

Nr 107

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående riktlinjer för luftfartsverkets verksamhet och organisation jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (bilaga 8, punkt H 4) föreslagit riksdagen att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, för budgetåret 1967/68 beräkna till Driftbidrag till luftfartsverket ett anslag av 22 500 000 kr.

Därefter har Kungl. Maj:t i propositionen nr 57, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 mars 1967, föreslagit riksdagen att dels godkänna av departementschefen angivna riktlinjer för luftfartsverkets verksamhet, dels godkänna av departementschefen föreslagna riktlinjer för omorganisation av luftfartsverket, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att på personalförteckning för luftfartsverket föra upp tjänster på löneplan C i enlighet med vad departementschefen i statsrådsprotokollet föreslagit, dels bemyndiga Kungl. Maj:t att vidta de övergångsanordningar som fordras i anledning av omorganisationen, dels godkänna att luftfartslånefonden avvecklas, dels till Driftbidrag till luftfartsverket för budgetåret 1967/68 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 22 500 000 kr.

Förslagen i propositionen bygger på det av 1963 års luftfartsutredning avgivna betänkandet Luftfartsverkets ekonomi och organisation (SOU 1966: 34). Utredningens förslag jämte yttranden häröver har i huvuddrag redovisats i propositionen (s. 4—41).

Beträffande departementschefens anförande får utskottet hänvisa till propositionen (s. 41—55).

I förevarande sammanhang har utskottet behandlat

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Wååg m. fl.* (I: 724) och den andra inom andra kammaren av herr *Nilsson* i Kristianstad *m. fl.* (II: 905), i vilka hemställts att riksdagen måtte uttala, att med frågan om flygplatsens i Kristianstad överförande till sekundärflygplats bör anstå i minst fem år;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av

1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1967. 6 saml. Nr 107*

herr *Sveningsson* och fröken *Stenberg* (I: 731) och den andra inom andra kammaren av herrar *Bengtson* i Solna och *Krönmark* (II: 912), i vilka hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att de kommunala investeringsbidragen vid anläggande av primärflygfält fastställas till 25 procent;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Torsten Hansson* och fröken *Mattson* (I: 730) och den andra inom andra kammaren av herr *Kristenson* (II: 913), i vilka hemställts att riksdagen måtte, med godkännande av vad i propositionen i övrigt anförts om riktlinjerna för luftfartsverkets verksamhet, besluta att kostnaderna för utbyggande av samtliga flygplatser skall i sin helhet utgöras av statsmedel;

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Åkesson m. fl.* (I: 732) och den andra inom andra kammaren av fru *Nettelbrandt m. fl.* (II: 914), i vilka hemställts 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.

Vidare har utskottet i förevarande sammanhang behandlat de vid början av innevarande års riksdag väckta likalydande motionerna, nämligen av herr *Strandberg* (I: 296) och av herr *Hedin m. fl.* (II: 377), i vilka hemställts att riksdagen i avvaktan på särskild proposition i ämnet för budgetåret 1967/68 till Driftbidrag till luftfartsverket måtte anvisa ett anslag av 18 500 000 kr.

Beträffande de skäl motionärerna anført till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna II: 905, II: 912, I: 730, II: 914 och I: 296.

Utskottet. I förevarande proposition föreslås — på grundval av ett av 1963 års luftfartsutredning framlagt betänkande (SOU 1966: 34) — att de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken även skall gälla i fråga om den civila luftfarten. I anslutning härtill förordas att luftfartsverket bibehållas som affärsdrivande verk men att nuvarande system med anslag för täckning av underskott i luftfartsverkets rörelse ersättes av årliga driftbidrag tills avsedd kostnadstäckning uppnås. Verket avses därigenom jämföras med de övriga affärsdrivande verken.

Luftfartsverkets befattning med markorganisationen anses i enlighet med utredningens förslag böra koncentreras till två huvuduppgifter. Den ena skall vara att förvalta och driva flygplatser som är avsedda för linjefart

vilka — inklusive för sådan trafik upplåtna militära flygfält — benämnas primärflygplatser. Även landsting, kommun eller enskild intressent skall emellertid kunna anlägga, förvalta och driva flygplatser för linjefart, vilka då benämnas sekundärflygplatser. Den andra huvuduppgiften skall vara att svara för eller ombesörja civil flygtrafikledning och från flygsäkerhetssynpunkt påkallad övervakning och tillsyn såväl vid primär- och sekundärflygplatser som eljest i det luftrum som används för civil luftfart.

