

Nr 914

Av fru **Nettelbrandt m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 57, angående riktlinjer för luftfartsverkets verksamhet och organisation.*

(Lika lydande med motion nr 732 i Första kammaren)

I proposition nr 57 framläggs vissa förslag angående luftfartsverkets verksamhet och organisation.

Förevarande proposition grundar sig på 1963 års luftfartsutrednings förslag (SOU 1966: 34). I propositionen föreslås att de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken även skall gälla i fråga om den civila luftfarten. Det måste anses tillfredsställande att principen om full kostnadstäckning också skall gälla luftfarten lika väl som andra trafikgrenar. Härom torde inga delade meningar råda. Beträffande det sätt på vilket denna princip skall tillämpas för luftfartens del har emellertid olika meningar uppstått.

Departementschefen har på väsentliga punkter gått ifrån 1963 års luftfartsutrednings förslag på ett sådant sätt, att kostnadsbelastningen för flygföretagen skulle komma att ytterligare öka. Detta gäller bl. a. de s. k. undervägskostnaderna samt utförandet av ramptjänsten vid primärflygplatserna. Vidare följer departementschefen affärsverksutredningens förslag om förkortning av hittills tillämpade och av luftfartsutredningen förordade avskrivningsregler. Utöver den kostnadsstegring, som de nu nämnda förslagen skulle medföra för trafikföretagen, skall läggas de avgiftshöjningar i övrigt som utredningen varit överens om att införa och varom förslag nu framläggs i propositionen. Passageraravgiften för utrikes trafik blir i Sverige enligt propositionen 20 kronor från den 1 oktober 1967. Det bör här påpekas, att detta belopp är ett av de högsta i världen. Under de två senaste åren har vidare flygplatsavgifterna höjts med cirka 35 %, och de är nu obestridligen de högsta i världen. Ytterligare höjningar med cirka 25 % av dessa avgifter avses nu genomföras under den närmaste femårsperioden. En av SAS verkställd kalkyl visar, att kostnadsökningen enbart för SAS verksamhet året 1971/72 skulle komma att uppgå till 27 milj. kronor, varav 7,7 milj. i Sverige och resten i Danmark och Norge. För jämförelsens skull har man härvid räknat med oförändrad trafikvolym. Den totala kostnadsökningen blir sålunda väsentligt högre.

Den höga kostnadsnivå, som på detta sätt kommer att drabba luftfarten, är inte ägnad att underlätta det skandinaviska flygets möjligheter att

hävda sig på världsmarknaden. Den ekonomiska situationen för de stora trafikföretagen är genom en hårdnande internationell konkurrens så osäker, att från statens sida största försiktighet bör iakttas beträffande utformningen av de avgifter och ersättningar flygföretagen har att erlägga.

Undervägskostnaderna

Luftfartsutredningen föreslog, att frågan om hur undervägskostnaderna, d.v.s. kostnaderna för navigationshjälpmedel i terminalområden och luftleder, skulle täckas borde prövas inom fem år. Departementschefen ansluter sig visserligen till denna uppfattning men påstår ändå kategoriskt, att undervägskostnaderna bör täckas av luftfarten. I det särskilda yttrande, som finns fogat till utredningens betänkande, framhåller ledamoten Norlin, att undervägskostnaderna bör undantas från kravet på kostnadstäckning. Ett avgiftsuttag för undervägskostnader kan föra med sig kedjereaktioner av liknande slag i andra länder, som med hänsyn till Sveriges geografiska läge och trafikstrukturen skulle innebära, att de svenska flygföretagen skulle nödgas betala avgifter för undervägskostnader i utlandet, som högst väsentligt skulle överstiga vad utländska flygföretag skulle komma att erlägga i motsvarande avgifter i Sverige.

Departementschefen framhåller, att det sätt på vilket undervägskostnaderna skall täckas av luftfarten får övervägas närmare, när resultatet föreligger från den internationella taxekonferens som skall hållas våren 1967. Enligt uppgift som vi inhämtat pågår denna konferens nu i Montreal i Kanada. Vilket resultat som kan tänkas föreligga vid konferensens slut är för dagen omöjligt att säga. Det måste emellertid anses vara en orimlig princip att Sverige innan konferensen avhållits binder sig för att undervägskostnaderna bör täckas av luftfarten. Enligt vår uppfattning bör riksdagen därför inte nu uttala någon mening i denna fråga.

Sverige bör inte tillämpa andra principer för kostnadstäckningen än vad som är praxis i andra länder. F. n. svarar i princip varje land självt för sina undervägskostnader. 1963 års luftfartsutredning ansåg att frågan fick lösas inom en femårsperiod, d.v.s. före den 1 juli 1972. Frågan om avtrappningen av driftbidraget efter budgetåret 1971/72 föreslogs av utredningen bli beroende av denna prövning. Vidare tillsatte regeringen år 1966 den s. k. trafikledningskommittén, vilken har till uppgift att pröva även hithörande frågor. Också av dessa skäl kan det finnas anledning att inte nu ta ställning till frågan hur undervägskostnaderna skall täckas.

