

Nr 54.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om upptagande å riksstaten för budgetåret 1952/53 av underskottet för luftfartsfonden.

(4:e avd.)

I propositionen nr 1, bilaga 17, har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 4 januari 1952, föreslagit riksdagen att för Luftfartsfonden å riksstaten för budgetåret 1952/53 upptaga ett underskott av 7 600 000 kronor.

Det faktiska underskottet för luftfartsfonden uppgick budgetåret 1950/51 till 6,1 miljoner kronor.

Med skrivelse den 7 november 1951 har *luftfartsstyrelsen* framlagt förslag till stat för luftfartsverkets driftkostnader budgetåret 1952/53.

Styrelsen har erinrat om att dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet i 1951 års statsverksproposition uttalat bl. a., att han utgick från att styrelsen även i fortsättningen övervägde organisationsändringar och besparingar i syfte att nedbringa kostnaderna. Styrelsen erinrar vidare, att statsutskottet i sitt utlåtande 1951: 44 (s. 4) understrukt, vad departementschefen sålunda anfört. Enligt utskottets mening borde därvid självfallet möjligheterna att icke endast nedbringa kostnaderna utan även höja intäkterna omsorgsfullt beaktas. En utväg till sådan intäktshöjning såg utskottet främst i en höjning av de i taxan för flygplatsernas begagnande fastställda avgifterna, varvid dock samråd med de danska och norska luftfartsmyndigheterna borde äga rum. Utskottet förutsatte, att luftfartsstyrelsen skulle till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag härutinnan, vartill förhållandena kunde giva anledning.

Styrelsen meddelar nu, att utarbetandet av förslag till ny taxa för begagnande av statens civila flygplatser påbörjats av styrelsen redan under år 1950 och att ett förslag till nya taxebestämmelser upprättats och remitterats för yttrande till luftfartsverkets lokalförvaltningar, trafikanter m. fl. I anslutning till statsutskottets förenämnda utlåtande diskuterades taxeförslaget vid gemensamma överläggningar i Stockholm den 8—9 maj 1951 mellan representanter för de skandinaviska luftfartsmyndigheterna. På grundval av vad sålunda förekommit utarbetades definitivt förslag till ny taxa och överlämnades till Kungl. Maj:t genom styrelsens skrivelse den 13 juli 1951.

Vad angår frågan om nedbringande av luftfartsverkets kostnader har luftfartsstyrelsen erinrat om de åtgärder härutinnan, som vidtagits i anslutning till en av statens sakrevision år 1949 företagen utredning angående

luftfartsverkets organisation och verksamhet och vilka i olika sammanhang redovisats. Sålunda har i besparingssyfte bland annat nedlagts ett antal s. k. småflygplatser och flygfyrar, nedskärningar verkställda av underhålls- och driftkostnaderna för övriga flygplatser samt — i samråd med telegrafstyrelsen, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut samt Aktiebolaget Aerotransport — inskränkningar vidtagits beträffande trafikledning, förbindelse- och flygväderlekstjänst. Luftfartsstyrelsen erinrar vidare om, att sakrevisionens utredning företogs under intryck av verkningarna från den svåra kris, som drabbade luftfarten under slutet av 40-talet. Även om det då framstod såsom angeläget att lämpa luftfartsverkets organisation efter en minskad trafikvolym, bör man i dagens läge icke ytterligare beskära organisationen på så sätt, att den icke kan möta de krav, som betingas av flygtrafikens utveckling i gynnsammare riktning under de sista åren. Då man har anledning förmoda, att denna ökning kommer att fortgå i oförändrad takt under de närmaste åren, böra ansträngningarna enligt luftfartsstyrelsens mening mera inriktas på att anpassa sig till trafikutvecklingen inom den nuvarande organisationens ram än att beskära denna. Självfallet bör härvid dock beaktas, att organisationen bör vara beredd att möta konsekvenserna av den relativt snabba tekniska utvecklingen på luftfartens område, exempelvis genom införandet av allt snabbare flygplantyper och ökad användning av helikoptrar.

