[illegible], t.ex. tidsanpassad taxa på Arlanda, höjda taxor på Bromma och frågan om fördelningen av slottider. Vid förändringar av avgiftssättningen måste dock hänsyn tas till verkets ekonomiska ansvar för infrastrukturen. Samråd bör ske med berörda parter, t.ex. företrädare för de kommunala flygplatserna.

8.4.3 Privatflyget

FI2008/432 Hjelmco Oil remissvar bilaga 8

Privatflyget, där fritidsflyget utgör en del, sker med bensindrivna flygplan som 1995 enligt luftfartsregistret omfattade ca 1 560 plan, varav ca 90 var tvåmotoriga. Dessutom finns ca 185 ultralätta plan. I princip inga plan, med undantag av de ultralätta, används enbart för fritidsbruk utan de används också för skolflyg, firmaflyg och brandbevakning.

Den dominerande bensinkvaliteten för flyget är 100-oktanig lågblyad bensin. Redan i början av 1980-talet gjordes försök att använda blyfri bensin inom flyget. Försöken avbröts p.g.a. för lågt oktantal och för liten

marknad. Nu finns åter en blyfri bensinkvalitet på marknaden. De mindre flygplanens bensinförbrukning utgör ca 1,5 promille av vägtrafikens bensinförbrukning.

Under åren 1984–87 fanns en statsfinansiellt motiverad bränsleskatt för fritidsflyget. Skatten avskaffades bl.a. på grund av att administrationskostnaderna var högre än intäkterna.

Utsläppsegenskaperna hos de mindre flygplansmotorerna är otillräckligt kända. Uppskattningsvis är utsläppen av koldioxid per stol och mil ungefär desamma som för en bil, medan utsläppen av kolväten och kolmonoxid sannolikt är högre. Hur det förhåller sig med kväveoxider är okänt.

Eftersom det nu åter finns blyfri bensin för flyg att tillgå på marknaden skulle katalysatorer för flygplansmotorer kunna installeras. Volvo har uppskattat att en reningseffekt på ca 50 % kan förväntas. Priset för eftermontering av katalysator har uppskattats bli högt, ca 20 000–40 000 kr. Vi föreslår att Luftfartsverket ges i uppdrag att utreda om ett katalysatorkrav på åtminstone nya motorer kan motiveras.

8.5 Finansiering av infrastrukturen, förslag till statligt flygplatsstöd

8.5.1 Nuvarande finansiering

Den övervägande delen av flygplatskapitalet på samtliga flygplatser med linjetrafik har finansierats med statliga och kommunala skattemedel, även om betydande investeringar därefter finansierats av Luftfartsverket. För de kommunala flygplatserna har inte bara grundinvesteringarna, utan hela anläggningen, bekostats av skattemedel via försvarsanslaget, statsbidrag eller den kommunala budgeten. Även de löpande investeringarna har ett betydande inslag av statliga och kommunala bidrag.

Arlandas företagsekonomiska resultat, +451 mkr 1995, står i en klass för sig. De övriga 18 statliga flygplatserna gick sammanlagt jämnt upp, dvs. den samlade statliga flygplatsverksamheten gav ett företagsekonomiskt överskott på ca 450 mkr.

Underskottet i den statliga flygplatsverksamheten täcks inom