitiska medel bör kunna komma i fråga för att introducera ur regionalpolitiska synpunkter angelägna nya sekundärlinjer, att anslutningsrabatter bör lämnas inte bara till regionalflyget utan även till privatflyg av matarkaraktär samt att luftfartsverkets taxor bör justeras i syfte att stimulera en utveckling mot att Landvetter, Sturup och Sundsvall blir transferflygplatser mellan privatflyg av matarkaraktär och utrikeslinjer.

I *motion 1984/85:1976 (s)* framhålls bl. a. att flygplatsavgifterna, start- och landningsavgifterna och inte minst undervägsavgifterna medför relativt sett höga kostnader för regionalflyget, eftersom detta använder sig av mindre flygplan. Motionären begär en översyn av dessa avgifter i syfte att regionalflyget och övrigt inrikesflyg relativt sett skall få "jämlika" kostnader för nämnda slag av avgifter.

När det gäller frågan om regionalpolitiskt stöd till flygtrafik vill utskottet framhålla den stimulans som det förutnämnda persontransportstödet kan innebära för flygtrafiken.

Utskottet vill när det gäller prissystemet framhålla betydelsen av ett med primärnätet gemensamt prissystem, vilket, såsom föredraganden framhåller, LIN tillgodoser genom att ha tagit ansvaret för Swedairs trafik med SF-340.

SLUT 83 konstaterade att luftfartsverkets taxa för flygplatsavgifter inte var anpassad till de specifika förutsättningar som gäller för regionalflyg och framhöll att flygplatsavgifterna borde kunna utnyttjas flexibelt för att t. ex. medge stora rabatter för att hjälpa i gång ny trafik, rabatter som sedan skulle kunna avvecklas i takt med att trafiken konsoliderades och blev bärkraftig. Som redovisats ovan framhåller föredraganden att luftfartsverket bör kunna underlätta etablering och konsolidering av regionalflyget. Utskottet utgår från att bland åtgärder som i detta hänseende kan bli aktuella skall kunna ingå inte endast åtgärder beträffande flygplatsavgifterna utan även åtgärder som avses i motion 1984/85:1976 (s) och åtgärder som kan stimulera till utnyttjande av Landvetters, Sturups och Sundsvalls flygplatser på sådant sätt som önskas i motion 1984/85:1386 (c). Vad som sägs i sistnämnda motion om prissättning för regionalflyget och om prisrabatter överensstämmer med vad föredraganden har uttalat härom såsom redovisats ovan.

Mot bakgrund av det anförda bör de här aktuella motionsförslagen enligt utskottets mening inte föranleda någon åtgärd av riksdagen.

Det som föredraganden anfört om regionalflyget har inte föranlett någon erinran från utskottets sida. Utskottet föreslår att riksdagen lämnar utan erinran vad föredraganden anfört.

11. Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *luftfartsverkets organisation och benämning*
att riksdagen
a) avslår motion 1984/85:2177 (m) yrkandena 1 och 2 om avgränsning mellan myndighetsfunktioner och rörelsedrivande enheter,
b) lämnar utan åtgärd motion 1984/85:1386 (c) yrkande 6 om ändring av benämningen på luftfartsverket,
2. beträffande *vissa frågor om luftfartsverkets taxor*
att riksdagen
a) avslår motionerna 1984/85:2177 (m) yrkande 6 och 1984/85:2786 (m) om avgifter för efterbesiktning av luftfartyg,
b) avslår motion 1984/85:2727 (m) yrkande 3 om avgifter för flygverksamheten,
3. beträffande *förslag om vissa utbyggnader m. m.*
att riksdagen
a) avslår motion 1984/85:2702 (s) såvitt avser en andra bana på Sturup för tung trafik,
b) lämnar utan åtgärd motion 1984/85:1383 (s) om en luftled för direktflygningar mellan Arlanda och Kiruna m. m.,
4. beträffande *formerna för styrning av luftfartsverkets verksamhet och investeringar*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1984/85:139 i motsvarande del och med avslag på motion 1984/85:2994 (m) yrkande 1 i motsvarande del godkänner vad utskottet anfört,
5. beträffande *inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och verkets investeringar under tidsperioden 1985/86–1987/88*
att riksdagen
a) avslår motion 1984/85:2994 (m) yrkande 3 om kommersiell verksamhet på flygplatserna,
b) med bifall till regeringens förslag, såvitt det inte behandlats vid mom. 4, och med avslag på motion 1984/85:2994 (m) yrkande 1 i motsvarande del godkänner vad i proposition 1984/85:139 har förordats om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och verkets investeringar under perioden 1985/86–1987/88 samt bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser därifrån,
6. beträffande *riktlinjer för finansiering av luftfartsverkets investeringar*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 8 och 1984/85:2994 (m)

