

Trafikutskottets betänkande

1986/87:25

om Luftfart (prop. 1986/87:100 bil. 8)



TU
1986/87:25

Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet regeringens förslag

- om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och investeringar under perioden 1987/88 – 1989/90,
- att omvandla luftfartsverkets statskapital till ett fast statskapital,
- att öka luftfartsverkets ekonomiska rörelsefrihet i vissa hänseenden, bl.a. genom att ge verket egen beslutanderätt i fråga om investeringar vars totalkostnad understiger 50 milj. kr.

Vidare tillstyrks regeringens förslag till medelsanvisningar i fråga om

- Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland – 14,5 milj. kr.,
- Bidrag till kommunala flygplatser – 15 milj. kr.,
- Civil trafikflygarutbildning – 39 milj. kr.,
- Statens haverikommission – 1 000 kr.

Utskottet behandlar också motionsyrkanden om bl.a.

- aktiebolagsbildning av luftfartsverkets rörelsedrivande del och av de statliga flygplatserna,
- särskiljande av luftfartsverkets affärs- och myndighetsfunktioner,
- luftfartsavgifter,
- bidrag till kommunala flygplatser,
- utbildningsfrågor,
- flygplatsfrågor i Stockholmsregionen,
- förbättrat utnyttjande av Sturups flygplats,
- åtgärder i syfte att öka konkurrensen inom luftfarten.

Förslag i propositionen om upphörande av det stöd som nu utgår via luftfartsavgifterna till de kommunala flygplatserna i Växjö och Kristianstad bör enligt utskottet bli föremål för förnyade överväganden om resultatutjämnning mellan statliga och kommunala flygplatser. I avvaktan på statsmakternas ställningstagande till resultatet av övervägandena bör enligt utskottet kostnadsersättningar utgå till Kristianstads och Växjö flygplatser enligt nu gällande grunder.

Samtliga motionsyrkanden – utom de som avser sistnämnda spörsmål – avstyrks eller föreslås bli lämnade utan särskild åtgärd.

Till betänkandet är fogat åtta reservationer och två särskilda yttranden.

Luftfart

I proposition 1986/87:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) har regeringen under avsnittet F. Luftfart, punkterna F 2.—F 5. (s. 116—130), föreslagit riksdagen

att godkänna vad som förordas i propositionen om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och om verkets investeringar under perioden 1987/88 — 1989/90 samt bemyndiga regeringen att besluta om avvikelser därifrån,

att godkänna vad som anförs i propositionen om att omvandla luftfartsverkets statskapital till ett fast kapital,

att godkänna vad som anförs i propositionen om finansiering av luftfartsverkets investeringar och om fondering av överskott,

att till Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland för budgetåret 1987/88 anvisa ett förslagsanslag på 14 500 000 kr.,

att till Bidrag till kommunala flygplatser m.m. för budgetåret 1987/88 anvisa ett reservationsanslag på 15 000 000 kr.,

att till Civil trafikflygarutbildning för budgetåret 1987/88 anvisa ett reservationsanslag på 39 000 000 kr.,

att till Statens haverikommission för budgetåret 1987/88 anvisa ett anslag på 1000 kr.

Beträffande anslag till Beredskap för civil luftfart för budgetåret 1987/88 (punkt F 1.) avser regeringen att återkomma i särskild proposition om försvarspolitiskt beslut.

Motionerna

1986/87:T207 (delvis) av Ulla Tillander m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1986/87:A422 (c) anförts om Sturups flygplats.

1986/87:T212 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 5), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande behovet av en ny flygplats för Fyrstadsregionen.

1986/87:T219 (delvis) av Kjell Nilsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunikationerna i Kronobergs län såvitt gäller luftfarten.

1986/87:T227 av Ylva Annerstedt m.fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen begär att regeringen inleder planeringen för en ny flygplats på Tullinge.

Motiveringen till yrkandet finns i motion 1986/87:A497 (fp).

1986/87:T228 av Siw Persson m.fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 5),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A490 (fp) anförts angående trafikflygarhögskolan,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A490 (fp) anförts om flygplatserna Sturup, Ängelholm och Eberöd.

1986/87:T230 av Bengt Wittbom m.fl. (m, fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1 delvis), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående kommunikationernas betydelse för utvecklingen i Örebro län i vad gäller luftfarten.

1986/87:T232 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 12), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts under avsnittet Luftfart.

1986/87:T233 av Olle Grahm m.fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 9–11),

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att skilja luftfartsverkets drifts- och myndighetsfunktioner,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en omvandling av de statliga flygplatserna till bolag,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en liberalisering av koncessionsgivningen inom flygtrafiken.

1986/87:T701 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen avslår förslaget i budgetpropositionen om att Kristianstads och Växjö flygplatser skall utgå ur resultatutjämningsystemet.

1986/87:T702 av Wiggo Komstedt och Bo Lundgren (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande anslutande flygförbindelser mellan Kristianstads, Ängelholms och Sturups flygplatser och Kastrup.

1986/87:T703 av John Johnsson m.fl. (s) vari yrkas

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

2. att riksdagen hos regeringen begär att flygtrafiken (pendeln) mellan Sturup och Kastrup bibehålls i enlighet med riksdagens tidigare uttalande,

3. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att återupprätta flygtrafiken Sturup–Göteborg samt vidare upp i norra och mellersta Sverige.

1986/87:T704 av Hugo Bergdahl (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en samordning av de olika utbildningsresurserna på flygområdet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en sådan samordning bäst tillgodoses genom en lokalisering av utbildningen till Västerås.

1986/87:T705 av Ove Karlsson och Leo Persson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ekonomiskt bidrag även till Mora flygplats ur det anslag som redovisas i budgetpropositionen.

1986/87:T706 av Nils Erik Wååg och Kjell Nilsson (båda s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att i anslutning till förebådad översyn Växjö och Kristianstads flygplatsers ställning prövas i enlighet med vad i motionen anförts.

1986/87:T707 av Ulla Tillander (c) vari yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheterna att etablera utrikes trafik från Sturups flygplats.

1986/87:T708 av Rune Ångström och Ulla Orring (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande statsbidrag till flygtrafik mellan kommunerna Vilhelmina, Lycksele och Umeå.

1986/87:T709 av Gunnel Liljegren (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär att luftfartsverket får i uppdrag att utarbeta ett program för trafikflyget i Stockholmsregionen, med utgångspunkten att Tullinge flygplats byggs före Arlanda 3,

2. att riksdagen hos regeringen begär att luftfartsverket får i uppdrag att ta upp överläggningar med Tullinge Flygplats AB beträffande finansieringen av flygplatsen,

3. att riksdagen hos regeringen begär att luftfartsverket får i uppdrag att föreslå en liberalisering av trafikflygets koncessioner.

1986/87:T710 av Marianne Karlsson (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2 och 3),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att tillsynsmyndighetens verksamhet effektiviseras för inrikesflyget och dess kostnader minskas,

3. att riksdagen begär att regeringen verkar för ett fungerande folkflyg.

1986/87:T711 av Per Stenmarck och Margit Gennser (båda m) vari yrkas

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

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

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående flyglinjen Sturup—Arlanda.

1986/87:T712 av Gösta Andersson m.fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om alternativa inrikes flygförbindelser i syfte att bl.a. lätta trafiktrycket på Arlanda,

2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande markreservationer vid Arlanda för snabbtågsbana med station och anknytning till SJ:s fjärrtågsnät,

3. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande Bromma flygplats,

4. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag till framtida utjämningsystem samt att flygplatserna i Kristianstad och Växjö i avvaktan härpå skall ingå i nuvarande resultatutjämningsystem.

1986/87:T713 av Bruno Poromaa och Monica Öhman (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om stöd till samnordiska projekt som är av regionalpolitisk betydelse.

1986/87:T714 av Kerstin Göthberg (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att luftfartsverket får i uppdrag att utreda Västerås som alternativ knutpunkt för inrikesflyget i syfte att avlasta Arlanda.

1986/87:T715 av Arne Andersson i Ljung (m) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen skyndsamt låter genomföra den av riksdagen begärda utredningen om resultatutjämning mellan statliga och kommunala flygplatser, varvid även Trollhättan–Vänersborg flygplats ställning som regionflygplats för Fyrstad beaktas.

1986/87:T716 av Håkan Strömberg och Helge Hagberg (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen angetts om stöd till regionala flygplatser.

1986/87:T717 av Marianne Andersson m.fl. (c, fp) vari yrkas

1. att riksdagen begär att regeringen skyndsamt genomför den av riksdagen tidigare begärda utredningen om resultatutjämning,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Trollhättan–Vänersborgs flygplatsställning som regionflygplats för Fyrstad därvid bör beaktas.

1986/87:T718 av Gunnel Jonäng (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för en bättre service för flygpasagerare enligt motionen.

1986/87:T719 av Görel Bohlin (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av den civila trafikflygarutbildningen i syfte att höja utbildningskapaciteten.

1986/87:T720 av Anders G. Högmark m.fl. (m, fp, c) vari yrkas att riksdagen avslår förslaget i budgetpropositionen att Växjö och Kristianstads flygplatser skall utgå ur det s.k. resultatutjämningssystemet.

1986/87:T721 av Margareta Hemmingsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av samordning av utbildningsresurserna på flygområdet.

1986/87:T722 av Ingvar Johansson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om Fyrstads Flygplats AB:s flygplats ställning.

