Trafikutskottets betänkande 1987/88:22

om luftfart (prop. 1987/88:50 bil. 1 och prop. 1987/88:100 bil. 8)

TU
1987/88:22

Sammanfattning

I betänkandet behandlar och tillstyrker utskottet vad i proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet i avsnittet 14. Luftfart har förordats eller föreslagits. Vad i övrigt har anförts i avsnittet har inte föranlett någon erinran från utskottets sida. Utskottet tillstyrker därvid bl. a. att SAS och Linjeflyg även i fortsättningen skall ha en prioriterad ställning i den nationella trafikförsörjningen, att det s. k. sekundärflyget skall utvecklas efter marknadens behov och på affärsmässiga grunder, att det nuvarande bidraget till vissa kommunala flygplatser skall ersättas med ett tidsbegränsat system för resultatutjämning till kommunala flygplatshuvudmän, att det regionalpolitiska stödet till flygplatser i skogslänen skall bibehållas, att en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar skall införas och att nya flygplatsinvesteringar skall prövas av koncessionsnämnden för miljöskydd samt att en miljöavgift skall införas för de avgasutsläpp som inrikesflyget förorsakar.

Utskottet behandlar vidare och tillstyrker i nämnda propositionsavsnitt och i årets budgetproposition i avsnittet F. Luftfart framförda förslag avseende inriktningen av luftfartsverkets verksamhet under treårsperioden 1988/89–1990/91, inriktningen och omfattningen av verkets investeringar under nämnda treårsperiod samt medelsanvisningar för nästa budgetår under olika anslag. Avsedda investeringar avser bl. a. utbyggnad på Arlanda flygplats med en ny inrikesterminal. Vidare förutsätts förberedelser för anläggande av en tredje landningsbana.

I anslutning till propositionsförslagen behandlas närmare 80 motionsförslag. Dessa avstyrks eller föreslås lämnade utan särskild åtgärd.

Vid betänkandet har fogats 18 reservationer. I reservationer har man – i anslutning till propositionsförslagen – följt upp frågor om hänförande av Borlänge flygplats till det s. k. primärnätet (vpk), en fortsatt prioriterad ställning för SAS och Linjeflyg i den nationella trafikförsörjningen (m,fp,c), utformningen av en miljöavgift (m,fp), användningen av inkomsterna av en miljöavgift (m), miljöavgift på utrikesluftfarten (c), krav på luftfartsverkets soliditet (m), utbyggnader på Arlanda (vpk) och påbörjande av en tredje bana på Arlanda (m).

Vidare har vid betänkandet fogats tre särskilda yttranden, nämligen beträffande luftfartspolitiska riktlinjer för den nationella trafiken (vpk), en trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar (fp) och införande av en miljöavgift (vpk).

1 *Riksdagen 1987/88. 15 saml. Nr 22*

Propositionerna

Proposition 1987/88:50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet)

Regeringen har i avsnitt 14. Luftfart (s. 294–330) föreslagit riksdagen

1. att godkänna vad i propositionen förordats om riktlinjer avseende den nationella trafiken,
2. att godkänna vad i propositionen förordats om riktlinjer avseende sekundärtrafik,
3. att godkänna propositionens förslag om resultatutjämningssystem mellan statliga och kommunala flygplatser,
4. att godkänna vad i propositionen anförts om regionalpolitiskt stöd till flygplatser i skogslänen,
5. att godkänna vad i propositionen förordats om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets investeringar under perioden 1988/89–1990/91 samt bemyndiga regeringen att besluta om avvikelser därifrån,
6. att godkänna propositionens förslag avseende prövning av flygplatsinvesteringar,
7. att godkänna propositionens förslag avseende luftfartens kostnadsansvar och införande av en miljöavgift,
8. att ta del av vad i propositionen i övrigt anförts i avsnittet om luftfart.

Proposition 1987/88:100 bil. 8 (kommunikationsdepartementet)

Regeringen har i avsnitt F. Luftfart (s. 42–48) föreslagit riksdagen

att godkänna vad som i propositionen har anförts om verksamhetens inriktning under perioden 1988/89–1990/91,

att till Beredskap för civil luftfart för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 25 100 000 kr.,

att till Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 14 500 000 kr.,

att till Bidrag till kommunala flygplatser m.m. för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 15 000 000 kr.,

att till Civil trafikflygarutbildning för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 43 600 000 kr.,

att till Statens haverikommission för budgetåret 1988/89 anvisa ett anslag av 1 000 kr.

Motionerna

Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50

1987/88:T18 av Görel Bohlin (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att miljöavgiften på inrikesflyget i sin helhet skall användas till miljöförbättrande åtgärder inom luftfartens område.

1987/88:T34 av Nils-Olof Gustafsson och Margareta Winberg (båda s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om investeringsmedel till Svegs flygplats.

1987/88:T36 av Nils Erik Wååg och Börje Nilsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att kommunala flygplatser av en viss storlek överförs till luftfartsverket i enlighet med vad i motionen anförts.

1987/88:T39 av Ingrid Hemmingsson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om medel till en upprustning av Svegs flygplats.

1987/88:T42 av Jan Hyttring m. fl. (c,m,fp) vari yrkas

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

1987/88:T48 av Olof Johansson m. fl. (c) vari yrkas

24. att riksdagen hos regeringen begär insatser i syfte att åstadkomma sådana regelförändringar att det blir möjligt att belägga även utrikesluftfarten med miljöavgifter,

25. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett permanent system för resultatutjämning mellan flygplatser enligt de riktlinjer som anges i motionen,

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

1987/88:T52 av Gunnel Jonäng och Nils G Åsling (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att nedre gränsen på 100 000 passagerare borttas vid resultatutjämning,

2 a. att riksdagen hos regeringen begär ekonomiskt stöd för byggnad av Bollnäs–Ovanåkers flygplats,

2 b. att riksdagen hos regeringen begär ekonomiskt stöd för Svegs flygplats,

2 c. att riksdagen hos regeringen begär ekonomiskt stöd för nybyggnad av Hudiksvalls flygplats.

1987/88:T61 av Lars De Geer (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Idre flygplats bör tilldelas medel för instrumentering ur de pengar som finns avdelade för flygplatsinvesteringar i proposition 1987/88:64 (det s. k. Bergslagspaketet).

1987/88:T65 av Ingemar Eliasson m. fl. (fp) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljöavgift på flyget,

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

15. att riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning om det svenska flygplatssystemet enligt vad i motionen anförts,

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

1987/88:T66 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas

22. att riksdagen beslutar avslå förslaget om utbyggnad av inrikesterminalen på Arlanda och ytterligare utbyggnader vid Arlanda,

24. att riksdagen avslår förslaget om ny flygplats i Karlstad.

1987/88:T77 av Karl Erik Olsson och Ingbritt Irhammar (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att nuvarande bidragssystem skall gälla för Kristianstads och Växjö flygplatser,

2. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om huvudmannaskapet för flygplatser i det s. k. sekundärnätet.

1987/88:T80 av Anders G Högmark m. fl. (m,fp,c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om dels organisations- och huvudmannaskapsfrågor samt likvärdiga ekonomiska betingelser för flygplatser inom det s. k. primära flygplatsnätet, dels vikten av att snarast efter överläggningar med berörda intressenter finna lösningar som underlag för erforderliga beslut.

1987/88:T81 av Bo Lundgren m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att Kristianstad och Växjö flygplatser även fortsättningsvis skall ingå i resultatutjämningssystemet i enlighet med vad som anförts i motionen,

2. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om det svenska flygplatssystemet i synnerhet när det gäller huvudmannaskapet för flygplatser i primär- och sekundärnäten samt att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att utredningen skall ske skyndsamt.

1987/88:T82 av Hans Dau (m) vari yrkas

3. att riksdagen som mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad konkurrens och friare villkor inom inrikesflyget för att få till stånd billigare och effektivare flygtrafik,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad möjlighet till direktflyg mellan fler orter inom landet och våra grannländer.

1987/88:T83 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär en utredning i syfte att åstadkomma ett avskiljande av myndighetsfunktionen inkl. flygsäkerhetstjänsten i luftfartsverket från den rörelsedrivande delen i enlighet med vad som i motionen anförts,

2. att riksdagen hos regeringen begär en snar utredning i syfte att finna nya organisationsformer för huvudmannaskap för flygplatser,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag till särskilt finansieringsbolag för luftfartsverket efter förebild av Telefinans,

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

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen

anförts om en generösare syn vid behandling av ansökningar om nya inrikes koncessioner,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att parallellkoncessioner skall införas,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den miljöavgift som läggs på flyget i sin helhet skall användas för miljöförbättringar inom luftfartsområdet samt vara så utformad att miljöförbättrande åtgärder på motorerna medför lägre avgifter,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att tredje banan på Arlanda snarast bör påbörjas,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att i enlighet med luftfartsverkets önskan soliditeten får fastställas till 42 % i början av perioden för att successivt minskas till 39 % i slutet av perioden,

10. att riksdagen avslår förslaget om trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att avgiften för luftvärdighetsbevis i samband med besiktning av privatflygplan bör vara relaterad till den verkliga kostnaden,

12. att riksdagen uttalar sig för att Bromma flygplats bör vara kvar som en med Arlanda samverkande flygplats.

1987/88:T89 av Carl Bildt m. fl. (m) vari yrkas

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

1987/88:T93 av Inger Hestvik (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om resultatutjämningsbidraget för kommunala flygplatser.

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T205 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas

4. att riksdagen begär att regeringen snarast ser över huvudmannaskapet för de kommunala flygplatserna i syfte att åstadkomma en långsiktig och enhetlig flygplatspolitik och att Trollhättan–Vänersborgs ställning som regionalflygplats för Fyrstadsområdet därvid beaktas.

1987/88:T207 av Magnus Persson m. fl. (s) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bildandet av en kommitté för arbetet på en ny flygplats.

1987/88:T209 (delvis) av Kjell Nilsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:A428 (s) anförts om kommunikationer i Kronobergs län.

1987/88:T211 (delvis) av Hugo Bergdahl (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunikationer i Västmanland.

1987/88:T213 av Bo Lundgren m. fl. (m) vari yrkas

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

1987/88:T214 av Ingrid Sundberg m. fl. (m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:Ub807 (m) anförts om vidareutvecklingen av Sturups flygplats.

1987/88:T215 av Lars-Ove Hagberg (vpk) vari yrkas

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om flygtrafiken i Dalarna, i syfte att begränsa flygtrafiken vid Dala Airport.

1987/88:T216 (delvis) av Rolf Dahlberg och Håkan Stjernlöf (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsning på kommunikationerna i Gävleborgs län.

1987/88:T218 (delvis) av Olof Johansson m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om ökade inleveranser från televerket och luftfartsverket med 365 milj.kr. resp. 200 milj.kr. budgetåret 1988/89.

Motiveringen till yrkandet finns i motion 1987/88:Fi220 (c).

1987/88:T223 av Kjell-Arne Welin m. fl. (fp) vari yrkas

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

1987/88:T224 av Gullan Lindblad och Göthe Knutson (båda m) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:A486 (m) anförts om nödvändigheten av ett nytt flygfält i Karlstadsregionen.

1987/88:T225 av Elver Jonsson och Anders Castberger (båda fp) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande behovet för den regionala utvecklingen i Fyrstad av en kapacitetsstark flygplats,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande tillåtelse till alternativa finansieringsformer för Fyrstads nya flygplats,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ytterligare överväganden vad avser huvudmannaskap för flygplatsen i Fyrstad.

1987/88:T226 av Ylva Annerstedt m. fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen begär att regeringen inleder planeringen för en ny flygplats i Tullinge.

Motiveringen till yrkandet finns i motion 1987/88:A492 (fp).

1987/88:T227 av Stig Josefson m. fl. (c) vari yrkas

2. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:N335 (c) anförts om kommunikationer.

1987/88:T228 av Per-Richard Molén (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:A493 (m) anförts om linjekoncessioner för det svenska inrikesflyget.

1987/88:T701 av Ingvar Johnsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning om Fyrstads flygplats framtida ställning som statlig flygplats.

1987/88:T702 av Ingrid Sundberg (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas för att chartertrafik från utlandet till Sverige skall möjliggöras.

1987/88:T703 av Axel Andersson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om investeringsbidrag till flygplatser i Gävleborgs län.

1987/88:T704 av Anders Castberger (fp) och Stig Bertilsson (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande behovet för den regionala utvecklingen i Fyrstad av en kapacitetsstark flygplats,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande tillåtelse till alternativa och kompletterande finansieringsformer,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ytterligare överväganden vad avser huvudmannaskapet för flygplats i Fyrstad.

1987/88:T705 av Ulla Tillander m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheterna att etablera utrikes trafik från Sturups flygplats.

1987/88:T706 av Hugo Bergdahl och Hans Lindblad (båda fp) vari yrkas att riksdagen beslutar om en sådan ändring i luftfartslagen att det blir tillåtet att fotografera även från allmänflyg.

1987/88:T707 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,

2. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att flygtrafiken från Sturup till Göteborg fortsätter vidare upp i norra och mellersta Sverige.

1987/88:T708 av Per Stenmarck och Rune Rydén (båda m) vari yrkas

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

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående generösare koncessioner för utrikesflyg,

3. att riksdagen hos regeringen begär att parallellkoncessioner införs,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående Sturup som en knutpunkt för regionalflyget i södra Sverige.

Jordbruksutskottet har avgett yttrande JoU 1987/88:3 y om miljöaspekter på trafikpolitiken (prop. 1987/88:50), vari utskottet i ett avsnitt om miljövänligare flygtrafik bl. a. har yttrat sig över förslag i proposition 1987/88:50 (bilaga 1, avsnitt 14. Luftfart) om införande av en miljöavgift för flygtrafik och i motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 24, 1987/88:65 (fp) yrkande 4 och 1987/88:83 (m) yrkande 7 om sådan avgift. I sin helhet fogas yttrandet som bilaga vid trafikutskottets betänkande TU 1987/88:23 om miljö och energi (prop. 1987/88:50 bilaga 1). Vid detta betänkande fogas utdrag ur yttrandet avseende nämnda avsnitt och två till detta avsnitt anknutna avvikande meningar (bilaga 1).

Överbefälhavaren har yttrat sig över motion 1987/88:T706 (fp) om avskaffande av förbudet mot fotografering från luftfartyg (bilaga 2) .

Redogörelser för jordbruksutskottets yttrande i nämnd del och för överbefälhavarens yttrande lämnas i detta betänkande på s. 31 resp. s. 42.

Bakgrund

1 1982 års luftfartspolitiska beslut m.m.

Riksdagen godkände år 1982 de för närvarande gällande riktlinjerna för den statliga luftfartspolitiken (prop. 1981/82:98, TU 28, rskr. 339). Dessa riktlinjer innebär – med utgångspunkt i det i 1979 års trafikpolitiska beslut fastlagda generella målet för samhällets trafikpolitik att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader – att en samhällsekonomisk grundsyn skall vara vägledande också för det luftfartspolitiska handlandet. Av detta har följt att luftfartspolitiken så långt möjligt skall utformas så att den bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet och därmed till måluppfyllelse inom olika samhällssektorer. De samhällsekonomiska övervägandena skall samtidigt utgå från att affärsverk och enskilda transportföretag i princip skall vara effektiva enligt företagsekonomiska kriterier. Enligt riktlinjerna skall en strävan vara att så långt möjligt tillämpa en marginalkostnadsanpassad prissättning såväl av flygföretagen som svarar för flygtrafiken som av luftfartsverket som svarar för basservice för flygtrafiken.

Som kort bakgrund till den följande framställningen får nämnas att grundläggande bestämmelser om luftfarten har meddelats i luftfartslagen (1957:297), att företräde att få tillstånd (koncessioner) att bedriva luftfart i regelbunden trafik (linjefart) har för närvarande konsortiet Scandinavian Airlines System (SAS) och Linjeflyg AB (LIN) samt att luftfartsverket (LFV) har hand om frågor som rör den civila luftfarten.

2 Företräde för SAS till koncessioner

Enligt 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.

I betänkandet TU 1986/87:5 om förlängning av det skandinaviska luftfartssamarbetet (prop. 1986/87:4) har lämnats en närmare redogörelse för bakgrunden till och innebörden av den förmånsställning som SAS har i fråga om koncessioner. Här begränsas därför redogörelsen till följande.

Grundvalen för SAS är det s. k. *konsortialavtalet* av år 1951 mellan de skandinaviska luftfartsbolagen – det svenska AB Aerotransport (ABA), Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartsselskap A/S (DNL) – om bildande av konsortiet Scandinavian Airlines System (SAS) med uppgift att för parternas gemensamma räkning och såsom en enhet bedriva trafikflygning och annan i samband därmed stående verksamhet. Vissa tillägg har genom avtal mellan parterna tillförts konsortialavtalet, och parterna har i olika omgångar avtalat om förlängning av giltighetstiden för detta, senast för tid t.o.m. den 30 september 2005. ABA:s andel i konsortiet är tre sjundedelar och andelarna för ettvart av DDL och DNL två sjundedelar. Hälften av antalet aktier i ABA ägs av staten. Den andra hälften ägs av det privatägda Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA). Även i DDL och DNL är ägandet delat mellan vederbörande stat och privata intressen.

En tjänstemannadelegation – som hade bestått av företrädare för Danmark, Norge och Sverige och som hade utarbetat förslaget till konsortialavtalet – uttalade (prop. 1950:260 bihang 1 s. 21) i fråga om koncessioner för SAS (formellt för de tre moderbolagen) att delegationens principiella uppfattning var att de tre ländernas samlade insats i internationell linjefart borde koncentreras till SAS. Detta borde dock enligt delegationen inte hindra andra bolag att erhålla tillstånd att driva speciella internationella linjer i de fall då SAS inte kan eller vill driva dessa på godtagbara villkor.

Delegationen ansåg (s. 21) att koncentrationen till SAS av den skandinaviska luftfarten inte borde omfatta den icke regelbundna trafiken (charter-, taxi-, turistflygning o.d.) och att det borde stå de tre ländernas myndigheter helt fritt att meddela koncessioner till andra företag än de tre moderbolagen på icke regelbunden trafik. SAS borde emellertid skyddas för otillbörlig konkurrens från sådan charterflygning som utåt framställs som icke regelbunden trafik men som representerar en mer eller mindre kamouflerad form av linjefart genom att flygningen är knuten till bestämda angöringsställen och har en viss grad av regularitet.

Om inrikestrafik sägs i konsortialavtalet (1 § punkt 4) att därest vederbörande statliga myndigheter så begär, skall envar av parterna (dvs. moderbolagen) äga påfordra att SAS – på villkor varom överenskommelse kan träffas – åtager sig sådan inrikestrafik som inte kan anses motiverad från affärsmässig synpunkt.

Av förarbeten till koncessionsbeslut kan utläsas en prioriterad ställning för SAS i inrikestrafik.

ABA:s för närvarande gällande trafiktillstånd (koncession) har meddelats av regeringen den 7 maj 1976. Enligt detta får ABA tills vidare intill den 1 oktober 1995 bedriva luftfart i regelbunden trafik för befordran av passagerare och gods på linjer som anges i bilaga till beslutet – de s. k. stamlinjerna i Sverige (se nedan) och vissa linjer till Oslo, Köpenhamn och Helsingfors –

samt "på de internationella linjer till och från platser utanför de nordiska länderna som luftfartsverket genom särskilda beslut och efter anmälan i varje särskilt fall bestämmer". Enligt de i trafiktillståndet meddelade villkoren och bestämmelserna får ABA låta utföra den genom tillståndet medgivna versamheten genom konsortiet SAS försorg.

De skandinaviska trafikministrarna beslöt den 28 april 1981 bl. a. om vissa principer för meddelande av tillstånd till charterflygning från Skandinavien till Florida, till s. k. split-charterflygning med gods samt till gränsöverskridande sekundärlinjer.

