



Statens offentliga utredningar
1998:81
Statsrådsberedningen

Användningen av vissa statsflygplan, m.m.

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2015



National Library
of Sweden

Slutbetänkande av Statsflygutredningen
Stockholm 1998



Statens offentliga utredningar
1998:81
Statsrådsberedningen

Användningen av vissa statsflygplan, m.m.

Slutbetänkande av Statsflygutredningen
Stockholm 1998

Ref KB Occ

SOU

1998:81



Statens offentliga utredningar
1998:81
Statsrådsberedningen

Användningen av vissa statsflygplan, m.m.

Slutbetänkande av Statsflygutredningen
Stockholm 1998



SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: fritzes.order@liber.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och Varför. Statsrådsberedningen, 1993.

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:

Regeringskansliets förvaltningsavdelning
Distributionscentralen
103 33 Stockholm
Fax: 08-405 10 10
Telefon: 08-405 10 25

Till Statsministern

Den 27 november 1997 bemyndigade regeringen statsministern att tillkalla en kommitté med uppdrag att utreda flygtransporterna med särskilda, statligt ägda eller chartrade flygplan för Sveriges regering.

Samma dag förordnade statsministern som ledamöter i kommittén f.d. kammarrättspresidenten Henry Montgomery, ordförande, verkställande direktören Peter Egardt, generaldirektören Kjell Larsson och förvaltningschefen Gunilla Olofsson. Samtidigt förordnades numera generaldirektören Nils Gunnar Billinger till sakkunnig och departementsrådet Göran Rodin till sekreterare. Kommittén har också biträtt av departementsrådet i Regeringskansliets förvaltningsavdelning Ingemar Melin.

Kommittén har antagit namnet Statsflygutredningen.

Utredningen får härmed överlämna betänkandet (SOU 1998:81) Användningen av vissa statsflygplan, m.m.

Kommitén är enhällig. Den sakkunnige har anslutit sig till de synpunkter och förslag som betänkandet innehåller.

Utredningens uppdrag är härmed slutfört.

Stockholm i juni 1998

Henry Montgomery

Peter Egardt

Kjell Larsson

Gunilla Olofsson

/Göran Rodin

Innehåll

Sammanfattning	7
1 Inledning	9
1.1 Utredningens direktiv	9
1.2 Utredningens arbete	10
2 Bakgrund, m.m.	13
2.1 Nuvarande regler om användning av statsflygplanen och om upphandling av charterflyg	14
2.2 Tillgängliga plan och kostnader för dessa	17
2.3 Användningen av statsflygplan och charterplan samt uppgifter om resekostnader	18
2.3.1 Användning av statsflygplan och charterplan	18
2.3.2 Resekostnader i regeringskansliet	21
2.4 Samråd med nyttjare av statsflygplanen m.fl.	23
2.4.1 Statschefen	23
2.4.2 Talmannen	24
2.4.3 Överbefälhavaren	24
2.4.4 Samråd med Rikspolisstyrelsen	25
2.4.5 Övrigt samråd	26
2.5 Användningen av s.k. beslutsfattarflyg i näringslivet	26
3 Förhållandena i vissa jämförbara länder	29
3.1 Danmark	29
3.2 Finland	30
3.3 Nederländerna	31
3.4 Norge	32
3.5 Storbritannien	33
3.6 Tyskland	34
3.7 Österrike	37
3.8 Sammanfattande slutsatser	38

4	Överväganden och förslag	39
4.1	Normer för regeringens användning av statsflygplan och chartrade plan	39
4.2	Rätten att använda statsflygplanen	44
4.3	Synpunkter på behovet av statsflygplan	46
4.4	Behovet av föreskrifter om användning av statsflygplanen och om upphandlingen av charterflyg inom regeringskansliet	47
4.5	Förslag till organisation av de särskilda flygtransporterna samt synpunkter på de olika flygplanstyperna och om eventuellt behov av ytterligare statsflygplan	48
4.6	Vissa försäkringsfrågor	50
Bilaga 1	Statsministerns utrikes resor med flyg (promemoria 1998-05-04 från Statsrådsberedningen)	53
Bilaga 2	Statsrådets behov av att flyga med regeringsplan eller chartrade plan, hur påverkas det av internationaliseringen och Sveriges EU-medlemskap (promemoria 1998-05-13 från Utrikesdepartementet)	77
Bilaga 3	Användningen av s.k. beslutsfattarflyg inom näringslivet (rapport 1998-05-03 från Sveriges Affärsreseförening)	89
Bilaga 4	Användningen av Tp 100 och Tp 102 (regeringsbeslut 1996-09-12, dnr SB96/5375)	99
Bilaga 5	Sammanställningar från Regeringskansliets förvaltningsavdelning	103
Bilaga 6	Sammanställning av ofta förekommande resmål	111

Sammanfattning

Enligt sina direktiv skall kommittén utreda omfattningen av och villkoren för användningen av statsflygplanen och av chartrade (inhyrda civila) flygplan vid flygtransporter för regeringen. Utredningen skall jämföra med vad som gäller i andra länder samt lägga fram förslag om hur behovet av flygtransporter för regeringen bör tillgodoses i fortsättningen.

Utredningen har gjort den kartläggning som ålagts den. Det ligger inte i utredningens uppdrag att bedöma enskilda flygtransporter för statsrådets del.

I betänkandet framhålls (avsnitt 4.1) den speciellt utsatta situation som statsråden har med en i allmänhet extremt stor arbetsbörda, vidsträckt ansvarsområde och en utsatthet, som medför en betydande press på både statsrådet och dennes familj. Mot denna bakgrund finner utredningen det angeläget att statsråden ges all den service som behövs för ett effektivt utförande av uppdraget.

De särskilda flygtransporterna innebär bl.a. en större flexibilitet i fråga om avgångs- och ankomsttider än med reguljärt flyg. Härigenom kan stora tidsvinster göras vid de många resor som statsråden företar. Vidare kan en hög säkerhetsnivå upprätthållas. Dessutom kan statsråden under resan arbeta ostört och förbereda sig för sammanträden. Detta ligger väl i linje med vad som är brukligt i jämförbara länder (avsnitt 3).

Utredningen anser att några detaljerade regler inte bör uppställas rörande i vilken omfattning eller under vilka villkor i övrigt som statsflygplanen och charterflyg skall få användas. Vissa riktlinjer anges dock motivedes (avsnitt 4.1). Ytterst blir det en omdömesfråga, där det slutliga ansvaret faller på vederbörande statsråd. Dessutom finns den konstitutionella kontrollen och den fortlöpande insyn som följer av att reseräkningar, fakturor o.l. är offentliga handlingar.

I betänkandet anges (avsnitt 4.2) vilken prioriteringsordning som bör gälla i fråga om dispositionen av statsflygplanen. Härvid förordas inte några egentliga ändringar i förhållande till vad som gäller nu. Utredningen gör vissa förtydliganden och förordar att

prioritetsordningen tas upp i ett nytt beslut som utredningen föreslår att regeringen fattar.

När det gäller tillfälliga förhyrningar av plan finner utredningen att de nuvarande förhållandena är otillfredsställande (avsnitt 4.4). En effektiv samordning saknas och verksamheten har varit alltför sårbar för personförändringar. Utredningen anser att den bästa effektiviteten i fråga om transporterna för regeringens och övriga berättigades del uppnås om samma organ har ansvaret både för statsflygplanen och för att vid behov charterflyg upphandlas. Denna uppgift faller naturligen på Försvarmakten.

De undersökningar som utredningen har företagit och de promemorior som har upprättats för utredningens räkning (bil. 1 och 2) ger klart vid handen att det internationella samarbetet på regerings- och statsrådsnivå hela tiden ökar och redan ligger på en betydligt högre nivå än vad som gällde när de nuvarande statsflygplanen anskaffades. Behovet av att ha tillgång till snabba och i övrigt effektiva transportmedel har med andra ord vuxit och kommer att växa ytterligare. Utredningen anser (avsnitt 4.3 och 4.5) att den nuvarande transportorganisationen inte längre fyller behovet och att den kommer att bli klart otillräcklig framöver. De nuvarande statsflygplanen fyller inte heller till alla delar de krav som behöver uppställas i dagens läge och i framtiden.

Utredningen föreslår därför att regeringen uppdrar åt Försvarmakten att organisera och genomföra särskilda flygtransporter för de behöriga användarna. Det bör vidare åläggas Försvarmakten att ansvara för upphandling av charterflyg inom detta system. Utredningen understryker att det är väsentligt att ansvaret för den samlade organisationen ligger på tillräckligt hög nivå inom Försvarmakten och att organisationen utformas så att den inte blir för känslig för plötsliga personförändringar. Försvarmakten bör också ges i uppdrag att planera för en utökad kapacitet (avsnitt 4.5).

1 Inledning

1.1 Utredningens direktiv

Regeringen utfärdade den 27 november 1997 direktiv (Dir. 1997:139) för utredningens arbete. Härvid anfördes:

Bakgrund

Regeringens behov av tillförlitliga, snabba och säkra flygtransporter kan inte alltid tillgodoses inom ramen för reguljärt flyg. Särskilda flygtransporter är ett nödvändigt komplement för att regeringen skall kunna arbeta effektivt och fullgöra Sveriges internationella förpliktelser. För detta ändamål har staten två flygplan, Tp 100 och Tp 102, som skall användas på det sätt som regeringen har bestämt i ett beslut den 12 september 1996.

I samband med den tilltagande internationaliseringen och framför allt efter Sveriges inträde i Europeiska unionen har efterfrågan på transporter med flygplanen ökat. Fler flygningar beställs än som går att genomföra med de båda flygplanen. Dessa används också av statschefen, riksdagens talman och överbefälhavaren.

Regeringen har ibland använt sig av chartrade flygplan.

Tidigare har frågan om att skaffa ett tredje flygplan diskuterats mellan företrädare för Regeringskansliet och Försvarmakten.

Uppdraget

Kommittén skall kartlägga hur och i vilken omfattning Tp 100 och Tp 102 har använts. Kommittén skall också kartlägga i vilken omfattning och på vilka villkor som chartrade plan har använts vid flygtransporter för regeringen.

Kartläggningen skall belysa hur användandet av särskilda, statliga flygplan och chartrade plan har påverkats av internationaliseringen och Sveriges medlemskap i Europeiska unionen.

Jämförelser med förhållanden i andra länder skall göras.

Kommittén skall bedöma vilka behov av särskilda flygtransporter som statschefen, statsministern och övriga statsråd, riksdagens talman och överbefälhavaren har för framtiden och lägga fram förslag om hur behoven kan tillgodoses till en så låg kostnad som möjligt för staten utan att kraven på säkerhet och tillgänglighet eftersätts. I detta sammanhang bör olika handlingsalternativ studeras och värderas. Behovet av särskilda riktlinjer och rutiner för upphandling av flygtransporter bör övervägas.

Kommittén skall samråda med talmannen, Riksmarskalksämberet och Försvarsmakten. Kommittén skall också samråda med Rikspolisstyrelsen när det gäller säkerhetsskyddet och med Kammarkollegiet när det gäller passagerares försäkringsskydd och rätt till skadeersättning.

Kommittén skall redovisa uppdraget senast den 15 maj 1998.

Sammanfattning

Kommittén skall

- utreda omfattningen av och villkoren för användningen av de flygplan staten har för ändamålet,
- utreda omfattningen av och villkoren för användningen av charterplan vid flygtransporter för regeringen,
- jämföra med vad som gäller i andra länder på området,
- lägga fram förslag om hur behovet av flygtransporter för regeringen bör tillgodoses i fortsättningen.

Utredningen skall belysa alla de aspekter som har betydelse i sammanhanget.

1.2 Utredningens arbete

I enlighet med sitt uppdrag har utredningen utrett omfattningen av och villkoren för användningen av de flygplan (statsflygplanen), som staten har för transporter av statsråden m.fl., och av charterflyg.

Utredningen har däremot inte gett sig in på att utreda och bedöma enskilda flygtransporter för statsrådets del, vare sig med statsflygplanen eller med charterflyg. Det följer inte av direktiven för utredningen att så skulle ske. Det är i stället en fråga för riksdagens konstitutionsutskott i dess granskning av statsrådets

verksamhet. Tilläggas kan, att frågor av aktuell art f.n. är föremål för konstitutionsutskottets prövning (granskningsärende 1997/98:24).

Utredningen har genom ordföranden och sekreteraren haft överläggningar med företrädare för Riksmarskalksämberet och hovet, talmannen, Försvarmakten och Säkerhetspolisen. Vidare har samråd förekommit med Kammarkollegiet. Ordföranden och sekreteraren har vidare haft ett möte med chefen för den särskilda transportflygheten på Bromma.

På begäran har utredningen dels från Statsrådsberedningen erhållit en promemoria Statsministerns utrikes resor med flyg (bil. 1), dels från Utrikesdepartementet (UD) en promemoria Statsrådets behov av att flyga med regeringsplan eller chartrade plan, hur påverkas det av internationaliseringen och Sveriges EU-medlemskap (bil. 2).

På uppdrag av utredningen har Sveriges Affärsreseförening riktat en enkät till ett urval av föreningens medlemsföretag om näringslivets användning av s.k. beslutsfattarflyg. Föreningen har i en rapport den 4 maj 1998 redovisat resultatet av enkäten (bil. 3).

Utredningen har också tagit del av Statsrådsberedningens svar den 8 april 1998 på fråga från riksdagens konstitutionsutskott med anledning av granskningsärendet 1997/98:24.

Uppgifter har inhämtats från de svenska ambassaderna i Bonn, Haag, Helsingfors, Köpenhamn, London, Oslo och Wien om förekomsten av särskilda flygplan för att tillgodose behoven för respektive statschef, regering m.fl.

Genom granskning av redovisningsmaterial inom Regeringskansliet har utredningen inhämtat uppgifter om användningen inom regeringskansliet av statsflygplanen och av chartrade plan.

2 Bakgrund, m.m.

Som framhålls i direktiven för utredningen kan statschefens och den högsta civila och militära ledningens behov av snabba och säkra flygtransporter inte alltid tillgodoses inom ramen för reguljärt flyg. Säkerhetsskäl, tidspress, behov av flexibilitet, EU-möten och ett i övrigt vidgat internationellt engagemang har sammantaget ökat behovet av särskilda flygtransporter. Flygvapnet håller i dag denna tjänst till handa. I första hand används två för ändamålet anskaffade flygplan, i fortsättningen betecknade Tp 100 och Tp 102, se närmare härom i avsnitt 2.1.

Sedan 1984 har särskilda flygplan funnits för persontransporter av denna art. Inledningsvis förhyrdes ett flygplan, Metro III, i första hand för försvarsmaktens behov av transporter. Tjänster skulle också erbjudas hovet och försvarsdepartementet. År 1986 inköptes en Metro III, som fortfarande finns som reservplan. I slutet av 1980-talet började även statschefen, statsministern och övriga statsråd efterfråga transporttjänster av flygvapnet. Skälen var behovet av flexibilitet och krav på bättre säkerhet. För detta ändamål köpte staten 1990 en SAAB 340 (Tp 100).

När Tp 100 anskaffades lade regeringen fast inriktningen för verksamheten i propositionen (1988/89:125, bil. 3) med förslag till tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1988/89. Som skäl för anskaffningen angavs bl.a. behovet av transporter vid tidpunkter och mellan orter som annars kan vara svårt att tillgodose med det reguljära flyget. Transporter med reguljärflyg medför att programmen måste anpassas till flygtider och att speciella arrangemang krävs vid avgångar och ankomster för såväl personer som bagage.

Ett annat skäl som angavs i propositionen var att säkerheten för de berörda personerna och deras följeslagare samt för besättning och övriga i deras omgivning kan hållas på en högre nivå om planet hanteras i särskild ordning. Sålunda kan kännedom om avgångs- och ankomsttider samt information om vilka passagerarna är hållas inom en begränsad krets om så anses önskvärt.

Särskild hänsyn måste också tas till att flygplanet kunde komma att användas för flygningar utomlands. Flygplanet borde alltså ha ett utförande som gör det representativt.

Försvarets materielverk (FMV) fick i uppdrag att anskaffa ett flygplan, och flygvapnet fick ansvar för den operativa driften. Kostnaden för driften skulle, i den mån den inte täcktes genom debitering av timkostnader, betalas av flygvapnet. Kostnaden för investeringen behövde emellertid inte belasta flygvapnet. Eftersom flygplanet anskaffades för andra än militära behov tillfördes den militära utgiftsramen särskilda medel för inköpet. På förslag av regeringen anvisade riksdagen ett reservationsanslag på 70 Mkr (FöU 1988/89:16, rskr. 242).

År 1992 anskaffades en begagnad Gulfstream G IV, ett tvåmotorigt jetplan med höga prestanda, för att svara mot det ökande behovet av flygtransporter. Med tillkomsten av detta flygplan, Tp 102, blev det möjligt att bredda reseverksamheten mot mer långväga samt till och med interkontinentala destinationer.

En enhet inom Upplands flygflottilj (F 16) lokaliserad till Bromma flygplats, benämnd transportflygenheten Bromma, ansvarar för den operativa driften av flygplanen Tp 100 och Tp 102, se närmare avsnitt 2.3.

När Tp 100 och Tp 102 är upptagna eller drabbade av störningar kan i viss utsträckning som reserv användas bl.a. följande flygplan, nämligen Tp 84 Hercules, S 100B SAAB 340 och Tp 101 Beech 200. Tp 84 erbjuder dock inget av den komfort som är normal för större eller mindre flygplan avsedda för persontransporter. De nu nämnda planen är stationerade vid andra flygflottiljer än F 16 (F 7 Såtenäs, F 17 Kallinge och F 21 Kallax).

2.1 Nuvarande regler om användning av statsflygplanen och om upphandling av charterflyg

Statsflygplanen

Med statsflygplanen avses de två flygplan som särskilt anskaffats för främst statschefens samt den högsta civila och militära ledningens behov av snabba och säkra transporter. Försvarsmakten svarar för den operativa driften. Flygplanen är stationerade på Bromma flygplats.

De flygplan som avses är som nämnts en SAAB 340B (Tp 100), som anskaffades våren 1990, och en Gulfstream G IV (Tp 102), som inköptes år 1992. Utöver dessa båda flygplan har flygvapnet

(FV) i sin transportorganisation även andra transportflygplan som till en del kan användas för persontransporter. Dessa plan är baserade på fyra olika flygflottiljer.

Mot bakgrund av gjorda säkerhetsbedömningar hade Säkerhetspolisen inledningsvis ansvar för beställning av transport med statsflygplan, åtminstone för de statsråd som hade särskilt personskydd. Dessa statsråd avråddes också från att på sin fritid resa med reguljärt flyg och reste därför även då med statsflygplan. För medföljande – och för egna rent privata resor – har statsråden själva betalat vad motsvarande reguljära flygbiljett skulle ha kostat (se närmare under 4.1).

Nuvarande regler om användningen av statsflygplanen Tp 100 och Tp 102 är beslutade av Regeringen 1996-09-12 (Dnr SB96/5375), bil. 4.

I korthet innebär reglerna att transport med flygplanen beställs hos transportflygheten på Bromma flygplats och att beställaren, som även kan besluta om att andra personer kan få medfölja – oftast gäller det medarbetare eller journalister – senast vid ombordstigningen skall lämna passagerarlista till transportflygheten. För utomstående, som medföljer planen, finns särskilda regler för betalning. Respektive beställare ersätter Försvarsmakten för resan. Det finns även särskilda regler beträffande försäkringsskydd.

När önskemål om flygtransport samtidigt kommer från flera håll tillämpas en prioriteringsordning, som innebär att statschefen i första hand får disponera flygplan och därefter i följande ordning statsministern, statsråd med personskydd, talmannen, övriga statsråd och den militära ledningen. Ofta sker vid sådana tillfällen informella samråd för att lösa de problem som uppkommer.

Charterflyg

Statsråd har ibland utnyttjat charterflygplan, när reguljära förbindelser inte funnits eller då olika aktiviteter inte medgivit resande med reguljärflyg och statsflygplanen inte gått att disponera. Det har även förekommit att Flygvapnet kunnat planera sina utbildningsflygningar på ett sådant sätt att statsråd kunnat få hjälp med en transport. I sist angivna fall har kostnaderna inte debiterats Regeringskansliet.

För utnyttjande av vanligt affärsflyg gäller – som för allt annat resande – att kostnaden skall vägas mot effektiviteten. Den resebyrå (f.n. Nyman&Schultz) med vilken Regeringskansliet har slutit avtal skaffar fram lämpligt affärsflyg genom att låta en mäklare föreslå

olika alternativ. Det är dock vanligare att respektive departement vänder sig direkt till någon flygmäklare eller till ett affärsflygföretag. Oftast är det av tidsskäl omöjligt att ha en tillräcklig framförhållning för att de normala reglerna för upphandling enligt lagen (1992:1528) om offentlig upphandling (upphandlingslagen) i allmänhet skall kunna tillämpas.

I samband med att en resebyrå etablerades i Regeringskansliet 1993 slöts efterhand rabattavtal med vissa flygbolag i linjetrafik. Möjligheterna undersöktes då att även upphandla taxifyg. En sådan upphandling gjordes emellertid inte eftersom inget flygföretag ensamt kunde åta sig att tillhandahålla flygplan för alla olika behov eller att till rimliga kostnader alltid garantera en viss inställetid. De flesta taxifygföretag äger endast få flygplan och måste alltid ta de uppdrag de kan få. Inget företag kan utan ekonomisk garanti utlova transporttjänst inom en viss tid. Det är dessutom onödigt kostsamt att tvingas flyga med alltför stora plan med ett fåtal passagerare. Inom Sverige var det då – och är fortfarande – endast ett fåtal taxifygföretag som kan tillhandahålla snabba flygplan, vilket är nödvändigt om det skall vara meningsfullt att hyra dem för något längre transporter, t.ex. till Mellan- eller Sydeuropa.

Behovet av varierande flygplansstorlekar med olika hastighet och räckvidd talade i stället för att man anlidade mäklare med överblick över hela Nord- och Mellaneuropas flygföretag och förmåga att förmedla relevanta tjänster. En överenskommelse träffades därför med resebyrån att den skulle tillhandahålla dessa tjänster genom kontakt med sina ordinarie flygmäklare. Dessutom innebar avtalet med resebyrån att den provision som normalt utgår från reseleverantören till en resebyrå eller en mäklare återgår till Regeringskansliet. Normalt handlar det om 5 % på flygpriset som på det sättet återgår till Regeringskansliet. Detta förhållande gäller fortfarande.

Under ett antal år bistod transportflygheten på Bromma med beställningar av charterflygplan när sådana behövdes. Denna verksamhet var av informell karaktär och grundade sig på att en av tjänstemännen hade upparbetat kontakter inom affärsflygbranschen. När denne tjänsteman i början av 1997 övergick till civil anställning, upphörde transportflyghetens medverkan i fråga om att skaffa charterflyg.

2.2 Tillgängliga plan och kostnader för dessa m.m.

Statsflygplanen

De två statsflygplanen, som finns stationerade på Bromma flygplats är.

1 st Gulfstream G IV	14 passagerare	1 000 km/tim	18 000 kr/tim
1 st SAAB 340 B	18 passagerare	500 km/tim	11 000 kr/tim

Nuvarande flygpriser fastställdes av chefen för flygvapnet i slutet av år 1993.

Båda flygplanen används ca 600 - 700 flygtimmar per år, vilket anses vara relativt mycket.

I första hand utnyttjas Gulfstreamplanet, som är det snabbare flygplanet med jetdrift och som dessutom är mer komfortabelt, till längre transporter, medan SAAB-planet huvudsakligen används för korta flygningar och medeldistanstransporter, främst inrikes. Trots prisskillnaden per timme ställer det sig ekonomiskt mer fördelaktigt att för längre transporter välja det dyrare planet.

