

Nr 160

Utlåtande i anledning av motioner rörande det svenska allmänflyget, m. m.

(4:e avd.)

Motionerna

I de likalydande motionerna *I: 119* av herr Harald Pettersson och *II: 135* av herrar Börjesson i Falköping och Eriksson i Bäckmora har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning av frågan om olika åtgärder som kan stimulera en planmässig och snabb utbyggnad av allmänflygfälten enligt i motionerna anförda riktlinjer.

I de likalydande motionerna *I: 595* av herr Ingvar Andersson m. fl. och *II: 718* av fru Sundberg och herr Clarkson har hemställts att riksdagen måtte i skrivelser till Kungl. Maj:t dels anhålla om utredning angående allmänflygets vidare utveckling, dels anhålla om att från svensk sida initiativ tages för att få ökad internationell överensstämmelse inom ICAO:s medlemsländer vad avser luftfartsavgifter.

I de likalydande motionerna *I: 599* av herrar Brundin och Strandberg samt *II: 703* av herr Lothigius har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla 1. att allmänflygets framtidsutveckling prognostiseras, 2. att de åtgärder och förslag vartill analysen kan föranleda underställas riksdagens prövning samt 3. att nu gällande koncessionsbestämmelser för inrikes flygtrafik blir föremål för översyn syftande till möjligheter för allmänflyget att i fri konkurrens såväl med SAS och LIN som inbördes kunna bedriva inrikestrafik.

I de likalydande motionerna *I: 319* av herrar Strandberg och Brundin samt *II: 361* av fru Sundberg och herr Clarkson har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att nu gällande taxebestämmelser i avseende på allmänflygets villkor måtte justeras under hänsynstagande till vad i motionerna anförts.

Remissyttrandena

Över motionerna I: 119 och II: 135 har utskottet i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande från luftfartsverket. Därjämte har på utskottets begäran Svenska kommunförbundet och Svenska Allmänflygföreningen (SPAF) yttrat sig i ärendet. Se bilaga 1 till detta utlåtande.

Över motionerna I: 595 och II: 718 har yttranden inhämtats från luftfartsverket, SAS och LIN samt Industriförbundet. Se bilaga 2 till detta utlåtande.

Över motionerna I: 599 och II: 703 har yttranden avgivits av luftfartsverket, SAS och LIN samt SPAF. Se bilaga 3 till detta utlåtande.

Över motionerna I: 319 och II: 361 slutligen har yttranden inhämtats från luftfartsverket och SPAF. Se bilaga 4 till detta utlåtande.

Utskottet

I sina yttranden över förevarande motioner har luftfartsverket — i den del motionerna avser allmänflyget och dess utveckling — framhållit att under senare år ett starkt ökat intresse kunnat konstateras från kommunernas sida att anlägga flygplatser för allmänflyg. Verket anser utbyggnadstakten för närvarande vara tillräckligt snabb och finner några särskilda åtgärder för att ytterligare stimulera denna ej påkallade. Kraven på regional samordning av lokaliseringen av dessa flygplatser förklaras vidare kunna tillgodoses genom länsstyrelsernas försorg. Någon särskild prognostisering för ändamålet anses inte heller erforderlig inom överskådlig framtid. Även SAS och LIN har avstyrkt en särskild utredning i berörda frågor medan Industriförbundet förklarat sig inte vilja motsätta sig en sådan. SPAF slutligen har i likhet med motionärerna ansett en utredning rörande allmänflyget i dess helhet och dess fortsatta utveckling nödvändig.

I sitt utlåtande nr 159 denna dag har utskottet behandlat vissa motionsledes väckta frågor rörande bl. a. inrikesflygets utbyggnad m. m. I samband därmed har utskottet framhållit att behov synes föreligga av en mera översiktlig planering på området. Utskottet har därför funnit det angeläget att Kungl. Maj:t prövar möjligheterna att få till stånd en sådan under medverkan av luftfartsverket. I anslutning härtill har också de med allmänflyget och dess utveckling sammanhängande frågorna ansetts böra uppmärksammas.

Någon särskild utredning rörande allmänflyget av det slag som i de nu förevarande motionerna föreslagits finner utskottet under hänvisning bl. a. till det anförda ej erforderlig och avstyrker därför motionerna I: 119 och

II: 135, I: 595 och II: 718 samt I: 599 och II: 703, sistnämnda fyra motioner i vad de avser allmänflygets utveckling.

Av utskottets ställningstaganden i förenämnda utlåtande torde även följa att utskottet ej kan tillstyrka det i motionerna I: 599 och II: 703 framlagda förslaget att riksdagen i särskild skrivelse till Kungl. Maj:t begär att nu gällande koncessionsbestämmelser för inrikes reguljär flygtrafik blir föremål för översyn syftande till möjligheter för allmänflyget att i fri konkurrens såväl med SAS och LIN som inbördes kunna bedriva inrikestrafik.

I motionerna I: 595 och II: 718 har föreslagits att initiativ tages från svensk sida för att få en ökad internationell överensstämmelse inom ICAO:s medlemsländer vad avser luftfartsavgifter. Varken luftfartsverket eller Industriförbundet har i sina yttranden häröver ansett en hänvändelse till organisationen av detta slag kunna leda till det av motionärerna avsedda resultatet. Luftfartsverket har dessutom framhållit att någon möjlighet för ICAO att påverka politiken bakom det totala kostnadsuttaget inom de skilda länderna inte torde föreligga. Vid de konferenser om flygplatstaxor som hållits i organisationens regi har också medlemsstaternas suveränitet härutinnan starkt understrukits.

Med hänsyn bl. a. härtill finner inte heller utskottet anledning föreligga att från svensk sida ett dylikt initiativ tages och avstyrker därför motionerna i denna del.