Enligt trafikministrarnas beslut beträffande tillstånd till gränsöverskridande sekundärlinjer skall prövningen av ansökan om koncession på en viss linje ske med utgångspunkt – såsom dittills – i företrädesrätt för SAS. Om SAS avser att utnytta sin företrädesrätt skall koncession ges till SAS med rätt för SAS att trafikera linjen antingen med egen flygmateriel eller med flygmateriel inchartrad från annat flygföretag. Om SAS avstår från att utnyttja sin företrädesrätt skall koncession kunna ges till annat skandinaviskt bolag. Hänsyn skall därvid tas till eventuell avledning av trafik från existerande linjer, möjlighet att lösa tull- och säkerhetsfrågor samt det sökande bolagets tekniska/operativa kvalifikationer. För interskandinaviska linjer skall koncession ges endast till ett bolag från ettvart av de länder som berörs av linjen. Om koncession ges till ett annat bolag och SAS senare – med åberopande av sin företrädesrätt – kräver att trafikera den aktuella linjen, skall ett koncessionsövertagande ske mot en rimlig ersättning till koncessionshavaren.

Med anledning av framställningar av SAS moderbolag i resp. land om godkännande av avtal om förlängning av giltighetstiden för konsortialavtalet m.m. hade de skandinaviska trafikministrarna under hösten 1985 och våren 1986 diskussioner om luftfartspolitiken. Dessa diskussioner resulterade i att ministrarna träffade en *överenskommelse i maj 1986 om inriktningen av den framtida skandinaviska luftfartspolitiken*.

Enligt överenskommelsen skulle för det första förslag framläggas för resp. parlament om godkännande av förlängning av giltighetstiden för konsortialavtalet rörande SAS till den 30 september 2005. När sådant godkännande lämnats skulle giltighetstiden för ABA:s, DDL:s och DNL:s koncessioner förlängas t.o.m. samma tidpunkt.

Enligt överenskommelsen skulle vidare det skandinaviska flygtrafiksystemet fortsatt baseras på olika nivåer av trafikknutpunkter för direkttrafik till andra länder. Flygplatserna i Köpenhamn, Oslo och Stockholm angavs som en första "nivå". Som en andra "nivå" angavs andra större flygplatser i Skandinavien. Därmed skulle enligt överenskommelsen skapas förutsättningar för ytterligare utlandsförbindelser också från dessa flygplatser.

1981 års beslut beträffande gränsöverskridande sekundärlinjer ändrades genom överenskommelsen så att vidgade möjligheter skulle öppnas för skandinaviska bolag att etablera direkta sekundärlinjer inom Skandinavien i de fall SAS väljer att inte driva trafiken.

För sekundärlinjer till och från Skandinavien skulle en anpassning ske till

den utveckling – mot en friare marknad – som pågår inom det övriga Västeuropa.

Vidare skulle vissa regler om fraktcharterflygningar och personcharterflygningar – som har syftat till att skydda linjefarten – mjukas upp.

Ett skandinaviskt ämbetsmannautskott skulle ha att närmare utforma de överenskomna regeländringarna m.m., vilka förutsattes skola träda i kraft den 1 mars 1987. Ämbetsmannautskottet har emellertid ännu inte utformat förutskickade regeländringar. Däremot har ämbetsmannautskottet nyligen framlagt en rapport med utredning av olika möjligheter till en vidare utveckling av regionala flyglinjer mellan de skandinaviska länderna och Europa vilken har behandlats av de skandinaviska trafikministrarna (varom närmare uppgifter lämnas i det följande).

Med anledning av 1986 års överenskommelse godkände riksdagen under förra riksmötet (prop. 1986/87:4, TU 5, rskr. 49) att konsortialavtalet rörande SAS med ändringar skall ligga till grund för det skandinaviska luftfartssamarbetet t.o.m. den 30 september 2005. Det danska folketinget och det norska stortinget har också godkänt förlängningen av det skandinaviska luftfartssamarbetet till år 2005.

Regeringen har dock ännu inte fattat beslut om förlängning av giltighetstiden för ABA:s koncession t.o.m. nämnda datum.

3 Företräde för Linjeflyg till koncessioner

Inom Sverige trafikerade SAS redan från början de fyra s. k. stamlinjerna, dvs. flyglinjerna från Stockholm till Luleå, Göteborg, Visby och Malmö. Luleå–linjen utsträcktes sedermera till Kiruna. Sedermera inledde SAS också direkttrafik mellan Stockholm och Kiruna. Nämnda trafik bedriver SAS fortfarande, numera med tunga jetflygplan av främst typen DC9. Viss trafik på sträckan Luleå–Kiruna bedrivs för SAS räkning av Swedair AB med flygplan av typen SAAB-340. Swedair, som bildades år 1975, ägs till hälften av staten och till en fjärdedel av vardera ABA och Linjeflyg.

År 1957 bildade SAS och vissa tidningsföretag Linjeflyg AB (LIN) för att tillgodose trafikbehov på andra sträckor än på de s. k. stamlinjerna. Linjeflyg ägs från år 1964 av ABA och SAS. Fördelningen av trafik mellan SAS och Linjeflyg grundas på ett intressentavtal mellan ABA och SAS av år 1974 samt på samarbetsavtal mellan SAS och Linjeflyg.

Linjeflyg fick från SAS överta trafiken på "stamlinjen" Stockholm–Visby, för vilken trafik Linjeflyg har fått egen koncession. Med Stockholm (Arlanda) som "nav" trafikerar Linjeflyg med egna koncessioner numera också Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik, Sundsvall, Östersund, Karlstad, Jönköping, Halmstad, Ängelholm, Växjö, Kristianstad, Ronneby och Kalmar. För sin trafik har Linjeflyg tunga jetflygplan av typen Fokker F-28.

Nu nämnda destinationer i SAS och Linjeflygs inrikestrafik bildar det interregionala flyglinjenätet (primärflygnätet). I 1982 års luftfartspolitiska beslut definierades ett interregionalt flyglinjenät. Detta omfattade flyglinjer för person- och godsbefordran mellan olika regioner i landet som uppfyllde vissa kriterier. Enligt beslutet skulle det interregionala flyglinjenätet i prin-

cip omfatta trafik som utförs med flygplan med viss minsta maximal startvikt. Från denna utgångspunkt omfattar det interregionala flyglinjenätet flygtrafik med tunga jetflygplan. Sedan år 1983 utgör en maximal startvikt av över 15 ton nedre "gräns".

4 Koncessioner på regionalflygnätet (sekundärflygnätet)

På regionalflygnätet (sekundärflygnätet) – till vilket linjefart med flygplan av typen SAAB-340 och mindre flygplan hänförs – har Linjeflyg och andra flygföretag koncessionerna. På Linjeflygs linjer från Stockholm till Trollhättan, Borlänge och Kramfors och på Linjeflygs "inre Norrlandsnät", som omfattar trafik mellan Gällivare, Luleå, Skellefteå, Umeå, Sundsvall och Östersund, ombesörjs trafiken av Swedair för Linjeflygs räkning. Swedair bedriver denna trafik med flygplan av typen SAAB-340 liksom trafiken för SAS räkning.

Vid behandlingen i proposition 1984/85:100 bil. 8 (s. 174–187) av vissa frågor rörande regionalflyget framhöll föredragande departementschefen att regionalflyget är en delmarknad, där det är angeläget att det även i fortsättningen finns flera oberoende företag, vilket borde stimulera till en fortsatt positiv utveckling av detta slag av luftfart. Riksdagen hade inte något att erinra häremot (TU 26, rskr. 333).

5 Luftfartsverkets uppgifter och organisation samt styrningen av verket

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

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

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

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

För sina på flygtrafiken inriktade tjänster tar LFV ut följande slag av avgifter, nämligen landnings-, passagerar-, undervägs-, ramp- och expeditionstjänsts- samt parkerings- och hangaravgifter. Nivåerna för de tre först-

nämnda slagen av avgifter bestäms av regeringen. LFV bestämmer de övriga avgifterna. Härjämte har LFV intäkter i form av bl. a. bilparkeringsavgifter och lokalhyror.

Statsmakternas styrning av LFV skall enligt beslut av riksdagen år 1985 (prop. 1984/85:100 bil. 8 och prop. 1984/85:139, TU 26, rskr. 333) ske genom att statsmakterna på grundval av rullande treårsplaner från verket skall fatta beslut om inriktningen och omfattningen av LFV:s verksamhet och investeringar under de närmast följande tre budgetåren. Styrningen av verket skall vidare ske i högre grad genom att mål för avkastning, service, produktivitet, prissättning och soliditet samt strategier för verkets agerande på olika områden fastläggs än genom styrning av medlen för att nå olika mål. Härvid skall riksdagen ta ställning till de övergripande frågorna och ange den huvudsakliga inriktningen av verksamheten, medan regeringen med utgångspunkt i vad riksdagen har beslutat skall fastställa de närmare målen och strategierna för verksamheten. Genom nämnda riksdagsbeslut år 1985 och genom riksdagsbeslut år 1987 (prop. 1986/87:100 bil. 8, TU 25, rskr. 303) har LFV fått vidgade befogenheter att besluta om investeringar och att välja finansieringsform.

Utskottet

1 Luftfarten och det övergripande målet för trafikpolitiken, m.m.

Till grund för 1982 års luftfartspolitiska beslut låg bl. a. ett försiktigt antagande om flygets fortsatta tillväxt. I verkligheten har flyget kommit att utvecklas mycket kraftigt vilket har medfört problem av olika slag, såsom brist på vissa yrkesgrupper och brister i infrastrukturen. En alltför optimistisk expansion har också på sina håll medfört dålig lönsamhet inom lufttrafik och flygplatsdrift.

För att möta en beräknad fortsatt expansion av lufttrafiken och skärpta krav på reducering av buller och utsläpp från flygplansmotorer m.m. kommer flygföretagen att förnya sina flygplansflottor fram till sekelskiftet. Tidigare generationsväxlingar i flygplansflottorna har ställt krav på följdinvesteringar på flygplatserna. Sådana krav torde också nu bli aktuella.

I proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet (den trafikpolitiska propositionen) läggs i bilaga 1 avsnitt 14. Luftfart fram en rad förslag om hur luftfarten skall kunna tillgodose de behov som utvecklingen för med sig. Utgångspunkt för handlandet skall – liksom när det gäller andra trafikgrenar – vara det i propositionen föreslagna övergripande målet för trafikpolitiken "att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader". Utskottet har i betänkande TU 1987/88:13 godkänt detta mål, som i förhållande till det övergripande målet i 1979 års trafikpolitiska beslut bl. a. preciserats på det sättet att transportsystemet skall utvecklas i miljövänlig riktning. För att en sådan utveckling skall stimuleras föreslås i propositionen att alla trafikslag skall

belastas med kostnaderna för den miljöverkan som de ger upphov till. För luftfartens del läggs sålunda fram förslag om en särskild miljöavgift, till vilket förslag utskottet återkommer i det följande.

I betänkandet behandlar utskottet – förutom förslagen om luftfart i den trafikpolitiska propositionen – förslagen om luftfart i proposition 1987/88:100 (budgetpropositionen) bilaga 8 samt förslag i motioner som väckts dels med anledning av den trafikpolitiska propositionen, dels under den allmänna motionstiden i år.

Den följande framställningen indelas i avsnitt om luftfartpolitiska riktlinjer för trafikförsörjningen, resultatutjämning mellan flygplatser och huvudmannaskapet för sådana, m.m., luftfartens kostnadsansvar, luftfartsverkets organisation och inriktningen av verksamheten, m.m., ekonomiska mål för luftfartsverket och verkets investeringar, m.m., anslagen till under sjätte huvudtiteln till luftfart samt fotografering från vissa luftfartyg.

2 Luftfartspolitiska riktlinjer för trafikförsörjningen

I detta avsnitt i betänkandet behandlas i den trafikpolitiska propositionen förordade luftfartspolitiska riktlinjer för den internationella trafiken, för den nationella trafiken samt för sekundärtrafiken.

2.1 Den internationella trafiken

Nuvarande trafiksystem

Genom Danmarks, Norges och Sveriges luftfartssamarbete har de tre länderna tillsammans i SAS ett väl utbyggt flygföretag som driver en omfattande trafik i Skandinavien, i Europa i övrigt och kontinentalt. Genom samarbetet har de tre länderna fått en flygtrafikförsörjning som i fråga om utbud, standard, säkerhet och priser är fullt jämförbar med vad som gäller i andra industristater. Det bör också framhållas att SAS under sin hittillsvarande existens har kunnat uppvisa en i stort sett obruten lönsamhet utan subsidier.

Det trafiksystem som SAS har utvecklat är anpassat till de speciella förutsättningar som gäller för de skandinaviska länderna i fråga om geografiskt läge och folkmängd. Utifrån marknadens förutsättningar eftersträvar SAS ett effektivt och konkurrenskraftigt trafiksystem med så många direktförbindelser som möjligt från Köpenhamn, Oslo och Stockholm i första hand ut i Europa och i andra hand till andra kontinenter. Vidare strävar SAS efter att så långt som möjligt utveckla trafik från andra större orter i Skandinavien direkt ut i Europa. I sammanhanget bör beaktas att SAS möjlighet att trafikera andra länder är beroende på medgivanden av dessa länder. För närvarande baseras SAS linjetrafik med smärre undantag på ca 150 luftfartsavtal med främmande länder.

Övergripande riktlinjer för den internationella trafiken

Föredraganden framhåller att det skandinaviska luftfartssamarbetet ger möjligheter att vidareutveckla en internationell flygtrafikförsörjning av god

standard men understryker att de skandinaviska ländernas marknadssituation kräver särskild hänsyn i fråga om koncessionspolitiken. De skandinaviska ländernas perifera läge och begränsade marknadsunderlag är, anför han, i det sammanhanget avgörande utgångspunkter. Koncessionspolitiken måste, anför han vidare, stärka det trafiksystem som har etablerats och som bygger på matning av trafik till de stora trafikknutpunkterna i Skandinavien. En friare konkurrens inom luftfarten är enligt föredraganden önskvärd men måste, framhåller han, förenas med krav på att verksamheten skall bedrivas på lika villkor.

I tre motioner framförs förslag med anknytning till de av föredraganden upptagna frågorna om vissa hänsyn i koncessionspolitiken och om en friare konkurrens inom luftfarten när det gäller internationell linjefart i allmänhet. I motion T89 (m) begärs (i del av yrkande 18) sålunda en avreglering av luftfarten för att SAS skall kunna anpassa sig till den utveckling mot avreglering av luftfarten på andra håll som har förutskickats. I motion T83 (m) begärs (yrkande 4) förslag av regeringen med inriktning mot ökad konkurrens och minskad reglering inom luftfartssektorn. Möjlighet till ökad konkurrens bör enligt motionärerna bl. a. kunna ge fler direktförbindelser med utlandet till och från Arlanda. Motionärerna framhåller också angelägenheten av att anpassning sker till förutskickad avreglering av luftfarten utomlands. I motion T708 (m) begärs (yrkande 1) med hänvisning till liberaliseringssträvanden i Europa förslag om ökad konkurrens och minskad reglering inom luftfartssektorn.

I redogörelsen för vårt nuvarande trafiksystem för internationell trafik, som inleder detta avsnitt i betänkandet, har redovisats den internationella flygtrafikförsörjning som det skandinaviska luftfartssamarbetet ger. Enligt utskottets mening bör vi slå vakt om detta samarbete. Detta torde också vara den mening som motionärerna till här aktuella motioner har. Meningsskiljaktigheterna gäller emellertid om den internationella flygtrafikförsörjningen bäst utvecklas under friare konkurrens eller om särskilda hänsyn i koncessionspolitiken krävs.

Föredraganden framhåller, som nämnts, att en friare konkurrens inom luftfarten är önskvärd men att en sådan måste förenas med krav på att verksamheten skall bedrivas på lika villkor. Som bakgrund till detta redogör han för strävanden i USA och inom Europa mot avreglering av luftfarten. Han påpekar att det emellertid med tiden har blivit alltmer uppenbart att de stegvisa liberaliseringar som för närvarande diskuteras i Europa ensidigt kommer att gynna de centraleuropeiska länderna på de perifert belägna ländernas bekostnad. Som belysande för situationen nämner han att man från skandinavisk sida – dels inom den europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC), dels genom Danmark i EG – har föreslagit att luftfartsmarknaden skall göras helt fri i Europa men att något intresse att diskutera ett sådant förslag hittills inte har visats från de centraleuropeiska ländernas sida.

Utskottet instämmer i föredragandens syn på önskvärdheten av en friare konkurrens i den internationella luftfarten men också på de krav som måste uppfyllas för att en sådan skall kunna medges. Till dess en friare konkurrens

kan medges kräver, som föredraganden framhåller, de skandinaviska ländernas marknadssituationer särskild hänsyn i fråga om koncessionspolitiken. Utskottet kan inte tillstyrka sådan fri konkurrens och avreglering inom den internationella luftfarten som motionsförslagen torde syfta till. Dessa avstyrks därför.

Koncessioner för direkttrafik till och från våra grannländer och Mellaneuropa

I åtta motioner framförs yrkanden som syftar till sådan koncessionsgivning m.m. att flygföretag som så önskar skall kunna få upprätta direkttrafik mellan orter i vårt land samt orter i våra grannländer och i Mellaneuropa.

I motion T82 (m) begärs (i del av yrkande 4) sålunda att ökade möjligheter skall öpppnas för direktflyg mellan orter i vårt land och grannländerna. I motion T48 (c) anförs bl. a. att det på många håll inom landet finns önskemål om direkta internordiska flyglinjer. Motionärerna begär (i del av yrkande 26) att förslag om sådana flyglinjer skall prövas i positiv anda.

I motion T213 (m) begärs (yrkande 4) – med motiveringen att Skånes egentliga "hemmaflygplats" när det gäller internationella förbindelser är Köpenhamns lufthamn (Kastrup) – att Kristianstads och Ängelholms flygplatser skall få anslutningsförbindelser med Kastrup och att den s. k. flygpendeln mellan Malmö–Sturups flygplats (Sturup) och Kastrup skall bibehållas. I motion T223 (fp) begärs också (i del av yrkande 5) att flygpendeln mellan Sturup och Kastrup behålls. Vidare begärs i här aktuell del av motionen ökade möjligheter till direktförbindelser mellan Sturup och Mellaneuropa.

I fyra motioner begärs åtgärder för anordnande av direkta flygförbindelser mellan Sturup och orter i Mellaneuropa, nämligen i motionerna T227 (c) i del av yrkande 2, T705 (c), T707 (s) yrkande 1 och T708 (m) yrkande 2.

Föredraganden anför (s. 298) bl. a. att de skandinaviska trafikministrarnas beslut år 1981 och överenskommelse år 1986 har lett till att tillstånd till interskandinavisk trafik i ökad utsträckning har getts till andra flygföretag än SAS. Koncessioner har sålunda getts till ett helikopterflygföretag för trafik mellan orter i Skåne och Kastrup. Vidare har koncessioner lämnats för tre flyglinjer mellan Sverige och Danmark samt för sex flyglinjer mellan Sverige och Norge.

Sedan fråga om upprättande av direkta flyglinjer mellan Jylland i Danmark och Europa hade aktualiserats under år 1987 överenskom de skandinaviska trafikministrarna i december 1987 om att ett skandinaviskt ämbetsmannautskott skulle utreda förutsättningarna för en liberalisering av utrikes sekundärtrafik.

Detta ämbetsmannautskott (kallat DAC–udvalget) har i början av mars i år avgett en rapport om "kortlægning af forskellige muligheter for en videre udvikling af regionale ruter mellem de skandinaviske lande og Europa". Rapporten innehåller beräkningar av passagerarbortfall i existerande trafiksystem och bortfall av passagerare på Köpenhamns, Oslos och Stockholms flygplatser vid olika uppläggning av regionala linjer mellan Skandinavien

och Europa. Rapporten har efter remissbehandling utgjort underlag för överväganden av de skandinaviska trafikministrarna. Dessa har vid ett möte i Oslo den 8 april i år enats om en ytterligare liberalisering av regionala flyglinjer utöver de interskandinaviska linjer som beslutades i maj 1986.