Luftfartsstyrelsen framhåller vidare, att verkets organisation är föremål för en fortlöpande översyn, varigenom åtskilliga organisatoriska detaljer ändrats eller tillrättalagts alleftersom desamma anmält sig. Härigenom har styrelsen vid uppgörandet av beräkningarna över medelsbehovet under nästa budgetår i stort sett ansett sig kunna finansiera nytilkomna behov genom besparingar i andra hänseenden. Självklart är, att en organisation aldrig är så fulländad, att icke förbättringar och besparingar äro möjliga. Styrelsen är emellertid av den bestämda uppfattningen, att några mera avsevärda belopp icke längre kunna friställas genom ytterligare rationaliseringsåtgärder, såvida man önskar vidmakthålla den nuvarande verksamheten. Även i nuvarande läge leda ganska radikala besparingar av flygplatsorganisationen, enligt styrelsens bedömande, icke till besparingar, som synas stå i rimlig proportion till de ogynnsamma konsekvenserna av ingreppen.

Luftfartsstyrelsen har slutligen upptagit frågan om luftfartsverkets framtida ställning såsom affärsdrivande verk. Styrelsen har därvid erinrat, att styrelsen i petita hösten 1946 föreslagit bl. a. att luftfartsfonden skulle fr. o. m. den 1 juli 1947 ombildas till en affärsverksfond och luftfartsstyrelsen till ett affärsdrivande verk. Såsom skäl härför åberopade styrelsen, att målet för dess verksamhet borde vara, att luftfarten i princip skulle bära sina egna kostnader, däri inbegripet förräntning och amortering av en viss del av det i flygplatserna från och med budgetåret 1947/48 nedlagda kapitalet. Man stödde sig härvid på den vid tidpunkten i fråga allmänt rådande uppfattningen, att den civila luftfartens starka utveckling efter det senaste världskriget icke blott vore av permanent natur utan även kunde förväntas

fortgå i accelererad takt, vilket i sin tur skulle innebära ökade inkomster för statsverket. Det förutsattes sålunda, att full täckning för luftfartens kostnader skulle kunna erhållas inom de närmaste åren. Härvid spelade en planerad höjning av flygplatstaxorna en viktig roll. För att uppnå nyss angivna mål var det emellertid enligt styrelsens uppfattning nödvändigt, att byggandet och förvaltandet av flygplatserna samt tillhandahållandet av säkerhetstjänst kunde omhänderhavas enligt fullt affärsmässiga grunder. Såsom en oundgänglig första åtgärd betraktade styrelsen därför genomförandet av en budgetteknisk reform, varigenom en överblick över luftfartens verkliga kostnader möjliggjordes. En fullt affärsmässig uppläggning i förevarande hänseende krävde dessutom, att luftfartsstyrelsen erhöll en högre grad av rörlighet beträffande medelsdispositioner än styrelsen då ägde.

Luftfartsstyrelsen avgav på grund härav ett förslag till ny redovisning av luftfartsverkets driftkostnader, vilket med vissa ändringar godkändes av statsmakterna att gälla fr. o. m. budgetåret 1947/48 (se rd. skr. 1947: 254).

Styrelsen har nu på anförda skäl ifrågasatt, huruvida tiden icke är inne att uppställa ett mera verklighetsbetonat och gripbart mål för luftfartsverkets ekonomiska politik. Det bör därvid bland annat upptagas till prövning, huruvida luftfartsverket i sin helhet bör frångå sin status av affärsdrivande verk eller om denna status bör inskränkas att avse endast flygplatsorganisationen. Luftfartsstyrelsen är emellertid icke beredd att nu framlägga något konkret förslag härom, eftersom en dylik ändring jämväl berör spörsmål, där andra myndigheters synpunkter böra företrädas. Styrelsen ifrågasätter, om icke en särskild utredning i förevarande hänseende bör komma till stånd.

Styrelsen har lämnat följande specifikation över inkomst- och utgiftsposterna, varvid såsom jämförelse även upptagits motsvarande belopp för innevarande budgetår.