Flygvapnets övriga transportplan

De flygplan som finns i Flygvapnets övriga transportorganisation är större eller mindre plan för person- och/eller godstransport.

Sammantaget har Flygvapnets transportenhet följande kapacitet

8 st Hercules	90 passagerare	600 km/tim	14 000 kr/tim
6 st SAAB 340	30 passagerare	500 km/tim	11 000 kr/tim
3 st Beechcraft 200	8 passagerare	600 km/tim	5 000 kr/tim

Flygplanen är stationerade i Såtenäs, Ronneby och Luleå.

Skaraborgs flygflottilj (F 7) i Såtenäs har en transportflygenhet, som svarar för all samordning av Flygvapnets transporttjänst. De flygplan som ingår i denna organisation är stationerade i Såtenäs, Ronneby och Luleå. Det finns såväl transportflygplan (Hercules) för tunga varutransporter eller transport av många personer som mindre passagerarplan, exempelvis Beechcraft och Piper Navajo.

2.3 Användning av statsflygplan och charterplan samt uppgifter om resekostnader

2.3.1 Användning av statsflygplan och charterplan

Ursprungligen förekom i Regeringskansliet – fränsett vissa gratis-transporter genom Flygvapnet – endast chartrade affärsflygplan som nästan uteslutande utförde inrikestransporter.

Sedan särskilda flygplan år 1990 anskaffats och transportflygenheten på Bromma inrättats ökade fortlöpande statsrådets användning av statsflygplanen och senare även av charterplan.

För perioden 1984 - 1997 har drygt 1 300 flygningar skett för Regeringskansliets räkning till en kostnad av 67 milj. kr. Ca 53 milj. kr har betalats till Försvarsmakten för statsflyget medan drygt 14 milj. kr har avsett de ca 230 flygningar som utförts med charterplan.

Uppgifter om antalet resor, resmål, transportörer och kostnader fördelade på olika år för Regeringskansliet i dess helhet framgår av sammanställning i bil. 5. I bilagan 5 redovisas även uppgifterna fördelade på de olika departementen.

Antalet resor och de totala kostnaderna är i sammanställningarna redovisade med högre värden än de faktiska. Förklaringen härtill är att, om resande från ett annat departement än det som beställt flygningen medföljer ett beställt flygplan, fakturerar det beställande departementet det andra departementet för dess andel av kostnaderna. Samma förfaringssätt tillämpas för övrigt även då journalister eller andra utomstående medföljer flygplanen. På så sätt kommer kostnaderna att upptas dubbelt. Någon reducering av det ursprungliga fakturabeloppet har inte gjorts i sammanställningarna. En försiktig beräkning ger vid handen att totalbeloppet därigenom redovisas med ett värde som är 10-15 % för högt.

När ett statsråd reser med statsflygplan eller chartrat plan för att delta i möten, t.ex. inom EU, medföljer oftast ett antal tjänstemän. Antalet varierar beroende på syftet med resan. Åtskilliga resor med statsflygplan eller charterflyg kostar därför mindre per person än vad motsvarande kostnad är för reguljär biljett.

När det gäller redovisningen av antalet resor bör det observeras att fram- och återresa till samma resmål redovisas som två olika resor, även om resorna t.ex. företagits samma dag. Antalet sådana resor uppgår till drygt 100.

När det gäller charterföretagen har ca en tredjedel av resorna beställts via en mäklare eller via resebyrån i regeringskansliet, medan två tredjedelar har beställts direkt hos flygföretaget. Ibland finns noteringar i räkenskaperna om att prisuppgifter inhämtats från flera företag. De mest utnyttjade flygmäklarna är

Dunell Aviation	47 uppdrag
Scandinavian Air Trp Brokers	12 uppdrag
Air Broker Center	9 uppdrag

Flygmäklarna förmedlar transportuppdragen. Beroende på hur lång tid de får på sig kan underlaget vara mer eller mindre omfattande. Flera av uppdragen har lämnats till företag hos vilka Regeringskansliet även gör direkta beställningar.

De mest utnyttjade direktupphandlade flygbolagen är

Basair AB	28 uppdrag
Swedair	21 uppdrag
Billingen Flyg AB	14 uppdrag
West Air Sweden	10 uppdrag
AB Nordflyg	9 uppdrag
Scanjet	9 uppdrag
Cirrus	6 uppdrag
Ostermans Aero (helikopterflyg)	6 uppdrag
Heli AB (helikopterflyg)	5 uppdrag
Euro Flight	5 uppdrag

44 uppdrag har utförts av 30 företag som har genomfört 1 - 2 uppdrag var, flera av dessa i utlandet och ofta kombinerade med reguljärflyg till en större flygplats och med inhyrt taxifyg till eller från en mindre ort. Det förekommer även flygtransporter med företag som specialiserat sig på taxifyg i skärgården eller i fjällvärlden.

I sammanställningen nedan redovisas de statsråd som under den redovisade perioden flugit med statsflygplan eller charterplan sammanlagt minst tio gånger.

Resenär	statsflyg	charter	totalt
Carl Bildt. ¹	101	11	112
Birgit Friggebo	97	3	100
Ingvar Carlsson	75	7	82
Göran Persson	46	9	55
Sten Andersson	39	16	55
Bengt Westerberg	45	1	46
Maj-Lis Lööw	37	4	41
Erik Åsbrink	29	9	38
Lena Hjelm-Wallén	17	10	27
Margareta Winberg	20	5	25
Margaretha af Ugglas	18	4	22
Thage G Peterson	0	21	21
Pierre Schori	15	6	21
Annika Åhnberg	12	8	20
Carl Tham	13	3	16
Anna Lind	13	2	15
Ines Uusmann	8	4	12
Ylva Johansson	11	0	11
Karl Erik Olsson	10	0	10

Flera av de statsråd som finns upptagna i sammanställningen har under hela eller delar av sin statsrådstid haft förhöjt säkerhetsskydd. Tiden som statsråd varierar de berörda personerna emellan.

Utredningen har granskat målen för resorna med statsflygplanen och chartrade flygplan. De resmål som förekommer mest eller som annars är av särskilt intresse redovisas i bilaga 20.

Av sammanställningen framgår bl.a. att övervägande antalet resor företagits i Sverige. Göteborg och Malmö är de överlägset vanligaste resmålen. På tredje plats kommer Visby. Förklaringen till att vissa platser hamnar högt i statistiken kan bl.a. vara att de är bostadsort för statsråd, som har eller har haft livvaktsskydd.

¹ Av Carl Bildts flygresor avser 11 uppdraget i ex-Jugoslavien. Av dessa har nio företagits med statsflygplan och betalats från UD:s anslag för fredsbevarande åtgärder, i enlighet med regeringsbeslut den 22 februari 1996. Enligt detta beslut fick förutvarande statsministern Carl Bildt vid fullgörande av uppdraget som Europeiska unionens särskilde representant i f.d. Jugoslavien eller Förenta nationernas höge representant i samma område, efter medgivande av Statsrådsberedningen i varje särskilt fall, använda Försvarmaktens transportflygplan Tp 100 och Tp 102, om det kunde ske utan att den övriga transportverksamhet, som dessa flygplan är avsedda för, eftersattes.

När det gäller Norden och Baltikum, är det naturligt att de olika huvudstäderna är de vanligaste resmålen. Sveriges starka engagemang för de baltiska staterna avspeglas i höga siffror för Riga, Tallinn och Vilnius. En bidragande orsak vad gäller dessa städer kan vara att flygförbindelserna dit varit sämre utvecklade än till andra orter.

Av de utländska resmålen i övriga Europa hamnar Bryssel och Luxemburg högst på listan. Det förklaras av Sveriges inträde i EU. Men även en del andra städer, t.ex. Paris och Genève, i vilka det finns många internationella organisationer, hör till de mest frekventa resmålen.

Därutöver kan noteras, att sju resor företagits till USA samt tre resor till respektive Israel och Egypten. Sveriges engagemang i ansträngningarna att lösa konflikten i Mellanöstern torde ha spelat in vad gäller antalet resor till de båda sistnämnda länderna

2.3.2 Resekostnader i Regeringskansliet

De samlade resekostnaderna i Regeringskansliet (RK) uppgår under perioden 1984-1997 enligt sammanställningen nedan till 2 332 945 000 kronor. I summan ingår kostnaderna för statsflygplanen och charterflyg som redovisats särskilt i det föregående.

Resekostnader i Regeringskansliet

	UD	övriga RK	totalt
1984/85	99 148 000	13 970 000	113 118 000
1985/86	102 780 000	28 797 000	131 577 000
1986/87	96 719 000	25 514 000	122 233 000
1987/88	106 921 000	28 117 000	135 038 000
1988/89	109 008 000	32 349 000	141 357 000
1989/90	146 401 000	49 603 000	196 004 000
1990/91	160 998 000	60 435 000	221 433 000
1991/92	163 498 000	64 364 000	227 862 000
1992/93	158 420 000	77 001 000	235 421 000
1993/94	64 819 000	72 235 000	137 054 000
1994/95	90 563 000	98 237 000	188 800 000
1995/96	121 375 000	153 850 583	275 225 000
12 mån	80 917 000	102 568 000	183 485 000
1997	89 238 000	118 585 503	207 823 000
Summa	1 509 000 000	823 057 000	2 332 945 000

Anmärkning

- 1) Budgetåret 1995/96 omfattar 18 månader. Med kursiv stil redovisas ett omräknat belopp för en 12-månadersperiod.
- 2) Andelen inrikes resor är för UD ca 5 % och för övriga RK 39 %.
- 3) I beloppen ingår alla resekostnader, alltså förutom biljettkostnaden även hotell och traktamenten.
- 4) T.om. budgetåret 1992/93 betalades från UD:s anslag s.k. förhandlingsresor (resor till internationella organ som exempelvis OECD) för resande från samtliga departement. Medel överfördes till departementen från UD:s anslag. En del av dessa medel avsåg särskilda lönetillägg, som därefter redovisades som lönekostnader. Detta förklarar en del av minskningen av UD:s kostnader utan att motsvarande ökning skett vid övriga RK.
- 5) UD införde under 1992 vissa interna regelförändringar: reseanslaget fördelades till UD:s avdelningar och beslutsrätten delegerades. Tidigare belastade alla resekostnader ett centralt konto. Samtidigt infördes i RK en resepolicy som innebar att resor i första klass och business class till stor del upphörde.

Kostnaderna för ett stort antal förhandlingsresor till Bryssel, Luxemburg och Strasbourg återbetalas i efterskott till Regeringskansliet av olika organ inom Europasamarbetet. En del av dessa resor har företagits med statsflygplan eller chartrade plan. Att korrelera de återbetalade medlen med färd sätt skulle kräva en manuell genomgång som inte har bedömts nödvändig.

I bil. 5 finns sammanställningar med uppgifter om Regeringskansliets resor med såväl statsflygplanen som med chartrade flygplan. Dessutom redovisas i bil. 6 uppgifter om olika resmål. Uppgifterna är fördelade på Statsrådsberedningen och de olika departementen. De är även sammanräknade för Regeringskansliet i dess helhet.

Bokföringen i Regeringskansliet innehåller uppgifter om bl.a. belopp, leverantör, fakturadatum och kostnadsställe samt kostnadslag. Kostnadsställe är t.ex. en enhet inom ett departement. Med kostnadslag avses exempelvis utrikes eller inrikes resor. Däremot innehåller *redovisningssystemet* inte uppgifter om färd sätt, olika resmål eller enskilda resenärer. Detta innebär att sådana uppgifter inte kan tas fram som automatiska databearbetningar. En genomgång av verifikationerna departement för departement har därför företagits och redovisats i en manuell sammanställning. Detta är ett omfattande och tidsödande arbete och innebär trots noggranna kontroller att enstaka fel kan finnas i materialet. Dessa fel är dock av så ringa omfattning och obetydlig art att de inte bedömts märkbart påverka helheten.

När det gäller redovisningen av antalet resor med statsflyg bör observeras att fram- och återresa till samma resmål ibland redovisas som två enkla resor. Detta sammanhänger med att flygplanen i vissa fall återvänder från destinationsorten för att utföra andra uppdrag

under mellantiden. Det förekommer även att olika plan utnyttjas för fram- respektive återresan. I alla sådana situationer har två fakturor avsänts, vilket är skälet till att de registreras som två enkelresor även om det för resenären rör sig om en tur- och returresa.

2.4 Samråd med nyttjare av statsflygplanen m.fl.

Enligt sina direktiv skall utredningen bl.a. samråda med övriga nyttjare av statsflygplanen utöver statsråden, nämligen talmannen, Riksmarskalksämberet (såvitt avser statschefen och den kungliga familjen) och Försvarsmakten (beträffande den högsta militärledningen). Utredningen skall vidare samråda med Rikspolisstyrelsen, när det gäller säkerhetsskyddet. Resultatet av de överläggningar och samtal som med anledning härav ägt rum redovisas nedan i avsnitten 2.4.1-2.4.5.

2.4.1 Statschefen

Vid överläggning med företrädare för Riksmarskalksämberet och hovet angående statschefens och den kungliga familjens resor framkom i huvudsak följande:

År 1995 skedde en omorganisation av hovet som innebar att budget- och ekonomiansvar decentraliserades till de olika ämbetena. Härigenom ökades kostnadsmedvetandet, vilket också påverkade resorna.

Statschefen har numera en särskild budget för resor; tidigare stod Försvarsmakten för kostnaden för statsplanen. Vid statsbesök står dock UD för kostnaden. Vid statsbesök i länder belägna långt borta från Sverige flyger statschefen oftast reguljärt och använder då antingen – av artighetsskäl – något av värdlandets flygbolag eller SAS. Statsplanet Tp 102 användes dock vid ett statsbesök i Indien.

Hovmarskalksämberet har det sammanhållande ansvaret för statschefens resor. Planen används inte för rent privata resor. Även vid officiella resor undersöks om det är möjligt att använda reguljärt flyg och därmed nedbringa kostnaden.

Konungen har prioritet vid användningen av statsplanen, men när regeringen haft goda skäl att göra anspråk på Tp 102 har Konungen i stället flugit med Tp 100, även om den är betydligt långsammare. Tp 102 har begränsad användbarhet för hovet i

samband med statsbesök, eftersom det har förhållandevis begränsad bagagekapacitet.

Konungens och Drottningens resande har ökat markant under senare år. Det beror dels på att antalet resor i sig har ökat, bl.a. genom att flera länder behöver besökas, dels på att Kungaparet numera ganska ofta har åtskilda besöks- och reseprogram.

Det är sällan förknippat med några problem för den kungliga familjen att flyga reguljärt. Övriga passagerare vet i förväg inte om vilka särskilda medpassagerare de kommer att få, eftersom de kungliga går ombord sist och har särskild placering. I enstaka fall har det varit problem med VIP-hanteringen på stora flygplatser utomlands.

Av tillgängliga uppgifter från Transportflygheten på Bromma framgår att hovet under år 1997 disponerat Tp 100 cirka 70 timmar och Tp 102 drygt 30 timmar.

2.4.2 Talmannen

Vid samtal med talmannen och förvaltningsdirektören i riksdagens förvaltningskontor har följande framkommit:

Talmannen utnyttjar statsflygplanen i begränsad utsträckning. Man använder sig i stället av reguljärt flyg. Chartring av plan förekommer sällan. Statsflygplan har använts av talmannen exempelvis vid delegationsbesök i Ryssland och Tyskland samt i samband med HKH Hertigens av Halland begravning. Statsflygplanen utnyttjades vidare när talmannen m.fl. ledamöter under våren reste till Tyskland, i samband med en manifestation för förintelsens offer.

2.4.3 Överbefälhavaren

Vid sammanträffande med Överbefälhavaren (ÖB) framkom i huvudsak följande såvitt avser Försvarsmaktens högkvarters användning av olika flygplan:

De båda statsflygplanen Tp 100 och Tp 102 fungerar väl; Tp 102 är överlägset bekvämast och snabbast. I viss utsträckning använder ÖB därutöver Tp 101 (Beech 200). Den bristande tillgängligheten på plan är en i vissa lägen besvärande faktor. Chartrade plan har aldrig använts av Försvarsmakten.

Vad gäller egenskaper hos de båda flygplanen Tp 100 och Tp 102 framhölls bl.a. att räckvidden hos Tp 100 är ett problem, även

inom Europa. Man kan vidare diskutera om Tp 102 är av rätt storlek för frekventa resor till Bryssel.

De internationella kontakterna för Försvarsmaktens ledning har ökat kraftigt. Detta gäller exempelvis olika aktiviteter i anslutning till Sveriges medverkan i PFP (Partnership for Peace), inom ramen för kontakter med NATO, de olika fredsskapande aktiviteterna i Bosnien samt kontakter inom WEU (West European Union). Till följd härav har antalet utländska besök ökat avsevärt.

Den gällande prioritetsordningen uppfattas som rimlig för Försvarsmaktens del; det är kapaciteten som utgör ett problem. I den nya ledningsorganisationen inom högkvarteret, som träder i kraft den 1 juli 1998, kommer även generalinspektörerna och de tre ledningscheferna att ha utlandskontakter och därav följande transportbehov.

I övrigt framhölls att det finns ett legitimt behov av resurser av detta slag, så att statschefen och regeringen m.fl. genom smidiga och snabba flygtransporter kan bedriva sitt arbete på ett effektivt och praktiskt sätt. Det är ingalunda unikt för Sverige att det finns särskilda flygplan disponibla för sådana transporter.

2.4.4 Samråd med Rikspolisstyrelsen

Enligt direktiven skall utredningen samråda med Rikspolisstyrelsen när det gäller säkerhetsskyddet. Med anledning därav har ordföranden och sekreteraren sammanträffat med generaldirektören och chefen för Säkerhetspolisen. Därutöver har sekreteraren haft överläggningar med vissa tjänstemän inom organisationen, vilka har det dagliga ansvaret för säkerhetsskyddsfrågor. Därvid har följande framkommit:

Säkerhetspolisen har det övergripande ansvaret för personskyddet vad avser kungahuset, den centrala statsledningen och diplomatkåren. På grund av sina befattningar i det offentliga livet löper personer inom denna krets större risk än människor i allmänhet att utsättas för hot och attacker av våldsverkare.

Säkerhetspolisen har fortlöpande kontakter med Riksmarskalks-ämbetet och Regeringskansliet i dessa frågor. Ett viktigt inslag i det förebyggande arbetet är de hotbildsanalyser som utförs. Dessa ligger till grund för bedömningen av vilka åtgärder som behöver vidtas, bl.a. om en viss person skall ha livvaktsskydd.

Säkerhetspolisen deltar i planeringen av resor som skall företas av statschefen och statsministern. Vid besök utomlands har man kontakter med det besökande landets säkerhetstjänst.

Säkerhetspolisen har endast undantagsvis framfört krav på annat färdmedel än det tilltänkta. Skyddsåtgärderna anpassas till den aktuella situationen. Det är dock enklare att åstadkomma nödvändig skyddsnivå om resan företas med statsflygplan, alternativt med chartrat flygplan, än med reguljärt flyg.

2.4.5 Övrigt samråd

Utöver det samråd som redovisats ovan har utredningens ordförande haft informella kontakter med några av de statsråd som använder statsflygplanen. De har samtliga uttalat sin tillfredsställelse över att statsflygplanen finns. Bl.a. uppskattar man de tidsvinster som kan göras, liksom möjligheten att under resorna kunna arbeta ostört och ha överläggningar med medföljande medarbetare. I övrigt har man påtalat den ganska väsentliga skillnad man upplever mellan Tp 100 och Tp 102 vad gäller komfort och hastighet. Från något håll har framhållits att det ibland medför problem att vederbörande statsråd i sista stund får stå tillbaka för någon som står högre i prioritetsordningen. Det kan då vara för sent att ordna annan transport till det möte för vilket resan avsetts.

2.5 Användningen av s.k. beslutsfattarflyg inom näringslivet

I syfte att få ett jämförelsematerial från näringslivet har utredningen uppdragit åt Sveriges Affärsreseförening att företa en enkät hos ett urval av föreningens medlemsföretag. Företagen valdes med utgångspunkt från deras behov av aktuell typ av flyg. Resultatet av enkäten redovisas i en särskild promemoria (bil. 3).

Av promemorian framgår bl.a. att säkerhets- och punktlighetsaspekterna tillmätts stor vikt.

Ett tiotal företag utnyttjar i stor omfattning s.k. beslutsfattarflyg. Ett litet antal företag har egna flygplan. Vanligast är att företagen är delägare i flygföretag som flyger för en liten grupp företag. Dessa flygföretag tillåts inte bjuda ut sina tjänster på den öppna marknaden. Flygföretagen svarar för upphandling av extra resurser, om och när behov av sådana uppstår.

Andra företag med omfattande flygverksamhet har alltid etablerade kontakter med ett eller flera flygföretag på marknaden. Upphandlingen begränsas till flygföretag, vars säkerhetsstandard är känd. Företagen är också måna om att göra affärer med ekonomiskt

stabila och kända flygföretag. Utomnordiska flygföretag kontaktas normalt inte vid upphandling.

3 Förhållandena i vissa jämförbara länder

Enligt sina direktiv skall utredningen jämföra med vad som gäller på området i andra länder. I detta syfte har utredningen tillskrivit de svenska ambassaderna i Danmark, Finland, Frankrike, Nederländerna, Norge, Storbritannien, Tyskland och Österrike och anhållit om uppgifter om hur statsledningens flygtransporter organiseras i respektive land.

Utredningen har anhållit om att – om möjligt – få följande frågor besvarade: 1. vem ansvarar för och organiserar de särskilda flygtransporterna?; 2. hur finansieras verksamheten?; 3. vilka har rätt att utnyttja de särskilda flygtransporterna?; 4. vem prioriterar mellan olika önskemål om att få använda flygplanen?; 5. hur många flygplan disponeras för denna verksamhet och vilken kapacitet har de (flygplanstyp, passagerarantal, räckvidd)?; 6. finns det någon reservkapacitet (backup)? Förekommer det att man tillfälligt chartrar kommersiella flygplan? Hur görs i så fall upphandlingen?

Uppgifter har inkommit rörande de aktuella länderna med undantag för Frankrike, där erforderliga upplysningar inte i tid hållits ambassaden till handa. Svaren redovisas i det följande land för land.

3.1 Danmark

Den danska regeringen har ett motto för statsrådets resor: ”best taenkelig mode”. Det finns enligt statsministerns kansli inga centralt skrivna regler för hur ministrarna skall resa. Det kan tänkas att enskilda ministerier har regler, men det är inte något som statsministerns kansli uppmanar dem till.

Vad gäller den danske statsministern avgör hans sekretariatschef på vilket sätt resorna skall företas. Statsministern reser med SAS i Europa och han reser i Euroclass.

Försvarsdepartementet har två Gulfstreamflygplan. I första hand reser försvarsministern med dem, i andra hand statsministern och i tredje hand utrikesministern. Inga andra ministrar kommer i fråga.

Om det för statsministern är "best taenkelig mode" att resa med chartrat plan beställer sekretariatschefen ett sådant. Statsministeriet utnyttjar härvid en liten krets av företag.

Om vid ett officiellt besök statsministerns hustru är inbjuden medföljer hon kostnadsfritt på resan.

Statsministern lämnar varje år en redogörelse till folketinget för de resor som han företagit.

Det förekommer ingen diskussion i Danmark om dessa frågor.

3.2 Finland

1. Utrikesministeriet har avtalat med ett privat bolag om flygtransporter för den högsta statsledningen. Transporterna organiseras av beställaren: republikens presidents kansli, statsrådets (statsministerns) kansli eller något ministerium i samråd med en resebyrå, som har en filial i utrikesministeriet.
2. Utrikesministeriet betalar via budgetmedel för samtligas del kostnaderna i de fall där fråga är om s.k. officiella resor, dvs. presidentens, statsministerns eller en ministers officiella stats- eller motsvarande besök. När fråga är t.ex. om en normal resa till EU-möten eller motsvarande, betalas resan av beställaren från egna budgetmedel.
3. Nu avsedda särskilda flygtransporter kan utnyttjas av republikens president, statsministern och de övriga ministrarna. Av särskilda skäl och i undantagsfall kan de högsta tjänstemännen utnyttja dessa transportmedel, t.ex. vid resor till stater i forna Östeuropa.