I anslutning härtill förordas att verket kompletterar den till flygtrafiken direkt knutna verksamheten med annan verksamhet som indirekt anknyter till flygtrafiken. Den s. k. ramptjänsten på primärflygplatserna anses därvid böra förbehållas verket. Om verket finner det företagsekonomiskt motiverat bör dock upplåtelse mot ersättning kunna ske av rätten att utöva sådan tjänst på viss eller vissa primärflygplatser. Departementschefen har dock inte ansett det lämpligt att genom särskilt uttalande om avtalsparter begränsa verkets möjligheter att träffa avtal av detta slag.

I anledning härav har i motionerna I: 732 och II: 914 hemställts, att riksdagen må besluta att överlåtelse av ramptjänsten i enlighet med luftfartsutredningens förslag skall kunna ske främst till svenska flygtrafikföretag. Motionärerna finner nämligen departementschefens förslag 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.

Även utskottet anser luftfartsverket böra behålla sin ställning som affärsdrivande verk och har i princip inte något att erinra mot vad departementschefen anfört beträffande dess huvudsakliga verksamhet liksom den förordade indelningen av flygplatser i primär- och sekundärflygplatser.

Utskottet anser i likhet med utredningen och departementschefen, att ramptjänsten är en verksamhet som bör ankomma på luftfartsverket i den mån verket inte anser förenligt med dess intressen att överlåta den på annan företagare. Överenskommelse om sådan överlåtelse av ramptjänst bör självfallet innefatta ersättning för disponerade utrymmen, rampmateriel, elkraft etc. Överlåtelse bör ske på skäliga villkor. Utskottet finner det naturligt att överlåtelse i första hand kommer i fråga till SAS och LIN men delar departementschefens uppfattning att det inte är lämpligt att genom särskilt uttalande begränsa luftfartsverkets möjligheter att träffa avtal. Utskottet förutsätter att luftfartsverket med beaktande av bl. a. förhållandena inom den internationella linjefarten eftersträvar en rationell ramptjänst till lägsta möjliga kostnader. Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna i fråga.

I fråga om luftfartsfondens ackumulerade förluster för budgetåren 1947/48 — 1964/65, vilka inklusive räntor beräknats till 365,2 milj. kr., har departementschefen i likhet med utredningen funnit att staten inte bör fordra att

1* — *Bihang till riksdagens protokoll 1967. 6 saml. Nr 107*

dessa skall täckas av luftfarten. Utskottet delar denna uppfattning och tillstyrker även att de av departementschefen förordade redovisningstekniska normerna i fortsättningen tillämpas. Detta innebär bl. a. att avskrivningstiderna för verkets investeringar fastställs till 40 år för banor och byggnader, 20 år för belysningsanläggningar och 10 år för tele- och radioanläggningar samt fordon och maskiner. Förräntning av kapitalet skall t. v. ske enligt normalräntefoten och pensionskostnaderna tas upp med faktiskt utbetalda belopp.

Åtgärder bör enligt departementschefen nu vidtas för att anpassa den civila luftfarten till kravet på kostnadstäckning, d. v. s. full täckning av det allmännas kostnader. Då en sådan anpassning till det trafikpolitiska reformprogrammet inte anses kunna ske omedelbart föreslås en viss övergångstid. Det nuvarande systemet för underskottstäckning bör därvid, såsom tidigare nämnts, avvecklas och ersättas med årliga driftbidrag som under övergångstiden tas upp med så stora belopp att full täckning erhålls för verkets kostnader inkl. ränta på i luftfartsfonden investerat kapital. Driftbidraget bör enligt departementschefen avvecklas i den takt som bedöms lämplig med hänsyn till möjliga utgiftsbegränsningar och intäktsökningar i verket. Rikt-punkten för avtrappningen anses böra vara en minskning av storleksordningen 2,5 milj. kr. per år. Med utgångspunkt bl. a. från det för budgetåret 1966/67 beräknade underskottet om ca 25 milj. kr. föreslås driftbidraget för nästa budgetår bli 22,5 milj. kr. I samband härmed uttalar departementschefen att även undervägskostnaderna, d. v. s. avgifterna för navigationshjälpmedel i terminalområden och luftleder, bör täckas av luftfarten.