Inkomster	1951/52	1952/53
1. Hyror och arrenden	1 010 000	1 140 000
2. Trafikinkomster	1 780 000	2 050 000
3. Besiktningssavgifter	110 000	100 000
4. Diverse inkomster	100 000	110 000
Summa kronor	3 000 000	3 400 000
Utgifter		
1. Luftfartsstyrelsen: Avlöningar	1 540 000	1 604 000
2. Luftfartsstyrelsen: Omkostnader	254 000	285 000
3. Flygplatsorganisationen: Avlöningar	2 976 000	3 001 000
4. Flygplatsorganisationen: Omkostnader	265 000	277 000
5. Underhåll och drift av luftfartsleder	920 000	1 000 000
6. Hyres- och arrendeavgifter m. m.	120 000	125 000
7. Underhåll och drift av radioanläggningar	1 800 000	2 085 000
8. Underhåll och drift av teleutrustning	502 000	591 000
9. Utgifter för väderlekstjänst	1 182 000	1 138 000

Utgifter	1951/52	1952/53
10. Sveriges bidrag till internationella civila luftfartsorganisationen m. m.	429 000	451 000
11. Pensionskostnader	26 000	33 000
12. Diverse utgifter	75 000	85 000
13. Avsättning till värdeminskningsskonto	435 000	470 000
Summa kronor	10 524 000	11 145 000
Beräknat underskott	7 524 000	7 745 000

Styrelsen har vidare lämnat en sammanställning över storleken av och de främsta anledningarna till utgiftsökningarna (s. 5 och 6). I anslutning härtill har styrelsen uttalat, att åtskilliga av de inträdda utgiftsökningarna antingen äro av helt automatisk eller av eljest mer eller mindre ofrånkomlig natur.

Luftfartsstyrelsens framställning utmynnar i en hemställan, att, såvitt nu är i fråga, Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att för luftfartsfonden å riksstaten för budgetåret 1952/53 upptaga ett underskott av 7 745 000 kronor.

Yttranden över framställningen ha avgivits av *statskontoret* och *statens lönenämnd* (s. 7).

Departementschefen har anfört följande.

Det faktiska underskottet för luftfartsfonden uppgick budgetåren 1949/50 och 1950/51 till 5,8 respektive 6,1 miljoner kronor.

För innevarande budgetår beräknades i 1951 års statsverksproposition luftfartsfondens underskott till 6,4 miljoner kronor. Hänsyn hade då ej tagits till den under 1951 inträdda höjningen av det rörliga tillägget å personallönerna. Genom beslut den 1 juni 1951 har Kungl. Maj:t fastställt stat för luftfartens driftkostnader innevarande budgetår. Dessa kostnader utgöra enligt staten 10,5 miljoner kronor, och då inkomsterna beräknats till 3 miljoner kronor, skulle underskottet för innevarande budgetår bli 7,5 miljoner kronor under förutsättning av oförändrat rörligt tillägg av 33/32 % å stats-tjänstemännens löner.

Den fortlöpande ökningen av underskottet för luftfartsfonden är praktiskt taget helt att tillskriva automatiska utgiftsstegringar. Samtidigt ha vissa rationaliseringsåtgärder genomförts inom luftfartsverket, men besparingarna ha ej kunnat uppväga de ökade driftkostnaderna. Det har icke heller varit möjligt för styrelsen att genom avgiftshöjningar kompensera sig för kostnadsstegringarna.

Såsom statskontoret framhållit böra statsmakterna även i framtiden ha möjlighet att erhålla överblick över luftfartens verkliga kostnader. Detta kan ske på olika sätt, och jag har icke något att erinra mot att denna fråga upptages till närmare övervägande inom luftfartsstyrelsen med biträde av den expertis, som kan befinnas erforderlig. Någon särskild sakkunnigutredning för klarläggande av detta spörsmål anser jag dock ej för närvarande vara behöfvlig.