Vad slutligen beträffar det i motionerna I: 319 och II: 361 framställda yrkandet att nu gällande taxebestämmelser i avseende på allmänflygets villkor måtte justeras framgår det av luftfartsverkets yttrande över motionerna att verket uppmärksammat frågan och i skrivelse till Kungl. Maj:t framfört vissa förslag ägnade att åstadkomma en utjämning av avgiftsuttaget med avseende å start- och landningsavgifter för allmänflyget.

De sålunda framlagda förslagen prövas f. n. inom Kungl. Maj:ts kansli. Under hänvisning härtill avstyrker utskottet motionerna i fråga.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen avslår motionerna I: 119 och II: 135, I: 599 och II: 703 samt I: 595 och II: 718, sistnämnda båda motioner i vad de avser utredning angående allmänflygets utveckling,
2. att riksdagen avslår motionerna I: 595 och II: 718 i vad de avser luftfartsavgifter,
3. att riksdagen avslår motionerna I: 319 och II: 361.

Stockholm den 18 november 1969

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Fritz Persson (s), Rikard Svensson (s), Axel Andersson (fp), Virgin (m), Ivar Johansson (cp), fru Wallentheim (s), herrar Mårtensson (s), Bertil Petersson (s), Per Jacobsson (fp), Bengt Gustavsson (s), Bengtson (cp), Herbert Larsson (s), Eric Peterson (fp), Högström (s) och Strandberg (m) samt

från andra kammaren: herrar Bohman (m), Karlsson i Olofström (s), Mellqvist (s), Eliasson i Sundborn (cp), fru Lewén-Eliasson (s), herrar Bergman (s), Lindholm (s), Mattsson (cp), Johansson i Norrköping (s), Enskog (fp), Nordstrandh (m), Alemyr (s), Tobé (fp), Dahlgren (cp) och Zachrisson (s).

Reservationer

1. beträffande *allmänflygets utveckling m. m.* av herrar Virgin (m), Strandberg (m), Bohman (m) och Nordstrandh (m) som anser att

dels den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med »Någon särskild» och på s. 11 slutar med »bedriva inrikestrafik» bort ha följande lydelse:

»Även om utskottet i angivet utlåtande mycket kortfattat berört allmänflyget bör i detta sammanhang ytterligare aspekter anföras. Utskottet ansluter sig till motionärernas synpunkt att allmänflyget bör inordnas på rätt sätt i den totala trafikplaneringen och erkännas som en betydelsefull näringsgren. Det synes realistiskt att allmänflyget kommer att utvecklas i mycket snabb takt varför hänsyn härtill bör tagas vid den framtida planeringen av flygfältsbyggnader och övriga för flygtrafiken nödvändiga investeringar. Jämsides härmed synes angeläget att frågan om yrkesutbildningen av piloter, mekaniker och flyglärare upptages till prövning. Angeläget synes också vara att allmänflygets anpassning för att möjliggöra person- och godsbefordran — särskilt i avseende på matarlinjer — får bli föremål för närmare analys varvid de framtida koncessionsprinciperna får övervägas. Vad som av utskottet anförts bör ges Kungl. Maj:t till känna.»

dels utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

»1. att riksdagen i anledning av motionerna I: 119 och II: 135, I: 599 och II: 703 samt I: 595 och II: 718, sistnämnda båda motioner såvitt nu är i fråga, som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande allmänflygets utveckling, m. m.,»

2. beträffande *taxebestämmelserna för allmänflyget* av herrar Virgin (m), Strandberg (m), Bohman (m) och Nordstrandh (m) som anser att

dels den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med »Vad slutligen» och slutar med »i fråga» bort ha följande lydelse:

»I avseende på vad som i motionerna I: 319 och II: 361 yrkats rörande översyn av taxebestämmelserna beträffande allmänflygets villkor finner utskottet i likhet med motionärerna starka skäl tala härför. Även om luftfartsverket några månader efter det motionerna avlämnats agerat i frågan och förelagt Kungl. Maj:t ändringsförslag i taxebestämmelserna, vill utskottet som sin mening anföra att de av motionärerna påtalade oproportionerliga avgiftsökningarna vid vissa viktgränser måste elimineras. Vad som av utskottet anförts bör ges Kungl. Maj:t till känna.»

dels utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

»3. att riksdagen i anledning av motionerna I: 319 och II: 361 som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande översyn av taxebestämmelserna för allmänflyget.»

Yttranden över motionerna I:119 och II:135**Luftfartsverket (11.4.1969)**

Luftfartsverkets primära uppgift är att driva flygplatser för linjefart. Att anlägga och driva flygplatser för allmänflyg är däremot en uppgift för regionala och kommunala intressenter.

Nuvarande bestämmelser för anläggande av flygplats innebär, att allmän flygplats inte kan anläggas eller drivas utan tillstånd av Konungen samt att enskild flygplats senast nittio dagar innan anläggningsarbetena påbörjas skall anmälas till luftfartsverket. Anmälan om att anlägga eller driva flygplats remitteras av luftfartsverket till statens planverk, statens naturvårdsverk, försvarsstaben samt berörd länsstyrelse.

Under senare år har kunnat konstateras ett starkt ökat intresse från kommunernas sida att anlägga flygplatser för allmänflyg. Luftfartsverket anser, att utbyggnadstakten för närvarande är tillräckligt snabb, och att det inte synes vara påkallat med några särskilda åtgärder för att ytterligare stimulera denna.

Nya flygplatser, som kan användas för landning även under instrumentförhållanden, medför ofta krav på regional samordning såväl av trafikledningstekniska som av ekonomiska skäl. Lokaliseringen av sådana flygplatser blir därför alltmer en regional fråga, som bör samordnas genom länsstyrelsernas försorg. Så sker också i allt högre grad. Luftfartsverket anser, att den samordning av flygplatsprojekt, som sker genom länsstyrelsernas försorg, i princip är tillräcklig för att åstadkomma en planmässig utbyggnad av allmänflygfält i landet men att det vore önskvärt att denna samordning på något sätt formaliseras. För detta ändamål synes någon särskild utredning dock inte påkallad.