yrkande 2 godkänner de i proposition 1984/85:139 förordade riktlinjerna för finansiering av luftfartsverkets investeringar,

7. beträffande *medelsanvisning för budgetåret 1985/86 m. m.*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1984/85:139
a) godkänner att luftfartsverket under budgetåret 1985/86 får träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra (leasa) anläggningar och utrustningar motsvarande ett anskaffningsvärde på 10 000 000 kr.,
b) till *Flygplatser m. m.* för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 114 400 000 kr.,
8. beträffande *ökning av konkurrensen inom den internationella luftfarten, m. m.*
att riksdagen
a) avslår motion 1984/85:1955 (m) yrkande 7 såvitt avser frågan om minskad reglering inom den internationella luftfarten och motion 1984/85:2177 (m) yrkande 5 i samma fråga,
b) lämnar utan åtgärd motion 1984/85:2177 (m) yrkande 3 om visst samgående av SAS och LIN,
c) lämnar utan åtgärd motion 1984/85:1386 (c) yrkande 5 om effektivisering av verksamheten med flygfrakt,
9. beträffande *utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser*
att riksdagen
a) lämnar utan åtgärd motionerna 1984/85:1386 (c) yrkande 3 i motsvarande del och 1984/85:1387 (s) om Landvetters flygplats,
b) lämnar utan åtgärd motionerna 1984/85:1059 (s), 1984/85:1163 (fp) yrkande 1 i motsvarande del, 1984/85:1386 (c) yrkande 3 i motsvarande del, 1984/85:1994 (c), 1984/85:2241 (c) i motsvarande del, 1984/85:2702 (s) i motsvarande del, 1984/85:2712 (m) i motsvarande del samt 1984/85:2727 (m) yrkandena 1, 2 och 4 om Sturups flygplats,
c) avslår motion 1984/85:1955 (m) yrkande 6 om bibehållande av Bromma som statlig flygplats,
d) avslår motion 1984/85:2177 (m) yrkande 4 om användande av Bromma för allmänflyg och visst sekundärflyg,
10. beträffande *regionalflyget*
att riksdagen
a) lämnar utan åtgärd motionerna 1984/85:439 (c) yrkande 9, 1984/85:1364 (fp) yrkande 7, 1984/85:1386 (c) yrkande 1 samt 1984/85:1955 (m) yrkande 7 i motsvarande del om koncessioner för regionalflyg,
b) lämnar utan åtgärd motionerna 1984/85:1047 (s), 1984/85:1386 (c) yrkande 2, 1984/85:1962 (s) i motsvarande del samt 1984/85:2555 (fp) yrkande 4 om utveckling av vissa regionala flygförbindelser,

c) lämnar utan åtgärd motionerna 1984/85:1386 (c) yrkande 4 och 1984/85:1976 (s) om pris- och avgiftsfrågor,
d) lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen i proposition 1984/85:100 bilaga 8 anfört om regionalflyget.

Göteborg den 6 maj 1985

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Sven-Gösta Signell (s), Gösta Andersson (c), Margit Sandéhn (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Göran Riegnell (m), Sören Lekberg (s), Ingrid Andersson (s), Lisbet Calner (s), Margareta Persson (s) och Alexander Chrisopoulos (vpk).