1986/87:T723 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till aktiebolagsbildning av de statliga flygplatserna,
2. att riksdagen hos regeringen begär översyn av driftsformen för övriga flygplatser,
3. att riksdagen begär ny utredning beträffande resultatutjämning mellan flygplatser,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att flygplatserna Växjö och Kristianstad i avvaktan på en sådan utredning som förut skall erhålla bidrag,

5. att riksdagen hos regeringen begär utredning i syfte att åstadkomma ett fullständigt avskiljande av myndighetsfunktionen i luftfartsverket från den rörelsedrivande delen i enlighet med förslag i motionen,

6. att riksdagen hos regeringen i avvaktan på organisationsförändring till aktiebolag resp. myndighetsenhet begär förslag till särskilt finansieringsbolag efter förebild av Telefinans,

7. att riksdagen godkänner av verket föreslagen borttagning av begränsningar för beslut om investeringar, finansieringsavtal, finansiering via rörelsemedel, leasing samt lån via riksgäldskontoret,

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

9. att riksdagen hos regeringen begär en generösare syn vid behandling av ansökningar om nya inrikes koncessioner,

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

11. att riksdagen uttalar att inrikes trafik bör ske med inrikes bolag,

12. att riksdagen uttalar att Bromma flygplats bör vara kvar som med Arlanda samverkande flygplats,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande luftfartssavgifter.

Bakgrund

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

Luftfartsverket har fyra huvuduppgifter nämligen att

- driva och förvalta statens flygplatser för civil luftfart och även ansvara för driften av stationsområden för civil luftfart vid militära flygplatser,
- i fred svara för civil och militär flygtrafikledning,
- ha tillsyn över flygsäkerheten för den civila luftfarten samt
- utföra vissa trafikala myndighetsuppgifter.

Luftfartsverkets övergripande mål i fråga om den civila luftfarten är att främja en på sunda ekonomiska villkor grundad utveckling av luftfarten och verka för att en tillfredsställande flygtransportförsörjning uppnås och vidmakthålls till lägsta möjliga kostnader. Verket skall självt, eller i samverkan med övriga intressenter i luftfartssektorn, vidta eller initiera sådana åtgärder som stärker sektorns långsiktiga konkurrenskraft.

Verksamheten skall drivas med full kostnadstäckning. Därutöver skall luftfartsverket uppnå ett överskott som motsvarar statens avkastningsränta på statskapitalet.

Vid 1984/85 års riksmöte fattade riksdagen beslut om en ny organisation för luftfartsverket och om nya former för statsmakternas styrning av verket, som

bl.a. innebär att marknads- och kundorienteringen samt resursutnyttjandet ökar resp. att krav på en mer flexibel och mindre utdragen planerings- och investeringsprocess tillgodoses.

TU 1986/87:25

Inom ramen för den nya organisationen (prop. 1984/85:25 bil. 4, TU 7, rskr. 98) har bl.a. en klarare avgränsning skapats mellan verkets myndighetsfunktioner (med bl.a. luftfartsinspektionen och dess lokala organ) och de rörelsedrivande verksamheterna (flygplatserna och flygstationerna) samt ett trettiotal flygtrafiktjänstenheter för den civila och militära luftfarten m.m.

De nya formerna för statsmakternas styrning av luftfartsverket (prop. 1984/85:100 bil. 8 och prop. 1984/85:139, TU 26, rskr. 333) innebär i huvudsak att statsmakterna på grundval av rullande treårsplaner från luftfartsverket skall fatta beslut om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och investeringar under de närmast följande tre budgetåren. Styrningen av verket skall vidare ske i högre grad genom att mål för avkastning, service, produktivitet, prissättning och soliditet samt strategier för verkets agerande på olika områden fastläggs än genom styrning av medlen för att nå olika mål. Härvid skall riksdagen ta ställning till de övergripande frågorna och ange den huvudsakliga inriktningen av verksamheten, medan regeringen med utgångspunkt i vad riksdagen härom har beslutat skall fastställa de närmare målen och strategierna för verksamheten.

Genom sistnämnda riksdagsbeslut fick också luftfartsverket vidgade befogenheter att besluta om vissa investeringar och att välja investeringsform.

Utskottet

1. Luftfartsverkets organisation

Enligt motion T232 (m) bör en *ombildning av luftfartsverkets rörelsedrivande del till aktiebolag* komma till stånd.

Motionsyrkanden om en ombildning av samtliga affärsverk till aktiebolag behandlas och avstyrks för utskottets del i dess yttrande TU 1986/87:3 y till konstitutionsutskottet över proposition 1986/87:99 om ledning av den statliga förvaltningen jämte motioner. Utskottet ansluter sig i yttrandet till den i nämnda proposition uttalade uppfattningen att vissa samhälleliga krav utgör det främsta skälet att bedriva affärsverkens huvudsakliga verksamhet i verksform. Som nämnts har genom riksdagsbeslut på senare år skapats förutsättningar för en ökad marknads- och kundorientering hos luftfartsverket, som också fått vidgade möjligheter att finansiera investeringar utanför statsbudgeten. I nu förevarande proposition föreslås en ytterligare utvidgning av dessa möjligheter och att anslaget för investeringar i Flygplatser m.m. slopas. Förslagen skall ses mot bakgrund av den övergripande målstyrning av verksamheten som numera kännetecknar statsmakternas engagemang i luftfartsverkets och andra affärsverks verksamhet.

Sammanfattningsvis finner utskottet att affärsverksformen på grund av de samhälleliga krav som ställs på affärsverken – och den anpassning av denna form till förändrade förhållanden som fortlöpande sker – utgör en lämplig verksamhetsform för luftfartsverket. Härav följer att motionsyrkandet, i här berörd del, avstyrks.

I motionerna T232 (m), T233 (fp) och T723 (m) behandlas *luftfartsverkets affärs- och myndighetsfunktioner*. Dessa funktioner bör enligt motionärerna skiljas ut från verket. Enligt den förstnämnda motionen bör den myndighetsutövande verksamheten förläggas i en särskild myndighet.

Genom luftfartsverkets nya organisation har, som nämnts, en klarare avgränsning skapats mellan verkets myndighetsfunktioner och de rörelsedrivande funktionerna. Som utskottet framhöll i sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1985/86:15 bör det vara till fördel för luftfarten att myndighetsfunktionerna på luftfartsområdet samt flygplats- och flygtrafikledningsfunktionerna hålls samman i ett verk. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker följaktligen motionsyrkandena.

I motionerna T233 (fp) och T723 (m) framhålls att en *aktiebolagsbildning av de statliga flygplatserna* bör komma till stånd.

Den nya organisationen för luftfartsverket – i vilken flygplatserna utgör självständiga resultatenheter med ett utvidgat linjeansvar direkt under verkschefen – syftar som redan nämnts till att öka marknadsinriktningen och resursutnyttjandet. Målstyrningen av verket syftar till att förstärka denna utveckling. Utskottet ser för sin del inga särskilda skäl att driva de statliga flygplatserna i aktiebolagsform, varför motionsyrkandena avstyrks.

2. Inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och investeringar

Av luftfartsverkets treårsplan för budgetåren 1987/88–1989/90 framgår att verksamheten skall inriktas på att stärka flygtransportsektorns konkurrensförmåga. Förutom en stor följsamhet av tjänsteutbudet till förändrade behov eller möjligheter gäller att flygbolagen skall kunna erbjudas möjlighet till hög regularitet, korta markupphåll och smidig trafikavveckling. Flygsäkerhetsstandarden skall lägst vara i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. Åtgärder för att förbättra den interna effektiviteten skall fullföljas. Möjligheterna till förbättrad lönsamhet genom kommersiella tjänster som riktar sig mot resenärer, allmänheten och företag skall ges fortsatt prioritet.

Föredragande departementschefen framhåller att luftfartsverkets marknadsmässiga agerande – med den dynamik som präglar utvecklingen inom flyget – är en viktig förutsättning när det gäller att snabbt och smidigt kunna möta öknings i efterfrågan. De strategier verket formulerat tar sikte på att på olika sätt stärka flygets konkurrenskraft. En nära dialog eftersträvas med flygbolag, kommuner och andra berörda intressenter om inriktningen och omfattningen av såväl service- som investeringsåtgärder.

Investeringsnivån föreslås höjas från föregående treårsplan på ca 600 milj. kr. till ca 1 miljard kronor under kommande treårsperiod i löpande priser. Den ungefärliga fördelningen mellan budgetåren blir 375 milj. kr. för 1987/88, 330 milj. kr. för 1988/89 och 260 milj. kr. för 1989/90. Huvuddelen av investeringarna gäller flygplatser.

Bland större nyinvesteringar nämns kapacitetshöjningar på befintligt bansystem på Arlanda, ca 60 milj. kr., ombyggnad av Arlanda International,

ca 10 milj. kr., och en utbyggnad av fordonsverkstad och fordonsgarage för ca 12 milj. kr. Vidare kommer ca 120 milj. kr. att investeras i en ombyggnad av inrikesterminalen, nya kontorslokaler och parkeringshus på Landvetter. De med sistnämnda investeringar förenade åtgärderna påbörjas redan under innevarande budgetår. På Jönköpings flygplats investeras ca 17 milj. kr. För Sturups del planeras investeringar i bl.a. stationsbyggnaden på mellan 20 och 40 milj. kr., beroende på trafikutvecklingen. Investeringar görs också inom flygtrafiktjänsten med ca 75 milj. kr. och i fordon med ca 150 milj. kr.

Vad föredraganden sålunda anfört om verksamhetens och investeringarnas inriktning och omfattning har inte givit utskottet anledning till erinran. Regeringens förslag i denna del tillstyrks följaktligen.