Svenska kommunförbundet (9.5.1969)

En omfattande kommunal planering, utbyggnad och standardhöjning av allmänflygfält på olika håll i landet pågår emellertid, sedan både näringsliv och allmänhet visat ett stort intresse för att vederbörande ort eller region förses med ett lämpligt fält för allmänflyget. Någon utredning om åtgärder för att stimulera utbyggandet av allmänflygplatser är enligt styrelsens mening inte erforderlig, varför motionerna i det avseendet avstyrks.

För att få ett så stort utbyte som möjligt av gjorda kapitalinsatser överväger kommunerna i en del fall att bygga ut fälten till sådan standard att reguljär linjetrafik skall kunna komma i fråga. Den förväntade ökade inrikes linjetrafiken kan dock inte beräknas få en sådan omfattning att alla orter och regioner, som är beredda att göra de ekonomiska satsningarna kan erhålla reguljär linjetrafik. Det skall också framhållas att kommunernas ekonomiska garantier för att få till stånd en reguljär trafik hittills inte kunnat begränsas till ett kort inledningsskede utan blivit fortlöpande, i vissa fall mycket stora bidrag.

Svenska Allmänflygföreningen (29.4.1969)

SPAF stöder till fullo denna motion.

Våra kontakter med både allmänflygare, industrifolk och kommunalmän ute i landet visar att det föreligger både ett mycket stort intresse för och ett stort behov av allmänflygfält. SPAF har för ändamålet utarbetat en flygfältsbroschyr för kommunalfolk samt ger ut en flyghandbok med bl. a. flygplatskartor över allmänflygfält. Den upptar även mycket små landningsstråk som ej återfinnes i luftfartsverkets AIP (Aeronautical Informations Publication).

Eftersom vi ofta anlitas för rådfrågning vid anläggande av allmänflygfält har vi fått en mycket god inblick i hela flygfältsproblematiken.

Tidigare anlades flygfält i huvudsak av två orsaker, dels som nödlandningsfält för trafikflyget, dels som (reserv) fält för flygvapnet. Vid de flesta av dessa flygplatser har det uppstått flygverksamhet av allmänflygkaraktär trots att fälten inte placerats med tanke på denna verksamhet. Det finns även en utredning som visar att antalet allmänflygare per invånare i en ort (och därmed utnyttjandet av allmänflyget) varierar mycket kraftigt med ortens avstånd till närmsta flygfält.

Man kan påvisa, att om en utbyggnad av flygfältsnätet skedde så att samtliga större orter i Sverige hade flygfält på rimligt avstånd så skulle allmänflygets utveckling bara av den anledningen fördubblas. Investeringskostnaderna för att *totalt* lösa detta problem för allmänflyget ligger under kostnaden för en enda av våra tilltänkta storflygplatser.

Enligt de trafikpolitiska riktlinjer som givits i och med 1963 års luftfartsutredning åligger det f. n. helt och hållet kommunerna att ombesörja utbyggnaden av allmänflygfälten. Detta medför att flygfält för allmänflygets räkning idag uppstår spontant på platser där man har en lycklig kombination av entusiaster, välvilliga kommunalmän, donatorer och modern industri.

Således har ett flertal kommuner under senare år anlagt flera mycket bra flygfält.

Allmänflyget är emellertid helt naturligt till sin karaktär sådant att man inte enbart flyger *från en* ort (där man måhända har möjlighet att påverka sin kommun) utan även *till* någon annan ort där man har ett ärende (men ej möjlighet att utifrån påverka kommunen). Alla de orter som idag saknar flygfält är oanvändbara destinationsorter för allmänflyget.

Kommunalmän på dylika orter motiverar ibland sin negativa inställning så att: »Varför skall vi bygga ett flygfält när det inte finns någon som flyger här.»

Denna inställning, parad med kommunernas ständiga ekonomiska åtaganden på andra områden ger problematiken i ett nötskal.

Att bygga allmänflygfält är bara till hälften ett kommunalt intresse. Det måste även bli ett samhällsintresse, där staten bör engagera sig i en totalplanering.

SPAF anser att allmänflygfält genom statligt initiativ bör planeras på orter där befolkningsunderlag, industri och andra faktorer visar på ett reellt framtida behov. Det kommunala engagemanget bör utformas på liknande sätt som gäller för övriga av staten anlagda flygfält.

Att låta allmänflygets utveckling vara helt i händerna på ett antal kommunalmän, där majoriteten tyvärr ej ens åkt som passagerare i ett flygplan är ytterst betänkligt. Vi vill i detta sammanhang dock gärna påpeka att

svenskt allmänflyg idag står i stor tacksamhetsskuld till de framsynta, men tyvärr alltför få, kommunalmän som genomdrivit anläggning av allmänflygfält i ett antal kommuner, och som redan medfört vinster i form av ökad sysselsättning och industrilokalisering.

Vi vill också påpeka att en planmässig utbyggnad borde kunna medföra en jämnare standard på våra allmänflygfält. Idag står ett stort antal allmänflygplan representerande värden av tiotals miljoner kronor stilla under stor del av året (speciellt under tjällossningen) beroende på avsaknad av permanenta banor.

Nattflygning kan ofta ej ske beroende på att banljus saknas och flygning i dåligt väder kan ej utföras i brist på instrumentlandningshjälpmedel på flygplatserna. Våra moderna allmänflygplan är i de flesta fall utrustade både med navigationsutrustning och hjälpmedel för mörkerflygning och bara denna utrustning representerar i varje flygplan ett värde av 20 000—50 000 kronor. Att flygfält ej är permanentade ger varje år upphov till åtskilliga mindre men mycket dyrbara haverier, något som bidrager till att försäkringskostnaderna är höga. Som framgår av ovan kan det investerade kapitalet (ca 100 000/st för enmotoriga flygplan, ca 300 000—600 000/st och mera för tvåmotoriga flygplan) utnyttjas betydligt bättre vid en väl byggd flygplats.

