

## **Nr 57**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående riktlinjer för luftfartsverkets verksamhet och organisation; given Stockholms slott den 3 mars 1967.*

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

## **GUSTAF ADOLF**

*Olof Palme*

---

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås — på grundval av ett av 1963 års luftfartsutredning framlagt betänkande (SOU 1966: 34) — att de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken (prop. 1963: 191, SL<sup>3</sup>U 1, rskr 424) även skall gälla i fråga om den civila luftfarten. Nuvarande anslag för täckning av underskott i luftfartsverkets rörelse föreslås upphöra och ersättas av ett driftbidrag tills avsedd kostnadstäckning uppnås. Därigenom jämställs luftfartsverket med de övriga affärsdrivande verken. Driftbidraget, som för budgetåret 1967/68 föreslås utgå med 22,5 milj. kr., förutsätts bli avtrappat successivt för att slutligen bortfalla.

I propositionen föreslås vidare, att vissa riktlinjer för kommunala bidrag till investeringar i statliga flygplatser för linjefart fastläggs. Enligt dessa normer bör alla flygplatser behandlas lika. Kommun, som tillskjuter investeringsbidrag enligt avtal som träffas efter den 30 juni 1967, föreslås i princip kunna få viss ersättning härför sedan statens driftbidrag till luftfartsverket avvecklats. Ersättningsens utformning förutsätts bli prövad när driftbidrag ej längre erfordras.

Luftfartsverkets huvuduppgift bör vara att driva och förvalta statliga flygplatser för linjefart (primärflygplatser). Vissa krav för att driva flygplats för linjefart i kommunal eller enskild regi (sekundärflygplatser) upp-  
1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1967. 1 saml. Nr 57*

ställs. Andra flygplatser än sådana för linjefart blir som hittills en angelägenhet för lokala intressenter. Luftfartsverket föreslås utöva övervakning och tillsyn från flygsäkerhetssynpunkt.

Luftfartslånefonden föreslås avvecklad och långivning ur fonden ej ske efter den 30 juni 1967.

I fråga om luftfartsverkets organisation föreslås att driftfunktionerna samordnas i en driftavdelning och att för de ekonomiska och administrativa uppgifterna inrättas en ekonomiavdelning och en administrativ avdelning. Förslag läggs vidare fram till sektionsindelning av dessa huvudavdelningar.

Verkets styrelse föreslås utökad med en ledamot som representerar det kommunala intresset.

Organisationsåtgärderna föreslås bli genomförda under hösten 1967.

Slutligen anmäls att avtal träffats om viss utbyggnad av Torslanda flygplats.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott,  
den 3 mars 1967.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, KLING, EDENMAN, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF.

Chefen för kommunikationsdepartementet statsrådet Palme anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *riktlinjer för luftfartsverkets verksamhet och organisation* samt anför.

I prop. 1967: 1 (bil. 8 s. 127) har jag anmält att 1963 års luftfartsutredning i betänkandet *Luftfartsverkets ekonomi och organisation* (SOU 1966: 34) lagt fram förslag som bygger på förutsättningen att de i prop. 1963: 191 angivna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken på sikt även bör gälla i fråga om den civila luftfarten. Med anledning härav har Kungl. Maj:t i propositionen föreslagit riksdagen att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, för budgetåret 1967/68 beräkna ett anslag av 22,5 milj. kr. till driftbidrag till luftfartsverket. Beredningen av ärendet är nu avslutad och jag anhåller att få redogöra för det närmare.

### Inledning

För att utreda luftfartsverkets framtida ställning m. m. erhöll dåvarande departementschefen den 16 november 1962 och den 1 mars 1963 Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla åtta sakkunniga (direktiv se 1964 års riksdagsberättelse s. 193). Som sakkunniga har slutligen tillkallats landshövdingen Thure Andersson, ordf., riksdagsmännen Einar Eriksson, Einar Gustafsson och Sigvard Larsson, departementsrådet Erik Nilsson, direktören Per Norlin, f. d. andre vice talmannen, greve Torgil von Seth samt budgetchefen Bo Jonas Sjönander. De sakkunniga, som antagit namnet *1963 års luftfartsutredning*, har den 25 augusti 1966 avgett betänkandet *Luftfartsverkets ekonomi och organisation* (SOU 1966: 34). I betänkandet lägger utredningen enhälligt fram förslag som bl. a. ansluter sig till den uppfattningen att de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för den statliga

trafikpolitiken (prop. 1963:191, SL<sup>3</sup>U 1, rskr 424) på sikt även bör gälla för den civila luftfarten. Förslagen avser bl. a. omfattningen av luftfartsverkets verksamhet, ekonomi samt avgifts- och investeringspolitik. Utredningen föreslår också vissa ändringar i huvudorganisationen för verket.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av Göta hovrätt, chefen för flygvapnet, fortifikationsförvaltningen, flygförvaltningen, postverket, televerket, statens järnvägar (SJ), Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), byggnadsstyrelsen, luftfartsverket, statskontoret, riksrevisionsverket, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, affärsverksutredningen, Svenska stadsförbundet, Svenska kommunförbundet, Svenska teknologföreningen, Näringslivets trafikdelegation, Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Statstjänstemännens riksförbund (SR), Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Landsorganisationen i Sverige (LO), AB Aerotransport (ABA), Svensk interkontinental lufttrafik AB (SILA), Scandinavian Airlines System (SAS), Linjeflyg AB (LIN), Transair Sweden AB (TSA), Internord Aviation AB (Internord), Kungl. svenska aeroklubben (KSAK), Svenska privat- och affärsflygföreningen (SPAF) samt Svensk pilotförening. ABA, SILA och SAS har avgett gemensamt yttrande. Vidare har överståthållarämbetet och vissa länsstyrelser bifogat yttranden från bl. a. städer och kommuner. Härjämte har Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen och Svensk flygtrafikledarförening inkommit med synpunkter i ärendet. Svenska landstingsförbundet har avstått från att yttra sig.

De förslag till lönegradsplacering av vissa tjänster, som redovisas i det följande, har varit föremål för förhandlingar mellan statens avtalsverk och berörda personalorganisationer. Avtal har sedermera träffats — under förbehåll av Kungl. Maj:ts godkännande — angående löneställningen för de i förslaget ingående tjänsterna. Riksdagens lönedlegation har godkänt avtalet.

## A. Luftfartsverkets verksamhet

### 1. Nuvarande förhållanden

Luftfartsverkets arbetsuppgifter och kompetensområde regleras genom instruktionen den 3 december 1965 (nr 845) för luftfartsverket. Enligt instruktionen har verket till uppgift dels att driva och förvalta statens flygplatser för civil luftfart och därmed sammanhängande rörelse, dels att handlägga ärenden om den civila luftfarten.

Verkets arbetsuppgifter beror också av internationella avtal och särskilda svenska författningar på luftfartens område.

Den internationella luftfarten regleras bl. a. genom konventionen angåen-

de internationell civil luftfart, avslutad i Chicago den 7 december 1944 (Sveriges överenskommelser med främmande makter nr 2/1946). Den är ett mellan de anslutna staternas regeringar träffat avtal enligt vilket de fördragsslutande staterna förbinder sig till ett visst samarbete och ikläder sig vissa förpliktelser. Konventionstexten innehåller 96 artiklar, som under årens lopp kompletterats och preciserats genom att till densamma fogats 15 annex, som behandlar tekniska och operativa frågor i vidsträckt mening. Luftfartsverkets befattning med internationella luftfartsfrågor regleras bl. a. i verkets instruktion och i särskilda av Kungl. Maj:t meddelade beslut.

De grundläggande svenska bestämmelserna för luftfarten har sammanförts i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297; ändrad senast 1964: 211). Med stöd av denna har Kungl. Maj:t genom luftfartskungörelsen den 24 november 1961 (nr 558; ändrad senast 1966: 67) utfärdat vissa kompletterande föreskrifter. Andra lithörande författningar, som reglerar vissa delar av luftfartens rättsliga förhållanden, är lagen den 26 maj 1922 (nr 382) angående ansvarighet för skada i följd av luftfart, lagen den 12 maj 1955 (nr 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg och kungörelsen den 2 december 1955 (nr 635) med närmare bestämmelser om luftfartygsregistret m. m. (ändrad 1961: 558). Genom nämnda författningar har till luftfartsverket delegerats vissa befogenheter att som luftfartsmyndighet utfärda tillämpningsföreskrifter samt utöva inspektion och kontroll. I kraft härav har luftfartsverket utfärdat ett stort antal tillämpningsbestämmelser. De flesta bestämmelserna finns sammanförda i särskilda publikationsserier av vilka de viktigaste är Bestämmelser för civil luftfart (BCL) och AIP-Sverige (Aeronautical Information Publication).

Luftfartsverket driver och förvaltar f. n. 13 civila flygplatser för regelbunden luftfart (linjefart) — s. k. trafikflygplatser — nämligen Stockholm-Arlanda (öppnades för linjefart år 1960), Kiruna (1960), Skellefteå (1961); Umeå (1961), Örnsköldsvik (1961), Sundsvall/Härnösand (1945), Stockholm-Bromma (1936), Karlstad (1945), Norrköping-Kungsängen (1937), Visby (1942), Jönköping (nya; 1960), Göteborg-Torslanda (1925) och Malmö-Bulltofta (1924). Vidare förvaltar verket vissa civila anläggningar på åtta militära flygfält, som enligt avtal mellan chefen för flygvapnet och luftfartsverket upplåtits för linjefart, nämligen Luleå (1944), Östersund (1958), Borlänge (1962), Kalmar (1957), Halmstad (1958), Ängelholm (1960), Ronneby (1958) och Kristianstad (1961). Sammanlagt finns 21 flygplatser för linjefart som ägs och drivs av staten. Dessutom förvaltar luftfartsverket åtta staten tillhöriga s. k. småflygfält vid vilka inte förekommer linjefart, nämligen Backamo (Uddevalle), Eslöv, Norrtälje, Strömstad-Näsinge, Varberg, Visingsö, Vängsö och Örebro.

Förutom de av luftfartsverket förvaltade flygplatserna finns ett antal allmänna flygplatser, som inte används för linjefart, samt enskilda flygplatser.

Luftfartsverket, som inrättades den 1 juli 1945, är genom beslut av 1947 års riksdag ett affärsdrivande verk (prop. 1947: 194, SU 126, rskr 254) och dess tillgångar, skulder, intäkter och kostnader redovisas på en affärsverksfond — luftfartsfonden. I enlighet med detta riksdagsbeslut bedriver luftfartsverket inte någon trafikrörelse i egentlig mening utan dess verksamhet hålls i ekonomiskt avseende skild från flygtrafikföretagens.

Enligt avtal mellan luftfartsverket och televerket svarar televerket för anskaffning, teknisk drift och underhåll av de radiotekniska anordningar som luftfartsverket behöver för flygsäkerhetstjänsten. Luftfartsverket, som endast svarar för den operativa användningen av anläggningarna, lämnar televerket för varje budgetår på visst sätt beräknad ersättning. Större delen av den radiotekniska utrustning, som anskaffas för den civila luftfartens behov, bokförs på televerkets fond. I prop. 1967: 1 (bil. 8 s. 201) har Kungl. Maj:t föreslagit att dessa kapitaltillgångar förs över till luftfartsfonden den 30 juni 1967.

SMHI svarar för den civila luftfartens behov av flygväderlekstjänst. Luftfartsverkets kostnader härför motsvarar det belopp som anvisas på riksdagen under sjätte huvudtitelns anslag Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Väderlekstjänst för luftfarten. På samma sätt påförs luftfartsverket en tredjedel av det belopp som anvisas under anslaget Bidrag till väderleksstationer i Nordatlanten och på Grönland m. m.

Enligt beslut av 1947 års riksdag är syftet med luftfartsverkets affärsdrivande verksamhet att genom god planläggning av investeringarna i flygfält m. m. och rationell drift av markorganisationen hålla kostnaderna för verksamheten så låga som det med hänsyn till trafiksäkerhetens krav och skäligen anspråk på en i övrigt god service är möjligt. Taxesättningen skall under beaktande härav ske på sådant sätt att, i den mån internationella förhållanden inte lägger hinder i vägen, täckning erhålls för kostnaderna för markorganisationen. Häri skall inräknas kapitalkostnader som hänförs till de fr. o. m. budgetåret 1947/48 gjorda investeringarna i luftfartsfonden. Beträffande tidigare gjorda investeringar uttalades att åtminstone t. v. kunde bortses från kapitalkostnaderna. Riksdagen räknade med att full kostnadstäckning för markorganisationen skulle kunna uppnås i början av 1950-talet. Luftfartsverkets ekonomiska resultat har emellertid inte utvecklats i avsedd riktning. I stället har riksdagen för varje budgetår nödgats anvisa ett anslag under luftfartsfonden till täckning av underskott. Anslaget har också för varje budgetår tagits i anspråk av luftfartsverket för att täcka driftunderskott. För budgetåret 1965/66 utgjorde detta 6,1 milj. kr. exkl. förräntning på det statskapital som investerats i fonden. Verket redovisar f. n. inte heller någon förräntning i sina räkenskaper. Motsvarande driftunderskott var budgetåret 1964/65 13,6 milj. kr. Eftersom luftfartsfonden alltid visat underskott tas fonden i riksdagen upp under en särskild rubrik vid sidan av övriga affärsverksfonder.

Det bokförda nettovärdet av tillgångarna på luftfartsfonden var den

30 juni 1966 225,7 milj. kr. Nettovärdet av de investeringar i radioanläggningar för luftfarten, som bokförts på televerkets fond, var 11,4 milj. kr. Det sammanlagda bokförda nettovärdet av statskapitalet för luftfarten vid nämnda tidpunkt uppgick sålunda till (225,7 + 11,4) 237,1 milj. kr.

## **2. 1963 års luftfartsutredning**

### *Verksamhetens omfattning*

Beträffande huvudmannaskapet för trafikflygplatserna, dvs. de statliga civila flygplatserna för linjefart, framhåller utredningen att flera av dessa ursprungligen tillhörde resp. städer och att flygplatserna sedermera överlåtits eller upplåtits åt staten. Sålunda ingår f. n. alla för linjefart utnyttjade flygplatser i den statliga civila flygplatsorganisationen. I andra länder däremot är det vanligt att trafikflygplatser drivs av kommunala eller enskilda företag. I fråga om huvuddelen av trafikflygplatserna finner utredningen att ingenting torde kunna vinnas praktiskt eller ekonomiskt genom att föra över dem till kommuner eller andra lokala förvaltningsorgan. Utredningen förordar därför att luftfartsverkets trafikflygplatser förblir under gemensam huvudman, men anser att det i fråga om enstaka flygplatser med lågt trafikunderlag kan finnas skäl för att förvaltningen sköts av kommunalt eller annat regionalt organ som är fristående från den gemensamme huvudmannen.

Utredningen behandlar härefter frågan om i vilken företagsform markorganisationen lämpligen bör bedrivas. Principiellt anser utredningen fördelarna med gemensam huvudman vara desamma oberoende av om huvudmannen är staten, flygföretag eller särskilt förvaltningsföretag. För inrättandet av ett förvaltningsföretag med t. ex. flygtrafikföretagen som delägare vid sidan av staten talar enligt utredningens mening den omständigheten att markorganisationen som en integrerad del av flygtransportarbetet utgör en produktionsfaktor med samma rätt till ersättning ur luftfartens totala intäkter som varje annan produktionsfaktor. Utredningen finner att det i och för sig föreligger samma möjligheter för luftfartsverket som för en organisation i annan företagsform att arbeta under affärsmässiga former och att genom effektiv och företagsekonomiskt riktig taxepolitik skaffa sig kostnadstäckning för dess tjänster. Utredningen förordar därför att luftfartsverket bibehålls vid nuvarande företagsform som affärsdrivande verk men anser det samtidigt nödvändigt att understryka vikten av att verket drivs på affärsmässiga grunder och att klara riktlinjer utformas för dess ekonomiska handlande.

Omfattningen av luftfartsverkets befattning med markorganisationen anser utredningen liksom hittills böra vara koncentrerad till två huvuduppgifter.

Den ena är att förvalta och driva flygplatser, som är avsedda för linjefart. Dessa flygplatser -- inkl. för linjefart upplåtna militära flygfält -- benämner utredningen *primärflygplatser*.

Utredningen anser att denna huvuduppgift för luftfartsverket inte utesluter att flygplatser för linjefart kan anläggas, förvaltas och drivas av landsting, kommun eller enskild intressent. Sådana flygplatser bör kallas *sekundärflygplatser*. Linjefart skall sålunda kunna ske överallt där tekniska och ekonomiska förutsättningar för trafiken föreligger, oavsett äganderättsförhållandena i fråga om flygplatserna. Utredningen anser att för utbyggande av kommunalt eller enskilt ägda flygplatser till trafikflygplatser eller för anläggande av nya sådana flygplatser bör förutsättas, förutom erforderlig teknisk standard, att anläggandet av flygplatsen är lämpligt från allmän transportförsörjningssynpunkt, att en varaktig trafik kan beräknas uppkomma och att trafiken kan bedrivas utan direkta subventioner från det allmänna.

Den andra huvuduppgiften för verket inom den civila markorganisationen bör enligt utredningen vara att svara för eller ombesörja erforderlig trafikledning och från flygsäkerhetssynpunkt påkallad övervakning och tillsyn såväl vid primär- och sekundärflygplatser som eljest i det luftrum som används för civil luftfart. Undantag härifrån skall göras för de militära flottiljflygfält, som enligt avtal mellan chefen för flygvapnet och luftfartsverket är upplåtta för linjefart, och där ansvaret vilar på flygvapnet. Luftfartsverket bör framdeles inte ta annan befattning med sådana flygplatser, som inte är avsedda för linjefart, än som avser övervakning och tillsyn från flygsäkerhetssynpunkt.

Utredningen anser följaktligen att anläggande, förvaltning och drift av flygplatser, som *inte* är avsedda för linjefart, inte är en statlig angelägenhet utan bör ankomma på landsting, kommun eller enskild intressent. Enligt denna principiella ståndpunkt anser utredningen att luftfartsverket, där så är företagsekonomiskt lämpligt, bör avveckla det statliga engagemanget i de civila småflygfält, som förvaltas av verket.

För att minska underskottet på luftfartsfonden anser utredningen att verket i största möjliga omfattning bör komplettera den till flygtrafiken direkt knutna verksamheten med annan verksamhet som indirekt anknyter till flygtrafiken. I det sammanhanget konstaterar utredningen att det f. n. genom Kungl. Maj:ts beslut den 29 juni 1964 och den 30 juni 1965 finns vissa föreskrifter om uppdelning mellan luftfartsverket och SAS av rätten att bedriva bl. a. den del av stationstjänsten på flygplatserna som hänförs till ramp-tjänst. Enligt utredningens mening är ramp-tjänsten, dvs. omhändertagande av luftfartyg vid ankomst och avgång (t. ex. lastning, lossning, städning och rengöring av luftfartyg) en verksamhet som naturligt bör ankomma på luftfartsverket i den mån verket inte anser förenligt med sina intressen att överlåta den på annan företagare. Sådant överlåtelse bör främst ske till



svenska flygtrafikföretag och avtal härom träffas mellan luftfartsverket samt SAS och LIN.

I syfte att förstärka luftfartsverkets möjligheter att arbeta på ett ändamålsenligt sätt föreslår utredningen vidare att det bör stå verket fritt att i fråga om den radiotekniska verksamheten och flygväderlekstjänsten aningen arbeta i egen regi eller anlita televerket resp. SMHI eller annan entreprenör. Vägledande vid sådana val bör endast vara vad som från företags-ekonomiska synpunkter visar sig vara mest ändamålsenligt.

Utredningen anser slutligen att viss uppmjukning bör övervägas i vad avser bundenheten till byggnadsstyrelsen i fråga om projektering och utförande av husbyggnader.

### *Ekonomisk målsättning*

Innan utredningen kommer in på frågan om det mål för luftfartsverkets ekonomi, som enligt utredningens mening bör gälla i fortsättningen, redovisar man vissa faktiska uppgifter rörande det ekonomiska resultatet av luftfartsfonden. Utredningen konstaterar, att luftfartsfonden sedan den 1 juli 1947 då verket blev affärsdrivande varje år visat underskott. Exkl. ränta på i fonden investerat kapital (på bokfört nettovärde), vilken ränta inte redovisas i verkets räkenskaper, uppgår det sammanlagda underskottet för budgetåren 1947/48—1964/65 till 167,7 milj. kr. Tas hänsyn till ränta efter 5 % på investerat kapital och ränta på ränta efter samma procentsats på underskotten stiger de ackumulerade förlusterna till 365,2 milj. kr. Underskottet för budgetåret 1964/65 inkl. ränta på bokfört nettovärde (224,6 milj. kr.) enligt normalräntefoten 5,25 % uppgår till 25,4 milj. kr. Ställt i relation till antalet passagerare beräknar utredningen att detta underskott motsvarar i genomsnitt ca 10 kr. för varje passagerare vid enkel flygresa.