Reservationer

1. Luftfartsverkets organisation och benämning (mom. 1 a) om avgränsning mellan myndighetsfunktioner och rörelsedrivande enheter

Rolf Clarkson (m), Wiggo Komstedt (m), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp) och Göran Riegnell (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Genom den" och på s. 13 slutar med "likartade motionsyrkanden" bort ersättas med text av följande lydelse:

Ett flertal utredningar har tidigare genom åren studerat luftfartsverkets funktion och organisation, bl. a. 1963 års luftfartsutredning, flygtrafikledningskommittén och luftfartsverkets egen utredning (Ds K 1974:14) om luftfartsverkets organisation.

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, 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 luftfarsverket har också varit föremål för

diskussion under år 1979 av riksdagens revisorer, som i en promemoria 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 tagits att frikoppla nämnda funktioner.

Den i höstas 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 1984/85:2177 (m) yrkandena 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 a bort ha följande lydelse:

1. beträffande *luftfartsverkets organisation och benämning*
   att riksdagen
   a) med anledning av motion 1984/85:2177 (m) yrkandena 1 och 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om avgränsning mellan myndighetsfunktioner och rörelsedrivande enheter,

2. Formerna för styrning av luftfartsverkets verksamhet och investeringar (mom. 4)

Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Gösta Andersson (c), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp) och Göran Riegnell (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 18 som börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "aktuell del" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet anser att – i överensstämmelse med den praxis som i motsvarande hänseenden gäller beträffande televerket – riksdagen skall fastställa målen i olika avseenden och strategierna för luftfartsverkets verksamhet. Utskottet tillstyrker således motionen i här aktuell del.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motion 1984/85:2994 (m)

yrkande 1 i här aktuell del bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *formerna för styrning av luftfartsverkets verksamhet och investeringar*
att riksdagen med bifall till motion 1984/85:2994 (m) yrkande 1 i motsvarande del och med avslag på regeringens förslag i proposition 1984/85:139 i motsvarande del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

3. Inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och verkets investeringar under tidsperioden 1985/86–1987/88 (mom. 5 a) om kommersiell verksamhet på flygplatserna

Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Gösta Andersson (c), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp) och Göran Riegnell (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 19 börjar med "Ramen för" och på s. 20 slutar med "1984/85:2994 (m) yrkande 3" bort ersättas med text av följande lydelse:

I propositionen framhålls bl. a. att luftfartsverket bör stimulera till ökade flygtransporter. En stark stimulans härför måste enligt utskottets mening vara att flygets kunder på eller i anknytning till flygplatserna möter ett rikt serviceutbud i olika avseenden, ett serviceutbud som ofta bättre och mer marknadsinriktat kan tillgodoses genom privata entreprenörer än genom luftfartsverket.

Som förordas i propositionen bör luftfartsverket enligt utskottets mening därför inta en generös hållning till privata entreprenörer som vill etablera med verkets affärsinriktade delar kompletterande verksamhet på eller i anknytning till flygplatserna.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motion 1984/85:2994 (m) yrkande 3 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna,

dels att utskottets hemställan under 5 a bort ha följande lydelse:

5. beträffande *inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och verkets investeringar under tidsperioden 1985/86–1987/88*
att riksdagen
a) med bifall till motion 1984/85:2994 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om kommersiell verksamhet på flygplatserna,

4. Inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och verkets investeringar under tidsperioden 1985/86–1987/88 (mom. 5 b)

Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c) Wiggo Komstedt (m), Gösta Andersson (c), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp) och Göran Riegnell (m) anser – under förutsättning av bifall till reservation nr 2 –

dels att den del av utskottets yttrande på s. 20 som börjar med "Det som" och slutar med "olika områden" bort ersättas med text av följande lydelse:

Som föreslås i motion 1984/85:2994 (m) yrkande 1 och som utskottet hävdat i det föregående bör det ankomma på riksdagen att fastställa målen för avkastning, service, produktivitet, prissättning och soliditet samt att fastlägga strategierna för luftfartsverkets agerande på olika områden och inte att endast ange den huvudsakliga inriktningen för luftfartsverkets verksamhet m. m.