I sammanhanget kan det vara värt att nämna att kostnaden för en dylik flygplats med ca 800 × 30 m landningsbana belöper sig på 2—4 miljoner kronor och att landningsljus och instrumentlandningsutrustning (ADF) utgör ungefär 10 % av kostnaden.

Sammanfattningsvis kan sägas att en planerad utbyggnad av allmänflygfälten skulle medföra

att dessa blev placerade där behovet, ej endast ur lokal synvinkel, utan ur samhällets synvinkel är störst,

att permanentade banor skulle medföra större säsongsmässigt utnyttjande av allmänflyget, samt minskning av antalet haverier och kraftig sänkning av allmänflygets fasta kostnader,

att införande av landningsljus och instrumentlandningshjälpmedel skulle medföra ett fördubblat dygnsmässigt utnyttjande av allmänflyget samt en radikal höjning av flygsäkerheten,

att ett nytt lokaliseringsinstrument tillförs landet till gagn för befolkningen.

SPAF anser att ansvaret för en dylik utveckling i huvudsak bör åvila de statliga myndigheterna.

Vi anser också att allmänflyget totalt bör betraktas som ett system som kräver en utredning där flygfältsfrågan är en integrerad del och hänvisar därför även till vårt utlåtande beträffande motionerna I: 599 och II: 703 angående det svenska allmänflyget.

Bilaga 2

Yttranden över motionerna I:595 och II:718

Luftfartsverket (24.4.1969)

Vidkommande motionärernas påstående, att landningsavgifterna för allmänflyget skulle vara avskräckande höga må framhållas, att landningsavgift enligt ICAO:s rekommendationer utgår i förhållande till flygplanvikten. Taxorna för allmänflyget är därför i och för sig inte oproportionerligt höga i förhållande till de taxor, som gäller för de större linjeflygplanen.

Luftfartsverket har emellertid funnit, att den schematiska skala för uttagande av avgifter för smärre flygplan, som sedan länge tillämpats, medfört relativt sett väl höga avgifter för de minsta flygplanen och väl låga avgifter för de större planen inom denna kategori. Verket har därför i underdånig skrivelse den 28 mars 1969, varav kopia bifogas, föreslagit en mera fingraderad skala för beräkning av avgifter för flygplan med en högsta startvikt av 3 000 kg. Det är verkets uppfattning, att denna ändring skall leda till en rättvisare utdebitering av de kostnader för det allmänna, som faller på allmänflyget.

Motionärerna gör gällande, att luftfartsverkets inkomster torde ha kraftigt förstärkts genom de höjda avgifterna för allmänflyget. Härtill må framhållas, att intäkterna från allmänflygets landningsavgifter alltjämt representerar en mycket blygsam del av de totala inkomsterna från flygplatsavgifter, trots att denna trafikgren svarar för ca 2/3 av den totala landningsfrekvensen. Under den gångna delen av innevarande budgetår har landningsavgifterna från allmänflyget sålunda motsvarat endast ca 4,3 % av de totala landnings- och passageraravgifterna; räknar man enbart landningsavgifterna utgör allmänflygets andel ca 8,4 %.

Frågan huruvida de statliga avgifterna på allmänflyget är så höga, att de menligt inverkar på verksamhetens naturliga utveckling är inte av natur att kunna entydigt eller objektivt besvaras. Det må emellertid framhållas, att den svenska flygplatstaxan uppfyller ICAO:s krav på att taxan inte får vara så konstruerad att den avhåller flygande personal från att utnyttja befintliga säkerhetsanordningar o. dyl. En av fördelarna med den bl. a. i Sverige tillämpade enhetsavgiften är sålunda, att samtliga tjänster och anordningar av säkerhetsmässig natur ställes till alla trafikanters förfogande utan möjlighet att av sparsamhetsskäl välja en lägre säkerhetsstandard. I övrigt må beaktas, att den nuvarande taxenivån för allmänflyget grundar sig på de värderingar och avvägningar, som gjordes i anslutning till 1963 års luftfartsutredning och statsmakternas därpå år 1967 grundade beslut. Alltför kort tid synes därefter ha förflutit för att man skall kunna uttala någon bestämd uppfattning om huruvida allmänflyget tynges av en för stor avgiftsbörda eller gynnas genom för låga avgifter.

Vad därefter angår motionärernas tanke att man genom ICAO:s försorg skulle få till stånd sådana överenskommelser, att fördelningen mellan samhällets ekonomiska åtaganden och luftfartens bidrag blir likartad i medlemsländerna, får denna anses orealistisk med tanke på bl. a. de ytterst

heterogena ekonomiska förhållandena och de olikartade politiska samhällsstrukturerna inom det världsomspännande medlemsblocket. Vad som från ICAO:s sida har kunnat åstadkommas är allmänt hållna taxetekniska rekommendationer om exempelvis enhetliga avgiftstyper och taxornas struktur. Någon möjlighet att påverka politiken bakom det totala kostnadsuttaget inom de enskilda länderna torde inte föreligga, och vid de konferenser om flygplatstaxor, som hållits i ICAO:s regi (senast år 1967), har starkt understrukits medlemsstaternas suveränitet härutinnan. Ett svenskt initiativ i föreslagen riktning får mot denna bakgrund bedömas ha ytterst små möjligheter att vinna gehör och skulle över huvud taget knappast ens kunna upptagas till behandling inom de närmaste åren. Motionärernas förslag måste därför bestämt avstyrkas.

Scandinavian Airlines System och Linjeflyg Aktiebolag (gemensamt yttrande 14.5.1969)

Scandinavian Airlines System (SAS) och Linjeflyg Aktiebolag (LIN) får med anledning av i skrivelse 25 februari 1969 gjord hemställan om utlåtande avstyrka motionerna med följande motiveringar i huvudsak hänfödda till allmänflygets kommersiella del.

1. Enligt vår uppfattning har, sedan 1963 års luftfartsutredning avgav sitt betänkande, inget väsentligt nytt tillkommit som ger skäl för en ny statlig utredning om allmänflygets utveckling och problem.