Den högsta statsledningen använder sig dock ofta av reguljärflyg.

4. Vid behov prioriterar utrikesministeriet mellan olika användare.
5. Finska staten har inga egna flygplan för den här typen av transporter. Man har träffat avtal med ett bolag som har fyra jetplan: Canadair Challenger 600 (räckvidd 5 500 km, 16 passagerare), Bae 125/Hawker 700 (räckvidd 3 800 km, 8 passagerare), Cessna Citation II (räckvidd 2 400km, 8 passagerare) och Diamond I (räckvidd 1 800 km, 7 passagerare).

6. Det finns möjlighet att vid behov för normala transporter anlita två bolag inom den privata sektorn. Dessa bolag har motsvarande jetplan och propellerturbinplan.

3.3 Nederländerna

1. Ansvar för och samordningen av flygtransporter med statsägda och chartrade flygplan ligger hos koordinatören för "officiella statsflygningar" (the Coordinator Official Government Flights) som är anställd hos generaldirektoratet för civil luftfart inom transportministeriet (luftfartsmyndigheten). Alla reservationer och bokningar av flygtransporter för regeringsledamöterna görs genom och hos denne koordinatör.
2. De olika ministerierna betalar en fast avgift per flygtimme vid användning av statliga plan. Den eventuella mellanskillnaden (i förhållande till den faktiska kostnaden) står transportministeriet för. Vid ev. användning av kommersiella (chartrade) plan får respektive ministerium stå för hela kostnaden. Beställningen måste dock alltid göras genom luftfartsmyndighetens försorg.
3. Följande personer är berättigade att använda de statligt ägda planen, nämligen medlemmar av den kungliga familjen (ej preciserat) samt medlemmar av regeringen (ministrar och statssekreterare). Statssekreterarna har i Nederländerna ställning som medlemmar av regeringen och eget politiskt ansvarsområde, dvs. ungefär som svenska statsråd som inte är departementschefer.
Det kan i något enstaka fall förekomma att andra än ministrar eller statssekreterare kan beställa plan men i så fall alltid med risken att i sista stund bli utan plan på grund av prioriteringslistan. Utanför regeringskansliet finns ett par institutioner som kan få utnyttja planen, däribland Centralbanken.
4. Prioriteringsordningen mellan personer, som önskar utnyttja flygplanen, finns intagen i en förordning som har beslutats av premiärministern, som också fattar eventuella beslut om ändring i prioriteringsordningen.
5. Följande statsägda flygplan finns tillgängliga: en Fokker 70 VIP (räckvidd 3 500 km, 24 passagerare); en Gulfstream G IV (räckvidd 7 770 km, 9 passagerare); två Fokker 50 VIP (räckvidd

2 400 km, 24 – 29 passagerare); en Allouette 3 helikopter (3 passagerare) för lokala transporter.

6. Om inget statsägt flygplan finns tillgängligt får kommersiella flygplan chartras för tillfälligt bruk. Beställningen görs av luftfartsmyndigheten och berört ministerium får stå för kostnaden.

3.4 Norge

1. Norska regeringsledamöter kan antingen nyttja Försvarsmaktens Jet Falcon eller hyra privat charterflyg. I båda fallen är det ansvarigt departement (minister) som tar initiativ till att beställa flyg och avtalar om hur resan skall organiseras.

Denna typ av specialtransporter används för resmål i Europa samt till destinationer i Nordafrika runt Medelhavet. Vid resor till andra världsdelar, inklusive Nordamerika, flyger man reguljärt.

2. Utgifterna för regeringsledamöternas bruk av charterflyg samt Försvarsmaktens Jet Falcon belastar driftbudgeten, kap. 21. Det konstitutionella ansvaret för belastning av anslaget har statsministern, med statsministerns kansli som administrerande organ. Fackdepartementen har fått bemyndigande att belasta detta anslag med kostnader för charterflyg och Försvarsmaktens Jet Falcon utan att statsministerns kontor ser dessa fakturor.

Det är bara ministerns och eventuellt medföljande andra politikerns (statssekreterare och politiska rådgivare) användning som skall belasta kap. 21. Om andra tjänstemän följer med skall kostnaderna för deras resa belasta resp. institutions egen resebudget med kostnaden motsvarande reguljärt flyg.

3. Statsministern, utrikesministern och försvarsministern kan i nu nämnd ordning använda Försvarsmaktens Jet Falcon.

I princip har alla regeringsledamöter rätt att beställa charterflyg.

Både vad gäller användningen av Försvarsmaktens Jet Falcon och beställning av privat charterflyg gäller att departementsråden (chefstjänstemän) vid statsministerns kansli skall godkänna denna. Vid bedömningen av om godkännande skall lämnas beaktar man hur mycket tid som kan sparas in (användas för andra uppgifter), totalkostnader jämfört med reguljärflyg, vilka flygplatser som kan användas m.m. Det skall nu utarbetas skriftliga

riktlinjer för vilka kriterier som skall ligga till grund för bedömningen av om en specialtransport skall medges.

4. Försvarsmaktens Jet Falcon är anskaffat för att fullgöra militära uppgifter. Det är således bara restkapaciteten som kan användas för civila flyguppdrag. Flygplanet kan också användas av konungen som har företrädare framför de nämnda regeringsledamöterna när det gäller att använda planet.

Vid användning av privatägt (kommersiellt) charterflyg är det bara kapaciteten på den privata marknaden som utgör begränsningen. Regeringsledamöternas användning av charterflyg är så pass begränsad att detta inte har varit något problem.

5. Man disponerar enbart ett flygplan av typen DA 20 Falcon Jet. Planet tar sju passagerare och har en räckvidd på cirka 3 300 km (fyra och en halv timmes flygtid).
6. Som framgår av svaret på föregående fråga disponerar man endast ett plan för detta ändamål. Huvudregeln i Norge är därför att man använder kommersiellt flyg. Hur detta beställs och betalas framgår av svaren på frågorna 1 och 2.

3.5 Storbritannien

1. Ansvarig för organiserandet av särskilda flygtransporter i Storbritannien är transportflygledningen i engelska flygvapnet (Royal Air Force Strike Command), grupperad i High Wycombe, beläget mellan London och Oxford.
2. Av det engelska svaret framgår att de olika nyttjarna debiteras timkostnader, som varierar för de olika plantyper som finns tillgängliga (se under p. 5).

3. Inte mindre än 16 medlemmar av den kungliga familjen (the Royal Family) är berättigade att använda planen.

Samtliga medlemmar av den engelska regeringen, ett betydligt större antal än den svenska, har också rätt att använda tillgängliga plan, liksom underhusets talman. Därutöver är ett ganska stort antal högre statstjänstemän och höga militärer berättigade att använda planen. Dessutom kan även besökande statsöverhuvuden och utländska dignitärer få nyttja planen.

4. En prioriteringsordning finns fastlagd där den kungliga familjen, premiärministern och ministrarna har de främsta platserna. Tillgängliga plan är uppdelade i två grupper; de nu nämnda personerna har förtur till plan i den första gruppen. En chefs-tjänsteman i regeringskansliet avgör den inbördes ordningen mellan berörda personer. I övrigt ansvarar två högre officerare för fördelningen.
5. Normalt disponeras tre BAe 146 (räckvidd ca 1 800 km, 19 passagerare) och sex BAe 125 (räckvidd ca 4 000 km, 7 passagerare utan bagage). Två Jetstream plan är också tillgängliga när de inte används för sina primära syften inom försvaret. Vidare finns två Wessex och två Squirrel helikoptrar tillgängliga.

Förutom de nu nämnda planen har premiärministern samt utrikes- och försvarsministrarna rätt att beställa en VC10 för långfärder (40 passagerare i VIP-konfiguration). Planet tas från de tolv militära VC10 som disponeras av RAF.

6. Vid de tillfällen då det inte finns särskilda flygtransporter tillgängliga och då reguljärt flyg inte kan utnyttjas förekommer det att kommersiellt flyg (charter) anlitas. Detta kräver dock särskilt tillstånd från försvarsdepartementet.

Slutligen påpekas från ambassaden att, om inte protokollet eller situationen (framförallt tidsförhållandena) kräver att statsflygplan används, kostnadsjämförelser alltid görs med reguljärt flyg.

3.6 Tyskland

1. Under det tyska försvarsministeriet – men också operativt som en del av det tyska flygvapnet – finns den s.k. flygberedskapen, Flugbereitschaft Bundesministerium der Verteidigung.

Denna flygberedskap svarar för huvuddelen av de officiella transportererna i den tyska statens egen regi för statschefen, parlamentet och regeringens medlemmar.

Därutöver svarar flygberedskapen – i samarbete med det övriga flygvapnet – för en rad andra längre transporter åt tyska försvarsmakten och övriga myndigheter. Det kan handla om militära eller civila övningar inom och utom landet, men även om räddningstjänst, humanitär verksamhet och liknande uppgifter. Beredskapen företar dels flygningar på beställning, dels upprätthålls inom Tyskland ett mindre linjenät med regelbundna

flygningar för statsfunktionärer, främst mellan Bonn och Berlin. Flygberedskapens verksamhet spänner således över ett förhållandevis brett fält.

Härutöver förekommer officiella VIP-transporter i andra myndigheters regi, främst av den federala gränspolisens Bundesgrenzschutz, som har möjlighet att bistå med kortare helikopterflygningar inom Tyskland. Särskilt när kortare flygtransporter är aktuella av säkerhetsskäl används gränspolisens resurser.

Den militära flygberedskapen svarar emellertid för längre och medellånga flygningar inom och utom Tyskland. Uppgifterna i det följande avser således denna verksamhet.

2. Kostnaderna ingår som en post i försvarsbudgeten (ramanslag).

De som är berättigade att beställa enskilda flygningar debiteras inte, utan hela kostnaden täcks inom given budget. Endast vissa eventuella särkostnader, exempelvis viss förplägnad, debiteras beställaren.

Flygningar i den reguljära så kallade linjeverksamheten debiteras resenären med en del av motsvarande pris för resor med Lufthansa. Även journalister, som medföljer vid statsbesök och liknande, debiteras ett delbelopp av Lufthansataxan.

Enligt regler, som är under utarbetande, torde även i framtiden flygningar av VIP-kretsen och dess gäster täckas över budgeten. Resenärer – för vilkas resa finns ett statligt intresse – torde debiteras hälften av Lufthansapriset, medan övriga får betala fullt kommersiellt pris.

3. Utnyttjanderätten för VIP-flygningar regleras i en särskild förordning. Denna upptar 32 namn – statschefen, förbundskanslern, ordföranden i författningsdomstolen, 16 ministrar i förbundsregeringen, ordförandena i respektive partigrupp i förbundsdagen (fem personer), men även ordförandena i de partier som är representerade i förbundsdagen och dessutom de fyra statssekreterarna i försvarsministeriet.

4. Prioriteringen faller på den ansvarige statssekreteraren i försvarsministeriet, men i praktiken görs den av en underlydande avdelningschef. I första hand gäller VIP-förordningen. Därutöver beaktas faktiska omständigheter (tidsmoment, möjlighet till annan flygtransport etc.).

5. Flygberedskapen förfogar över sammanlagt fem Airbus A 310 – varav två är VIP-inredda – envar med kapacitet för som mest 200 passagerare.

Härutöver finns ett betydande antal mindre flygplan, varav sju är tvåmotoriga jetdrivna Challenger CL-601 (16 passagerare), tre äldre tvåmotoriga jetplan VFW-614 (40 passagerare), samt fyra propellerdrivna mindre plan Let-L-410 (åtta passagerare). Därtill kommer fyra VIP-inredda Bell-helikoptrar (fem passagerare) och tre helt nyanskaffade VIP-inredda Puma-helikoptrar (17 passagerare).

Flygberedskapen förfogar dessutom över ytterligare ett antal helikoptrar och andra flygplan, som emellertid knappast är aktuella för VIP-transporter.

Man bör beakta att de förhållandevis stora flygresurserna inte enbart är avsedda för den tyska statsledningen och andra centrala funktioner utan även för flygberedskapens övriga verksamhet.

Huvuddelen av flygplansflottan är placerad i närheten av Bonn. Let-flygplanen och Puma-helikoptrarna har dock hemmationering i Berlin.

Normalt disponeras samtidigt omkring två tredjedelar av den samlade flottan, medan resterande tillgänglig tid avsätts för service. Omkring en och en halv besättning finns schematiskt per flygenhet.

Omkring en tredjedel av flygningarna företas – trots försök till optimering – utan passagerare.

6. Kapaciteten kan i regel inte utökas utöver vad som angetts ovan. Inhyrning av flygplan förekommer, men först då tillgänglig kapacitet inte är tillräcklig och på bekostnad av beställaren. Kostnaden för inhyrning täcks således inte inom ramen för flygberedskapens budget.

I enstaka undantagsfall har flygvapnets övriga transportkapacitet använts vid VIP-flygningar, exempelvis vid statschefens besök i Afrika, då olika landningsbanors kvalitet inte varit tillräcklig för den ordinära flottan. Vid sådana tillfällen har trupptransportplan (Transall) utan VIP-inredning använts på olika delsträckor.

Avslutningsvis sägs att flygberedskapens verksamhet är under översyn, främst med anledning av ett antal uppmärksammade fall där ledande tyska statsföreträdare har utnyttjat möjligheten till VIP-flygningar i förhållandevis stor utsträckning. Det har ifrågasatts om dessa flygningar kunnat motiveras med behov i tjänsten.

Ansatsen är att öka kopplingen mellan utnyttjande och kostnad. Några grundläggande förändringar av nuvarande regler uppges emellertid inte vara aktuella. Flygplansflottans kapacitet torde inte komma att ändras. Det är för närvarande inte möjligt att bedöma när nya regler kan komma att träda i kraft.

3.7 Österrike

Inledningsvis påpekas att republiken Österrike inte har någon egen civil flygplansflotta för regeringsledamöternas resor. Vid flygresor inom landet, mycket sällan utomlands, används ibland i speciella fall, t.ex. vid statsbesök eller vid särskilt brådskande fall, militära flygplan. Vid regeringsledamöters eller höga tjänstemäns utlandsresor används allt efter anledning, antal passagerare och destination antingen reguljärt flyg eller chartrade flygplan från kommersiella bolag.

I övrigt har följande svar på frågorna lämnats beträffande de aktuella förhållandena i Österrike:

1. Ansvar för organisationen och finansieringen har i normala fall den statliga organisation som har det övergripande ansvaret, i de flesta fall presidentens kansli eller ett ministerium.
2. Betalning sker ur respektive organisations budget. Eventuellt delas kostnaderna med andra organisationer som deltar (andra ministerier som deltar i ett arbetsbesök etc.).
3. I normalfallet har förbundsregeringens medlemmar rätt att ta transporter med chartrade plan i anspråk.
4. Den organisation som har huvudansvaret prioriterar.
5. Se redogörelsen ovan.
6. Någon reservkapacitet finns i allmänhet inte. Risken ligger på det i förekommande fall aktuella bolaget; avräkning sker direkt mellan det aktuella ministeriet och flygbolaget.

3.8 Sammanfattande slutsatser

Utan att göra någon värdering anser utredningen att uppgifterna från de tillfrågade länderna kan sammanfattas på följande sätt:

Svaren visar på stor spännvidd vad gäller hur verksamheten är organiserad.

I samtliga länder förekommer särskilda flygtransporter bl.a. för regeringsledamöter. I allmänhet finns ett eller flera egna flygplan som kan användas för ändamålet. Vid behov kompletteras de egna resurserna med chartrade plan; Finland och i det närmaste även Österrike förlitar sig dock helt på sådana plan.

I flera av länderna har man en prioritetsordning liknande den i Sverige.

Några av de tillfrågade länderna har avsatt ganska stora resurser för statsflygplan och har en flygplansflotta med varierande flygplanstyper.

4 Överväganden och förslag

4.1 Normer för regeringens användning av statsflygplan och chartrade plan

De mest frekventa användarna av statsflygplanen, liksom av chartrade flygplan inom statsförvaltningen, är statsråden.

Detta är naturligt med hänsyn till statsrådsämbetets särskilda natur och de speciella förhållanden under vilka regeringens medlemmar arbetar.

I 1 kap. 6 § regeringsformen anges att regeringen styr riket. På statsråden vilar alltså ett mycket stort, samlat ansvar för ledningen av landet.

Statsministern leder regeringsarbetet och är regeringens främste företrädare.

Utöver vad som följer av det kollektiva ansvaret för styrelsen av riket har statsråden normalt också att svara för ett departement eller särskilda områden inom ett sådant. Statsrådet bär inom sitt område det primära ansvaret för att regeringens politik genomförs. Viktiga delar häri är budgetberedningen, utarbetandet av propositioner och skrivelser till riksdagen samt beredningen av direktiv för de kommittéer som regeringen tillkallar. En betydelsefull uppgift är lagstiftningsarbetet. Statsrådet har också att följa vad som förekommer inom de verk och andra organ som sorterar under ansvarsområdet. I allmänhet faller också ett stort antal förvaltningsärenden på det enskilda statsrådet. Dessa uppgifter medför att statsråden i avsevärd omfattning tas i anspråk för övergripande planering likaväl som för föredragningar, sammanträden och uppvaktningar.

Arbetet i regeringen förutsätter fortlöpande nära kontakter mellan medlemmarna i statsrådsgruppen både på det övergripande politiska planet och i särskilda ärenden. Händelser av skilda slag, hemma likaväl som utanför riket, och den snabba utvecklingen i allmänhet påkallar ofta nya överväganden och ändrade dispositioner från regeringens likaväl som från de enskilda statsrådets sida.

En huvuduppgift för medlemmarna i regeringen är att hålla kontakten med riksdagen genom att försvara egna förslag, besvara

interpellationer och frågor samt att i övrigt delta i debatter liksom att uppträda inför riksdagsutskotten.

Statsråden måste i praktiken alltid vara beredda att uttala sig och vid behov agera när viktiga händelser inträffar eller akuta problem annars uppkommer inom det egna ansvarsområdet. En regeringsledamot måste alltså i princip ständigt vara anträffbar. Statsråden behöver över huvud taget kunna fortlöpande och med kort varsel ändra sin planering när detta visar sig påkallat av händelseutvecklingen.

Eftersom statsråden i allmänhet intar en central plats inom sitt parti, tillkommer en betydande partipolitisk verksamhet både på riksplanet och, i förekommande fall, den egna valkretsen. Det är viktigt att statsråden har breda kontaktytor i hela landet.

Det internationella samarbetet på regeringsnivå blir också allt mer betydelsefullt. Detta är en följd redan av den allmänna, globala utvecklingen. Men det förklaras särskilt genom Sveriges tillträde till EU, av våra engagemang i FN och dess fredsbevarande arbete samt av det allt mer intensiva samarbetet länderna emellan i vårt närområde. Dessa förhållanden har belysts i en särskild promemoria, som för utredningens räkning utarbetats inom utrikesdepartementet, (bil.2). Den vid promemorian fogade sammanställningen över utrikesministerns engagemang på det internationella planet ger en god illustration av utvecklingen. Även för övriga statsråd ökar belastningen fortlöpande. Detta gäller särskilt statsministern. Som vidare framgår av promemorian kan denna utveckling väntas fortsätta under de närmaste åren. För utredningens räkning har också inom statsrådsberedningen utarbetats en promemoria som beskriver de rutiner som tillämpas vid val av färd sätt för statsministerns utrikes resor, (bil. 1). Promemorian avser förhållandena sedan hösten 1994, när f.d. statsministern Ingvar Carlsson tillträdde som statsminister. Rutinerna har tillämpats på samma sätt för statsminister Göran Persson. Även vid denna promemoria finns fogad en sammanställning över de utrikes resor respektive statsminister företagit.

Till bilden hör att statsråden vanligen även har omfattande representativa uppgifter inom och utom riket.

En sida av verksamheten som statsråd hänför sig till den personliga säkerheten. Statsministern står under ständig skyddsbevakning. Även andra statsråd utsätts från tid till annan för hot och får finna sig i olika restriktioner i fråga om sin rörelsefrihet. Det sagda gäller ibland också vederbörandes anhöriga.

Den stora arbetsbelastningen, frånvaron av ostörd fritid och de även i övrigt pressade levnadsförhållandena för statsråden utsätter

deras familjeliv för hårda påfrestningar. Erfarenhetsmässigt kan dessa påfrestningar innebära ett högt pris både för statsrådet och dennes närmaste.

Med det sagda har utredningen velat bringa i blickpunkten de mycket pressade förhållanden under vilka en regeringsledamot lever, även om belastningen självfallet är olika stor statsråden emellan och även skiftar från tid till annan.

Det är mot denna bakgrund väsentligt att statsråden från statens sida ges all den service som behövs för ett effektivt utförande av uppdraget. Här ingår, när det gäller resandet, inte endast att skapa tidsvinster i arbetet och att i övrigt underlätta detta utan också att göra det möjligt för statsrådet att leva ett så normalt familjeliv som möjligt. Denna inställning ligger väl i linje med de bedömningar som gjorts i jämförbara länder. I detta hänseende kan erinras om den grundregel som tillämpas i Danmark, nämligen att statsrådets resor skall företas på "best taenkelig mode". Stora resurser har på sina håll avsatts för det aktuella ändamålet.

När det gäller att i praktiken avgöra vilket färdssätt som i den givna situationen bör väljas behöver en rad faktorer vägas in.

Till en början måste alltid säkerhetsaspekterna beaktas, vid behov i samråd med eller på initiativ av Säkerhetspolisen. Det gäller att minimera riskerna för statsrådets liv och hälsa. Den aktuella aspekten illustreras i avsnitt 2.3. Av promemorian Användningen av s.k. beslutsfattarflyg inom näringslivet, (bil.3), framgår vilken stor vikt säkerhetsaspekterna tillmäts inom den sektorn.

Med hänsyn till den hårda belastningen på statsråden utgör också tidsfaktorn ett viktigt moment. Möten kan exempelvis vara utsatta på sådana tider att användningen av reguljärt flyg skulle medföra avsevärd tidsförlust. Det kan också förhålla sig så att olika möten ligger varandra så nära i tiden att annat färdssätt än reguljärt flyg måste tillgripas. Ofta måste i ett sent skede uppgjorda reseplaner ändras såväl beträffande restider som resmål. Möten kommer också till stånd med kort varsel, vilket kan medföra att reguljärt flyg inte kan användas. Ett möte skulle helt enkelt inte kunna äga rum om sådant flyg måste tillgripas.

En betydelsefull faktor är att statsrådet färdas på ett sådant sätt att han eller hon har möjlighet att utan alltför nedsatta krafter ta itu med de uppgifter som föranleder resan.

Ett väsentligt moment är även behovet av att under resan kunna – ofta tillsammans med medarbetare – så ostört som möjligt förbereda sig inför kommande möten o. l., liksom att i övrigt bereda ärenden eller bedriva annat arbete.

Det kan också vara så att reguljära kommunikationer är alltför dåliga eller t.o.m. obefintliga.

De ekonomiska faktorerna är naturligtvis viktiga, och det kan här finnas skäl att erinra om vad som anges i Regeringskansliets förvaltningskontors riktlinjer för planering av tjänsteresor i regeringskansliet (maj 1995):

Färdsättet bör anpassas till uppdragets karaktär och behov med beaktande av kostnadseffektivitet. Inriktningen bör vara att billigaste färd sätt väljs så länge det inte medför hinder att genomföra tjänsteuppdraget på effektivaste sätt.