I anledning av Kungl. Maj:ts äskande har i motionerna I: 296 och II: 377 yrkats att det föreslagna driftbidraget reduceras till 18,5 milj. kr. Som skäl härför har åberopats att f. n. en subventionering i realiteten sker av sällskapsresor med charterflyg med ca 10 kr. per passagerare. För budgetåret 1967/68 har detta beräknats motsvara ett belopp av minst 4 milj. kr., varmed erforderligt driftbidrag alltså skulle kunna minskas därest nämnda subvention avvecklas.

Även enligt utskottets uppfattning framstår en »subventionering» av detta slag av flygresenärerna som i och för sig mindre tillfredsställande. Utskottet vill därför för sin del inte motsätta sig att frågan härom prövas i samband med den förestående översynen av verkets taxor och avgifter, varvid dock bör beaktas att förhållandet inte enbart torde gälla charterresenärer. Någon minskning av driftbidraget för nästa budgetår torde emellertid av nämnda skäl inte böra komma i fråga. Anslaget bör sålunda utgå med 22,5 milj. kr. Jämväl i övrigt tillstyrker utskottet Kungl. Maj:ts förslag i denna del.

Vidare har i motionerna I: 732 och II: 914 hemställts att riksdagen beslutar att i avvaktan på den internationella taxekonferensens resultat inte nu uttala någon mening om det sätt på vilket undervägskostnaderna skall täckas. Utskottet får i anledning härav anföra följande.

Utskottet ansluter sig liksom departementschefen till utredningens uppfattning att luftfartsverkets kostnader i sin helhet bör innefattas i luftfartens kostnadsansvar. Det innebär att även undervägskostnaderna bör täckas av luftfarten. I motionerna I: 732 och II: 914 har yrkats att bl. a. i avvaktan på resultatet av den pågående internationella taxekonferensen inte i detta sammanhang skulle uttalas någon mening om det sätt på vilket undervägskostnaderna skall täckas. Departementschefen har givit uttryck för uppfattningen att *sättet* för kostnadstäckningen bör närmare övervägas när resultatet av taxekonferensen föreligger. Enligt vad utskottet erfarit har konferensen, som numera avslutats, rekommenderat en viss standardisering av metoderna för att ta ut avgifter för undervägskostnader. Vid sådant förhållande finner utskottet att motionerna i förevarande avseende inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Utskottet finner inte heller anledning till uttalande från riksdagens sida om och i så fall när särskilda avgifter för undervägskostnader bör införas.

I statsrådsprotokollet föreslås vidare att vissa riktlinjer för kommunala bidrag till investeringar i statliga flygplatser för linjefart fastläggas. Den kostnadsfördelning som hittills i stort tillämpats för flygplatser med blandad inrikes och utrikes trafik, nämligen att kommunerna svarar för markkostnader och 37,5 % av kostnader för byggnader och anläggningar, föreslås därvid skola tillämpas. Samma normer skall gälla för alla primärflygplatser, och någon särbehandling av Arlanda flygplats anses inte motiverad.

I motionerna I: 732 och II: 914 har i anledning härav hemställts dels att kommuns bidrag vid anläggning av primärflygplats endast skall avse de sammanlagda markkostnaderna, dels ock att staten till 100 % skall svara för kostnaderna i övrigt för byggnader och anläggningar inklusive investeringar i radioanläggningar. Vidare har i motionerna I: 730 och II: 913 yrkats att riksdagen måtte besluta att kostnaderna för utbyggnad av samtliga flygplatser skall i sin helhet utgöras av statsmedel. I motionerna I: 731 och II: 912 slutligen har yrkats att de kommunala investeringsbidragen vid anläggande av primärflygplatser fastställas till 25 %.