2. Enligt vår uppfattning är avgifternas ogynnsamma påverkan på allmänflyget överdriven. I jämförelse med linjefarten torde allmänflyget härvidlag snarare få anses vara gynnat än missgynnat. Sålunda är avgiftsbelastningen per belagd sittplats ombord i jämförelse mellan linjefartens Convair Metropolitan med kapacitet för 56 passagerare och en beläggning av 60 % och t. ex. ett taxifygplan med kapacitet för 6 passagerare och en beläggning av 60 % följande för en klass II flygplats (Bromma, Torslanda, Bulltofta).

| | Convair Metr | Allmänflygplan |
|--------------------------------|--------------|----------------|
| Max startvikt..... | 22.540 kg | 2.945 kg |
| Årskort för landnavig | — | 4.000 kr |
| Antal land/år | — | 500 |
| Kostn/landn | 184 kr | 8 kr |
| Kostn/landn/genomsnittspass .. | 5,48 kr | 2,22 kr |

Härtill kommer att linjefarten belastas med en passageraravgift på 10 kr. per enkel tur per passagerare.

3. Mot ovanstående bakgrund finner vi inte att det finns skäl att av hänsyn till allmänflygets kommersiella del begära särskilda utredningar om speciella lättnader i avgiftsbelastningen för denna verksamhetsform.

Sveriges Industriförbund (26.6. 1969)

Förbundet har tidigare i flera sammanhang anslutit sig till de trafikpolitiska riktlinjer som godkändes av 1963 års riksdag enligt vilka varje trafikmedel i princip skall bära de kostnader det förorsakar det allmänna. Mot bakgrund av den nya trafikpolitiken beslöts, på grundval av 1963 års luftfartsutrednings betänkande, att kostnadsansvarighetsprincipen skulle

omfatta såväl utrikes som inrikes luftfart. På grund av omställningssvårigheter för flygföretagen medgavs en övergångstid om tio år under vilka statens bidrag till täckning av luftfartsverkets underskott successivt skulle bortfalla. Avtrappningen gjordes dock beroende på prövningen av frågan om undervägskostnaderna.

Allmänflyget har under senare år expanderat kraftigt. Enligt flera bedömningar kommer denna expansion att fortsätta. Allmänflygets snabba utveckling har emellertid medfört att en allt större del av luftfartsverkets resurser tas i anspråk av denna trafikgren. Denna utveckling har varit speciellt markerad de senaste åren.

Sålunda svarade *allmänflyget 1965 för 110 000* av sammanlagt 170 000 landningar på luftfartsverkets flygplatser. Vidare bidrog allmänflyget med 3 % av luftfartsverkets *intäkter* av landningsavgifter, medan den regelbundna luftfarten och charterflyget svarade för återstående 97 %. År 1968 företogs sammanlagt 286 000 landningar av vilka allmänflyget svarade för ca 190 000. Samma år erhöll luftfartsverket 35 mkr i landningsavgifter av vilka allmänflyget bidrog med 0,4 mkr.

Frågan om undervägskostnaderna och deras täckning är för närvarande föremål för behandling i en internationell utredning. Enligt vad förbundet inhämtat kommer luftfartsverket att avvakta den internationella utredningen i detta ärende innan ett beslut om uttagande av ersättning för undervägskostnader fattas. Förbundet vill emellertid ansluta sig till den av Näringslivets Trafikdelegation i tidigare sammanhang framförda ståndpunkten att *kravet på kostnadstäckning inte bör omfatta undervägskostnader*.

Förbundet vill inte motsätta sig, att en utredning göres för att belysa frågor sammanhängande med allmänflygets utveckling. En sådan utredning synes inte obefogad med hänsyn bl. a. till de problem som uppkommit genom att det starkt expanderande allmänflyget i stor utsträckning använder samma flygplatser som linje- och charterflyget. Förbundet förutsätter att det enskilda näringslivet, som har ett växande intresse i allmänflygets utveckling, representeras i utredningen om en sådan kommer till stånd.

Beträffande de internationella aspekter som framförs i motionerna vill förbundet framhålla att Sverige för närvarande har ett omfattande samarbete i olika former med internationella organisationer. Då de svenska luftfartsavgifterna är bland de högsta i världen synes det förbundet osannolikt, att det av motionärerna föreslagna initiativet, i syfte att få ökad internationell överensstämmelse inom ICAO:s medlemsländer vad avser luftfartsavgifter, skulle kunna leda till avsett resultat.

Yttranden över motionerna I:599 och II:703**Luftfartsverket (7.5.1969)**

I motionerna görs gällande, att vårt lands luftfartspolitik skulle vara mindre gynnsam för allmänflyget särskilt i jämförelse med andra länder. Något underlag för detta påstående har inte åberopats, varför luftfartsverket icke kan ge någon allmän kommentar till detsamma. Beträffande avgiftspolitikens betydelse för allmänflygets utveckling, får luftfartsverket hänvisa till verkets yttrande den 24 april 1969 över motionerna I: 595 och II: 718.

Luftfartsverket delar i princip motionärernas uppfattning, att utbildning av civila piloter, mekaniker och flyglärare bör likställas med annan yrkesutbildning med avseende på samhällets stöd, och vissa initiativ härtill har tagits av luftfartsverket i samråd med skolöverstyrelsen. Några resultat härav har dock ännu inte framkommit.

Vidkommande behovet av prognoser för allmänflyget att läggas till grund för planering av flygfältsbyggande och övriga för flygtrafiken erforderliga investeringar vill luftfartsverket framhålla, att verkets primära uppgift är att driva flygplatser för linjefart. Att anlägga och driva flygplatser för allmänflyg är däremot en uppgift för regionala och kommunala intressenter. Ett påtagligt intresse har kunnat konstateras härför särskilt från kommunernas sida, och luftfartsverket anser, att utbyggnadstakten för närvarande är tillräckligt snabb för att möta allmänflygets väntade utveckling. Kraven på regional samordning av lokaliseringen av dessa flygplatser bör kunna tillgodoses genom länsstyrelsernas försorg. Någon särskild prognostisering för detta ändamål synes inte erforderlig inom överskådlig framtid.