Som framgått av det föregående blir emellertid kostnadsfrågan endast ett av de moment som i nu aktuellt sammanhang behöver vägas in när färd sättet skall bestämmas. Över huvud taget varken kan eller bör exakta regler uppställas, utan ytterst måste det för statsrådets del bli en omdömesfråga vilket färdmedel som väljs.

När det gäller anhörig föreligger inte något särskilt problem om ett beslut föreligger om att vederbörande skall följa med på resan. Enligt det senaste regeringsbeslutet den 13 mars 1997 i ämnet kan ett statsråds make nämligen i vissa fall få ersättning av statsmedel i samband med deltagande tillsammans med statsrådet vid besök i andra stater eller vid viktigare representation m.m. Som förutsättning gäller att maken har fått Regeringskansliets uppdrag att i sammanhanget delta tillsammans med statsrådet.

Ersättning kan betalas ut i följande fall:

- Ett statsråd har inbjudits att tillsammans med sin make besöka en annan stat.
- Statsrådet är värd för en gäst som har inbjudits tillsammans med sin make.
- Statsrådet har inbjudits att tillsammans med sin make delta i ett inhemskt arrangemang av större betydelse.

Vad som sagts om make gäller enligt beslutet även sambo.

I övrigt bör i fråga om både anhöriga och andra personer, som inte medföljer som medarbetare åt statsrådet i denna egenskap, gälla att deras deltagande i resan normalt inte bör få medföra att dyrare färd sätt används än om statsrådet och dennes medarbetare åkt ensamma. Undantag kan tänkas gälla t.ex. när säkerhetsskäl gör det påkallat. Även anhöriga till statsråd kan ju vara utsatta för hot. Vidare kan det förhålla sig så att merkostnaden elimineras genom att de medföljande, exempelvis journalister, betalar för sig.

Om ett statsflygplan eller charterplan av aktuell art ändå skall användas synes hinder inte behöva föreligga mot att statsrådet tillåter anhöriga eller andra än sina medarbetare att följa med planet. I fråga om betalningen ansluter sig utredningen till den ordning som gäller enligt regeringsbeslutet den 12 september 1996 om användningen av flygplanen Tp 100 och Tp 102. Där anges att betalningen skall motsvara vad en reguljär fullprisbiljett skulle ha kostat. Om det är uppenbart att passageraren annars skulle ha skaffat en billigare flygbiljett skall i stället priset för en sådan biljett läggas till grund för beräkningen. Vid enkel resa skall hälften av priset för en tur- och returbiljett tas ut. Om en tjänsteresa kombineras med något annat arrangemang skall en fördelning göras och betalning tas ut efter vad som är skäligt.

Ett särskilt problem uppställer sig beträffande resor till och från hemorten eller en semesterort. Till en början bör gälla att annat färdssätt än reguljärt flyg, annat allmänt kommunikationsmedel eller eget fordon får användas när säkerhetsskäl gör det påkallat. I övrigt kan användningen av statsflygplan eller chartrat plan t.ex. vara motiverat om ett statsråd befinner sig på semester och måste ändra uppgjorda semesterplaner för ett angeläget möte – i riket eller utomlands – om annat färdssätt inte står till buds i tid, medför stora tidsförluster eller andra olägenheter. Med hänsyn till statsrådets befogade intresse av att få leva ett så normalt familjeliv som möjligt synes en förhållandevis generös bedömning motiverad. Ytterst blir det även här en omdömesfråga för statsrådets del.

Avslutningsvis kan erinras om att regeringen och de enskilda statsråden är underkastade det konstitutionella ansvar som följer av regeringsformen. Vidare gäller att reseräkningar, fakturor på charterflygningar o. l. är offentliga handlingar. Kostnadsaspekter och övriga relevanta omständigheter beträffande reseverksamheten finns alltså till förfogande för allmän insyn. Härtill kommer att räkenskaperna inom regeringskansliet granskas av utomstående revisorer.

När det gäller den praktiska hanteringen synes det naturligt att frågan om färdssättet vägs in som ett moment i den fortlöpande planeringen av statsministerns och övriga statsråds arbete. Det får härvid förutsättas att medarbetarna efter eget omdöme inte endast inhämtar statsrådets önskemål utan även för statsrådet, som har det yttersta ansvaret, anmäler eventuella särskilda problem som uppkommer vid val av färdssätt. Som exempel kan nämnas det förhållandet att exceptionella kostnader ger sig till känna, att kolliderande intressen kvarstår i fråga om dispositionen av visst flygplan eller att speciella svårigheter är för handen om anhöriga eller andra än de nödvändiga medarbetarna skall medfölja.

Det är av intresse att enhetliga principer i möjlig mån tillämpas inom regeringskansliet. I detta hänseende bör ett samordningsansvar ligga på Statsrådsberedningen.

4.2 Rätten att använda statsflygplanen

Enligt regeringsbeslut den 12 september 1996, Användningen av flygplanen Tp 100 och Tp 102, skall dessa plan användas för statschefens samt den högsta civila och militära ledningens behov av snabba och säkra transporter. Utredningen finner inte skäl föreligga att föreslå någon ändring i fråga om denna reglering.

Huvudregeln bör vara att tillgången på statsflygplan tillgodoser de behov som föreligger hos den krets som är behörig att använda sådana plan.

Det kan emellertid knappast undvikas, i framtiden lika litet som hitintills, att två eller flera i och för sig berättigade personer behöver samtidigt få disponera visst plan. Det kan exempelvis vara så att någon som är placerad längre ner på turlistan än den som reserverat visst plan senare måste binda sig för en resa, för vilken det på grund av respektive destinationsorter eller av andra skäl – t.ex. resans valör – är mer motiverat att det aktuella planet används. Härvid framstår det som naturligt att företrädare för dem som berörs i samråd kommer fram till den lösning som i ett helhetsperspektiv ter sig mest ändamålsenlig. De problem som uppkommit synes hitintills i allmänhet ha kunnat lösas på detta sätt.

Praktiska skäl talar dock för att en primär turordning gäller de berättigade emellan. En sådan ordning fanns också intagen i det beslut som föregick regeringsbeslutet den 12 september 1996. Någon ändring i sak har inte åsyftats i aktuellt hänseende med det nya beslutet. Transportflygenheten på Bromma följer därför den nämnda turordningen enligt följande:

Statschefen

Statsministern

Talmannen

Utrikesministern

Statsråd med personskydd

Övriga statsråd

ÖB

Försvarsgrenschef.

Utredningen finner inte skäl föreligga att ändra huvuddragen i denna ordning men föreslår i det följande vissa förtydliganden och, i fråga om Försvarsmakten, en ändring som påkallas av den nya ledningsorganisationen inom högkvarteret.

Det har emellertid bl.a. från Försvarsmakten framhållits att den praktiska tillämpningen skulle underlättas om turordningen fanns upptagen i regeringens beslut om användningen av statsflygplanen. Utredningen har förståelse för denna synpunkt och föreslår därför att som en riktlinje för användningen av statsflygplanen en turordning tas in i ett nytt regeringsbeslut som utredningen föreslår. I den praktiska hanteringen måste dock beaktas att i det särskilda fallet även andra faktorer kan böra påverka turordningen.

Under statschefen får i fråga om rätten att använda statsflygplanen inbegripas HM Drottningen. Rätten att använda statsflygplanen bör också tillkomma övriga myndiga medlemmar av det kungliga huset.

Såvitt gäller kabinets- och statssekreterare torde ibland finnas anledning att statsflygplan används, t.ex. när vederbörande leder en delegationsresa eller skall medverka vid ett betydelsefullt sammanträde som utsatts med så kort varsel eller på sådan plats att reguljärt flyg ter sig alltför tidsödande eller annars opraktiskt. I de fall som sagts nu förutsätter utredningen att särskilt beslut fattas. Vederbörande bör då i princip i turordningshänseende gå närmast efter statsråden.

Vad gäller Försvarsmakten förekommer nu i turordningen överbefälhavaren följd av försvarsgrensheferna. De senare finns inte kvar i den nya ledningsorganisationen inom högkvarteret. Överbefälhavaren har upplyst att de chefer som i fortsättningen bör ha rätt att förfoga över statsflygplanen skall – förutom överbefälhavaren – vara ställföreträdande överbefälhavaren, generalinspektörerna samt chefen för ledning av krigsförbandsverksamhet i Försvarsmaktens högkvarter, chefen för ledning av grundorganisationsverksamhet i högkvarteret och chefen för ledning av operativ verksamhet i högkvarteret. Det är givet, att överbefälhavaren i och för sig har högsta prioriteten inom den aktuella kretsen. Det synes inte erforderligt att någon bestämmelse tas in i regeringsbeslutet om turordningen i övrigt för de aktuella militära cheferna. Det bör i stället ankomma på överbefälhavaren att besluta om de aktuella chefernas rätt att inom den givna ramen förfoga över statsflygplanen.

Som redan angivits anser sig utredningen kunna utgå från att, när det är motiverat, avvikelser från turordningen äger rum efter samråd med företrädare för dem som berörs. Ytterst får Statsråds-

beredningen lösa eventuella problem mot bakgrund av en samlad bedömning av alla relevanta fakta. Med den av utredningen föreslagna organisationen av de särskilda flygtransporterna torde den praktiska betydelsen av prioritetsordningen minska avsevärt.

Det framstår som angeläget att statsflygplanen kommer till effektiv användning. I den mån ledig kapacitet skulle finnas, bör därför även andra högre departementstjänstemän, verkschefer m.fl. få använda planen under förutsättning att beslut om detta färd sätt fattats och resenärerna är införstådda med att de, även med kort varsel, kan få stå tillbaka för någon som är upptagen i turordningen. Kostnaderna får debiteras departementet eller myndigheten efter samma normer som gäller för turordningskretsen.

4.3 Synpunkter på behovet av statsflygplan

Som framgår av den tidigare redogörelsen har den ökade internationaliseringen och det alltmer pressade tidsschema under vilket många statsråd arbetar ökat behovet av smidiga och snabba transporter. Ett sätt att åstadkomma förutsättningar härför, som redan valts, är att staten som ett komplement till reguljärt flyg förfogar över egna, för ändamålet lämpliga, flygplan.

Ett av de främsta skälen för att använda statsflygplan är de tidvinster som kan göras. Sveriges geografiska läge i utkanten av Europa är naturligtvis av betydelse i detta sammanhang. Av central betydelse är också säkerhetsaspekterna, vilka är särskilt påtagliga för statschefen, statsministern och de statsråd som – utöver denne – för kortare eller längre tid behöver livvaktsskydd.

Utredningen anser att innehav av egna flygplan ger ett betydande mått av handlingsfrihet och flexibilitet när det gäller att åstadkomma förutsättningar för dessa flygtransporter. När egna plan används kan också punktligheten öka; risken minskar för förseningar, vilka i fråga om reguljärt flyg blivit allt vanligare på senare tid. Den främsta anledningen härtill torde vara den kraftigt ökade flygtrafiken, vilken skapat trängsel i luftrummet. Bevekelsegrunderna för förekomsten av statsflygplan i andra länder ger stöd för denna uppfattning.

I syfte att undvika att de egna resurserna är överdimensionerade kan det vara nödvändigt att ibland komplettera statsflygplanen med chartrade plan. Med en sådan ordning torde den största flexibiliteten åstadkommas.

Det är emellertid angeläget att statsflygplanen i första hand utnyttjas maximalt, eftersom kostnaden för inköp av planen uppgår till stora belopp. Det är också viktigt att planen används så mycket

som möjligt för att besättningarna skall kunna upprätthålla sin kompetens.

4.4 Behovet av föreskrifter om användning av statsflygplanen och om upphandlingen av charterflyg inom regeringskansliet

Som tidigare nämnts regleras användningen statsflygplanen Tp 100 och Tp 102 i ett regeringsbeslut den 12 september 1996, bil. 4.

Det framstår för utredningen som klart att sådana föreskrifter behövs. När det gäller för vilka resor som flygplanen får användas anges i regeringsbeslutet endast att planen får användas för "statschefens och den högsta civila och militära ledningens behov av snabba och säkra transporter."

I linje med detta anser utredningen att några detaljerade regler för användningen av statsflygplanen inte bör uppställas utan att avsevärd flexibilitet bör föreligga.

Bl.a. för att underlätta samordningen av planen synes det ändamålsenligt att ett formulär skapas där beställarna för in de viktigaste uppgifterna om resan – ändamål, medföljande tjänstemän och tidsschema. Detta formulär bör i fortsättningen alltid användas och normalt finnas tillgängligt hos den som har ansvaret för planeringen. Därmed vinns också den fördelen att insynen i verksamheten underlättas och att den kan utan alltför stor möda utvärderas från tid till annan.

När det gäller upphandling av charterflyg anser utredningen att den nuvarande ordningen brister i fråga om samordning. Den synes också ha varit alltför beroende av t.ex. personförändringar. Det finns därför ett klart behov av tydligare regler och ett sammanhållande ansvar.

I avsnittet 2.1 har redovisats vissa fakta om tillgången på charterplan och olika former för upphandling.

Med utgångspunkt i denna redogörelse och erfarenheterna under utredningsarbetets gång föreslår utredningen följande ordning för framtiden:

Beställning och upphandling av charterplan – när sådana behövs för att komplettera den resurs som statsflygplanen utgör – bör göras samordnat.

Till en början framstår det härvid som klart att bästa effektivitet både i fråga om resursplanering och service i förhållande till den

berättigade kretsen vinnas om ansvaret för tillhandahållandet av statsflygplanen och beställningen av charterflyg är samlat på ett ställe. Därav följer att ansvaret naturligen bör samlas inom Försvarsmakten. En följd av att ansvaret samlas blir att prioritetsordningen får minskad praktisk betydelse.

4.5 Förslag till organisation av de särskilda flygtransporterna samt synpunkter på de olika flygplanstyperna och om eventuellt behov av ytterligare statsflygplan

Vid de kontakter som utredningen har haft med användarna av statsflygplanen Tp 100 och Tp 102 har en del synpunkter framförts vad gäller bl.a. räckvidd och komfort.

Av promemorian (bil. 1) från Statsrådsberedningen framgår att praktiska svårigheter från tid till annan uppstått till följd av tekniska problem m.m., vilka ger sig till känna beträffande de båda statsflygplanen.

En nackdel i fråga om tillgänglighet vad gäller Tp 102 synes vidare vara att service och reparationer för närvarande inte utförs i Sverige. Planet måste därför flygas till USA för nödvändigt underhåll. Till följd härav har det förekommit att planet varit ur drift under förhållandevis långa tidrymder. Även fortbildningen av besättningen sker i USA med de nackdelar detta innebär i fråga om bl.a. tillgång på besättningar.

Det har också framkommit att Tp 100 i vissa fall upplevs som förhållandevis långsamt (marschfart ca 500 km/h) och med alltför begränsad räckvidd. Det innebär att mellanlandningar och tankning kan behövas även för transporter inom Europa. Den förhållandevis låga marschfarten innebär att tidsvinsten blir mindre samt att totalkostnaden framstår som hög, eftersom den beräknas per timme och inte efter tillryggalagd sträcka.

Det är uppenbart att befintliga flygplanstyper inte svarar mot de behov som finns, framför allt vid flygningar på något längre avstånd i Europa. Önskvärda egenskaper är högre marschfart och längre räckvidd utan mellanlandning än vad Tp 100 har.

Utredningen har på annan plats (4.3) konstaterat att det finns ett behov av särskilda transporter för rikets högsta civila och militära ledning samt att detta behov kommer att öka. Utredningen har

vidare funnit att uppenbara fördelar föreligger om sådana transporter i så stor utsträckning som det av effektivitetsskäl är motiverat genomförs med flygplan, som ägs av staten. Starka skäl talar dessutom för att resurser för särskilda transporter – liksom hittills – organiseras inom Försvarsmakten. Inom Transportflygheten på Bromma flygplats finns i dag en organisation för detta ändamål, vilken bör kunna utvecklas.

Nödvändig säkerhet och effektivitet uppnås, enligt utredningens mening, bäst med en organisation inom Försvarsmakten. Rutiner för att säkra flygplanen finns. Särskilda undersökningar vad avser flygplan, bombsökning m.m. och inhyrda besättningar är inte nödvändiga, vilket kan vara fallet när flygplan inhyrs från gång till gång. Resurserna kan även utnyttjas inom Försvarsmakten för försvarets behov. I dag använder både statschefen och regeringen vid vissa tillfällen flygvapnets mindre flygplan för särskilda transporter vid hög belastning. Genom att använda försvarets piloter för statsflygplanen liksom för de särskilda transporterna vid stor belastning kan samverkansfördelar uppnås. Piloterna är anställda i Försvarsmakten och får genom denna tjänst nödvändig flygtränning för att upprätthålla sin kompetens. Eftersom en grundorganisation redan finns samt då Försvarsmaktens piloter får nödvändig träning och således utan extra kostnad kan ställas till förfogande, anser utredningen att det billigaste och i övrigt bästa sättet för staten att åstadkomma en säker, effektiv och rationell organisation vad avser särskilda transporter är att uppgiften läggs på Försvarsmakten.

Utredningen föreslår därför att Försvarsmakten av regeringen ges i uppdrag att även fortsättningsvis organisera och genomföra särskilda flygtransporter för rikets högsta civila och militära ledning. Vidare bör Försvarsmakten ges i uppdrag att planera för en utökad kapacitet. Denna planering bör utgå från följande riktlinjer:

Kapaciteten bör ökas. Det kan ske genom att ytterligare flygplan anskaffas eller genom att flygplan leasas för längre tid. Den senare metoden kan ha den fördelen att ett plans lämplighet kan prövas innan man binder sig för gott för detta. Motsvarande gäller när resursbehovet ökar mer tillfälligt, t.ex. när Sverige innehar ordförandeskapet i EU.

Försvarsmakten bör välja en typ av flygplan som medger transporter till huvudstäderna inom EU utan mellanlandning.

Försvarsmakten skall eftersträva att sådana typer av flygplan väljs där driftssäkerheten är dokumenterad och där huvuddelen av service och vidareutbildning av personal kan utföras i Sverige.

Inriktningen bör vara att minska antalet fabrikat och modeller för att rationalisera underhåll, service och antalet flygplan, som kräver specialutbildning av piloter.

Organisationen bör byggas upp så att resurserna kan utnyttjas även för andra ändamål än transporter av statschefen och regeringens medlemmar.

Försvarsmakten skall också ha ansvaret för att tillhandahålla chartrade flygplan när de egna resurserna inte förslår till att tillgodose efterfrågan på flygtransporter. Riktlinjerna för denna verksamhet bör vara så utformade att Försvarsmakten i möjlig mån kan iakttä normala upphandlingsregler (jfr upphandlingslagen).

Det är angeläget att ansvaret för transportorganisationen ligger på tillräckligt hög nivå inom Försvarsmakten och att organisationen inte blir för sårbar, t. ex. vid personförändringar.

Enligt riksdagens beslut om Försvarsmaktens verksamhet för budgetåret 1998 (prop. 1997/98:1, utg.omr. 6, bet 1997/98FöU1, rskr. 1997/98:82), regeringsbeslut 1997-12-18 (Försvarsdepartementet), skall Försvarsmakten under budgetåret påbörja flyttning av flygtransportresurserna på Bromma till Uppsala. Enligt Försvarsmaktens planering beräknas flyttningen vara genomförd i början av år 2000. Mot bakgrund av vad utredningen tidigare anfört föreslås att, om en sådan flyttning försämrar servicenivån för dem som använder statsflygplanen, flyttningen ånyo övervägs och eventuellt omprövas i ljuset av de förslag utredningen har framfört.

Med den av utredningen föreslagna organisationen kommer tillhandahållandet av både statsflygplanen och chartrade flygplan att skötas av Försvarsmakten. Berättigade personer äger rätt att beställa plan och kommer att tillhandahållas sådana. Detta innebär ett optimalt utnyttjande av flygplansresurserna.

Kostnaderna i kronor räknat kan beräknas öka om en lösning väljs i linje med vad utredningen har föreslagit. Enligt utredningens uppfattning blir emellertid vid en helhetsbedömning den föreslagna lösningen den mest kostnadseffektiva jämfört med andra alternativ.

4.6 Vissa försäkringsfrågor

Enligt direktiven skall utredningen samråda med Kammarkollegiet när det gäller passagerares försäkringsskydd och rätt till skadeersättning.

I regeringsbeslutet 1996-09-12 om användningen av flygplanen Tp 100 och Tp 102 finns bestämmelser i p. 13-16 om försäkringsskydd för passagerare och deras rätt till skadeersättning.

I enlighet med föreskrifterna i beslutet har Kammarkollegiet senast 1997-12-08 träffat överenskommelse med Försvarmakten om ersättningsskyldighet för skada beräknad enligt reglerna i 9 kap. luftfartslagen (1957:297) gällande medföljare på flygplanen Tp 100 och Tp 102 eller ersättande flygplan. Överenskommelsen gäller för sådana personer som avses i p. 14 och 16 i det nämnda regeringsbeslutet.

Utredningen har uppmärksammat på att uttrycket "ersättande flygplan" avser endast sådant plan som sätts in i stället för Tp 100 eller Tp 102 när dessa är på service eller reparation. Däremot gäller överenskommelsen inte för sådana flygplan som tas i anspråk för att tillgodose behov av flygtransporter som inte kan täckas med Tp 100 och Tp 102. Det nya regeringsbeslut som utredningen föreslår bör kompletteras och förtydligas för det fall att Försvarmakten använder andra eller flera plan än de nu nämnda för flygtransporterna.

Om Försvarmakten i framtiden leasar flygplan som komplement till de egna torde gälla att Försvarmakten som huvudman för transporter med ett sådant plan har ansvar för passagerarna (jfr 9 kap. 1 § luftfartslagen). Kammarkollegiet har upplyst att ersättningsskyldigheten kan försäkras på motsvarande sätt som gäller för Försvarmaktens egna plan. Ytterligare precisering av ansvarsförhållandena torde kunna återfinnas i det kommersiella avtalet mellan ägaren av det leasade planet och Försvarmakten.

Ägaren av ett leasat flygplan kan även tänkas ställa anspråk på kaskoförsäkring av planet i fråga. Kammarkollegiet har upplyst att myndigheten har möjlighet att erbjuda s.k. Egendomsskydd, Försäkring av luftfartyg i statlig verksamhet, i ett sådant fall.

Bilaga 1

PM från Statsrådsberedningen, utrikesenheten.

Statsministerns utrikes resor med flyg

Nedan följer en beskrivning av de rutiner som tillämpats vid val av färd sätt för statsministerns utrikes resor. Beskrivningen har tillämplighet fr.o.m. oktober 1994 d.v.s. när Ingvar Carlsson tillträdde som statsminister. De har tillämpats på samma sätt för Göran Persson.

I bilagor visas samtliga utrikes engagemang för Ingvar Carlsson och Göran Persson. De engagemang som har medfört resor utomlands har markerats. Av uppställningen framgår att antalet utrikes resor varit mycket stort. För Ingvar Carlsson uppgick de under knappt två år till 31 st och för Göran Persson 57 st under drygt två år.

Utrikes resor för statsministern planeras i princip med ungefär ett halvårs framförhållning. I praktiken har dock framförhållningen blivit betydligt kortare. Ändringar i resmål, restider m.m. sker hela tiden. EU-medlemskapet har inneburit att inslaget av korta besök i EU-huvudstäderna på kort varsel har ökat. Det intensifierade Östersjö-samarbetet har haft samma effekt – korta besök görs med kort framförhållning.

Vid val av färd sätt görs följande överväganden:

Med jämna mellanrum – ca en gång i halvåret – diskuteras statsministerns utrikesresor med ansvariga på RPS/Säk. Syftet med genomgången är huvudsakligen att hjälpa RPS i planeringen av livvaktsskyddet men frågor rörande säkerhet vid resorna diskuteras också.