Det som föreslås i propositionen om mål och strategier för luftfartsverkets verksamhet m. m. under den kommande treårsperioden innebär enligt utskottets mening sammantaget att förutsättningarna för verket förstärks när det gäller att ge den expanderande luftfarten och dess kunder en fortsatt god service. Utskottet anser därför att de föreslagna målen m. m. kan fastställas.

Utskottet föreslår således att riksdagen för inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och investeringar m. m. under tidsperioden 1985/86–1987/88 fastställer de mål i fråga om avkastning, service, produktivitet, prissättning och soliditet samt fastlägger de strategier för luftfartsverkets agerande på olika områden som föreslås i propositionen.

Utskottet tillstyrker således motionens yrkande 1 i återstående del.

dels att utskottets hemställan under 5 b bort ha följande lydelse:

5. beträffande *inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och verkets investeringar under tidsperioden 1985/86–1987/88*

att riksdagen

b) med anledning av regeringens förslag i proposition 1984/85:139, såvitt det inte behandlats vid mom. 4, och med bifall till motion 1984/85:2994 (m) yrkande 1 i motsvarande del godkänner vad utskottet anfört om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och investeringar under perioden 1985/86–1987/88,

5. Riktlinjer för finansiering av luftfartsverkets investeringar (mom. 6)

Rolf Clarkson (m), Wiggo Komstedt (m), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp) och Göran Riegnell (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 23 som börjar med "Förslaget i" och slutar med "enlighet härmed" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet anser sammanfattningsvis att de i propositionen förordade riktlinjerna för finansiering av luftfartsverkets investeringar bör godkännas, dock att sådana investeringar som enligt de förordade riktlinjerna avses bli finansierade genom upplåning i riksgäldskontoret och vid behov andra investeringar så snart ske kan bör få finansieras genom upplåning på kapitalmarknaden av det finansieringsinstitut/bolag, vars bildande utskottet med anledning av de här aktuella motionsförslagen föreslår enligt det följande. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner de riktlinjer för finansiering av luftfartsverkets investeringar som utskottet sålunda förordar.

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 finansieringsinstitut/bolag låna direkt på kapitalmarknaden på marknadsmässiga villkor, i synnerhet som de för upplåning utanför statsbudgeten avsedda investeringarna till stor del avses omfatta 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 investeringsinstitut/bolag för luftfartsverket. Utskottet förutsätter att närmare förslag om eventuellt kapitaltillskott och om garantiåtagande för ett sådant institut/bolag m. m. föreläggs riksdagen redan under nästa budgetår.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionerna 1984/85:1955 (m) och 1984/85:2994 (m) i här aktuella delar (yrkande 8 resp. yrkande 2) bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *riktlinjer för finansiering av luftfartsverkets investeringar*

att riksdagen

a) med anledning av motionerna 1984/85:1955 (m) yrkande 8 och 1984/85:2994 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om bildande av ett finansieringsinstitut/bolag för luftfartsverket,

b) med anledning av regeringens förslag i proposition 1984/85:139 godkänner vad utskottet förordat som riktlinjer för finansiering av luftfartsverkets investeringar,

6. Ökning av konkurrensen inom den internationella luftfarten, m. m. (mom. 8a) om minskad reglering av den internationella luftfarten, m. m.

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 25 börjar med "Det

skandinaviska" och på s. 26 slutar med "1984/85:2177 (m) yrkande 5" 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, varför farhågorna för att ett stort antal flygföretag skulle behöva lämna marknaden på grund av den ökade konkurrensen inte har besannats.