Motionärernas förslag om översyn av nuvarande koncessionsbestämmelser för att ge möjlighet för allmänflyget att i fri konkurrens med SAS och LIN bedriva inrikestrafik är enligt luftfartsverkets uppfattning orealistiskt. Allmänflyget torde sakna ekonomiska förutsättningar att uppfylla de krav på teknisk organisation och operativa prestanda, som måste ställas på luftfart i regelbunden trafik. Därjämte må erinras om att den trafikpolitiska målsättning statsmakterna antog i samband med SAS-samarbetets inledande får anses förhindra etablerandet av en fri konkurrens på detta område.

Motionärernas förslag avstyrkes med ovan angivet undantag.

Scandinavian Airlines System och Linjeflyg Aktiebolag (gemensamt yttrande 14.5.1969)

1. Enligt vår uppfattning har, sedan 1963 års luftfartsutredning avgav sitt betänkande, inget väsentligt nytt tillkommit som ger skäl för en ny statlig utredning.

2. Utvecklingen i antalet flygplan, starter och flygtimmar för allmänflygets del återspeglar en viss ökad betydelse men samtidigt en ekonomisk belastning genom den intensifierade allmänna utnyttjning som denna verksamhet kräver av trafikledning, väderlekstjänst, flygplatsorganisation och driftövervakning, utan motprestation i form av rationellare verksamhet.

Vid jämförelse med andra verksamhetsgrenar av luftfarten inom landet anser vi att allmänflyget är mer gynnat än missgynnat. Motionärerna anser, att allmänflygets utövare får bära en oproportionerligt stor del av kostnaderna för utbildning av sin personal. Enligt vår uppfattning torde det vara så, att privatflygaren som regel själv betalar sin utbildning, liksom eventuell komplettering till 3. klass trafikflygarcertifikat och instrumentflygningsbevis. Utbildningskostnaderna belastar alltså den enskilde individen och icke allmänflygverksamheten. Utbildningen till privatflygare torde i regel inte kunna betraktas som en yrkesutbildning.

I vad avser den yrkesmässiga delen av allmänflyget torde i flertalet fall flygaren ha erhållit utbildningen i samband med tjänst i flygvapnet. I vad gäller flygskolorna, som kommersiellt bedriver utbildning av privatflygare, torde det tillhöra de absoluta undantagen att den enskilde flygläraren eller mekanikern erhållit utbildningen genom företagets försorg. Regeln torde här, än mera markerat, vara att denna personal kommer från tidigare tjänst i flygvapnet.

För att tillfredsställa det övervägande behovet av yrkespiloter synes enligt vår mening vara riktigast, att i samråd med flygvapnet skapa en planlagd övergång till civil verksamhet för militär personal.

3. Regelbunden luftfart utövas i Sverige av SAS och LIN som för detta innehar erforderliga koncessioner. Det är angeläget, att nuvarande internationellt vedertagna normer för regelbunden trafik med passagerare i fråga om exempelvis utrustning, bemanning och organisation konsekvent hävdas. Den utbyggnad av det svenska linjenätet för reguljär luftfart som nu ingår i planeringen för LIN, anser vi vara betryggande för utvecklingen och trafikbehovet.

4. Med hänvisning till vad som här anförts avstyrker vi motionerna.

Svenska Allmänflygföreningen (29.4.1969)

SPAF stöder till fullo denna motion.

Efter 1963 års luftfartsutredning där allmänflyget ej var representerat har allmänflyget utvecklats mycket kraftigt, varför de luftfartspolitiska beslut som då fattades och som även kom att omfatta bl. a. allmänflygets avgifter är mogna för en översyn.

Eftersom 1963 års luftfartsutredning ej hade till uppgift att utreda allmänflyget, har allmänflygets verksamhet och målsättning ur samhälls- synvinkel aldrig blivit klarlagda. Det finns även av den orsaken anledning att studera allmänflygets utveckling och anpassning i samhället.

Allmänflyget har idag att kämpa med många problem som vi inom SPAF har kommit underfund med beror på att den tekniska utvecklingen av allmänflygplanen gått snabbare än allmänhetens och dess representation i Sveriges Riksdag haft möjlighet att kunna följa upp.

Vi står därför idag inför en situation där de luftfartspolitiska beslut som tidigare fattats blivit det största hindret för en sund utveckling av svenskt allmänflyg. Detta har medfört att Luftfartsverket och även den ur säkerhets- synpunkt viktiga luftfartsinspektionen har en krasst affärsmässig målsättning som på ett katastrofalt sätt hämmat pilotutbildningen i vårt land.

Detta är i medvetande om att majoriteten av alla flygolyckor beror på pilotfel en djupt tragisk situation, vars följder har blivit onödiga förluster av människoliv och havererade flygplan för miljontals kronor.

Att situationen är skev framgår kanske bäst därav att åtskilliga svenska piloter, när det gäller vidareutbildning till instrumentbevis föredrar att genomgå av ICAO föreskrivna prov på Amerikanska Ambassaden för amerikanska luftfartsmyndigheterna i stället för att anlita sin egen luftfartsmyndighet.

Beträffande flygfältsutbyggnaden har vi uttalat oss om denna i utlåtandet över motionerna I: 119 och II: 135 om åtgärder för att stimulera utbyggnad av allmänflygfält och ber att få hänvisa till detta utlåtande. Som framgår av detta utgör även här tidigare luftfartspolitiska beslut hinder för en sund utveckling.

Allmänflyget är för att kunna operera förutom utbildning av piloter och utbyggnad av flygfält beroende av en hel rad faktorer: Navigationshjälpmedel, Meteorologiska data, Tullklarering, Mekaniker, Uppställningsplatser och hangarer för flygplan, Aeronautiskt informationsmaterial, Trafikledning, Bensin och service, Kommunikationsutrustningar m. m.