I sina petita hösten 1951 har luftfartsstyrelsen anmält sina förslag angående luftfartsverkets inkomster och utgifter budgetåret 1952/53. Styrel-

sen har, vad inkomstsidan angår, räknat med en ökning av inkomsterna till 3,4 miljoner kronor. Styrelsen har därvid utgått från att den av styrelsen föreslagna nya flygplatsaxan skall tillämpas under budgetåret. Kungl. Maj:t har också genom beslut den 30 november 1951 fastställt taxeförslaget att tillämpas från den 1 januari 1952. Styrelsens inkomstberäkningar ha ej givit mig anledning till erinran.

Beträffande luftfartsverkets utgifter har styrelsen uttalat, att styrelsen är av den bestämda uppfattningen, att några mera avsevärda belopp icke längre kunna friställas genom ytterligare rationaliseringsåtgärder, såvida man önskar bibehålla den nuvarande verksamheten. Styrelsen har vidare angivit vissa möjligheter att begränsa verksamheten, vilka styrelsen dock ej ansett sig böra förorda, främst av säkerhetsskäl. Styrelsens kostnadsförslag slutar på en summa av 11 145 000 kronor. Underskottet för luftfartsfonden skulle i enlighet härmed utgöra 7 745 000 kronor för nästa budgetår.

Vid granskningen av statförslaget har jag ansett mig i fråga om luftfartsstyrelsens och flygplatsorganisationens avlöningar och omkostnader böra tillstyrka endast sådana ökade utgifter, som statskontoret tillstyrkt eller lämnat utan erinran. Jag har icke heller ansett mig böra framlägga några förslag om tjänsteförändringar av natur att böra underställas Kungl. Maj:ts eller riksdagens prövning. Beträffande posten Utgifter för väderlekstjänst har jag icke något att erinra mot den av luftfartsstyrelsen föreslagna ändrade beräkningsgrunden. Posten bör upptagas med ett avrundat belopp som svarar mot de under sjätte huvudtiteln upptagna utgifterna för ändamålet. Övriga utgiftsposter å driftkostnadsstaten böra upptagas med de belopp styrelsen föreslagit.

I enlighet med vad jag här förordat skulle driftkostnadsstaten för nästa budgetår få följande utseende:

	Kronor
1. Luftfartsstyrelsen: Avlöningar	1 561 000
2. Luftfartsstyrelsen: Omkostnader	272 000
3. Flygplatsorganisationen: Avlöningar	2 954 000
4. Flygplatsorganisationen: Omkostnader	256 000
5. Underhåll och drift av luftfartsleder	1 000 000
6. Hyres- och arrendeavgifter m. m.	125 000
7. Underhåll och drift av radioanläggningar	2 085 000
8. Underhåll och drift av teleutrustning	591 000
9. Utgifter för väderlekstjänst	1 119 000
10. Sveriges bidrag till internationella civila luftfartsorganisa- tionen m. m.	451 000
11. Pensionskostnader	33 000
12. Diverse utgifter	85 000
13. Avsättning till värdeminskningsskonto	470 000
Summa	11 002 000

I statförslaget har, såsom tidigare framhållits, rörligt tillägg beräknats enligt nu gällande grunder. Vid fastställande av det slutliga statförslaget torde erforderlig uppräknig få verkställas med hänsyn till de höjningar av statstjänstemännens löner, som statsmakterna kunna komma att besluta. Underskottet för luftfartsfonden torde emellertid — på enahanda sätt som sker å driftbudgeten — böra i riksstatsförslaget upptagas med det belopp som nu kan förutses.

Då inkomsterna beräknats till 3,4 miljoner och utgifterna till 11,0 miljoner kronor, bör sålunda underskottet upptagas till 7,6 miljoner kronor.