Med förbehåll för SAS företrädesrätt skall andra skandinaviska flygbolag få rätt att etablera trafik på de linjer som det finns avtalsmässig täckning för mellan regionala flygplatser i Skandinavien och regionala flygplatser i Europa.

Vidare enades ministrarna om, med förbehåll för SAS företrädesrätt, att ge andra skandinaviska flygbolag rätt att etablera de linjer, som det finns en avtalsmässig täckning för, mellan resp. Köpenhamn, Oslo och Stockholm och regionala flygplatser i Europa. I den utsträckning SAS flyger från någon av flygplatserna Köpenhamn, Stockholm eller Oslo kan en ny direktlinje till motsvarande regionala flygplats i Europa inte etableras från de andra skandinaviska huvudstäderna. Närmare riktlinjer för etablering av dessa flyglinjer skall utarbetas.

Därutöver enades ministrarna om att SAS skall kunna upprätta en linje från Jylland till en europeisk trafikknutpunkt samt linjer från resp. norsk och svensk flygplats till varsin europeisk trafikknutpunkt.

Man kommer således att från skandinaviska ländernas sida vara alltmer öppen för att lämna tillstånd till sådan trafik som avses i motionsförslagen. Avgörande för om önskemålen om trafiken skall kunna realiseras är emellertid också inställningen till trafiken i de länder till vilka den avses gå. Avgörande för om viss trafik slutligen skall komma till stånd är de ekonomiska förutsättningarna för trafiken. Besluten i dessa hänseenden ligger på flygföretagen. Här kan erinras om att en av SAS upprättad direktförbindelse mellan Sturup och Hamburg lades ned på grund av bristande lönsamhet.

Mot bakgrund av det anförda synes riksdagen kunna lämna här aktuella motionsförslag utan särskild åtgärd.

Flygfrakt- och flygchartertrafik från utlandet

I motion T214 (m) framhålls att Sturup har outnyttjad kapacitet som flygplats, och det begärs (yrkande 2) att denna outnyttjade kapacitet skall utnyttjas så att Sturup kan bli ett centrum för flygfrakt till Sydsverige och Danmark. I motion T702 (m) begärs att åtgärder skall vidtas för att chartertrafik från utlandet till Sverige skall möjliggöras. Motionären framhåller Sturup och norrländska flygplatser som lämpliga att ta emot ökad chartertrafik till vårt land.

Som redovisats i det föregående skall enligt de skandinaviska trafikministrarnas överenskommelse år 1986 regler om fraktcharterflygningar och personcharterflygningar – som har syftat tilll att skydda linjefarten – mjukas upp. Resultat av detta bör enligt utskottet avvaktas innan någon särskild åtgärd vidtas av riksdagen med anledning av motionsförslagen.

Luftfartspolitiska riktlinjer i övrigt för den internationella trafiken

Vad föredraganden i övrigt har anfört om luftfartspolitiska riktlinjer för den internationella trafiken har inte föranlett någon erinran från utskottets sida.

Föredraganden framhåller att staten genom en lämplig infrastruktur och genom koncessionsgivningen även fortsättningsvis bör ha ett ansvar för att stärka och vidareutveckla en flygtrafikförsörjning med tillfredsställande nationell täckning. För en sådan flygtrafikförsörjning krävs enligt föredraganden en relativ likformighet i fråga om turutbud, standard på flygmaterielen och biljettpriser samt att trafiken skall drivas – på nätet som en helhet – enligt företagsekonomiska principer.

Föredraganden förordar att primärnätet skall vara stommen i den nationella flygtrafikförsörjningen. Han föreslår dock att begreppet primärnätet skall ha en vidare innebörd än det har enligt 1982 års luftfartspolitiska beslut. Enligt detta beslut utgör – såsom redovisats ovan – flygplansstorleken avgränsningen för nätet. Föredraganden anför att den trafik som SAS och Linjeflyg bedriver i egen regi eller genom entreprenör väl svarar mot de krav som kan ställas på ett nät med nationell täckning, vare sig trafiken bedrivs med flygplan av typen SAAB-340 eller med tyngre flygplan. Med bortseende från "det inre Norrlandsnätet" – vilket omfattar Swedairs trafik för SAS räkning på linjen Kiruna – Luleå och för Linjeflygs räkning mellan Luleå, Skellefteå, Umeå, Sundsvall och Östersund och vilket drivs av regionalpolitiska skäl m.m. – förordar föredraganden att med primärtrafik skall avses SAS och Linjeflygs trafik samt att dessa företag även i fortsättningen skall ha en prioriterad ställning i den nationella flygtrafikförsörjningen. Föredragandens förslag om primärtrafik innebär att "primärnätet" utökas med linjerna från Stockholm till Trollhättan, Borlänge och Kramfors, på vilka Linjeflyg har koncessioner.

Riksdagen föreslås godkänna de sålunda förordade riktlinjerna avseende den nationella trafiken.

Någon erinran har i motionerna i ärendet inte anförts mot vad föredraganden har förordat om att staten genom koncessionsgivningen även i fortsättningen skall ha ett ansvar för att stärka och vidareutveckla en flygtrafikförsörjning med tillfredsställande nationell täckning. Utskottet tillstyrker att riksdagen godkänner detta.

Föredragandens förord för att primärnätet skall utgöra stommen i den nationella trafikförsörjningen har mött invändning i motion T215 (vpk) på det sättet att motionären begär (yrkande 7) att åtgärder skall vidtas för att begränsa flygtrafiken till Borlänge flygplats (Dala Airport), som enligt föredragandens förslag skall ingå i primärnätet. Motionären anför att flygtrafikens expansion på flygplatsen med jetflygplan av typen F-28, som LIN i år har satt in i trafiken på flygplatsen, är ett hot mot både järnvägstrafiken och miljön. Tidigare har flygplan av typen SAAB-340 använts för trafiken på flygplatsen.

Trafiken på Borlänge flygplats har ökat stadigt. Sålunda ökade antalet passagerare på flygplatsen med drygt 20 000 per år från år 1984 t.o.m. år 1987. Antalet passagerare på flyglinjen Stockholm–Borlänge uppgick sistnämnda år till ca 150 000. Med hänsyn till den stora omfattningen av flygtrafiken till och från Borlänge flygplats och flygplatsens läge i ett om-

råde med ca 100 000 invånare är det enligt utskottets mening riktigt att hänföra flygplatsen till primärnätet. Utskottet tillstyrker sålunda att Borlänge flygplats hänförs till primärnätet. Därmed avstyrker utskottet motion T215 (vpk) i här aktuell del.

Utskottet tillstyrker föredragandens förslag i övrigt om omfattningen av ett primärnät.

Utskottet tillstyrker vidare vad föredraganden har förordat om att primärnätet skall utgöra stommen i den nationella trafikförsörjningen.

I nio motioner vänder sig motionärerna mot att SAS och Linjeflyg föreslås få en prioriterad ställning i den nationella flygtrafikförsörjningen också i fortsättningen, och motionärerna begär att även andra flygföretag skall få koncessioner – såväl på befintliga flyglinjer (parallellkoncessioner) som på "tvärlinjer" och andra nya linjer – så att SAS och Linjeflyg får konkurrens i primärtrafiken. Motionsförslagen motiveras sammanfattningsvis med att ökad konkurrens kan medföra bättre flygförbindelser och lägre biljettpriser. Motionerna och yrkandena är de följande, nämligen T48 (c) del av yrkande 26, T65 (fp) yrkande 14, T82 (m) yrkande 3 och del av yrkande 4, T83 (m) yrkande 5 och yrkande 6, T89 (m) del av yrkande 18, T223 (fp) del av yrkande 5, T228 (m) yrkande 1, T707 (s) yrkande 2 samt T708 (m) yrkande 3. I motionerna T223 (fp) och T707 (s) framhålls angelägenheten av ökad trafik på Sturup, i den förstnämnda motionen även på Kristianstads och Ängelholms flygplatser.

SAS och Linjeflyg har inom primärflyget byggt upp ett "nav–eker-system" med Arlanda som nav och de båda företagens därifrån utgående flyglinjer som ekrar, och de båda företagen samarbetar nära i detta system. Utskottet vill understryka värdet i detta system. Genom SAS och Linjeflygs nav–eker-system erbjuds olika delar i vårt land frekventa flygförbindelser med varandra i en utsträckning som inte skulle vara möjlig om bara "tvärförbindelser" funnes att tillgå. Tidsåtgången för färd via Arlanda och eventuell omstigning där torde för de flesta inte vara till någon större nackdel. Med hänsyn till det nu anförda och till att SAS och Linjeflyg får anses sköta sin trafik väl och genom kapacitetsökningar och upprättande av nya flyglinjer hittills har kunnat tillgodose en ökande efterfrågan på flygtransporter, bör dessa företag även i fortsättningen kunna ha en prioriterad ställning i den nationella flygtrafikförsörjningen. Utskottet tillstyrker sålunda att riksdagen godkänner även vad som i denna del har förordats i propositionen. Motionsförslagen avstyrks därmed.

Vad i propositionen har förordats i övrigt om luftfartspolitiska riktlinjer avseende den nationella trafiken har inte föranlett någon erinran från utskottets sida och bör godkännas.

2.3 Sekundärtrafiken

Bakgrund till de förslag om luftfartspolitiska riktlinjer för sekundärtrafiken som föredraganden framlägger är förslag som luftfartsverket (LFV) framlade år 1987 i rapporten (1987:01 Pp) Sekundärlinjeutredningen Södra

Sverige (SLUSS 87) och remissyttranden över rapporten. I rapporten redovisas ett uppdrag att utarbeta förslag till ett bärkraftigt och utvecklingsbart regionalflygnät för södra Sverige. Inom ramen för uppdraget skulle LFV också redovisa de ekonomiska förutsättningarna för flyg- och flygplatsdriften i existerande regionalflygnät.

LFV definierar i rapporten sekundärflyg som trafik med flygplan med en högsta tillåten startvikt på 15 ton. Med denna avgränsning betecknas i rapporten trafik med flygplan av t. ex. typen SAAB-340 som sekundärtrafik. Det konstateras att orsakerna till regionalflygets ekonomiska problem är dess småskalighet och att alltför många flygföretag är etablerade på en begränsad marknad. Ett regionalflygnät för södra Sverige av ungefär den omfattning det hade år 1987 kan enligt rapporten trafikeras av betydligt färre företag än de som upprätthöll trafik. Verket anser emellertid att det av konkurrensskäl bör finnas mer än ett företag. Flygplatsnätet anses vara mer än tillräckligt för regionalflygets behov. Remissinstanserna delar i huvudsak bedömningarna och förslagen i rapporten.

Innan utskottet redogör för föredragandens ställningstagande till rapporten vill utskottet erinra om att föredraganden, som redovisats i det föregående, föreslår att även trafiken på Stockholmslinjerna till Trollhättan, Borlänge och Kramfors i fortsättningen skall betraktas som primärflyg, även om flygplan av typen SAAB-340 används för trafiken.

Föredraganden framhåller att LFV:s bedömningar och förslag i rapporten också överensstämmer med hans. Den syn på sekundärflyget som han framför i propositionen begränsar han dock inte till att avse södra Sverige utan den avser hela landet.

Föredraganden anför att, eftersom sekundärtrafik med hans definition representerar en kompletterande trafik baserad på lokala och regionala önskemål, saknas starka motiv för staten att begränsa eller styra trafikutvecklingen. Staten bör därför enligt hans mening inte styra trafikutbudet på sekundärmarknaden. Den skiss till organisation m.m. av sekundärflyget som LFV har presenterat bör, anför han, därför ses som en rekommendation – en vägledning för flygföretagen att nå en bättre lönsamhet. Det finns, anför han vidare, inte anledning för staten att förorda en speciell ägarstruktur eller särskilda samverkansformer.

De riktlinjer för sekundärtrafiken som föredraganden föreslår sammanfattar han i följande satser.

- Sekundärflyget bör utgöra ett värdefullt komplement till trafiken på primärnätet.
- Sekundärflyget bör utvecklas efter marknadens behov på affärsmässiga grunder.
- Koncessionsgivningen skall inriktas på att underlätta och stödja branschens egen omstrukturering.
- Sekundärflygbolagen bör ges bättre möjligheter till långsiktig planering.

Av vad föredraganden i övrigt anför eller föreslår kan nämnas att han anser att ett sekundärflygbolag inte skall behöva förlora sin koncession för en flyglinje, då det har arbetet upp flyglinjen så att den blir lämplig att trafikera med jetflygplan. Han framhåller i anslutning till en redovisning av

"det inre Norrlandsnätet" att det även i fortsättningen finns starka skäl för att bibehålla ett särskilt trafikutbud för inre Norrland. Underskott på denna trafik måste enligt föredraganden – som hittills – få täckas inom ramen för Linjeflygs övriga trafik och genom den resultatutjämning mellan SAS och Linjeflyg som sker.

Det föreslås i propositionen att riksdagen skall godkänna vad föredraganden har förordat om riktlinjer avseende sekundärtrafik.

I två motioner har tagits upp frågor om sekundärtrafiken. I motion T89 (m) begärs (i del av yrkande 18) att tillståndsgivningen för sekundärtrafik skall bli mer generös, och i motion T708 (m) begärs (yrkande 4) att Sturup skall ges möjlighet att bli en knutpunkt för regionalflyget i södra Sverige.

De i propositionen förordade riktlinjerna avseende sekundärtrafiken synes i huvudsak inte skilja sig från vad som för närvarande gäller för denna del av luftfarten. Utskottet tillstyrker att de förordade riktlinjerna godkänns.

Enligt utskottets mening synes motionsönskemålen väl kunna tillgodoses inom ramen för de förordade riktlinjerna för koncessionsgivningen m.m. inom sekundärtrafiken. För de ekonomiska förutsättningarna för trafik som aktualiseras svarar emellertid intressenterna i denna. Motionsförslagen bör således kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

3 Resultatutjämning mellan flygplatser och huvudmannaskapet för sådana, m.m.

I ett avsnitt om statliga och kommunala flygplatser i den trafikpolitiska propositionen tas upp frågor om resultatutjämning mellan flygplatser och huvudmannaskap för sådana m.m. I ett annat avsnitt tas upp frågor om prövning av flygplatser. Utskottet tar upp dessa delar i propositionen till behandling i detta avsnitt av sitt betänkande.

3.1 Nuvarande ordning

Enligt 63 § i den till luftfartslagen (1957:297) knutna luftfartsförordningen (1986:171) skall luftfartyg vid persontransporter i förvärvssyfte använda allmänna flygplatser, godkända enskilda flygplatser eller militära flygplatser.

Enligt 6 kap. 4 § luftfartslagen får allmänna flygplatser – som definieras som flygplatser för allmänt bruk – inte inrättas eller drivas utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Frågor om tillstånd att inrätta m.m. allmänna flygplatser prövas av luftfartsverket (LFV). Tillstånd ges huvudsakligen efter luftfartspolitiska överväganden. LFV utfärdar föreskrifter om tillträde till allmänna flygplatser. Ett fåtal av de allmänna flygplatserna i vårt land ägs av annan än staten.

Enskild som inrättar en flygplats som inte är avsedd för allmänt bruk – dvs. ägaren bestämmer om tillträde till flygplatsen – kan enligt 61 § luftfartsförordningen erhålla LFV:s godkännande av flygplatsen (som godkänd enskild flygplats), om flygplatsen uppfyller kraven för en allmän flygplats.

Vid utgången av år 1986 var enligt föredraganden 211 flygplatser i vårt

land registrerade hos LFV, varav 55 trafikflygplatser. Linjefart bedrevs på 39 av trafikflygplatserna, nämligen på de 14 flygplatserna som drivs av LFV, på 11 godkända enskilda flygplatser, varav de flesta drivs av kommuner, samt på 11 militära flygplatser. På fem av de sistnämnda flygplatserna driver LFV flygstationer och på sex driver kommunala flygplatsföretag sådana stationer.

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

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

Föredraganden anför i den trafikpolitiska propositionen att det i princip inte finns anledning att ändra på den sålunda beslutade ordningen för fördelning av ansvaret för flygplatser i vårt land.

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

3.2 Resultatutjämning mellan statliga och kommunala flygplatser m.m.

Bakgrund

I 1982 års luftfartspolitiska beslut konstaterades att vissa icke statliga flygplatser hade en trafik och en roll i flygplatssystemet som överensstämde med förhållandena för vissa statliga flygplatser. Med anledning av ett utredningsuppdrag som gavs mot denna bakgrund lade LFV år 1984 fram förslag till ett system med resultatutjämning, vilket förutom statliga flygplatser också omfattade de kommunala flygplatserna Borlänge, Gällivare, Kramfors, Kristianstad, Trollhättan och Växjö. Regeringen ställde sig dock inte bakom förslaget (prop. 1985/86:100 bil. 8 s. 121–123). Riksdagen (TU 1985/86:15 s. 11–13, rskr. 226) uttalade emellertid att närmare överväganden borde komma till stånd kring frågor om den regionala utvecklingen, och utjämningen borde stimuleras genom att kommunala flygplatser med interregional linjefart ingick i ett resultatutjämningssystem. Utskottet förordade också att kostnadsersättningar, som hade utgått till Kristianstads och Växjö flygplatser efter 1982 års luftfartspolitiska beslut, skulle utgå i avvaktan på

resultat av de förordade övervägandena. Dessa kostnadsersättningar uppgick för budgetåret 1985/86 till 2,8 resp. 2,9 milj.kr.

Mot bakgrund av riksdagens uttalanden föreslogs följande år i prop. 1986/87:100 bil. 8 ett särskilt anslag på 15 milj.kr. för bidrag till huvudmännen för kommunala flygplatser i skogslänen med regionalt betydelsefull linjetrafik. Riksdagen (TU 25, rskr. 303) godkände förslaget men upprepade sitt uttalande om att förnyade överväganden av frågan om ett resultatutjämningssystem borde komma till stånd.

Utredningsmän som därefter tillkallades lade i oktober 1987 i rapporten – (Ds K 1987:17) Resultatutjämningssystem mellan statliga och kommunala flygplatser – fram förslag till ett sådant system. På grundval av förslagen i rapporten och kontakter med företrädare för landstingskommunerna, kommunerna, flygplatshuvudmän och flygföretag föreslår föredraganden införande av ett tidsbegränsat system för resultatutjämning till kommunala flygplatshuvudmän. Detta föreslås ersätta kostnadsersättningarna till Kristianstads och Växjö flygplatser.

Föredraganden upprepar den invändning som föredragande departementschefen i proposition 1985/86:100 bil. 8 anförde mot LFV:s förslag år 1984 till resultatutjämningssystem, nämligen att en riktlinje bör vara att LFV:s resultatansvar bör omfatta sådan verksamhet som ligger inom verkets eget ansvarsområde och påverkansmöjlighet. Detta skulle enligt departementschefen inte bli fallet om i systemet ingår flygplatser med annan huvudman än staten.

Ett bättre alternativ, säger föredraganden i den trafikpolitiska propositionen, är att det genom en ekonomiskt bärkraftig primärtrafik ges möjligheter för flygplatshuvudmännen att belasta flygföretagen med kostnaden för flygplatshållningen inom primärnätet.

Föredraganden diskuterar olika lösningar som på sikt kan komma i fråga såsom nya organisationsformer för flygplatshållning och ändrad sammansättning av ägarintressen. Sådana förändringar bör emellertid enligt föredraganden kompletteras med en lösning på resultatutjämningsfrågan övergångsvis. Härefter presenterar föredraganden sitt förslag till ett tidsbegränsat resultatutjämningssystem mellan statliga och kommunala flygplatser, vilket, som nämnts, föreslås ersätta bidragen till Växjö och Kristianstads flygplatser. Riksdagen föreslås godkänna förslaget.