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 motion 1984/85:1955 (m) yrkande 7 i här aktuell del och motion 1984/85:2177 (m) yrkande 5 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

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

8. beträffande *ökning av konkurrensen inom den internationella luftfarten, m. m.*

att riksdagen

a) med bifall till motion 1984/85:1955 (m) yrkande 7 såvitt avser frågan om minskad reglering inom den internationella luftfarten och motion 1984/85:2177 (m) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om liberalisering av luftfarten,

7. Utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser (mom. 9 c) om bibehållande av Bromma som statlig flygplats

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 30 börjar med "Företrädare för" och slutar med "1984/85:1955 (m) yrkande 6" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening behövs i Stockholmsområdet en flygplats som har

till uppgift att vara ett komplement till och en avlastning för Arlanda, bl. a. därför att så mycket "småflyg" flyttat med LIN till Arlanda. De mindre planen har nämligen medfört att kapacitetstaket på Arlanda redan har uppnåtts, särskilt vissa tider och dagar. Luftfartsverkets möjligheter att "styra" trafiken till andra flygplatser är emellertid begränsade. Frågan om bibehållande av Bromma är därför högaktuell, eftersom Bromma särskilt beträffande de mindre planen fungerar avlastande för Arlanda samtidigt som avståndet till Arlanda inte är längre än att transporttiden däremellan upplevs som rimlig. Bromma *är* en attraktiv flygplats och som samarbetande enheter fungerar Bromma och Arlanda flygplatser trafikalt och ekonomiskt bra till fördel för såväl resenärer som flygbolag. En tredje bana på Arlanda är ändå nödvändig inom en femårsperiod, bl. a. beroende på den mycket stora ökningen av inrikesflyget som delvis är konjunkturellt betingad men också i stor utsträckning beroende på samordningseffekter på Arlanda. Ökningen av flygtrafiken på sekundärnätet har således påverkat tillströmningen av passagerare till utrikes- och chartertrafiken, vilket visar det starka inbördes beroendet mellan flygnätets olika grenar. Utskottet har tidigare uttalat uppfattningen att det för närvarande inte är möjligt att avveckla Bromma som flygplats. Bromma bör därför enligt utskottets – även tidigare uttalade – mening bibehållas för övrigt inrikesflyg och allmänflyget.

Utskottet vill här understryka att utskottet inte har funnit anledning att frångå sin tidigare inställning. Som begärs i motionen bör därför Bromma bibehållas som statlig flygplats, utvecklas och ställas öppen för den flygtrafik som uppfyller de stränga krav på minskat buller som gäller för flygplatsen. Att lägga ned Bromma skulle innebära en oförsvarlig kapitalförstöring och en ny flygplats i Stockholmsområdet, som inte kan bidra till att få samordningseffekter, kan knappast heller bli räntabel.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motion 1984/85:1955 (m) yrkande 6 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 c bort ha följande lydelse:

9. beträffande *utnyttjande av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser*
att riksdagen
c) med bifall till motion 1984/85:1955 (m) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om bibehållande av Bromma som statlig flygplats,

8. Utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser (mom. 9 d) om användande av Bromma för allmänflyg och visst sekundärflyg

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 30 börjar med "Utskottet har" och på s. 31 slutar med "1984/85:2177 (m) yrkande 4" bort ersättas med text av följande lydelse:

Den andra flygplatsen i Stockholmsområdet bör enligt utskottets uppfattning vara så attraktiv att den drar till sig den trafik den är avsedd för och att risken för att det lätta flyget flyttar till Arlanda minimeras. Om Bromma flygplats läggs ned är det inte lätt att hitta 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 1984/85:2177 (m) yrkande 4 bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 d bort ha följande lydelse:

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

att riksdagen

d) med bifall till motion 1984/85:2177 (m) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om användande av Bromma för allmänflyg och visst sekundärflyg.