3. Vissa finansiella frågor

I treårsplanen för 1987/88–1989/90 föreslår luftfartsverket ytterligare åtgärder för att öka den finansiella rörelsefriheten. Förslagen innebär dels att de ramar som gäller för riksgäldsupplåning, leasing och att utnyttja rörelsemedel för investeringar slopas. Vidare föreslås att verket självt får besluta om investeringar inom ramen för den inriktning av verksamheten som statsmakterna lägger fast. Enligt verket bör också nuvarande statskapital omvandlas till ett fast statskapital, varigenom avskrivningsmedel kan användas för investeringar.

Föredraganden erinrar om att han i fjolårets budgetproposition framhöll att verket, när man uppnått full förräntning på det förvaldade statskapitalet, borde få ett vidgat ansvar att besluta om investeringar och att den gällande beloppsgränsen för infrastrukturella investeringar, för närvarande 1 milj. kr., på sikt borde kunna höjas. Verket räknar med att under kommande budgetår passera gränsen för full förräntning. På grund av statsmakternas målstyrning av verksamheten och investeringarna bör enligt propositionen nuvarande snäva beloppsgräns i princip kunna slopas. Gränsen för verkets egna beslutsbefogenheter bör omfatta investeringar vilkas totalkostnad understiger 50 milj. kr. Samma gräns bör gälla för finansieringsavtal som verket träffar med kommunala eller enskilda intressenter för särskilda investeringsobjekt.

Vidare förordar föredraganden att verkets nuvarande statskapital omvandlas till ett fast statskapital. Detta innebär att statens avkastningskrav, för närvarande 12 %, utgår på det kapital som redovisas i verkets balansräkning per den 30 juni 1987. Det fasta statskapitalet skall vara amorteringsfritt, varför avskrivningarna på motsvarande tillgångar får behållas i luftfartsverkets rörelse för investeringar. Genom att samtidigt tillgodose verkets förslag om möjlighet att fondera överskottsmedel får verket en betydande finansiell rörelsefrihet och därmed ökade möjligheter till ett marknadsanpassat agerande. De förändringar som föredraganden sålunda förordar innebär att nuvarande anslag för investeringar i Flygplatser m.m. kommer att slopas.

Vad föredraganden anfört om *omvandling av luftfartsverkets statskapital till ett fast statskapital* har inte givit utskottet anledning till erinran. Regeringens förslag i denna del tillstyrks följaktligen.

I motion T723 (m) yrkas att riksdagen godkänner de av luftfartsverket föreslagna slopade begränsningarna för beslut om investeringar, finansieringsavtal, finansiering via rörelsemedel, leasing samt lån via riksgäldskontoret.

Utskottet ansluter sig för sin del till föredragandens uppfattning att regeringens möjligheter till trafikpolitiskt och ekonomiskt-politiskt agerande motiverar att det även fortsättningsvis sätts vissa gränser för verkets egen beslutanderätt i fråga om investeringar. Luftfartsverkets förslag i övrigt i syfte att öka dess finansiella rörelsefrihet synes tillgodosedda.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker regeringens förslag i fråga om *finansiering av luftfartsverkets investeringar och om fondering av överskott* samt avstyrker motion T723 (m) i här berörd del.

I motion T723 (m) begärs även förslag till *finansieringsbolag för luftfartsverket* efter förebild av Telefinans.

Omvandlingen av luftfartsverkets statskapital till ett fast statskapital innebär, som nämnts, att avskrivningar på motsvarande tillgångar får behållas i verkets rörelse för investeringar. Härigenom och genom möjligheten att fondera överskottsmedel ökar verkets finansiella rörelsefrihet i avsevärd utsträckning. Andra finansieringskällor är riksgäldsupplåning, leasing och finansieringsavtal med kommunala eller enskilda intressenter. Då verket sålunda har tillgång till ett flertal alternativa finansieringskällor, ser utskottet för sin del inget behov av något särskilt finansieringsbolag, varför motionsyrkandet härom avstyrks.

4. Avgiftsfrågor

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

I motion T723 (m) framhålls att alltför höga *luftfartsavgifter* kan leda till att svenska flygplatser förlorar flygtrafik i förhållande till alternativa utländska flygplatser eller att det inte blir möjligt att bedriva flygverksamhet, där marginalerna är små. För att den positiva trafikutveckling som skett såväl inom landet som till utlandet skall fortsätta, måste bl.a. avgiftssättningen balanseras så att den medverkar i utvecklingen – inte tvärtom.

I motion T711 (m) framhålls att en hämmande faktor för svensk flygverksamhet i allmänhet och för flygverksamheten på Malmö–Sturups flygplats i synnerhet är det faktum att de svenska avgifterna för flygverksamhet är betydligt högre än flertalet andra länders. Genom närheten till Kastrup drabbas Sturup hårdare än andra svenska flygplatser av denna danska konkurrensfördel. Motionärerna vill att de svenska flygavgifterna successivt skall anpassas till flygavgifterna i andra länder i syfte att stärka de svenska flygplatsernas möjligheter att konkurrera om flygtrafiken.

I motion T710 (c) framhålls att inrikesflygets utveckling under många år hämmats av att myndigheternas tillsyn av verksamheten tagit en växande del

av det ekonomiska utfallet. Samhällets avgiftsuttag på inrikesflyget måste förändras och tillsynsmyndighetens verksamhet effektiviseras i kostnadsbesparande syfte, så att Sverige kan få ett fungerande folkflyg.

Utskottet vill med anledning av samtliga dessa motionsyrkanden erinra om att luftfartsverket har att söka stärka flygtransportsektorns konkurrensförmåga och att upprätthålla en flygsäkerhetsstandard som är lägst i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. Dessa mål för verksamheten liksom kraven på full kostnadstäckning och förräntning på det av staten och berörda kommuner tillskjutna kapitalet bestämmer nivån på avgifterna för flygverksamheten.

Enligt en av luftfartsverket år 1980 framlagd rapport beräknades på grundval av 1978 års pris- och taxenivå avgifterna till verket för huvuddelen av trafiken motsvara mindre än 10 % av det totala biljettpriset. Även om taxorna – och flygföretagens biljettpriser – har höjts efter år 1978, torde någon större förskjutning i nämnda relation inte ha skett.

Utskottet, som förutsätter att luftfartsverket bedriver sin verksamhet så effektivt som möjligt, är med hänvisning till det anförda inte berett att föreslå någon riksdagens åtgärd med anledning av de motionsyrkanden som nu är i fråga, varför dessa avstyrks.

I motion T723 (m) framhålls att luftfartsinspektionens *avgifter för besikning av privatflygplan* är högre än kostnaderna för verksamheten och att avgifterna bör anpassas till kostnaderna.

Enligt vad utskottet erfarit överstiger inte de sammantagna intäkterna för luftfartsinspektionens tjänster kostnaderna för dem. Verket avser dock att se över inspektionens prissättning i syfte att söka så nära som möjligt anpassa denna till reursinsatserna. I avvaktan på resultatet av översynen torde motionsyrkandet kunna lämnas utan särskild åtgärd.

5. Bidrag till kommunala flygplatser m.m.

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

I 1982 års luftfartspolitiska beslut fastslogs att de flygplatser som huvudsakligen betjänade allmänflyget inte heller i fortsättningen borde vara en statlig angelägenhet utan en angelägenhet för kommun, landsting eller enskild intressent.

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

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

I enlighet med det luftfartspolitiska beslutet har till huvudmännen för de kommunala flygplatserna i Kristianstad och Växjö fr.o.m. budgetåret 1982/83 utgått kostnadsersättningar från luftfartsverket till kostnadstäckning enligt ett särskilt avtal.

Föredraganden erinrar att frågan om resultatutjämning mellan statliga och kommunala flygplatser behandlades i fjolårets budgetproposition på grundval av ett av luftfartsverket utarbetat förslag i rapporten Resultatutjämnings-systemet ("RESULT"). Till det resultatutjämningsystem som gäller för de statliga flygplatserna skulle enligt förslaget även föras flygplatserna i Borlänge, Gällivare, Kramfors, Kristianstad, Trollhättan och Växjö. Kostnaden för att genomföra förslaget beräknades till ca 12 milj. kr. i 1984 års priser.

För sin del ansåg emellertid föredraganden att det skulle vara principiellt olämpligt att låta luftfartsverkets resultatansvar omfatta sådan verksamhet som ligger utanför verkets eget ansvarsområde och påverkansmöjligheter. Som en följd av detta ställningstagande förordade föredraganden att bidragen till Kristianstads och Växjö flygplatser skulle avvecklas, då avtalet om bidrag till dessa flygplatser skulle upphöra att gälla den 1 juli 1986.

I sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1985/86:15 framhöll utskottet att man delade föredragandens uppfattning om det principiellt olämpliga i att låta luftfartsverkets resultatansvar omfatta kommunala flygplatser. Vidare framhöll utskottet att luftfartsverkets förslag inte haft som utgångspunkt att ge underlag för en bedömning i frågan om resultatutjämningsystemet är ägnat att skapa rättvisa i stödhänseende mellan kommunala flygplatser. Utskottet fann emellertid att närmare överväganden borde komma till stånd – genom en utredning – om den regionala utvecklingen och utjämningen bör stimuleras genom att kommunala flygplatser med interregional linjefart ingår i ett resultatutjämningsystem, om vilka sådana flygplatser som därvid bör komma i fråga samt om formerna m.m. för systemet. I avvaktan på resultatet av övervägandena fann utskottet att kostnadsersättningar till Kristianstads och Växjö flygplatser borde utgå även fortsättningsvis enligt gällande avtal.