Utfallet av dessa diskussioner utgör ett viktigt element i det val av färd sätt som sedan görs på SB. Andra element i prövningen av färd sätt är snabbhet, flexibilitet vid ändrade planer, behov av genomgång och förberedelser under resan samt de ekonomiska aspekterna.

Slutsatserna har i stort sett utan undantag varit att samtliga ovanstående faktorer pekat på att resan bör företas i eget flyg vid resor

inom Europa, vilket normalt betyder något av de två statsplan som bl.a. regeringen disponerar.

Vid resor utanför Europa har provningen inte alltid givit samma resultat. Således företog Ingvar Carlsson samtliga sina utomeuropeiska resor i eget flyg – Sydafrika, New York och Jerusalem. Göran Persson har företagit resor till Kina, Washington och New York (två ggr) i eget flyg. Resor till Guatemala och Chile har däremot företagits med reguljärt flyg.

I de två sistnämnda fallen var det främst resetekniska skäl som avgjorde till förmån för reguljärt flyg. Resa med statsplan hade inneburit övernattnig på vägen för att ge besättningen möjlighet till nödvändig dygnsvila. Restiden hade således blivit avsevärt mycket längre än med reguljärt flyg och omöjliggjort ett genomförande av de program som planerades.

Som tidigare framhållits har resorna regelmässigt företagits i något av de två statsplan som regeringen disponerar. För statsministern har det i allmänhet inneburit resa med Gulfstream-planet utanför Norden och i övrigt ömsom SAAB 340 och Gulfstream inom Norden.

I ett antal fall har det dock visat sig att regeringens plan inte varit tillgängliga för en planerad resa. I de allra flesta fallen har detta berott på tekniska problem med Gulfstream-planet eller att en planerad service på planet inte blivit klar i tid. I ett fall – Göran Perssons resa till New York i okt/nov 1997 – var det i relativt god tid i förväg känt att statsplanet inte skulle kunna utnyttjas. Nedan följer en redovisning av de olika tillfällen som flygplan därför hyrts in och orsaken till detta:

1995-01-26	Resa till Zürich, deltagande i World Economic Forum – Gulfstream drabbad av tekniskt fel, SAAB 340 användes av kungahuset
1995-11-06 – 07	Resa till Tel Aviv, t.o.r. med anledning av prem. min. Rabins begravning – Gulfstream drabbad av tekniskt fel dagen före avresa.
1996-06-20	Resa till Florens, EU-toppmöte – Gulfstream drabbad av tekniskt fel dagen före avresa, SAAB 340 användes även för Florensresa (sammanlagt 20 personer deltog).
1996-10-24 och 27	Resa till Reykjavik och New York – Gulfstream inte klar i beräknad tid från årlig översyn, meddelat med två dagars varsel.
1996-12-25	Anslutningsresa Malmö – London i samband med besök i Guatemala, reguljär förbindelse

- saknades, resan fortsattes med reguljärflyg från London, regeringsplanen ej tillgängliga på juldagen.
- 1997-04-21 Resa till Mariehamn t.o.r.för Östersjömöte – militärt luftfartyg får ej landa på Åland.
- 1997-04-14 Resa till Helsingfors t.o.r., samtal med Finlands statsminister – Kungahuset använde ena planet, det andra drabbades av tekniskt fel dagen före avresa.
- 1997-10-29 och 11-04 Resa till New York t.o.r., samtal med FN:s gen.sekr. m.m. – Gulfstream på ordinarie teknisk översyn.
- 1997-11-12 Resa till London t o r, samtal med Storbritanniens premiärminister – Gulfstream drabbades av tekniskt fel dagen före avresa, ett användande av SAAB 340 hade inneburit att programmet i London inte hade kunnat genomföras som planerat.

I samtliga ovanstående fall visade det sig inte vara ett möjligt alternativ att använda regeringens SAAB 340. Detta plan saknade i vissa fall de tekniska förutsättningarna för att kunna genomföra flygningen eller var för långsamt. Eftersom det ofta med mycket kort varsel stod klart att Gulfstream-planet inte kunde användas, var det inte möjligt att anpassa programmet i det land som besöktes till det långsammare färdstättet.

Vid upphandling av inhyrt plan har följande principer tillämpats:

Vid de första fall av inhyrning som ägde rum 1995 och 1996 förmedlades denna tjänst av de för regeringsplanet ansvariga på F 16. Framförhållningen var extremt kort och möjliggjorde inte någon normal upphandling. Dessutom gjordes bedömningen att det av säkerhetsskäl inte var lämpligt att göra en alltför vid förfrågan.

I samband med personalbyte under 1996 bland de för regeringens flygtjänst ansvariga på F 16 försvann möjligheten att på samma sätt som tidigare få förmedlat inhyrning av privata plan. SB:s utrikesenhet gjorde i förebyggande syfte en viss kartläggning av marknaden för förmedling av privata plan. Det visade sig därvid att en del av de flygmäklare som kontaktades använde förfrågan från SB på ett mindre lämpligt sätt. Man gjorde "reklam" för att statsministern planerade att utnyttja det egna företaget. I ljuset av detta gjordes bedömningen att en speciell flygmäklare borde användas för upphandling av de aktuella tjänsterna. Till denna mäklarfirma – Dunells – hade den tjänsteman

flyttat som tidigare ansvarat för bokningsverksamheten för regeringsplanen på F 16. Det aktuella förfaringssättet ansågs utgöra en viss garanti för att kunskapen om hur statsministern färdades inte skulle spridas på ett ur säkerhetssynpunkt olämpligt sätt.

Som framgår av ovanstående uppräknings var framförhållningen vid inhyrning av privata plan utomordentligt kort. Det handlade om att rädda en viktig resa som annars hade fått ställas in. Normal upphandlingsprocedur med tre anbud kunde då inte följas eftersom det ofta helt enkelt inte fanns mer än ett alternativ att tillgå.

Vad gäller New York-resan i okt/nov-97 fanns som tidigare nämnts en något längre framförhållning. Mot bakgrund av de tidigare nämnda dåliga erfarenheterna med andra mäklare ombads Dunells att begära in tre anbud vilka sedan prövades av SB. Lägsta tillgängliga anbud antogs.

Sammanfattande bedömning:

Sveriges statsminister har i och med vårt EU-medlemskap och en aktivering av Östersjösamarbetet kommit att behöva resa i en ännu större utsträckning än tidigare. Arrangemanget med flygplan som statsministern kan utnyttja för detta ändamål har blivit en förutsättning för att ett intensivt utbyte med främst länder på vår egen kontinent skall kunna genomföras.

Ordningen med regeringsplan har i många stycke fungerat utmärkt – inte minst eftersom statsministern har en prioriterad ställning och endast är förhindrad att utnyttja planen när kungafamiljen behöver disponera dem.

Svagheten i systemet är att det är känsligt för störningar. Oftast är det enda möjliga alternativet för statsministern att utnyttja det snabbgående Gulfstreamplanet. När tekniska problem uppstår – vilket är oundvikligt – finns ingen bra "back-up"-möjlighet. Detta problem kommer ytterligare att accentueras när Sverige övertar ordförandeskapet för EU under första halvåret 2001 och det därmed sammanhängande deltagandet i den s.k. trojkan under de två halvårsperioder som ligger kring ordförandeperioden.

Lars Danielsson

Ingvar Carlssons utrikes aktiviteter 1994-10-07 – 1996-03-21

Datum med fet stil = utrikes resa.

1994

- | | |
|-----------------------|---|
| 7 oktober | Överläggningar och middag med Luxemburgs premiärminister Jacques Santer i Stockholm. |
| 14 oktober | Deltagande i SPD:s valrörelseavslutning i Berlin |
| 15-16 oktober | Deltagande i möte med The Commission on Global Governance i Genève |
| 17-18 oktober | Besök i Norge för överläggningar med statsminister Gro Harlem Brundtland |
| 22 november | Besök av och överläggningar med Lettlands premiärminister Maris Gailis |
| 30 november | Besök i Köpenhamn för överläggningar med Danmarks statsminister Poul Nyrup Rasmussen |
| 5-6 december | Deltagande i ESK:s toppmöte i Budapest. I anslutning till mötet bilaterala samtal med presidenterna från Estland, Lettland, Litauen och Makedonien samt premiärministrarna från Belgien och Canada. |
| 7-8 december | Deltagande i ESP:s partiledarmöte i Essen |
| 9-10 december | Deltagande i EU:s toppmöte i Essen |
| 12 december | Besök av och överläggningar med fredspristagarna Yassir Arafat och Shimon Peres |
| 14-15 december | Besök i Helsingfors för överläggningar med president Martti Ahtisaari och statsminister Esko Aho |

1995

12-13 januari	Besök av och överläggningar med FN:s generalsekreterare Boutros Boutros-Ghali
13 januari	Samtal med Frankrikes utrikesminister Alain Juppé
17 januari	Samtal med talmannen i Europarådets parlamentariska församling, Miguel Martinez
26-29 januari	Deltagande i World Economic Forum i Davos
29 januari	Nordiskt statsministermöte i Köpenhamn
1-2 februari	Besök i London för samtal med Storbritanniens premiärminister John Major samt utrikesminister Douglas Hurd
9 februari	Samtal med Ungerns utrikesminister
14 februari	Samtal med Storbritanniens utrikesminister Douglas Hurd
14 februari	Samtal med Rysslands utrikesminister
18-24 februari	Besök i Sydafrika och Namibia för överläggningar med president Nelson Mandela och president Sam Nujoma
26-28 februari	Deltagande i Nordiska rådets session i Reykjavik
1 mars	Deltagande i ACC Forum i Wien samt samtal med förbundskansler Franz Vranitzky
6-7 mars	Deltagande i ESP:s kongress i Barcelona
8 mars	Samtal med IMF-chefen Camdessus
8 mars	Samtal med rektorn för FN-universitetet de Souza

11-12 mars	Deltagande i sociala toppmötet i Köpenhamn. I anslutning till mötet bilaterala samtal med presidenterna från Bulgarien, Etiopien, Ukraina och Colombia samt premiärministrarna från Mongoliet, Luxemburg och Bangladesh. Nordiskt toppmöte med Sydafrikas president samt lunch för ett antal latinamerikanska presidenter
13-17 mars	Besök av och överläggningar med Ugandas president Museveni
29 mars	Överläggningar med Polens president Lech Walesa
29 mars	Samtal med den ryske presidentens MR-rådgivare Kovaljov
4 april	Besök i Estland för överläggningar med premiärminister Tarand, president Meri samt regeringsbildaren Vähi
6 april	Besök i Litauen för överläggningar med premiärminister Slezevicius och president Brasauskas
11 april	Samtal med Australiens utrikesminister Evans
18-19 april	Besök i Ryssland för överläggningar med president Jeltsin, premiärminister Tjernomyrdin och talmannen Rybkin
27 april	Överläggningar med Finlands statsminister Lipponen
3 maj	Samtal med Luxemburgs utrikesminister Poos
8 maj	Lunchsamtal med ordföranden i Portugals socialistparti Guterres
9 maj	Lunch för EU-ambassadörerna i Stockholm

12 maj	Samtal med ordföranden i EU-kommissionen Santer
17 maj	Besök i Tyskland för överläggningar med förbundskansler Kohl samt SPD-ledaren Scharping
19 maj	Besök i Lettland för överläggningar med premiärminister Gailis och president Ulmanis
29 maj	Överläggningar med Portugals premiärminister Cavaco Silva
29 maj	Samtal med Schleswig-Holsteins Europaminister Gerd Walter
7 juni	Överläggningar med Vietnams premiärminister Vo Van Kiet
9 juni	Arbetsmiddag med EU:s stats- och regeringschefer i Paris
13 juni	Lunch med FN:s flyktingkommissarie Sadako Ogata
16 juni	Samtal med Ungerns premiärminister Gyula Horn i Budapest (i samband med IOK:s möte)
17 juni	Samtal med PLO:s "utrikesminister" Feisal Husseini och Israels vice utrikesminister Yossi Beilin
25 juni	Deltagande i ESP:s partiledarmöte i Valbonne, Frankrike
26-27 juni	Deltagande i EU:s toppmöte i Cannes
28 juni	Besök i Strasbourg samt anförande i Europarådets parlamentariska församling

- 29 juni Samtal med Kinas vice premiärminister Li Lanqing
- 14-16 augusti** Nordiskt statsministermöte på Grönland
- 11 september Överläggningar med Estlands president Lennart Meri
- 22-23 september Informellt EU-regeringschefsmöte på Mallorca
- 2 oktober Lunch med Europaparlamentets talman Klaus Hänsch
- 10-11 oktober** Deltagande i SAMAK:s ordförandemöte i Helsingfors
- 13 oktober** Deltagande i tyska SPD:s jubileumsmanifestation i Bonn med anledning av FN:s 50-årsjubileum
- 16 oktober Överläggningar med Lettlands president Guntis Ulmanis
- 19 oktober Anförande på Utrikespolitiska institutet med anledning av FN:s 50-årsjubileum
- 20-24 oktober** Besök i New York med anledning av FN:s 50-årsjubileum. Möte med kommissionen för globalt samarbete. Möte med ordförandena i Yale/Ford-samt Carnegiekommissionen. Samtal med FN:s generalsekreterare. Bilateral samtal med presidenterna från Mexico och Brasilien, premiärministrarna från Canada och Pakistan samt ordföranden i PLO. Möte mellan de nordiska statsministrarna och Sydafrikas president. Reformtoppmöte med 16 stats- och regeringschefer. Anförande på Council on Foreign Relations.
- 2 november Samtal med Finlands president Martti Ahtisaari

- 6 november** Deltagande i begravning av premiärminister Rabin i Jerusalem. Samtal med t f premiärminister Peres.
- 12-14 november** Deltagande i Nordiska rådets session i Kuopio, Finland. Nordiskt statsministermöte.
- 14 november** Middag för styrelsen för IDEA i Sagerska huset
- 21 november** Överläggningar med Lettlands president Algirdas Brazauskas
- 4 december** Anförande på norska Nobelinstitutet i Oslo samt middag med statsminister Gro Harlem Brundtland
- 7 december** Arbetslunch med EU-ambassadörerna i Stockholm
- 8 december** Överläggningar med Spaniens premiärminister Felipe Gonzalez inför EU-toppmötet
- 12 december** Lunch med fredspristagaren Joseph Rotblat och gen sekr. för Pugwashrörelsen
- 14 december** Deltagande i ESP:s partiledarmöte i Madrid
- 14 december** Deltagande vid presentation av den spanska översättningen av kommissionsrapporten
- 15-16 december** Deltagande i EU:s toppmöte i Madrid

1996

- 11-12 januari** SAMAK:s ordförandemöte i Stockholm
- 16 januari** Samtal med Italiens utrikesminister Susanna Agnelli
- 25 januari** Samtal med ordföranden i Lettlands socialdemokratiska parti

29 januari	Samtal med Israels samordningsminister Yossi Beilin
30 januari	Överläggningar med Palestinas president Yassir Arafat
30 januari	Anförande om säkerhetspolitik på Folk och Försvar, Sälén
5 februari	Överläggningar med Ungerns premiärminister Gyula Horn
14-15 februari	Besök i London för ordförandemöte i kommissionen för globalt samarbete samt anförande på svensk-brittiska handelskammaren
22 februari	Samtal med ministerpresidenten i delstaten Sachsen Kurt Biedenkopf
26 februari	Samtal med Burundis premiärminister Antoine Nduwayo
4-5 mars	Nordiska rådets temasession i Köpenhamn. Samtal med Danmarks statsminister Poul Nyrup Rasmussen

Göran Perssons utrikes aktiviteter 1996-03-22 – 1998-05-17

Datum med fet stil = utrikes resa.

1996

28-29 mars	ESP-partiledarmöte samt möte med Europeiska Rådet Turin
10 apr	Besök i Estland för samtal med president Meri och premiärminister Vahi
17 apr	Besök i Danmark för överläggningar med statsminister Nyrup Rasmussen

- 24 apr** Besök i Finland för samtal med president Ahtisaari och överläggningar med statsminister Lipponen
- 26 apr** Överläggningar i Stockholm med EU-kommissionens president Santer
- 2 maj** Överläggningar i Stockholm med Rysslands premiärminister Tjernomyrdin
- 3-4 maj** Östersjöländernas regeringschefskonferens i Visby
- 8 maj** Överläggningar i Stockholm med Pakistans premiärminister Bhutto
- 13 maj** Samtal i Stockholm med Shanghais borgmästare Xu
- 13 maj** Samtal i Stockholm med Bolivias president Sanchez de Lozada
- 13 maj** Besök i Norge för överläggningar med statsminister Gro Harlem Brundtland
- 15 maj** Arbetslunch i Stockholm med ESP:s ordförande Rudolf Scharping
- 19-20 maj** Besök i Portugal för överläggningar med premiärminister Guterres samt anförande på svensk- portugisiska handelskammaren
- 20-21 maj** Besök i Frankrike för samtal med president Chirac samt arbetslunch med premiärminister Juppé
- 29 maj** Samtal i Stockholm med Norges statsminister Gro Harlem Brundtland
- 30 maj** Arbetslunch i Stockholm med Makedoniens president Gligorov

30 maj	Samtal i Stockholm med OAU:s general-sekreterare Salim
31 maj	Överläggningar på Harpsund med Finlands statsminister Lipponen
1 juni	Överläggningar på Harpsund med Belgiens premiärminister Dehaene
3 juni	Besök i Lettland för samtal med president Ulmanis samt överläggningar med premiärminister Skele
4 juni	Överläggningar i Stockholm med Singapores premiärminister Goh
5 juni	Samtal i Stockholm med Kinas vice premiärminister Zou
5 juni	Möte med de utländska Stockholms-ambassadörerna
11 juni	Lunch med EU-ambassadörerna i Stockholm inför toppmötet i Florens
14 juni	Föredragning inför EU-nämnden inför toppmötet i Florens
14 juni	Besök i Litauen för överläggningar med premiärminister Stankevicius
20-22 juni	ESP-partiledarmöte samt Europeiska rådets möte i juni Florens
22 juni	Samtal i Florens med Litauens president Brazauskas
28 juni	Redovisning inför EU-nämnden efter toppmötet i Florens

1 juli	Besök i Tyskland för överläggningar med förbundskansler Kohl
5 aug	Samtal i Stockholm med Estlands president Meri
5-6 aug	Besök i Washington för samtal med USA:s president Clinton
7 aug	Besök i Helsingfors för överläggningar med Finlands statsminister Lipponen
26 aug	Nordiskt statsministermöte i Helsingfors
29 aug	Arbetsmiddag i Stockholm med Estlands premiärminister Vahi
5 sept	Samtal i Stockholm med Ukrainas utrikesminister Udovenko
12 sept	Samtal i Stockholm med Norges utrikesminister Godal
19-20 sept	Besök i Warszawa för överläggningar med Polens premiärminister Cimoszewicz och samtal med president Kwasniewski
21-24 sept	Besök på Island för överläggningar med statsminister David Oddsson
24-26 sept	Besök i New York för anförande på Foreign Policy Association, anförande i FN:s generalförsamling och samtal med FN:s generalsekreterare Boutros Ghali, Bosniens president Izetbegovic, Colombias president Samper samt Sloveniens premiärminister Drnovsek
30 sept	Samtal i Stockholm med Europaparlamentets talman Hänsch
1 okt	Samtal i Stockholm med Ungerns president Göncz

2 okt	EU-tal på Olof Palmes Internationella Centrum i Stockholm
5 okt	ESP-partiledarmöte samt extra EU-toppmöte i Dublin
10 okt	Redovisning i riksdagen efter EU:s extra toppmöte i Dublin
14 okt	SAMAK:s ordförandemöte i Helsingfors
29-30 okt	Besök i Moskva för överläggningar med Rysslands premiärminister Tjernomyrdin och samtal med presidentens stabschef Tjubais
2-7 nov	Besök i Kina för överläggningar med premiärminister Li Peng samt samtal med president Jiang Zemin och Shanghais borgmästare Xu Kuangdi
7-9 nov	Besök i Hongkong för anförande på svenska handelskammaren samt samtal med guvernör Patten
13 nov	Samtal i Stockholm med Sydafrikas vicepresident Mbeki
26 nov	Överläggningar i Stockholm med Irlands premiärminister Bruton
26 nov	Överläggningar i Stockholm med Norges statsminister Jagland
2-3 dec	Deltagande i OSSE:s toppmöte i Lissabon och samtal med Estlands president Meri
6 dec	Föredragning i EU-nämnden inför EU:s toppmöte i Dublin
6 dec	Samtal med S:t Petersburgs borgmästare Jakovlev

11 dec	Lunch med EU-ambassadörerna i Stockholm inför EU:s toppmöte
12-14 dec	ESP-partiledarmöte samt EU:s toppmöte i Dublin
14 dec	Samtal i Dublin med Lettlands premiärminister Skele
17 dec	Information till riksdagen om EU-toppmötet i Dublin
25-31 dec	Besök i Guatemala för deltagande vid fredsavtals-undertecknandet
1997	
8 jan	Samtal med kinesiska dissidenter
8 jan	Samtal med Nederländernas utrikesminister van Mierlo
14 jan	Besök i Haag för överläggningar med premiärminister Kok
16-17 jan	SAMAK:s årsmöte i Oslo
28 jan	Samtal med Frankrikes utrikesminister de Charette
29 jan	Samtal med det polska utrikesutskottets ordförande Geremek
3 febr	Besök i Wien för överläggningar med förbunds-kansler Klima och samtal med president Klestil
3-4 febr	Besök i Luxemburg för överläggningar med premiärminister Juncker

- 10 febr Överläggningar i Stockholm med Litauens premiärminister Vagnorius
- 11 febr Informell arbetsmiddag i Stockholm med Finlands statsminister Lipponen
- 25-26 Besök i Bosnien för samtal med president- och febr ministerrådet samt den svenska bataljonen
- 28 febr Samtal i Stockholm med Estlands president Meri
- 11 mar Samtal i Stockholm med generalsekr i World Jewish Congress, Isaac Singer
- 25-26 mars Besök i Rom för samtal med premiärminister Prodi och PDS-ledaren D'Alema
- 3 apr Överläggningar i Stockholm med Sloveniens premiärminister Drnovsek
- 9 apr Överläggningar i Stockholm med Lettlands premiärminister Skele
- 11 apr Samtal i Stockholm med Kinas vice premiärminister Wu Bangguo
- 15 apr Överläggningar i Stockholm med Estlands premiärminister Siiman
- 15 apr Samtal i Stockholm med Irlands president Robinson
- 16 apr Anförande på Östersjöseminarium i Tammerfors
- 21 apr Deltagande i SAMAK-seminarium om Östersjöfrågor i Mariehamn
- 14 maj Överläggningar i Stockholm med Polens premiärminister Cimoszewicz

- 20 maj Överläggningar i Stockholm med Islands statsminister Oddsson
- 23 maj Informellt EU-toppmöte i Noordwijk, Nederländerna
- 26 maj Samtal på Harpsund med ryska federationsrådets talman Strojev
- 4 juni Överläggningar i Stockholm med Greklands premiärminister Simitis
- 5 juni Överläggningar i Malmö med Nederländernas premiärminister Kok
- 5-7 juni ESP-kongress i Malmö samt samtal med Storbritanniens premiärminister Blair och Frankrikes premiärminister Jospin
- 9 juni Arbetslunch med Stockholms EU-ambassadörer inför EU-toppmötet
- 13 juni Föredragning för EU-nämnden inför EU-toppmötet i Amsterdam
- 15-17 ESP-partiledarmöte samt EU-toppmöte i Amsterdam juni
- 18 juni Invigning av Sverighuset i S:t Petersburg
- 26 juni Nordiskt statsministermöte i Bergen samt nordiskt möte med Japans premiärminister Hashimoto
- 8-9 juli NATO/EAPR-toppmöte i Madrid
- 7 aug Besök i Polen (Wroclaw-området) för besiktning av översvänningskatastrof tillsammans med premiärminister Cimoszewicz