Särskilda yttranden

1. Vissa frågor om luftfartsverkets taxor (mom. 2 a) om avgifter för efterbesiktning av luftfartyg

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Görel Bohlin och Göran Riegnell (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 det aviserade förslaget om ändring i luftfartslagstiftningen kan luftvärdighetsbevis emellertid komma att utfärdas tills vidare. Detta bör förhoppningsvis kunna leda till en minskning av besiktningskostnaderna.

2. Utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser (mom. 9 b) om Sturups flygplats

Wiggo Komstedt (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.

Bilaga

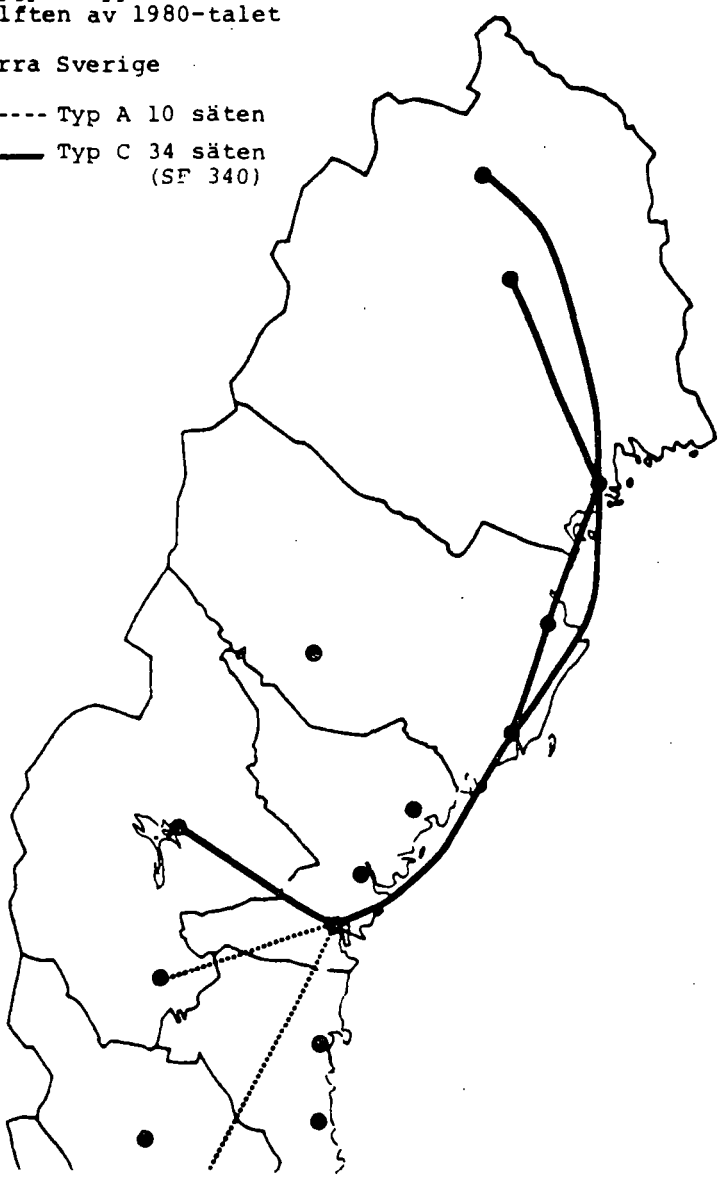
SKISS TILL FRAMTIDA SEKUNDÄRLINJENÄT (SLUT 83)