Utskottet. Såsom departementschefen erinrat har luftfartsfondens faktiska underskott under de båda sistförflutna budgetåren uppgått till 5,8 respektive 6,1 miljoner kronor. Underskottet för innevarande budgetår beräknades i 1951 års statsverksproposition till ett belopp av 6,4 miljoner kronor. På grund av den stegring av personalkostnaderna som sedermera inträtt väntas nu nämnda belopp komma att öka till 7,5 miljoner kronor. Härvid har dock icke kunnat beaktas den ytterligare höjning av statstjänstemännens löner, varom förslag framlagts i propositionen nr 60 till årets riksdag. Jämväl de för nästa budgetår framlagda beräkningarna grunda sig på förutsättningen av ett rörligt lönetillägg av 33/32 procent. Med hänsyn härtill läser luftfartsfondens underskott nämnda budgetår komma att överstiga det av departementschefen angivna beloppet av 7,6 miljoner kronor.

Här redovisade siffror ge vid handen, att luftfartsfondens underskott är i fortskridande tillväxt. Detta förhållande har tidigare vid olika tillfällen uppmärksamrats av statsmakterna. Senast vid 1951 års riksdag underströk sålunda statsutskottet, i anslutning till vissa av föredragande departementschefen i samma års statsverksproposition gjorda uttalanden, angelägenheten av att rationaliseringsarbetet inom luftfartsverket planmässigt fullföljdes, varvid möjligheten att icke endast nedbringa kostnaderna utan även höja intäkterna borde omsorgsfullt beaktas. Vad utskottet härutinnan anförde (utl. nr 44) lämnades av riksdagen utan erinran. Luftfartsstyrelsen har nu i skrivelse den 7 november 1951 närmare redogjort för de åtgärder som med anledning härav företagits eller satts i fråga. Av skrivelsen framgår att de besparingar som genomförts icke kunnat uppväga de ökade driftkostnaderna liksom det ej heller ansetts vara möjligt att genom avgiftshöjningar ernå kompensation för kostnadsstegringarna. Från luftfartsstyrelsens sida har samtidigt hävdats, att några mera avsevärda belopp icke längre kunna friställas genom ytterligare rationaliseringsåtgärder, såvida man önskar vidmakthålla den nuvarande verksamheten. I anslutning härtill har styrelsen förordat en omprövning av frågan om luftfartsverkets framtida ställning såsom affärsdrivande verk. Departementschefen har icke haft något att erinra mot att frågan upptages till närmare övervägande men icke ansett någon särskild sakkunnigutredning härom f. n. vara behövlig.

Med anledning av vad i ärendet sålunda förevarit vill utskottet endast uttala, att luftfartsstyrelsen självfallet bör ägna rationaliseringsproblemen och därmed sammanhängande spörsmål rörande taxesättningen m. m. den största uppmärksamhet jämväl i fortsättningen, i syfte att söka ernå en bättre balans mellan verkets intäkter och kostnader. Samtidigt önskar utskottet i likhet med statskontoret understryka angelägenheten av att statsmakterna även i framtiden beredas möjlighet att erhålla överblick över luftfartens verkliga kostnader.

Vad departementschefen anfört och förordat beträffande det av luftfartsstyrelsen framlagda förslaget till driftkostnadsstat har icke givit utskottet anledning till erinran. Utskottet tillstyrker sålunda, att luftfartsfondens underskott upptages med ett belopp av 7,6 miljoner kronor å riksstaten för

nästa budgetår. Såsom departementschefen framhållit torde en jämkning av vissa utgiftsposter få ske, sedan klarhet vunnits om de nya tjänstemannalönerna.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må för *Luftfartsfonden* å riksstaten för budgetåret 1952/53 upptaga ett underskott av 7 600 000 kronor.

Stockholm den 11 mars 1952.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Iwar Anderson, Näsgård, Ohlon, Leander, Gillström, Eric Ericson, Pålsson, Näström, Bergh, Hesselbom, Erik Gustaf Andersson, Lundqvist och Axel Andersson; samt

från a n d r a kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmberg i Skövde, Bergström, Svensson i Grönvik, Andersson i Malmö, Boman i Kieryd, Mårtensson i Uddevalla, Wallentheim, Svensson i Ljungskile, Rubbestad, Ståhl, Åkerström, Andersson i Munkaljungby och Birke.

Reservation

av herr *Lundqvist*.