De av 1947 års riksdag fastställda riktlinjerna för luftfartsverkets verksamhet anser utredningen formellt kunna berättiga till krav på täckning av de ackumulerade förlusterna efter den 1 juli 1947, såväl direkta driftunderskott som utebliven kapitalränta. Utredningen anser det emellertid inte vara möjligt att belasta luftfarten med krav på täckning av dessa förluster. De bör i stället betraktas som utvecklingskostnader, något som även bör gälla de förluster som uppkommer intill dess ställning tagits till det framtida reglerandet av luftfartsverkets ekonomiska förhållanden.

Utredningen behandlar i anslutning till redogörelsen för luftfartsfondens resultat de normer för redovisningen på fonden som hänger samman med beräkningen av ränta, avskrivning och pensionskostnad. F. n. innefattar de redovisade utgifterna i luftfartsverkets räkenskaper varken ränta på i luftfartsfonden redovisat kapital eller kalkylerade pensionskostnader utöver faktiskt utbetalda pensioner och ATP-avgifter. Avskrivningsmetoden är genomgående konstant avskrivning till noll på historiska anskaffningsvärden. I avvaktan på resultatet av affärsverksutredningens arbete anser ut-

redningen att det bokförda statskapitalet t. v. bör förräntas efter den normalränta som gäller för utlåning från statens utlåningsfonder, att i den löpande redovisningen avskrivning bör ske enligt hittills tillämpade principer och att kostnaden för pensioner liksom hittills bör tas upp endast med faktiskt utbetalda belopp.

Utredningen anser att de i prop. 1963:191 angivna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken, som bl. a. innebär att varje trafikgren i princip bör svara för de kostnader den förorsakar det allmänna, på sikt även bör gälla i fråga om såväl inrikes som utrikes luftfart. Det allmänna definieras i propositionen som stat och kommun. Med de kostnader som en trafikgren förorsakar det allmänna avses enligt 1953 års trafikutredning de kostnader som det allmänna skulle undgå om trafikgrenen i fråga inte existerade. Med tillämpning av denna definition på luftfartens kostnadsansvar anser utredningen att luftfarten bör bära alla kostnader för det allmänna som föranleds av trafikgrenen, bl. a. kostnaderna för luftfartsverkets hela centrala administration.

Om det av statsmakterna beslutade trafikpolitiska reformprogrammet genomförs omedelbart för luftfartens del innebär detta att avgifterna för luftfartsverkets tjänster genast måste höjas kraftigt. Utredningen anser det orealistiskt att söka förverkliga målsättningen om full kostnadstäckning så snabbt. Den finner det rimligt att flygtrafikföretagen medges en övergångstid för att successivt anpassa sin verksamhet till kravet om full kostnadstäckning. Utredningen föreslår att övergångstiden anges till tio år. Statens bidrag till täckning av underskotten i rörelsen skulle alltså successivt bortfalla under en tioårsperiod.

I anslutning till att luftfartsverket bör ges möjlighet att på ett mera effektivt sätt än hittills arbeta som affärsdrivande verk anser utredningen angeläget att det nuvarande systemet med underskottstäckning snarast avvecklas. Det praktiska förfarings sättet att under övergångstiden uppnå anpassning till de trafikpolitiska riktlinjerna synes i stället lämpligen bära vara att ett särskilt anslag anvisas under sjätte huvudtiteln avseende driftbidrag till luftfartsverket. Bidraget bör anvisas första gången för budgetåret 1967/68.

Det ekonomiska utfallet av luftfartsverkets verksamhet under budgetåret 1966/67 beräknas visa ett totalt underskott om ca 25 milj. kr., inkl. ränta beräknad efter räntesatsen 5,75 % på disponerat kapital. Med utgångspunkt i detta belopp och under förutsättning att övergångstiden begränsas till högst tio år, varvid driftbidraget årligen bör minskas med en tiondel, skulle bidraget under budgetåret 1967/68 utgå med 22,5 milj. kr. Utredningen föreslår, att driftbidrag skall utgå längst t. o. m. budgetåret 1975/76 och för detta budgetår utgöra högst 2,5 milj. kr. Bidraget föreslås utgå med angivna belopp, oavsett eventuella ränte- och penningvärdeförändringar.

Enligt utredningen föreligger inte några hinder varken i inrikes eller utrikes trafik att ta ut avgifter för navigationshjälpmedel i terminalområden

och luftleder (undervägskostnader). Flertalet länder med internationell luftfart av större omfattning underlåter f. n. att genom särskilda avgifter täcka sina undervägskostnader. Vid sådant förhållande finner utredningen skäligt att anstå med införandet av avgifter för dessa undervägskostnader. De uppgår emellertid redan nu till betydande belopp. Utredningen föreslår därför, att frågan om hur undervägskostnaderna skall täckas prövas inom fem år. Denna prövning bör således ske före den 1 juli 1972 och frågan om avtrappningen av den återstående delen av driftbidraget efter utgången av budgetåret 1971/72 bli beroende av de därvid gjorda övervägandena.

Utredningen anser angeläget, att luftfartsfondens karaktär av affärsverksfond omedelbart understryks genom att fonden omkonstrueras. Genom driftbidraget avses fonden bokföringsmässigt uppnå balans och bokföringstekniskt bli likställd med övriga affärsverksfonder. Den bör således fr. o. m. budgetåret 1967/68 i riksstaten under rubriken Statens affärsverksfonder redovisa ett överskott motsvarande normalräntan på disponerat statskapital.

#### *Kommunala bidrag till primärflygplatser*

Det föreligger enligt utredningens mening starka skäl för att kommun, som i första hand betjänas av en viss flygplats för linjefart, bidrar till dess anläggning och fortsatta utveckling.

Bidrag från kommun, landsting eller annan intressent (kommunala bidrag) till investering i och drift av statliga flygplatser som är öppna för linjefart har aktualiserats vid skilda tillfällen. I särskilt hög grad har detta varit fallet under det uppbyggnadsskede av svensk inrikes luftfart som inföll under senare delen av 1950-talet och de första åren under 1960-talet. Överenskommelser om bidrag har efter förhandlingar träffats i varje särskilt fall.

I anslutning till sådana överenskommelser utgick kommunala bidrag till täckande av driftkostnaderna vid primärflygplatser under budgetåret 1964/65 med sammanlagt 365 000 kr., nämligen vid flygplatserna i Hultsfred, Karlstad, Kiruna, Kristianstad, Skellefteå och Örnsköldsvik. Sådana bidrag tas upp som inkomster i luftfartsverkets räkenskaper och utgör således ett understöd åt luftfarten med kommunala medel.

De kommunala bidragen till investeringar i flygplatsanläggningar har uppgått till betydande belopp. Exempelvis har kommunen vid utbyggnad av Jönköpings flygplats ställt erforderlig mark till förfogande och i övrigt bidragit med 50 % av anläggningskostnaderna. Vid anläggandet av Skellefteå flygplats ställdes likaledes mark till förfogande. Dessutom lämnades bidrag från kommunen och arbetsmarknadsstyrelsen med sammanlagt 65 % av anläggningskostnaden. Till vissa utbyggnadsarbeten på Torslanda flygplats har Göteborgs stad genom avtal år 1963 och 1965 ställt mark till förfogande och därutöver bidragit till utbyggnadskostnaderna med 37,5 %. Detta bidrag har konstruerats så att för inrikestrafiken beräknats 50 % bidrag och för

utrikestrafiken 25 %. Avtal har träffats med Skellefteå stad resp. Örnsköldsviks stad samt Grundsunda och Själevads kommuner om bidrag med 50 % till kostnaderna för vissa kompletteringsarbeten under åren 1966 och 1967 på Skellefteå resp. Örnsköldsviks flygplatser. Enligt avtal angående avveckling av Bulltofta flygplats och utbyggnad av en ny allmän flygplats i Malmöområdet skall Malmö stad bidra till investeringen. Beträffande markförvärv skall staten svara för ett belopp motsvarande överlåtelsevärdet för dess mark vid Bulltofta flygplats och staden för återstående kostnad för mark. I fråga om övriga investeringar skall staden bidra med ett indexreglerat belopp av 25 milj. kr. som motsvarar ca 37,5 % av anläggningskostnaden, exkl. mark. För utbyggnaden av Arlanda flygplats har hittills inte lämnats kommunalt bidrag. Bromma flygplats har byggts ut utan direkta investeringsbidrag från Stockholms stad. Vid komplettering av militära flygfält för civilt bruk har i allmänhet kommun, landsting eller annan intressent helt bestritt kostnaderna.

De kommunala bidragen till investeringar i flygplatser belastar inte luftfartsfonden. Genom luftfartsverket sker alltså ingen förräntning eller amortering av detta kapital. Eftersom verket inte skaffar intäkter för att täcka dessa kostnader utgör de belopp som motsvarar ränta och avskrivning på kommunernas investeringsbidrag ett understöd åt luftfarten med kommunala medel.

Utredningen har vid sina överväganden i frågan om kommunala investeringsbidrag utgått från att ett visst utrymme måste lämnas det kommunala intresset av medinflytande och medansvar för primärflygplatserna. Detta gäller särskilt så länge ett stort antal flygplatser har så låga intäkter att inte ens särkostnaderna täcks. Vid det av utredningen gjorda ställningstagandet om en successiv kostnadstäckning för luftfartsverket kommer inom övergångsperioden den civila luftfarten att vara beroende av bidrag från det allmänna.

Utredningen anser det angeläget att frågan om kommunala investeringsbidrag närmare klarläggs. Storleken av en kommuns investeringsbidrag bör enligt utredningens uppfattning utgöra en viss i förväg fastställd del av anläggningskostnaderna. För budgetåren 1967/68—1976/77 bör bidraget till primärflygplatser i princip motsvara i runt tal halva investeringskostnaden. Staten bör dock av praktiska skäl utan att ifrågasätta kommunalt bidrag kunna svara för investeringar uppgående till högst 100 000 kr. per flygplats och budgetår. Utredningens förslag till kommunala investeringsbidrag till ny-, till- eller ombyggnad av primärflygplatser redovisas i följande sammanställning.

Motsvarande uppdelning anser utredningen i tillämpliga delar bör ske beträffande de civila anläggningarna på militärt flygfält som upplåtits eller upplåts för linjefart.

Vad beträffar Arlanda flygplats anser utredningen att så länge flygplatsen

	Bidragsprocent		
	Kommun	Stat	Anm. <sup>1</sup>
1. Erforderlig mark för flygplatsens funktion (inberäknat erforderlig mark för bilparkeringsplatser och plats för inflygningsljus) samt inlösen av byggnader	100		Marken återgår till kommunen om flygplatsen läggs ner
2. Anslutning till byggnader eller punkter, som anvisas av luftfartsverket, av vatten och avlopp samt högspänd elström med tillräcklig kapacitet för flygplatsens drift	100		
3. Väg till stationsbyggnad	100		Kommunen väghållare
4. Anläggningskostnader:			
a) Rullbanor, taxibanor, stationsplatta och uppställningsplatser för flygplanen	50	50	
b) Stations- och driftbyggnader, stängsel	50	50	
c) Yttre parkeringsplatser (kort- och långtidsparkering)	50	50	
d) Banbelysning och inflygningsljus	50	50	
e) Övriga anläggningar m. m. (radio, tele, fordon, maskiner osv.)		100	

<sup>1</sup> Samtliga anläggningar skall uppfylla tekniska krav enligt luftfartsverkets normer.

avses för enbart internationell trafik bör bidrag lämnas från Stockholms stad och Stockholms läns landsting motsvarande hälften av de bidrag som angetts i nyssnämnda sammanställning. Om flygplatsen kommer att utnyttjas för inrikes trafik anser utredningen, att frågan om kommunalt bidrag bör bedömas på samma sätt som för övriga primärflygplatser.

Enligt utredningens mening bör kommunerna i princip erhålla ersättning från luftfartsverket för sina kapitaltillskott till investeringar. Återbetalning av redan lämnade eller avtalade bidrag torde ej kunna ifrågakomma. Endast sådant kommunägt kapital, som tillskjuts fr. o. m. budgetåret 1967/68 enligt de av utredningen föreslagna riktlinjerna för investeringsbidrag, bör kunna komma i fråga såsom ersättningsgrundande. Utredningens förslag till driftbidrag till luftfartsverket under tioårsperioden innebär, att staten bär betydande kostnader för luftfartsverkets direkta drift under periodens första år. Med hänsyn härtill och då statens underskott för luftfartsverket inte avses bli helt täckt förrän vid utgången av perioden anser utredningen att någon ersättning till kommun för dess kapitaltillskott inte bör utgå under perioden. Utredningen har inte ansett det möjligt att framlägga något praktiskt förslag till lösning av frågan hur ersättning bör utgå efter tioårsperiodens utgång.

Utredningen föreslår, att kommunala bidrag till luftfartsverket för drift av primärflygplats framdeles inte bör utgå. I de fall dylika driftbidrag f. n. utgår bör dessa fortsätta längst t. o. m. budgetåret 1971/72 och därefter upphöra. I samband med att kommunalt driftbidrag till viss flygplats upphör bör prövas om det är motiverat att bibehålla flygplatsen som primärflygplats.

### *Riktlinjer för avgiftspolitiken*

Vid sina överväganden i fråga om kravet på full kostnadstäckning för luftfartsverket har utredningen kommit till den uppfattningen att tillräckliga resultatförbättringar inte kan uppnås genom ingrepp enbart på kostnadssidan. Utredningen utgår från att varje möjlighet till kostnadsminskningar tillvaratas och att en effektiv kontroll av kostnaderna kommer till stånd. För att nå balans mellan kostnader och intäkter fordras emellertid dessutom en mera aktiv taxepolitik som bör utformas så att den gradvis leder till full kostnadstäckning senast vid den föreslagna övergångstidens slut. Verksamheten skall därvid så långt som möjligt drivas på affärs-mässiga grunder och under beaktande av möjligheterna för en sund utveckling av den civila luftfarten. Utredningen finner i det sammanhanget ingen anledning att föreslå ändring av gällande ordning för fastställandet av luftfartsverkets taxor och avgifter.

I fråga om nuvarande taxenivå lämnar utredningen jämförelsesiffror mellan avgiftsuttaget i europeiska länder som bygger på en undersökning utförd inom flygtrafikföretagens internationella organisation, IATA (International Air Traffic Association). Utredningen redovisar dessutom vissa uppgifter som inhämtats från SAS och LIN rörande storleken av de svenska statliga avgifternas andel på passagerarnas flygresekostnader. Uppgifterna från SAS avser juli 1965 och för LIN budgetåret 1965/66. I beräkningarna ingår, förutom landningsavgifter, såväl passageraravgifter som genomströmningsavgifter för drivmedel. För utrikestrafiken visar uppgifterna att de svenska statliga avgifternas andel av resekostnaderna motsvarar ca 1,4 % för avresande passagerare och ca 1,7 % för ankommande passagerare på sträckan Stockholm—New York, ca 3,5 % för avresande passagerare och ca 1,9 % för ankommande passagerare på sträckan Stockholm—Paris samt ca 11,4 % för avresande passagerare och ca 8,5 % för ankommande passagerare på sträckan Stockholm—Köpenhamn. För inrikestrafiken visar uppgifterna att de statliga avgifterna för SAS motsvarar ca 13,9 % exkl. genomströmningsavgifter och att avgifterna för LIN motsvarar ca 17,9 % av trafikinkomsterna eller ca 18,8 % inkl. genomströmningsavgifter.

För att nå det uppställda målet, dvs. att successivt nå upp till full kostnadstäckning under en period av tio år fordras relativt betydande taxehöjningar. Utformningen av höjningarna blir enligt utredningen beroende av ställningstagandet till hur kostnadstäckningen skall ske. Denna skulle kunna tänkas ske för varje tjänst, för varje flygplats, för varje trafikslag eller för verket som helhet. Enligt utredningens uppfattning bör kostnadstäckningskravet avse luftfartsverket som helhet och de olika avgifterna för verkets tjänster vara så avpassade att de tar hänsyn till efterfrågeelasticiteten.

I avvaktan på prövningen av frågan om hur undervägskostnaderna skall tas ut har utredningen låtit sin prognos över inkomster vid nuvarande taxor

och kostnader samt taxe- och avgiftsförslag omfatta enbart perioden 1967/68—1971/72. Totala antalet avresande passagerare antas härvid komma att öka från ca 1,7 milj. år 1965 till ca 2,5 milj. år 1970 och ca 3,6 milj. år 1975. Detta motsvarar en årlig ökning med i medeltal ca 9 % under den första och ca 7 % under den andra femårsperioden. Taxehöjningar för att erhålla de erforderliga ackumulerade inkomstökningarna beräknas uppgå till 3,6 milj. kr. för budgetåret 1967/68, 8,2 milj. kr. 1968/69, 12 milj. kr. 1969/70, 16,3 milj. kr. 1970/71 och 21,6 milj. kr. 1971/72.

Förutom årliga höjningar av avgifterna för stationstjänst och för upplåtelse av försäljning i tax-free shops samt fr. o. m. budgetåret 1968/69 av genomströmningsavgiften innebär utredningens förslag följande tidsplan för de olika avgiftsändringarna.

1967/68 Höjning av passageraravgiften i utrikes trafik med 5 kr., vissa ändringar i flygplatstaxan samt höjning av avgifterna för luftfartsinspektionens tjänster med ca 25 %.

1968/69 Höjning av årsavgifterna för landningar och av landningsavgifterna för flygplan med högsta tillåten startvikt över 40 000 kg.

1969/70 Höjning för utrikes trafik och viss inrikes trafik av landnings- och parkeringsavgifter med ca 10 % samt av årsavgifterna för landningar.

1970/71 Höjning av passageraravgiften i utrikes trafik med 2 kr.

1971/72 Höjning för utrikes trafik och viss inrikes trafik av landnings- och parkeringsavgifter med ca 10 % samt av årsavgifterna för landningar.

Utredningen lägger avgiftshöjningarna i väsentligt större utsträckning på utrikes trafik än på inrikes trafik. För inrikes luftfart föreslås ingen höjning av passageraravgiften och beträffande landningsavgifterna för inrikes trafik — utom i fråga om årskort för småflygplan — bibehålls avgifterna på i huvudsak reallt sett oförändrad nivå. Enligt utredningens mening bör även småflyget i fortsättningen i ökad utsträckning bidra till luftfartsverkets kostnadstäckning.

Utredningen uttalar slutligen i denna del, att om kostnaderna under femårsperioden ökar mer än vad utredningen räknat med eller trafikökningen skulle bli av mindre omfattning, bör den inkomstökning som då erfordras tas ut genom en höjd passageraravgift. Därvid bör i första hand övervägas möjligheterna att ta ut en sådan höjd avgift av den ej regelbundna luftfarten.

För att belysa storleken av taxeökningarna uttryckt per passagerare lämnar utredningen exempel som berör de båda beloppsmässigt största avgifterna, landningsavgift och passageraravgift.

För flygplan av typ Caravelle i utrikes trafik innebär enligt utredningen höjningen att landningsavgiften vid Arlanda flygplats stiger från 460 kr. till 708 kr. budgetåret 1971/72. Vid en antagen genomsnittlig beläggning av 57 passagerare motsvarar landningsavgiften en höjning från ca 8 kr. till ca 12 kr. per ankommande passagerare. Ökningen av passagerar-

avgiften under perioden innebär en höjning från 15 kr. till 22 kr. per avresande passagerare. Biljettpriset för enkel resa i ekonomiklass på exempelvis sträckan Stockholm—Paris uppgår till (532 + 15) 547 kr. Avgiften för en ankommande passagerare motsvarar vid oförändrat biljettpris budgetåret 1971/72 2,1 % av biljettpriset och för en avresande passagerare 4 %. För en tur- och returbiljett motsvarar avgiftshöjningarna sålunda ca 11 kr. från 1966/67 till 1971/72.

För flygplan av typ Metropolitan i inrikes trafik innebär höjningen att landningsavgiften vid Bromma flygplats stiger från 184 kr. till 224 kr. budgetåret 1971/72. Vid en antagen genomsnittlig beläggning av 30 passagerare motsvarar landningsavgiften en höjning från ca 6 kr. till ca 7 kr. per ankommande passagerare. Passageraravgiften kommer att vara oförändrad 10 kr. under perioden. Vid inrikes trafik kommer båda avgifterna att utgå för varje resa och totala beloppet per passagerare stiger sålunda från ca 16 kr. till ca 17 kr. Biljettpriset för enkel resa på exempelvis sträckan Stockholm—Sundsvall/Härnösand uppgår till 157 kr. Vid oförändrat biljettpris budgetåret 1971/72 motsvarar avgifterna 11 % av biljettpriset mot f. n. 10 %. Då landningsavgiften under perioden är oförändrad i Sundsvall motsvarar avgiftshöjningen för en tur- och returbiljett sålunda ca 1 kr. från 1966/67 till 1971/72.

Utredningen anser att de föreslagna ökningarna kan bäras av den civila luftfarten. Med hänsyn till de kostnadsökningar, som övriga transportmedel torde få vidkännas under perioden, synes luftfartens relativa konkurrenskraft inte komma att minska.