Såsom utredningen i denna fråga anfört föreligger starka skäl för att kommun, som i första hand betjänas av en viss primärflygplats, bidrar till dess anläggning och fortsatta utveckling. Så har också i betydande utsträckning skett hittills, vilket torde ha varit till fördel såväl för närmast berörda orter och regioner som för luftfartens utveckling i dess helhet.

Utskottet finner det för sin del motiverat att bidrag av detta slag utgår även i fortsättningen. De av departementschefen därvid föreslagna reglerna beträffande bidragens storlek m. m. synes utskottet väl avvägda och överensstämmer för övrigt med f. n. tillämpade principer. I sammanhanget må dock framhållas att kommunalt bidrag inte skall behöva komma i fråga för investeringsobjekt som beräknas uppgå till högst 200 000 kr. per flygplats och budgetår. Utskottet avstyrker med det anförda de i ämnet väckta motionerna.

Kommunala bidrag till driftkostnaderna vid statliga flygplatser bör enligt departementschefen inte längre utgå. I fråga om Borlänge och Kristianstads flygplatser anses förhandlingar böra tas upp med vederbörande intressenter om att föra över dessa flygplatser till kategorin sekundärflygplatser i anslutning till att nuvarande avtal löper ut. Utskottet delar denna uppfattning och avstyrker följaktligen det i motionerna I: 724 och II: 905 framställda yrkandet att med frågan om flygplatsens i Kristianstad överförande till sekundärflygplats skall anstå i minst fem år.

Utskottet har inte funnit anledning till erinran mot departementschefens förslag att kommun, som tillskjuter investeringsbidrag enligt avtal som träffas efter den 30 juni 1967, i princip skall kunna få viss ersättning härför sedan statens driftbidrag till luftfartsverket avvecklats. Utformningen av en sådan ersättning förutsätts bli prövad när driftbidrag ej längre erfordras.

Vad i statsrådsprotokollet anförts i fråga om investeringarnas inriktning m. m. samt planerad utbyggnad av Torslanda flygplats har inte givit utskottet anledning till erinran liksom ej heller den förordade avvecklingen av luftfartslånefonden.

Omfattningen av och tidpunkten för de taxe- och avgiftshöjningar som erfordras för att uppnå full täckning av luftfartsverkets kostnader anges i statsrådsprotokollet böra bli beroende av hur de faktorer utvecklas som är bestämmande för verkets rörelseresultat. Departementschefen tillkännager dock sin avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att höja passageraravgiften i utrikes trafik med fem kronor den 1 oktober 1967 och att i övrigt i huvudsak genomföra av utredningen föreslagna taxeåtgärder för budgetåret 1967/68. Höjningarna beräknas ge ca 3,6 milj. kr. i ytterligare intäkter för nämnda budgetår. Av statsrådsprotokollet framgår vidare att beslut fattats om tillsättande av en skandinavisk arbetsgrupp med två representanter från varje land för att klarlägga kostnadstäckningens reala innebörd inom den civila luftfartens område i de tre länderna och för att behandla taxestruktur och taxenivå med hänsyn till skilda förutsättningar. Utskottet vill i anslutning härtill understryka vikten av att en sådan samverkan sker samt att vederbörlig hänsyn därvid tages även till de nationella flygföretagens utvecklingsmöjligheter och internationella konkurrenssituation.

I syfte att öka luftfartsverkets effektivitet föreslås vissa organisatoriska förändringar, vilka främst innebär en samordning av driftfunktionerna i en driftavdelning samt att för de ekonomiska och administrativa uppgifterna inrättas en ekonomiavdelning och en administrativ avdelning. En fjärde huvudenhet utgöres av luftfartsinspektionen, som med hänsyn till att dess arbetsuppgifter innebär tillsyn från flygsäkerhetssynpunkt av såväl luftfartsverket som flygtrafikföretagen, anses böra självständigt svara för handläggningen av sådana frågor.

Det nuvarande utrikessekretariatet inordnas som en sektion i administrativa avdelningen och en särskild sektion för kameral revision och sakrevi-

sion, direkt underställd generaldirektören, inrättas. Den regionala organisationen föreslås bli underställd driftavdelningen och uppdelad på t. v. fem flygplatsförvaltningar. Verkets styrelse föreslås utökad med en ledamot som skall representera det kommunala intresset.