Ett tidsbegränsat system för resultatutjämning mellan statliga och kommunala flygplatser

Föredragandens förslag till ett tidsbegränsat system för resultatutjämning till kommunala flygplatshuvudmän innebär i korthet att kommunala flygplatser, som uppnår en trafikvolym i intervallet 100 000–200 000 passagerare per år i inrikes linjefart, skall erhålla ett resultatutjämningsbidrag från LFV. Bidraget skall uppgå till totalt 30 milj.kr. som fördelas till de kommunala flygplatserna över en femårsperiod. Bidraget skall fördelas i direkt proportion till redovisad trafikvolym inom ovan nämnt intervall. Bidraget skall successivt avtrappas från 8 milj.kr. det första året till 4 milj.kr. det femte året. Härigenom skall uppnås en avveckling av resultatutjämningssy-

stemet som helhet, samtidigt som berörda kommunala flygplatser skall ges möjlighet att utveckla sitt ekonomiska resultat genom t. ex. inkomster från uthyrning av lokaler, bilparkering, upplåtelse av reklamplatser m.m.

I slutet av femårsperioden bör, enligt föredraganden, systemet utvärderas med avseende på om det har uppfyllt syftet att åstadkomma regional utveckling. I det sammanhanget bör, anför föredraganden, samtidigt beaktas de överväganden som enligt vad föredraganden förutskickar kommer att göras i frågan om nya organisationsformer för huvudmannaskap för flygplatser m.m.

Mot ett system för resultatutjämning till kommunala flygplatshuvudmän som sådant har erinran inte framförts i motioner. Utskottet har inte heller något att erinra häremot. Däremot har i motioner tagits upp olika anknutna frågor.

I tre motioner tas upp frågor om *fortsatta bidrag till Kristianstads och Växjö flygplatser*. I motion T77 (c) begärs (yrkande 1) att nuvarande ordning med bidrag till Kristianstads och Växjö flygplatser skall gälla i fortsättningen. I motion T81 (m) begärs (yrkande 1) att nämnda flygplatser även fortsättningsvis skall ingå i ett resultatutjämningssystem. Förslaget torde ha samma innebörd som förslaget i motion T77 (c). I motion T209 (s) begärs i här aktuell del av motionen att den framtida flygplatsorganisationen inte skall utformas så att vissa flygplatser – enligt motionen t. ex. Växjö flygplats – får försämrade förutsättningar.

Utskottet anser liksom föredraganden att de hittillsvarande bidragen till Kristianstads och Växjö flygplatser bör upphöra att utgå i och med att det av honom föreslagna systemet för resultatutjämning införs. Möjlighet torde emellertid finnas för dessa flygplatser att få bidrag inom ramen för det nya systemet. Enligt årsboken Luftfartsverket 1986 hade Kristianstads och Växjö flygplatser nämligen år 1986 134 853 resp. 121 506 passagerare i inrikes linjefart. Det bör i sammanhanget påpekas att med ökande passagerarantal förbättras också förutsättningarna för flygplatserna att få inkomster av olika slag. Här aktuella motionsyrkanden avstyrks således.

I motion T52 (c) begärs (yrkande 1) att det inte skall ställas upp *krav på minst 100 000 passagerare per år* i inrikes linjefart för att resultatutjämningsbidrag skall utgå. Motionärerna framhåller att även små flygplatser bidrar till att öka passagerarantalet på de stora flygplatserna och därmed till inkomsterna på dessa flygplatser.

Föredraganden anför att "den nedre gränsen" har satts med avsikt att undvika kommunala satsningar på flygplatser som inte kan uppnå en egen ekonomiskt bärkraft och som således inte bör uppmuntras med bidrag från staten. Utskottet ansluter sig till föredragandens mening och tillstyrker det här aktuella kravet. Motionsyrkandet avstyrks således. Här bör erinras om att medel numera finns anvisade till stöd för flygplatser i skogslänen, varom närmare uppgifter lämnas nedan.

I motion T93 (s) framhålls som en nackdel i det föreslagna systemet att flygplatsägande kommuner och landstingskommuner måste i förskott lägga ut medel motsvarande kommande resultatutjämningsbidrag för att verk-

samheten skall kunna fortlöpa. Motionären begär *preliminära utbetalningar av bidragen* halvårsvis eller kvartalsvis under löpande verksamhetsår baserade på prognoser om flygtrafikens omfattning samt att justering av de preliminära utbetalningarna får ske när slutliga uppgifter om passagerarantal föreligger.

Föredraganden anför att bidragen kan betalas ut av LFV så snart trafikstatistiken för det senaste budgetåret finns framtagen. Att tillmötesgå motionärens förslag torde medföra ökat administrativt arbete för LFV. Utskottet är därför inte berett att föreslå någon ändring i det föreslagna systemet i här aktuellt avseende och avstyrker således motionsyrkandet.

Utskottet tillstyrker att det i propositionen föreslagna resultatutjämningssystemet mellan statliga och kommunala flygplatser godkänns i den mån det inte redan har behandlats och tillstyrkts av utskottet ovan.

3.3 Det regionalpolitiska stödet till flygplatser i skogslänen

Mot bakgrund av att kravet på minst 100 000 passagerare per år utesluter många flygplatser från möjligheten att få bidrag från det föreslagna resultatutjämningssystemet med ett tidsbegränsat stöd erinrar föredraganden om att det för innevarande budgetår har anvisats ett anslag på 15 milj.kr. till Bidrag till kommunala flygplatser m.m., som gör det möjligt för regeringen att lämna regionalpolitiskt stöd till flygplatshuvudmän i skogslänen. Han erinrar i detta sammanhang också om att ytterligare 35 milj.kr. har föreslagits skola anvisas under nämnda anslag på tilläggsbudget till statsbudgeten för innevarande budgetår (prop. 1987/88:64 bil. 1) varvid en flygplats i Arvidsjaur har angetts som ett aktuellt projekt. Riksdagen har numera anvisat detta ytterligare belopp (TU 9, rskr. 149). I den nyligen till riksdagen avgivna propositionen 1987/88:86 om särskilda regionalpolitiska insatser i Norrbottens län m.m. har (bil. 2) föreslagits att på tilläggsbudget till statsbudgeten för innevarande budgetår skall anvisas ytterligare 15 milj.kr. under nämnda anslag för att användas för investering i en flygplats i Arvidsjaur.

Föredraganden förordar att det sålunda införda regionalpolitiska stödet till flygplatser i skogslänen skall bibehållas, och det föreslås i propositionen att riksdagen skall godkänna vad föredraganden har anfört om detta stöd. Utskottet har inte något att erinra och tillstyrker att riksdagen godkänner vad föredraganden har anfört. I ett följande avsnitt i betänkandet kommer utskottet att behandla i årets budgetproposition föreslagen medelsanvisning under anslaget till Bidrag till kommunala flygplatser m.m. för nästa budgetår samt motionsförslag om stöd till olika flygplatser från anslaget.

3.4 Utvärdering av det tidsbegränsade systemet för resultatutjämning,m.m.

I tre motioner framförs förslag som tar sikte på förhållandena för tiden efter det att det till fem år begränsade systemet för resultatutjämning mellan statliga och kommunala flygplatser har upphört. I motion T65 (fp) anförs bl. a. att det i god tid före den förutskickade avvecklingen av resultatutjäm-

ningssystemet bör utredas hur bidraget skall kunna avvecklas och vilka konsekvenserna blir. Det bör enligt motionärerna inte få uppstå något glapp som onödigt fördröjer besked till flygplatshuvudmännen om framtiden. Motionärerna begär (yrkande 15) att regeringen tillsätter en utredning om de angivna frågorna som bör arbeta så att förslag från utredningen kan föreläggas riksdagen under 1989/90 års riksmöte. I motion T80 (m,fp,c) begärs att diskussioner, överläggningar och förhandlingar skall utan onödigt dröjsmål ta sin början så att riksdagen i god tid före femårsperiodens slut kan fatta beslut i syfte att tillgodose följande krav avseende flygplatserna inom primärnätet, nämligen kraven (1) att dessa flygplatser skall, oaktat huvudmannaskap, ges likvärdiga ekonomiska förutsättningar och betingelser att verka, (2) att vid dessa flygplatser bör, oaktat huvudmannaskap, införas incitament att stimulera och premiera säker nationell drift och hushållning med knappa resurser samt (3) att stor öppenhet och positiv vilja att pröva nya konstruktiva och kreativa lösningar måste prägla de i propositionen förutskickade övervägandena om nya organisationsformer för flygplatshållning. I motion T48 (c) slutligen begärs (yrkande 25) att regeringen före år 1990 skall lägga fram förslag om ett permanent system för resultatutjämning mellan flygplatser som skall utgå från att även de små flygplatserna medverkar till att skapa passagerarunderlag för de stora flygplatserna.

Som redan har redovisats förordar föredraganden att nya organisationsformer för huvudmannaskap för flygplatser m.m. skall övervägas. Enligt vad utskottet har inhämtat avser regeringen att följa upp vad föredraganden sålunda har förordat genom att tillkalla en kommitté med uppdrag att utreda frågor kring huvudmannaskap för flygplatser m.m. Utskottet förutsätter att även frågor kring utvärdering av resultatutjämningssystemet m.m. kommer att övervägas därvid. Mot nu nämnd bakgrund kan motionsförslagen lämnas utan något initiativ från riksdagens sida. De avstyrks därför.

3.5 Frågor om huvudmannaskap för flygplatser

I sex motioner tas upp frågor om huvudmannaskapet i framtiden för olika flygplatser.

I motion T81 (m) begärs (yrkande 2) en skyndsam utredning om det svenska flygplatssystemet, varvid särskilt frågan om huvudmannaskapet för flygplatser i primär- och sekundärnäten bör behandlas. I motion T77 (c) begärs (yrkande 2) en utredning om huvudmannaskapet för flygplatser i sekundärnätet. I motion T205 (c) begärs (yrkande 4) en översyn av huvudmannaskapet för de kommunala flygplatserna i syfte att åstadkomma en långsiktig och enhetlig flygplatspolitik samt att Trollhättan–Vänersborgs flygplats ställning som flygplats för det s.k fyrstadsområdet (Trollhättan, Vänersborg, Uddevalla och Lysekil) därvid beaktas. I dessa motioner synes – utan att det direkt uttalas – ett ökat statligt engagemang i flygplatserna vara vad som önskas.

I motion T36 (s) begärs att Borlänge, Kristianstads och Växjö flygplatser skall överföras till statligt huvudmannaskap.

I motion T83 (m) begärs (yrkande 2) att en utredning skall få i uppdrag

att finna nya organisationsformer för huvudmannaskapet för statliga flygplatser. Enligt motionärerna bör de kommuner och landsting som så önskar få möjlighet att överta driften av de statliga flygplatserna och driva dem i bolagsform, varvid sammansättningen av ägarintressena bör ske så att flygplatserna ges bästa driftsekonomiska förutsättningar. I motion T89 (m) begärs (i del av yrkande 18) en omprövning av driftsformen för de statliga flygplatserna. Enligt motionärerna skulle bolagsformen ge regioner, kommuner och ev. övriga intressenter större handlingsutrymme. En flygplats kan enligt motionärerna utvecklas till en för bygden viktig "industri".

Föredraganden diskuterar i propositionen (s. 312) olika former för flygplatsorganisationen som på sikt kan komma i fråga. I anslutning till en redogörelse för framförda tankar på kommunalt övertagande av statliga flygplatser framhåller föredraganden att det bör finnas en öppen attityd att överväga nya organisationsformer för flygplatshållning samt att skilda möjligheter som kan finnas för varje enskild flygplats att nå bästa ekonomiska förutsättningar bör få bilda utgångspunkt för överväganden med LFV i enskilda fall om former för och sammansättning av ägarintressen.

Vad föredraganden sålunda har diskuterat avser regeringen – enligt vad utskottet har inhämtat – att följa upp genom uppdraget för den kommitté som, såsom nämnts ovan, skall utreda frågor kring huvudmannaskap för flygplatser m.m.

Utskottet ansluter sig till vad föredraganden har anfört om olika former för flygplatsorganisationen m.m. I avvaktan på resultat av den förutskickade utredningen bör här aktuella motionsförslag lämnas utan särskild åtgärd.

3.6 Delavsnittet om statliga och kommunala flygplatser i övrigt

Utskottet har inte funnit anledning till erinran mot vad föredraganden i övrigt har anfört i delavsnittet om statliga och kommunala flygplatser.

3.7 Prövning av flygplatsinvesteringar

I den trafikpolitiska propositionen förordas att nuvarande prövning av flygplatsinvesteringar skall kompletteras med en trafikpolitisk prövning och att nya flygplatsprojekt skall prövas av koncessionsnämnden för miljöskydd. Riksdagen föreslås godkänna dessa förslag.

Trafikpolitisk prövning

Enligt 54 och 61 §§ luftfartsförordningen (1986:171) beslutar LFV vilka krav som skall vara uppfyllda för att ett område skall godkännas för att tas i bruk som "allmän flygplats" liksom för att en enskild flygplats skall godkännas som "godkänd enskild flygplats". Luftfartens intressen skall beaktas. Hänsyn skall också tas till de kringboende, närbelägna militära anläggningar, annan trafik i närheten och flygplatsens inverkan på landskapsbilden. Kraven skall avse beskaffenheten och utrustningen av flygplatsområdet. Vidare kan krävas att markeringar och andra anordningar sätts upp utanför området. Krav kan enligt luftfartsförordningen också

ställas på att det i närheten inte finns hinder, märken eller belysningar som kan medföra fara för luftfarten.

Föredraganden påpekar att nuvarande regler ger varken LFV eller någon annan möjlighet att förhindra eller begränsa ett flygplatsobjekt av trafikala eller trafikekonomiska skäl. Han anser att en sådan möjlighet bör finnas och föreslår att nuvarande prövning av flygplatsinvesteringar skall kompletteras med en trafikpolitisk prövning när det gäller både helt nya flygplatsprojekt och projekt som avser utbyggnad av en befintlig flygplats. Vid prövningen, som föreslås åvila LFV, skall enligt föredraganden investeringens lönsamhet vara ett viktigt kriterium. Vidare skall projekt bedömas utifrån vilket utbud av flygplatskapacitet i övrigt som finns inom det aktuella området.

I motion T83 (m) begärs (yrkande 10) att förslaget om en trafikpolitisk prövning skall avslås. Enligt motionärerna är den nuvarande ordningen för prövning av flygplatsprojekt tillräcklig.

Som föredraganden framhåller bör flygplatsprojekt som uppenbarligen saknar förankring i realistiska antaganden om den framtida trafiktillväxten inte komma till stånd eller åtminstone begränsas till sin omfattning. En trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar bör därför ske såsom föredraganden föreslår. Utskottet tillstyrker sålunda propositionsförslaget härom och avstyrker motionsförslaget.

Prövning av koncessionsnämnden för miljöskydd

Enligt 9 § miljöskyddslagen (1969:387) kan koncessionsnämnden för miljöskydd – på ansökan av den som utövar eller ämnar utöva miljöfarlig verksamhet – lämna tillstånd till verksamheten efter prövning enligt lagen. Föredaganden framhåller angelägenheten av att LFV för egen del utnyttjar miljöskyddslagens möjligheter till miljöprövning av planerade investeringar i nya rullbanor vid flygplatserna och då en befintlig rullbana avses skola förlängas och detta medför väsentligt ändrade miljöförhållanden. Föredraganden anser att det är principiellt viktigt att även åtgärder vid kommunala flygplatser genomgår motsvarande prövning. Han förordar att ett villkor för godkännande av LFV skall vara att en kommunal flygplatsinvestering har prövats av koncessionsnämnden för miljöskydd. Föredraganden anmäler att förslag till erforderliga lagändringar senare kommer att framläggas.

Förslaget om att nya flygplatsprojekt skall prövas av koncessionsnämnden för miljöskydd har inte mött invändning i motionerna. Utskottet tillstyrker att förslaget godkänns.

4 Luftfartens kostnadsansvar

I ett särskilt delavsnitt i den trafikpolitiska propositionen tas upp frågor om luftfartens kostnadsansvar.

Trafikavgifterna inom luftfartsområdet utgår i dag enligt två olika system. För inrikes reguljär luftfart tillämpas en s. k. tvådelad tariff som består av en fast årsavgift och en rörlig trafikberoende avgift. För utrikes luftfart och

sådan luftfart som inte omfattas av den tvådelade tariffen uttas landningsavgift, passageraravgift och undervägsavgift.

4.1 De rörliga luftfartsavgifterna

Föredraganden anför att luftfartsverket (LFV) har redovisat beräkningar av de kortsiktiga marginalkostnader som är direkt hänförliga till utnyttjandet av luftfartens infrastruktur. Enligt LFV bör i dessa marginalkostnader ingå trafikberoende underhålls- och driftkostnader för infrastrukturen, vilket motsvarar s. k. betjäningskostnader för start- och landningstjänst, passagerartjänst och flygtrafiktjänst undervägs. Enligt föredraganden uppgår dessa kostnader för den reguljära inrikestrafiken för budgetåret 1986/87 till ett totalt belopp av 135 milj.kr. Föredraganden förordar att de rörliga luftfartsavgifterna skall inom ramen för ett oförändrat avgiftsuttag kunna anpassas till de beräknade kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnader som är direkt hänförliga till utnyttjandet av infrastrukturen.

Riksdagen föreslås godkänna föredragandens förslag avseende luftfartens kostnadsansvar.

Vad föredraganden sålunda har förordat om luftfartens kostnadsansvar har inte föranlett någon erinran i motionerna. Utskottet har inte heller något att erinra häremot och tillstyrker att riksdagen godkänner vad föredraganden har förordat i denna del.

4.2 Införande av en miljöavgift på flygtrafik

De för människor och miljö skadligaste komponenterna i flygplanens avgasutsläpp är enligt föredraganden kolväten och kväveoxid i olika former. I avsnitt 6. Miljö och energi i den trafikpolitiska propositionen lägger föredraganden fram förslag om åtgärder för att åstadkomma miljövänligare flygtrafik. Bland annat föreslår föredraganden (s. 73) att Sverige bör internationellt verka för åtgärder som syftar till en övergång till flygplanstyper med lägre mängder skadliga avgasemissioner. I detta avsnitt i propositionen redovisas bl. a. ett av luftfartsverket år 1987 fastställt miljöpolitiskt handlingsprogram (s. 90). Som förutskickas i propositionsavsnittet, vilket jämte därtill knutna motioner behandlas i utskottets betänkande TU 1987/88:23, återkommer föredraganden i avsnittet om luftfart till frågan om luftfartens miljöpåverkan.

Föredraganden diskuterar sådana kostnader inom flygtrafiken som drabbar samhället såsom trängselkostnader, kostnader för olyckor och kostnader för miljöpåverkan. Han framhåller att utgångspunkt för utformningen av de avgifter som det allmänna tar ut för infrastrukturtjänster på trafikområdet bör vara, att de totala samhällsekonomiska kostnader som följer av trafiken skall täckas genom dessa avgifter. Med hänsyn till att kunskaperna om de totala kostnaderna är ofullständiga anser sig dock föredraganden inte vara beredd att föreslå någon förändring av de fasta avgifter som utgår inom luftfartsområdet.

När det gäller de rörliga avgifterna anför föredraganden att de i princip är utformade för att ge LFV kostnadstäckning för olika tjänster, vilket innebär

att vissa av de samhällsekonomiska marginalkostnader som flygtrafiken ger upphov till inte beaktas inom nuvarande avgiftssystem, främst kostnader för avgasutsläpp och olyckor. Han förordar att som ett komplement till luftfartsavgifterna (som går till LFV) skall en särskild avgift – en miljöavgift – införas den 1 januari 1989 för inrikes flygtrafik i förvärvssyfte, vilken avgift skall motsvara den del av flygtrafikens samhällsekonomiska marginalkostnader som kan hänföras till flygtrafikens avgasutsläpp. Kostnaderna för inrikesflygets avgasutsläpp uppskattas i propositionen till ca 60 milj.kr. per år. Föredraganden förutskickar att regeringen (finansdepartementet) senare under våren 1988 kommer att framlägga en proposition till riksdagen om föreslagen miljöavgift.