Vidare framför utredningen synpunkter och förslag i fråga om några enskilda avgifter. Utredningen anser bl. a. att införandet av en godsavgift bör ske när detta är affärsmässigt motiverat.

### *Riktlinjer för investeringspolitiken*

Utredningen beräknar med utgångspunkt i sin kännedom om teknikens och trafikens utveckling en investeringsvolym för luftfartsverket under budgetåren 1966/67—1974/75 om sammanlagt ca 360 milj. kr. För den första perioden om fem år beräknas totalt 145 milj. kr. och för den andra om fyra år 215 milj. kr. Beloppen inkluderar kommunala bidrag och kostnader för ny flygplats i Malmö-regionen. Förslaget ansluter i stort sett till ett alternativ III bland tre prognosticerade investeringsalternativ som utredningen infordrat från luftfartsverket. Den tidsplan som legat till grund för detta alternativ anser utredningen vara den mest realistiska med hänsyn såväl till luftfartsverkets resurser som till den ekonomiska belastningen för trafiken.

Eftersom luftfartsverket inte utrett lönsamheten hos de olika objekten har utredningen begränsat sig till att i princip endast behandla den totala



ramen för investeringarna. En väsentlig synpunkt för samtliga investeringar, som inte är av ren säkerhetskaraktär, måste vara räntabiliteten. Utförandet av de olika objekten blir därför beroende av lönsamhetskalkyler, som utredningen förutsätter att luftfartsverket utför för varje investeringsobjekt, samt av den prioritering av de lönsamma objekten som fordras med hänsyn till kravet på kostnadstäckning för verket.

Utbyggnaden av det statliga flygplatsnätet anser utredningen i första hand böra riktas in på komplettering av befintliga primärflygplatser, särskilt med sådana anordningar som är av väsentlig betydelse för trafiksäkerheten och regulariteten, och med syfte att nå en likvärdig standard för dessa flygplatser. Enligt utredningens bedömande torde inte någon av de av luftfartsverket ifrågasatta nya flygplatserna för linjefart (Borås, Växjö, Skaraborgs län, Vänersborg—Trollhättan—Uddevalla, Örebro, Linköping och Ådalen) kunna under perioden t. o. m. budgetåret 1974/75 beräknas få ett sådant trafikunderlag att de utgör en lönsam investering. Samma förhållande bedömer utredningen gälla beträffande de orter från vilka särskilda framställningar inkommit till utredningen (bl. a. Gällivare och Funäsdalen). Utredningen finner sålunda att några nya primärflygplatser, dvs. statliga flygplatser för linjefart, inte bör komma till stånd under perioden. Om någon sekundärflygplats, dvs. kommunalt eller enskilt ägd flygplats för linjefart, kan bli aktuell får bli beroende av de undersökningar som i det enskilda fallet underställs Kungl. Maj:t för prövning jämlikt luftfartslagen, bl. a. vad gäller frågan om att inrätta och driva allmän flygplats. Utredningen anser att kommunalt ägda flygplatser bör få byggas som beredskapsarbete.

Utredningen redovisar några allmänna synpunkter beträffande investeringsverksamheten. Sålunda finner utredningen att verket i syfte att minska kostnaderna för investeringar i byggnader bör ompröva de krav som ställs upp inom verket. Med beaktande av byggnadernas funktion bör från ekonomiska synpunkter prövas byggnadernas utformning, byggmetoder och byggmaterial samt projekteringskostnader. Utredningen anser att uppförande av fraktbyggnader och hangarbyggnader inte bör ankomma på luftfartsverket utan på flygtrafikföretag och/eller annan intressent på mark som verket mot ersättning upplåter på flygplatsen. I fråga om fraktbyggnader kan härigenom kravet på rationella anordningar för godshantering bli bäst tillgodosett.

Utredningen anför synpunkter på räntabilitetsberäkningar inom luftfartsverket och övergår därefter till att ange de lönsamhetskrav för nya primärflygplatser som bör gälla till vägledning för bedömandena.

För ett statligt engagemang i anläggandet av en ny flygplats anser utredningen att dels full kostnadstäckning bör erhållas för hela det i anläggningen investerade statliga kapitalet enligt kalkyl som omfattar hela den beräknade ekonomiska livslängden, dels intäkterna bör överstiga drift-

och kapitalkostnaderna senast tio år efter flygplatsens anläggande. Samma ekonomiska förutsättningar och bedömningar beträffande flygplatsens totala resultat bör — med vederbörlig hänsyn tagen till flygsäkerhetens krav — gälla vid större investeringar i befintliga primärflygplatser.

Vidare bör för statens övertagande av en befintlig kommunalt eller enskilt ägd flygplats sådana ekonomiska förutsättningar föreligga att dels staten under flygplatsens återstående beräknade ekonomiska livslängd erhåller full kostnadstäckning för sin investering, dels intäkterna överstiger drift- och kapitalkostnaderna senast fem år efter flygplatsens övertagande. För varje primärflygplats bör i beräkningarna ingå kostnader för den fullständiga tekniska utrustning som fordras för att trygga fullgod säkerhet och regularitet.

Utredningen anser att Borlänge och Kristianstads flygplatser f. n. inte har ett trafikunderlag som ekonomiskt kan motivera att dessa drivs som primärflygplatser. Statlig drift av dessa flygplatser bör därför upphöra senast budgetåret 1967/68. Vidare bör statens drift av flygplatsen vid Hultsfred inte återupptas. Utredningen motsätter sig inte att ifrågavarande flygplatser drivs som sekundärflygplatser, varvid förutsätts att erforderlig teknisk standard upprätthålls. Vidare bör varaktig trafik beräknas uppkomma och denna trafik kunna bedrivas utan direkta subventioner från det allmänna. För övriga primärflygplatser med svagt trafikunderlag bör en fortlöpande prövning ske inom luftfartsverket av dessa flygplatsers räntabilitet totalt sett. Frågan om en avveckling av den statliga driften bör tas upp där så bedöms ekonomiskt motiverat.

### *Särskilt yttrande*

Betänkandet läggs fram utan reservation men ett särskilt yttrande har avgetts av ledamoten, direktören Per Norlin med instämmande av experterna, direktörerna Sven-Eric Svanberg och Åke Weimar.

Norlin anser (1.) att perioden tio år efter vilken kostnadstäckning skall ha uppnåtts för det allmänna knappast kan anses realistisk. Enligt hans mening är luftfarten ännu en ung industri och flygföretagen kan inte räkna med den stabilitet i olika hänseenden som rimligen bör anses utgöra kännetecknet på att övergången från utvecklingsskede till exploateringsskede har ägt rum. Han ifrågasätter om inte (2.) alla investeringar som belöper på hittills förfluten tid bör undantas från krav på kostnadstäckning eftersom det rör sig om investeringar vilka beslutats utan att flygtrafikföretagen haft anledning anta att kostnaderna sedermera skulle helt få bäras av dem. Vidare (3.) bör redan nu beslut träffas om att undanta undervägskostnaderna från kravet på kostnadstäckning. För en dylik ståndpunkt talar att dessa kostnader är av sådan natur att de bör betalas av staten. Den reguljära luftfarten (4.) bör inte belastas med kostnader för andra former av civil luftfart, t. ex. charterflyg, annat kommersiellt flyg och allmänflyg, eller med kostnader för militärt flyg på civila flygplatser. På grund av all-

mänflygets stora betydelse anser Norlin det skäligt att det liksom andra trafikgrenar under sitt utvecklingsskede får stöd av det allmänna. Däremot bör inte denna kostnad övervältras på den kommersiella luftfarten. Slutligen framhåller Norlin (5.) att luftfartsverkets avgifter dels inte bör fixeras för en lång period, dels bör utgå inte efter verkets faktiska kostnader utan efter ett marknadsmässigt något så när riktigt avvägt pris och i huvudsak med hänsyn tagen till flygtrafikföretagens konjunkturläge. Avgifterna bör således omprövas löpande under medverkan av flygtrafikföretagen.

### 3. Yttranden

#### *Verksamhetens omfattning*

I fråga om huvudmannaskapet för trafikflygplatserna ansluter sig remissinstanserna allmänt till utredningens uppfattning.

Utredningens förslag att bibehålla luftfartsverket vid nuvarande företagsform som affärsdrivande verk tillstyrks genomgående av dem som yttrat sig särskilt i den delen. *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* framhåller att utredningens alternativförslag till företagsform, ett särskilt trafikföretag under statlig medverkan, på sikt kan innefatta den bästa lösningen för huvudmannaskapet och att hinder inte bör möta för en framtida omprövning av företagsformen sedan möjligheterna att överblicka trafikflygets fortsatta utveckling ytterligare vidgats.

*Länsstyrelsen i Kalmar län* instämmer inte helt i att de statliga kommunikationsverken skall drivas på rent affärsmässiga grunder utan anser att andra faktorer i den översiktliga samhällsplaneringen kan behöva tillmätas stor vikt.

Utredningens förslag rörande luftfartsverkets befattning med primär- resp. sekundärflygplatser tillstyrks av övervägande antalet remissinstanser. *Luftfartsverket* finner ingenting att erinra mot att sekundärflygplatser förvaltas och drivs av annan huvudman än luftfartsverket, under förutsättning att sådana flygplatser byggs enligt verkets normer. Ansvar för flygsäkerhetstjänsten vid dessa flygplatser bör odelat vila på luftfartsverket som bör få ersättning från flygplatsinnehavaren.

*Länsstyrelsen i Älvsborgs län* delar helt utredningens synpunkter bl. a. i fråga om de villkor som bör uppställas som förutsättningar för tillkomsten av sekundärflygplatser. Om emellertid betryggande garantier kan lämnas för att kommunen svarar för såväl investering i som underhåll och drift av anläggningen, synes enligt länsstyrelsens mening hinder inte böra möta mot en liberalare syn på detta engagemang än vad utredningen anlagt.

Utvecklingen från kommunal till statlig förvaltning av landets trafikflygplatser har enligt *överståthållarämbetet* varit lämplig och riktig. Utredningens förslag om statlig förvaltning av primärflygplatser och kommunal förvaltning av sekundärflygplatser innebär ett avsteg från denna

utveckling. Ämbetet ifrågasätter om den av utredningen valda vägen innebär en rationell och ändamålsenlig lösning av markorganisationen för linjefarten. *Länsstyrelserna i Kalmar och Västernorrlands län* samt *Svenska stadsförbundet* anser att staten bör bära huvudansvaret för den framtida utvecklingen på inrikesflygets område.

Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot förslaget om avveckling av statliga småflygfält.

Beträffande stationstjänsten biträds utredningens synpunkter av flera remissinstanser medan *statskontoret* ifrågasätter om inte luftfartsverkets engagemang i stationstjänsten bör avvecklas. *LIN, Transair* och *Internord* anser att även andra än luftfartsverket bör äga rätt att driva ramptjänsten.

Utredningens förslag om större frihet för luftfartsverket i förhållande till *televerket, SMHI* och *byggnadsstyrelsen* tillstyrks i princip av *luftfartsverket* men avstyrks av övriga berörda verk.

#### *Ekonomisk målsättning*

Redogörelsen för luftfatsfondens resultat och utredningens uppfattning i fråga om de ackumulerade förlusterna på fonden efter den 1 juli 1947 föranleder inga erinringar från remissinstanserna. *Näringslivets trafikdelegation* anför liksom *länsstyrelsen i Uppsala län* att även om en täckning av de tidigare förlusterna i och för sig kan vara berättigad, torde det inte vara realistiskt att räkna med att sådan täckning skall kunna åstadkommas inom rimlig tid.

I fråga om normerna för ränta, avskrivning och pensionskostnad delar *affärsverksutredningen* utredningens uppfattning. När det gäller avskrivningstiderna förordar emellertid affärsverksutredningen en omedelbar övergång till avskrivningar i enlighet med de av luftfatsutredningen i kalkylsammanhang rekommenderade kortare livslängderna.

Utredningens förslag att riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken på sikt även bör gälla i fråga om såväl inrikes som utrikes luftfart tillstyrks av det helt övervägande antalet remissinstanser bl. a. *luftfatsverket, postverket, SJ, statskontoret, riksrevisionsverket, flertalet länsstyrelser, affärsverksutredningen, Näringslivets trafikdelegation* och *KSAK*. Sålunda anser *statskontoret* att även om luftfatsverket åläggs att driva verksamheten så att full kostnadstäckning erhålls ligger det utanför ramen för verkets målsättning att pröva det allmänna behovet av en väl utbyggd och konkurrenskraftig luftfart eller lokaliseringpolitiskt betingade motiv för flygplatsorganisationens utbyggnad. Dessa frågor bör prövas inom ramen för budgetarbetet inom regering och riksdag. I den mån statsmakterna, med stöd av politiska beslut, vill stödja luftfarten, bör detta stöd öppet redovisas så att dess berättigande kan be-

dömas. Den nuvarande formen för täckning av underskottet på luftfartsfonden kan sägas utgöra en allmän subvention åt luftfarten. Det är dock i detta fall svårt att avgöra vilken verksamhet det är man egentligen stöder. Den invändningen kan också riktas mot en sådan stödform att den inte innehåller incitament till ett rationellt kostnadstänkande vare sig för luftfartsverket eller flygtrafikföretagen. I den mån man önskar stödja luftfarten kan det bli aktuellt att låta stödet utgå direkt till flygtrafikföretagen och inte över luftfartsverket. Ett sådant förfaringssätt bör anses som ett köp från det allmännas sida av vissa transporttjänster som företaget självt från företagsekonomiska synpunkter inte har anledning utföra. Ett stöd till allmänflyget skulle på liknande sätt kunna utgå direkt till flygklubbar och motsvarande organisationer. *Länsstyrelserna i Kopparbergs och Västernorrlands län* anför i huvudsak samma synpunkter som statskontoret. *Länsstyrelserna i Stockholms och Malmöhus län*, som anser att de trafikpolitiska riktlinjerna på sikt även bör gälla luftfarten och dess olika grenar, understryker angelägenheten av att allmänflyget under utvecklingsskedet erhåller erforderligt stöd från det allmänna utan att kostnaderna tillåts belasta den kommersiella luftfarten. *KSAK* finner det rimligt att även luftfarten i princip omfattas av de nya trafikpolitiska idéerna. Beträffande de olika trafikmedlens del i kostnaderna bör härvid utgångspunkten vara den att trafikmedlet endast skall belastas med de kostnader som skulle falla bort om trafikmedlet ifråga inte fanns.

*Länsstyrelsen i Jämtlands län* kan för sin del biträda utredningens uppfattning endast i den mån denna är förenlig med de allmänna samhällsintressena och önskvärdheten att hålla taxorna på en rimlig nivå. Lokaliseringpolitiska hänsyn kan göra det nödvändigt att under en avsevärd övergångstid subventionera trafiken på vissa linjer. *Svenska stadsförbundet* har ingenting att erinra mot principen under förutsättning att luftfarten inte ställs i oförmånligare läge än andra av staten styrda kommunikationsmedel däri inbegripet det allmänna vägväsendet.

*ABA, SILA och SAS* anser att luftfartsutredningen inte bort känna sig bunden av de allmänna trafikpolitiska riktlinjerna i prop. 1963:191. *LIN*, som säger sig ha starka invändningar mot utredningens tolkning av riktlinjerna, anser att i konsekvens med desamma något kostnadsansvar inte skall åläggas den inrikes linjefarten för annat än sådant som direkt kan hänföras till det reguljära inrikesflygets verksamhet. Enligt *Svensk pilotförening* har utredningen förfallit till bekvämlighetstänkande i stället för att söka finna nya vägar i syfte att medverka till trafikflygets sunda utveckling. Föreningen framhåller bl. a. att trafikflyget befinner sig i både särklass och strykclass eftersom övriga transportmedel inte är belastade med kostnader för motsvarande säkerhetskrav. Målet att varje trafikgren skall bära sina egna kostnader överensstämmer med *Svenska teknologföreningens* allmänna synsätt. Detta mål kan dock enligt föreningen inte

tillämpas utan beaktande av de svenska flygtrafikföretagens internationella konkurrensförhållanden. En anpassning av flygtrafikföretagens avgifter till de verkliga kostnaderna måste enligt föreningen genomföras på internationell basis och inte isolerat för de svenska företagen.

Beträffande omfattningen av luftfartens ansvar för de kostnader den förorsakar det allmänna ansluter sig övertygande antalet remissinstanser till utredningens uppfattning att inga kostnadsslag bör undantas från luftfartens täckningsansvar. Bland dessa instanser märks *postverket, SJ, statskontoret, riksrevisionsverket, flertalet länsstyrelser, affärsverksutredningen* samt *KSAK*.

*Länsstyrelsen i Västernorrlands län* framhåller, att den civila luftfartens markorganisation med nödvändighet är intimt integrerad med civilflygets trafikrörelse. Länsstyrelsen anser därför att den i och för sig riktiga principen att varje statlig verksamhet av affärsmässig natur bör ha full täckning för sina kostnader lika litet i förevarande hänseende som då det gäller *SJ:s* verksamhet kan strikt vidhållas. Härtill anför länsstyrelsen att det måste finnas möjligheter att öppna reguljära flygförbindelser med områden, vars näringsliv man vill utveckla även om inte full kostnadstäckning för denna flygtrafik kan påräknas. Sistnämnda mening uttrycker även *länsstyrelserna i Jämtlands och Västerbottens län*.

En del remissinstanser gör gällande att vissa kostnader som det allmänna har på grund av den civila luftfarten inte bör täckas av luftfarten utan bäras av det allmänna. Uppfattningarna om och motiven för vilka kostnader som bör undantas från luftfartens kostnadsansvar varierar kraftigt. *Luftfartsverket* anser att undervägskostnaderna t. v. bör undantas för att svensk internationell luftfart inte skall komma i ett ogynnsamt konkurrensläge och svensk inrikestrafik inte alltför hårt betungas under sitt uppbyggnadskede. För *chefen för flygvapnet* och *flygförvaltningen* synes det trafikpolitiska målet kunna innebära risker för att sådana ekonomiska avvägningar kommer till stånd som menligt kan påverka flygsäkerheten och ifrågasätter därför om inte särskilda statliga anslag bör utgå för täckande av kostnader som direkt hänger samman med åtgärder för att tillgodose kravet på flygsäkerhet. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* anser inte att det efter en tioårsperiod är realistiskt att kräva täckning för samtliga kostnader som trafikmedlet förorsakar det allmänna. *Länsstyrelsen i Gotlands län* uttalar att en del av kostnaderna för flygsäkerhetstjänsten bör undantas från täckningskravet. Belastningen kan annars bli alltför kännbar genom att den trafikerande allmänheten vant sig vid en ej oväsentlig subventionering. *Länsstyrelsen i Örebro län* anser att luftfartsinspektionens verksamhet är att jämställa med den statliga kontroll- och säkerhetsverksamhet som bedrivs av exempelvis yrkesinspektionen, sprängämnesinspektionen, bankinspektionen etc. och att kostnaderna härför med hänsyn härtill helt bör komma på staten. *Näringslivets trafikdelegation* ifrågasätter om kravet på

fullständig kostnadstäckning bör upprätthållas även i fråga om undervägs-kostnaderna. Enligt *ABA, SILA och SAS'* mening bör luftfartsverkets allmänna myndighetskostnader och undervägs-kostnader inte hänföras till de delar av luftfartsverkets kostnader för vilka den civila luftfarten har ett kostnadsansvar. *LIN* anser att luftfarten inte rimligen kan vara kostnadsansvarig för de delar av luftfartsverket som är att betrakta som offentlig-rättsliga, t. ex. vissa delar av centralförvaltning, flygsäkerhetstjänst och inspektionsverksamhet. Med hänsyn till luftfartens betydelse för landets försvarsberedskap och ekonomi anser *Transair* att luftfartsverket inte bör eftersträva full kostnadstäckning. *SPAF* anser att starka skäl talar för att de uppgifter, som utgörs av flygsäkerhetsarbete och luftfartsinspektion, bör täckas av allmänna medel. Det är enligt föreningen fullt rimligt att allmänna medel täcker de kostnader som representerar samhällets förpliktelser för att medborgarna över huvud taget skall ha tillgång till ett fullvärdigt trafiksystem. Enligt *Svensk pilotförening* får det anses orimligt att ekonomiska åtaganden grundade på Chicago-konventionen helt skall täckas av trafikflyget. Hit hör också kostnader för väderleksskeppen på nordatlanten och kostnader för haveriutredningar osv. Vad rör kostnaderna för luftfartsinspektionens verksamhet anser pilotföreningen det i hög grad rimligt att kostnaderna för detta trafikflygets polisorgan vars verksamhet också flygsäkerhetsmässigt berör tredje man helt belastar riksstaten.

*KSAK* och *SPAF* framhåller att allmänflyget varken utnyttjar eller behöver utnyttja alla de anordningar och tjänster som i första hand tillkommit för det reguljära trafikflyget. Allmänflyget får därför inte belastas med kostnader för vilka det ej erhåller full valuta.