10 aug	Överläggningar på Harpsund med FN:s generalsekreterare Annan
24 aug	Överläggningar på Harpsund med Luxemburgs premiärminister Juncker
25 aug	Arbetslunch i Stockholm med Schweiz's president Koller
4-5 sept	Besök i Lausanne i samband med Stockholms kandidatur till sommar-OS 2004
17 sep	Överläggningar i Stockholm med Spaniens premiärminister Aznar
22 sep	Besök i Bryssel för samtal med EU-kommissionens ordförande Santer och NATO:s generalsekreterare Solana
24 sep	Samtal i Stockholm med Österrikes president Klestil
10 okt	Besök i Strasbourg för deltagande i Europarådets toppmöte samt bilaterala samtal med Tjeckiens president Havel, Ukrainas president Kujma och Irlands premiärminister Ahern
14 okt	Samtal i Stockholm med Turkiets vice premiärminister Ecevit
20 okt	Överläggningar i Stockholm med Lettlands premiärminister Krasts
23 okt	Samtal i Stockholm med Bosnien-samordnaren Westendorp
23 okt	Anförande i Stockholm vid Europeiska Investeringsbankens Östersjöseminarium

30 okt-4 nov	Besök i New York för samtal med FN:s general-sekreterare samt anföranden och möten på Wall Street mm
9-10 nov	Besök i Helsingfors för nordiskt och nordisk-baltiskt statsministermöte samt deltagande i Nordiska rådets session
12 nov	Besök i London för överläggningar med premiärminister Blair
20-21 nov	ESP-partiledarmöte samt extra EU-toppmöte om sysselsättning i Luxemburg
24 nov	Överläggningar i Stockholm med Lettlands president Ulmanis
2-4 dec	Överläggningar m m i Stockholm med Rysslands president Jeltsin
5 dec	Föredragning för EU-nämnden inför EU-toppmötet i Luxemburg
8 dec	Arbetslunch i Stockholm med Luxemburgs premiärminister Juncker inför EU-toppmötet
8 dec	Möte med EU-ambassadörerna i Stockholm inför EU-toppmötet
9 dec	Besök i Paris för överläggningar med Frankrikes premiärminister Jospin
11-13 dec	ESP-partiledarmöte samt EU-toppmöte i Luxemburg
16 dec	Regeringskonferens om IT i Tallinn
17 dec	Redogörelse i riksdagen för EU-toppmötet i Luxemburg

1998

3-8 jan	Besök i Chile
14 jan	Deltagande i SAMAK:s ordförandemöte i Helsingfors
16 jan	Samtal i Stockholm med FR Jugoslaviens inrikesminister Sokolovic
19 jan	Samtal i Stockholm med NATO:s generalsekreterare Solana
22-23 jan	Deltagande i Östersjötoppmöte i Riga. Bilateral samtal med Rysslands premiärminister Tjernomyrdin och Lettlands president Ulmanis
28 jan	Besök i St. Petersburg med bl.a. samtal med vice premiärminister Bulgak, Leningrad läns guvernör Gustov och St. Petersburgs borgmästare Jakovlev
28 jan	Arbetsmiddag i Stockholm med EU-kommissionären Kinnock
30 jan	Samtal i Stockholm med den amerikanske FN-ambassadören Richardson
2 febr	Samtal i Stockholm med Storbritanniens vice premiärminister Prescott
11 febr	Samtal i Stockholm med talmanspresidiet i Danmarks riksdag
23-24 febr	Besök i Ungern för överläggningar med premiärminister Horn, samtal med president Göncz och talmannen
26 febr	Anförande vid Nordiska rådets miljökonferens i Göteborg

2 mars	Överläggningar i Stockholm med Österrikes förbundskansler Klima
2 mars	Samtal i Stockholm med ordföranden för Estlands socialdemokrater Tarand
2 mars	Överläggningar i Stockholm med Portugals premiärminister Guterres
4 mars	Besök i norra Polen för överläggningar med premiärminister Buzek m m.
9 mars	Samtal i Stockholm med EU-kommissionären Bjerregaard
10 mars	Samtal i Stockholm med ordföranden i Europeiska revisionsrätten Friedmann
24 mars	Överläggningar i Stockholm med Norges statsminister Bondevik
26 mars	Samtal i Stockholm med den kinesiske regimkritikern Wei Jingsheng
31 mars	Besök och anförande på Sida
2-4 apr	Deltagande i toppmötet EU-Asien i London
7-9 apr	Deltagande i ESP:s partiledarmöte i London samt samtal med företrädare för brittiska regeringen, Labour och TUC
15 apr	Besök i Riga för samtal med Lettlands president Ulmanis och premiärminister Krasts
16 apr	Samtal i Stockholm med Sydafrikas talman Ginwala
21 apr	Överläggningar i Stockholm med Bosniens ministerråd

26 apr	Anförande vid firande av Israels 50-års dag i Stockholm
2-3 maj	Deltagande i rådsmöte på stats- och regeringschefsnivå i Bryssel rörande EMU
5 maj	Samtal i Stockholm med Italiens president Scalforo
7 maj	Inledningsanförande på Stockholmsmötet om "The Holocaust".
8 maj	Samtal i Stockholm med Kataloniens president Pujol
8 maj	Samtal i Stockholm med Cypern-medlaren Richard Holbrooke
11 maj	Överläggningar i Stockholm med Finlands statsminister Lipponen
14 maj	Samtal i Stockholm med Chiles utrikesminister Insulza
17 maj	Samtal i Oslo med ordf i Israels Labourparti Barak
17 maj	Deltagande i Socialistinternationalens rådsmöte i Oslo

Bilaga 2

PM från Utrikesdepartementet, Planeringsstabens Kansli.

Statsrådets behov av att flyga med regeringsplan eller chartrade plan, hur påverkas det av internationaliseringen och Sveriges EU-medlemskap

Inledningsvis en reflektion som kunde vara ett citat av Ingvar Carlsson:

Den absolut största skillnaden mellan att vara statsråd nu och – låt oss säga på Erlanders tid – är att tempot och mängden information har ökat så enormt – och hela tiden accelererar.

Sammanfattning

Statsråden gör tveklöst fler utlandsresor nu än tidigare. Det är framför allt EU-medlemskapet men även ett ökat svenskt deltagande i annat internationellt samarbete som är orsaken till att de svenska statsråden oftare måste resa ut och sammanträffa med kolleger i andra länder.

En fortsatt ökning av resefrekvensen kan förutses. Ett maximum uppnås först om tre år, då Sverige innehar ordförandeskapet i EU.

Statsråden har välfyllda kalendrar och i många fall är det omöjligt att klara obligatoriska och utlovade engagemang – med de ambitioner som föreligger – om bara reguljära flygförbindelser utnyttjas.

Det är därför helt klart att behovet av särskilda flygplan har ökat och kommer att fortsätta öka.

På följande sidor tas nedanstående frågor upp:

- *Vilken inverkan har Sveriges inträde i EU haft?*
- *Vad kommer det svenska EU-ordförandeskapet att innebära?*
- *Vilka andra exempel finns på ökad internationalisering?*
- *Kommer resandet att öka eller har maximum nåtts?*
- *När behöver statsråden använda regeringsplan eller chartrade flygplan?*

Till dokumentet bifogas en sammanställning av utrikesministerns resor och besök under 1996 och 1997.

Vilken inverkan har Sveriges inträde i EU haft?

Sveriges inträde i Europeiska unionen har inneburit att statsråden måste göra avsevärt fler utlandsresor än de gjorde tidigare. Utrikesministerns reseprogram har dessutom blivit mer EU-inriktat och hon hinner bara göra ett fåtal utomeuropeiska resor per år.

Statsministern, utrikesministern och normalt även finansministern deltar i Europeiska rådets möten. Ordinarie möten äger rum i slutet av varje ordförandeskap, dvs två gånger per år, men det är inte ovanligt att extra möten inkallas. Denna vår, under brittiskt ordförandeskap, är hittills fyra möten inbokade i Bryssel, London och Cardiff.

Utrikes-, finans- och jordbruksministrarna deltar (var och en för sig) i ett ordinarie ministermöte med EU-kollegorna varje månad. Övriga statsråd (utom försvarsministrarna) möts normalt två gånger per år. Ministermötena hålls oftast i Bryssel men under tre av årets månader hålls de i Luxemburg (dit reguljärflygförbindelserna är mycket dåliga).

Till detta kommer ett femtontal informella ministermöten per år som äger rum i ordförandelandet, ofta på mindre orter dit flygförbindelserna kan vara dåliga. Ministermöten kan dessutom i krislägen behöva sammankallas – oftast i Bryssel – med kort varsel. Vidare förväntas utrikesministern delta i EU:s möten med tredje länder, t.ex. SADC och ASEM/ASEAN, som kan äga rum i Afrika och i Asien.

Medlemskapet har också medfört ett relativt extensivt resande till olika EU-medlemsländer – och kandidatländerna inte att förglömma.

Vad kommer det svenska EU-ordförandeskapet att innebära?

När Sverige är ordförande i EU under det första halvåret 2001 kommer de svenska statsråden att leda sina respektive fackministerråd i Bryssel. EU-ordförandeskapet kommer alltså att medföra ännu högre krav på närvaro på olika EU-möten och därmed fler resor.

Detta gäller INTE bara de sex månader Sverige är ordförande utan i själva verket under ett och ett halvt år. Från den 1 juli år 2000 till den 31 december 2001 ingår Sverige i den s.k. trojkan som består av EU:s föregående, nuvarande och efterföljande ordförandeskap.

Varje ordförandeskap inleds med en rundresa till övriga medlemsländer för en presentation av landets program för de kommande sex månaderna. Många svenska statsråd ska alltså besöka sina respektive EU-kollegor strax före eller i början av ordförandeskapsperioden.

På utrikesministern kommer särskilda krav att ställas eftersom denne kommer att ingå i trojkan. Utrikesministern kan, med kort

varsel, komma att behöva resa till trojka-möten och andra möten som berör utrikes- och säkerhetspolitiken på grund av någon akut oroshärd. Ofta uppdrar ministerrådet åt trojkan att resa till olika krishärdar för att framföra budskap eller förhandla på EU:s vägnar. Därutöver kommer utrikesministern att behöva besöka Europaparlamentet i Bryssel och Strasbourg samt troligtvis genomföra förberedande resor inför Europeiska rådets möten.

För övriga statsråd kommer resandet också att öka i samband med konflikter som uppstår på olika sakområden, konsultationer med kommissionen och framträdanden i Europaparlamentet (plenar och utskott).

Förhandlingarna om utvidgningen av EU befinner sig i ett avgörande skede under den tid som Sverige är ordförande. Man bör därför utgå från att svenska statsråd måste göra ett antal resor till kandidatländer.

Några utlandsresor faller bort under de sex månader som Sverige är ordförande. Under den perioden ska nämligen de *informella* ministermötena hållas i Sverige.

Vilka andra exempel finns på ökad internationalisering?

Det finns en lång rad internationella organisationer där Sverige är aktiv medlem vilket kräver närvaro på möten utomlands. Det skulle föra för långt att räkna upp dem alla, men bland dem som tillkommit under senare tid kan nämnas *Partnerskap för fred* och *Euroatlantiska partnerskapsrådet*.

Tendensen är – även här – att mötesverksamheten hela tiden accelererar.

Dessutom har Sveriges politiska prioritering av Östersjöregionen gjort att resandet till dessa länder har intensifierats högst avsevärt.

Kommer resandet att öka eller har maximum nåtts?

Den maximala resefrekvensen kan inte sägas vara uppnådd idag, resandet bedöms fortsätta att öka fram till år 2001 då Sverige är ordförande i EU.

Det går inte att kvantifiera resebehovets ökning i absoluta tal, men mycket talar för att om man införskaffar ytterligare ett regeringsplan så kommer det att bli väl utnyttjat – i synnerhet under andra halvåret 2000

och hela år 2001. Då ingår Sverige i EU-trojkan och alla statsråd kommer att resa mycket mer än vanligt.

När behöver statsråden använda sig av regeringsplan eller chartrade flygplan?

Det omfattande och ökande kravet på närvaro utomlands vid olika tillfällen i förhållande till tillgänglig tid medför att statsråden behöver kunna resa med särskilda flygplan. Regeringsplan eller chartrade flygplan måste användas när ministerns agenda kräver det:

- när ett engagemang inte skulle kunna genomföras annars
- när det innebär stora tidsvinster, t.ex. om möten hålls på sådana tider att reguljärflygets tidtabeller inte passar och man annars skulle förlora värdfull arbetstid
- när ett besök eller ett möte bestäms med kort varsel
- när kommunikationerna är dåliga eller obefintliga för en viss resrutt

Är delegationerna dessutom stora och kan resa med i regeringsplanet måste detta tas med i beräkningen av den totala kostnaden.

Utrikesministerns resor planeras av utrikesministerns kansli. Det är i första hand tidsaspekterna och utrikesministerns engagemangskalender som styr valet av resesätt. Vid varje tillfälle diskuteras olika alternativ där tidsvinster såväl som kostnader vägs in. I många fall vore det omöjligt att klara obligatoriska och önskvärda/utlovade engagemang om enbart reguljära förbindelser stod till förfogande. Detta gäller särskilt om flera orter måste besökas under kort tid och därför kombineras i en resa. Exempel på detta är: Bryssel – Rom – Luleå på tre dagar, eller Vilnius – Kaliningrad på två dagar.

Ett exempel på när man kan göra stora tidsvinster med särskilda flygplan till orter med dåliga flygförbindelser är en resa till Albanien. Med reguljärflyg åker man lämpligast via Rom och den resan tar nästan en hel dag. Ett besök för en dags diskussioner tar därmed cirka tre dagar. Om man istället använder regeringsplanet kan resan klaras på en dag.

I så hög utsträckning som möjligt fyller man regeringsplanet med den medresande delegationen så att kostnaden per person blir så låg som möjligt. I sådana fall kan det bli billigare att nyttja regeringsplan än reguljärt färdstätt. Vid t.ex. utrikesministrarnas möten i Bryssel och Luxemburg ingår ofta sju personer i den svenska delegationen.

UMK:s sammanställning över resor genomförda av utrikesministern under 1996 och 1997 bifogas. Bilagan talar för sig själv.

Jan Wiik

Utrikesministerns resor och besök 1996-1997

Datum markerat med fet stil = resa

1996 (genomfört);

- 9/1 Biståndskonferens för palestinierna/**Paris**
15/1 Besök av **Estlands** utrmin
16/1 Besök av **Italiens** utrmin ordförandeskapsresa
19/1 Europadialog med fem utrikesministrar/**Luzern**
22-23/1 Nord utrminmöte/**Helsingfors**
29/1 GAC/**Bryssel**
1/2 Nedrustningskonferens samt besök vid MR-organisationer,
Genève
5-10/2 Bilateralt besök i **Israel, Gaza, Västbanken**
14/2 Besök av **Armeniens** utrmin
16/2 Besök av **Lesothos** utrmin + fimin (biståndsmin)
19-20/2 Bilateralt besök **Polen**
21-22/2 Bilateralt besök **Bosnien**
26/2 GAC/**Bryssel**
28/2-2/3 EU-ASEM/**Bangkok**
7/3 Besök av **Kroatiens** utrmin
7/3 Besök av **Frankrikes** EU-minister
8/3 Bilateralt besök i **Athen**
9-10/3 EU-möte i **Palermo**
11/3 Bilateralt besök i **London**
26/3 Besök av **Eritreas** utrmin
28/3 Bilateralt besök i **Moskva**
29-30/3 Europarådet - IGC-möte/**Turin**
10/4 Besök av **Makedoniens** utrmin
22/4 GAC, IGC/**Luxemburg**
24/4 Besök av **Sloveniens** utrikesminister
29/4 Besök av **Tanzanias** utrmin
3-4/5 Östersjöstaternas regeringskonferens/**Visby**
5-7/5 International Women's Leadership Forum, Stockholm;
5/5 Möte med **Kirgizistans** UM, Stockholm
6-7/5 VEU/**Birmingham**
8-9/5 Bilateralt besök på **Irland**
13/5 GAC, IGC/**Bryssel**
28-29/5 Nordiskt utrikesministermöte/**Mariehamn**
30-31/5 Besök av **OAU:s gensekr** Salim Salim

4/6	NACC-möte/ Berlin
10-11/6	GAC, IGC/ Luxemburg
12/6	Besök av VEU:s gensekr Cutileiro
12-14/6	IDEA ÅRSMÖTE;
12/6	Besök av Costa Ricas utrmin
	Besök av Chiles vice utrmin
13-14/6	PIC, Florens
21-22/6	Europeiska rådet, IGC/ Florens
1-3/7	Östersjörådets utrminmöte, Kalmar ;
3/7	Besök av Tysklands utrmin, Kalmar
15-16/7	GAC/ Bryssel
18/8	SAMAK/ Helsingfors
20/8	Nord/balt utrminmöte/ Riga
20-21/8	Nord utrminmöte/ Borgå, Finland
26/8	Besök av Laos utrmin
27/8	Besök av Canadas utrmin
28-30/8	Statsbesök till Finland
5/9	Besök av Ukrainas utrmin
7-8/9	Gymnich/ Tralee, Irland
10/9	Common Security Forum, Stockholm
12/9	Besök av Norges utrmin
18/9	Besök av Botswanas utrmin
22/9- 2/10	New York, GF 51
(1-2/10	<i>GAC/Luxemburg)</i>
(1-3/10	<i>Statsbesök från Ungern)</i>
(5/10	<i>Extra toppmöte Europeiska rådet, Dublin)</i>
8/10	Besök av Guatemalas utrmin
9/10	Besök av Slovariens vice premiärminister
14-15/10	Windhoek, Namibia EU-SADCC-möte
16-18/10	Bilateralt besök i Sydafrika
19-21/10	Bilateralt besök i Angola
28-29/10	GAC/Luxemburg inkl strukturerad dialog CEEC
31/10	Besök av NATO:s gensekr Solana
5-6/11	Barentsrådet , Petrosagorsk
(6-7/11	<i>Europarådets ministermötmöte Strasbourg - kabs deltar)</i>
11-12/11	Nordiska rådet Köpenhamn
(18-19/11	<i>VEU ministermöte, Ostende - bitr ss deltar)</i>
25/11	Bryssel GAC
26/11	Besök av Vitrysslands utrmin inställt
27/11	Besök av Estlands Europaminister Sinijärv – inställt för andra ggn

- 28/11 Besök av **Colombias utrmin**
 (1-4/12 *Chile statsbesök*)
 2-3/12 **OSSE toppmöte** Lissabon
 3/12 Bilateralt besök i **Portugal**
 4/-5/12 **PIC, London**
 6-7/12 **GAC Bryssel**
 (10-11/12 *NACCMöte Bryssel - kabinettsekr deltar*)
 13-14/12 Europeiska rådet **Dublin**

1997 (genomfört)

- 9/1 Besök av **Estlands utrmin**
 20/1 **GAC Bryssel**
 22/1 **SI Rom**
 23/1 Barentsmöte Luleå
 27-28/1 Besök av **Frankrikes utrmin**
 29-31/1 Arbetsbesök i **St Petersburg**
 3/2 Besök av **UK:s utrmin**
 4-5/2 Nordiskt utrminmöte **Oslo**
 6/2 Besök av **Vitrysslands utrmin**
 10/2 Partidag
 12/2 Besök av **Estlands Europaminister** Andra Weidemann
 12/2 Utrikespolitisk debatt riksdagen
 13-15/2 uppföljning **ASEM, Singapore**, utrikesministermöte
 17/2 **EU-GCC Doha, Qatar**
 (18-20/2 *statsbesök till Sydafrika, statsrådet Schori deltar*)
 24-25/2 **GAC Bryssel** - inkl strukturerad dialog Cypren 25/2 - inställt
 5/3 **ESP/Bryssel**
 10-11/3 **Genève** - MR-anförande/Nedrustning (PW/MW)
 13-14/3 *Ink bilateralt besök av Marockos PM/utrmin Filali -inställt*
 15-16/3 Gymnich, **Apeldoorn** (ML/TS)
 16/3 **SAMAK, Oslo** (PW)
 21/3 Bilateralt besök av **vice utrmin Papandreou, Grekland**
 20/3 Diplomadmiddag
 22/3 Distriktskongress S Älvsborg
 24/3 **GAC Bryssel** +
 25/3 IGC-ministermöte + firande Romfördraget, **Rom** (ID/TS)
 27/3 Bilateralt besök **Italien** (*Statsmin samtal 26/3*)
 3,4/4 Diplomadmiddagar

6/4	IGC-konklav, Nordwijk , Nederländerna
(7-8/4	<i>EU-Rio-gruppen, Nederländerna - Schori)</i>
8-9/4	planeringsdag
9-10/4	Besök av Brasiliens utrmin
12/4	Distriktskongress Fagersta
14/4	Partidag
15-16/4	Barcelona II, Malta
15-17/4	Irland ink statsbesök
21-22/4	SAMAK/ Åland
26/4	ESP/ Haag
29-30/4	GAC Luxemburg IGC/Turkiet/Polen
4-7/5	<i>Ink besök av Guatemalas president Arzu</i>
5-6/5	Europarådets 100:e ministerrådsmöte, Strasbourg <i>(fr o m 5/5 19.00 t o m 6/5 ca 13.00)</i>
6/5	C-vapenkonventionskonferens, Haag
13-14/5	<i>Ink besök av Polens PM Cimoszewicz</i>
12/5	Bilateralt besök Greifswald, Tyskland
13/5	VEU/Paris <i>(inställt - informationskonselj)</i>
13/5	Islamkonferens Wien
14/5	Bilateralt besök Wien + OSSE
15/5	Bilateralt besök Slovenien
20/5	IGC-konklav, Nederländerna
20-21/5	<i>Ink besök av Islands statsmin Odsson</i>
21-22/5	Nordiskt utrminmöte, Hurtigrutten
23-24/5	Extra toppmöte IGC
28/5	Besök av Litauens utrmin
27-28/5	<i>Högtidlighållande Marshallplanen - Pierre Schori deltar</i>
29-30/5	NACC, Sintra/ Portugal
31/5-1/6	Bilateralt besök Liechtenstein
2/6	GAC Luxemburg
3-4/6	<i>Ink besök Greklands PM Simitis</i>
4/6	EU-debatt riksdagen
5/6	Ink besök Luxemburg ordförandeskapsresa samband ESP/Malmö
5-7/6	ESP/Malmö
12/6	Avslutande partiledardebatt
16-17/6	Europeiska rådet Amsterdam
18/6	Besök av EG-domstolen
23-24/6	Partistyreelse Skellefteå
25-27/6	Afrika-konferens i Stockholm
26/6	GAC Luxemburg

- 30/6-1/7 *Hongkong - Thage G. Peterson*
 2-3/7 Östersjörådet, **Riga**
 8-9/7 NATO-toppmöte, **Madrid** inkl PFF-länderna
 10/7 *prel Belgien - inställt*
 13-16/6 **New York**
 16-17/7 **Washington**
 22-23/7 *GAC - sr Pagrotsky/ss Lund*
 9-12/8 Besök av **FN:s gensekr**
 24/8 *Luxemburgs PM*
 25-29/8 Extra chefsmöte (inledningsanf, middag, sommarfest)
 29-30/8 **Åland**
 1/9 Partiaktivitet Västerås
 3-4/9 Nordiskt utrminmöte, **Bergen**, nord/balt GL/KOB
 5/9 Bilateralt besök **Norge**
 7-14/9 Partikongress Sundsvall KOB/TS/PW/DL
 15/9 GAC, Bryssel
 16/9 Riksmötets öppnande
 17-18/9 *Ink besök Spaniens PM Aznar*
 18/9 EU-lunch
 23-25/9 *Österrike ink statsbesök*
 21-26/9 **New York/GF 52**
 27-30/9 **Chile, Argentina**
 1-3/10 *OECD-konferens, Tallinn*
 2/10 Undertecknande Amsterdamfördraget, Amsterdam
 6/10 GAC, Luxemburg
 7/10 Besök av **Madagaskars utrmin**
 8/10 *Partiledardebatt Partidag Halland*
 10-11/10 *Europarådets toppmöte Strasbourg/Kabs*
 12-14/10 Bilateralt besök **Syrien**
 14-16/10 Bilateralt besök **Cypern**
 17 oktober *Albanienkonferens, Rom ss Andersson*
 (21-23/10 *Island ink statsbesök - inkl utrmin Asgrimsson inställt*)
 23/10 Besök av HR Westendorp
 24/10 FN-dagen, Västerås
 25-26/10 Gymnich, Mondorf/Luxemburg
 27/10 *Partidag Gävleborg - inställd*
 28/10 Besök av **Maltas utrmin**
Colombias utrmin samband globaliseringssem-inställt
 30/10 Besök av **Lettlands utrmin**
 10/11 *GAC, Bryssel ss Lund*

10-11/11	Nordiska Rådet Helsingfors
12/11	Bilateralt besök London
17-18/11	VEU - <i>ministermöte, Erfurt/Tyskland, UrP</i>
19/11	Partidag Uppsala, inkl MÖ-anförande
20-21/11	Sysselsättningstoppmöte, Luxemburg
24-25/11	GAC, Bryssel inkl EES-råd
26/11	ink Elfenbenskusten
27/11	ink Danmark
1/12	Partidag, Bollnäs
2-4/12	<i>Minkonferens, Ottawa, Sr Peterson</i>
2-4/12	ink statsbesök Ryssland - inkl utrmin Primakov
8/12	GAC, Bryssel
9/12	PIC, Bonn/ 10/12 <i>ss Andersson</i>
12-13/12	Europeiska rådet, Luxemburg
16-17/12	EAPR, Bryssel
18/12	OSSE ministermöte, Köpenhamn

Bilaga 3

Rapport från Sveriges Affärsreseförening.