Riksdagen föreslås godkänna föredragandens förslag om införande av en miljöavgift för den inrikes flygtrafiken.

Inte heller förslaget att en miljöavgift på flygtrafik skall införas har mött erinran i motionerna. Utskottet har inte heller något att erinra mot att en sådan avgift införs. Däremot har motionsförslag framförts om användningen av influtna avgifter m.m.

I motion T18 (m) begärs att miljöavgiften skall i sin helhet användas till miljöförbättrande åtgärder inom luftfartens område. Motionären framhåller bl. a. angelägenheten att minska skador på miljön som orsakas av glykol som används för avisning av flygplan och av urea som används för att hålla rullbanor öppna vintertid.

I motion T65 (fp) begärs (yrkande 4) att miljöavgiften skall vara så utformad att den premierar användande av moderna och mer miljövänliga flygplan. I motion T83 (m) begärs (yrkande 7) att miljöavgiften i sin helhet skall användas till miljöförbättrande åtgärder inom luftfarten och utformas så att den medverkar till en miljövänligare utformning och förbättring av flygplansmotorerna genom att avgiften minskas då miljöförbättringar vidtas. Vidare bör enligt motionärerna Sverige arbeta internationellt för miljöförbättrande åtgärder inom luftfarten.

I motion T48 (c) begärs (yrkande 24) att Sverige internationellt skall verka för att det blir möjligt att belasta även utrikesluftfarten med miljöavgifter.

Jordbruksutskottet har – som nämnts inledningsvis i betänkandet – i yttrandet JoU 1987/88:3 y i ett särskilt avsnitt behandlat frågor om miljövänligare flygtrafik (s. 6–7) och därvid bl. a. behandlat propositionsförslaget om införande av en miljöavgift och ovannämnda förslag i motionerna T65 (fp), T83 (m) och T48 (c). Utdrag ur jordbruksutskottets yttrande avseende denna del m.m. har fogats vid detta betänkande som bilaga 1.

Beträffande miljöavgiftens närmare utformning förordar föredraganden bl. a. att den skall vara styrande så att en minskning av utsläppen också skall medföra att avgiften minskar. Både jordbruksutskottet och trafikutskottet tillstyrker detta, vilket tillgodoser önskemålen i motion T65 (fp) yrkande 4 och och i motion T83 (m) del av yrkande 7. Hithörande motionsförslag bör därför inte föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

I likhet med vad jordbruksutskottet gör i sitt yttrande avstyrker trafikutskottet att inkomsterna av miljöavgiften skall specialdestineras. Syftet med förslagen härom i motion T18 (m) och i motion T83 (m) del av yrkande 7 torde tillgodoses med att luftfartsverket enligt verkets miljöpolitiska handlingsprogram skall för varje flygplats som verket driver utreda mest lämpliga kombination av banavisningskemikalier för att möjliggöra lokala begränsningar av kemikaliespill och med att kemikalier för avisning av flygplan enligt programmet inte skall släppas ut från verkets flygplatser till vattendrag eller sjöar om det inte kan ske utan olägenhet. Chefen för flygvapnet ansvarar enligt programmet på motsvarande sätt för de miljöolägenheter den civila flygverksamheten orsakar på militära flygplatser. Med hänsyn till det anförda bör motionsförslagen inte föranleda något initiativ av riksdagen. De avstyrks således.

Frågan om utrikesluftfartens miljöpåverkan är, som majoriteten i jordbruksutskottet framhåller, självfallet inte möjlig att avgöra internt inom Sverige. Vidare utgör, som jordbruksutskottet och föredraganden påpekar, Sveriges internationella åtaganden på luftfartens område hinder för att belägga den utrikes linjefarten med en miljöavgift. I propositionens avsnitt om miljö och energi framhåller emellertid föredraganden (s. 75) att de nordiska miljöministrarna kommer att i det internationella arbetet verka för att påskynda utvecklingen och införandet av miljövänligare flygplanstyper. Detta bör enligt trafikutskottets mening tillgodose det önskemål som ligger bakom förslaget i motion T48 (c) yrkande 24. Motionsyrkandet bör inte föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

Utskottet tillstyrker förslaget om införande av en miljöavgift i den mån förslaget inte har behandlats ovan.

5 Luftfartsverkets organisation och inriktningen av verksamheten m.m.

I detta avsnitt av betänkandet behandlas först motionsförslag om luftfartsverkets (LFV:s) organisation m.m. och därefter förslag i proposition 1987/88:100 bilaga 8 (budgetpropositionen) om inriktningen av LFV:s verksamhet under treårsperioden 1988/89–1990/91.

5.1 Organisation m.m.

Organisationen av affärs- och myndighetsfunktionerna

I motion T89 (m) begärs (del av yrkande 18) att LFV:s kommersiella verksamhet skall ombildas till aktiebolag. I motion T83 (m) begärs (yrkande 1) att myndighetsfunktionen inkl. flygsäkerhetstjänsten i LFV skall avskiljas från den rörelsedrivande funktionen och den sistnämnda ombildas till aktiebolag.

Utskottet avstyrkte senast i betänkandet TU 1986/87:25 likartade motionsförslag. Utskottet vill nu – liksom i nämnda betänkande – framhålla följande omständigheter.

- Genom LFV:s nuvarande organisation, för vilken utskottet redogjort i det föregående, har det skapats en klarare avgränsning mellan verkets myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner.
- Det bör vara till fördel för luftfarten att myndighetsfunktionerna på luftfartsområdet samt flygplats- och flygtrafikledningsfunktionerna hålls samman i ett verk.
- På grund av de samhälleliga krav som ställs på LFV och den anpassning till ändrade förhållanden som affärsverksformen medger är denna företagsform lämplig för LFV.

Av angivna skäl avstyrker utskottet även de nu aktuella motionsförslagen.

Ett finansieringsbolag för LFV

I motion T83 (m) begärs (yrkande 3) förslag till ett särskilt finansieringsbolag för LFV med televerkets finansieringsbolag Telefinans som förebild.

I likhet med vad utskottet gjorde i betänkandet TU 1986/87:25 med anledning av ett likartat motionsyrkande vill utskottet framhålla att LFV:s finansiella rörelsefrihet har ökats genom att verket får fondera överskottsmedel och har möjlighet till upplåning genom riksgäldskontoret, leasing och finansiering genom avtal med kommunala och enskilda intressenter. Något särskilt finansieringsbolag synes mot nu nämnd bakgrund inte vara erforderligt. Vidare vill utskottet erinra om att utskottet – vid behandlingen i betänkandet TU 1985/86:15 av ett likartat motionsförslag – framhöll att upplåning genom riksgäldskontoret torde kunna ske till lägre kostnad dels genom att riksgäldskontorets speciella kompetens att låna upp medel utnyttjas, dels genom att de "stordriftsfördelar" uppnås som riksgäldskontorets medverkan torde innebära. Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet det nu aktuella motionsförslaget.

5.2 Inriktningen av LFV:s verksamhet

LFV har i sin treårsplan för budgetåren 1988/89–1990/91 som inriktning av verksamheten bl. a. angett att verket skall vara inriktat på att stärka flygtransportsektorns konkurrensförmåga. Förutom att LFV skall verka för stor följsamhet av tjänsteutbudet till förändrade behov eller möjligheter skall LFV kunna erbjuda flygföretagen förutsättningar för hög regularitet, korta markuppehåll och smidig trafikavveckling. Vidare skall flygsäkerhetsstandarden lägst vara i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. Föredraganden förordar att vad LFV sålunda angett skall läggas till grund för verksamheten under treårsperioden. Föredraganden framhåller vidare att verkets tjänster bör vägas mot verkets kostnader för att driva verksamheten och kundernas vilja att betala för detta. Förutom önskemål från kunderna om rimliga avgifter bör enligt föredraganden hänsyn också tas till statens krav på ekonomisk avkastning.

Riksdagen föreslås godkänna vad föredraganden sålunda har förordat. Utskottet tillstyrker att så sker.

I den trafikpolitiska propositionen redovisar fördraganden i delavsnittet Investeringar i flygplatssystemet sin syn på ekonomiska mål för luftfartsverket (LFV) och lägger fram förslag om inriktningen och omfattningen av LFV:s investeringar för nästa treårsperiod m.m.

6.1 Nuvarande ekonomiska mål och ramar och LFV:s förslag m.m.

För innevarande budgetår beräknas LFV:s tillgångar till totalt 3 610 milj.kr. och verkskapitalet till 1 679 milj.kr., varav statskapital 1 537 milj.kr., avsättningar 95 milj.kr. och balanserat överskott 47 milj.kr. Soliditeten, dvs. relationen mellan verkskapitalet och de totala tillgångarna, kan sålunda för innevarande budgetår beräknas till 47 %.

Som mål för ekonomiskt resultat m.m. gäller för LFV för närvarande följande.

- Avkastning på statskapitalet enligt fastställd avkastningsränta – beräknad till ca 11 % per år – skall inbetalas till staten.
- Tidigare underförräntning på det statliga kapitalet, som vid slutet av innevarande budgetår beräknas uppgå till 625 milj.kr., skall vara helt återbetald senast budgetåret 1991/92.
- LFV:s avgiftshöjningar skall, när full förräntning uppnås, understiga den allmänna prisutvecklingen. Detta ligger i linje med det s. k. SILA-protokollet (bilaga 2 vid proposition 1983/84:147).
- Soliditeten får inte understiga 45 % under innevarande treårsperiod.

Gällande investeringsram för LFV för innevarande treårsperiod, dvs. budgetåren 1987/88–1989/90, omfattar investeringar för 965 milj.kr.

Behovet av upplåning i riksgäldskontoret beräknas för innevarande budgetår till ca 550 milj.kr.

För *nästa treårsperiod*, dvs. budgetåren 1988/89–1990/91, räknar LFV med en ökning av personalresurserna med ca 2,5 % per år och en produktivitetsförbättring med 3 % per år. Soliditeten beräknas sjunka till 42 % för budgetåret 1988/89 och vid slutet av treårsperioden uppgå till ca 39 %. LFV:s mål är att soliditeten inte vid något tillfälle skall understiga 35 % under nästa treårsperiod.

LFV föreslår dels en ökning av investeringsramen för innevarande budgetår med ca 300 milj.kr., dels en investeringsram för nästa treårsperiod på 2 miljarder kronor. Investeringsutgifterna har i huvudsak uttryckts i prisläget den 1 januari 1987. Till grund för planen för den kommande treårsperioden ligger en beräknad passagerartillväxt på ca 7,5 % till år 1990.

Behovet av upplåning i riksgäldskontoret beräknas till ca 1,2 miljarder kronor.

6.2 Propositionsförslagen om ekonomiska mål

Föredraganden anser att gällande ekonomiska mål för LFV, dvs. mål för ekonomiskt resultat, prissättning och soliditet, skall hållas oförändrade för

nästa treårsperiod. Riksdagen föreslås ta del av vad han anför härom. I samband med att utskottet redovisar sin mening härvidlag behandlar utskottet vissa motionsförslag som har anknytning till de ekonomiska målen för LFV.

Avgifter för besiktning av privatflygplan

I motion T83 (m) begärs (yrkande 11) att avgiften för luftvärdighetsbevis i samband med besiktning av privatflygplan bör vara relaterad till den verkliga kostnaden. Motionärerna framhåller att någon egentlig besiktning inte äger rum utan enbart stickprovskontroll.

I betänkandet TU 1985/86:15 (s. 9–10) har utskottet redogjort för nuvarande principer för prissättningen inom flygsäkerhetstjänsten. Dessa innebär att kostnadstäckning eftersträvas för hela denna del av LFV:s verksamhet och att därvid över- eller undertäckning kan förekomma för olika typer av tjänster.

Utskottet har erfarit att inom LFV har påbörjats en översyn av prissättningen för flygsäkerhetstjänsten. I avvaktan på resultat av översynen torde motionsförslaget kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Krav på soliditeten

I motion T83 (m) begärs (yrkande 9) att kravet på LFV:s soliditet skall – såsom verket har föreslagit – bestämmas till 42 % i början av nästa treårsperiod och sänkas till 39 % i slutet av perioden. Detta bör enligt motionärerna ge verket större handlingsutrymme än det föredragandens förslag ger.

Föredraganden framhåller som skäl för förslaget att gällande krav beträffande soliditeten skall ligga fast, att tanken med treårsplaner för en verksamhet är att få långsiktighet och rörelsefrihet i verksamheten, men att det därvid också är viktigt med långsiktighet i de förutsättningar som skall gälla för verksamheten. Mot denna bakgrund bör enligt föredraganden målet för soliditeten ligga fast. Utskottet har inte något att erinra häremot. Motionsförslaget bör inte föranleda något initiativ av riksdagen utan bör avslås.

Ökad inbetalning till staten som budgetförstärkning

I motion T218 (c) begärs (i del av motionen) att som ett led i budgetpolitiken statens inkomster under nästa budgetår skall förstärkas genom att från LFV inlevereras 200 milj.kr. utöver vad som förutskickats i årets budgetproposition.

Enligt LFV:s plan för nästa treårsperiod (s. 17) räknar LFV med följande resultat m.m. i milj.kr. för innevarande budgetår och för nästa budgetår.

	1987/88	1988/89
Resultat före avsättningar	280	320
Avsättningar	– 95	– 85
Avkastningsränta på statskapitalet	–170	–170
Delbetalning av tidigare underförräntning på statskapitalet	– 15	– 65

Förväntade resultat ger således inte möjlighet för ytterligare inbetalning till staten av den omfattning motionärerna föreslår. Sådan inbetalning kräver följaktligen kraftiga ändringar av prissättningen för LFV:s tjänster, minskade avsättningar för att möta framtidens behov, utförsäljning av tillgångar m.m., vilket utskottet inte kan ställa sig bakom. Utskottet avstyrker därför motionsförslaget.

De ekonomiska målen för LFV i övrigt

Utskottet har inte något att erinra mot vad föredraganden anfört om de ekonomiska målen för LFV i övrigt.

6.3 Propositionsförslagen om investeringar m.m.

Föredraganden anför att, även om det finns ett uttalat behov av stora investeringar, det med tanke på de ekonomiska konsekvenserna är angeläget med en prioritering av kapacitets- och säkerhetsinvesteringar. Parallellt med nödvändiga åtgärder på landets olika flygplatser är det enligt föredraganden framför allt på Stockholm–Arlanda flygplats som kapacitetsproblemen är mer uttalade. Utbyggnadsplanerna på Arlanda omfattar i fråga om stora anläggningar en ny inrikesterminal och en tredje landningsbana som tillsammans beräknas kosta drygt 2 miljarder kronor. Förberedande arbeten för en ny inrikesterminal har påbörjats. Anläggande av en tredje bana beräknas enligt LFV komma att påbörjas under budgetåret 1990/91.

Föredraganden beräknar för nästa treårsperiod – såsom LFV har föreslagit – en investeringsvolym på ca 2 miljarder kronor, nämligen för de tre i perioden ingående budgetåren investeringar på ca 775, 575 resp. 650 milj.kr.

Finansieringen av investeringarna beräknas huvudsakligen ske med upplånade medel i riksgäldskontoret, ca 1,2 miljarder kronor, och med avskrivnings- och rörelsemedel, ca 790 milj.kr.

Det föreslås i propositionen att riksdagen skall godkänna vad föredraganden har förordat om inriktningen och omfattningen av LFV:s investeringar under perioden 1988/89–1990/91 samt bemyndiga regeringen att besluta om avvikelser därifrån.

Motionsförslag om Arlanda

I motion T66 (vpk) begärs (yrkande 22) att uppförande av en ny inrikesterminal och andra utbyggnader på Arlanda inte skall komma till

stånd. Motionärerna anser att luftfartens expansion måste brytas med hänsyn till de miljöskador den orsakar genom avgasutsläpp och buller och att detta skall åstadkommas genom att massiva överföringar av transporter från flyg till främst järnväg sker. Vid en härigenom åstadkommen stagnation i flygtrafiken blir enligt motionärerna utbyggnad på Arlanda obehövlig.

Utskottet vill erinra om att riksdagen (rskr. 1987/88:159) på förslag av utskottet i betänkandet TU 1987/88:13 om trafikpolitikens mål och inriktning (s. 7) har avslagit förslag i motionen (yrkande 21) om vissa åtgärder för massiva överföringar av persontransporter från flyg till främst järnvägen. Utskottet hänvisade till att flyget genom införande av en särskild miljöavgift får bära sina miljökostnader.

Kapacitetsproblem finns redan på Arlanda. Nuvarande inrikesterminal är dimensionerad för cirka fyra miljoner passagerare per år. I nuläget uppgår emellertid passagerarantalet till cirka sju miljoner per år och beräknas uppgå till cirka nio miljoner år 1990. Kapaciteten i det befintliga bansystemet är vidare en "flaskhals" för trafiken. Under några timmar på morgnar och eftermiddagar är sålunda bansystemet hårt utnyttjat. De här redovisade planerna på utbyggnad på Arlanda bör således komma till stånd. Motionsförslaget avstyrks sålunda.

I motion T65 (fp) anförs att en ny inrikesterminal och en tredje bana på Arlanda inte kommer att lösa trängselproblemen i flygtrafiken. Som en åtgärd som skulle bidra till att lösa dessa problem föreslår motionärerna (yrkande 16) att t. ex. landningsavgifterna höjs så att de minskar "trycket" på Arlanda och finansierar den nya inrikesterminalen.

Föredraganden anför (s. 318) att LFV i en skrivelse i mars 1987 till regeringen har redovisat ett uppdrag att utarbeta förslag till principer när det gäller att inom avgiftssystemet täcka de kostnader som föranleds av investeringar i flygplatser m.m. I ett till skrivelsen fogat protokoll som innefattar en överenskommelse mellan företrädare för LFV, SAS och Linjeflyg regleras inflytande och betalningsansvar för ny kapacitet. Kostnadsansvaret för den nya inrikesterminalen bör enligt skrivelsen falla på inrikestrafiken. Skrivelsen är föremål för beredning inom regeringskansliet. Mot bakgrund av det anförda synes motionsförslaget inte böra föranleda något initiativ från riksdagens sida. Det avstyrks sålunda.

I motion T83 (m) begärs (yrkande 8) att anläggande av en tredje bana på Arlanda skall påbörjas snarast då avsaknaden av denna bana utgör ett hinder för att väl utnyttja flygplatsen.

Enligt en i LFV:s plan för nästa treårsperiod (s. 26) redovisad kalkyl, i vilken kostnaderna för förseningar i flygtrafiken ställs mot kapital- och driftskostnader för ett nytt bansystem på Arlanda, skulle kapacitetsutbyggnad med en tredje bana kunna från ekonomisk synpunkt vara motiverad under budgetåret 1991/92 om flygtrafiken utvecklas som för närvarande. Som ovan nämnts beräknar LFV att anläggandet av en tredje bana skall kunna påbörjas under budgetåret 1990/91. För närvarande vidtas vissa förberedande åtgärder. Föredraganden förordar bl. a. att förberedelser görs för behandling av investeringen i koncessionsnämnden för miljöskydd.

Mot bakgrund av den sålunda lämnade redovisningen synes motionsförslaget inte böra föranleda något initiativ av riksdagen. Det avstyrks sålunda.

Motionsförslag om ny flygplats för Karlstadsregionen

Karlstads flygplats drivs och förvaltas av LFV. I fyra motioner framförs kritik mot flygplatsen för att den ligger nära bostadsområden. Trafiken på flygplatsen innebär enligt motionerna olägenheter för bostadsområdena genom buller och avgaser från flygplanen.

I motion T66 (vpk) framhålls att snabbtågstrafik kommer att minska behovet av flygresor på medellånga distanser. Snabbtågstrafik skulle därför enligt motionärerna göra en flygplats i Karlstad obehövlig, och de begär (yrkande 24) att en ny flygplats inte skall anläggas där.