I nu förevarande proposition framhåller föredraganden att han – med den tonvikt på förnyade överväganden som riksdagen uttalat och den ambition regeringen deklarerat att avhjälpa regionala obalanser – funnit det motiverat att redan nu ta upp ett särskilt anslag för bidrag till kommunala flygplatser av regionalpolitiska skäl. Med hänsyn till den regionalpolitiska inriktningen bör bidrag endast komma i fråga för flygplatser i skogslänen med linjetrafik av regionalpolitisk betydelse. Det sammanlagda bidraget till dessa flygplat-

ser bör inte överstiga 10 milj. kr., avseende verksamhetsåret 1987. Inom ett totalt anslag på 15 milj. kr. bör resterande 5 milj. kr. kunna användas för bidrag till i första hand investeringar i befintliga flygplatser i skogslänen, i de fall sådana bedöms ha avgörande betydelse för att etablera eller utveckla befintlig reguljär flygtrafik. Av den sålunda förordade regionalpolitiska inriktningen följer att det stöd som nu utgår via luftfartsavgifterna till Växjö och Kristianstads flygplatser bör upphöra med utgången av innevarande budgetår.

I motionerna T219 (s), T228 (fp), T701 (m), T706 (s), T712 (c), T720 (m, fp, c) och T723 (m) avvisas förslaget att nuvarande ekonomiska stöd till Växjö och Kristianstads flygplatser skall upphöra. I flera av dessa motioner begärs också förnyade överväganden om ett resultatutjämningsystem.

Enligt motionerna T715 (m) och T717 (c, fp) bör regeringen skyndsamt genomföra den av riksdagen tidigare begärda utredningen om resultatutjämnning och därvid beakta Trollhättan–Vänersborgs flygplats ställning som regionalflygplats.

I motion T722 (s), som även den behandlar Trollhättan–Vänersborgs flygplats, framhålls att det är i längden orimligt att invånare i vissa regioner helt skall svara för sina flygplatser underskott, medan andra lika stora eller mindre regioner har statliga flygplatser eller kommunala flygplatser med statligt stöd. Den trafikpolitiska översyn som aviseras i budgetpropositionen bör enligt motionärerna ta upp hela det svenska inrikesflygets framtida struktur och organisatoriska uppbyggnad.

I motionerna T230 (m, fp) och T716 (s) framhålls att flygplatsen i Örebro har stor regionalpolitisk betydelse och därför bör kunna få statligt stöd.

Utskottet har för sin del ingen erinran mot den av regeringen föreslagna medelsanvisningen för bidrag till kommunala flygplatser m.m. och tillstyrker följaktligen att riksdagen för nästa budgetår anvisar ett reservationsanslag på 15 milj. kr. för ändamålet.

Utskottet konstaterar att regionalpolitiska bedömningar ligger till grund för förslaget men vidhåller att närmare överväganden om ett resultatutjämningsystem – av det slag som angavs i utskottets betänkande TU 1985/86:15 – bör komma till stånd. I avvaktan på statsmakternas ställningstagande till resultatet av pågående utredningsarbete bör kostnadsersättningar utgå till Kristianstads och Växjö flygplatser enligt hittillsvarande grunder.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av *dels* uttalandena i propositionen i här berörd del, *dels* motionerna T219 (s), T228 (fp), T701 (m), T706 (s), T712 (c), T720 (m, fp, c) och T723 (m), i här berörda delar, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Vad beträffar de övriga motionsyrkanden som nu är i fråga synes dessa tillgodosedda genom vad utskottet anfört om överväganden av ett resultatutjämningsystem. De bör sålunda kunna lämnas utan särskild åtgärd.

I motion T212 (fp) begärs ett riksdagens tillkännagivande om vad motionärerna anfört rörande behovet av en ny flygplats för Fyrstadsregionen. Motionärerna framhåller att den nuvarande flygplatsen antingen måste byggas ut eller ersättas av en ny och att flera skäl talar för det sistnämnda alternativet.

Trollhättans flygplats är kommunal, varför frågan om dess utbyggnad eller ersättande är en kommunal angelägenhet. Något riksdagens uttalande i frågan synes följaktligen inte böra komma i fråga, varför yrkandet härom avstyrks.

I motion T705 (s) framhålls att *Mora flygplats* har stor regionalpolitisk betydelse och behov av bidrag från anslaget Bidrag till kommunala flygplatser m.m.

Av propositionen framgår att bidrag inom en ram av 10 milj. kr. till flygplatser i skogslänen bör beräknas med utgångspunkt i den regionalpolitiska betydelse som de enskilda flygplatserna har. Beslut om bidrag bör fattas av regeringen efter förslag från luftfartsverket. 5 milj. kr. avses användas bl.a. för bidrag till i första hand investeringar i befintliga flygplatser i skogslänen i de fall sådana bedöms ha avgörande betydelse för att etablera eller utveckla befintlig reguljär flygtrafik.

Frågan om bidrag till Mora flygplats kan sålunda prövas i den ordning som anges i propositionen. Någon riksdagens åtgärd synes följaktligen ej erforderlig med anledning av motionen, varför denna avstyrks.

I motion T708 (fp) begärs *statsbidrag till flygtrafik mellan Vilhelmina, Lycksele och Umeå*.

I propositionen framhålls att visst bidrag bör kunna utgå till Vilhelmina och Lycksele kommuner för flygplatsinvesteringar. Vidare torde det år 1986 införda persontransportstödet kunna innebära en viss stimulans för ifrågavarande flygtrafik. Enligt förordningen (1985:855) om statligt stöd till vissa tjänsteresor kan stöd utgå till bl.a. flygresor som anställda i industriföretag och i företag med uppdragsverksamhet i de fyra nordligaste länen gör i tjänsten till de mellersta och södra delarna av vårt land.

Något ytterligare stöd avseende flygtrafiken på de tre kommunerna är utskottet för sin del inte berett att förorda. Härav följer att motionen avstyrks.

I motion T713 (s) framhålls att bidrag till kommunala flygplatser bör kunna utgå även till *samnordiska flygplatsprojekt av regionalpolitisk betydelse*. Övertorneå kommun har enligt motionärerna tillsammans med den finska kommunen Ylitornio på den motsatta sidan av riksgränsen aktualiserat ett samnordiskt projekt rörande ett gemensamt flygfält, beläget på den finska sidan ca 5 km från Övertorneå centralort.

Enligt vad utskottet erfarit bereds för närvarande inom kommunikationsdepartementet en framställning från Övertorneå kommun om stöd till ifrågavarande flygplatsprojekt. Vidare förbereds diskussioner om projektet på tjänstemannaplanet inom ramen för det nordiska samarbetet. Utskottet förutsätter att dessa diskussioner syftar till att få fram underlag för beslut i frågan. I avvaktan på resultatet av detta arbete synes motionen kunna lämnas utan särskild åtgärd.

I motion T723 (m) begärs en *översyn av driftsformen för icke statliga flygplatser*. Motionärerna hänvisar till uppgifter i en proposition enligt vilka de kommunala flygplatserna drivs med lägre kostnader än statliga av motsvarande storlek samt framhåller att sju kommunala flygplatser drivs i bolagsform.

Verksamhetsformen för kommunala och enskilda flygplatser är enligt utskottets mening närmast en fråga för berörda huvudmän och enskilda intressenter att överväga och besluta om. Någon riksdagens åtgärd synes följaktligen inte böra komma i fråga med anledning av motionsyrkandet, varför detta avstyrks.

6. Utbildningsfrågor

I motionerna T228 (fp) och T719 (m) behandlas *trafikflygarhögskolan i Ljungbyhed* (TFHS) mot bakgrund av den lärarbrist som rådde då motionerna väcktes och som hade medfört att skolan inte kunde nå upp till den planerade volymen om 60 elever per år. I den förstnämnda motionen framhålls att regeringen bör se till att skolan kan utnyttjas till sin fulla kapacitet. I den sistnämnda motionen framhålls att extraordinära åtgärder bör vidtas för att höja utbildningskapaciteten i fråga om civila trafikpiloter. Motionären begär en översyn av den civila trafikflygarutbildningen i syfte att höja utbildningskapaciteten. En sådan översyn skulle bl.a. omfatta möjligheterna för SAS och Linjeflyg AB att kunna påta sig egen skolverksamhet.

Som framgår av proposition 1986/87:109 bil. 5 har avtal träffats mellan staten å ena sidan och SAS, Linjeflyg AB (LIN) och Swedair AB å den andra i syfte att förbättra tillgången på civila piloter. Innebörden av avtalet är att nuvarande utbildning vid TFHS kortas ned något, utan att utbildningens karaktär av högskoleutbildning går förlorad. Den kompletterande utbildning som bolagen skall svara för utvidgas jämfört med i dag så att eleven efter genomgången utbildning vid TFHS och flygbolag når samma utbildningsnivå som i dag. För statens del innebär det minskade utbildningsansvaret att TFHS med nuvarande lärarresurser kan utbilda ca 45 elever. Genom rekrytering av ytterligare fyra till fem lärare kan kapaciteten ökas till det uppställda målet 60 elever.

De i motionerna nämnda svårigheterna synes sålunda undanröjda. I sammanhanget bör även nämnas förslaget i budgetpropositionen att bidrag från anslaget Civil trafikflygarutbildning skall utbetalas för sådan civil pilotutbildning som bedrivs i privata skolor enligt förordningen 1986:682.

Av det anförda framgår att syftet med motionsyrkandena torde få anses i huvudsak tillgodosett, varför de bör kunna lämnas utan särskild åtgärd.