Allmänflyget är dessutom beroende av vilka delar av luftrummet det får utnyttja och som yrkesflygare vilka konkurrenshämmande koncessionsbestämmelser som finns. De statliga trafikflygbolagen har här givits konkurrensskyddande förmåner både beträffande utnyttjande av luftrummet (där VFR-allmänflyget sedan lång tid varit utestängt) och beträffande koncession på flyglinjer. Beträffande koncessionsbestämmelserna har detta medfört att många orter i Sverige blivit utan flygförbindelser som skulle kunnat upprätthållas med allmänflygplan, men där ej tillräckligt underlag funnits för SAS' eller LIN:s större flygplan.

Man bör också hålla i minnet att en mycket stor satsning (jfr luftfartsverkets underskott under åren från andra världskriget till dags dato) gjorts för att utveckla trafikflyget men att allmänflyget som ej fått del av dessa investeringar idag avkrävs allt högre avgifter.

Genom insatser från flygklubbar, kommuner, företag och enskilda har man i Sverige trots allt lyckats bygga upp ett allmänflyg med en modern, välutrustad flygplanpark vars utnyttjande dock är långt ifrån optimalt. Detta allmänflyg är som framgår ett ytterst komplicerat system där varje del av systemet måste fungera för att det skall vara användbart. Allmänflygssystemet täcker hela landet och verksamheten är mångskiftande, taxiflyg, företagsflyg, skogsbrandflyg, ambulansflyg, jordbruksflyg, fotoflyg, privatflyg m. m. Den internationella trafiken är mycket stor.

Ett mycket stort kapital är investerat i form av flygplan och utbildning i denna verksamhet och nytillskottet är ca 20 % per år.

Det måste anses vara en samhällsuppgift av hög prioritet att detta kapital arbetar på ett optimalt sätt för samhället. Samhället, staten, skulle också kunna göra mycket stora insatser på de områden som är av gemensam, systemmässig karaktär för allmänflyget. Med tanke på att sådana insatser aldrig tidigare gjorts i Sverige borde utdelningen på de i detta fall marginella insatserna bli mycket stor.

De områden som är speciellt intressanta är:

Utbildning där stora besparingar kan göras i form av mindre antal haverier

Flygfältsutbyggnad som medför en kraftigt ökad användbarhet av flygplanparken samt ökad flygsäkerhet

Översyn av koncessions- och luftfartslagar som medför ökat utnyttjande av luftrummet och förbättrad transportekonomi genom fri konkurrens

Översyn av informationsproblem i samband med inhämtande av meteorologiska uppgifter, aeronautiska uppgifter, tullklarering m. m. samt transportproblem på flygplatser som medför mindre tidsförluster i samband med förberedelse och avslutande av en flygning. (Denna tid utgör idag 30—50 % av flygtiden i genomsnitt.)

Problemet bör också ses ur internationell synvinkel med hänsyn tagen till en vidgad Europamarknad och Sveriges placering relativt långt från Europas centrala delar.

Allmänflyget var för inte så länge sedan en kuriositet, idag är det användbart, i morgon är det en nödvändighet för att svensk industri skall kunna hävda sig i internationell konkurrens. Men då måste allmänflyg-systemet vara fullt utbyggt och fungera optimalt. Det är mycket hög tid att en utredning görs och att de förslag till åtgärder denna utredning kommer fram till snabbt genomförs.

Yttranden över motionerna I:319 och II:361**Luffartsverket (24.4.1969)**

Enligt motionerna synes nu tillämpat taxesystem vara felaktigt utformat, dels genom de språng som uppstår och som är särskilt markant vid 1 000 kg-gränsen och dels genom att högsta tillåten vikt för erhållande av årskort är 3 000 kg.

Beträffande de språng i årsavgiften som uppstår vid gränserna 1 000 kg och 2 000 kg delar luffartsverket motionärernas uppfattning att avgiftskonstruktionen träffar ett stort antal flygplanägare på ett orättvist sätt. I underdånig skrivelse av den 28 mars 1969, som här bifogas (bilaga 1)¹ har luffartsverket föreslagit vissa ändringar i flygplatstaxan. I skrivelsens bilaga, sid. 3, föreslås ändring av årsavgifterna för landning med följande motivering: »Nuvarande taxa för årskort har stora språng vid viktsgränserna 1 000 kg och 2 000 kg, vilka icke kan sakligt motiveras från ekonomiska och operationella synpunkter. Denna konstruktion av taxan träffar ett mycket stort antal flygplanägare på ett orättvist sätt. Luffartsverket anser därför att en omkonstruktion av taxan för årsavgift inom ramen för i princip oförändrad intäkt är påkallad.

I föreliggande förslag har verket eftersträvat största möjliga enkelhet. Nuvarande viktsklasser 0—1 000 kg, 1 001—2 000 kg och 2 001—3 000 kg har bibehållits. Årsavgiften stiger för varje 100-tal kg av flygplanetens högsta tillåtna startvikt, så att årsavgiften blir oförändrad i mitten av varje viktsklass (500 kg, 1 500 kg resp. cirka 2 300 kg) samt lägre i den nedre och högre i den övre delen av viktsklassen. Avgiften per tillkommande 100 kg är 100 kr. i den lägsta viktsklassen, 200 kr. i den mellersta och 300 kr. i den högsta. Språnget vid gränserna mellan de tre viktsklasserna har praktiskt taget eliminerats.»

Verkets förslag, jämfört med nu gällande taxa, innebär försämring för vissa flygplanägare och förbättring för andra. Detta blir en nödvändig konsekvens av orättvisorna i nuvarande taxa och verkets förslag att omkonstruktionen bör göras inom ramen för i princip oförändrad intäkt. I bilaga 2¹ till denna skrivelse göres en jämförelse mellan nuvarande årsavgifter och de av verket föreslagna. Dessutom anges i bilagan det antal landningar till »à la carte-priser» som svarar mot årsavgiften.