Antalet ankommande och avresande passagerare på Karlstads flygplats var under år 1987 ca 250 000. Ökningen från år 1986 var nära 8 %. Med hänsyn till denna omfattning av flygtrafiken på Karlstad är utskottet inte berett att uttala att en flygplats i regionen kan bli obehövlig. Motionsförslaget bör därför inte föranleda något initiativ av riksdagen utan kan avslås.

I motionerna T42 (c,m,fp), T207 (s) och T224 (m) framförs yrkanden (yrkandena 3, 5 resp. 3) som syftar till åtgärder från statens sida för anläggande av en ny flygplats i Karlstadsregionen.

Utskottet vill erinra om att utskottet vid behandlingen av frågor om huvudmannaskap för flygplatser i ett föregående avsnitt i detta betänkande hänvisade till att föredraganden kan tänka sig olika utformning av huvudmannaskap och driftsformer för flygplatser i framtiden och att frågor härom – som nämnts i avsnittet – beräknas ingå i ett utredningsuppdrag. Mot bakgrund av det förutskickade utredningsuppdraget och då det ankommer på LFV att i kontakt med företrädare för lokala intressenter m. fl. följa frågan om en ny flygplats för Karlstadsregionen synes nämnda motionsförslag kunna lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Flygplats för "Fyrstad"

Trollhättan–Vänersborgs nuvarande flygplats drivs sedan år 1983 av Fyrstads Flygplats AB, som ägs av Trollhättans, Uddevalla, Vänersborgs och Lysekils kommuner. Flygplatsen har enligt de motioner som nämns i det följande inte kapacitet för flygplan som är större än SAAB-340: Flygplatsbolaget önskar att en ny flygplats för "Fyrstad", som har större kapacitet, skall anläggas i Skogaryd, Vänersborgs kommun. Kostnaden beräknas i 1987 års prisnivå till ca 310 milj.kr.

I motionerna T225 (fp) yrkandena 4–6, T701 (s) och T704 (fp,m) framförs förslag som syftar till att staten skall – ekonomiskt och på annat sätt – engagera sig i anläggandet av en flygplats för "Fyrstad".

Man kan som föredraganden har anfört tänka sig olika utformning av huvudmannaskap och driftsformer för flygplatser. Då en flygplats för "Fyrstad" i första hand är en kommunal angelägenhet ankommer det närmast på de kommuner som är engagerade i flygplatsbolaget att vinna intressenter för

planering, ägande och drift av en ny flygplats. Utskottet är därför inte berett att förorda något initiativ av riksdagen med anledning av motionsförslagen, som sålunda avstyrks.

Stockholm–Bromma flygplats

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

Bromma flygplats används numera huvudsakligen för affärs- och privatflyg m.m. Viss linjefart förekommer också på flygplatsen.

I motion T83 (m) framhålls att Arlanda och Bromma flygplatser samarbetar trafikalt bra till fördel för såväl resenärer som flygföretag. Motionärerna begär (yrkande 12) att riksdagen skall uttala sig för att Bromma flygplats bör vara kvar som en med Arlanda samverkande flygplats.

Utskottet har tidigare uttalat uppfattningen att det i avvaktan på en mera slutlig lösning av flygplatsfrågan för Stockholmsregionen inte är möjligt att avveckla Bromma flygplats. Som utskottet också tidigare gjort vill utskottet understryka att det inte har frångått sin uppfattning att två flygplatser behövs i regionen.

Kontakter mellan LFV, staden och landstinget i frågan om flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen på lång sikt har lett till att staden, landstinget och sex Södertörnskommuner har bildat Tullinge Flygplats AB som sedan har utarbetat och till regeringen överlämnat förslag om inrättande av en civil trafikflygplats på den nedlagda flygflottiljen F18:s bas vid Tullinge.

Genom beslut i februari 1987 uppdrog regeringen åt landshövding Curt Boström att undersöka näringslivets, berörda kommuners och landstingets intresse av att medverka ekonomiskt i ett gemensamt bolag för uppbyggnad och drift av en civil flygplats vid Tullinge. I beslutet framhölls att flygplatser med enbart inrikes sekundärtrafik samt affärs – och privatflyg inte är en angelägenhet för staten och LFV. Vidare betonades att en civil flygplats vid Tullinge – med hänsyn till Arlandas roll och utvecklingsmöjligheter – inte under överskådlig tid är nödvändig som komplement till de flygplatser som staten svarar för. Tullinge skulle mot den bakgrunden inte vara aktuell som statlig flygplats. Utredningsarbetet borde inriktas på en uppbyggnad för propellerflyg och samtidigt en koncessionsgivning som är förenlig med en långsiktig utveckling av Arlanda för svenskt inrikesflyg. Landshövding Boström beräknas komma att redovisa uppdraget inom kort.

I avvaktan på resultat av nämnda utredningsarbete är utskottet inte berett att föreslå något riksdagens uttalande om en lösning av frågan om en ytterligare flygplats i Stockholmsregionen. Härav följer att utskottet avstyrker motion T83 (m) i här aktuell del.

I motion T226 (fp) begärs (yrkande 1) att regeringen inleder planeringen för en ny civil trafikflygplats i Tullinge. Förslaget motiveras med en rad skäl för ytterligare en storflygplats i Stockholmsregionen.

Med hänvisning till landshövding Boströms ovan nämnda utredningsarbete kan motionsförslaget lämnas utan särskild åtgärd.

Sammanfattande ställningstagande till propositionsförslagen om LFV:s investeringar, m.m..

I de avseenden som utskottet inte redan har behandlat ovan har utskottet inte funnit anledning till erinran mot vad föredraganden i den trafikpolitiska propositionen har förordat om inriktningen och omfattningen av LFV:s investeringar under perioden 1988/89–1990/91 och mot att regeringen får besluta om avvikelser därifrån. Utskottet föreslår att riksdagen lämnar i propositionen föreslaget godkännande resp. bemyndigande.

I de avseenden som utskottet inte redan har behandlat ovan har utskottet inte heller funnit anledning till erinran mot vad föredraganden anfört i här aktuell del av propositionen och som regeringen har berett riksdagen tillfälle att ta del av.

7 Anslagen under sjätte huvudtiteln till luftfart

I detta avsnitt av betänkandet behandlar utskottet i propositionen 1987/88:100 bilaga 8 (budgetpropositionen) framlagda förslag till anslag under sjätte huvudtitelns rubrik F. Luftfart samt motionsförslag med anknytning till dessa anslag.

7.1 Beredskap för civil luftfart och Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland

I budgetpropositionen föreslås att riksdagen för budgetåret 1988/89 skall till Beredskap för civil luftfart anvisa ett reservationsanslag av 25,1 milj.kr. och till Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland ett förslagsanslag av 14,5 milj.kr.

Utskottet tillstyrker förslagen.

7.2 Bidrag till kommunala flygplatser

För innevarande budgetår har under anslaget till Bidrag till kommunala flygplatser anvisats ett "ordinarie" anslag av 15 milj.kr. (prop. 1986/87:100 bil. 8 s. 128–129, TU 25, rskr. 303) för att användas för regionalpolitiskt stöd till huvudmännen för kommunala flygplatser i skogslänen. Av beloppet har 10 milj.kr. avsatts för bidrag till driften av flygplatser med regionalpolitiskt viktig trafik, 600 000 kr. för bidrag till huvudmännen för Sveg-flyget och resterande belopp 4,4 milj.kr. för bidrag till investeringar i befintliga flygplatser i första hand.

I budgetpropositionen föreslås att för nästa budgetår skall ett lika stort "ordinarie" anslag anvisas att fördelas på samma sätt som det "ordinarie" anslaget för innevarande budgetår.

Som nämnts i det föregående har riksdagen (TU 1987/88:9, rskr. 149) på förslag i proposition 1987/88:64 om särskilda regionalpolitiska insatser i delar av Bergslagen och norra Sveriges inland (bil. 1) på tilläggsbudget till statsbudgeten för innevarande budgetår under här nämnt anslag anvisat 35 milj.kr. för flygplatsinvesteringar i Norrlands inland. I propositionen nämndes en flygplats i Arvidsjaur som ett aktuellt projekt. I den nyligen avgivna propositionen 1987/88:86 om särskilda regionalpolitiska insatser i Norrbottens län m.m. (bil. 2) har föreslagits att ytterligare 15 milj.kr. anvisas under här nämnt anslag på tilläggsbudget till statsbudgeten för innevarande budgetår för att användas för investering i en flygplats i Arvidsjaur.

I sex motioner föreslås att huvudmännen för olika flygplatser skall få bidrag, nämligen i motion T61 (fp) för Idre flygplats, i motion T216 (m) i här aktuell del för Gävle–Sandvikens och Hudiksvalls flygplatser, i motion T703 (s) för Gävle–Sandvikens, Söderhamns och Hudiksvalls flygplatser, i motion T52 (c) yrkande 2c för Hudiksvalls flygplats och i yrkande 2a för en Bollnäs–Ovanåkers flygplats samt i motionerna T34 (s) yrkande 1, T39 (m) och T52 (c) yrkande 2b för Svegs flygplats.

Regeringen uppdrog i juli 1987 åt luftfartsverket (LFV) att underrätta berörda kommuner om det "ordinarie" anslaget för innevarande budgetår och att avge förslag till regeringen om bidrag från anslaget. LFV underrättade samtliga huvudmän för de flygplatser som avses i motionerna med undantag för huvudmannen för Idre flygplats. Av dessa huvudmän som hade underrättats om anslaget inkom samtliga med ansökan om bidrag med undantag för huvudmannen för en Bollnäs–Ovanåkers flygplats. Efter att ha inhämtat yttranden från länsstyrelserna i berörda län avgav LFV i början av mars i år till regeringen förslag om fördelning av bidrag från det "ordinarie" anslaget för innevarande budgetår. LFV föreslår att bidrag skall utgå till samtliga huvudmän för de i motionerna avsedda flygplatserna som ansökt om bidrag.

Utskottet är inte berett att uttala sig om vilka flygplatshuvudmän som bör få komma i fråga för bidrag från det "ordinarie" anslaget. Ordningen för innevarande budgetår med att LFV underrättar flygplatshuvudmännen om anslaget och bereder frågor om bidrag från detsamma synes ändamålsenlig och torde kunna vara förebild för behandlingen av frågor om bidrag från anslaget för nästa budgetår. Mot bakgrund av det anförda föreslår utskottet att här aktuella motionsförslag lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

Medelsberäkningen för det "ordinarie" anslaget för nästa budgetår föranleder inte någon erinran från utskottets sida. Utskottet föreslår att det föreslagna beloppet anvisas.

7.3 Civil trafikflygarutbildning

I budgetpropositionen föreslås en medelsanvisning av 43,6 milj.kr. för nästa budgetår under anslaget till Civil trafikflygarutbildning.

I anslutning till behandlingen av detta förslag behandlar utskottet ett i motion T211 (fp) i här aktuell del framfört förslag om att det på den av Västerås kommun drivna Västerås–Hässlö flygplats (tidigare militär flygplats) skall inrättas en flyghögskola för flygtjänst-, flygteknik- och flygförarutbildningar.

Utskottet avstyrkte i betänkandet TU 1986/87:25 ett likartat motionsförslag. Utskottet hänvisade till att det närmast borde ankomma på berörda utbildningsmyndigheter samt flygföretagen och LFV att bedöma utbildningsbehoven på de aktuella områdena samt hur dessa behov på bästa sätt skall tillgodoses.

Högskolan Eskilstuna–Västerås bedriver för närvarande en flygtekniker-kurs om 40 poäng. Bl.a. denna kurs är tillträdeskrav till flygdriftingenjörslinjen vid tekniska högskolan i Stockholm.

Enligt bestämmelser i 10 kap. 2 § högskoleförordningen (1977:263) ankommer det på högskolestyrelse att bl. a. ta initiativ som kan främja förnyelse och utveckling av utbildningen. Högskolestyrelse får enligt bestämmelser i 3 kap. högskoleförordningen inrätta lokal utbildningslinje och fristående kurs inom ramen för tillgängliga medel. Riksdagen tar inte ställning till vilka lokala linjer m.m. som högskolorna bör anordna, utan ansvaret för detta är lagt på högskoleenheterna. Detta har utbildningsutskottet framhållit – senast i sitt nyligen avgivna betänkande UbU 1987/88:27 om anslag till lokala och individuella linjer samt fristående kurser (prop. 1987/88:100, bil. 10 delvis).

Mot bakgrund av det anförda bör här aktuellt motionsförslag inte föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Medelsberäkningen för Civil trafikflygarutbildning föranleder inte någon erinran från utskottets sida. Föreslaget belopp bör anvisas.

7.4 Statens haverikommission

I budgetpropositionen föreslås att riksdagen till Statens haverikommission för budgetåret 1988/89 skall anvisa ett (formellt) anslag av 1 000 kr.

Utskottet tillstyrker förslaget.

8 Fotografering från vissa luftfartyg

Enligt bestämmelser i 8 kap. 4 a § luftfartslagen (1957:297) gäller att fotografering får inte utan tillstånd av överbefälhavaren (ÖB) ske från luftfartyg i linjefart inom sådana restriktionsområden som har bestämts av regeringen enligt 1 kap. 3 § första meningen i lagen (dvs. av militära skäl). Med detta undantag är fotografering från luftfartyg i linjefart tillåten. Från andra luftfartyg än luftfartyg i linjefart får fotografering inte i något fall ske utan tillstånd. Frågan om tillstånd prövas beträffande fotografering för kartläggning av regeringen och i övriga fall av ÖB. Bestämmelserna i paragrafen gäller inte fotografering för statens lantmäteriverk. På luftfartyg som nu sagts får enligt bestämmelser i 8 kap. 4 b § luftfartslagen kameror medföras bara om tillstånd har meddelats till fotografering eller om kamerorna för-

varas så att de inte kan användas under flygningen. Befälhavaren skall enligt paragrafen se till att dessa föreskrifter iakttas.

I motion T706 (fp) begärs ändring i luftfartslagen så att det blir tillåtet att fotografera även från allmänflyg. Syftet med förbudet att fotografera från allmänflyg – att hindra insyn – har enligt motionärerna numera inte något berättigande då satelliter och högtflygande flygplan numera mycket detaljerat kan kartlägga stora områden. Motionärerna framhåller bl. a. också att man i andra länder får fotografera från allmänflyg.

ÖB har avgett yttrande (*bilaga 2*) över motionen. ÖB avstyrker motionsförslaget. Han framhåller att här aktuellt fotograferingsförbud på ett verksamt sätt försvårar en detaljerad utspaning och kartläggning av anläggningar som har betydelse för totalförsvaret. Flygledarna för linjefarten har enligt ÖB valts så att de ger ett minimum av insyn i sådana anläggningar. ÖB hänvisar till att frågan om flygfotografering, inkl. fotografering från satelliter, är föremål för utredning av utredningen (Fö 1982:03) om tillträdesskydd som beräknas avge sitt slutbetänkande under innevarande år.

I avvaktan på sålunda pågående utredning om den i motionen upptagna frågan bör motionen lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen.

9 Hemställan

Utskottet hemställer

Luftfartspolitiska riktlinjer för trafikförsörjningen (s. 14)

1. beträffande *övergripande luftfartspolitiska riktlinjer för den internationella trafiken*
att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T83 (m) yrkande 4, 1987/88:T89 (m) yrkande 18 i denna del och 1987/88:T708 (m) yrkande 1 lämnar utan erinran vad som har anförts i proposition 1987/88:50 om luftfartspolitiska riktlinjer för den internationella trafiken, såvitt avser övergripande riktlinjer,

2. beträffande *koncessioner för direkttrafik till och från våra grannländer och Mellaneuropa, m.m.*
att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 26 i denna del, 1987/88:T82 (m) yrkande 4 i denna del, 1987/88:T213 (m) yrkande 4, 1987/88:T223 (fp) yrkande 5 i denna del, 1987/88:T227 (c) yrkande 2 i denna del, 1987/88:T705 (c), 1987/88:T707 (s) yrkande 1 och 1987/88:T708 (m) yrkande 2 utan särskild åtgärd,

3. beträffande *koncessioner för flygfrakt- och flygchartertrafik*
att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:T214 (m) yrkande 2 och 1987/88:T702 (m) utan särskild åtgärd,

4. beträffande *luftfartspolitiska riktlinjer i övrigt för den internationella trafiken*
att riksdagen lämnar utan erinran vad i proposition 1987/88:50 har anförts om luftfartspolitiska riktlinjer för den internationella trafiken i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan.

5. beträffande *hänförande av Borlänge flygplats till primärnätet*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med avslag på motion 1987/88:T215 (vpk) yrkande 7 godkänner vad i propositionen har förordats om luftfartspolitiska riktlinjer för den nationella trafiken, såvitt avser hänförande av Borlänge flygplats till primärnätet,

6. beträffande *en prioriterad ställning för SAS och Linjeflyg i den nationella flygtrafikförsörjningen*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 samt med avslag på motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 26 i återstående del, 1987/88:T65 (fp) yrkande 14, 1987/88:T82 (m) yrkande 3 och yrkande 4 i återstående del, 1987/88:T83 (m) yrkandena 5 och 6, 1987/88:T89 (m) yrkande 18 i denna del, 1987/88:T223 (fp) yrkande 5 i återstående del, 1987/88:T228 (m) yrkande 1, 1987/88:707 (s) yrkande 2 och 1987/88:T708 (m) yrkande 3 godkänner vad i propositionen har förordats om luftfartspolitiska riktlinjer avseende den nationella trafiken, såvitt avser en prioriterad ställning för SAS och Linjeflyg AB,

7. beträffande *luftfartspolitiska riktlinjer i övrigt för den nationella trafiken*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 godkänner vad däri har förordats om luftfartspolitiska riktlinjer avseende den nationella trafiken i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

8. beträffande *luftfartspolitiska riktlinjer för sekundärtrafiken*
att riksdagen

a) lämnar motionerna 1987/88:T89 (m) yrkande 18 i denna del och 1987/88:T708 (m) yrkande 4 utan särskild åtgärd,

b) godkänner vad i proposition 1987/88:50 har förordats om luftfartspolitiska riktlinjer avseende sekundärtrafiken,

Resultatutjämning mellan flygplatser och huvudmannaskapet för sådana, m.m. (s. 21)

9. beträffande *bidrag till Kristianstads och Växjö flygplatser*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med avslag på motionerna 1987/88:T77 (c) yrkande 1, 1987/88:T81 (m) yrkande 1 och 1987/88:T209 (s) i denna del godkänner i propositionen föreslaget resultatutjämningssystem mellan statliga och kommunala flygplatser, såvitt avser hittillsvarande bidrag till Kristianstads och Växjö flygplatser,

10. beträffande *krav på minst 100 000 passagerare per år*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med avslag på motion 1987/88:T52 (c) yrkande 1 godkänner i propositionen föreslaget resultatutjämningssystem mellan statliga och kommunala flygplatser, såvitt avser krav på minst 100 000 passagerare per år i inrikes linjefart,

11. beträffande *ordningen för utbetalning av resultatutjämningsbidrag*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med avslag på motion 1987/88:T93 (s) godkänner i propositionen föreslaget resultatutjämningssystem mellan statliga och kommunala flygplatser, såvitt avser ordningen för utbetalning av resultatutjämningsbidrag,

12. beträffande *förslaget i övrigt om ett resultatutjämningssystem*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 godkänner däri föreslaget resultatutjämningssystem mellan statliga och kommunala flygplatser i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

13. beträffande *stöd till flygplatser i skogslänen*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 godkänner vad däri har anförts om regionalpolitiskt stöd till flygplatser i skogslänen,

14. beträffande *utvärdering av resultatutjämningssystemet m.m.*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 25, 1987/88:T65 (fp) yrkande 15 och 1987/88:T80 (m,fp,c),

15. beträffande *huvudmannaskap för flygplatser*
att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:T36 (s) 1987/88:T77 (c) yrkande 2, 1987/88:T81 (m) yrkande 2, 1987/88:T83 (m) yrkande 2, 1987/88:T89 (m) yrkande 18 i denna del och 1987/88:T205 (c) yrkande 4 utan särskild åtgärd,