Ramptjänsten

Departementschefen anser vidare, att luftfartsverket skall ha frihet träffa avtal med vilken avtalspart som helst om utförande av ramptjänst på primärflygplatser, varvid särskild ersättning för sådan rätt skall utges till luftfartsverket. Detta förslag överensstämmer inte med vad luft-

fartsutredningen föreslog och måste betraktas som mindre lämpligt med hänsyn dels till flygföretagens krav på flygsäkerhetsmässigt tillfredsställande och effektiv ramptjänst, dels till den reciprocitet, som tillämpas mellan skilda länders flygföretag beträffande utförande av ramptjänst för varandra. Bokstavligen tillämpat synes departementschefens förslag innebära, att exempelvis SAS måste dels träffa avtal med, dels betala ersättning till luftfartsverket för att få utföra ramptjänst på sina egna flygplan.

Luftfartsutredningen föreslog att luftfartsverket borde utveckla den del av stationstjänsten som är ramptjänst. I den mån verket ansåg det förenligt med sina intressen borde verket kunna överlåta ramptjänsten på annan företagare. Sådan överlåtelse ansåg utredningen böra ske främst till svenska flygtrafikföretag och avtal därom träffas mellan luftfartsverket samt SAS och LIN.

Enligt uppgift finns ett avtal med nämnda företag beträffande ramptjänsten. Avtalet utlöper 1970. Propositionen innebär på denna punkt en skärpning i förhållande till utredningens förslag. Om förslaget realiserades skulle luftfartsverket få en särställning bland världens luftfartsmyndigheter. Ingenstans utomlands tillämpas enligt vad vi erfarit den ordning som nu föreslås i propositionen. Av dessa skäl samt med hänsyn till gällande avtal och internationella överenskommelser bör riksdagen inte nu göra något uttalande i den riktning propositionen anger. Det bör i sammanhanget också påpekas att ramptjänsten redan nu uppgår till betydande belopp och att propositionens förslag skulle innebära ytterligare en avgift till alla de övriga som flygbolagen nu har att erlagga såsom landningsavgift, parkeringsavgift, passageraravgift, genomströmningsavgift etc.

Kommunala bidrag till primärflygplatser

Utredningen har föreslagit att kommun till 100 % skall svara för vissa markkostnader i samband med att primärflygplatser inrättas samt i övrigt för i runt tal halva investeringskostnaden för anläggningen. Departementschefen har på den punkten infört en annan bidragsregel innebärande att kommun i princip svarar för markkostnaderna medan det kommunala bidraget till anläggningskostnaderna i övrigt skulle belöpa sig till 37,5 % av kostnaderna.

I princip anser vi att staten liksom fallet är med övriga trafikgrenar som järnvägs- och landsvägstrafiken bör svara för kostnaderna även för anläggningar för flygtrafiken. Många skäl talar härför. Full paritet skulle uppnås med övriga trafikgrenar. En mer rationellt ordnad fördelning av flygplatser över landet kan åstadkommas genom statlig samordning och planering. Hänsyn skulle i större utsträckning tas till lönsamhetskalkylerna och gjorda beräkningar om trafikunderlag m. m. Kommunala bidrag

till investeringar i s. k. primärflygplatser kan ifrågasättas även av det skälet att oftast ett flertal kommuner eller en hel region är betjänta av flygförbindelserna. Att kommunerna skall svara för markkostnaderna till 100 % är inte heller alldeles självklart enligt vår mening. Ofta kan det röra sig om dyrbar mark som kan exploateras för andra ändamål. Intilliggande områden, som ligger inom s. k. bullermattor, kan ofta inte utnyttjas i den utsträckning som annars varit fallet.

Då vi ändå vill tillstyrka förslaget om att kommunerna skall svara för markkostnaderna vid anläggande av primärflygplatser är det mot bakgrunden av att det ofta föreligger ett kommunalt intresse att få flygplatsen förlagd till viss ort och att denna form av kommunalt bidrag måste betecknas som fullt tillräcklig som bidragsandel från kommunernas sida. Vi delar därför inte departementschefens uppfattning att kommunerna utöver markkostnaderna även skall svara för 37,5 % av kostnaderna för anläggningar och byggnader inklusive radioanläggningar. Flyget uppfattas alltmer som en ordinär kommunikationsmöjlighet, varför staten också av det skälet bör bära hela det ekonomiska ansvaret för anläggningskostnaderna.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen vid sin behandling av proposition nr 57 måtte besluta

1. att bl. a. i avvaktan på resultatet av den pågående internationella taxekonferensen inte nu uttala någon mening om det sätt på vilket de s. k. undervägskostnaderna skall täckas;

2. att överlåtelse av den s. k. ramptjänsten skall kunna ske främst till svenska flygtrafikföretag i enlighet med 1963 års luftfartsutrednings förslag;

3. att kommuns bidrag vid anläggning av primärflygplats endast skall avse de sammanlagda markkostnaderna; samt

4. att staten till 100 % skall svara för kostnaderna i övrigt för byggnader och anläggningar inklusive investeringar i radioanläggningar.

Stockholm den 30 mars 1967

<i>Cecilia Nettelbrandt (fp)</i>	<i>C.-G. Enskog (fp)</i>	<i>Eric Nelander (fp)</i>
<i>W. Werbro (fp)</i>	<i>Erik Tobé (fp)</i>	<i>Daniel Wiklund (fp)</i> i Stockholm
<i>Sören Norrby (fp)</i>	<i>Georg Åberg (fp)</i>	