I motionerna T704 (fp) och T721 (s) framhålls att det finns ett stort behov av utbildning inte bara av piloter utan också inom de flygtekniska och flygplatsanknutna yrkesområdena. Vidare betonas att en *samordning av utbildningsresurserna på flygområdet* bör komma till stånd. Enligt den förstnämnda motionen bör samordningen ske inom ramen för en flyghögskola med lokalisering till Västerås.

Enligt utskottets mening bör det närmast ankomma på berörda utbildningsmyndigheter samt flygbolagen och luftfartsverket att bedöma ifrågasättande utbildningsbehov samt hur de på effektivaste sätt skall tillgodoses. Någon riksdagens åtgärd synes sålunda inte böra komma i fråga, varför motionerna avstyrks.

I motion T723 (m) framhålls att *Bromma flygplats* bör vara kvar som en med Arlanda samverkande flygplats.

I motion T712 (c) framhåller motionärerna att de finner det riktigare att behålla Bromma för vissa delar av flyget, framför att nu binda sig för betydande investeringar i en ny flygplats.

Utskottet vill med anledning av dessa motionsyrkanden till en början erinra om att Bromma flygplats ligger på mark som tillhör Stockholms stad. Staten disponerar marken för flygplatsändamål enligt avtal med Stockholms stad vilket gäller t.o.m. utgången av år 1996. Företrädare för Stockholms stad och Stockholms läns landsting uttalade vid överläggningar med regeringen i december 1983 att avtalet inte kommer att förlängas efter utgången av år 1996.

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. Det bör understrykas att utskottet inte har frångått sin uppfattning att två flygplatser behövs i regionen.

Bromma används numera huvudsakligen för affärs- och privatflyg samt annat s.k. allmänflyg. Sekundärtrafik, dvs. linjefart med lätta flygplan – till vilka räknas Saab Fairchild 340 och lättare plan – förekommer dock med en linje till Linköping och en annan till Karlskoga.

Enligt 1982 års luftfartspolitiska beslut är flygplatser som huvudsakligen betjänar allmänflyget inte en angelägenhet för staten utan en angelägenhet för kommun, landsting eller enskild intressent. Enligt samma beslut står dock Bromma flygplats tills vidare under luftfartsverkets förvaltning.

Mot bl.a. den sålunda tecknade bakgrunden fick luftfartsverket i januari 1984 i uppdrag av regeringen att ta upp förhandlingar med Stockholms stad och Stockholms läns landsting om den långsiktiga flygplatsbyggnaden i Stockholmsregionen. Förhandlingarna ledde till att landstinget, Stockholms stad samt sex Södertörnskommuner bildade Tullinge Flygplats AB, som har överlämnat en rapport till regeringen angående förutsättningarna för en civil trafikflygplats vid Tullinge. Enligt rapporten bör ett antal frågor som gäller bl.a. myndigheters och berörda luftfartsintressenters syn på trafik vid Tullinge, huvudmannaskap och finansiering av flygplatsens investeringar och beräknade driftunderskott utredas ytterligare.

Genom beslut i februari innevarande år uppdrog regeringen åt landshövding Curt Boström att undersöka näringslivets, berörda kommuners och Stockholms läns landstings intresse av att medverka ekonomiskt i ett gemensamt bolag för uppbyggnad och drift av en civil flygplats vid Tullinge. I beslutet framhålls att flygplatser med enbart inrikes sekundärtrafik samt affärs- och privatflyg inte är en angelägenhet för staten och luftfartsverket. Vidare betonas att en civil flygplats vid Tullinge – med hänsyn till Arlandas roll och utvecklingsmöjligheter – inte under överskådlig tid är nödvändig som komplement till de flygplatser som staten svarar för. Tullinge är mot den bakgrunden inte aktuell som statlig flygplats. Utredningsarbetet bör inriktas på en uppbyggnad för propellerflyg och samtidigt en koncessionsgivning som är förenlig med en långsiktig utveckling av Arlanda för svenskt inrikesflyg.

I avvaktan på resultatet av ifrågavarande utredning är utskottet för sin del inte berett att föreslå något riksdagens uttalande om en lösning av frågan om en ytterligare flygplats i Stockholmsregionen. Härav följer att utskottet avstyrker motionerna T712 (c) och T723 (m) i här berörda delar.

I motion T227 (fp) begärs att regeringen inleder planeringen för en *ny flygplats i Tullinge*.

I motion T709 (m) begärs att det uppdras åt luftfartsverket att utarbeta ett program för trafikflyget i Stockholmsregionen med utgångspunkten att Tullinge flygplats byggs före en tredje bana på Arlanda och att luftfartsverket får i uppdrag att ta upp överläggningar med Tullinge Flygplats AB om finansiering av flygplatsen. Enligt motionären bör vidare i samband med planeringen av Stockholmsregionens framtida flygtrafik nuvarande koncessionssystem omprövas och en liberalisering komma till stånd.

Genom landshövding Boströms utredningsuppdrag torde syftet med de motionsyrkanden som nu är i fråga få anses i huvudsak tillgodosett. De bör följaktligen kunna lämnas utan särskild åtgärd.

I motion T232 (m) framhålls att utbyggnad av bl.a. *en tredje start- och landningsbana på Arlanda* är av central betydelse för skapandet av ett svenskt folkflyg.

Utskottet har i det föregående tillstyrkt den i propositionen förordade inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets investeringar. Som framhålls i propositionen rymmer den förordade investeringsvolymen inte medel för en tredje bana på Arlanda. Detta bör emellertid enligt föredraganden inte utgöra något hinder för att pågående planeringsarbete för bl.a. en sådan bana drivs vidare.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet.

I motion T712 (c) framhålls vikten av att erforderliga markreservationer redan nu görs som möjliggör en bana med *snabbtåg till Arlanda från Stockholm*.

Som utskottet framhåller i sitt betänkande TU 1986/87:15 har frågan om en snabbtågsförbindelse stor betydelse för såväl Stockholmsområdet som övriga delar av landet. Av betänkandet framgår vidare att regeringen tillkallat en utredare som fått i uppgift att undersöka de företags- och samhällsekonomiska förutsättningarna för olika investeringar i Stockholmsområdet, bl.a. en Arlandabana.

I avvaktan på resultatet av utredarens arbete synes motionsyrkandet inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd, varför detsamma avstyrks.

8. Förbättrat utnyttjande av Sturups flygplats

I motionerna T207 (c), T228 (fp), T703 (s), T707 (c) och T711 (m) uttalas önskemål om ett förbättrat utnyttjande av Sturups flygplats. I flera av dessa motioner framhålls att SAS bör bedriva reguljär trafik från Sturup till västeuropeiska destinationer i större utsträckning än för närvarande. I motion T703 (s) framhålls även att överläggningar bör tas upp med andra flygbolag om sådan trafik, om inte SAS är beredd att utföra den. I motion T707 (c) framhålls också att möjligheterna att överföra chartertrafik från

andra flygplatser till Sturup bör undersökas. I motion T703 (s) begärs vidare att pendeltrafiken mellan Sturup och Kastrup bibehålls och att åtgärder vidtas för att återupprätta flygtrafiken mellan Sturup och Göteborg samt vidare upp i mellersta och norra Sverige.

För närvarande bedrivs reguljär utrikes trafik från Sturup endast till Hamburg – av SAS – med fem dubbelturer per vecka. Chartertrafik bedrivs av flera företag till ett trettiotal destinationer utanför Skandinavien.

SAS pendeltrafik mellan Sturup och Kastrup lades ned den 1 april innevarande år. Flygföretaget NewAir Airservice har emellertid fått regeringens tillstånd att t.o.m. den 31 mars 1989 bedriva luftfart i regelbunden trafik mellan Sturup och Kastrup. Trafiken väntas starta i maj innevarande år.

I sammanhanget kan också nämnas att Euro Air Helikopter Service AB av regeringen givits tillstånd att bedriva regelbunden trafik med helikopter på sträckan Lund–Malmö–Kastrup. Trafiken avses komma i gång inom kort.

I december förra året gav regeringen AB Skyways of Scandinavia tillstånd att bedriva reguljär flygtrafik på sträckan Malmö–Göteborg–Nyköping.

I överensstämmelse med sitt tidigare uttalande (TU 1985/86:15) vill utskottet understryka vikten av att SAS överväger åtgärder i syfte att förbättra utnyttjandet av Sturups kapacitet. Vidare förutsätter utskottet att regeringen och luftfartsverket med stor uppmärksamhet följer utvecklingen och tar de initiativ som kan anses påkallade för att öka utnyttjandet av flygplatsen.

Mot bakgrund av det anförda synes de motionsyrkanden som nu är i fråga kunna lämnas utan särskild åtgärd.

9. Koncessionsfrågor

Enligt 7 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) får som huvudregel luftfart i förvärvssyfte ej utövas här i riket utan tillstånd (koncession) av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Koncessionsfrågor och därmed sammanhängande spörsmål behandlas i ett flertal motioner.

Sålunda crinras i motion T232 (m) om att det inom EG pågår ett arbete i syfte att liberalisera luftfarten. Motionärerna framhåller att Sverige bör stödja en sådan utveckling och att luftfarten bör anpassa sin verksamhet till ökad frihet och hårdare konkurrens.

I motion T233 (fp) framhålls att SAS agerar från en monopolskyddad hemmamarknad i en omvärld som präglas av en tilltagande och hälsosam konkurrens. En avreglering av den nordiska flygtrafiken skulle få positiva effekter för prissättning och service på flygresor inom Norden. SAS koncessioner bör enligt motionärerna på sikt upphöra.

I motion T723 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att åstadkomma en ökad konkurrens och minskad reglering inom luftfartssektorn.