Beträffande tioårsperioden för anpassning av luftfarten till de trafikpolitiska riktlinjerna anser *luftfartsverket* att övergångstidens längd måste bli beroende av hur den civila luftfartens ekonomiska betingelser kommer att utveckla sig i framtiden. Det är emellertid angeläget att ett mål preciseras redan nu, dock med den reservationen att detta framdeles kan få omprövas med hänsyn till den ekonomiska utvecklingen. Luftfartsverket kan under angivna förutsättningar tillstyrka att övergångstiden anges till tio år. *Länsstyrelsen i Blekinge län* anser den föreslagna tiden i och för sig vara tillräcklig, men uttalar att möjligheter bör finnas att anpassa avvecklingen efter erfarenheterna rörande flygtrafikens utveckling. Även *överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Uppsala, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands och Norrbottens län, Näringslivets trafikdelegation* samt *LO* instämmer i eller har uttryckligen inga erinringar mot utredningens förslag.

*Statskontoret* ansluter sig till förslaget beträffande behovet av viss övergångstid innan kravet på full kostnadstäckning skall gälla. Ämbetsverket föreslår dock sex år som en lämplig tidsperiod, uppdelad på två etapper om vardera tre år. Efter utgången av den första treårsperioden bör frågan

om luftfartsverkets ekonomi prövas på nytt. Med hänsyn till principuttalanden i 1953 års trafikutredning enligt vilka varje trafikslag skall bära sina kostnader i slutet av 1960-talet anser *affärsverksutredningen* den föreslagna tidsperioden vara tilltagen i längsta laget. *SR* finner övergångstiden vara onödigt lång, åtminstone vad gäller den inländska trafiken. *SJ* framhåller att kravet på full kostnadstäckning bör gälla för luftfarten liksom för andra trafikmedel. Luftfartens avgifter till luftfartsverket bör därför snarast möjligt höjas i sådan omfattning att staten och kommunerna får full täckning av de kostnader som luftfarten orsakar det allmänna. *Riksrevisionsverket* accepterar inte tanken att kravet på full kostnadstäckning skjuts ytterligare tio år framåt i tiden. Berörda parter har sedan år 1947 haft att anpassa sig till detta krav och 30 år skulle enligt ämbetsverkets uppfattning bli en alltför lång övergångstid. Verket anser att täckning av alla kostnader utom undervägskostnaderna nu bör uppnås snabbt och vill därför i första hand förorda att de taxehöjningar, som utredningen föreslagit för den närmaste femårsperioden, genomförs omedelbart. Dessa kan inte anses vara av sådan storlek att de menligt inverkar på ett rationellt flygtrafikföretags ekonomi eller efterfrågan på flygresor. Frågan om hur undervägs-kostnaderna skall täckas bör enligt verkets mening prövas inom tre år.

*Länsstyrelsen i Södermanlands län* och *Svenska stadsförbundet* ifrågasätter om inte den föreslagna övergångstiden bör förlängas. *ABA*, *SILA* och *SAS* ansluter sig till ledamoten Norlins synpunkt att perioden tio år knappast är realistisk. Enligt *LIN:s* uppfattning är en betydligt längre avtrappningsperiod mera realistisk och ägnad att ge luftfarten en sund ekonomisk utveckling. *Internord* anser att tiden bör utsträckas väsentligt, förslagsvis till 20 år. *Svensk pilotförening* anser övergångsperioden helt otillräcklig.

*Länsstyrelsen i Kristianstads län* anser att övergångstiden inte bör fixeras. *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* är tveksam om den föreslagna perioden är den rätta och anser att frågan förtjänar ett fortsatt ingående övervägande. Samma uppfattning redovisar *länsstyrelsen i Stockholms län*.

Den föreslagna metoden att avveckla underskottet med ett på visst sätt avtrappat och omprövat driftbidrag har *affärsverksutredningen* i princip inget att invända mot. Utredningen uppfattar förslaget så att den föreslagna avtrappningen av driftbidraget inte skall kunna ändras annat än enligt vad som betingas av internationella förhandlingar rörande täckningen av undervägs-kostnaderna. Utredningen vill emellertid understryka att driftbidraget rätteligen borde medföra förräntningsskyldighet från luftfartsverkets sida. Det kan ifrågasättas om inte ett eftersättande av denna förräntningsskyldighet innebär ett avsteg från principuttalanden i 1953 års trafikutredning, enligt vilka varje trafikslag i slutet av 1960-talet skall bära sina kostnader. De statliga driftbidrag, som kan ifrågakomma under övergångstiden, bör enligt *Närings-*



*livets trafikdelegation* redovisas öppet som fallet är med statliga bidrag till buss- och järnvägstrafik.

För ABA, SILA och SAS framstår den föreslagna metoden att begränsa statsverkets driftbidrag till ett för varje år fixerat belopp som oacceptabelt för luftfarten. Kostnadsansvaret för framtida underskott, utöver de som täcks av statsbidraget, skulle sålunda komma att vila helt på flygtrafikföretagen vilka endast i begränsad omfattning kan påverka luftfartsverkets resultatutveckling.

*Luftfartsverket*, som anser att undervägskostnaderna t. v. bör undantas från luftfartens kostnadsansvar, finner det naturligare att i stället ett anslag anvisas till ersättning för den civila luftfartens undervägskostnader m. m. Anslaget kommer enligt luftfartsverkets beräkningar redan första budgetåret att bli större än underskottet på luftfartsfonden beräknat enligt nu gällande grunder. Luftfartsfonden skulle sålunda komma att uppvisa visst överskott motsvarande till en början en relativt liten förräntning på statskapitalet. Luftfartsverket föreslår att frågan om avveckling av detta bidragsanslag tas upp till prövning efter fem år och målet bör då vara att — om möjligt inom en ny femårsperiod — helt avveckla anslaget. Eftersom luftfartsutredningen förordar att frågan om införande av avgifter för undervägskostnader bör anstå i avvaktan på överväganden inom ramen för ICAO anser *statskontoret* att luftfartsverket bör tillföras ett på driftbudgeten öppet redovisat bidrag till täckande av undervägskostnaderna som enligt vad statskontoret inhämtat beräknas utgöra ungefär hälften av dagens underskott. Efter utgången av den första perioden, som ämbetsverket föreslår till tre år, bör frågan om luftfartsverkets ekonomi prövas på nytt. Därvid bör beslutas om undervägsverksamhetens finansiering med hänsynstagande till ICAO:s rekommendation i frågan. Om beslutet innebär att luftfarten skall betala samtliga undervägskostnader bör denna kostnadstäckning uppnås inom en följande treårsperiod. Som tidigare redovisats anser *riksrevisionsverket* i första hand att de taxehöjningar, som utredningen föreslagit för den närmaste femårsperioden, bör genomföras omedelbart och att frågan om undervägskostnaderna prövas inom tre år.

I fråga om luftfartsfondens konstruktion anser *statskontoret* i likhet med utredningen att fonden snarast bör omkonstrueras så att största möjliga likställighet uppnås med övriga affärsverksfonder.

Utredningens förslag om att kommunala investeringsbidrag bör utgå till primärflygplats tillstyrks eller lämnas uttryckligen utan erinran av de flesta remissinstanserna, bl. a. *luftfartsverket*, *överståthållarämbetet*, *länsstyrelserna i Stockholms, Uppsala, Östergötlands, Jönköpings, Skaraborgs, Västmanlands och Norrbottens län*, *affärsverksutredningen*, *Näringslivets trafikdelegation*, LO, LIN och *Svensk pilotförening*.

*Länsstyrelsen i Blekinge län* framhåller att från kommunalt håll inom

länet gjorts gällande att kravet på kommunala investeringsbidrag inte skulle vara förenligt med det allmänna målet för trafikpolitiken. I samband härmed har man uttalat att företrädare för kommunerna borde få tillfälle till överläggningar i frågan. Det synes mot bakgrund härav kunna ifrågasättas om inte frågan borde prövas ytterligare. *Länsstyrelsen i Jämtlands län*, som anser att linjefarten bör vara en statlig angelägenhet, finner det märkligt att utredningen förutsatt att kommuner (landsting) skall svara för praktiskt taget alla kostnader för markanskaffning samt hälften av anläggningskostnaderna för nya flygfält.

*Statskontoret*, som framhåller att förslaget innebär att staten skall låna pengar av kommunerna utan att närmare precisera återbetalningsvillkoren, avstyrker förslaget som det utformats. Ämbetsverket ifrågasätter också lämpligheten av delat ekonomiskt ansvar. Enligt *länsstyrelsen i Gotlands län* bör anläggning av primärflygplats helt vara en statlig angelägenhet för att erhålla större garanti för en strikt lönsamhets- och behovsprövning. *Länsstyrelsen i Örebro län* anser att eftersom sådana flygplatser i likhet med riksvägnätet och järnvägstrafiken ingår som led i det allmänna kommunikationssystemet bör såväl anläggning som drift helt vila på staten. *Svenska stadsförbundet* och *Svenska kommunförbundet* avstyrker förslaget eftersom enligt deras mening ansvaret för att landet har tillgång till ett väl utvecklat nät av flygplatser lämpade för regelbunden trafik är en rent statlig angelägenhet i likhet med vad som gäller beträffande de allmänna vägarna och järnvägsnätet. Stadsförbundet framhåller att ett investeringssystem, som bygger på ekonomisk medverkan från lokala intressenter, lätt kan ge upphov till en osund konkurrens exempelvis mellan olika kommuner vilket i sin tur innebär en fara för att investeringar på detta område erhåller en olämplig lokalisering. Kommunförbundet tillägger att många skäl talar för att man upprätthåller så klar ansvarsfördelning som det är möjligt mellan å ena sidan statliga och å andra sidan kommunala uppgifter.

Beträffande normerna för investeringsbidrag anser *länsstyrelsen i Stockholms län*, *affärsverksutredningen* och *Näringslivets trafikdelegation* att bidragen skall regleras genom särskilda normer av de slag som luftfartsutredningen rekommenderat.

I riktlinjerna för bidragspolitikerna finner *luftfartsverket* skillnad böra göras mellan nyanläggning av flygplats samt om- och tillbyggnad av sådan. Vid nyanläggning bör kostnadsberäkningarna grunda sig på att bidrag skall utgå till hela den tekniska utrustning som krävs för att trygga fullgod säkerhet och regularitet. Verket har inget att erinra mot av utredningen föreslagna bidragsprocentsatser, dock att bidrag bör utgå även till övriga anläggningar m.m. med 50 %. Vid om- och tillbyggnad av flygplatser bör anläggningar för säkerhetstjänsten, vilka inte förutsetts i den ursprungliga planen, helt betalas av staten. Till sådana anläggningar bör i detta sammanhang även räknas belysningsanläggningar. Den föreslagna nedre gränsen

för kommunalt bidrag 100 000 kr. per flygplats och budgetår anser luftfartsverket för låg, i varje fall i vad avser de större flygplatserna. Det synes vidare böra undvikas att genom lagstiftning ålägga kommun och andra lokala intressenter bidragsskyldighet. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser det angeläget att frågan om bidragens storlek bättre klarläggs. *Länsstyrelsen* vill ifrågasätta om det inte är lämpligare att bestämma bidraget till viss procentuell del av hela investeringskostnaden, eventuellt efter avdrag för kostnaderna för vissa flygsäkerhetsanordningar. Vidare synes det kunna diskuteras om inte bidragsprocenten bör variera allt efter flygtrafikens karaktär. Innan ställning tas till frågan om kommunala investeringsbidrag anser *länsstyrelsen* att frågan hur de kommunala bidragen skall fördelas mellan bidragsgivarna, om flera kommuner inträder som sådan, bör utredas. Enligt *länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län* samt *Gävleborgs län* bör bidraget bestämmas från fall till fall. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* vill starkt ifrågasätta det rimliga i att kräva så stora insatser från kommunernas sida.

Utredningens förslag rörande investeringsbidrag till Arlanda flygplats har föranlett yttranden från några remissinstanser. *Luftfartsverket* anser att reducerade kommunala bidrag i enlighet med utredningens förslag bör utgå även till Göteborgs och Malmö flygplatser i den mån investeringen är betingad av den internationella trafiken. På Arlanda flygplats torde kostnaderna för markförvärv även framgent böra falla helt på staten. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller att likartade förhållanden som för Arlanda flygplats torde föreligga exempelvis för Bulltofta flygplats som har en omfattande internationell trafik med trafikanter från stora delar av landet. Enligt *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* bör beaktas att utöver Arlanda flygplats även andra flygplatser av internationell betydelse och betjäande stora delar av landet bör helt bekostas av statsmedel. *Överståthållarämbetet* och *länsstyrelsen i Stockholms län* ifrågasätter lämpligheten av att nu, nästan tio år efter riksdagens anläggningsbeslut, räkna med att Stockholms stad och Stockholms läns landsting skall lämna bidrag till kostnaderna vid Arlanda flygplats.

Beträffande frågan om ersättning till kommun för investeringsbidrag anser *SJ* det angeläget att luftfartens avgifter till luftfartsverket inkluderar full täckning även av de kostnader som luftfarten orsakar kommunerna. *Affärsverksutredningen* och *Näringslivets trafikdelegation* hävdar att även beträffande dessa kommunala bidrag bör krävas kostnadstäckning.

*Svenska stadsförbundet* anser sig böra påtala att utredningen inte räknat med någon ersättning till kommunerna för redan tidigare lämnade kommunala bidrag vilket innebär ett klart missgynnande av kommunerna i förhållande till staten som förutsätts erhålla full räntegottgörelse även beträffande tidigare nedlagt kapital.

Enligt *luftfartsverkets* uppfattning bör hinder inte möta för en kommun att lämna direkta investeringsbidrag utan ränteanspråk. Motivet härför kan vara att en kommun bedömer transportförsörjningen vara så angelägen för området i fråga att sådant bidrag framstår som motiverat.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län* finner det vara av största vikt att frågan om återbetalning av kommunernas bidrag till flygplatser löses i detta sammanhang. Bl. a. med hänsyn till betydelsen av olika lokala initiativ för ökat utnyttjande av flygtransporter ifrågasätter länsstyrelsen om inte kommunernas rätt till ersättning lämpligen bör i någon form anknytas till lönsamheten av resp. flygplats. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser det vara en brist att något förslag till lösning av ersättningsfrågan efter utgången av tioårsperioden inte lagts fram av utredningen. Frågan härom bör utredas innan slutlig ställning tas till kommunala investeringsbidrag.

Mot utredningens förslag att avveckla kommunala bidrag till Luftfartsverket för drift av primärflygplats reses inga invändningar från remissinstansernas sida.

*Svenska stadsförbundet* anser förslaget från kommunal synpunkt i och för sig vara ett steg i rätt riktning men framhåller att konsekvensen kan bli att kommun, som formellt slipper att betala överenskommet driftbidrag, i stället får ikläda sig ett betydligt större kostnadsansvar om flygplatsen inte läggs ner utan förvandlas till sekundärflygplats. Detta kan från kommunal synpunkt inte accepteras om flygplatsen alljämt måste tillmätas betydelse från allmän kommunikationssynpunkt.

Enligt *chefen för flygvapnet* bör det enbart vara en kommunal fråga om bidrag skall utgå eller ej. Speciellt om militära flygplatser upplåts för civil luftfart kan visst kommunalt stöd fordras. Kommunerna bör ha möjlighet återfå viss del av utgivna bidrag om verksamheten vid de militära flygplatserna i övrigt går med vinst för luftfartsverket. Även *länsstyrelsen i Kristianstads län* anser att det bör ankomma på regionala och lokala intressenter att bedöma om driftanslag från deras sida bör ifrågakomma för att upprätthålla trafik på sådana platser där luftfartsverkets driftintäkter understiger driftkostnaderna. Med hänsyn till kommuners, landstings och industris intressen för flygplatser finner *Svensk pilotförening* det vara rimligt och riktigt att dessa bidrar till såväl flygplats anläggande som drift.

### *Riktlinjer för avgiftspolitiken*

Utredningens allmänna synpunkter på avgiftspolitikens utformning kommenteras av några remissinstanser. *Luftfartsverket* och *flygförvaltningen* uttalar sin principiella anslutning till de synpunkter som framförts av ledamoten Norlin i vad avser avgifternas anpassning till konjunkturläget. I detta sammanhang ifrågasätter *statskontoret* om lättnader i luftfartsverkets taxor är den lämpligaste formen att stödja luftfarten. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* anser att avgiftspolitiken inte bör

vara för stel utan anpassas även med hänsyn till flygtrafikföretagens intressen. Det synes på grund härav kunna ifrågasättas om de föreslagna taxehöjningarna bör genomföras så snabbt och på det sätt som utredningen tänkt sig.

*ABA, SILA och SAS* instämmer till alla delar i vad ledamoten Norlin anfört. För att bibehålla sin position på marknaden måste SAS under den närmaste sjuårsperioden investera 1,9 miljarder kr. i ny materiel. Härvid har inte inräknats några investeringar för s. k. jumbojetflygplan eller för överljudsflygplan för vilka flygplantyper anskaffningskostnaden bli tre till fyra gånger så hög som för de största jetflygplan som nu tillverkas. För att genomföra ett sådant program med den grad av självfinansiering detta kräver fordras en minutiös sparsamhet och en utomordentlig anspänning av alla krafter inom SAS-samarbetet. Att i detta läge ålägga SAS ytterligare ökade avgifter vars följdverkningar inte går att överblicka kommer att verka hämmande på SAS' utveckling med de konsekvenser detta får för den civila luftfarten och därmed för landets näringsliv. *LIN* anser att aktiv taxepolitik inte ensidigt innebär avgiftsökningar. I begreppet måste även anses ligga en affärs- och konjunkturmässigt avvägd avgiftspolitik som bl. a. medger stimulerande åtgärder för ett ökat utnyttjande av de utbudna tjänsterna. *Internord*, som inte kan acceptera att ökade kostnader för luftfartsverket utöver dem utredningen förutsatt skall tas ut av den ej regelbundna luftfarten, ansluter sig i övrigt till de av Norlin anförda synpunkterna vad gäller kostnadsbelastningen på olika grenar av den civila luftfarten. *KSAK* anför att om taxorna blir alltför höga uppstår risken att de småflygplan, som inte orkar bära dem, avstår från att utnyttja luftfartsverkets flygplatser och i stället väljer andra baseringsalternativ, vilket menligt kan inverka på flygsäkerheten. *SPAF* anser att avgiftspolitiken bör ytterligare prövas för allmänflygets del. *Svensk pilotförening* anser det rimligt att allmänflyget får ta en större del av kostnaderna än vad som föreslagits av utredningen.

I fråga om sättet för kostnadstäckning ansluter sig *SJ, luftfartsverket* och *statskontoret* till utredningens uppfattning att täckningen bör avse luftfartsverket som helhet och inte varje tjänst, flygplats eller trafikslag. Hur stora överskott som i detta syfte tas ut av olika tjänster bör enligt *SJ*:s mening bli beroende av tjänsternas efterfrågeelasticitet. Om en sådan taxepolitik medför att en viss flyglinje blir olönsam bör linjen läggas ned såvida inte samhälleliga skäl motiverar ett bibehållande. Om statsmakterna anser att flygtrafiken på den aktuella linjen bör upprätthållas torde enligt riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken särskilda anslag (driftersättning) anvisas av staten för ifrågavarande underskottstrafik.

I fråga om föreslagna taxeåtgärder anser *Näringslivets trafikdelegation* det rimligt att den av utredningen föreslagna tidsplanen och taxeåtgärderna under denna betraktas som vägledande. Jämkningsåtgärder bör dock kunna ske efter förhandlingar mellan luftfartsmyndigheten och flyg-

trafikföretagen. *Transair* och *Svensk pilotförening* har inga invändningar mot systemet för avgifternas uttagande.

*Länsstyrelsen i Kristianstads län* anser att höjningarna av avgifterna bör reduceras och tidsplanen för genomförandet utsträckas. Med tanke på inrikesflygets stora priskänslighet kan ifrågasättas om en höjning av dess passagerar- och landningsavgifter över huvud taget bör vidtas.

Vad avser effekten av avgiftshöjningarna framhåller *ABA*, *SILA* och *SAS* att med utgångspunkt i den beräknade trafiken budgetåret 1971/72 skulle *SAS'* avgifter i Sverige öka från 8,4 milj. kr. till 31,7 milj. kr. Av ökningen hänför sig 15,6 milj. kr. till ökad trafikvolym och 7,7 milj. kr. till den höjda avgiftsnivån. Man får emellertid inte glömma att *SAS* har att erlægga avgifter inte endast i Sverige och att avgiftsnivån i ett land tenderar att påverka avgifterna i andra länder. Någon möjlighet att kompensera de höjda avgifterna med högre biljettpriser kommer med största sannolikhet inte att finnas. All erfarenhet hittills visar att den internationella luftfarten undan för undan sänker sina priser så att intäkten per trafikenheter kontinuerligt går ner. *LIN* framhåller att den statliga avgiftsbelastningen på bolaget nu uppgår till 19 % av bruttointäkterna eller 21 % av flygdriftkostnaderna. Denna kostnadsbörda påverkar självfallet i högsta grad prissättningen som redan nu befinner sig på en nivå där man inte kan tala om konkurrenskraft med övriga transportmedel. *SJ*, som tidigare uttalat att bristande kostnadstäckning föreligger under tioårsperioden, framhåller att detta i förening med de föreslagna principerna för utformningen av luftfartens avgifter till luftfartsverket enligt *SJ:s* åsikt kommer att medföra risker för att luftfarten får en inriktning och omfattning som inte är förenlig med en från samhällsekonomisk synpunkt rationell trafikfördelning mellan olika trafikmedel.

