

## **Nr 194.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ändrad redovisning av luftfartsfonden m. m.; given Stockholms slott den 14 mars 1947.*

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

Under Hans Maj:ts,  
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,  
enligt Dess nådiga beslut:

**GUSTAF ADOLF.**

*Torsten Nilsson.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 14 mars 1947.*

### **Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, statsråden WIGFORSS, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, DANIELSON, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, WEIJNE.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och finansdepartementen anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga angående ändrad redovisning av luftfartsfonden m. m. samt anför därvid följande.

För redovisning av statens med den civila luftrafiken förenade tillgångar och skulder, inkomster och utgifter inrättades från och med den 30 juni 1938

luftfartsfonden. I samband med inrättande från och med den 1 juli 1945 av luftfartsstyrelsen, varom förslag framlades för 1945 års riksdag i proposition nr 262, skedde en viss omläggning av redovisningen av här ifrågakommande inkomster och utgifter i syfte, bland annat, att i större utsträckning än förut samla kostnaderna för den civila luftfarten å fonden.

Å fonden redovisas för närvarande i statens flygfält ingående markområden och byggnader samt staten tillhöriga, för luftfartslederna avsedda belysnings- och radiofyranläggningar. Vidare upptagas i fondens räkenskaper de av staten ägda aktierna i aktiebolaget Aerotransport. De till flygfälten hörande radioanläggningar, vilka förvaltas av telegrafverket, redovisas däremot å telegrafverkets fond. De å riksstaten för innevarande budgetår samt tidigare anvisade anslagen under luftfartsfonden med undantag av anslagen till markinköp och till aktieteckning i aktiebolaget Aerotransport ha helt avskrivits. Beträffande de av 1946 års riksdag under höstsessionen å tilläggsstat I till riksstaten för innevarande budgetår samt av 1947 års riksdag å riksstaten för nästa budgetår såsom kapitalinvestering i fonden anvisade och för andra ändamål än markinköp avsedda anslagen har avskrivningsfrågan lämnats öppen i avbidan på närmare utredning rörande avskrivningsgrunderna.

Å luftfartsfondens stat upptagas numera å utgiftssidan särskilda poster till avlöningar och till omkostnader för luftfartsstyrelsen och för flygplatsorganisationen. Vidare upptagas å staten kostnader för underhåll och drift av luftfartsleder, hyres- och arrendavgifter m. m. för förhyrda lokaler och arrenderade områden, kostnader för projektering av flygplatser samt ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten.

Å statens inkomstsida upptagas hyror och arrenden för till enskilda upplåtna lokaler och områden, trafikinkomster, utdelning å aktier i aktiebolaget Aerotransport, ersättning för väderleksobservationer samt diverse inkomster. Den brist, som uppkommer å staten för luftfartsfonden, avföres såsom underskott å riksstatens driftbudget under rubrik Utgifter för statens kapitalfonder.

I skrivelse den 30 september 1946 har *luftfartsstyrelsen* framlagt förslag angående ombildande från och med den 1 juli 1947 av luftfartsfonden till en affärsverksfond och av luftfartsstyrelsen till ett affärsdrivande verk, varjämte styrelsen gjort framställning om fastställande av stat för luftfartsfonden för budgetåret 1947/48.

Vid anmälan i 1947 års statsverksproposition av de frågor som sammanhånga med luftfartsfonden förklarade jag mig ha för avsikt att framdeles efter ytterligare beredning anmäla de i luftfartsstyrelsens skrivelse upptagna principspörsmålen samt frågorna om antalet av och löneställningen för luftfartsstyrelsens och flygplatsorganisationens personal. I avbidan härpå beräknades i riksstatsförslaget för budgetåret 1947/48 för luftfartsfonden ett underskott av 100 kronor.

Innan jag närmare ingår på luftfartsstyrelsens förslag torde jag få erinra därom att någon sammanfattande benämning å luftfartsstyrelsen och flygplatsorganisationen ännu icke fastställts. Efter samråd med luftfartsstyrel-

sens chef förordar jag benämningen luftfartsverket, vilken benämning kommer att användas i det följande.

### Luftfartsverkets ställning och redovisning å riksstaten.

*Luftfartsstyrelsen* har i sin förenämnda skrivelse inledningsvis erinrat om att styrelsen inrättades den 1 juli 1945 och sålunda verkat något över ett år. Detta år hade karakteriserats av en betydande utveckling av flygtrafiken i samband med omställningen till fredsförhållanden. För luftfartsstyrelsens del hade härvid arbetet i hög grad fått sin prägel av nödvändigheten att deltaga i det internationella samarbetet för skapande av enhetliga tekniska normer och politisk-ekonomiska överenskommelser rörande flygtrafiken. Jämsides med detta arbete hade det varit nödvändigt att utarbeta och bringa i provisorisk tillämpning svenska bestämmelser i avbidan på de blivande internationella normerna. Det hade vidare gällt att planlägga utbyggnaden av de svenska flygplatserna och därmed sammanhängande tekniska anordningar, även här med hänsynstagande till principer som kunde antagas bliva internationellt vedertagna.