Användningen av s k beslutsfattarflyg inom näringslivet

På uppdrag av den statliga utredningen om beslutsfattarflyg sände Sveriges Affärsreseförening i mitten av januari ut en enkät till 43 av föreningens medlemsföretag¹. Enkätblanketten se bilaga 1. Valet av företag utgick från företagens förväntade utnyttjande av denna typ av flyg. Efter påminnelser erhöles svar från 27 företag. Av dessa meddelade 3 att de inte använder beslutsfattarflyg. Två företag valdes ut för en mer omfattande intervju. Av de företag som inte besvarat enkäten använder sig sannolikt flertalet inte av denna typ av flyg.

Omfattning

Variationerna mellan de företag som besvarat enkäten är mycket stora när det gäller omfattningen av utnyttjandet av denna typ av flyg. Det finns en liten grupp (ca tio) företag som i mycket stor utsträckning utnyttjar beslutsfattarflyg, och vars organisatoriska uppbyggnad mer eller mindre förutsätter ständig tillgång till denna typ av flyg. Det är genomgående mycket stora företag.

Den helt dominerande användningen är för resor inom landet och inom Europa.

Resor till andra världsdelar förekommer i begränsad utsträckning.

Några företag rapporterar att man strävar efter att utnyttja flygplanens kapacitet bättre genom att flera befattningshavare inom företaget följer med på varje enskild resa. Flygplanens kapacitet utnyttjas således bättre, vilket också medför lägre kostnad per resenär.

¹ Medlemmar i Sveriges Affärsreseförening är ett hundratal av landets största företag och organisationer med ett omfattande tjänsteresande

Organisation

Ett litet antal företag har egna flygplan. Vanligast är numer att företagen är delägare i flygföretag som flyger för en liten grupp företag. Dessa företag knyts till något av företagen i delägargruppen (och har ofta rötter i företagets egen organisation). Dessa flygföretag tillåts inte bjuda ut sina tjänster på den öppna marknaden, utan skall enbart stå till berörda företags disposition.

Upphandling av tillfälliga flygtjänster

De företag som har en omfattande flygverksamhet (men som inte är delägare i ett flygbolag för denna typ av flyg) har alltid etablerade kontakter med ett eller flera flygföretag på marknaden.

De företag som är delägare i flygbolag upphandlar extra flygtjänster genom dessa företag - d v s när det egna flygföretagets kapacitet inte är tillräcklig svarar flygbolaget för upphandling av de extra resurser som behövs. Kontakter med flygmäklare förekommer men är inte vanliga inom denna grupp företag.

Flygmäklare används av en mellangrupp företag medan de företag som anlitar beslutsfattarflyg i liten omfattning normalt anlitar resebyrå. Kombinationer av detta förekommer.

Långsiktig upphandling sköts i företagen av olika befattningshavare (vd, inköpschef, informationschefen eller Travel Managern). Beställning av flygresor med denna typ av flyg sköts av vd, informationschef eller i några fall av styrelseordförande (ev genom resp sekreterare). Beslut om att utnyttja denna typ av flyg tas på högsta nivå inom företagen.

Upphandling sker huvudsakligen inom Sverige. Vissa företag tillfrågar även flygföretag i de nordiska länderna. Offertförfrågan ställs enbart till flygföretag som är väl kända.

Krav på flygplan/flygföretag

Genomgående sätter de upphandlande företagen säkerheten främst. Okända flygföretag eller flygföretag vars säkerhetskoncept inte är känt tillfrågas ej.

Andra viktiga kriterier är punktlighet och pris. Krav på två piloter och på flygplan med två motorer är vanligt. Ett företag har manual med angivande av de krav som ställs vid upphandling av flygtjänster.

Utveckling

Cirka hälften av de tillfrågade företagen anger att utvecklingen är stabil. Nästan lika många anger att behovet ökar - i ett fall starkt. Ett företag anger minskat behov.

Utnyttjande av denna typ av flyg kan variera starkt mellan olika tider inom samma företag. I samband med fusioner, företagsköp och andra större organisatoriska förändringar inom företag förekommer att företagsledningar och andra befattningshavare inom de berörda företagen intensivt utnyttjar denna typ av flyg under en begränsad period. Ett sådant utnyttjande upplevs inte som normalt inom företagen.

Flygplatser

De flygplatser som används är i första hand Bromma, Arlanda och Säve (Göteborg). I övrigt utnyttjas de flesta andra svenska och ett stort antal europeiska flygplatser.

En grupp av flygplatser som under senare år ökat i betydelse är flygplatser i de baltiska länderna, Ryssland och andra länder i denna del av Europa. Bakgrunden är dåligt utvecklat reguljärt flyg och säkerhetsaspekten.

Allmänna synpunkter från företagen

Företagen betonar behovet av snabba transporter av viktiga personer inom företaget och de krav som ställs på företagsledningens närvaro vid sammanträden och sammankomster. En viktig faktor är flexibiliteten. Om en viktig förhandling drar ut på tiden behöver den inte avbrytas om deltagarna själva beslutar om tidpunkten för flygets avgång.

Flera företag pekar också på den högre säkerhet som uppnås om företagets ledning reser med flygplan utan andra okända resenärer i kabinen. Resenärerna behöver inte heller vistas bland andra resenärer

på de större flygplatserna vilket också ökar säkerheten. En aspekt är också att företagsledningens närvaro på en ort ibland inte bör noteras av utomstående och att företaget beslutar när och vart flygplanet skall åka.

I några fall pekar företagen på att det kan bli billigare med ett hyrt flygplan om det är ett större antal resenärer från företaget som samtidigt skall till samma destination.

Ett skäl för att utnyttja denna typ av flyg är att företagets representanter därigenom kan hinna besöka två platser i Europa under samma dag (med start och slutpunkt i Sverige).

Sammanfattning

Ett tiotal svenska företag använder sig av beslutsfattarflyg i stor omfattning. Dessa företag är ofta engagerade som hel- eller delägare i de flygföretag som tillhandahåller tjänsterna. Dessa flygföretag svarar också för upphandling när det egna flygföretagets kapacitet inte är tillräcklig för att utföra de flygningar som begärs av ägarna. På så sätt utnyttjas den kompetens som finns inom flygföretagen för att upphandla de ytterligare flygtjänster som erfordras.

Ett antal svenska företag använder sig av beslutsfattarflyg i mindre omfattning för enstaka flygningar per år inom Sverige och inom Europa. Dessa flygtjänster upphandlas via flygmäklarföretag eller resebyråer.

Genomgående är kraven på säkerhet höga. Upphandlingen begränsas till flygföretag vars säkerhetsstandard är känd. Andra krav är punktlighet och pris. Företagen är också måna om att göra affärer med ekonomiskt stabila och kända flygföretag. Upphandlingen görs nästan genomgående inom Sverige. Utomnordiska flygföretag kontaktas normalt inte vid upphandling.

Bland de flygplatser som utnyttjas kommer givetvis Bromma och Arlanda på första plats. Inget tydligt mönster kan i övrigt utläsas. Både stora och små flygplatser i Sverige och Europa utnyttjas. Under senare år har flygplatser i Ryssland och de baltiska länder utnyttjats i ökad utsträckning. Nästan inga företag utnyttjar beslutsfattarflyg för resor till andra världsdelar.

I enkäten har svenska företag och svenska dotterbolag till utländska företag svarat. Av svaren framgår att de utländska dotterbolagen inte i någon större omfattning är engagerade i det beslutsfattarflyg till och från Sverige som de utländska moderbolagen svarar för.

Flera viktiga företag inom denna grupp (dotterbolag till utländska företag) i Stockholmsområdet redovisar liten eller nästan ingen flygverksamhet (trots att det är känt att dessa typer av företag/koncerner står för en stor del av flyget på till exempel Bromma).

Några företag uppger att uppgifter om företagets utnyttjande av denna typ av flyg är så känslig att de avstått från att besvara hela eller delar av enkäten (trots att det i enkäten angavs att uppgifter om enskilda företags flygverksamhet inte skulle överlämnas till utredningen). Detta har sannolikt också påverkat de företag som besvarat enkäten genom att de underskattar omfattningen av denna flygverksamhet inom företaget (eller att den som besvarat enkäten bara tar med de uppgifter som denne omedelbart känner till). Beslutsfattarflyget präglas i hög grad av sekretess och säkerhet. Bara närmast berörda känner till avgångstider och resmål. Besättning och resenärer är bekanta med varandra. Flygplanen ges diskret och anonym lackering. Företagsnamn förekommer i dag nästan aldrig på flygplanen.

Tillfällen då beslutsfattarflyg kommer till stor användning är vid förhandlingar om större företagsköp och fusioner. Sådana tillfällen är svåra att förutse och uppgifter om hur beslutsfattarflyget använts kan inte fångas upp i denna typ av enkäter beroende på den omfattande sekretess som måste följa denna typ av förhandlingar. Detsamma kan i viss utsträckning gälla även vid förhandlingar om större order (med krav på närvaro av de högsta cheferna).

Carl-Johan Jargenius

Sveriges Affärsreseförening jan 1998

Enkät om utnyttjade av "beslutsfattarflyg"

(business aviation - executive flights)

Fråga 1 Omfattning

Ungefär hur många resor görs per år med egna eller inhyrda flygplan?

inom Sverige inom Europa

till Nord/Sydamerika till Asien/Afrika

Fråga 2 Organisation

Har företaget tillgång till egna flygplan?
antal storlekÄr företaget ägare/delägare i bolag som har till syfte att
tillhandahålla flygtjänster för det egna företaget?.....

Fråga 3 Upphandling av tillfälliga flygtjänster

sker genom kontakt med ett flygföretag

sker efter kontakt med flera flygföretag

via resebyrå

via flygmäklarföretag

(ange exempel på flygmäklare som brukar anlitas)

.....

av företagets Travel Manager

av annan person inom företaget
(ange position - ev flera).....

av flera enheter inom företaget/koncernen

görs upphandling även utomlands
(för inrikesflygningar eller för flygningar som startar eller terminerar i Sverige)

ange utländska företag som anlitas

Fråga 4 Krav på flygplan/företag

Har företaget särskilda kriterier för bedömning av flygföretag¹⁾

- pris.....
- säkerhet.....
- punktlighet.....
- ekonomisk stabilitet.....
- flygplanstyper, ålder.....
- bemanning av flygplanen.....
- utrustning av flygplanen.....

¹⁾ Finns det manual, instruktion el motsv för upphandling som föreningen kan få kopia av?

Rangordna de viktigaste kriterierna i samband med upphandling av tillfälliga flyguppdrag

- 1
- 2
- 3

Gör företaget särskilda kontroller av flygföretag som inte anlitats tidigare?

.....

Fråga 5 Utveckling

Verksamheten
ökar..... minskar..... är stabil.....

verksamheten är konjunkturberoende

Vi avser att inskaffa eget flygplan
/öka antalet egna flygplan

Fråga 6 Flygplatser

Vilka är de viktigaste flygplatserna för ert företag?

.....

.....

**Allmänna synpunkter på den egna eller regeringens flygverksamhet
(utöver den som sker med reguljärt flyg)**

.....

.....

.....

Varför används denna typ av flyg av företaget?

.....

.....

Alla uppgifter behandlas strikt konfidentiellt inom Sveriges Affärsreseförening. Inga originaluppgifter eller andra uppgifter som kan hänföras till enskilda företag kommer att lämnas ut till regeringens utredare eller till någon annan part.

Uppgifterna sänds till Sveriges Affärsreseförening helst före den 15 februari 1998

kontaktman Carl-Johan Jargenius

Sveriges Affärsreseförening

Member of International Business Travel Association

Box 160/50

tel

fax

epost

103 21 STOCKHOLM

08-21 73 80

08-24 97 30

shta@chamber.se

Bilaga 4

Regeringsbeslut den 12 september 1996.

Användning av flygplanen Tp 100 och Tp 102

Vilka Resor som flygplanen skall användas för:

- 1 Transportflygplanen Tp 100 och Tp 102 skall användas för statschefens och den högsta civila och militära ledningens behov av snabba och säkra transporter.
- 2 När de som avses i punkt 1 inte använder sig av ett flygplan får det användas för andra statliga myndigheters behov.
- 3 Den som reser med ett flygplan enligt punkt 1 eller 2 kan bestämma att någon eller några andra personer får följa med på flygningen.

Samordning av beställningar

- 4 Försvarsmakten svarar för den operativa driften av flygplanen och samordnar beställningar av flygningar.

Baseringsort

- 5 Flygplanen skall vara baserade på Bromma flygplats.

Säkerhetsskydd

- 6 Försvarsmakten skall svara för det säkerhetsskydd på baseringsorten som har med användningen av flygplanen att göra. När skyddet tillfälligt behöver förstärkas, skall Säkerhetspolisen svara för detta.
- 7 Säkerhetspolisen skall svara för säkerhetsskyddet på andra platser.
- 8 Försvarsmakten och Säkerhetspolisen skall samverka i säkerhetsfrågor.

Passagerarlista

- 9 Den som beställt en flygning svarar för att en passagerarlista i två exemplar lämnas till Försvarsmakten senast när passagerarna går ombord.

Beställarens betalningsskyldighet gentemot Försvarsmakten

- 10 Beställaren skall ersätta Försvarsmakten för flygtransportkostnader, för kostnader när beställningar återtas, för avgifter enligt punkt 15 och för försäkringspremier enligt punkt 16.

Beställares skyldighet att ta betalt av passagerare

- 11 Om Statsrådsberedningen, ett departement eller någon annan myndighet under regeringen är beställare, skall myndigheten ta betalt av passagerare vars resa inte är en statlig tjänsteresa. detta gäller dock inte när beställaren skall bekosta resan enligt 6 § lagen (1991:359) om arvoden till statsråden m.m. eller när det finns andra särskilda skäl att inte ta betalt.
- 12 Betalningen skall motsvara vad en reguljär fullprisbiljett för en liknande resa skulle ha kostat. Om det är uppenbart att passageraren annars skulle ha skaffat en billigare flygbiljet, skall i stället priset för en sådan biljett läggas till grund för beräkningen. Vid enkel resa skall hälften av priset för en tur och retur-biljett tas ut. Om en tjänsteresa kombineras med något annat arrangemang, skall myndigheten göra en fördelning och ta betalt efter vad som är skäligt.

Försäkringsskydd för passagerare och deras rätt till skadeersättning

- 13 Enligt förordningen (1993:674) om försäkringsskydd m.m. vid statliga tjänsteresor är Statsrådsberedningen, departementen och andra myndigheter under regeringen skyldiga att se till att deras anställda och uppdragstagare är försäkrade eller har ett motsvarande skydd vid tjänsteresor.
- 14 Enligt de regler som finns i 9 kap. luftfartslagen (1957:297) skall staten betala ersättning för skador som drabbar en sådan medföljare enligt punkt 3 vars resa inte är en statlig tjänsteresa och vars resa beställaren skall ta betalt för enligt punkt 11.

- 15 Kammarkollegiet skall bära statens skadeståndsansvar och sköta skadereglering enligt punkt 14 mot en årlig avgift som Försvarsmakten skall betala till kollegiet. Detta skall kollegiet göra på de närmare villkor som de båda myndigheterna kommer överens om.
- 16 Kammarkollegiet skall så snart som möjligt teckna eller själv tillhandahålla en försäkring för de medföljare enligt punkt 3 vars resa inte är en statlig tjänsteresa och vars resa beställaren inte skall ta betalt för enligt punkt 11. Försäkringen skall ge dessa passagerare en rätt till skadeersättning som motsvarar vad som skulle ha gällt om reglerna i 9 kap. luftfartslagen hade varit tillämpliga. Försvarsmakten skall betala försäkringspremierna.

På regeringens vägnar

Göran Persson

Bengt Åke Nilsson

Bilaga 5

Sammanställning från Regeringskansliets förvaltningsavdelning

Med underlag från verifikationsmaterialet har bifogade sammanställning gjorts. Resmålen har för översiktens skull grupperats i fyra grupper: inrikes, Norden inklusive de Baltiska staterna, övriga Europa och övrigt, d.v.s. utom-europeiska resor.

I begreppet statsflyg har inkluderats allt beställningsflyg som utförts av Flygvapnet. Det innebär att oavsett om transporten beställts av den särskilda transportgruppen som finns på Bromma som en komplettering vid kapacitetsbrist eller om resan har beställts av Flygvapnets transporttjänst har transporten redovisats som statsflyg.

Antalet resor och de totala kostnaderna är i sammanställningen redovisade med högre värden än de faktiska. Detta sammanhänger med att när resor har samordnats så att resande från annat departement medföljer ett beställt flygplan, fakturerar det beställande departementet det andra för dess andel av kostnaderna. (Samma förfaringssätt tillämpas f.ö. även då journalister eller andra utomstående medföljer flygplanen.) Någon reducering av det ursprungliga fakturabeloppet har inte gjorts i denna sammanställning. En försiktig beräkning visar att totalbeloppet därigenom redovisas med ett värde som är ca 10 - 15 % för högt.

En annan anledning till överskattning av antalet resor är att i de fall då ett flygplan återvänt hem för annat uppdrag mellan ut- och returflygning har resan fakturerats och redovisats som två enkelresor. Av ca 1 300 redovisade resor är drygt 100 resor sådana hemtransporter som hör samman med tidigare utresor.

Sammanställning Statsflyg och charter

Regeringskansliet (1 312 resor)

År	antal resor/destination					transportör				kostnader totalt
	in- rikes	Nord/ Balt	öv Eur.	övrigt	statsflyg		charter			
					antal	kostnad	antal	kostnad		
1984	10	-	-	-	-		10	118 105	118 105	
1985	17	2	1	-	-		20	440 730	440 730	
1986	13	-	-	-	-		13	145 852	145 852	
1987	11	2	1	-	3	74 400	11	131 103	205 503	
1988	5	1	3	-	5	180 911	4	114 170	295 081	
1989	19	10	6	1	23	579 932	13	398 610	978 542	
1990	42	10	23	7	65	3 925 704	17	2 084 149	6 009 853	
1991	79	28	31	4	120	7 586 517	24	2 289 598	9 876 115	
1992	76	38	32	-	131	7 984 704	13	1 407 110	9 391 814	
1993	112	48	42	3	192	8 296 953	13	544 071	8 841 024	
1994	103	23	23	3	137	4 430 288	15	775 766	5 206 054	
1995	60	28	63	6	136	7 167 130	21	1 236 341	8 403 471	
1996	43	41	81	7	144	7 061 667	28	2 472 709	9 534 376	
1997	54	23	75	2	136	5 445 877	18	2 221 795	7 667 672	
S:a	644	254	381	33	1 092	52 734 083	220	14 380 109	67 114 192	

Statsrådsberedningen/Justitiedepartementet (459 resor)

1984	3	-	-	-	-		3	31 225	31 225
1985	3	-	-	-	-		3	51 980	51 980
1986	-	-	-	-	-		-		-
1987	3	-	-	-	2	38 400	1	3 213	41 613
1988	3	-	-	-	2	28 260	1	12 670	40 930
1989	6	5	3	-	12	265 449	2	30 200	295 649
1990	22	1	3	-	23	815 121	3	256 840	1 071 961
1991	23	13	7	-	42	2 721 740	1	80 000	2 801 740
1992	17	13	14	-	37	3 431 930	7	971 670	4 403 600
1993	40	15	21	1	73	3 945 833	4	197 964	4 143 797
1994	28	15	11	3	54	2 422 615	3	344 992	2 767 607
1995	37	15	29	5	79	4 841 671	7	670 943	5 512 614
1996	8	15	17	5	39	2 904 174	6	1 085 677	3 989 851
1997	22	10	22	1	48	2 218 932	7	1 795 757	4 014 689
S:a	215	102	127	15	411	23 634 125	48	5 533 131	29 167 256

Utrikesdepartementet (171 resor)

År	antal resor/destination				transportör				kostnader totalt
	in- rikes	Nord/ Balt	öv Eur.	övrigt	statsflyg		charter		
					antal	kostnad	antal	kostnad	
1984	-	-	-	-	-				-
1985	-	-	-	-	-				-
1986	-	-	-	-	-				-
1987	-	-	-	-	-				-
1988	-	-	3	-	2	150 351	1	67 300	217 651
1989	4	2	3	1	3	221 000	7	250 064	471 064
1990	7	4	16	7	23	2 337 581	11	1 685 519	4 023 100
1991	15	12	18	4	33	2 731 826	16	1 998 221	4 730 047
1992	1	8	9	-	13	1 263 116	5	383 540	1 646 656
1993	4	6	10	2	20	1 276 824	2	49 990	1 326 814
1994	-	-	2	-	-	-	2	119 960	119 960
1995	1	3	6	1	7	316 408	4	338 409	654 817
1996	-	1	18	1	17	1 027 133	3	453 908	1 481 041
1997	-	-	2	-	2	37 000	-	-	37 000
S:a	32	36	87	16	120	9 361 239	51	5 346 911	14 708 150

Försvarsdepartementet (41 resor)

1984	1	-	-	-	-	-	1	21 018	21 018
1985	3	-	1	-	-	-	4	179 987	179 987
1986	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1987	1	-	-	-	-	-	1	23 085	23 085
1988	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1989	1	-	-	-	-	-	1	4 456	4 456
1990	1	-	-	-	1	35 500	-	-	35 500
1991	5	-	-	-	4	33 162	1	32 805	65 967
1992	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1993	1	-	-	-	1	8 400	-	-	8 400
1994	3	-	-	-	3	23 000	-	-	23 000
1995	2	3	-	-	5	41 000	-	-	41 000
1996	6	3	2	-	11	218 515	-	-	218 515
1997	2	1	5	-	7	178 913	1	14 163	193 076
S:a	26	7	8		32	538 490	9	275 514	814 004

Socialdepartementet (129 resor)