#### *Riktlinjer för investeringspolitiken*

Utredningens synpunkter på den framtida investeringsinriktningen tillstyrks eller lämnas uttryckligen utan erinran av det övervägande antalet remissinstanser, bl. a. *luftfartsverket*, *postverket*, *överståthållarämbetet*, *länsstyrelserna i Uppsala, Jönköpings, Hallands, Skaraborgs, Värmlands och Västmanlands län*, *affärsverksutredningen*, *Näringslivets trafikdelegation*, *LO* och *LIN*. Sistnämnda remissinstans tillägger att utredningens uttalande att någon ny statlig flygplats för linjefart inte bör tillkomma under perioden är alltför kategoriskt. Beträffande uppförande av fraktbyggnader framhåller luftfartsverket att undantag från den av utredningen uttalade principen bör kunna ske i fall då särskilda skäl föranleder detta.

*Byggnadsstyrelsen* understryker betydelsen av att luftfartens verksamhet ges en regional samplanering samt att luftfartsverket genom samordning med övrig riksplanering ges större möjlighet till vidare bedömanden av in-

satser på luftfartens område än föreslagna finansieringsramar ger utrymme för. *Länsstyrelserna i Malmöhus, Värmlands och Örebro län* anför ungefär samma synpunkter. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* vill göra sig till tolk för de starka förhoppningar som föreligger i länet om att ett flygfält snarast skall komma till stånd vid Växjö. Enligt länsstyrelsens uppfattning bör ett flygfält byggas så snart förnyade lönsamhetsundersökningar ger positivt utslag. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* framhåller att statsmakterna vid bedömningen av investeringsbehoven vid Torslanda flygplats noga bör beakta att på grund av att flygplatsen är starkt underdimensionerad i förhållande till upptagningsområdets ekonomiska aktivitet liksom befolkningsunderlaget föreligger ett betydande ackumulerat behov av ökat trafikflyg. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* uttalar sig för att en flygplats bör byggas i Ådals-regionen. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* noterar med tillfredsställelse att utredningen konstaterar att kommunalt ägda flygfält bör få byggas som beredskapsarbete. Utvecklingen i Gällivare-regionen ställer krav på sådana radikala grepp av lokaliseringsbefrämjande karaktär såväl för en turist- som en industriexpansion att det synes länsstyrelsen fullt motiverat att ett flygfält byggs i Gällivare även om underlaget i dag måste bedömas som otillfredsställande.

*Statskontoret* avstyrker utredningens förslag till detaljreglering av investeringsverksamheten t. o. m. budgetåret 1974/75. Luftfartsverket bör i sin verksamhet bedriva en långsiktig och detaljerad investeringsplanering. Planerna bör dock kunna regelbundet omprövas med hänsyn till inträffade förändrade förutsättningar för verksamheten.

I fråga om lönsamhetskraven för nya primärflygplatser finner *luftfartsverket* dem i huvudsak godtagbara som vägledning för bedömandet om staten bör engagera sig. Verket, som funnit att hinder inte bör föreligga för kommun att lämna investeringsbidrag utan anspråk på ersättning, anser emellertid att staten i sådant fall bör kunna engagera sig i byggandet av en primärflygplats förutsatt att lönsamhetskravet i vad avser de statliga investeringarna blir uppfyllt (de kommunala bidragen skall alltså inte räknas in i kapitalkostnaderna). *SJ* och *affärsverksutredningen*, som likaledes inte har något att erinra mot luftfartsutredningens förslag, finner däremot anledning uttala att räntabilitetsberäkningarna skall omfatta hela den i flygplatsen nedlagda kostnaden och således inte bör begränsas till att avse endast det i anläggningen investerade statliga kapitalet.

Som generellt krav för statligt engagemang bör det enligt *statskontorets* mening räcka om investeringarna är lönsamma under den totala ekonomiska livslängden. *LIN* finner kravet på ekonomisk balans mellan intäkter samt drift- och kapitalkostnader inom tio år efter en flygplats tillkomst vara orealistiskt och alltför generellt.

*Statskontoret* har ingen erinran mot utredningens förslag beträffande ned-

läggning av den statliga driften av vissa primärflygplatser.

*Luftfartsverket* anser att frågan om den framtida förvaltningen av Borlänge och Kristianstads flygplatser som primär- eller sekundärflygplatser bör närmare övervägas från praktiskt administrativa synpunkter.

*Länsstyrelsen i Kalmar län* framhåller att kravet på att framtida reguljär flygtrafik på Hultsfred skall drivas efter enbart affärsmässiga grunder kommer att ytterligare försvåra trafikförsörjningen i länets norra del. Såvitt *länsstyrelsen i Kristianstads län* kan bedöma bör på sikt förutsättningar för en gynnsam utveckling av trafiken vid Kristianstads flygplats föreligga med hänsyn till den expansion av näringslivet i området som de senaste åren inletts och kan väntas fortsätta. Den reguljära trafiken på Kristianstads flygplats bör därför t. v. upprätthållas på oförändrade villkor. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* har inget att erinra mot att Borlänge flygplats drivs som sekundärflygplats och framhåller vikten av att principavtalen mellan Dalarnas trafikflyg AB och bl. a. luftfartsverket görs långsiktiga, varigenom bättre möjligheter skulle erhållas att driva flygplatsen på billigaste och effektivaste sätt.

*LIN* hävdar att ett upphörande av den statliga driften av Kristianstads flygplats inte bör ske enligt utredningens förslag utan att detta övervägande bör skjutas framåt i tiden.

## B. Luftfartsverkets organisation

### I. Nuvarande organisation

#### *Central organisation*

Den högsta ledningen av luftfartsverket utövas av en kollegialt beslutande lekmanastyrelse bestående av fem ledamöter med verkschefen som självskriven ordförande.

Den direkta ledningen av luftfartsverket åligger generaldirektören som är chef för verket.

Under verksledningen finns en central byråindelning som enligt instruktionen skall utgöras av en trafikbyrå, en kanslibyrå, en marktjänstbyrå samt luftfartsinspektionen. Chef för trafikbyrån är en trafikdirektör, för kanslibyrån en byråchef samt för vardera marktjänstbyrån och luftfartsinspektionen en överingenjör. Vid sidan av byråerna har år 1955 inrättats ett självständigt utrikessekretariat.

#### *Regional organisation*

Verkets regionala organisation är indelad i fem lokala flygplatsförvaltningar som består av organ för egentlig förvaltningstjänst, flygsäkerhetstjänst och besiktningstjänst. Flygplatsförvaltningar finns inrättade vid



Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma, Malmö-Bulltofta och Göteborg-Torslanda flygplatser samt vid Umeå flygplats för de norrländska flygplatserna. Som chef för var och en av de fem flygplatsförvaltningarna finns en flygplatschef. Under förvaltningarna sorterar ett antal statliga civila småflygfält, som inte har egen flygplatsförvaltning, samt luftfartsverkets personal och anläggningar på vissa militära flygplatser som enligt avtal med flygvapnet utnyttjas för linjefart. Trafikflygplatserna vid Jönköping, Karlstad, Norrköping och Visby samt flygplatserna vid Visingsö, Vängsö och Örebro förvaltas direkt från den centrala organisationen, genom chefen för marktjänstbyråns förvaltningssektion.

För besiktningstjänsten finns en särskild lokal organisation, som i vissa avseenden är knuten till flygplatsförvaltningarna. Chef för organisationen är en luftfartsinspektör som samtidigt är chef för underhållssektionen inom luftfartsinspektionen. Landet är geografiskt indelat i norra, mellersta, västra och södra besiktningsområdena med lokalkontor vid resp. Umeå, Arlanda, Torslanda och Bulltofta flygplatser. Chef för lokalkontor är en besiktningsingenjör.

En tablå över luftfartsverkets nuvarande organisation (1/1 1967) torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

*Trafikbyrån* svarar för planering och drift av flygsäkerhetstjänstens olika specialgrenar som trafikledning, väderlekstjänst, informationstjänst, flygräddningstjänst och teletjänst. Tillhandahållandet av flygtrafikledning innefattar även utfärdande av till denna tjänst anpassade flygtrafikregler samt rekrytering, utbildning och kontroll av trafikledningspersonal. Det åligger byrån att för televerket precisera luftfartens behov av anläggning och underhåll av radiotekniska hjälpmedel samt att till SMHI ange behovet av flygväderlekstjänst.

Trafikbyrån arbetar på fyra sektioner, nämligen trafiklednings-, navigations-, informations- och skolsektionen. Direkt under byrån sorterar flygtrafikledningen på de statliga civila flygplatserna. På de militära flygplatserna, som upplåtits för civil luftfart, sköts trafikledningen av flygvapnet.

*Kanslibyrån* handlägger ärenden rörande verkets personal och ekonomi, juridiska spörsmål, organisatoriska och kontorstekniska frågor samt försvarsberedskapsfrågor. Byrån har hand om medelsförvaltningen och medelsredovisningen samt övriga kamerala frågor, utarbetar statistik, ekonomiska prognoser och analyser samt framställningar till Kungl. Maj:t rörande investeringsanslag och driftstat m. m. Inom byrån handläggs verkets taxefrågor — utom stationstjänsttaxan — samt frågor om tillstånd till luftfart i inrikes regelbunden trafik samt om godkännande av flygtrafikföretagens inrikes befordringsavgifter.

Byrån är delad på en ombudsmannasektion, ett sekretariat, en personalsektion, ett kamrerarkontor, en ekonomisektion och ett försvarskontor.

*Marktjänstbyrån* svarar för planering, drift och underhåll av flygplatserna med tillhörande anläggningar och utrustning som inte sorterar under trafikbyrån, som banor, plattformar, byggnader, elektriska anläggningar, tillfartsvägar, dränerings- och avloppssystem m. m. och stationstjänst samt brandtjänst och katastrofberedskap. Byrån svarar för utbildningen inom brandtjänsten. Till byråns arbetsuppgifter hör vidare att anskaffa och utföra flygplatsanläggningar. I fråga om ny-, till- och ombyggnad av flygfält samt av husbyggnad, vars byggkostnad beräknas understiga 500 000 kr., får programarbete, projektering och utförande ske i egen regi eller genom utomstående. För utförandet anlitas därvid nästan uteslutande entreprenörer. Projektering och utförande av husbyggnadsarbete, vars byggkostnad beräknas överstiga 500 000 kr., ankommer på byggnadsstyrelsen i samverkan med marktjänstbyrån. Programutredning för sådana större husbyggnadsföretag bedrivs däremot i egen regi i samråd med bl. a. byggnadsstyrelsen. Byrån äger mot ersättning utöva viss rådgivande verksamhet åt kommunala eller enskilda företag vid projekterandet av flygplatsanläggningar och handlägger ärenden rörande godkännande av flygplatser. Byrån handhar den centrala upphandlingen av bl. a. fordon, maskiner, redskap, drivmedel, brandmateriel och diverse förnödenheter samt handlägger ärenden rörande underhåll och drift av fordon och maskiner. Under byrån sorterar centralförrådet vid Bromma flygplats.

Marktjänstbyrån är indelad i en drift-, en planerings-, en elektro-, en husbyggnads- och en förvaltningssektion. Under byrån lyder den egentliga förvaltningstjänsten vid de lokala flygplatsförvaltningarna. Vissa flygplatser förvaltas genom byråns förvaltningssektion.

*Luftfartsinspektionen* är tillsynsorgan för den civila luftfartens och dess markanordningars tillförlitlighet från trafiksäkerhetssynpunkt. Den handhar bl. a. ärenden rörande bestämmelser för samt godkännande och kontroll av den civila flygmaterielens luftvärdighet, av flygföretagens tekniska och driftmässiga organisation, av flygverkstädernas behörighet för underhållsarbeten samt av flygskoleverksamhet och utbildning av flygpersonal. I fråga om ärenden rörande tillstånd till luftfart i förvärvssyfte utför inspektionen de tekniska bedömningarna av flygföretagen och utfärdar drifttillstånd för dessa. Inspektionen handlägger ärenden rörande hjälpflygverksamhet. Vidare sker genom inspektionens försorg registrering av svenska civila luftfartyg och undersökning av luftfartshaverier.

Inspektionens arbetsuppgifter är uppdelade på en driftsektion, en luftvärdighetssektion, en underhållssektion, en certifikatsektion och en haverisektion. Under inspektionen sorterar den regionala besiktningsorganisationen.

*Utrikessekreteriatet* har till uppgift att handlägga och förbereda internationella avtals- och samarbetsfrågor av luftfartspolitisk natur samt följa det arbete som bedrivs inom internationella luftfartsorganisationen, ICAO

(International Civil Aviation Organization), och europeiska luftfartskonferensen, ECAC (European Civil Aviation Conference) samt andra internationella organisationer i den mån ärende inte faller inom viss fackbyrås kompetensområde. Sekretariatet handlägger vidare ärenden rörande tillstånd för utländska flygtrafikföretag att bedriva linjefart och för såväl in- som utländska flygtrafikföretag att bedriva ej regelbunden luftfart (huvudsakligen charterflygtrafik) samt frågor om godkännande av befodringsavgifter i trafik mellan Sverige och utlandet. Sekretariatet arbetar på en sektion för avtals- och ICAO-frågor samt en charterflygsektion.

## 2. 1963 års luftfartsutredning

Utredningen har funnit det lämpligt att i anslutning till sina synpunkter och förslag rörande luftfartsverkets verksamhet se över de organisatoriska förhållandena inom verket. Syftet har därvid i första hand varit att lägga fram sådana förslag till ändringar i nuvarande huvudorganisation som utredningen funnit angelägna för att verket så effektivt som möjligt skall kunna lösa sina uppgifter som statligt organ för den civila luftfarten.

### *Nuvarande ansvarsfördelning*

Ansvar för *den egentliga driften* vid flygplatserna är delat på verkets trafikbyrå och marktjänstbyrå. Till trafikbyrån hör nämligen *trafikledningensfunktion* i *vidsträckt bemärkelse* medan verkets *egentliga förvaltningstjänst* vid flygplatserna, som även inkluderar rangerings-, viss ramp- och klareringstjänst samt katastrofberedskap, tillhör marktjänstbyråns ansvarsområde. Denna tudelning av ansvaret för den egentliga driftfunktionen återspeglas även regionalt så till vida, att inom de lokala flygplatsförvaltningarna trafikledningsfunktionen lyder direkt under chefen för trafikbyrån samtidigt som personalen i administrativt hänseende är underställd vederbörande flygplatschef. Ansvar för *underhållet av flygplatsernas anläggningar och utrustning*, som i princip också bör räknas till driftfunktionen, är likaledes delat mellan trafikbyrån och marktjänstbyrån. Således svarar trafikbyrån tillsammans med televerket för att de radiotekniska hjälpmedel, som krävs för trafikledningsverksamheten, är funktionsdugliga medan marktjänstbyråns underhållsansvar hänför sig till driftdugligheten hos övriga anordningar som banor och byggnader, elektrisk utrustning, fordon och maskiner. Ansvar för *projektering*, inkl. förekommande konstruktionsarbete, samt *ny-, till- och ombyggnad* av banor och uppställningsplatser, byggnader, elektriska anläggningar o. d. vilar på marktjänstbyrån. Projekteringen av större husbyggnader samt huvuddelen av byggandet sker genom entreprenörer. Byrån planerar, projekterar och utför fält- och belysningsanläggningar, varvid entreprenörer anlitas i växlande omfattning.

Utredning av navigations-, kommunikations- och annan utrustning inom flygsäkerhetstjänstens område ankommer på trafikbyrån. Projektering och

byggande av sådana anläggningar utförs huvudsakligen av televerket och endast i mindre omfattning av byrån.

*Teknisk kontroll och besiktning* hänför sig bl. a. till flygföretagens, underhållsverkstädernas, flygmaterielens och flyg- och mekanikerutbildningens tillförlitlighet från flygsäkerhetssynpunkt. I denna funktion ingår även ärenden rörande prov och kontroll av luftfarts-certifikat och behörighetsbevis. Ansvaret för detta verksamhetsområde vilar på luftfartsinspektionen. Under byrån sorterar den regionala besiktningssorganisationen vars personal — liksom trafikledningspersonalen — i allmänt administrativt hänseende är underställd vederbörande flygplatschef för den lokala flygplatsförvaltningen.

För sådana *företagsadministrativa funktioner* som personalfrågor, juridiska frågor samt organisations- och kontorsdriftfrågor svarar kanslibyrån. Rekryteringen av trafikledningspersonal sker inom trafikbyrån liksom utbildningen av personal inom trafikledningstjänsten. För utbildningen inom brandtjänsten svarar marktjänstbyrån. Under kanslibyrån sorterar även de *ekonomiska frågorna*.

*Försvarsberedskapsfrågorna* ankommer på kanslibyrån.

Frågor rörande *tillstånd* till regelbunden trafik i förvärvssyfte meddelas av Kungl. Maj:t. Under resp. ärendens remissbehandling handläggs de inom luftfartsverkets kanslibyrå. Tillstånd till andra former av yrkesmässig luftfart meddelas av luftfartsinspektionen som även utställer erforderliga certifikat (behörighetsbevis) för tjänst ombord på luftfartyg och vid den tekniska markorganisationen. Utrikessekreteriatet meddelar kommersiella tillstånd berörande in- och utländska företag som bedriver vissa former av kvalificerad ej regelbunden luftfart (särskilt s. k. charterflygverksamhet). Inom marktjänstbyrån prövas ärenden om godkännande av flygplats. Tillståndsärendena är sålunda fördelade på fackbyråerna.

Samtliga byråer engageras i verksamhet med internationell anknytning. Arbetsuppgifter i anslutning till luftfarts-politiska överläggningar vilar i första hand på utrikessekreteriatet.

### *Synpunkter och förslag*

Utredningen anser, att ett särhållande av trafikledningsfunktionen från de övriga delarna av driften under hänvisning till den förstnämndas särskilda karaktär inte är övertygande. Däremot torde betydande fördelar kunna vinnas från bl. a. effektivitetssynpunkt av en odelad och klar ansvarslinje för driften och dess planering. Sålunda torde ett enhetligt ansvar över huvud taget underlätta en enligt utredningens mening önskvärd ökad delegering av befogenheter och ansvar från fackbyråerna till cheferna på den regionala nivån. Ansvaret för driften av flygplatserna bör därför samordnas i en huvudenhet och även komma till synes vertikalt i hela orga-

nisationen. Trafikledningsfunktionen bör därför regionalt inordnas i de lokala flygplatsförvaltningars verksamhetsområde. Utredningen finner inte anledning föreslå geografisk distriktsindelning, utan de flygplatser, som f. n. förvaltas direkt genom marktjänstbyråns förvaltningssektion, bör på lämpligt sätt fördelas på ifrågakommande flygplatsförvaltningar.

Utredningen anser att kostnadsbesparingar på sikt kan uppnås om endast en flygplatsförvaltning för storstockholmsområdet finns och föreslår därför att Stockholm-Bromma flygplatsförvaltning inordnas i Stockholm-Arlanda flygplatsförvaltning.

F. n. är projekterings- och byggandefunktionerna organisatoriskt knutna till driften av flygplatserna. Verksamheten omfattar i huvudsak tillsyn och kontroll av anlitate konsulter och entreprenörer. I egen regi utförs inom verket — förutom all programutredning — endast viss mindre projektering samt byggande av flygfält jämte belysningsanläggningar och byggnadsunderhåll. I övrigt anlitas utomstående, bl. a. byggnadsstyrelsen. Verkets egen organisation för ifrågavarande arbetsuppgifter är därför av relativt begränsad omfattning. Projekteringen och byggandet i egen regi bör enligt utredningens uppfattning även i fortsättningen begränsas genom anlitage av utomstående. Med hänsyn till funktionernas samband med planering och underhåll inom driften bör därför — liksom i nuvarande organisation — projektering och byggande inordnas i huvudenheten för driften av flygplatserna. Om det visar sig lämpligt för verket att i egen regi projektera och utföra ett tekniskt mera krävande företag anser utredningen att viss tillfällig personalförstärkning bör kunna ske.

Utredningen föreslår att den nuvarande trafikbyrån och marktjänstbyrån förs samman till en huvudenhet. Denna bör kallas driftavdelning och dess chef ges tjänstetiteln driftdirektör. Under driftavdelningen skall sortera de lokala flygplatsförvaltningarna. Utredningen anser det praktiskt och rationellt att den regionala besiktningsorganisationen även i fortsättningen har viss administration gemensam med flygplatsförvaltningarna.