Den period med understöd åt trafikflyget, som karakteriserat krigs- och den närmaste efterkrigstiden, hade, fortsätter styrelsen, numera börjat avvecklas, vilket förhållande för vårt lands vidkommande tagit sig det första uttrycket vid årsskiftet 1945/46, då aktiebolaget Aerotransport på eget initiativ avstått från det direkta statsunderstöd bolaget dittills åtnjutit. Det understöd som bibehållandet av de nuvarande låga flygplatstaxorna under ytterligare en tid måste anses innebära borde bereda flygbolagen möjlighet att använda en del av sitt överskott till förnyelse av flygplanparken och organisationens uppbyggnad överhuvud.

Det vore emellertid tydligt, att även i vårt land luftfarten för framtiden måste lämna bidrag av helt annan storleksordning än hittills för flygplatser och administration. Ett led i denna utveckling vore det förslag angående nya flygplatstaxor, som luftfartsstyrelsen avsåg att framlägga. För nästa budgetår torde det dock ej bliva möjligt att erhålla full täckning för luftfartens kostnader, men ett steg i denna riktning borde kunna tagas. Enligt luftfartsstyrelsens mening borde målet 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.

För att det nyss angivna målet — förräntning och amortering av det kapital, som ej från början avskrivits — skulle kunna nås, vore det, framhåller styrelsen, nödvändigt, att byggandet och förvaltandet av flygplatserna ävensom tillhandahållandet av säkerhetstjänst kunde omhänderhavas enligt fullt affärsmässiga grunder. Så vore dock vid nuvarande organisation icke till alla delar fallet. 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 avseende krävde dessutom, att luftfartsstyrelsen er-

hölle en högre grad av rörlighet beträffande sina medelsdispositioner än styrelsen för närvarande hade.

På grundval av dessa och andra överbäganden har luftfartsstyrelsen föreslagit, att luftfartsfonden ombildas till en affärsverksfond och luftfartsstyrelsen till ett affärsdrivande verk.

I anslutning härtill har luftfartsstyrelsen uttalat bland annat, att i fonden investerat kapital borde, i den mån detsamma icke från början avskrevs, bestridas med lånemedel och i princip förräntas, förslagsvis efter 3 %. Överskottet borde tillföras riksstaten. Om och så länge fondens avkastning icke försloge till bestridande av utgifterna inklusive ränta och amortering, borde å sjätte huvudtiteln anvisas ett särskilt anslag, förslagsvis benämnt Bidrag till luftfartsfondens driftkostnader, vilket anslag skulle ersätta den för närvarande direkt å riksstaten uppförda regleringsposten Underskott å luftfartsfonden. Posterna skulle upphöra att vara förslagsposter men överskott på en post borde få användas för att täcka underskott på en annan. I princip borde inkomster och utgifter täcka varandra och ökningar av organisation och driftkostnader borde medgivas allenast i den mån flygtrafikens ökning medförde större inkomster. Hos riksgäldskontoret borde slutligen för styrelsen öppnas en rörlig kredit å förslagsvis 3 000 000 kronor.

Statskontoret har i utlåtande den 21 november 1946 erinrat, att ämbetsverket i sitt yttrande över 1944 års flygplatsutrednings betänkande angående utbyggnad av civila flygplatser m. m. anslutit sig till utredningens uppfattning, att den civila luftfarten rent principiellt borde i allt väsentligt bära sina egna kostnader och att det vore angeläget, att samtliga kostnader för luftfarten redovisades å luftfartsfonden, så att en samlad överblick över luftfartsväsendets ekonomi kunde erhållas.

Statskontoret säger sig vidare ha funnit goda skäl tala för att luftfartsfonden ombildades efter de principer, som tillämpats i fråga om statens affärsverksfonder. Detta borde emellertid innebära, att i fondens nettobalans redovisades allenast sådana kapitaltillgångar, vilka ansetts vara produktiva och ställts till luftfartsstyrelsens förfogande för dess verksamhet, ävensom att fonden icke belastades med andra nettoutgifter än sådana, som hänförde sig till kapitaltillgångarnas förvaltning för de ändamål, till vilka de anslagits. Endast under förutsättning att så skedde, vunnos möjlighet att direkt ur fondens räkenskaper utläsa i vad mån luftfartsstyrelsen förmått tillgodose uppställda förräntningskrav.

Från angivna utgångspunkter borde, fortsätter statskontoret, statens aktieinnehav i aktiebolaget Aerotransport (ABA) icke upptagas bland luftfartsfondens tillgångar utan redovisas under fonden för statens aktier. Vidare torde ej böra ifrågakomma att å fonden — genom att medel överfördes från driftbudgeten — uppkonstruerades ett överskott, som ej hade sin motsvarighet i verkligheten. I stället borde skillnaden mellan utgifterna för verksamheten och driftsinkomsterna upptagas såsom underskott i fondens stat och detta underskott täckas med anslag under utgifter för statens kapitalfonder.