Det skandinaviska luftfartssamarbetet i SAS är – som påpekats i olika sammanhang – en förutsättning för att man i Danmark, Norge och Sverige med dessa länders perifera geografiska läge och begränsade marknadsunder-

lag 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 delar uppfattningen att konkurrens bör finnas på luftfartsområdet anser 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 försämrast. Vidare torde möjligheterna att från myndighetshåll fortlöpande påverka prissättningen för flygresor med främmande flygföretag bli illusoriska efter det att "egna" flyglinjer har lagts ned. Mot nu nämnd bakgrund kan utskottet inte ställa sig bakom krav på en ökad konkurrens och minskad reglering inom luftfarten i allmänhet.

Inom SAS strävar man numera efter att bygga upp ett konkurrenskraftigt och effektivt trafiksystem med så många direktförbindelser som möjligt från Oslo, Köpenhamn och Stockholm, i första hand ut i Europa och i andra hand till andra kontinenter. Vidare strävar man efter att så långt som möjligt utveckla trafik från andra större orter i Skandinavien såsom från Bergen, Stavanger, Aarhus och Göteborg direkt ut i Europa. Vid en sådan utveckling kan restiderna förkortas, och resenärerna slipper besvär med omstigningar mellan olika flyglinjer m.m. Företrädare för SAS har vid tidigare kontakter med utskottet framfört att en förutsättning för att denna utveckling skall kunna tryggas är att matartrafik till nämnda orter finns och att främmande flygföretag inte öppnar flyglinjer mellan orter i Skandinavien och orter ute i det övriga Europa som minskar SAS underlag för direkttrafik m.m.

I proposition 1986/87:4 om förlängning av det skandinaviska luftfartssamarbetet (TU 1986/87:5, rskr. 49) behandlades en överenskommelse mellan de skandinaviska trafikministrarna, vilken godkändes av regeringen den 29 maj 1986. Överenskommelsen, som anger riktlinjer för den fortsatta skandinaviska luftfartspolitik, innebär bl.a. en viss liberalisering av denna i fråga om sekundära gränsöverskridande flyglinjer. I de fall SAS väljer att inte flyga sådana linjer skall dessa kunna upprättas av andra bolag i interskandinavisk trafik. Någon bedömning av behovet av en ny flyglinje eller eventuell avledning från existerande linjer kommer i princip inte att göras. Undantag gäller dock bl.a. för nya flyglinjer mellan Köpenhamn, Oslo, Stockholm, Bergen, Stavanger, Göteborg och Malmö.

För sekundärlinjer till och från Skandinavien skall enligt överenskommelsen en anpassning ske till den utveckling som på multilateral basis pågår i Europa och som för närvarande diskuteras inom EG och luftfartsmyndigheternas europeiska samarbetsorgan.

Överenskommelsen innebär vidare en avreglering av fraktcharterflygningarna samt en viss uppmjukning av reglerna om personcharterflygningar.

Trafikministrarnas överenskommelse, som enligt riksdagens beslut utgör

en grund för den fortsatta inriktningen av den svenska luftfartspolitiken, tillmötesgår enligt utskottets mening i viss utsträckning de motionsyrkanden som nu är i fråga. Någon ytterligare förändring av denna politik för att tillgodose motionskraven är utskottet för sin del för närvarande inte berett att förorda. Härav följer att motionsyrkandena avstyrks.

Koncessionsfrågor rörande *inrikesflyget* behandlas bl.a. i tre m-motioner.

Sålunda framhålls i motion T232 (m) att SAS inrikeslinjer bör öppnas för konkurrens.

I motion T711 (m) framhålls att det bör vara möjligt att genomföra en ökad konkurrens i inrikesflyget på sträckan Sturup–Arlanda.

I motion T723 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en generösare syn vid behandlingen av ansökningar om nya inrikes koncessioner.

I sistnämnda motion framhålls också att inrikes linjetrafik bör ske med inrikes flygbolag.

Utskottet vill med anledning av dessa motionsyrkanden till en början erinra om att SAS – alltsedan konsortiets tillkomst – tillerkänts en prioriterad ställning i inrikestrafiken.

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

På regionalflygnätet (sekundärflygnätet) – till vilket linjefart med flygplan av typen Saab Fairchild 340 och mindre flygplan hänförs – har LIN och andra flygföretag tillstånden.

Motionsyrkanden med samma innebörd som de som nu är i fråga behandlades och avstyrktes i utskottets betänkande TU 1985/86:15. Utskottet sade sig då inte kunna tillstyrka att intrång sker i SAS stamlinjer i vårt land. Det betonades dock att koncession på en viss flyglinje inrymmer en skyldighet att upprätthålla en tillfredsställande trafik på sträckan.

Vidare erinrades om ett uttalande av föredragande departementschefen i proposition 1984/85:100 bil. 8 att regionalflyget är en delmarknad, där det är angeläget att det även i fortsättningen finns flera oberoende företag för att stimulera till en fortsatt positiv utveckling av detta slag av luftfart.

Vad beträffar kravet på att inrikes linjefart skall ske med inrikes flygbolag konstaterade utskottet att SAS visserligen svarar för trafiken på de tre tunga inrikeslinjerna men att trafiken i övrigt utförs av LIN och ett flertal andra nationella bolag. Genom att SAS inrikestrafik utgör en integrerad del av den samlade flygverksamheten – fortsatte utskottet – erhålls fördelar när det gäller bl.a. utnyttjande av flygplan, personal och underhållsorganisation. I övrigt konstaterades att rollfördelningen inom inrikesflyget ger bolagen möjlighet att operera med enhetlig flygmateriel och att anpassa denna till trafikens förutsättningar.

I de motioner som nu är i fråga har inte åberopats någon omständighet som föranleder utskottet att ompröva sitt tidigare ställningstagande till de berörda frågorna. Härav följer att motionsyrkandena avstyrks.

I motion T230 (m, fp) uttalas önskemål om ett *slopat koncessionskrav för inrikes sekundärtrafik*.

Koncessionsprövningen, som bl.a. syftar till att klarlägga tekniska och ekonomiska förutsättningar för den sökta trafiken, kan enligt utskottets mening ej undvaras. Härav följer att motionsyrkandet avstyrks.

I motion T702 (m) framhålls att det finns ett behov av *anslutningsflyg mellan Kastrup och vissa skånska flygplatser*, nämligen Kristianstads, Ängelholms och Sturups flygplatser. Koncession bör därför lämnas till flygbolag som är beredda att svara för trafiken på resp. sträckor.

Som utskottet framhållit har regeringen givit flygföretaget NewAir Airservice tillstånd att bedriva luftfart i regelbunden trafik mellan Sturup och Kastrup.

Enligt den nämnda överenskommelsen mellan de skandinaviska trafikministrarna kan inte sekundära gränsöverskridande flyglinjer till samma flygplats upprättas från två andra flygplatser med ett inbördes avstånd som är mindre än 100 kilometer.

Koncessioner för sekundärlinjer mellan Kristianstad och Köpenhamn samt mellan Ängelholm och Köpenhamn synes sålunda inte förenliga med överenskommelsen. Härav följer att motionen avstyrks.

I motionerna T712 (c) och T714 (c) föreslås att *alternativa knutpunkter för inrikesflyget* skall inrättas. I båda motionerna framhålls att Arlandas kapacitet är ansträngd och att flygplatsen bör avlastas sådan trafik som inte har mål eller utgångspunkt i Stockholm.

Avlastningen bör enligt den förstnämnda motionen främst ske genom att linjer inrättas som för passagerare direkt till Göteborg/Landvetter och Malmö/Sturup från mellersta Sverige och Norrland. Vidare bör man enligt motionärerna studera möjligheterna att låta några flygplatser i Syd- och Mellansverige utgöra knutpunkter för ett system med morgon- och eftermiddagsflyg till ett större antal orter.

I den sistnämnda motionen framhålls att till Västerås skulle under en kort period på morgonen kunna anlända flyg från Malmö, Göteborg, Luleå och Östersund. Luftfartsverket bör enligt motionären få i uppdrag att utreda möjligheten att använda Västerås som alternativ knutpunkt för inrikesflyget i syfte att avlasta Arlanda.

Enligt utskottets mening bör den svenska inrikes koncessionsgivningen inte medföra en försvagning av det s.k. "nav-eker-systemet", inom vilket främst Arlanda utgör det nav där olika flyglinjer möts. Resenärerna synes bättre betjänta av de frekventa förbindelser som för närvarande finns inom ramen för detta system än av marginella tidsvinster via "genvägar" mellan flygplatser med enstaka förbindelser med varandra.

Av det anförda följer att motionsyrkandena avstyrks.

10. Vissa anslagsfrågor

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att riksdagen till Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 14,5 milj. kr.

Vidare tillstyrker utskottet regeringens förslag att riksdagen till Civil trafikflygarutbildning för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 39 milj. kr.

Utskottet tillstyrker också regeringens förslag att riksdagen till Statens haverikommission för budgetåret 1987/88 anvisar ett anslag på 1 000 kr.

11. Övrigt

I motion T718 (c) begärs åtgärder för en *bättre service för flygpassagerare*. Motionären framhåller att överbokningarna innebär betydande svårigheter för den som har biljett och som är inställd på att resa men som avvisas i sista stund. Om alla resenärer köper och betalar sin biljett i förväg skulle överbokningen bli överflödigt. Vidare vill motionären ha ändringar till stånd beträffande de kösystem som tillämpas vid incheckning och när passagerarna skall gå ombord på planen.