16. beträffande *delavsnittet om statliga och kommunala flygplatser i övrigt*
att riksdagen lämnar utan erinran vad i proposition 1987/88:50, delavsnittet Statliga och kommunala flygplatser, har anförts i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

17. beträffande *prövning av flygplatsinvesteringar*
att riksdagen

a) med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med avslag på motion 1987/88:T83 (m) yrkande 10 godkänner i propositionen framlagt förslag avseende prövning av flygplatsinvesteringar, såvitt avser en trafikpolitisk prövning,

b) med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 godkänner däri framlagt förslag avseende prövning av flygplatsinvesteringar, såvitt avser prövning av koncessionsnämnden för miljöskydd,

Luftfartens kostnadsansvar (s. 28)

18. beträffande *de rörliga luftfartsavgifterna*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 godkänner däri framlagt förslag om luftfartens kostnadsansvar, såvitt avser de rörliga luftfartsavgifterna,

19. beträffande *viss utformning av en miljöavgift*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med avslag på motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 4 och 1987/88:T83 (m) yrkande 7 i denna del godkänner i propositionen framlagt förslag om införande av en miljöavgift, såvitt avser utformningen,

20. beträffande *användning av inkomsterna av en miljöavgift*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T18 (m) och 1987/88:T83 (m) yrkande 7 i återstående del,

21. beträffande *miljöavgift på utrikesluftfarten*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med avslag på motion 1987/88:T48 (c) yrkande 24 godkänner i propositionen framlagt förslag om införande av en miljöavgift, såvitt avser utrikesluftfarten,

22. beträffande *en miljöavgift i övrigt*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 godkänner däri framlagt förslag om införande av en miljöavgift i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

Luftfartsverkets organisation och inriktningen av verksamheten m.m. (s. 31)

23. beträffande *LFV:s affärs- och myndighetsfunktioner*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T83 (m) yrkande 1 och 1987/88:T89 (m) yrkande 18 i återstående del,

24. beträffande *ett finansieringsbolag för LFV*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T83 (m) yrkande 3,

25. beträffande *inriktningen av LFV:s verksamhet 1988/89–1990/91*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:100 godkänner vad däri har anförts om inriktningen av luftfartsverkets verksamhet under perioden 1988/89–1990/91,

Ekonomiska mål för luftfartsverket och verkets investeringar, m.m. (s. 33)

26. beträffande *vissa besiktningsavgifter*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T83 (m) yrkande 11 utan särskild åtgärd,

27. beträffande *kravet på LFV:s soliditet*
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T83 (m) yrkande 9 lämnar utan erinran vad i proposition 1987/88:50, delavsnittet Investeringar i flygplatssystemet, har anförts om ekonomiska mål för luftfartsverket, såvitt avser soliditet,

28. beträffande *inbetalning från LFV som budgetförstärkning*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T218 (c) i denna del,

29. beträffande *ekonomiska mål i övrigt för LFV*
att riksdagen lämnar utan erinran vad i proposition 1987/88:50, delavsnittet Investeringar i flygplatssystemet, har anförts om ekonomiska mål för luftfartsverket i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

30. beträffande *utbyggnader på Arlanda*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med avslag på motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 22 godkänner vad i propositionen har förordats om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets investeringar under perioden 1988/89–1990/91, såvitt avser ny inrikesterminal och en tredje bana på Arlanda,

31. beträffande *finansieringen av en ny inrikesterminal på Arlanda*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T65 (fp) yrkande 16,

32. beträffande *påbörjande av en tredje bana på Arlanda*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T83 (m) yrkande 8,

33. beträffande *behovet av en ny flygplats för Karlstadsregionen*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 24,

34. beträffande *en ny flygplats för Karlstadsregionen*
att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:T42 (c,m,fp) yrkande 3, 1987/88:T207 (s) yrkande 5 och 1987/88:T224 (m) yrkande 3 utan särskild åtgärd,

35. beträffande *flygplats för "Fyrstad"*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T225 (fp) yrkandena 4–6, 1987/88:T701 (s) och 1987/88:T704 (fp,m),

36. beträffande *Bromma flygplats*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T83 (m) yrkande 12,

37. beträffande *flygplats i Tullinge*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T226 (fp) yrkande 1 utan särskild åtgärd,

38. beträffande *inriktningen och omfattningen av LFV:s investeringar*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50

a) godkänner vad däri har förordats om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets investeringar under perioden 1988/89–1990/91 i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan, samt

b) bemyndigar regeringen att besluta om avvikelser från vad i detta moment och i föregående moment har förordats beträffande nämnda investeringar,

39. beträffande *avsnittet om luftfart i övrigt i proposition 1987/88:50*
att riksdagen lämnar utan erinran vad i proposition 1987/88:50 har anförts i den mån det inte omfattas av vad utskottet hemställt ovan,

Anslagen under sjätte huvudtiteln till luftfart (s. 39)

40. beträffande *beredskap för civil luftfart*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:100 till *Beredskap för civil luftfart* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 25 100 000 kr.,

41. beträffande *rabatter vid flygtrafik på Gotland*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:100 till *Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 14 500 000 kr.,

42. beträffande *bidrag till vissa flygplatser*
att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:T34 (s) yrkande 1, 1987/88:T39 (m), 1987/88:T52 (c) yrkandena 2a, 2b och 2c, 1987/88:T61 (fp), 1987/88:T216 (m) i denna del och 1987/88:T703 (s) utan särskild åtgärd,

43. beträffande *bidrag till kommunala flygplatser*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:100 till *Bidrag till kommunala flygplatser m.m.* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 15 000 000 kr.,

44. beträffande *en flyghögskola på Västerås–Hässlö flygplats*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T211 (fp) i denna del utan särskild åtgärd,

45. beträffande *civil trafikflygarutbildning*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:100 till *Civil trafikflygarutbildning* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 43 600 000 kr.,

46. beträffande *statens haverikommission*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:100 till *Statens haverikommission* för budgetåret 1988/89 anvisar ett anslag av 1 000 kr.,

Fotografering från vissa luftfartyg (s. 41)

47. beträffande *fotografering från vissa luftfartyg*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T706 (fp) utan särskild åtgärd.

Stockholm den 19 april 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Sven-Gösta Signell (s), Gösta Andersson (c), Rune Johansson (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Jarl Lander (s), Viola Claesson (vpk), Yngve Wernersson (s), Anders Andersson (m), Anneli Hulthén (s), Ingrid Hasselström Nyvall (fp), Rune Thorén (c) och Sven-Olof Nordlund (s).

1. Övergripande luftfartspolitiska riktlinjer för den internationella trafiken (mom. 1)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "I redogörelsen" och på s. 16 slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

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

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

Det är enligt utskottets mening angeläget att det skandinaviska luftfartssamarbetet i SAS värnas, men det måste ske på det sättet att SAS får anpassas till de nya villkor i fråga om ökad konkurrens och avreglering som bedöms komma att råda för luftfarten i Europa. Både för luftfartens del och för SAS del bör ökad konkurrens vara nyttig. Om SAS skall ha goda utsikter i framtiden måste företaget av i stort sett egen kraft kunna hävda sig på flygtransportmarknaden.

Vad utskottet sålunda har anfört om övergripande luftfartspolitiska riktlinjer för den internationella trafiken bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

> 1. beträffande *övergripande luftfartspolitiska riktlinjer för den internationella trafiken*
>
> att riksdagen med anledning av vad som anförts i proposition 1987/88:50 om luftfartspolitiska riktlinjer för den internationella trafiken samt med bifall till motionerna 1987/88:T83 (m) yrkande 4, 1987/88:T89 (m) yrkande 18 i denna del och 1987/88:T708 (m) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

2. Hänförande av Borlänge flygplats till primärnätet (mom. 5)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Trafiken på" och på s. 19 slutar med "aktuell del" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motionen torde trafiken mellan Dalarna och det övriga Sverige i första hand böra ske med tåg. Härigenom skonas miljön. För förbindelser ut i världen räcker det med det anslutningsflyg som för närva-

rande finns till Arlanda. Flygtrafiken på Borlänge flygplats bör således begränsas. Flygplatsen bör inte inordnas i ett primärnät.

Vad utskottet sålunda har anfört om hänförande av Borlänge flygplats till primärnätet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

> 5. beträffande *hänförande av Borlänge flygplats till primärnätet*
> att riksdagen med avslag på regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med bifall till motion 1987/88:T215 (vpk) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om luftfartspolitiska riktlinjer för den nationella trafiken, såvitt avser hänförande av Borlänge flygplats till primärnätet,

3. En prioriterad ställning för SAS och Linjeflyg i den nationella flygtrafikförsörjningen (mom. 6)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 19 börjar med "SAS och" och slutar med "avstyrks därmed" bort ha följande lydelse:

SAS och – – – (= utskottet på s. 19) – – – att tillgå.

Emellertid bör enligt utskottets mening tiden nu vara mogen för att tillåta en ökad konkurrens när det gäller den nationella flygtrafiken. Det är till nackdel för utvecklingen om en monopolsituation kommer att råda, vilket blir fallet om SAS och Linjeflyg även i fortsättningen skall ha en prioriterad ställning i denna trafik. SAS och Linjeflyg är ju ägarmässigt nära förbundna och kan sägas utgöra delar av ett och samma företag.

Ansvar för inrikestrafik var inte huvudanledningen till bildandet av SAS utan det var behovet av skandinaviskt samarbete för utveckling av internationell flygtrafik. Den inrikestrafik som SAS bedriver i vårt land synes inte behöva utgöra en grundval för SAS uppgift som ett flygföretag för internationell trafik. SAS ensamrätt till trafik på de s. k. stamlinjerna bör kunna ändras så att parallellkoncessioner ges till andra flygföretag.

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

Andra flygföretag bör på lika villkor med Linjeflyg kunna få komma i fråga för koncessioner på nya linjer i primärnätet.

Som sammanfattningsvis begärs i här aktuella motionsförslag bör ökad konkurrens medges i den nationella flygtrafikförsörjningen. Härigenom stärks trafikanternas ställning på redan trafikerade linjer, och deras behov av nya flygförbindelser kan bättre tillgodoses.

Vad utskottet sålunda har anfört om en prioriterad ställning för SAS och Linjeflyg i den nationella trafikförsörjningen bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *en prioriterad ställning för SAS och Linjeflyg i den nationella flygtrafikförsörjningen*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 samt med bifall till motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 26 i återstående del, 1987/88:T65 (fp) yrkande 14, 1987/88:T82 (m) yrkande 3 och yrkande 4 i återstående del, 1987/88:T83 (m) yrkandena 5 och 6, 1987/88:T89 (m) yrkande 18 i denna del, 1987/88:T223 (fp) yrkande 5 i återstående del, 1987/88:T228 (m) yrkande 1, 1987/88:T707 (s) yrkande 2 och 1987/88:T708 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om luftfartspolitiska riktlinjer avseende den nationella trafiken, såvitt avser en prioriterad ställning för SAS och Linjeflyg AB,

4. Utvärdering av resultatutjämningssystemet m.m. (mom. 14)

Gösta Andersson (c), Hugo Bergdahl (fp), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 26 börjar med "Som redan" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Det är angeläget för de kommunala flygplatshuvudmännens planering att dessa huvudmän på ett tidigt stadium får veta hur situationen kan bli beträffande huvudmannaskapet för flygplatserna liksom beträffande bidrag m.m. sedan femårsperioden med resultatutjämning har löpt ut. Det är därför angeläget att den förutskickade utredningen kommer att arbeta och framlägga sina förslag skyndsamt. Under utredningsarbetet bör de frågor som tas upp i här aktuella motioner övervägas närmare.

Vad utskottet sålunda har anfört om utvärdering av resultatutjämningssystemet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. beträffande *utvärdering av resultatutjämningssystemet m.m.*

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 25, 1987/88:T65 (fp) yrkande 15 och 1987/88:T80 (m,fp,c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

5. Prövning av flygplatsinvesteringar, såvitt avser en trafikpolitisk prövning (mom. 17 a)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 28 börjar med "Som föredraganden" och slutar med "avstyrker motionsförslaget" bort ha följande lydelse:

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

av kommunala flygplatsprojekt torde kommunerna själva vara närmast att göra, och de har dessutom förutsättningar för att kunna göra detta. Att underställa projekten t. ex. LFV är att beskära kommunernas kompetensområde. Trafikpolitisk prövning hos statlig myndighet av flygplatsprojekt som har annan huvudman än staten bör således inte införas.

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

dels att utskottets hemställan under 17 a bort ha följande lydelse:

17. beträffande *prövning av flygplatsinvesteringar*

att riksdagen

a) med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med bifall till motion 1987/88:T83 (m) yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om i propositionen framlagt förslag avseende prövning av flygplatsinvesteringar, såvitt avser en trafikpolitisk prövning,

6. Viss utformning av en miljöavgift (mom. 19)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 30 börjar med "Beträffande miljöavgiftens" och slutar med "kan avslås" bort ha följande lydelse:

När det gäller miljöavgiftens utformning förordar föredraganden att den skall vara styrande så att en minskning av utsläppen också skall medföra att avgiften minskar. Jordbruksutskottet tillstyrker detta.

I propositionen har dock inte framlagts förslag om den närmare utformningen av miljöavgiften. Det förutskickas, som nämnts ovan, att regeringen (finansdepartementet) senare kommer att förelägga riksdagen en proposition om miljöavgiften. Trafikutskottet vill förorda att miljöavgiften – såsom föreslås i motionerna T65 (fp) yrkande 4 och T83 (m) yrkande 7 i denna del – utformas så att användande av miljöförbättrande motorer och av moderna och mera miljövänliga flygplan direkt medför lägre avgifter.

Vad utskottet sålunda har anfört om viss utformning av en miljöavgift bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *viss utformning av en miljöavgift*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med bifall till motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 4 och 1987/88:T83 (m) yrkande 7 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om i propositionen framlagt förslag om införande av en miljöavgift, såvitt avser utformningen,

7. Användning av inkomsterna av en miljöavgift (mom. 20) TU 1987/88:22

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 31 börjar med "I likhet" och slutar med "avstyrks således" bort ha följande lydelse:

Som föreslås i i motionerna T18 (m) och T83 (m) bör en miljöavgift på flygtrafiken användas i sin helhet till miljöförbättrande åtgärder inom luftfartens område. I den förstnämnda motionen framhålls de risker för miljön i flygplatsområdena som följer av användandet av glykol för avisning av flygplanen före starter och användandet av urea för att vintertid smälta snö och is på landningsbanorna. Som motionären framhåller i denna motion bör inkomster av en miljöavgift t. ex. kunna användas till åtgärder som minskar riskerna för miljön vid användning av glykol och urea på flygplatserna.

Vad utskottet sålunda har anfört om användning av inkomsterna av en miljöavgift bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

> 20. beträffande *användning av inkomsterna av en miljöavgift*
> att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T18 (m) och 1987/88:T83 (m) yrkande 7 i återstående del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

8. Miljöavgift på utrikesluftfarten (mom. 21)

Gösta Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 31 börjar med "Frågan om" och slutar med "kan avslås" bort ha följande lydelse:

Utskottet instämmer i förslagen i motionerna T48 (c) yrkande 24 och T83 (m) yrkande 7 om att Sverige bör internationellt verka för miljöförbättrande åtgärder inom luftfarten och att därvid t. ex. – såsom föreslås i den förstnämnda motionen – i berörda internationella fora verka för sådana regeländringar att även den internationella flygtrafiken kan belastas med miljöavgifer.

Vad utskottet sålunda har anfört om miljöavgift på utrikesluftfarten bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 21 bort ha följande lydelse:

> 21. beträffande *miljöavgift på utrikesluftfarten*
> att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med bifall till motion 1987/88:T48 (c) yrkande 24 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om i propositionen framlagt förslag om införande av en miljöavgift, såvitt avser utrikesluftfarten,

9. LFV:s affärs- och myndighetsfunktioner (mom. 23)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 31 börjar med "Utskottet avstyrkte" och på s. 32 slutar med "aktuella motionsförslagen" bort ha följande lydelse:

Genom den av riksdagen år 1984 beslutade omorganisationen av LFV skedde en avgränsning inom verket mellan myndighetshetsfunktionerna och de rörelsedrivande funktionerna. En starkare marknadsinriktning och en större självständighet för flygplatserna skulle åstadkommas. Detta åstadkommes emellertid enligt utskottets mening bättre genom att – såsom föreslås i de här aktuella motionerna – de statliga flygplatserna och andra till de röresledrivande funktionerna hänförliga delar av LFV sammanförs i ett aktiebolag och verket därefter omfattar enbart myndighetsfunktioner för luftfarten. Förslag till omorganisation av LFV i enlighet härmed bör föreläggas riksdagen.

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

dels att utskottets hemställan under 23 bort ha följande lydelse:

> 23. beträffande *LFV:s affärs- och myndighetsfunktioner*
> att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T83 (m) yrkande 1 och 1987/88:T89 (m) yrkande 18 i återstående del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

10. Ett finansieringsbolag för LFV (mom. 24)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 32 börjar med "I likhet" och slutar med "aktuella motionsförslaget" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening innebär upplåning genom riksgäldskontoret att LFV tvingas till en onödig och ineffektiv hantering för att tillgodose sitt behov av lånemedel för investeringar. I den till televerket knutna Teleinvestgruppen ingår Telefinans AB med uppgift att finansiera och hyra ut olika typer av terminaler och telekommunikationssystem som televerket marknadsför. Den bästa ordningen för finansiering av LFV:s investeringar skulle enligt utskottets mening vara den att – med televerkets finansiering av utrustning genom Telefinans AB som förebild – LFV får möjlighet att genom ett eget finansieringsbolag ta upp lån till investeringar direkt på kapitalmarknaden på marknadsnmässiga villkor, i synnerhet när det gäller kommersiella investeringar.

I avvaktan på ett av utskottet i annat sammanhang förordat inordnande av LFV:s affärssfunktioner i ett aktiebolag – med självständighet i fråga om investeringar och finansiering av sådana – bör ett finansieringsbolag sålunda bildas för LFV med Telefinans AB som förebild. Förslag härom bör föreläggas riksdagen redan under nästa budgetår.

Vad utskottet sålunda har anfört om ett finansieringsbolag för LFV bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse

24. beträffande *ett finansieringsbolag för LFV*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T83 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

11. Vissa besiktningsavgifter (mom. 26)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 34 börjar med "I betänkandet" och slutar med "av riksdagen" bort ha följande lydelse:

Ägare av privatflygplan torde ha svårt att acceptera att avgifterna till LFV för besiktning av sådana flygplan inte synes vara relaterade till de verkliga kostnaderna härför när inte någon egentlig besiktning äger rum utan enbart stickprovskontroll. Utsskottet har erfarit att det nu inom LFV har påbörjats en översyn av prissättningen för flygsäkerhetstjänsten. Det är angeläget att denna översyn leder till att avgifterna för besiktning av privatflygplan blir relaterade till de verkliga kostnaderna för besiktningen.

Vad utskottet sålunda har anfört om vissa besiktningsavgifter bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

26. beträffande *vissa besiktningsavgifter*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T83 (m) yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

12. Kravet på LFV:s soliditet (mom. 27)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 34 börjar med "Föredraganden framhåller" och slutar med "bör avslås" bort ha följande lydelse:

LFV framhåller att – om soliditeten skall behållas på den nivå som har fastställts för innevarande treårsperiod – större avsättningar av överskottsmedel än planerat måste ske, vilket skulle medföra att den ackumulerade underförräntningen på det statliga kapitalet inte skulle vara återbetalad före utgången av budgetåret 1991/92. Så bör dock enligt utskottets mening inte bli fallet. Det av LFV föreslagna målet för soliditet för nästa budgetår bör därför – i enlighet med här aktuellt motionsförslag – fastställas.