Vid överväganden om ekonomifunktionens organisatoriska ställning finner utredningen synnerligen angeläget med hänsyn till det mål för ekonomin, som utredningen samtidigt föreslår, att handläggningen och samordningen av ekonomiska frågor sker inom en fristående huvudenhet för ekonomin. Utredningen föreslår därför att en ekonomiavdelning inrättas och att dess chef ges tjänstetiteln ekonomidirektör. Ekonomiavdelningen bör även svara för den centrala förrådshållningen och vara samordnande organ för verkets inköp av bl. a. fordon, maskiner och förrådsförnödenheter. Ansvaret för underhåll och drift av verkets fordon och maskiner bör däremot ankomma på den föreslagna driftavdelningen. Ekonomiavdelningen bör ha det centrala ansvaret för verkets kommersiella verksamhet samt handha statistik och prognosverksamhet. Den bör vidare handlägga ärenden rörande godkännande av flygtrafikföretagens befordringsavgifter

och efter förslag från övriga huvudenheter samordna framställningar till Kungl. Maj:t rörande investeringsanslag och driftstat.

Utredningen anser att kanslibyrån framdeles bör handha verkets personaladministrativa, juridiska och organisatoriska frågor samt försvarsberedskapsfrågor. Byråns benämning bör ändras till administrativ avdelning och chefen ges tjänstetiteln administrativ direktör. Utöver de arbetsuppgifter, som kvarstår sedan bl. a. de ekonomiska frågorna skilts ut, finner utredningen att vissa ytterligare uppgifter lämpligen bör åläggas avdelningen. Sålunda bör utbildningen av verkets personal samordnas och prioriteras av administrativa avdelningen, medan kartläggningen av utbildningsbehoven bör ske inom resp. huvudenheter. Till avdelningen bör även föras den rekrytering av trafikledningspersonal, som f. n. sker inom trafikbyrån. Likaså bör samtliga tillståndsärenden lämpligen handläggas inom administrativa avdelningen, med undantag av ärenden rörande drifttillstånd för flygföretag och rörande certifikat som prövas inom luftfartsinspektionen.

Med hänsyn bl. a. till att verkets befattning med luftfartsavtal genom den senaste lydelsen av instruktionen för luftfartsverket i viss utsträckning begränsats finner utredningen inte anledning föreslå att utrikessekretariatet ges ställning som självständig avdelning. I stället föreslår utredningen att sekretariatets nuvarande arbetsuppgifter inordnas i en särskild sektion inom administrativa avdelningen. Sektionschefen bör kunna självständigt under generaldirektören handlägga ärenden, som denne överlämnar till honom.

Enligt utredningens mening är det nödvändigt att luftfartsverket som affärsdrivande verk i fortsättningen, vid sidan av den externa revisionen, bedriver egen såväl kameral- som sakrevision. En väsentlig uppgift för sakrevisionen skall vara att genom granskning av vidtagna åtgärders ekonomiska ändamålsenlighet bl. a. ge impulser till rationaliseringsåtgärder. Utredningen föreslår att internrevision sker inom ett särskilt revisionsorgan. För att stärka dess oberoende bör detta ställas direkt under generaldirektören men i administrativt avseende placeras inom administrativa avdelningen.

Med hänsyn till förslaget om kommunala bidrag till investeringar föreslår utredningen att luftfartsverkets styrelse utökas med en ledamot som representerar de kommunala intressena.

Utredningen anser att den föreslagna omorganisationen bör ske snarast möjligt och vara genomförd senast den 1 juli 1967.

En tablå över utredningens förslag till huvudorganisation för luftfartsverket torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Med hänsyn till att luftfartsinspektionens arbetsuppgifter innebär tillsyn från flygsäkerhetssynpunkt såväl över luftfartsverket som över flygföretagen anser utredningen vidare ändamålsenligt att inspektionen självständigt svarar för handläggningen av dylika frågor och att detta anges i verkets instruktion.

Särskilt yttrande i fråga om utredningens förslag till huvudorganisation har avgetts av experten, byråchefen hos luftfartsverket Sven Sörenson, som anför kritiska synpunkter i huvudsak i fråga om förslaget att samordna driftfunktionerna i en driftavdelning.

### 3. Yttranden

Utredningens synpunkter på arbets- och ansvarsfördelningen inom luftfartsverket och förslagen till ändringar i huvudorganisationen m. m. tillstyrks generellt eller lämnas uttryckligen utan erinran av *chefen för flygvapnet, SJ, riksrevisionsverket, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Uppsala, Gotlands, Skaraborgs, Värmlands, Västmanlands, Gävleborgs och Norrbottens län, Näringslivets trafikdelegation, SR, LO, ABA, SILA och SAS, Transair och Internord. SJ* finner att av utredningens principiella motiv för och beskrivning av organisationsförslaget framgår att förutsättningar kommer att skapas för en klar ansvars- och befogenhetsfördelning. *Länsstyrelsen i Värmlands län* anför att för en ändamålsenlig utveckling av flygtrafiken är det angeläget att man har en luftfartsorganisation som med kraft och effektivitet kan lösa både de aktuella och de långsiktiga problemen, t. ex. när det gäller säkerheten, investeringarna och de olika ekonomiska avvägningarna. De av utredningen föreslagna åtgärderna, som berör luftfartsverkets organisation, synes ägnade att underlätta ett sådant arbete. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* framhåller att såvitt länsstyrelsen kan finna, innebär utredningens förslag integration av väsentliga funktioner som nu finns uppsplittrade på olika håll inom verket. Integrationen ger ökade möjligheter till regional och lokal decentralisering av funktionerna. För *SR* synes alla de organisationsändringar, som utredningen förordar, vara ägnade att effektivisera luftfartsverkets verksamhet. *ABA, SILA och SAS* framhåller att man inte har några särskilda kommentarer då man förstår att målet varit att effektivisera och förbilliga verkets drift.

*Luftfartsverket* framhåller att dess nuvarande organisation inte har ändrats i sina huvuddrag sedan verkets tillkomst år 1945. Det är därför inte förvånande om man ifrågasätter om organisationen fyller de krav som i dag och under överskådlig framtid måste ställas på densamma. Luftfartsverket, som därvid har stöd i den av statskontoret för några år sedan gjorda organisationsundersökningen av verket, känner för egen del inget behov av en mera djupgående omorganisation vare sig på det centrala eller det regionala planet. Någon väsentlig skillnad med avseende på av utredningen aktualiserade spörsmål råder inte mellan luftfartsverket och ett stort antal luftfartsmyndigheter runt om i världen. Detta torde tala för att rådande organisationsform bör passa för den civila luftfartens administration även i Sverige.

I fråga om driftavdelningen ifrågasätter *länsstyrelsen i Västmanlands län* om säkerhetstjänsten och trafikledningen inom flyget är så

artskild från administrationen av driften i övrigt att en integration ej bör ske. Inom andra verk, t. ex. SJ, torde föreligga långt gående integration i dessa hänseenden.

*Luftfartsverket* finner förslaget ytterst betänkligt. Karaktären av de arbetsuppgifter, som nu var för sig vilar på trafikbyrån och marktjänstbyrån, är i alla avseenden så fundamentalt olika och fördelade på så artskilda arbetsenheter och specialister inom olika områden att en sammanslagning av verksamhetsgrenarna otvivelaktigt måste anses orationell både i ledningsfunktionen och ute på linjen. F. n. råder inte någon oklarhet i fråga om ansvarslinjen mellan trafikbyrån och marktjänstbyrån. Likaså är enligt verkets uppfattning graden av delegering av befogenheter och ansvar till driftfunktionerna inom flygplatsorganisationen tämligen väl avvägd. En sammanslagning av trafik- och marktjänstbyråerna kan i varje fall inte i och för sig ytterligare underlätta en ökning av delegeringen. Med hänsyn till artskildheten mellan driftfunktionerna är det svårt att även vid flygplatser med relativt begränsad flygtrafik lägga ansvaret för flygplatsens samtliga driftfunktioner på en gemensam ledning. I anslutning till beredningen av remissutlåtandet inhämtade luftfartsverket yttranden från *flygplatscheferna*. Av yttrandena framgår att fyra flygplatschefer tillstyrker utredningens förslag. En av flygplatscheferna ställer sig tveksam i vad avser sammanslagningen inom verkets centrala förvaltning som enligt hans mening inte synes medföra någon arbetsmässig besparing. *Flygförvaltningen* anser nödvändigt att flygsäkerhetstjänsten, å ena, och den s. k. förvaltningstjänsten, å andra sidan, hålls åtskilda på centralt och lokalt plan eftersom samarbetet med luftfartsverket kräver detta. *Statskontoret* avstyrker förslaget eftersom ämbetsverket anser sig inte kunna ta ställning i frågan på grundval av det av utredningen presenterade materialet. I övrigt anlägger även *TCO* och *SPAF* kritiska synpunkter på utredningens förslag.

*Svenska teknologföreningen* och *Svensk flygtrafikledarförening* anser att frågan fordrar mera ingående överväganden innan beslut fattas om en förändrad organisation.

Vad avser inordnandet av Stockholm — Bromma flygplatsförvaltning i Stockholm — Arlanda flygplatsförvaltning framhåller *luftfartsverket*, som avstyrker förslaget, att en sådan åtgärd övervägts i tidigare sammanhang bl. a. inom statskontoret, varvid man funnit att kostnadsbesparingar varken på längre eller kortare sikt kommer att uppstå. *Statskontoret* avstyrker förslaget då ämbetsverket anser sig inte kunna ta ställning i frågan på grundval av det av utredningen presenterade materialet. I övrigt är *Näringslivets trafikdelegation*, *TCO* och *SPAF* tveksamma i fråga om besparingsmöjligheterna.

Remissinstanserna ansluter sig allmänt till utredningens förslag om att inrätta en ekonomisk avdelning. *Luftfartsverket* ställer sig dock tvek-



samt till att koncentrera verkets inköpsverksamhet till denna avdelning. Utredningens förslag om administrativa avdelningen föranleder inga erinringar från remissinstanserna. I fråga om att inordna nuvarande utrikessekreterariatets arbetsuppgifter i en särskild sektion inom administrativa avdelningen anser *luftfartsverket* att behov inte föreligger av omedelbara överväganden i denna fråga eftersom åtgärden knappast innefattar några ekonomiska aspekter. Även utredningens uttalanden om luftfartsverkets behov av *internrevision* delas av de remissinstanser som yttrat sig i denna del. *Statskontoret* anser att ett gemensamt revisions- och rationaliseringsorgan bör inrättas. I fråga om *luftfartsinspektionens ställning* anser *luftfartsverket* utredningens uppfattning i princip riktig. Verket anför därefter synpunkter på utformningen av instruktionen i de delar som avser luftfartsinspektionen.

### C. Departementschefen

Flyget har på relativt kort tid kommit att få en växande betydelse på transportområdet. Särskilt har persontrafiken utvecklats snabbt. Antalet avresande passagerare i inrikes regelbunden luftfart (linjefart) under perioden 1955—1965 har ökat från 103 000 till 742 000 och i utrikes linjefart från 233 000 till 567 000. Den icke regelbundna luftfarten ökade under samma tid från 25 000 till 365 000 avresande passagerare. Totalt mer än fyrdubblades således passagerarantalet under perioden. Under år 1964 svarade den inrikes luftfarten för ca 10 % av antalet personkm på avstånd över 300 km i den sammanlagda järnvägs- och flygtrafiken. Även under år 1966 har ökningen av antalet avresande passagerare varit betydande och uppgick totalt till ca 11 %. För utrikes linjefart var ökningen 10 % och för inrikes linjefart 8 %. Vad beträffar gods- och postbefordran har utvecklingen varit liknande. Fraktmängden ökade under år 1966 med ca 9 % i utrikes linjefart och med ca 4 % i inrikes.

Det ligger i linje med snabb ekonomisk utveckling och ökande internationell handel och turism att det internationella flyget bör ha stora möjligheter till fortsatt utveckling. De här anförda synpunkterna äger också giltighet för inrikesflygets möjligheter till fortsatt expansion. I vårt land med dess relativt stora avstånd och markerade tätortsområden torde man därför för inrikesflyget kunna räkna med fortsatt snabb ökningstakt. 1963 års luftfartsutredning räknar med att totala antalet avresande passagerare i inrikes samt utrikes linjefart och icke regelbunden trafik på luftfartsverkets flygplatser kommer att öka från 1,7 milj. år 1965 till ca 2,5 milj. år 1970 och till ca 3,6 milj. år 1975. Detta motsvarar en årlig ökning av i medeltal ca 8 %, vilken fördelar sig med ca 9 % på den första och ca 7 % på den andra femårsperioden.

Luftfartsverket driver och förvaltar statens flygplatser för civil luftfart och därmed sammanhängande rörelse samt handlägger ärenden om den civila luftfarten. Antalet statliga civila flygplatser är f. n. 21, av vilka 13 används för linjefart, s. k. trafikflygplatser. Övriga åtta är s. k. småflygfält på vilka det inte förekommer linjefart. Verket förvaltar dessutom civila anläggningar på åtta militära flygfält, vilka enligt avtal mellan chefen för flygvapnet och luftfartsverket är upplåtna för linjefart.

Enligt avtal med televerket sköter detta verk mot ersättning anskaffning samt teknisk drift och underhåll av den radiotekniska utrustning, som används inom flygsäkerhetstjänsten. Däremot har luftfartsverket hand om den operativa användningen av utrustningen. SMHI svarar helt för flygväderlekstjänsten. Luftfartsverkets kostnader för institutets flygväderlekstjänst motsvarar det belopp som anvisas på riksstaten under sjätte huvudtitelns anslag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut: Väderlekstjänst för luftfarten.

Genom beslut av 1947 års riksdag är luftfartsverket ett affärsdrivande verk. Dess ekonomiska ställning och rörelseresultat redovisas på luftfartsfonden. Under varje budgetår har emellertid verksamheten visat betydande underskott och statsmakterna har därför regelbundet anvisat anslag på riksstaten för att täcka dessa underskott. För budgetåren 1964/65 och 1965/66 var underskotten 13,6 resp. 6,1 milj. kr., exkl. ränta på investerat statskapital. Räknas ränta efter normalräntefoten skulle förräntningskravet ha varit 11,8 resp. 13 milj. kr. och den totala förlusten för de två budgetåren således 25,4 resp. 19,1 milj. kr. Räkenskaperna för budgetåret 1965/66 har inte påförts retroaktivt utbetalda löner om 1,1 milj. kr., vilket belopp i stället kommer att belasta budgetåret 1966/67. För detta budgetår har i riksstaten underskottet beräknats till 10,5 milj. kr. Räntan kan uppskattas till ca 14,1 milj. kr., varför det totala underskottet kan anges till 24,6 milj. kr.

Kungl. Maj:t beslöt den 16 november 1962 att tillkalla särskilda sakkunniga för att utreda luftfartsverkets framtida ställning. I yttrande till statsrådsprotokollet uttalade dåvarande departementschefen, att den principiella utgångspunkten för utredningens arbete bör vara att för luftfartsverket liksom för statens affärsverksamhet i övrigt skall eftersträvas full kostnadsäckning inkl. ränta på investerat kapital. Därefter har 1963 års riksdag godkänt de riktlinjer för den statliga trafikpolitiken, som Kungl. Maj:t föreslog i prop. 1963:191. Det grundläggande ställningstagandet härvid innebar, att varje trafikgren i princip själv skall svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. I propositionen framhöll departementschefen att de skillnader i detta hänseende som då förelåg mellan olika trafikgrenar skulle beaktas i samband med revision av vägtrafikbeskattningen och vid utredningen om bl. a. luftfartsverkets ekonomi.

Luftfartsutredningen lägger i sitt betänkande fram ett enhälligt förslag.

En utgångspunkt för utredningen är att riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken på sikt bör gälla även för den civila luftfarten.

Utredningen har mot denna bakgrund diskuterat frågan om kommuner eller andra lokala förvaltningsorgan lämpligen bör överta huvudmannskapet för trafikflygplatserna och kommit till den uppfattningen att staten även i fortsättningen bör stå som huvudman för dessa.

I anslutning härtill föreslår utredningen att luftfartsverket även i fortsättningen bibehålls som affärsdrivande verk. Det är emellertid enligt utredningen nödvändigt att verksamheten avgränsas så att verket kan fylla det för affärsverken principiella målet att intäkterna skall täcka kostnaderna. Utredningen lägger i detta avseende fram en rad förslag, vilka avser riktlinjer för omfattningen av verkets rörelse, plan för avveckling av under-skottet, förslag till normering av kommunala bidrag samt riktlinjer för avgiftspolitiken och investeringsverksamheten. Slutligen föreslår utredningen vissa ändringar i verkets organisation.

I fråga om *omfattningen av luftfartsverkets verksamhet* anser jag i likhet med utredningen och remissinstanserna att luftfartsverket bör förvalta och driva statliga flygplatser för linjefart. Enligt min mening bör dock även landsting, kommun eller enskild intressent kunna anlägga, driva och förvalta flygplats för linjefart. Härvid bör dock vissa krav uppfyllas. Så-lunda bör förutsättas att flygplatsen är lämpligt belägen från allmän transportförsörjningssynpunkt, att en varaktig trafik kan beräknas uppkomma, att trafiken kan bedrivas utan direkta subventioner från det allmänna och att flygplatsen fyller de tekniska krav som luftfartsverket föreskriver. Enligt luftfartslagen erfordras tillstånd av Kungl. Maj:t för inrättande och drift av flygplats till allmänt bruk. Jag har inte heller något att erinra mot att benämningarna primär- och sekundärflygplats används med den betydelse utredningen föreslagit. Andra flygplatser än sådana med linjefart bör även i fortsättningen vara en angelägenhet för landsting, kommun eller enskild intressent. Jag anser att verket bör avveckla sitt engagemang i småflygfälten om företagsekonomiska skäl talar härför.

Luftfartsverket bör förutom att förvalta och driva statliga flygplatser för linjefart ha som huvuduppgift att svara för eller ombesörja civil flygtrafikledning och från flygsäkerhetssynpunkt påkallad övervakning och tillsyn vid primärflygplatser och sekundärflygplatser samt av det luftrum som används av civilflyget. Undantag härifrån bör göras för de militära flottiljflygplatser som är upplåtna för linjefart, och där flygvapnet enligt avtal svarar för flygsäkerhetstjänsten. Luftfartsverkets befattning med övriga flygplatser bör inskränkas till övervakning och tillsyn från flygsäkerhetssynpunkt.

Enligt utredningens mening bör luftfartsverket utveckla den del av stationstjänsten som är ramptjänst och komplettera den till flygtrafiken knutna

verksamheten med annan verksamhet som indirekt anknyter till flygtrafiken. I den mån verket anser det förenligt med sina intressen bör verket kunna överlåta ramptjänsten på annan företagare. Sådan överlåtelse anser utredningen böra ske främst till svenska flygtrafikföretag och avtal härom träffas mellan luftfartsverket samt SAS och LIN.

I huvudsak har jag intet att erinra i denna fråga. Ramptjänsten på primärflygplatserna bör således vara förbehållen luftfartsverket. Om verket finner det företagsekonomiskt motiverat bör genom avtal upplåtelse mot ersättning kunna ske av rätten att utöva ramptjänst på viss eller vissa primärflygplatser. Däremot anser jag det inte lämpligt att genom särskilt uttalande om avtalsparter begränsa verkets möjligheter att träffa avtal.

Utredningen föreslår att verkets möjligheter att arbeta på ett ändamålsenligt sätt bör förstärkas genom att dess befogenheter i förhållande till televerket, SMHI och byggnadsstyrelsen ökas. I remissvaren motsätter sig nämnda myndigheter förslaget medan luftfartsverket i princip tillstyrker detta. I sammanhanget bör erinras om att Kungl. Maj:t i enlighet med vad jag förordat i årets statsverksproposition (prop. 1967: 1 bil. 8 s. 201) föreslagit riksdagen, att den på televerkets fond bokförda radiotekniska utrustningen den 30 juni 1967 förs över till luftfartsfonden, vilken i analogi med de övriga affärsverksfonderna föreslås benämnd luftfartsverkets fond. För egen del vill jag ansluta mig till den av utredningen föreslagna större friheten för verket att handla självständigt när det gäller tele- och väderlekstjänstfrågorna. Avtal som kan komma att träffas om köp av tjänster bör avse sådan tidsperiod att planeringen av verksamheten kan ske på ett ekonomiskt riktigt sätt hos berörda parter. Självfallet bör i detta sammanhang beaktas arbetet inom den i november 1966 tillsatta flygtrafikledningskommittén. I vad avser gränsdragningen mellan byggnadsstyrelsen och luftfartsverket rörande byggnadsverksamheten äger luftfartsverket f. n. enligt Kungl. Maj:ts beslut den 7 juli 1966 att i likhet med bl. a. postverket och sjöfartsverket självt projektera och utföra ny-, om- och tillbyggnadsobjekt som beräknas understiga 500 000 kr. Denna beloppsgräns anser jag lämpligt avvägd t. v. för luftfartsverkets behov. I här angivna frågor bör Kungl. Maj:t och efter Kungl. Maj:ts bemyndigande verket äga besluta.