Enligt vad utskottet erfarit har en överenskommelse träffats mellan konsumentverket och SAS angående principer för överbokning och serviceåtgärder i anslutning till överbokning. Av överenskommelsen – som även tillämpas av LIN – framgår att verket är införstått med att SAS av praktiska och ekonomiska skäl inte kan upphöra med att i vissa fall överboka flygningar. Överenskommelsen innebär bl.a. att SAS skall iaktta särskild återhållsamhet med överbokningar på linjer där få alternativa flygförbindelser står till buds. Vid avvisning på grund av överbokning skall SAS också bistå med olika serviceåtgärder som kan minska olägenheterna för passagerare som avvisats. Dessutom utbetalar SAS en kompensation i samband med avvisningen. Antalet avvisade passagerare uppgår för närvarande till i medeltal 7 per 10 000 (4 per 10 000 på flygningar inom Sverige och 8 per 10 000 på Europaflygningar).

Åtgärder har sålunda vidtagits för att komma till rätta med de problem som överbokning kan innebära i vissa fall.

I vad gäller motionärens anmärkningar i övrigt förutsätter utskottet att flygbolagen söker minimera den tid som passagerarna kan behöva stå i kö innan de går ombord på flygplanen.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet inte någon riksdagens åtgärd erforderlig med anledning av motionen, varför densamma avstyrks.

12. Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *ombildning av luftfartsverkets rörelsedrivande del till aktiebolag*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T232 (m) yrkande 12 i denna del,

2. beträffande *luftfartsverkets affärs- och myndighetsfunktioner*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T232 (m) yrkande 12 i denna del, 1986/87:T233 (fp) yrkande 9 och 1986/87:T723 (m) yrkande 5,

3. beträffande *aktiebolagsbildning av de statliga flygplatserna*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T233 (fp) yrkande 10 och 1986/87:T723 (m) yrkande 1,

4. beträffande *luftfartsverkets verksamhet och investeringar*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner vad som förordas i propositionen om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och om verkets investeringar under perioden 1987/88–1989/1990 samt bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser därifrån,

5. beträffande *omvandling av luftfartsverkets statskapital till ett fast statskapital*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag godkänner vad som i propositionen anförs härom,

6. beträffande *finansiering av luftfartsverkets investeringar och fondering av överskott*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag i denna del och med avslag på motion 1986/87:T723 (m) yrkande 7 godkänner vad som anförs i propositionen härom,

7. beträffande *finansieringsbolag för luftfartsverket*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T723 (m) yrkande 6,

8. beträffande *luftfartsavgifter*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T710 (c) yrkandena 2 och 3, 1986/87:T711 (m) yrkande 2 och 1986/87:T723 (m) yrkande 13,

9. beträffande *avgifter för besiktning av privatflygplan*

att riksdagen lämnar motion 1986/87:T723 (m) yrkande 10 utan särskild åtgärd,

10. beträffande *medelsanvisning för bidrag till kommunala flygplatser*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag till *Bidrag till kommunala flygplatser m.m.* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 15 000 000 kr.,

11. beträffande *bidrag till kommunala flygplatser*

att riksdagen

a) med anledning av vad som i propositionen anförs därom samt motionerna 1986/87:T219 (s) i denna del, 1986/87:T228 (fp) yrkande 5 i denna del, 1986/87:T701 (m), 1986/87:T706 (s), 1986/87:T712 (c) yrkande 4, 1986/87:T720 (m, fp, c) och 1986/87:T723 (m) yrkandena 3 och 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b) lämnar motionerna 1986/87:T230 (m, fp) yrkande 1 i denna del, 1986/87:T715 (m), 1986/87:T716 (s), 1986/87:T717 (c, fp) och 1986/87:T722 (s) utan särskild åtgärd,

12. beträffande *ny flygplats för Fyrstadsregionen*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T212 (fp) yrkande 5,

13. beträffande *Mora flygplats*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T705 (s),

14. beträffande *statsbidrag till flygtrafik mellan Vilhelmina, Lycksele och Umeå*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T708 (fp),

15. beträffande *samnordiska flygplatsprojekt av regionalpolitisk betydelse*

att riksdagen lämnar motion 1986/87:T713 (s) utan särskild åtgärd,

16. beträffande *översyn av driftsformen för icke statliga flygplatser*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T723 (m) yrkande 2,

17. beträffande *trafikflygarhögskolan i Ljungbyhed*
att riksdagen lämnar motionerna 1986/87:T228 (fp) yrkande 1 och 1986/87:T719 (m) utan särskild åtgärd,

18. beträffande *samordning av utbildningsresurserna på flygområdet*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T704 (fp) och 1986/87:T721 (s),

19. beträffande *Bromma flygplats*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T712 (c) yrkande 3 och 1986/87:T723 (m) yrkande 12,

20. beträffande *ny flygplats i Tullinge*
att riksdagen lämnar motionerna 1986/87:T227 (fp) yrkande 1 och 1986/87:T709 (m) utan särskild åtgärd,

21. beträffande *en tredje start- och landningsbana på Arlanda*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T232 (m) yrkande 12 i denna del,

22. beträffande *snabbtåg till Arlanda*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T712 (c) yrkande 2,

23. beträffande *förbättrat utnyttjande av Sturups flygplats*
att riksdagen lämnar motionerna 1986/87:T207 (c) i denna del, 1986/87:T228 (fp) yrkande 5 i denna del, 1986/87:T703 (s), 1986/87:T707 (c) och 1986/87:T711 (m) yrkande 1 utan särskild åtgärd,

24. beträffande *koncessionsfrågor*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T232 (m) yrkande 12 i denna del, 1986/87:T233 (fp) yrkande 11 samt 1986/87:T723 (m) yrkande 8,

25. beträffande *inrikesflyget*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T232 (m) yrkande 12 i denna del, 1986/87:T711 (m) yrkande 3 samt 1986/87:T723 (m) yrkandena 9 och 11,

26. beträffande *slopat koncessionskrav för inrikes sekundärtrafik*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T230 (m, fp) yrkande 1 i denna del,

27. beträffande *anslutningsflyg mellan Kastrup och vissa skånska flygplatser*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T702 (m),

28. beträffande *alternativa knutpunkter för inrikesflyget*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T712 (c) yrkande 1 och 1986/87:T714 (c),

29. beträffande *medelsanvisning avseende rabatter vid flygtrafik på Gotland*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag till *Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland* för budgetåret 1987/88 anvisar ett förslagsanslag på 14 500 000 kr.,

30. beträffande *medelsanvisning för civil trafikflygarutbildning* att riksdagen med bifall till regeringens förslag till *Civil trafikflygarutbildning* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 39 000 000 kr.,

31. beträffande *medelsanvisning för statens haverikommission* att riksdagen med bifall till regeringens förslag till *Statens haverikommission* för budgetåret 1987/88 anvisar ett anslag på 1 000 kr.,

32. beträffande *bättre service för flygpassagerare* att riksdagen avslår motion 1986/87:T718 (c).

Stockholm den 5 maj 1987

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Viola Claesson (vpk), Jarl Lander (s), Anders Andersson (m), Yngve Wernersson (s), Rune Thorén (c) och Bertil Jonasson (c).

Reservationer

1. Ombildning av luftfartsverkets rörelsedrivande del till aktiebolag (mom. 1).

Per Stenmarck, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "Motionsyrkan- den om" och slutar med "del, avstyrks" bort ha följande lydelse:

Med den ökade marknads- och kundorientering som numera känneteck- nar luftfartsverket framstår enligt utskottets mening affärsverksformen som föråldrad. Verkets affärsdrivande del bör därför ombildas till aktiebolag. Denna företagsform ställer helt nya och andra krav på verkets ledning och styrelse. Om ledning eller styrelse missköter sig kommer ägarna att kunna byta ut dessa mot andra mer kompetenta personer. Styrelsen får det direkta ansvaret för investeringarna och finansieringen av dem, vilket ger ökade möjligheter till långsiktiga och företagsmässiga beslut.

För personalen skulle byte av företagsform innebära en positiv förändring. Aktiebolagsformen ger större följsamhet med den privata sektorn, vilket på sikt kan förbättra löneläge och anställningsvillkor.

I samband med att luftfartsverket ombildas till aktiebolag bör ett särskilt avtal upprättas. Detta avtal bör bl.a. reglera de samhällskrav som bör ställas på verksamheten. Sådana samhällskrav rör t.ex. de investeringar verket gör av försvarsskäl.

Förslag enligt de angivna riktlinjerna bör av regeringen föreläggas riksdagen.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motion T232 (m), i här berörd del, bör av riksdagen ges regeringen till känna. TU 1986/87:25

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande ombildning av luftfartsverkets rörelsedrivande del till aktiebolag

att riksdagen med anledning av motion 1986/87:T232 (m) yrkande 12 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Luftfartsverkets affärs- och myndighetsfunktioner (mom. 2)

Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Anders Andersson (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Genom luftfartsverkets" och slutar med "följaktligen motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

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

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

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

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

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

Den vid 1984/85 års riksmöte beslutade omorganisationen om luftfartsverket borde ha gått längre och helt skilt myndighetsenheterna från rörelseenheterna.

Förslag härom bör därför enligt utskottets mening föreläggas riksdagen av regeringen.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionerna T233 (fp) och T723 (m) bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

TU 1986/87:25

2. beträffande *luftfartsverkets affärs- och myndighetsfunktioner*
att riksdagen med anledning av motionerna 1986/87:T232 (m) yrkande
12 i denna del, 1986/87:T233 (fp) yrkande 9 och 1986/87:T723 (m)
yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet
härom anfört,

3. Aktiebolagsbildning av de statliga flygplatserna (mom. 3)

Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m)
och Anders Andersson (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 8 som börjar med "Den nya" och
slutar med "motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det angeläget att de statliga flygplatserna har
en stark marknadsinriktning och största möjliga självständighet. Om myn-
dighetsfunktionerna avskiljs från flygplatsernas rörelsedrivande funktioner
skapas förutsättningar för att de sistnämnda skall kunna bedrivas i aktiebo-
lagsform, till båtad för den angivna målsättningen. Så bör enligt utskottets
mening ske.