Vad utskottet sålunda har anfört om kravet på LFV:s soliditet bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

27. beträffande *kravet på LFV:s soliditet*

att riksdagen med anledning av vad som anförts i proposition 1987/88:50, delavsnittet Investeringar i flygplatssystemet, och med

bifall till motion 1987/88:T83 (m) yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om ekonomiska mål för luftfartsverket, såvitt avser soliditet,

13. Inbetalning från LFV som budgetförstärkning (mom. 28)

Gösta Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 35 börjar med "Förväntade resultat" och slutar med "därför motionsförslaget" bort ha följande lydelse:

LFV räknar i treårsplanen för nästa treårsperiod bl. a. med att avskrivningarna enligt plan för innevarande budgetår och för nästa budgetår kommer att uppgå till 160 resp. 175 milj.kr. Avsättningarna därutöver beräknar verket som anges ovan till 95 resp. 85 milj.kr. Användning av avskrivningmedel och av avsättningar och andra åtgärder som uppskrivning av tillgångar bör kunna ge utrymme för en inbetalning till staten under nästa budgetår av 200 milj.kr. som budgetförstärkning. Regeringen bör återkomma till riksdagen med närmare förslag i frågan.

Vad utskottet sålunda har anfört om inbetalning från LFV som budgetförstärkning bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 28 bort ha följande lydelse:

28. beträffande *inbetalning från LFV som budgetförstärkning*
att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T218 (c) i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

14. Utbyggnader på Arlanda (mom. 30)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 36 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "Motionsförslaget avstyrks sålunda" bort ha följande lydelse:

Som motionärerna framhåller bör man för att att få en bättre miljö inrikta sig på att genomföra massiva överföringar av persontransporter från flyg till främst järnvägen. Denna mening torde allt fler komma att omfatta. I ett sådant läge bör man inte planera för en ökning av flygtrafiken utan för en minskning. En ny inrikesterminal och andra utbyggnader på Arlanda bör som framhålls i motionen inte komma till stånd.

Vad utskottet sålunda har anfört om utbyggnader på Arlanda bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 30 bort ha följande lydelse:

30. beträffande *utbyggnader på Arlanda*
att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 22 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets investeringar under perioden 1988/89–1990/91, såvitt avser ny inrikesterminal och en tredje bana på Arlanda,

15. Finansieringen av en ny inrikesterminal på Arlanda (mom. 31)

Hugo Bergdahl och Ingrid Hasselström Nyvall (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 36 börjar med "Företraganden anför" och slutar med "Det avstyrks sålunda" bort ha följande lydelse:

Motionsförslaget bör enligt utskottets mening närmare övervägas. Ett genomförande av detta jämte avregleringar och ökad konkurrens inom flyget i framtiden kan väntas komma att medföra att även andra flygplatser än Arlanda får ökad trafik och trafik till fler destinationer än för närvarande, vilket är eftersträvansvärt från regionalpolitisk synpunkt.

Vad utskottet sålunda har anfört om finansiering av ny inrikesterminal på Arlanda bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 31 bort ha följande lydelse:

> 31. beträffande *finansieringen av en ny inrikesterminal på Arlanda*
> att riksdagen med bifall tilll motion 1987/88:T65 (fp) yrkande 16 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

16. Påbörjande av en tredje bana på Arlanda (mom. 32)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 36 börjar med "Enligt en" och på s. 37 slutar med "avstyrks sålunda" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motionen är nuvarande begränsade kapacitet hos Arlandas bansystem den avgörande begränsningen när det gäller utvecklingen av luftfarten, såväl inrikesluftfarten som den internationella luftfarten. Utbyggnad med en tredje bana på Arlanda måste ha stor prioritet, och utbyggnaden bör, som begärs i motionen, påbörjas snarast.

Vad utskottet sålunda har anfört om påbörjande av en tredje bana på Arlanda bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 32 bort ha följande lydelse:

> 32. beträffande *påbörjande av en tredje bana på Arlanda*
> att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T83 (m) yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

17. Behovet av en ny flygplats för Karlstadsregionen (mom. 33)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 37 börjar med "Antalet ankommande" och slutar med "kan avslås" bort ha följande lydelse:

Med tanke på en av hänsyn till miljön av allt fler önskad överföring av persontransporter från flyg till främst järnvägen och den möjlighet till snabba tågresor som insättandet av snabbtåg kommer att medföra kan man

räkna med att en ny flygplats i Karlstad inte kommer att behövas. En ny flygplats i Karlstad bör därför inte komma till stånd.

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

dels att utskottets hemställan under 33 bort ha följande lydelse:

33. beträffande *behovet av en ny flygplats för Karlstadsregionen*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 24 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

18. Bromma flygplats (mom. 36)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 38 börjar med "I avvaktan" och slutar med "aktuell del" bort ha följande lydelse:

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

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

Stockholms kommunfullmäktige uttalade den 6 oktober 1986 att Bromma flygplats bör bevaras. Bromma behövs således och bör vara kvar som en med Arlanda samverkande flygplats.

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

dels att utskottets hemställan under 36 bort ha följande lydelse:

36. beträffande *Bromma flygplats*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T83 (m) yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört.

1. Luftfartspolitiska riktlinjer i övrigt för den nationella trafiken (mom. 7)

Viola Claesson (vpk) anför:

I partimotion T66 har vi i vpk framhållit att den svenska luftfartens snabba expansion måste brytas med hänsyn till de miljöstörningar i form av buller och avgaser som flygtrafiken orsakar. Vi har pekat på det nya hot mot livet på vår jord som det minskande ozonskiktet i stratosfären innebär och till vilket bl. a. avgasutsläppen från flygplan på hög höjd torde vara orsak. Mot denna bakgrund anser vi att massiva överföringar av persontransporter från flyget till främst järnvägen måste ske, och vi har i motionen också begärt (yrkande 21) att så skall ske. Yrkandet har behandlats i utskottets betänkande TU 1987/88:13 om trafikpolitikens mål och inriktning (s. 7). I betänkandet, vilket numera har behandlats av riksdagen (rskr. 159), följdes bl. a. detta yrkande upp i reservation nr 2.

Till en, som vi hoppas, i framtiden begränsad flygtrafik i vårt land bör staten i princip ha ensamrätt, då endast därigenom garantier kan erhållas för att miljöhänsyn beaktas vid uppläggningen av flygtrafiken m.m. Då staten som delägare i SAS och Linjeflyg har förutsättningar för ett starkt inflytande i dessa företag och bör utöva detta har vi i vpk inte velat motsätta oss att SAS och Linjeflyg får ha en prioriterad ställning i den nationella trafiken.

Utgående från ovan redovisade principiella inställning till en expansion av luftfarten och från kravet på överföringar av persontransporter från flyget till främst järnvägen har vi i motionen begärt att vissa utbyggnader på Stockholm-Arlanda flygplats inte skall komma till stånd och att en ny flygplats för Karlstadsregionen inte skall anläggas. Dessa yrkanden följs upp i reservationer vid detta betänkande.

Från i huvudsak samma utgångspunkter som vi har angett i partimotionen har en vpk-ledamot i motion T215 begärt (yrkande 7) att Borlänge flygplats inte skall användas för trafik med tunga flygplan och därmed ingå i det i proposition 1987/88:50 föreslagna primärnätet för den nationella trafiken. Detta yrkande följs också upp i en reservation vid betänkandet.

2. Prövning av flygplatsinvesteringar, såvitt avser en trafikpolitisk bedömning (mom. 17 a)

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

Det föreslagna kravet på trafikpolitisk prövning av flygplatsinvesteringar avser i praktiken kommunala flygplatsprojekt. Kommunerna kan emellertid förutsättas själva noggrant pröva om ett flygplatsprojekt kan bli lönsamt m.m. och bör förverkligas, varför införande av krav på trafikpolitisk prövning hos statlig myndighet av kommunala flygplatsinvesteringar borde ha kunnat anstå till dess olägenheter på grund av avsaknad av sådant krav har visat sig. Vi vill dock inte motsätta oss att man nu inför det föreslagna kravet.

Viola Claesson (vpk) anför:

Jag har i ett särskilt yttrande vid detta betänkande redovisat den inställning som vi i vpk har till flygtrafiken, dess snabba expansion och konsekvenserna därav. Miljöhänsyn är en av flera viktiga motiveringar till att vpk i sin med anledning av den trafikpolitiska propositionen väckta partimotion T66 har föreslagit införande av en flygbränsleskatt som skulle inbringa drygt 2 miljarder kronor per år. Skatteutskottets majoritet har (betänkandet SkU 1987/88:21) avstyrkt detta förslag. Med vpk:s förslag, som följdes upp i en reservation, skulle massiva överföringar av transporter kunna ske från flyget till järnvägen. Den s. k. miljöavgift som regeringen har förordat innebär enligt vår mening att flygtrafikens expansion inte kan hejdas. Trots detta men med hänvsning till att vpk:s krav på en flygbränsleskatt har avstyrkts biträder vi förslaget om en s.k miljöavgift.

Utdrag ur

Jordbruksutskottets yttrande 1987/88:3 y om miljöaspekter på trafikpolitiken (prop. 1987/88:50)

– – –

Till trafikutskottet

Trafikutskottet har berett jordbruksutskottet tillfälle att yttra sig över *dels* vissa under allmänna motionstiden 1988 väckta motioner, *dels* proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet, såvitt avser bilaga 1, *dels* vissa med anledning av propositionen väckta motioner, allt såvitt propositionen i nämnda del och de angivna motionerna avser jordbruksutskottets beredningsområde.

– – –

Utskottet

– – –

Miljövänligare flygtrafik

Regeringen förordar att åtgärder vidtas för att minska bullerstörningarna från flygtrafiken och att Sverige internationellt verkar för åtgärder som syftar till en övergång till flygplanstyper med lägre mängder skadliga avgasemissioner. Luftfartsverket bör utarbeta förslag som syftar till att successivt minska den miljöpåverkan som utsläpp från flygplan förorsakar. Arbetet bör ske i samråd med naturvårdsverket.

För att beakta de samhällsekonomiska marginalkostnader som kan hänföras till inrikesflygtrafikens avgasutsläpp skall som ett komplement till luftfartsavgifterna en särskild miljöavgift införas.

Enligt motion T65 (fp) bör miljöavgiften på flyget utformas så att den klart stimulerar övergång till miljövänligare maskiner. Ett motsvarande krav ställs i motion T83 (m), vari även begärs att denna avgift i sin helhet skall användas för miljöförbättringar inom luftfartsområdet.

Utskottet delar motionärernas mening om att miljöavgiften skall vara styrande så att en minskning av utsläppen också skall medföra att avgiften minskar. Som framgår av propositionen (s. 329) är detta även regeringens avsikt. Något uttalande av riksdagen påkallas alltså icke. Däremot avstyrker utskottet förslaget om att intäkterna från avgiften skall specialdestineras.

Enligt motion T48 (c) bör riksdagen begära regelförändringar så att det blir möjligt att belägga även utrikesluftfarten med miljöavgifter (yrkande 24). I motion Jo701 (c) begärs åtgärder mot avgasföroreningar från flygplan.

Frågan om utrikesluftfartens miljöpåverkan är självfallet icke möjlig att avgöra internt inom Sverige. I propositionen redovisas att Sveriges internationella åtaganden på luftfartens område utgör hinder för att belägga den utrikes linjetrafiken med en miljöavgift. Denna bör därför omfatta endast den inrikes flygtrafiken. Utskottet delar regeringens mening. Motion T48 bör alltså avslås av riksdagen. När det gäller förslaget i motion Jo701 om avgasföroreningar hänvisar utskottet till redovisningen ovan av vad som anförts i propositionen om luftfartsverkets ansvar för att minska utsläppens miljöpåverkan. Utskottet har erfarit att statens naturvårdsverk påbörjat en undersökning av miljöpåverkan från de utsläpp som görs på hög höjd, som ett led i myndigheternas arbete på området. Av propositionen framgår även att utvecklingen av nya flygplan och flygplansmotorer har lett till en minskning av bulleremissionerna och utsläppen av koloxider och kolväten. Däremot har det inte skett en motsvarande reducering av kväveoxidutsläppen. De nordiska miljöministrarna kommer enligt propositionen att i det internationella arbetet verka för att påskynda utvecklingen och införandet av miljövänligare flygplanstyper. Med hänvisning härtill och till det uppdrag luftfartsverket och övriga berörda myndigheter fått att särskilt bevaka hithörande frågor bör motionen enligt utskottets mening icke påkalla någon riksdagens ytterligare åtgärd.

Miljövänligare tågtrafik

– – –

Stockholm den 15 mars 1988

På jordbruksutskottets vägnar

Karl Erik Olsson

Närvarande: Karl Erik Olsson (c), Håkan Strömberg (s), Sven Eric Lorentzon (m), Ove Karlsson (s), Martin Segerstedt (s), Jens Eriksson (m), Jan Fransson (s), Margareta Winberg (s), Ingvar Eriksson (m), Åke Selberg (s), Lennart Brunander (c), Jan Jennehag (vpk), Kaj Larsson (s), Ivar Virgin (m) och Anders Castberger (fp).

Avvikande meningar

– – –

8. Miljövänligare flygtrafik

Sven Eric Lorentzon, Jens Eriksson, Ingvar Eriksson och Ivar Virgin (alla m) anser att den del av utskottets yttrande på s. 10 (anm. här på s. 60) som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "skall specialdestineras" bort ha följande lydelse:

Utskottet biträder förslaget i den moderata motionen. Riksdagen bör således uttala att den miljöavgift som läggs på flyget i sin helhet skall

användas för miljöförbättringar inom luftfartsområdet samt vara så utformad att miljöförbättrande åtgärder på motorerna medför lägre avgifter.

9. Miljövänligare flygtrafik

Karl Erik Olsson och Lennart Brunander (båda c) anser att den del av utskottets yttrande som börjar på s. 10 med "Frågan om" och slutar på s. 11 med "ytterligare åtgärd" (anm. här på s. 61) bort ha följande lydelse:

Utskottet biträder förslaget i motion T48 (c) yrkande 24. Riksdagen bör således begära regelförändringar så att det blir möjligt att belägga även utrikesluftfarten med miljöavgifter. Utskottet delar även den mening som framförs i motion Jo701 (c) om åtgärder mot avgasföroreningar från flygplan. Arbetet bör i första hand inriktas på en kartläggning av utsläppens sammansättning, totala omfång och effekter på människor och totalmiljö. Vad utskottet anfört med anledning av berörda motioner bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

10. Miljövänligare tågtrafik

– – –

Yttrande över motion 1987/88:T706 om avskaffande av förbudet mot fotografering från luftfartyg

Överbefälhavaren (1988-03-15)

Överbefälhavaren anser, till skillnad mot vad som anges i motionen, att det finns starka motiv till att fortsättningsvis upprätthålla detta förbud mot flygfotografering enligt gällande luftfartslag. Det främsta skälet för ett förbud är att detta på ett verksamt sätt försvårar en detaljerad utspaning och kartläggning av anläggningar som har betydelse för totalförsvaret. Detta har under senare tid fått en förnyad aktualitet i de sårbarhetsresonemang som förts i samband med sabotagehotet.

Att fotografering i dag får ske från luftfartyg i linjefart beror på att det är svårt att övervaka ett förbud, men också på att de tillåtna flygvägarna valts så att det medför ett minimum av insyn i de ovan beskrivna anläggningarna. Detta har dock inte varit tillräckligt, utan regeringen har varit tvungen att meddela särskilda restriktionsområden inom vilka all flygfotografering är förbjuden, således även för luftfart i linjefart. Tillstånd till flygfotografering inom dessa områden meddelas av överbefälhavaren. Det finns också annan lagstiftning som griper in när det gäller fotografering på t. ex. flygplatser som samutnyttjas av luftfartsverket och försvarsmakten.

Åsikten att luftfartslagen i dessa stycken inte har något som helst stöd i det allmänna rättsmedvetandet delas inte av ÖB. Tvärtom visar de ansökningar om flygfototilltånd och begäran om granskningar av flygbilder som, i ett ringa antal årligen, inkommer till överbefälhavaren att det finns ett uttalat intressse och en medvetenhet rörande dessa frågor.

Att jämföra de svenska flygfotograferingsbestämmelserna med de länder som nämnts i motionen är enligt ÖB:s uppfattning inte rimligt. Det beror på att det svenska sättet – eller modellen – att sekretesskydda totalförsvarsobjekt eller anläggningar av typ viktiga skyddsföremål skiljer sig i flera avgörande hänseenden. Det kan dock tilläggas att de norska flygfotograferingsbestämmelserna är i stort identiska med vad som gäller i Sverige.

Erfarenhetsmässigt visar det sig att det ansvar som enligt luftfartslagen har lagts på luftfartygets befälhavare, att tillse att flygfotograferingsbestämmelserna följs, inte inrymmer något större problem från kontrollsynpunkt.

Slutligen vill ÖB anföra att frågan om flygfotografering, inklusive fotografering från satelliter, är föremål för utredning genom utredningen (Fö 1982:03) om tillträdesskydd. Utredningen bör enligt sina direktiv vara färdig under 1988. I detta utredningsarbete kommer ÖB att ytterligare utveckla motiven enligt ovan.

Överbefälhavaren kan – mot bakgrund av det anförda – därför inte dela motionens ändringsförslag.

Sammanfattning 1

Propositionerna 2
Proposition 1987/88:50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet) 2
Proposition 1987/88:100 bil. 8 (kommunikationsdepartementet) 2

Motionerna 2
Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50 2
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988 5

Yttrande från annat utskott m.m. 8

Bakgrund 8
1 1982 års luftfartspolitiska beslut m.m. 8
2 Företräde för SAS till koncessioner 8
3 Företräde för Linjeflyg till koncessioner 11
4 Koncessioner på regionalflygnätet (sekundärflygnätet) 12
5 Luftfartsverkets uppgifter och organisation samt styrningen av verket 12

Utskottet 13
1 Luftfarten och det övergripande målet för trafikpolitiken, m.m. 13
2 Luftfartspolitiska riktlinjer för trafikförsörjningen 14
2.1 Den internationella trafiken 14
2.2 Den nationella trafiken 18
2.3 Sekundärtrafiken 19
3 Resultatutjämning mellan flygplatser och huvudmannaskapet för sådana, m.m. 21
3.1 Nuvarande ordning 21
3.2 Resultatutjämning mellan statliga och kommunala flygplatser m.m. 22
3.3 Det regionalpolitiska stödet till flygplatser i skogslänen ... 25
3.4 Utvärdering av det tidsbegränsade systemet för resultatutjämning, m.m. 25
3.5 Frågor om huvudmannaskap för flygplatser 26
3.6 Delavsnittet om statliga och kommunala flygplatser i övrigt 27
3.7 Prövning av flygplatsinvesteringar 27
4 Luftfartens kostnadsansvar 28
4.1 De rörliga luftfartsavgifterna 29
4.2 Införande av en miljöavgift på flygtrafik 29
5 Luftfartsverkets organisation och inriktningen av verksamheten m.m. 31
5.1 Organisation m.m. 31
5.2 Inriktningen av LFV:s verksamhet 32
6 Ekonomiska mål för luftfartsverket och verkets investeringar, m.m. 33
6.1 Nuvarande ekonomiska mål och ramar och LFV:s förslag m.m. 33

6.2 Propositionsförslagen om ekonomiska mål 33
6.3 Propositionsförslagen om investeringar m.m. 35
7 Anslagen under sjätte huvudtiteln till luftfart 39
7.1 Beredskap för civil luftfart och Ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland 39
7.2 Bidrag till kommunala flygplatser 39
7.3 Civil trafikflygarutbildning 40
7.4 Statens haverikommission 41
8 Fotografering från vissa luftfartyg 41
9 Hemställan 42

Reservationer 48

Särskilda yttranden 58

Bilaga 1 Utdrag ur jordbruksutskottets yttrande JoU 1987/88:3 y om miljöaspekter på trafikpolitiken (prop. 1987/88:50) 60

Bilaga 2 Överbefälhavarens yttrande över motion 1987/88:T706 (fp) om avskaffande av förbudet mot fotografering från luftfartyg 63