År	antal resor/destination				transportör				kostnader totalt
	in- rikes	Nord/ Balt	öv Eur.	övrigt	statsflyg		charter		
					antal	kostnad	antal	kostnad	
1984	-	-	-	-	-		-		-
1985	-	-	-	-	-		-		-
1986	-	-	-	-	-		-		-
1987	-	-	-	-	-		-		-
1988	1	-	-	-	1	2 300	-		2 300
1989	-	-	-	-	-		-		-
1990	-	-	-	-	-		-		-
1991	7	-	1	-	8	357 614	-		357 614
1992	26	7	3	-	36	1 522 626	-		1 522 626
1993	24	7	4	-	33	1 209 365	2	127 730	1 337 095
1994	35	2	3	-	38	954 078	2	65 944	1 020 022
1995	-	-	-	-	-		-		-
1996	-	-	5	-	5	213 425	-		213 425
1997	1	-	2	1	2	232 500	2	39 450	271 950
S:a	94	16	18	1	123	4491908	6	233 124	4 725 032

Kommunikationsdepartementet (26 resor)

1984	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1985	-	1	-	-	-	-	1	16 000	16 000
1986	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1987	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1988	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1989	1	-	-	-	-	-	1	4 500	4 500
1990	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1991	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1992	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1993	4	2	-	-	6	106 250	-	-	106 250
1994	5	3	1	-	5	22 318	4	151 960	174 278
1995	-	1	3	-	3	52 280	1	26 127	78 407
1996	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1997	2	-	3	-	4	195 165	1	16 300	211 465
S:a	12	7	7	0	18	376013	8	214 887	590 900

Finansdepartementet (68 resor)

År	antal resor/destination				transportör				kostnader totalt
	in- rikes	Nord/ Balt	öv Eur.	övrigt	statsflyg		charter		
					antal	kostnad	antal	kostnad	
1984	-	-	-	-	-		-		-
1985	2	-	-	-	-		2	35 825	35 825
1986	-	-	-	-	-		-		-
1987	-	-	-	-	-		-		-
1988	-	-	-	-	-		-		-
1989	-	2	-	-	-		2	109 390	109 390
1990	-	-	-	-	-		-		-
1991	4	-	1	-	5	244 300	-		244 300
1992	2	-	-	-	2	71 000	-		71 000
1993	1	-	1	-	1	11 500	1	65 550	77 050
1994	-	-	-	-	-	-	-		-
1995	1	-	11	-	11	794 008	1	29 044	823 052
1996	1	6	16	-	15	834 620	8	550 100	1 384 720
1997	1	3	16	-	20	1 075 919	-		1 075 919
S:a	12	11	45		54	3031347	14	789 909	3 821 256

Utbildningsdepartementet (38 resor)

1984	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1985	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1986	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1987	2	1	1	-	1	36 000	3	17 600	53 600
1988	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1989	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1990	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1991	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1992	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1993	1	2	-	-	3	53 150	-	-	53 150
1994	5	-	-	-	5	53 292	-	-	53 292
1995	1	1	-	-	2	39 292	-	-	39 292
1996	4	2	4	-	9	270 952	1	32 840	303 792
1997	10	-	4	-	13	279 204	1	16 900	296 104
S:a	23	6	9		33	731890	5	67 340	799 230

Jordbruksdepartementet (69 resor)

År	antal resor/destination				transportör				kostnader totalt
	in- rikes	Nord/ Balt	öv Eur.	övrigt	statsflyg		charter		
					antal	kostnad	antal	kostnad	
1984	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1985	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1986	2	-	-	-	-	-	2	18 150	18 150
1987	-	1	-	-	-	-	1	7 150	7 150
1988	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1989	-	1	-	-	1	2 250	-	-	2 250
1990	1	1	1	-	1	12 680	2	112 340	125 020
1991	2	1	1	-	2	92 750	2	74 300	167 050
1992	-	1	-	-	1	40 250	-	-	40 250
1993	7	5	-	-	9	184 931	3	96 800	281 731
1994	7	-	3	-	9	253 508	1	33 630	287 138
1995	4	-	5	-	6	216 100	3	71 613	287 713
1996	6	6	4	-	10	247 551	6	196 334	443 885
1997	2	1	7	-	9	299 088	1	39 897	338 985
S:a	31	17	21		48	1349108	21	650 214	1 999 322

Arbetsmarknadsdepartementet (83 resor)

1984	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1985	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1986	1	-	-	-	-	-	1	13 157	13 157
1987	1	-	-	-	-	-	1	8 300	8 300
1988	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1989	6	-	-	-	6	40 633	-	-	40 633
1990	13	1	1	-	15	688 067	-	-	688 067
1991	25	2	3	-	26	1 405 125	4	104 272	1 509 397
1992	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1993	1	-	-	-	-	-	1	6 037	6 037
1994	-	1	-	-	1	40 000	-	-	40 000
1995	8	-	3	-	10	416 754	1	27 455	444 209
1996	2	3	5	-	10	675 205	-	-	675 205
1997	2	1	4	-	7	363 758	-	-	363 758
S:a	59	8	16		75	3629542	8	159 221	3 788 763

Kulturdepartementet (113 resor)

År	antal resor/destination					transportör				kostnader totalt
	in- rikes	Nord/ Balt	öv Eur.	övrigt	statsflyg		charter			
					antal	kostnad	antal	kostnad		
1984	-	-	-	-	-		-		-	
1985	-	-	-	-	-		-		-	
1986	1	-	-	-	-		1	5 875	5 875	
1987	-	-	-	-	-		-		-	
1988	-	1	-	-	-		1	9 900	9 900	
1989	-	-	-	-	-		-		-	
1990	-	-	-	-	-		-		-	
1991	-	-	-	-	-		-		-	
1992	28	8	5	-	41	1 644 932	-		1 644 932	
1993	27	9	5	-	41	1 445 242	-		1 445 242	
1994	18	2	3	-	21	653 477	2	47 975	701 452	
1995	-	2	1	-	3	123 625	-		123 625	
1996	-	1	-	-	1	42 167	-		42 167	
1997	-	1	1	-	2	61 000	-		61 000	
S:a	74	24	15		109	3970443	4	63 750	4 034 193	

Näringsdepartementet (77 resor)

1984	4	-	-	-	-		4	45 142	45 142
1985	6	1	-	-	-		7	121 158	121 158
1986	7	-	-	-	-		7	89 170	89 170
1987	4	-	-	-	-		4	71 755	71 755
1988	1	-	-	-	-		1	24 300	24 300
1989	-	-	-	-	-		-		-
1990	-	-	-	-	-		-		-
1991	-	-	-	-	-		-		-
1992	-	1	1	-	1	10 850	1	51 900	62 750
1993	1	-	-	-	1	4 100	-		4 100
1994	1	-	-	-	-		1	11 305	11 305
1995	1	2	1	-	4	39 817	-		39 817
1996	14	3	7	1	21	420 067	4	153 850	573 917
1997	11	4	6	-	17	343 623	4	277 373	620 996
S:a	50	11	15	1	44	818457	33	845 953	1 664 410

Inrikesdepartementet (15 resor)

År	antal resor/destination				transportör				kostnader totalt
	in- rikes	Nord/ Balt	öv Eur.	övrigt	statsflyg		charter		
					antal	kostnad	antal	kostnad	
1984	2	-	-	-	-		2	20 720	20 720
1985	3	-	-	-	-		3	35 780	35 780
1986	2	-	-	-	-		2	19 500	19 500
1987	-	-	-	-	-		-	-	-
1988	-	-	-	-	-		-	-	-
1989	-	-	-	-	-		-	-	-
1990	1	-	-	-	-		1	29 450	29 450
1991	-	-	-	-	-		-	-	-
1992	-	-	-	-	-		-	-	-
1993	1	-	-	-	1	13 000	-	-	13 000
1994	1	-	-	-	1	8 000	-	-	8 000
1995	1	-	-	-	1	25 875	-	-	25 875
1996	2	-	-	-	2	14 200	-	-	14 200
1997	1	1	-	-	1	23 000	1	21 955	44 955
S:a	14	1	0	0	6	84075	9	127 405	211 480

Miljödepartementet (23 resor)

1984	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1985	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1986	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1987	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1988	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1989	1	-	-	-	1	50 600	-	-	50 600
1990	-	1	1	-	2	36 755	-	-	36 755
1991	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1992	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1993	-	3	-	-	3	38 358	-	-	38 358
1994	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1995	4	1	4	-	5	260 300	4	72 750	333 050
1996	-	1	3	-	4	193 658	-	-	193 658
1997	-	1	3	-	4	137 725	-	-	137 725
S:a	5	7	11	0	19	717396	4	73 585	790 146

Bilaga 6

Sammanställning av ofta förekommande resmål

De oftast förekommande resmålen med statsflyg och charterflyg redovisas nedan.

Sverige

Arvidsjaur	7
Göteborg	82
Halmstad	30
Jönköping	28
Kalmar	17
Karlstad	19
Kramfors	11
Linköping	12
Luleå	21
Malmö	87
Ronneby	23
Sundsvall	28
Trollhättan	22
Umeå	24
Visby	42
Växjö	12
Östersund	21

Norden/Baltikum

Helsingfors	34
Köpenhamn	42
Mariehamn	16
Oslo	27
Reykjavik	8
Riga	31
Tallinn	21
Villnius	14

Europa

Berlin	13
Bryssel	64
Dublin	14
Budapest	9
Geneve	12
Köln/Bonn	16
London	7
Luxemburg	54
Moskva	17
Paris	20
Strasbourg	17
ex-Jugoslavien	16

Övrigt

USA	7
Israel	3
Egypten	3
Tunisien	2
Kina	2



Statens offentliga utredningar 1998

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

Demokratis räckvidd. Dokumentation från ett seminarium. Demokratiutredningens skriftserie. [55]
En god affär i Motala. Journalisternas avslöjanden och läsarnas etik. Demokratiutredningens skriftserie. [63]
Användningen av vissa statsflygplan, m.m. [81]

Justitiedepartementet

BROTTSOFFER

Vad har gjorts? Vad bör göras? [40]
En samlad vapenlagstiftning. [44]
Om bugning och andra hemliga tvångsmedel. [46]
Bulvaner och annat. [47]
Styrningen av polisen. [74]
Bostadsrättsregister. [80]

Utrikesdepartementet

1976 års lag om immunitet och privilegier i vissa fall – en översyn. [29]

Försvarsdepartementet

Säkrare kemikaliehantering. [13]
Utländsstyrkan. [30]
Försvarsmaktsgemensam utbildning för framtida krav. [42]
Sotning i framtiden. [45]
Räddningstjänsten i Sverige
– Rädda och Skydda. [59]

Socialdepartementet

Tänder hela livet
– nytt ersättningsystem för vuxentandvård. [2]
Alkoholreklam. Marknadsföring av alkoholdrycker och Systembolagets produkturval. [8]
När åsikter blir handling. En kunskapsöversikt om bemötande av personer med funktionshinder. [16]
Tre städer. En storstadspolitik för hela landet. + 4 st bilagor. [25]
Från hembränt till Mariakliniken.
– fakta om ungdomar och svartsprit. [26]
Läkemedel i vård och handel. Om en säker, flexibel och samordnad läkemedelsförsörjning. [28]
Det gäller livet. Stöd och vård till barn och ungdomar med psykiska problem. + Bilaga. [31]
Rättssäkerhet, vårdbehov och samhällsskydd vid psykiatrisk tvångsvård. [32]
Företagare med restarbetsförmåga. [34]
Den framtida arbetsskadeförsäkringen. [37]
Vad får vi för pengarna? – Resultatstyrning av statsbidrag till vissa organisationer inom det sociala området. [38]

Läkemedelsinformation för alla. [41]
Hur skall Sverige må bättre?
– första steget mot nationella folkhälsomål. [43]
Kontrollerad och ifrågasatt?
– intervjuer med personer med funktionshinder. [48]
De 39 stegen. Läkemedelsutredningar under 1900-talet och annat underlagsmaterial till Läkemedel i vård och handel, SOU 1998:28. [50]
Socialavgiftslagen. [67]

Kommunikationsdepartementet

IT och regional utveckling.
120 exempel från Sveriges län. [19]
IT-kommissionens hearing om infrastrukturen för digitala medier. Andrakammarsalen, Riksdagen 1997-10-24. [20]
Problem med inbäddade system inför 2000-skiftet.
Hearing anordnad av IT kommissionen i samverkan med Industriförbundet och Statskontoret 1997-11-14. [21]
Identifiering och identitet i digitala miljöer.
– Referat från en hearing den 12 november 1997.
IT-kommissionens rapport 4/98. [36]
Konsekvenser av att taxfreeförsäljningen avvecklas inom EU. [49]
Hur offensiv IT-användning kan skapa tillväxt för mindre företag. Ett rådslag anordnat av IT-kommissionen på uppdrag av Kommunikationsdepartementet, Närings- och handelsdepartementet och Industriförbundet. Rotundan, Rosenbad 1997-11-18. [54]
IT och nationalstaten. Fyra framtidsscenarier.
IT-kommissionens rapport 6/98. [58]
Nya tider, nya förutsättningar...
IT-kommissionens rapport 8/98. [65]
Skolan, IT och det livslånga lärandet.
Hearing anordnad av Utbildningsdepartementet och IT-kommissionen, Rosenbad 1997-12-04, IT-kommissionens rapport 7/98. K. [70]
IT och regional utveckling.
erfarenheter från tre hearingar under mars 1998.
IT-kommissionens rapport 9/98. [80]

Statens offentliga utredningar 1998

Systematisk förteckning

Finansdepartementet

Omstruktureringar och beskattning. [1]
Översyn av rörelse- och tillsynsregler för kollektiva försäkringar. [7]
Integritet – Effektivitet – Skattebrott. [9]
Självdeklaration och kontrolluppgifter – förenklade förfaranden. [12]
E-pengar – näringsrättsliga frågor. [14]
En gräns – en myndighet? [18]
Försäkringsgaranti.
Ett garantisystem för försäkringsersättningar. [22]
Nya ledningsregler för bankaktiebolag och försäkringsbolag. [27]
Avdrag för ökade levnadskostnader vid tjänsteresa och tillfälligt arbete. [56]
Kommunala finansförbund. [72]

Utbildningsdepartementet

Campus för konst [10]
Fristående utbildningar med statlig tillsyn inom olika områden. [11]
Vuxenutbildning och livslångt lärande.
Situationen inför och under första året med kunskapslyftet. [51]
DUKOM Distansutbildningskommittén.
Utvärdering av distansutbildningsprojekt med IT-stöd. [57]
FUNKIS – funktionshindrade elever i skolan. [66]
Lämplighetsprövning av personal inom förskoleverksamhet, skola och skolbarnomsorg. [69]

Jordbruksdepartementet

Fiskeriadministrationen i ett EU-perspektiv.
Översyn av fiskeriadministrationen m.m. [24]
Livsmedelstillsyn i Sverige. [61]
Djurförsök. [75]

Arbetsmarknadsdepartementet

Välfärdens genusansikte. [3]
Män passar alltid? Nivå- och organisationsspecifika processer med exempel från handeln. [4]
Vårt liv som kön. Kärlek, ekonomiska resurser och maktdiskurser. [5]
Ty makten är din ... Myten om det rationella arbetslivet och det jämställda Sverige. [6]
Utstationering av arbetstagare. [52]

Kulturdepartementet

Samordning av digital marksänd TV. [17]

Närings- och handelsdepartementet

Staten och exportfinansieringen. [23]
Ta vara på möjligheterna i Östersjöregionen. [53]
Bättre och mer tillgänglig information.
Småföretagsdelegationens rapport 2. [64]
Kompetens i småföretag.
Småföretagsdelegationens rapport 3. [77]
Regelförenkling för framtiden.
Småföretagsdelegationens rapport 4. [78]

Inrikesdepartementet

Historia, ekonomi och forskning.
Fem rapporter om idrott. [33]
Den kommunala revisionen - ett demokratiskt kontrollinstrument. [71]
Organisationer Mångfald Integration – Ett framtida system för statsbidrag till invandrarnas riksorganisationer m.fl. [73]
Idrott och motion för livet. Statens stöd till idrottsrörelsen och friluftslivets organisationer. [76]

Miljödepartementet

Gröna nyckeltal – Indikatorer för ett ekologiskt hållbart samhälle. [15]
Förordningar till miljöbalken. + Bilagor. [35]
Det finsk-svenska gränsälvsamarbetet. [39]
Kring Hallandsåsen. [60]
Kampanj med kunskaper och känslor. Om kärnavfallsomröstningen i Malå kommun 1997. [62]
Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 1998. [68]

Statens offentliga utredningar 1998

Kronologisk förteckning

1. Omstruktureringar och beskattning. Fi.
2. Tänder hela livet
– nytt ersättningssystem för vuxentandvård. S.
3. Valfärdens genusansikte. A.
4. Män passar alltid? Nivå- och organisationsspecifika processer med exempel från handeln. A.
5. Vårt liv som kön. Kärlek, ekonomiska resurser och maktdiskurser. A.
6. Ty makten är din ... Myten om det rationella arbetslivet och det jämställda Sverige. A.
7. Översyn av rörelse- och tillsynsregler för kollektiva försäkringar. Fi
8. Alkoholreklam. Marknadsföring av alkoholdrycker och Systembolagets produkturval. S.
9. Integritet – Effektivitet – Skattebrott. Fi.
10. Campus för konst. U.
11. Fristående utbildningar med statlig tillsyn inom olika områden. U.
12. Självdeklaration och kontrolluppgifter
– förenklade förfaranden. Fi.
13. Särskilda kemikaliehantering. Fö
14. E-pengar – näringsrättsliga frågor. Fi.
15. Gröna nyckeltal – Indikatorer för ett ekologiskt hållbart samhälle. M.
16. När åsikter blir handling. En kunskapsöversikt om bemötande av personer med funktionshinder. S.
17. Samordning av digital marksänd TV. Ku.
18. En gräns – en myndighet? Fi.
19. IT och regional utveckling.
120 exempel från Sveriges län. K.
20. IT-kommissionens hearing om infrastrukturen för digitala medier. Andrakamarsalen, Riksdagen 1997-10-24. K.
21. Problem med inbyggda system inför 2000-skiftet.
Hearing anordnad av IT kommissionen i samverkan med Industriförbundet och Statskontoret 1997-11-14. K.
22. Försäkringsgaranti.
Ett garantisystem för försäkringsersättningar. Fi.
23. Staten och exportfinansieringen. N.
24. Fiskeriadministrationen i ett EU-perspektiv.
Översyn av fiskeriadministrationen m.m. Jo.
25. Tre städer. En storstadspolitik för hela landet.
+ 4 st bilagor. S.
26. Från hembränt till Mariakliniken.
– fakta om ungdomar och svartsprit. S.
27. Nya ledningsregler för bankaktiebolag och försäkringsbolag. Fi.
28. Läkemedel i vård och handel. Om en säker, flexibel och samordnad läkemedelsförsörjning. S.
29. 1976 års lag om immunitet och privilegier i vissa fall – en översyn. UD.
30. Utlandsstyrkan. Fö.
31. Det gäller livet. Stöd och vård till barn och ungdomar med psykiska problem. + Bilaga. S.
32. Rättssäkerhet, vårdbehov och samhällsskydd vid psykiatrisk tvångsvård. S.
33. Historia, ekonomi och forskning.
Fem rapporter om idrott. In.
34. Företagare med restarbetsförmåga. S.
35. Förordningar till miljöbalken. + Bilagor. M.
36. Identifiering och identitet i digitala miljöer
– Referat från en hearing den 12 november 1997.
IT-kommissionens rapport 4/98. K.
37. Den framtida arbetsskadedförsäkringen. S.
38. Vad får vi för pengarna? – Resultatstyrning av statsbidrag till vissa organisationer inom det sociala området. S.
39. Det finsk-svenska gränsälvsamarbetet. M.
40. BROTTSOFFER.
Vad har gjorts? Vad bör göras? Ju.
41. Läkemedelsinformation för alla. S.
42. Försvarsmaktsgemensam utbildning för framtida krav. Fö.
43. Hur skall Sverige må bättre?
– första steget mot nationella folkhälsomål. S.
44. En samlad vapenlagstiftning. Ju.
45. Sotning i framtiden. Fö.
46. Om buggning och andra hemliga tvångsmedel. Ju.
47. Bulvaner och annat. Ju.
48. Kontrollerad och ifrågasatt?
– intervjuer med personer med funktionshinder. S.
49. Konsekvenser av att taxeförsäljningen avvecklas inom EU. K.
50. De 39 stegen. Läkemedelsutredningar under 1900-talet och annat underlagsmaterial till Läkemedel i vård och handel, SOU 1998:28. S.
51. Vuxenutbildning och livslångt lärande.
Situationen inför och under första året med kunskapslyftet. U.
52. Utstationering av arbetstagare. A.
53. Ta vara på möjligheterna i Östersjöregionen. N.
54. Hur offensiv IT-användning kan skapa tillväxt för mindre företag. Ett rådslag anordnat av IT-kommissionen på uppdrag av Kommunikationsdepartementet, Närings- och handelsdepartementet och Industriförbundet.
Rotundan, Rosenbad 1997-11-18. K.
55. Demokratins räckvidd. Dokumentation från ett seminarium. Demokratiutredningens skriftserie. SB.

Statens offentliga utredningar 1998

Kronologisk förteckning

56. Avdrag för ökade levnadskostnader vid tjänsteresa och tillfälligt arbete. Fi
 57. DUKOM Distansutbildningskommittén.
Utvärdering av distansutbildningsprojekt med IT-stöd. U.
 58. IT och nationalstaten. Fyra framtidsscenarier.
IT-kommissionens rapport 6/98. K.
 59. Räddningstjänsten i Sverige
– Rädda och Skydda. Fö.
 60. Kring Hallandsåsen. M.
 61. Livsmedelstillsyn i Sverige. Jo.
 62. Kampanj med kunskaper och känslor. Om kärnavfallsomröstningen i Malå kommun 1997. M.
 63. En god affär i Motala. Journalisternas avslöjanden och läsarnas etik. Demokratiutredningens skriftserie. SB.
 64. Bättre och mer tillgänglig information.
Småföretagsdelegationens rapport 2. N.
 65. Nya tider, nya förutsättningar...
IT-kommissionens rapport 8/98. K.
 66. FUNKIS – funktionshindrade elever i skolan. U.
 67. Socialavgiftslagen. S.
 68. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 1998. M.
 69. Lämplighetsprövning av personal inom förskoleverksamhet, skola och skolbarnomsorg. U.
 70. Skolan, IT och det livslånga lärandet.
Hearing anordnad av Utbildningsdepartementet och IT-kommissionen, Rosenbad 1997-12-04,
IT-kommissionens rapport 7/98. K.
 71. Den kommunala revisionen - ett demokratiskt kontrollinstrument. In.
 72. Kommunala finansförbund. Fi.
 73. Organisationer Mångfald Integration – Ett framtida system för statsbidrag till invandrarnas riksorganisationer m.fl. In.
 74. Styrningen av polisen. Ju.
 75. Djurförsök. Jo.
 76. Idrott och motion för livet. Statens stöd till idrottsrörelsen och friluftslivets organisationer. In.
 77. Kompetens i småföretag. Småföretagsdelegationens rapport 3. N.
 78. Regelförenkling för framtiden. Småföretagsdelegationens rapport 4. N.
 79. IT och regional utveckling.
erfarenheter från tre hearingar under mars 1998.
IT-kommissionens rapport 9/98. K.
 80. Bostadsrättsregister. Ju.
 81. Användningen av vissa statsfygplan, m.m. SB.
-

FRITZES
OFFENTLIGA
PUBLIKATIONER

POSTADRESS: 106 47 STOCKHOLM
FAX 08-690 91 91. TELEFON: 08-690 91 90
E-POST: fritzes.order@liber.se
FRITZES INTERNETBOKHANDEL: www.fritzes.se

ISBN 91-38-20950-X
ISSN 0375-250X