I anslutning till genomförandet av organisationsförändringarna inrättas för cheferna för huvudenheter fr. o. m. den 1 juli 1967 fyra tjänster i lönegraden C 2, nämligen en som driftdirektör, en som administrativ direktör, en som ekonomidirektör och en som överingenjör. Härtill kommer ett antal tjänster för cheferna för sektioner eller motsvarande enheter. Vissa tjänster utgår å andra sidan ur organisationen.

Mot det sålunda framlagda förslaget har utskottet inte funnit anledning till erinran. Utskottet tillstyrker därför att omorganisationen genomföres. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i den utsträckning som erfordras föra tjänster på övergångsstat samt eljest utfärda de övergångsbestämmelser som påkallas av omorganisationen, vilken beräknas kunna i sin helhet bli genomförd under hösten 1967.

Utskottet hemställer,

I. att motionerna I: 732 och II: 914, såvitt de avser ramp-tjänsten, icke må av riksdagen bifallas;

II. att motionerna I: 732 och II: 914, såvitt de avser undervägskostnaderna, icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

III. att motionerna I: 732 och II: 914, såvitt de avser kommunala bidrag till mark- och investeringskostnader för primärflygplatser, samt I: 730 och II: 913 ävensom I: 731 och II: 912, icke må av riksdagen bifallas;

IV. att motionerna I: 724 och II: 905 icke må av riksdagen bifallas;

V. att riksdagen må godkänna de i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 mars 1967 förordade riktlinjerna för luftfartsverkets verksamhet;

VI. att riksdagen må godkänna de i statsrådsprotokollet föreslagna riktlinjerna för omorganisation av luftfartsverket;

VII. att riksdagen må bemyndiga Kungl. Maj:t att på personalförteckning för luftfartsverket föra upp tjänster på löneplan C i enlighet med vad i statsrådsprotokollet föreslagits;

VIII. att riksdagen må bemyndiga Kungl. Maj:t att vidta de övergångsanordningar som fordras i anledning av omorganisationen;

IX. att riksdagen må godkänna att luftfartslånefonden avvecklas;

X. att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag

samt med avslag å motionerna I: 296 och II: 377, till *Driftbidrag till luftfartsverket* för budgetåret 1967/68 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 22 500 000 kr.

Stockholm den 9 maj 1967

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Näsström, Birger Andersson, Fritz Persson, Svensson, Kaijser, fru Wallentheim, herrar Bengtson, Ottosson, Mårtensson, Bertil Petersson, Herbert Larsson, Edström, Eric Gustaf Peterson, Strandberg och Nils-Eric Gustafsson;

från andra kammaren: herrar Bohman, Karlsson i Olofström, Blidfors, Ståhl, Bergman, Mattsson, Turesson, fröken Olsson, herrar Lindholm, Johansson i Norrköping, Nelander, Fagerlund, fru Holmberg, herrar Tobé och Sjönell.

Reservationer

a) beträffande *ramptjänsten* av herrar *Kaijser, Bengtson, Ottosson, Edström, Eric Gustaf Peterson, Strandberg, Nils-Eric Gustafsson, Bohman, Ståhl, Mattsson, Turesson, Nelander, Tobé* och *Sjönell*, vilka ansett att utskottet bort tillstyrka motionerna I: 732 och II: 914 i denna del, och att därför

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 3, som börjar med »Utskottet anser» och slutar med »i fråga», bort ersättas med text av följande lydelse:

»Vad beträffar handhavandet av ramptjänsten delar utskottet emellertid den uppfattning som kommit till uttryck i motionerna. Kungl. Maj:ts förslag om monopol på denna tjänst för luftfartsverket synes nämligen innebära att helt nya principer för denna verksamhet införes, i varje fall när det gäller den kategori av flygbolag till vilken SAS hör, d. v. s. de reguljära IATA-bolagen. Om ramptjänsten på de svenska flygplatserna i fortsättningen helt skall has omhand av luftfartsverket kommer detta bl. a. att innebära en fördyring främst för SAS men även för de bolag SAS i detta hänseende f. n. betjänar. Departementschefens förslag torde bl. a. innebära att exempelvis SAS måste dels träffa avtal med, dels betala ersättning till luftfartsverket för att få utföra ramptjänst på sina egna flygplan. Förhandlingsmöjligheterna beträffande ramptjänstkostnaderna på utländska flygplatser bortfaller vidare, och den kostnadsökning SAS får i Sverige kan därigenom få dubbelbetalas genom motsvarande ökning på utländska flygplatser. I sammanhanget må

för övrigt erinras om att statskontoret bestämt hävdad att luftfartsverket snarast bör avveckla sitt engagemang i ramptjänsten.

Av angivna skäl och inte minst med hänsyn till de av motionärerna åberopade säkerhetsaspekterna finner utskottet angeläget att överlåtelse av ramptjänsten i likhet med utredningens förslag må kunna ske främst till svenska flygtrafikföretag utan särskild ersättning till luftfartsverket. I enlighet med det anförda tillstyrker utskottet motionerna i denna del.»

dels ock utskottets hemställan under I. bort ha följande lydelse:

»I. att riksdagen må, med bifall till motionerna I: 732 och II: 914 såvitt nu är i fråga, uttala att överlåtelse av den s. k. ramptjänsten skall kunna ske främst till svenska flygtrafikföretag i enlighet med 1963 års luftfartsutrednings förslag;»

b) beträffande *täckning av undervägskostnaderna*

1) av herrar *Bengtson, Edström, Eric Gustaf Peterson, Nils-Eric Gustafsson, Ståhl, Mattsson, Nelander, Tobé* och *Sjönell*, vilka ansett att utskottet i denna del bort tillstyrka motionerna I: 732 och II: 914, och att därför

dels det stycke i utskottets yttrande på s. 5, som börjar med »Utskottet ansluter» och slutar med »bör införas», bort ha följande lydelse:

»Luftfartsutredningen har framhållit att flertalet länder med internationell luftfart av större omfattning f. n. underlåter att genom särskilda avgifter täcka undervägskostnaderna. Utredningen har därför funnit införandet av sådana avgifter böra anstå. Med hänsyn till att de redan nu uppgår till betydande belopp har dock frågan om hur de skall täckas ansetts böra prövas inom fem år. I särskilt yttrande till utredningen har framhållits att kostnaderna i fråga bör undantas från kravet på kostnadstäckning. Ett uttagande härav kan enligt utskottets mening också befaras medföra kedjereaktioner av liknande slag i andra länder. Med hänsyn till Sveriges geografiska läge och trafikstruktur skulle detta kunna innebära att de svenska flygföretagen nödgas betala avgifter för undervägskostnader i utlandet som högst väsentligt överstiger vad utländska flygföretag kan komma att i Sverige erlægga i motsvarande avgifter. Utskottet vill f. ö. erinra om att även luftfartsstyrelsen ansett undervägskostnaderna t. v. böra undantas från kostnadstäckning för att svensk internationell luftfart inte skall komma i ett ogynnsamt konkurrensläge och svensk inrikestrafik inte alltför hårt betungas under sitt uppbyggnadsskede. Av bl. a. sålunda anförda skäl finner utskottet denna fråga böra ytterligare övervägas. I enlighet med utredningens förslag synes så böra ske före den 1 juli 1972. Frågan om avtrappningen av den återstående delen av driftbidraget efter utgången av budgetåret 1971/72 bör bli beroende av nämnda överväganden. Utskottet tillstyrker med det anförda motionerna i nu berörda delar.»

dels ock utskottets hemställan under II. bort ha följande lydelse:

»II. att riksdagen må, med bifall till motionerna I: 732 och II: 914 såvitt nu är i fråga, uppskjuta ställningstagandet till frågan om täckning av undervägskostnaderna;»

2) av herr *Strandberg*.