Beträffande motionärernas synpunkt på högsta viktsgräns för möjlighet att lösa årskort nämnes i motionerna att luffartsverket tidigare föreslagit en höjning av gränsen till 5 700 kg. Rätta förhållandet är att verket i skrivelse till Konungen av den 17 januari 1968 (nu gällande taxa trädde i kraft den 1 april 1968 enligt Kungl. brev av den 1 mars 1968) föreslog en höjning av årsavgiften från 500 till 600 kronor för flygplan under 2 000 kg i skol- och privatflygverksamhet. Däremot föreslogs ingen ändring av den översta viktsgräns för årskort om 5 700 kg, som sedan länge varit gällande.

Som nämnts ovan har nuvarande flygplatstaxa varit i kraft sedan den

1. Här ej bilagt

1 april 1968. Kungl. Maj:ts beslut beträffande årsavgiften har grundats på rekommendationer i betänkandet från 1963 års luftfartsutredning (SOU 1966: 34). Luftfartsverket har funnit att viktsgränsen 3 000 kg för erhållande av landningsårskort är rimlig, emedan tyngre flygplan har klart yrkesmässig karaktär och närmast kan betraktas som transportflygplan.

Beträffande det exempel på snedvridning av konkurrensen som angives i slutet på motionerna instämmer luftfartsverket i att den angivna skillnaden i totala avgifter är för stor. Det dominerande skälet till den stora differensen är att för flygningar i förvärvssyfte med flygplan under 3 000 kg icke utgår någon passageraravgift enligt nuvarande taxa. Av bifogade bilaga 1 framgår att luftfartsverket nyligen föreslagit att passageraravgift skall utgå vid all förvärvsmässig passagerarbefordran, således även för flygplan med lägre vikt än 3 000 kg. Vidare innebär verkets förslag om ändring av årsavgifter att det i exemplet upptagna flygplanet med vikt 2 948 kg skulle betala 6 000 kronor för ett årskort mot nuvarande 4 000 kronor. Vid en tänkt tillämpning av luftfartsverkets nya förslag skulle för ovan nämnd flygplanflotta komma att erläggas flygplatsavgifter om cirka 145 000 kronor, som sammansättes av 24 000 kronor i årsavgifter för landning (4 st. flygplan à 6 000 kronor) och passageraravgifter om cirka 120 000 kronor. Kvarstående skillnad mellan de båda flygbolagens kostnader begränsas då till att omfatta endast landningsavgifter. Ett visst språng i landningsavgiften vid maximal viktsgräns för erhållande av årskort torde bli oundvikligt var man än väljer att sätta sådan gräns.

Av det anförda framgår att den av motionärerna väckta frågan om ändring av taxebestämmelserna inom allmänflyget genom luftfartsverkets framställning nu är föremål för Kungl. Maj:ts prövning.

Svenska Allmänflygföreningen (29.4.1969)

SPAF finner det ytterst angeläget att riksdagen tar upp denna motion till behandling.

Att den taxa som luftfartsverket i dag tillämpar blivit stadfäst får anses som en följd av en serie olyckliga omständigheter, varav vi särskilt vill framhålla följande:

I 1963 års luftfartsutredning fanns ej några representanter för allmänflyget. SPAF var vid den tidpunkten tämligen nystartat och hade ej möjligheter att i detta läge vinna gehör för allmänflygets synpunkter.

1963 års utredning hade ej heller i uppdrag att behandla allmänflygfrågor. Trots detta föreslog 1963 års luftfartsutredning en långsiktig utveckling av taxan för landningsavgifter för allmänflygplan.

De representanter i utredningen, vilka var att betrakta som experter på luftfart reserverade sig.

Allmänflyget har under tiden 1963—68 utvecklats mycket kraftigt. Antalet flygplan har fördubblats och ett stort antal nya flygplantyper har införts. Detta har medfört att speciellt viktsgränserna 1 000 kg och 3 000 kg kommit att sakna all relevans i sammanhanget. Den högsta gränsen, 3 000 kg, för landningskort är dessutom, internationellt sett, mycket godtycklig, då den internationella luftfartsorganisationen ICAO har satt 5 700 kg som gräns för lätta flygplan.

Trots allmänflygets starka expansion har man ännu inte nått den gräns där de fasta kostnaderna är rimliga i förhållande till de rörliga. Det måste därför anses väsentligare att i dag stödja en ytterligare expansion så att de

fasta kostnaderna kan delas av flera, än att genom avgiftshöjningar bromsa utvecklingen.

När det blev aktuellt med ändring av luftfartsverkets taxa inkom luftfartsverket med ett förslag till ny taxa till kommunikationsdepartementet. Detta förslag, som trots att det innebar mycket stora avgiftshöjningar för allmänflyget, ändå var bättre och mera praktiskt utformat än 1963 års luftfartsutrednings, förkastades dock av kommunikationsministern till förmån för 1963 års luftfartsutrednings helt omoderna, opraktiska och orättvisa taxepprinciper.

I likhet med traditionen från 1963 års luftfartsutredning genomfördes förslaget utan att allmänflygets organisationer eller representanter hade fått möjligheter att yttra sig över förslagets praktiska konsekvenser.

När förslaget blev känt (det var då redan beslutat) skrev SPAF till Konungen och klagade både över avgifternas storlek (innebärande 300 % höjning av landningsavgifterna för en stor grupp flygplan) samt dess helt absurda konstruktion, som medför att tekniskt och flygsäkerhetsmässigt fullgoda flygplan med vikter strax över de aktuella viktsgränserna blivit praktiskt taget osäljbara.

Någon ändring har dock ej kommit till stånd.

Det måste även ur demokratisk synvinkel vara angeläget att beslut som rör allmänflyget bygger på aktuella uppgifter, samt att allmänflygets representanter får tillfälle att yttra sig.

Man kan ej i vårt dynamiska samhälle därvid stödja sig på en antikverad utredning, vars målsättning är överspelad och vars sammansättning i dagens läge ej är representativ.