Utredningen konstaterar att *luftfartsfonden* sedan verket blev affärsdrivande varje år visat underskott. Exkl. ränta på i fonden investerat kapital uppgår det sammanlagda underskottet för budgetåren 1947/48—1964/65 till 167,7 milj. kr. Om hänsyn tas till ränta efter 5 % på investerat kapital och ränta på ränta efter samma procentsats på underskotten stiger de ackumulerade förlusterna till 365,2 milj. kr. De av 1947 års riksdag fastställda riktlinjerna för luftfartsverkets verksamhet anser utredningen formellt kunna berättiga till krav på täckning av de ackumulerade förlusterna efter den 1 juli 1947, såväl direkta driftunderskott som utebliven kapitalränta.

Utredningen anser det emellertid inte vara möjligt att belasta luftfarten med krav på täckning av dessa förluster. Remissinstanserna har i denna del inga erinringar mot utredningens uppfattning. Inte heller jag anser, att staten bör fordra att luftfarten skall täcka dessa ackumulerade förluster.

I fråga om de redovisningstekniska normerna föreslår utredningen att luftfartsverket t. v. bör förränta det kapital, som staten investerat i luftfartsfonden efter den normalränta som gäller för utlåning från statens utlåningsfonder. Vidare föreslår utredningen att avskrivning sker enligt hittills tillämpade principer och att kostnaden för pensioner liksom hittills bör tas upp med faktiskt utbetalda belopp. Affärsverksutredningen har i sitt remisstyttrande beträffande avskrivningarna förordat omedelbar övergång till de kortare avskrivningstider som utredningen föreslagit vara normgivande vid utförande av investeringskalkyler inom verket, nämligen 40 år för banor och byggnader, 20 år för belysningsanläggningar och 10 år för tele- och radioanläggningar samt fordon och maskiner. Enligt min mening är de avskrivningstider som används i verkets redovisning från företagsekonomiska synpunkter alltför långa. Jag ansluter mig därför till affärsverksutredningens förslag. I övrigt har jag i avvaktan på resultatet av affärsverksutredningens arbete inte något att erinra mot att förräntning sker enligt normalräntefoten och att pensionskostnaderna tas upp med faktiskt utbetalda belopp. Kungl. Maj:t äger besluta i dessa frågor.

Enligt min mening bör nu åtgärder vidtas för att anpassa den civila luftfarten till *kravet på kostnadstäckning*, dvs. full täckning av det allmännas kostnader. I likhet med utredningen anser jag, att en sådan anpassning till det trafikpolitiska reformprogrammet inte kan ske omedelbart. En viss övergångstid bör medges. Utredningen anser att denna bör anges till tio år och föreslår att under övergångstiden bristen i kostnadstäckning fylls ut med ett driftbidrag som avtrappas med en tiondel per budgetår. Med hänsyn till att budgetåret 1966/67 beräknas visa ett totalt underskott om ca 25 milj. kr. inkl. förräntning efter 5,75 % på disponerat kapital, föreslår utredningen att driftbidrag bör utgå första gången budgetåret 1967/68 och då med 22,5 milj. kr. och sista gången budgetåret 1975/76 och för detta budgetår med högst 2,5 milj. kr. Utredningen konstaterar, att det internationellt sett inte föreligger hinder att ta ut avgifter för kostnaderna för navigationshjälpmedel i terminalområden och luftleder (undervägs-kostnader). Ett flertal länder med internationell luftfart av stor omfattning underlåter emellertid f. n. att ta ut sådana särskilda avgifter. Vid sådant förhållande har utredningen funnit skäligt att låta anstå med införandet av avgifter för undervägs-kostnaderna. Frågan om hur dessa kostnader lämpligen bör täckas kommer att behandlas på en internationell taxekonferens våren 1967. Utredningen föreslår att frågan om hur undervägs-kostnaderna skall täckas bör prövas före den 1 juli 1972, dvs. före utgången av den första

femårsperioden i den av utredningen föreslagna avtrappningsperioden. Frågan om avtrappningen av driftbidraget efter budgetåret 1971/72 föreslås därför bli beroende av den prövningen.

Remissinstanserna ansluter sig i princip till den föreslagna ekonomiska målsättningen. Ett fåtal ifrågasätter dock om inte vissa kostnadslag bör undantas från luftfartens kostnadsansvar. I några remissyttranden förekommer dessutom synpunkter på frågan om övergångstidens längd.

Jag anser att driftbidraget bör avvecklas i den takt som bedöms lämplig med hänsyn till möjliga utgiftsbegränsningar och intäktsökningar i verket. Riktpunkten för avtrappningen av driftbidraget bör vara en minskning av storleksordningen 2,5 milj. kr. per år. I likhet med landsvägstrafik, järnvägar och sjöfart bör luftfarten svara för samtliga de kostnader den förorsakar det allmänna. Jag ansluter mig således till utredningens uppfattning att luftfartsverkets kostnader i sin helhet bör innefattas i luftfartens kostnadsansvar. Det innebär att även undervägskostnaderna bör täckas av luftfarten. På vilket sätt detta bör ske får som utredningen föreslagit närmare övervägas, när resultatet av förestående internationella taxekonferens föreligger.

Det nuvarande systemet för underskottstäckning bör avvecklas och ersättas med ett *driftbidrag* som under övergångstiden tas upp med så stort belopp, att full täckning erhålls för verkets kostnader inkl. ränta på i fonden investerat kapital. Härigenom avses fonden bokföringsmässigt uppnå balans och bokföringstekniskt bli likställd med övriga affärsverksfonder. I enlighet med vad jag preliminärt föreslagit i årets statsverksproposition (prop. 1967: 1 bil. 8 s. 127) bör på sjätte huvudtiteln för budgetåret 1967/68 tas upp ett anslag till driftbidrag till luftfartsverket. Med utgångspunkt i utredningens beräkningar och med hänsynstagande till de bedömningar verket gjort i sitt förslag till driftstat för budgetåret 1967/68 anser jag mig böra förorda, att driftbidraget bestäms till 22,5 milj. kr. för nästa budgetår. Verket bör vid bifall härtill leverera in ränta till statsverket motsvarande normalräntan på i medeltal under budgetåret disponerat statskapital. Räntan kan för nästa budgetår beräknas till 14,5 milj. kr.

I frågan om *kommunala bidrag* till primärflygplatser anför utredningen att starka skäl föreligger för att kommun, som i första hand betjänas av en viss primärflygplats, bidrar till dess anläggning och fortsatta utveckling. Kommunala bidrag till täckande av driftkostnaderna vid primärflygplatser utgår f. n. för flygplatserna vid Karlstad, Kiruna, Kristianstad och Ängelholm. Under budgetåret 1965/66 fick luftfartsverket kommunala bidrag till driften vid primärflygplatser med sammanlagt drygt 360 000 kr. De kommunala bidragen till investeringar i flygplatsanläggningar har uppgått till betydande belopp.

Utredningen har vid sina överväganden i fråga om kommunala investeringsbidrag utgått från att ett visst utrymme måste lämnas det kommunala intresset av medinflytande och medansvar för primärflygplatserna. Stor-

leken av en kommuns investeringsbidrag bör enligt utredningens uppfattning utgöra en viss i förväg fastställd del av anläggningskostnaderna. För budgetåren 1967/68—1976/77 anser utredningen att bidraget till primärflygplatser i princip bör motsvara i runt tal halva totala investeringskostnaden och utgå efter fasta normer enligt den sammanställning för vilken jag tidigare redogjort (s. 13). Staten bör dock av praktiska skäl utan att ifrågasätta kommunalt bidrag kunna svara för investeringar uppgående till högst 100 000 kr. per flygplats och budgetår. Så länge Arlanda flygplats avses enbart för internationell trafik anser utredningen att kommunalt bidrag bör lämnas med hälften av de bidrag, som föreslagits utgå i övriga fall. Utredningen anser att kommunerna i princip bör få ersättning för sina kapitaltillskott. Sådan ersättning föreslås inte utgå under tioårsperioden eftersom staten enligt utredningens förslag då lämnar luftfartsverket driftbidrag.

Enligt utredningens mening bör kommunala bidrag till drift av primärflygplatser inte utgå och nuvarande avtal om sådana upphöra senast budgetåret 1971/72. I samband med att kommunalt driftbidrag till viss flygplats upphör bör prövas om det är motiverat att bibehålla flygplatsen som primärflygplats.

I fråga om det kommunala engagemanget i primärflygplatser ansluter sig huvuddelen av remissinstanserna till utredningens förslag. I några remissvar, bl. a. från Svenska stadsförbundet och Svenska kommunförbundet, anförs principiella betänkligheter mot utredningens förslag om kommunala investeringsbidrag. Förbunden anser att det är statens uppgift att svara för landets flygplatser för linjefart och att följaktligen kommunala bidrag inte bör utgå.

På luftfartens område synes det mig var till gagn för både stat och kommun om ett samgående kan ske. En sådan samverkan har skett under så lång tid att viss praxis kan sägas ha uppstått för samarbetet.

I praktiken har genom överenskommelser med kommuner under senare år utvecklats ett mönster som innebär att kommunerna svarat för markkostnaderna samt för inrikes trafik 50 % och för utrikes trafik 25 % av kostnaderna för byggnader och anläggningar. I prop. 1966: 1 (bil. 8 s. 295) anmälades bl. a. avtal om kommunala bidrag till utbyggnad av Örnsköldsviks och Skellefteå flygplatser och i årets statsverksproposition (prop. 1967: 1 bil. 8 s. 203) avtal med Karlstads stad om bidrag till utbyggnad av flygplatsen där. I samtliga dessa fall har bidragen till de aktuella investeringarna uppgått till 50 % av kostnaderna. Vad beträffar ny flygplats i Malmö-regionen innebär avtalet med Malmö stad att bidrag lämnas med 37,5 %, motsvarande 50 % för inrikes och 25 % för utrikes trafik. I sammanhanget vill jag anmäla att preliminärt avtal träffats med Göteborgs stad om utbyggnad av Torslanda flygplats. Staten åtar sig att inom en kostnadsram av 10 milj. kr. utföra vissa arbeten som i huvudsak avser nytt trafikledningstorn, utbyggnad av passagerar- och andra stationsutrymmen,

till- och ombyggnad av driftbyggnader, ombyggnad av godsbyggnad samt utökning av stationsplattform och av utrymmen för bilparkering. I kostnadsramen är inräknat kostnader för de åtgärder som kan erfordras i avvaktan på att nyssnämnda arbeten färdigställts. Arbetena skall om möjligt vara avslutade före 1969 års utgång. Staden skall i likhet med vad som gäller enligt avtal från år 1963 angående vissa andra arbeten på flygplatsen bidra med 37,5 % av kostnaderna, dock med högst 3 750 000 kr. Kostnadsfördelningen motsvarar vad som gäller enligt avtalet med Malmö stad om ny flygplats i Malmö-regionen. För arbetena på Torslanda flygplats krävs inte någon ökning av investeringsanslaget till flygplatser m. m. för budgetåret 1967/68. Däremot kan en höjning av investeringsramen bli nödvändig. Jag avser att, om riksdagen inte har något att erinra mot nu ifrågavarande avtal, sedermera föreslå Kungl. Maj:t att godkänna vad som sålunda avtalats. Till Stockholms flygplatser har kommunala bidrag inte lämnats.

I likhet med utredningen anser jag det angeläget att vissa normer anges för samarbetet i dessa frågor. De överenskommelser som träffats under senare år om utbyggnad av flygplatser med blandad inrikes och utrikes trafik har inneburit att kommunerna svarat för markkostnaderna och 37,5 % av kostnaderna för byggnader och anläggningar, inkl. investeringar i radioanläggningar. Jag anser att samma normer bör gälla för alla primärflygplatser. Någon särbehandling av Arlanda flygplats anser jag sålunda inte motiverad. Principiella och praktiska skäl kan anföras för att kommunernas engagemang bör vara oberoende av fördelningen mellan inrikes och utrikes trafik. Jag har funnit övervägande skäl tala för att den kostnadsfördelning som tillämpats för flygplatser med blandad inrikes och utrikes trafik, dvs. att kommunerna svarar för markkostnader och 37,5 % av kostnader för byggnader och anläggningar, bör tillämpas för alla primärflygplatser. Mitt förslag innebär sålunda att de kommunala bidragen till de mindre primärflygplatser som endast har inrikestrafik i fortsättningen blir mindre.

Det är naturligt att den kommunala bidragsgivningen kan ske i samverkan mellan de kommunala intressenterna i den region som berörs av flygplatsen. För att inte tynga samarbetet mellan stat och kommun med avtal om mindre investeringar förordar jag att kommunalt bidrag inte skall behöva komma i fråga för investeringsobjekt som beräknas uppgå till högst 200 000 kr. per flygplats och budgetår. Mitt förslag i det avseendet innebär att gränsen sätts vid ett dubbelt så högt belopp som i utredningsförslaget.

Kommunala bidrag till driftkostnaderna vid statliga flygplatser bör i princip inte utgå. Nuvarande avtal om sådana bidrag bör inte förlängas. I fråga om Borlänge och Kristianstads flygplatser anser jag, att förhandlingar bör tas upp med vederbörande intressenter om att föra över dessa flygplatser till kategorin sekundärflygplatser i anslutning till att nuvarande avtal löper ut.

Med beaktande av de riktlinjer rörande bidrag från landsting, kommun



eller enskild intressent vilka jag nu angett bör Kungl. Maj:t äga besluta om godkännande av sådana avtal.

I likhet med utredningen anser jag att kommun i princip bör kunna få viss ersättning från luftfartsverket för sina bidrag till investeringar. Detta bör inte avse redan lämnade eller före den 1 juli 1967 avtalade bidrag. Jag delar utredningens uppfattning att så länge staten bär kostnader för luftfartsverkets direkta drift i form av driftbidrag bör någon ersättning inte utgå. Frågan om ersättningens utformning bör prövas, då statens driftbidrag till luftfartsverket avvecklats.

Utredningen behandlar i fortsättningen de riktlinjer som bör gälla för *taxor och avgifter* och föreslår vissa taxehöjningar som erfordras för att nå full täckning av luftfartsverkets kostnader under tioårsperioden. De erinringar som gjorts mot utredningens förslag hänför sig till detaljer i enskilda taxor och till verkningarna av avgiftsuttagets storlek för flygtrafikföretagen.

För min del anser jag att omfattningen av och tidpunkten för erforderliga taxe- och avgiftsförändringar bör bli beroende av hur de faktorer utvecklas som är bestämmande för luftfartsverkets rörelseresultat. Utredningens förslag till åtgärder får därför närmast betraktas som en preliminär bedömning av hur avgiftshöjningarna bör fördelas mellan olika slag av flygverksamhet. Ändring av luftfartsverkets taxor kräver inte riksdagens medverkan. Jag vill dock anmäla min avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att höja passageraravgiften i utrikes trafik med fem kronor den 1 oktober 1967 och att i övrigt i huvudsak genomföra de av utredningen föreslagna taxeåtgärderna för budgetåret 1967/68. Höjningarna beräknas ge ca 3,6 milj. kr. i ytterligare intäkter för nämnda budgetår.

Vid skandinaviskt trafikministermöte i Oslo den 17 januari 1967, vid vilket redovisning lämnades från svensk sida av luftfartsutredningens förslag och av beredningen inom kommunikationsdepartementet, enades man om att en arbetsgrupp med två representanter från varje land skulle tillsättas för att klarlägga kostnadstäckningens reala innebörd inom den civila luftfartens område i de tre länderna och för att behandla taxestruktur och taxenivå med hänsyn till skilda förutsättningar. Arbetsgruppens synpunkter och förslag har inte ansetts böra påverka ställningstagandet till utredningens förslag om taxeförändringar för budgetåret 1967/68.

Jag ansluter mig i princip till utredningens synpunkter rörande *investeringarnas inriktning*. Jag vill understryka det angelägna i att vid investeringsavvägningen prioritet ges investeringar för säkerhet, regularitet och enhetlig standard. Luftfartsverket bör i fortsättningen i allmänhet inte uppföra och bekosta fraktbyggnader och hangarbyggnader. Investeringsbehoven får prövas av statsmakterna på sedvanligt sätt i samband med behandlingen av i första hand verkets årliga framställning om investeringsanslag. Utredningen har föreslagit att några nya statliga flygplatser utöver den

redan beslutade i Malmö-regionen inte skall anläggas under övergångsperioden eftersom sådana f. n. inte kunnat ekonomiskt motiveras. Enligt min mening bör fråga om ny primärflygplats prövas av statsmakterna i vanlig ordning på grundval av de lönsamhetskalkyler som i det aktuella fallet kan föreligga. Jag vill erinra om att särskild sakkunnig tillkallats för att utreda flygplatsfrågan i Göteborgs-regionen. Om någon sekundärflygplats, dvs. kommunalt eller enskilt ägd flygplats för linjefart, kan bli aktuell, får likaledes bli beroende av de undersökningar som i det enskilda fallet underställs Kungl. Maj:t för prövning enligt luftfartslagen, bl. a. vad gäller fråga om att inrätta och driva allmän flygplats.

Vid sidan av de frågor som luftfartsutredningen behandlat i sitt betänkande vill jag ta upp frågan om det fortsatta behovet av *luftfartslånefonden*. Fonden tillkom genom beslut av 1925 års riksdag (prop. 1925:93, SU 105, rskr 227). Ansökan om lån ur fonden prövas av Kungl. Maj:t. Enligt kungörelsen den 14 maj 1948 (nr 240) angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur luftfartslånefonden sker utlåning dels för inköp av flygplan, som skall användas i yrkesmässig luftfart, inkl. reservdelar och tillbehör, dels för uppförande av för yrkesmässig luftfart erforderliga byggnader och andra anläggningar. För fondens utlånade medel gäller bl. a. att ränta utgår enligt bestämmelserna i kungörelsen den 31 december 1943 (nr 939) angående ränta å lån från statens utlåningsfonder. Räntesatsen är för budgetåret 1966/67 fastställd till 5,75 %. Den 30 juni 1966 var kapitaltillgångarna på fonden drygt 89 milj. kr. Mot bakgrunden av utvecklingen bl. a. inom luftfarten har jag inte funnit tillräckliga skäl för en fortsatt statlig kreditgivning av detta slag. Jag föreslår därför att luftfartslånefonden avvecklas och att utlåning från fonden inte sker efter den 30 juni 1967.

Jag övergår här efter till att behandla utredningens förslag till vissa ändringar i *huvudorganisationen för luftfartsverket*.

Mot bakgrund av de riktlinjer, som utredningen förordat beträffande luftfartsverkets verksamhet har den funnit angeläget att föreslå organisatoriska förändringar för att öka verkets effektivitet. I detta syfte föreslår utredningen att ansvaret för driften av flygplatserna samordnas i en huvudenhet, som benämns driftavdelning. De administrativa och ekonomiska uppgifterna föreslås också samordnas i en administrativ och en ekonomisk huvudenhet. Den regionala organisationen föreslås underställd driftavdelningen och uppdelad på fyra flygplatsförvaltningar. Vidare föreslås att verkets styrelse utökas med en ledamot som representerar de kommunala intressena. Med hänsyn till att luftfartsinspektionens arbetsuppgifter innebär tillsyn från flygsäkerhetssynpunkt av såväl luftfartsverket som flygtrafikföretagen anser utredningen ändamålsenligt att inspektionen självständigt svarar för handläggningen av sådana frågor.

Remissinstanserna ansluter sig i allmänhet till utredningens synpunkter

på arbets- och ansvarsfördelningen inom luftfartsverket och till föreslagna organisationsändringar. I fråga om driftavdelningen finner dock luftfartsverket utredningens förslag betänkligt med hänsyn till i huvudsak att arbetsuppgifterna för nuvarande marktjänstbyrå och trafikbyrå är fundamentalt olika och fördelade på specialister inom skilda områden. Statskontoret avstyrker förslaget till driftavdelning eftersom man anser sig inte kunna ta ställning på grundval av det av utredningen presenterade materialet. Flygplatscheferna, dvs. luftfartsverkets chefer för de regionala flygplatsförvaltningarna, tillstyrker utredningens förslag om att samordna driftfunktionerna. Luftfartsverket och statskontoret avstyrker sammanslagning av Stockholm-Bromma och Stockholm-Arlanda flygplatsförvaltningar.

I likhet med utredningen anser jag att de förändringar i verksamheten, som blir följderna av det föreslagna ekonomiska målet, kräver att verkets nuvarande organisation, som byggts upp från andra utgångspunkter, anpassas till de ändrade förutsättningarna. Det väsentliga är därvid enligt min mening att finna en organisationsform som blir effektiv och som kan anpassas till verkets behov. I dessa avseenden anser jag verkets nuvarande organisation inte vara lämplig. Jag ansluter mig till de synpunkter på organisationens uppbyggnad som utredningen föreslagit. Utredningens synpunkter på verkets huvudorganisation ansluter sig till de principer som varit vägledande under senare år vid omorganisation av andra affärsdrivande verk. För min del framstår en samordning och integration av de f. n. organisatoriskt åtskilda driftfunktionerna som välmotiverad. Utredningen har inte presenterat detaljförslag i frågan och förutsatt att indelning av huvudenheterna i sektioner eller motsvarande arbetsenheter bör ankomma på luftfartsverket.