Vad utskottet nu anfört med anledning av motionerna T233 (fp) och T723
(m) i här berörda delar bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *aktiebolagsbildning av de statliga flygplatserna*
att riksdagen med anledning av motionerna 1986/87:T233 (fp) yrkande
10 och 1986/87:T723 (m) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till
känna vad utskottet härom anfört,

4. Finansiering av luftfartsverkets investeringar och fondering av överskott (mom. 6)

Per Stenmarck, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Utskottet
ansluter" och slutar med "berörd del" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar föredragandens uppfattning att luftfartsverket bör ha en
betydande finansiell rörelsefrihet och därmed ökade möjligheter till ett
marknadsanpassat agerande. Möjligheterna härtill minskas dock avsevärt
genom den beloppsgräns på 50 milj. kr. som enligt föredraganden bör gälla
för verkets egna beslutsbefogenheter i fråga om investeringar och finan-
sieringsavtal som verket träffar med kommunala eller enskilda intressenter
för särskilda investeringsobjekt. Genom att statsmakterna godkänner mål
för verksamheten, investeringarnas totala omfattning och verksamhetens
inriktning ser utskottet för sin del inget skäl för en sådan begränsning.

Den här förordade större finansiella rörelsefriheten bör tillsammans med
bildandet av ett finansieringsbolag för verket göra det möjligt att snarast
finansiera genomförandet av Arlandas tredje bana. Arlandas bansystem

utgör för närvarande den avgörande begränsningen av luftfartens fortsatta utveckling.

TU 1986/87:25

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av regeringens förslag i här berörd del och motion T723 (m), såvitt nu är i fråga, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *finansiering av luftfartsverkets investeringar och fondering av överskott*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag i denna del och motion 1986/87:T723 (m) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Finansieringsbolag för luftfartsverket (mom. 7)

Per Stenmarck, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Omvandlingen av" och slutar med "härom avstyrks" bort ha följande lydelse:

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

I avvaktan på den ombildning av verkets rörelsedrivande del till aktiebolag som utskottet förordar bör ett finansieringsbolag bildas för luftfartsverket. Utskottet förutsätter att närmare förslag om eventuellt kapitaltillskott och om garantiåtagande för ett sådant bolag m.m. föreläggs riksdagen redan under nästa budgetår.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motion T723 (m) i här berörd del bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *finansieringsbolag för luftfartsverket*

att riksdagen med anledning av motion 1986/87:T723 (m) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Bromma flygplats (mom. 19)

Per Stenmarck, Görel Bohlin (m), Anders Andersson (m), Rune Thorén (c) och Bertil Jonasson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Bromma används" och på s. 17 slutar med "berörda delar" bort ha följande lydelse:

En andra flygplats i Stockholmsområdet bör enligt utskottets uppfattning vara så attraktiv att den drar till sig den trafik den är avsedd för så att risken för att det lätta flyget flyttar till Arlanda minimeras. Bromma är en flygplats som efterfrågas av marknaden. På Bromma finns nu ett visst investeringsbe-

hov 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.

Stockholms kommunfullmäktige tog för stadens del den 6 oktober 1986 beslutet att Bromma flygplats bör vara kvar. Bromma behövs således och bör vara kvar för allmänflyg och visst sekundärflyg och som med Arlanda samverkande enhet.

Vad utskottet sålunda anført med anledning av motionerna T712 (c) och T723 (m) i här berörda delar bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *Bromma flygplats*

att riksdagen med anledning av motionerna 1986/87:T712 (c) yrkande 3 och 1986/87:T723 (m) yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anført,

7. Koncessionsfrågor (mom. 24)

Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m) och Anders Andersson (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Det skandinaviska" och på s. 20 slutar med "motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Den bästa luftfartspolitiken är enligt utskottets mening en luftfart som fungerar efter marknadsekonomiska principer. Det måste råda konkurrens såväl inom den internationella luftfarten som mellan flyget och andra kommunikationer. En avreglering av luftfarten är därför önskvärd.

Under senare delen av 1970-talet genomförde USA en genomgripande avreglering av flygtrafiken, vilket enligt vissa beräkningar betytt att amerikanska flygresenärer därefter tjänat ca 6 miljarder dollar per år, samtidigt som flygbolagens vinster sägs ha ökat med 2 miljarder dollar per år.

En liberalisering av luftfarten är nu på gång även i Europa. Storbritannien, Nederländerna och en del andra länder är i färd med att utforma en ny luftfartspolitik. Man håller också på att introducera ett system med priszoner i Europa motsvarande det system som finns för Nordatlanten.

Den liberalisering av flyget som således pågår i Europa kommer att leda till ett tryck mot liberalisering även i Skandinavien. SAS agerar emellertid ännu från en monopolskyddad hemmamarknad i en omvärld som präglas av en tilltagande och hälsosam konkurrens. SAS har dock under senare år byggt upp en finansiell styrka som möjliggör för företaget att utnyttja fördelarna av den avreglering som uppenbarligen tagit fart i Europa. Därtill har de samarbetsinitiativ med andra flygbolag i Europa som numera tagits förstärkt denna möjlighet.

Huvudargumentet för en avreglering även av den nordiska flygtrafiken är enligt utskottets mening de positiva effekter denna skulle få för prissättning och service på flygresor inom Norden.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av de motioner som nu är i fråga bör av riksdagen ges regeringen till känna. TU 1986/87:25

dels att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse:

24. beträffande *koncessionsfrågor*

att riksdagen med anledning av motionerna 1986/87:T232 (m) yrkande 12 i denna del, 1986/87:T233 (fp) yrkande 11 samt 1986/87:T723 (m) yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

8. Inrikesflyget (mom. 25)

Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Anders Andersson (m), Rune Thorén (c) och Bertil Jonasson (c) anser

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

Bakgrunden till bildandet av SAS var behovet av att utvidga det skandinaviska samarbetet i fråga om flygtrafik till Europa och till andra kontinenter. För SAS bildande synes inrikestrafiken i de skandinaviska länderna inte ha haft väsentlig betydelse, och denna trafik synes inte heller i sig behöva utgöra en grundval för konsortiets fortsatta uppgift som ett företag för internationell trafik.

SAS har för närvarande monopol på trafiken på de svenska stamlinjerna. Dessa har så tät trafik och så många resenärer att det från konsumentsynpunkt vore en fördel om parallellkoncession redan nu gavs till ytterligare bolag, dvs. inrikes bolag. På sikt bör inrikestrafiken enligt utskottets uppfattning i sin helhet skötas av inrikes bolag.

Enligt utskottets mening är det angeläget att man även inom Sverige söker öka konkurrensen i luftfarten. Möjligheterna att liberalisera den nationella luftfartspolitikerna bör därför bli föremål för förutsättningslösa överväganden inom regeringskansliet.

Vad utskottet sålunda anfört med anledning av motionerna T232 (m), T711 (m) och T723 (m) i här berörda delar bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 25 bort ha följande lydelse:

25. beträffande *inrikesflyget*

att riksdagen med anledning av motionerna 1986/87:T232 (m) yrkande 12 i denna del, 1986/87:T711 (m) yrkande 3 samt 1986/87:T723 (m) yrkandena 9 och 11 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

1. Medelsanvisning för bidrag till kommunala flygplatser (mom. 10)

Per Stenmarck, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anför:

De utvecklingssvaga delarna av landet är dåligt försörjda med flyg. Regeringen har i årets budgetproposition anvisat 5 milj. kr. för investeringar i redan befintliga flygplatser. Vi anser att denna ambitionsnivå är för låg och föreslår i vår regionalpolitiska motion A448 (m) ytterligare 45 milj. kr. under en treårsperiod för att iordningsställa enklare flygplatser och för att möjliggöra investeringar som syftar till bättre regularitet och säkerhet.

2. Sloppt koncessionskrav för inrikes sekundärtrafik (mom. 26)

Per Stenmarck, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anför:

Den koncessionsprövning som enligt utskottet skall avse tekniska och ekonomiska förutsättningar men som även omfattar konkurrenssituation och förutsättningar för regularitet bör kunna avsevärt förenklas. Enligt vår mening bör för mindre plan i linjefart prövningen huvudsakligen omfatta flygsäkerhetsaspekter och göras av luftfartsinspektionen och luftfartsverket. En förenkling på detta sätt tillsammans med en liberalisering som av oss förordats bör kunna leda till ett betydande uppsving för luftfarten i olika delar av landet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

TU 1986/87:25

<i>Sammanfattning</i>	1
<i>Hemställan i propositionen, Luftifart</i>	2
<i>Motionerna</i>	2
<i>Bakgrund</i>	6
<i>Utskottet</i>	7
1. Luftfartsverkets organisation	7
2. Inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och investeringar	8
3. Vissa finansiella frågor	9
4. Avgiftsfrågor	10
5. Bidrag till kommunala flygplatser m. m.	11
6. Utbildningsfrågor	15
7. Flygplatsfrågor i Stockholmsregionen	16
8. Förbättrat utnyttjande av Sturups flygplats	17
9. Koncessionsfrågor	18
10. Vissa anslagsfrågor	21
11. Övrigt	22
12. Hemställan	22
<i>Reservationer</i>	25
<i>Särskilda yttranden</i>	31