Flygplantyper vid andra hälften av 1980-talet

Norra Sverige

------ Typ A 10 säten

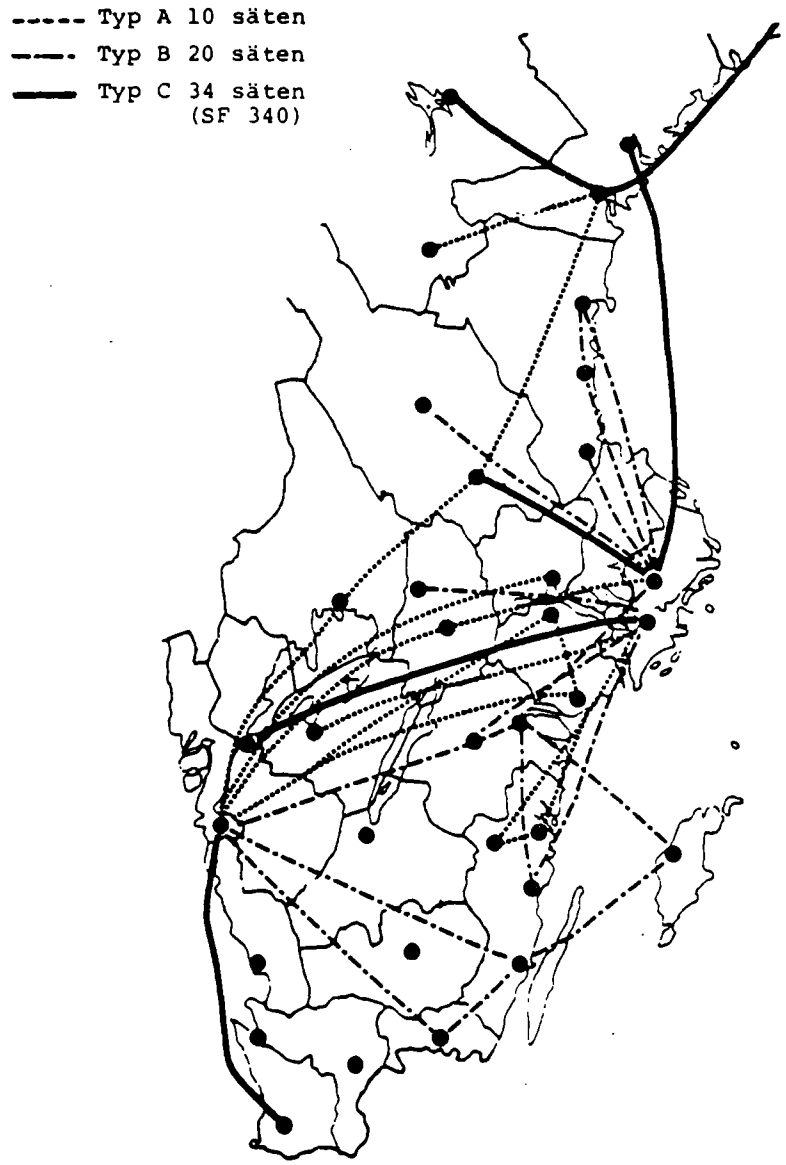
——— Typ C 34 säten (SF 340)



SKISS TILL FRAMTIDA SEKUNDÄRLINJENÄT (SLUT 83)

Flygplantyper vid andra hälften av 1980-talet

Södra Sverige



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 1
Propositionsförslag m. m. 2
Motionerna 3
Vissa bakgrundsuppgifter 6
Förslagen i proposition 1984/85:139 om luftfartsverkets investeringar m. m. i huvuddrag 7
Utskottet 11

1 *Luftfartsverkets organisation och benämning* 12
2 *Motionsförslag om luftfartsverkets taxor* 14
3 *Motionsförslag om vissa utbyggnader m. m.* 15
4 *Formerna för styrning av luftfartsverkets verksamhet och investeringar* 17
5 *Inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och verkets investeringar under tidsperioden 1985/86–1987/88* 18
6 *Riktlinjer för finansiering av luftfartsverkets investeringar* 20
7 *Medelsanvisning för budgetåret 1985/86 m. m.* 23
8 *Ökning av konkurrensen inom den internationella luftfarten, m. m.* 24
9 *Utnyttjandet av Landvetters, Sturups och Bromma flygplatser* 27
10 *Vissa frågor rörande regelbunden luftfart med mindre flygplan – sekundärtrafik* 31
11 *Hemställan* 36
Reservationer 38
Särskilda yttranden 45

Bilaga
Skiss till framtida sekundärlinjenät (SLUT 83) 47