c) beträffande *kommunala bidrag* till anläggande m. m. av flygplatser

1) av herrar *Edström, Eric Gustaf Peterson, Ståhl, Bergman, Nelander* och *Tobé*, vilka i anledning av yrkanden i motionerna I: 732 och II: 914 samt I: 730 och II: 913 ansett att

dels det avsnitt i utskottets yttrande på s. 5, som börjar med »Såsom utredningen» och slutar med »väckta motionerna», bort ha följande lydelse:

»Utskottet har vid sin prövning av dessa frågor inte funnit sig kunna godtaga departementschefens förslag. Såsom i kommunförbundens yttrande över utredningsförslaget framhållits torde ansvaret för att landet har tillgång till ett väl utvecklat nät av flygplatser, lämpade för regelbunden trafik, vara en rent statlig angelägenhet i likhet med vad som gäller beträffande de allmänna vägarna och järnvägsnätet. Staten bör också enligt utskottets uppfattning i princip bära det ekonomiska ansvaret för anläggningskostnaderna. Skäl kan vidare anföras mot att kommunerna skall svara för markkostnaderna till 100 %. Att så sker kan dock godtagas mot bakgrund av att det ofta föreligger ett kommunalt intresse att få en flygplats förlagd till viss ort och att därför ett kommunalt bidrag i denna form kan framstå som motiverad.

Utskottet biträder sålunda de i motionerna I: 730 och II: 913 samt I: 732 och II: 914 framförda yrkandena att staten helt skall svara för kostnaderna för anläggning av primärflygplatser. I fråga om redan beslutade eller planerade flygplatsutbyggnader bör dock hittills tillämpade regler gälla. Av det anförda följer att utskottet inte kan biträda det i motionerna I: 731 och II: 912 framlagda förslaget att de kommunala bidragen skall fastställas till 25 % av anläggningskostnaderna.»

dels ock utskottets hemställan under III. bort ha följande lydelse:

»III. att riksdagen må, med bifall till motionerna I: 732 och II: 914, nämnda motioner såvitt nu är i fråga, samt i anledning av motionerna I: 730 och II: 913 ävensom I: 731 och II: 912, besluta att kommuns bidrag vid anläggning av primärflygplats endast skall avse de sammanlagda markkostnaderna samt att staten till 100 % skall svara för kostnaderna i övrigt för byggnader och anläggningar inklusive investeringar i radioanläggningar;»

2) av herrar *Kaijser, Ottosson, Strandberg, Bohman* och *Turesson*, vilka ansett att utskottet bort tillstyrka motionerna I: 731 och II: 912, och att därför

dels det avsnitt i utskottets yttrande på s. 5, som börjar med »Såsom utredningen» och slutar med »väckta motionerna», bort ha följande lydelse:

»Liksom utredningen anser utskottet att starka skäl talar för att kommun, som i första hand betjänas av en viss flygplats för linjefart, skall bidra till dess anläggning och fortsatta utveckling. Det synes också riktigt att — såsom departementschefen föreslagit — ett enhetligt system tillämpas härför.

Den av departementschefen föreslagna procentsatsen för bidraget kan dock ifrågasättas. Man kan nämligen inte bortse från det förhållandet att anläggandet av primärflygfält i främsta hand är en statlig angelägenhet. Det kommunala bidragets storlek blir då en fråga om hur högt man värderar fördelarna för en kommun att ha tillgång till ett primärflygfält. Ett kommunalt bidrag om 37,5 % synes därvid vara väl högt. Utskottet vill därför föreslå att bidraget i stället fastställs till 25 % samt biträder följaktligen det i motionerna I: 731 och II: 912 framställda yrkandet därom. I fråga om redan beslutade eller planerade flygplatsutbyggnader bör dock hittills tillämpade regler gälla. Av det anförda följer att utskottet inte kan biträda det i motionerna I: 730 och II: 913 samt I: 732 och II: 914 framlagda förslaget att staten helt skall stå för anläggningskostnaderna.»

dels ock utskottets hemställan under III. bort ha följande lydelse:

»III. att riksdagen må, med bifall till motionerna I: 731 och II: 912 samt i anledning av motionerna I: 730 och II: 913 ävensom I: 732 och II: 914, sistnämnda båda motioner såvitt nu är i fråga, besluta att de kommunala investeringsbidragen vid anläggande av primärflygfält fastställs till 25 % ;»