Verksamheten bör således fördelas på fyra huvudenheter, som bör benämnas driftavdelning, administrativ avdelning, ekonomiavdelning och luftfartsinspektion. Cheferna för dessa bör ges tjänstetiteln driftdirektör, administrativ direktör, ekonomidirektör samt överingenjör. Luftfartsinspektionen bör ges en självständig ställning inom verksamheten på det sätt som utredningen föreslagit. Kungl. Maj:t äger i det avseendet utfärda bestämmelser i instruktion för luftfartsverket. I övrigt bör luftfartsinspektionens organisation bibehållas oförändrad. Som utredningen föreslagit bör nuvarande utrikessekretariatet inordnas som sektion i administrativa avdelningen men sektionschefen självständigt under generaldirektören kunna handlägga vissa ärenden som denne överlämnar till honom. I den utsträckning så sker bör de ärenden det gäller anges i verkets arbetsordning. Dessutom bör det i enlighet med utredningens förslag inrättas en revisionssektion direkt underställd generaldirektören för kameral revision och sakrevision. Revisionssektionen bör även initiera de rationaliseringsåtgärder som revisionsverksamheten ger anledning till. Jag avser att längre fram i mitt anförande ta ställning till fördelningen av de mindre ärendegrupper, som utredningen särskilt berört.

Jag delar utredningens uppfattning att en sammanslagning av Stock-

holm-Bromma flygplatsförvaltning med Stockholm-Arlanda flygplatsförvaltning på sikt kan innebära kostnadsbesparingar. En integration torde redan nu vara möjlig av vissa administrativa funktioner och i fråga om inflygningskontrollerna vid de två flygplatserna Bromma och Arlanda. Möjligheterna till sammanslagning av de båda flygplatsförvaltningarna bör följas med uppmärksamhet. Tills vidare torde emellertid fem flygplatsförvaltningar få bibehållas, nämligen Arlanda, Bromma, Göteborgs, Malmö och Umeå flygplatsförvaltning.

Jag föreslår att styrelsen utökas med en ledamot till sex ledamöter och att en av dem bör representera kommunala intressen.

För att tjäna som underlag för bedömningen av anslagsbehovet bör riksdagen lämnas en redogörelse för hur verket bör vara organiserat på avdelningar och sektioner samt hur arbetet bör fördelas mellan enheterna.

I enlighet med vad utredningen föreslagit gav Kungl. Maj:t den 25 november 1966 luftfartsverket uppdrag att med utgångspunkt i utredningens organisationsförslag föreslå indelning av huvudenheterna i sektioner eller motsvarande arbetsenheter. I skrivelse den 10 januari 1967 avlämnade verket sådant förslag avseende administrativa avdelningen, ekonomiavdelningen och luftfartsinspektionen. I fråga om driftavdelningen var verkets förslag otillräckligt. Sedan Kungl. Maj:t därför den 13 januari 1967 gett statskontoret motsvarande uppdrag beträffande driftavdelningen, inkom statskontoret med förslag i skrivelse den 9 februari 1967. I särskild skrivelse har generaldirektören för luftfartsverket avstyrkt statskontorets förslag.

Luftfartsverkets förslag till indelning innebär följande.

*Administrativa avdelningen* föreslås uppdelad på en ombudsmannasektion, ett sekretariat, en personalsektion, en utrikessektion och ett försvarskontor.

*Ekonomiavdelningen* föreslås bestå av en kameral sektion, en budgetsektion, en utredningssektion, en kommersiell sektion och en inköps- och förrådssektion.

Statskontoret föreslår att *driftavdelningen* indelas i en planeringsenhet, en driftledningsenhet, en anläggningsenhet, en expedition och en skolenhet.

I två hänseenden har statskontoret avvikit från de av luftfartsutredningen angivna riktlinjerna. Den ena avvikelsen avser luftfartsverkets utbildning av trafikledningspersonal. Statskontoret delar i princip utredningens uppfattning att den bör förläggas till administrativa avdelningen. Med hänsyn till att den av Kungl. Maj:t tillsatta flygtrafikledningskommittén har att även pröva förutsättningarna för en gemensam lokalisering och sammanslagning av luftfartsverkets och flygvapnets trafikskolor och att resultatet av denna prövning relativt snart ånyo kan påkalla organisationsförändring vid verket anser statskontoret det vara en fördel om överföringen till ad-

ministrativa avdelningen av ansvaret för ifrågavarande utbildningsverksamhet t. v. anstår. Den andra avvikelserna gäller verkets förrådshållning. Statskontort finner det mindre ändamålsenligt att lägga den under ekonomiska avdelningen eftersom förrådsverksamheten är en del av flygplatsdriften. En effektiv flygplatsverksamhet anser statskontoret bäst främjas om driftavdelningen leder förrådstjänsten och ombesörjer såväl anskaffning av utrustning som driften vid centralförrådet.

I fråga om administrativa avdelningen har jag inget att erinra mot luftfartsverkets förslag till sektionsindelning. Ombudsmannasektionen och sekretariatet bör dock i stället benämnas juridisk sektion resp. allmän sektion. Revisionssektionen bör inordnas i avdelningen enbart i rent administrativt hänseende. I fråga om ärendefördelningen ansluter jag mig till utredningens förslag som bl. a. innebär att administrativa avdelningen bör samordna och prioritera all personalutbildning och rekrytering. Dessa ärenden bör handläggas av personalsektionen. Som utredningen uttalat bör resp. huvudavdelning ange behovet av att utbilda sin personal. Personalsektionen bör även handha frågor rörande driften vid trafikskolan.

Ekonomiavdelningen bör indelas i en budgetsektion och en redovisningssektion. Till budgetsektionen bör även hänföras den av verket föreslagna utredningssektionen, kommersiella sektionen samt inköps- och förrådssektionen. Ekonomiavdelningen bör bl. a. handlägga ärenden rörande godkännande av flygtrafikföretagens befordringsavgifter samt samordna verkets inköp av fordon, maskiner och förrådsförnödenheter. Budgetsektionen bör bl. a. sköta dessa arbetsuppgifter. Underhåll och drift av verkets fordon och maskiner bör däremot ankomma på driftavdelningen.

I fråga om driftavdelningen ansluter jag mig till statskontorets förslag till sektionsindelning. Samordning av all utbildning bör dock ske inom administrativa avdelningen och samordning av inköp av bl. a. fordon, maskiner och förrådsförnödenheter inom ekonomiavdelningen. Vidare bör expeditionsenheten inordnas i sektionerna.

Sektionsindelningen och fördelningen av arbetsuppgifterna på administrativa avdelningen, ekonomiavdelningen och driftavdelningen bör vara följande.

*Administrativa avdelningen* bör indelas i en allmän sektion, en personalsektion, en juridisk sektion, en utrikessektion, ett försvarskontor och en revisionssektion.

Allmänna sektionen skall utarbeta förslag till riktlinjer i organisationsfrågor samt handlägga och samordna ärenden rörande verkets instruktion och arbetsordning, remisser, tillståndsärenden, exkl. drifttillstånd och certifikat inom luftfartsinspektionen. Sektionen skall vidare handha frågor rörande kontorsdriften.

Personalsektionen skall handlägga personaladministrativa ärenden, såsom personalplanering, rekrytering, anställning, befordran och entledigande,

löne- och pensionsärenden, folkning av anställnings- och löneavtal m. m., personalvårdsfrågor, personalutbildning. Sektionen skall vidare handha frågor rörande driften vid trafikskolan.

Juridiska sektionen skall handlägga allmänna juridiska ärenden och disciplinärenden.

Utrikessektionen skall handlägga frågor rörande internationellt luftfartssamarbete, tillämpning och registrering av luftfartsavtal samt utarbeta luftfartspolitiska översikter.

Försvarskontoret skall bereda ärenden rörande försvarsberedskap.

Revisionssektionen skall utföra kameral revision och sakrevision samt initiera därav betingade rationaliseringsåtgärder.

*Ekonomiavdelningen* bör uppdelas i en budgetsektion och en redovisningssektion.

Budgetsektionen skall handlägga ärenden rörande ekonomiska policyfrågor, finans- och budgetfrågor, anslagsframställningar, taxor, avgifter och kommersiell verksamhet samt prövning av befordringstaxor. Sektionen skall vidare göra ekonomiska utredningar och prognoser, utarbeta statistik samt samordna inköp av bl. a. fordon, maskiner och förrådsförnödenheter.

Redovisningssektionen skall handha kamerala ärenden rörande verkets medelsförsörjning, bokföring, redovisning och kassarörelse.

*Driftavdelningen* bör indelas i en planeringssektion, en driftledningssektion och en anläggningssektion.

Planeringssektionen skall planera flygplatser och trafikledningssystem samt samordna resursplaneringen inom driftavdelningen.

Driftledningssektionen skall svara för drift av trafikledning och marktjänst, information till luftfarten, trafikregler, stationstjänst, brand- och räddningstjänst, fält- och förrådshållning samt underhåll av fordon och maskiner.

Anläggningssektionen skall projektera, bygga och underhålla flygfält, byggnader samt radio-, tele- och elanläggningar.

Utöver indelningen i sektioner eller motsvarande arbetsenheter bör det ankomma på luftfartsverket att i övrigt vidta den indelning på lägre organisationsnivå som verket finner behövlig.

En tablå över den nya organisationen för luftfartsverket torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

I anslutning till genomförandet av organisationsförändringarna bör vissa nya tjänster inrättas. Jag föreslår sålunda att för cheferna för huvudentheterna bör fr. o. m. den 1 juli 1967 inrättas fyra tjänster, nämligen en som driftdirektör i C 2, en som administrativ direktör i C 2, en som ekonomidirektör i C 2 och en som överingenjör i C 2 (luftfartsinspektionen). För cheferna för sektioner eller motsvarande arbetsenheter bör fr. o. m. den 1 juli 1967 finnas följande tjänster, nämligen tre som avdelningsdirektör

i B 7 (utrikessektionen, driftledningssektionen och anläggningssektionen), tre som avdelningsdirektör i B 5 (juridiska sektionen, budgetsektionen och planeringssektionen), tre som byrådirektör i A 30 (allmänna sektionen, personalsektionen och redovisningssektionen), en som byrådirektör i A 28 (revisionssektionen) och en som byrådirektör i A 26 (försvarskontoret). Frågan om lönegradsplaceringen av ifrågavarande tjänster har varit föremål för förhandling mellan statens avtalsverk och berörda personalorganisationer. Förhandlingsöverenskommelsen har den 1 mars 1967 godkänts av riksdagens löne delegation. Anställningsformen för dessa tjänstemän bör vara extra ordinarie med möjlighet dock att för bestämd tid förordna den, som redan tidigare innehar sådan förordnandetjänst.

Följande tjänster bör utgå ur organisationen, nämligen en som trafikdirektör i Cp 1, en som byråchef i Co 1, en som byråchef i Ce 1, en som överingenjör i Co 1, en som överingenjör i Cp 1, en som avdelningsdirektör i Bo 5, en som avdelningsdirektör i Be 5, en som byrådirektör i Ae 30, en som byrådirektör i Ao 28, två som byrådirektör i Ae 28, en som trafikinspektör i Ae 28, två som byrådirektör i Ao 26, tre som byrådirektör i Ae 26 och två som förste trafikledare i Ae 26. Vidare bör två tjänster som byrådirektör i A 28 och en tjänst som byrådirektör i A 26 utgå ur verkets organisation. Övriga förordnandetjänster vid verket bör vid nybesättning förändras till extra ordinarie.

Kungl. Maj:t bör i den utsträckning som fordras i samband med genomförandet av den nya organisationen äga föra tjänster på övergångsstat och utfärda erforderliga övergångsbestämmelser.

Det är angeläget att organisationsförändringarna genomförs så snart som möjligt. Jag räknar med att omorganisationen skall kunna vara genomförd i sin helhet under hösten 1967.

#### **D. Hemställen**

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

1. godkänna de riktlinjer jag angett för luftfartsverkets verksamhet,
2. godkänna de riktlinjer jag föreslagit för omorganisation av luftfartsverket,
3. bemyndiga Kungl. Maj:t att på personalförteckning för luftfartsverket föra upp tjänster på löneplan C i enlighet med vad jag föreslagit i det föregående,
4. bemyndiga Kungl. Maj:t att vidta de övergångsanordningar som fordras i anledning av omorganisationen,
5. godkänna att luftfartslånefonden avvecklas,

6. till *Driftbidrag till luftfartsverket* för budgetåret 1967/68 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 22 500 000 kr.

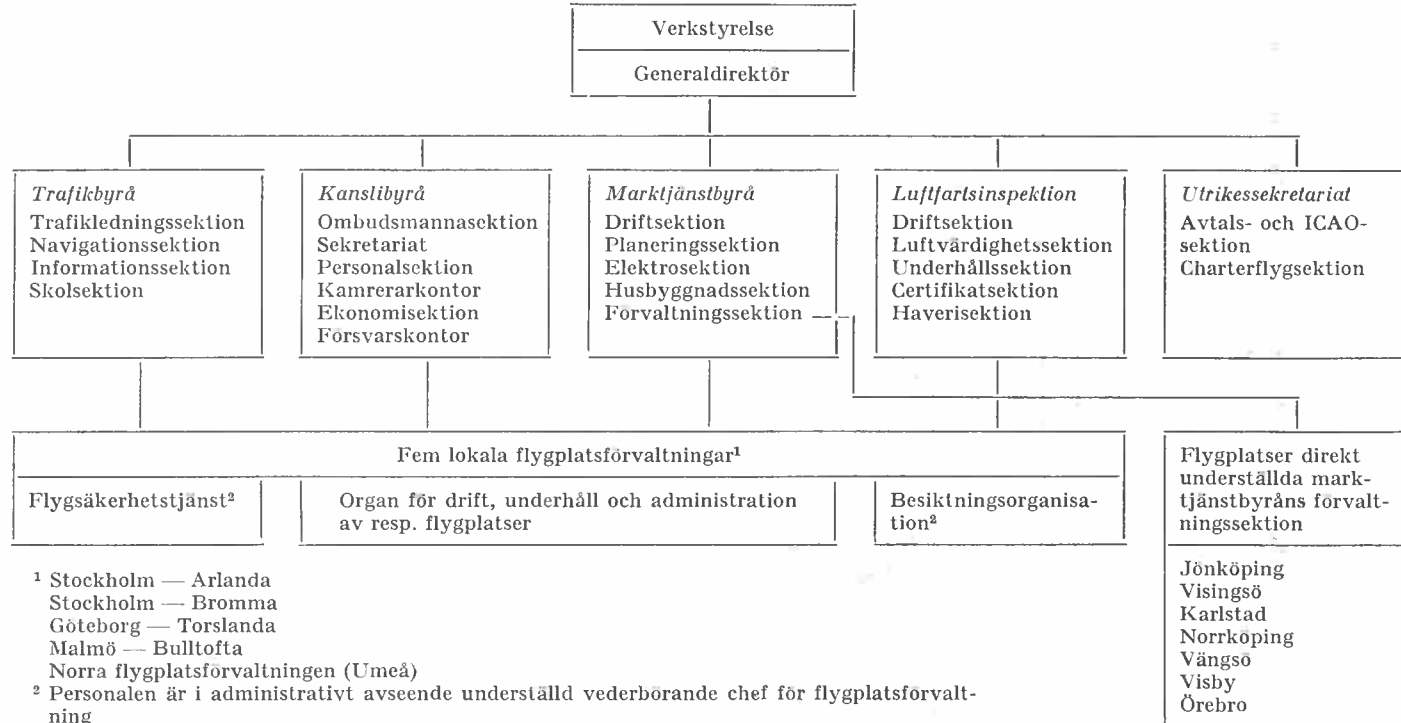
Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Britta Gyllensten*



Tablå över luftfartsverkets nuvarande organisation (1/1 1967)



<sup>1</sup> Stockholm — Arlanda  
 Stockholm — Bromma  
 Göteborg — Torslanda  
 Malmö — Bulltofta  
 Norra flygplatsförvaltningen (Umeå)

<sup>2</sup> Personalen är i administrativt avseende underställd vederbörande chef för flygplatsförvaltning

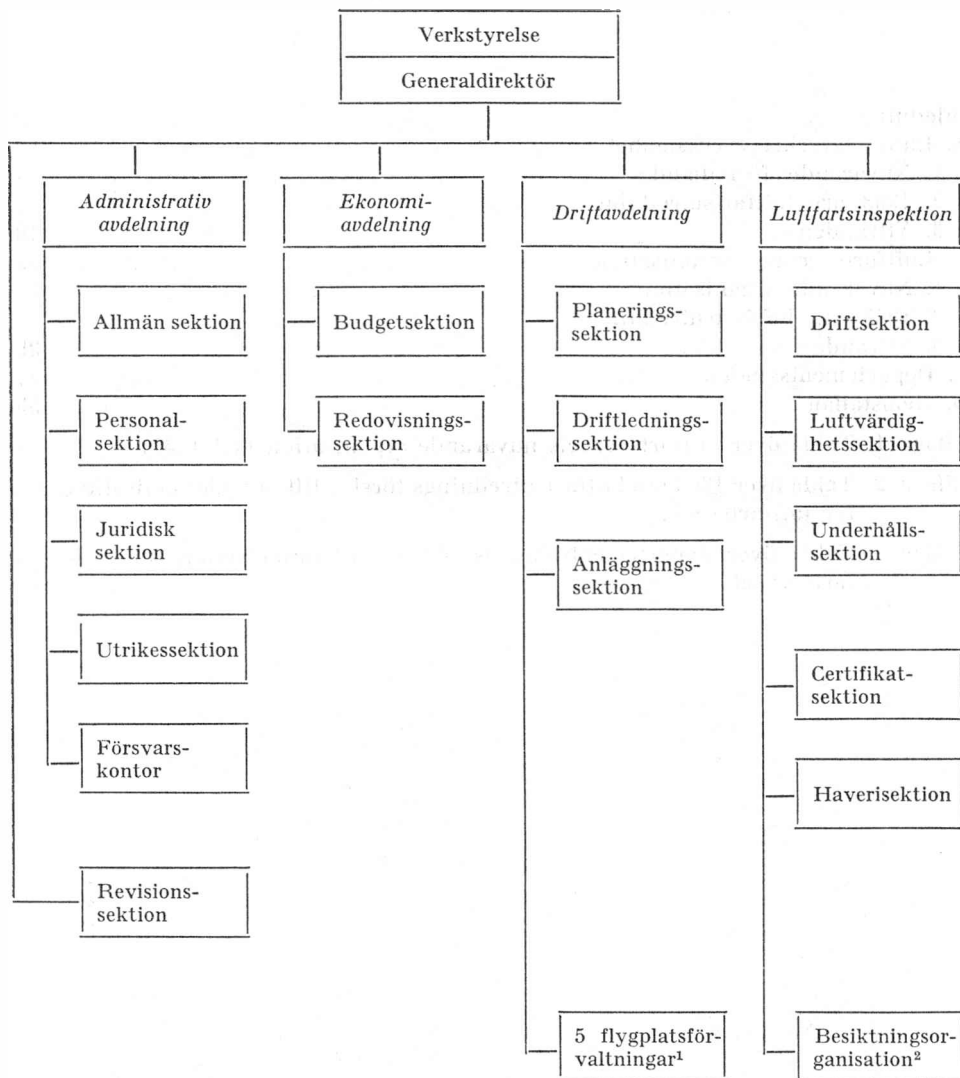
Tablå över 1963 års luftfartsutrednings förslag till huvudorganisation för luftfartsverket



<sup>1</sup> Stockholm, Göteborg, Malmö, Umeå

<sup>2</sup> Personalen är i administrativt avseende underställd vederbörande chef för flygplatsförvaltning

Tablå över departementschefens förslag till organisation för luftfartsverket



<sup>1</sup> Arlanda, Bromma, Göteborg, Malmö, Umeå

<sup>2</sup> Personalen är i rent administrativt hänseende underställd chef för flygplatsförvaltning.

## Innehållsförteckning

Inledning	3
A. Luftfartsverkets verksamhet	4
1. Nuvarande förhållanden	4
2. 1963 års luftfartsutredning	7
3. Yttranden	19
B. Luftfartsverkets organisation	32
1. Nuvarande organisation	32
2. 1963 års luftfartsutredning	35
3. Yttranden	39
C. Departementschefen	41
D. Hemställan	55
Bilaga 1. Tablå över luftfartsverkets nuvarande organisation (1/1 1967)	
Bilaga 2. Tablå över 1963 års luftfartsutrednings förslag till huvudorganisation för luftfartsverket	
Bilaga 3. Tablå över departementschefens förslag till organisation för luftfartsverket	