I utlåtande den 15 november 1946 har *statens organisationsnämnd* såsom sin mening uttalat, att det — på grund av den civila luftfartens stegrade betydelse såsom trafikmedel och de stora kapitalinvesteringar, som måste göras för tillgodoseende av denna trafiks behov — vore av största vikt, att luftfartsstyrelsens redovisning erhöles sådan form, att den kunde ge en klar bild av luftfartsväsendets ekonomi. Sådan omläggning ur budgetteknisk synpunkt av den nuvarande redovisningsformen, som vore erforderlig härför, borde därför företagas.

*Riksräkenskapsverket*, som den 16 november 1946 utlåtitt sig över luftfartsstyrelsens framställning, har i nu förevarande delar erinrat, att den form för redovisning av kostnaderna för luftfarten, som genomfördes vid 1945 års riksdag, avsett att luftfartens samtliga kostnader, inklusive kostnaderna för luftfartsstyrelsen, skulle redovisas över luftfartsfonden. Den därvid genomförda redovisningsformen grundades i huvudsak på ett av riksräkenskapsverket framlagt förslag. I skrivelse i ärendet den 5 mars 1945 hade riksräkenskapsverket framhållit, att luftfartsstyrelsen såsom förvaltare av luftfartsfonden med å denna redovisade tillgångar och skulder skulle få en ställning, analog med styrelsens för ett affärsdrivande verk. Skötseln av flygplatserna och luftfartslederna skulle då få karaktären av en statlig affärsverksamhet, vid vilken utgifterna i görligaste mån skulle täckas med flygplatsernas inkomster och avkastningen av statens egna flyglinjer. Den av riksräkenskapsverket då förordade samt av Kungl. Maj:t och riksdagen beslutade lösningen hade ansetts stå i god överensstämmelse med chefens för finansdepartementet uttalande rörande luftfartsfonden i 1938 års statsverksproposition, enligt vilket fonden till sin konstruktion skulle vara analog med affärsverksfonderna. Med den vid 1945 års riksdag framlagda och beslutade lösningen hade man även avsett att vinna den enhetlighet med avseende på redovisningen av statens utgifter för luftfartsväsendet, som vid luftfartsfondens inrättande år 1938 betraktades såsom det framtida önskemålet.

Riksräkenskapsverket uttalar vidare, att luftfartsfonden enligt ämbetsverkets uppfattning redan nu vore att anse såsom en affärsverksfond. Skillnaden mellan de stora affärsverksfonderna och luftfartsfonden berodde på att luftfartsfonden för närvarande vore en underskottsfond, medan affärsverksfonderna redovisade överskott. Även en underskottsfond kunde emellertid mycket väl givas karaktär av affärsverksfond. Resultatet av en affärsverksfonds verksamhet framkomme såsom ett saldo mellan fondens samtliga inkomster och samtliga utgifter. Om överskott uppkomme, borde detta redovisas å riksstaten och likaså borde ett eventuellt underskott täckas å riksstaten. Eftersom de stora affärsverken regelbundet redovisade överskott, tillfördes dessa överskott i den mån de inlevererades riksstatens inkomstsida. Skulle en sådan fond tillfälligtvis visa ett underskott — och detta hade vid vissa tillfällen varit fallet, exempelvis för statens kanalverk — borde underskottet redovisas under vederbörlig inkomsttitel i den mån underskottet icke kunde balanseras å fonden. För luftfartsfonden, vars verksamhet hittills resulterat i underskott,

hade upplagts en särskild titel på riksstatens utgiftssida för underskottets täckning. Så snart luftfartsfondens inkomster nått sådan nivå, att ett överskott kunde förväntas, borde denna titel överflyttas till inkomstsidan och uppföras såsom en inkomsttitel under rubriken Statens affärsverksfonder.

De affärsdrivande verken ansåges böra förränta det i affärsverksamheten investerade kapitalet. Ränteförpliktelsen uträknades statistiskt men komme icke till uttryck i bokföringen. Däremot lämnades i årsstatistiken en jämförelse mellan ränteförpliktelsen och det redovisade överskottet. Den faktiska förräntningen erhöles genom att överskottet i årsstatistiken angäves i procent av det i medeltal disponerade kapitalet. På samma sätt borde enligt riksräkenskapsverkets mening i framtiden förfaras med avseende å luftfartsfonden. Ämbetsverket hade därför icke kunnat biträda luftfartsstyrelsens förslag till den del detta avsåge ett bidrag till luftfartsfonden, beräknat så stort att det skulle möjliggöra redovisning över riksstaten av ett överskott motsvarande viss ränta å i luftfartsfonden investerat kapital. Snarare ansåge ämbetsverket, att en sådan ordning skulle innebära ett med konstlade medel tillskapat överskott, som för luftfartsfondens del skulle vara ägnat att beröva fonden dess ställning såsom affärsverksfond.

Riksräkenskapsverket har slutligen berört frågan om det underskott å luftfartsfondens verksamhet, som kunde behöva täckas från anslag på driftbudgeten. Detta borde icke, såsom luftfartsstyrelsen förordat, redovisas inom ett bidragsanslag under sjätte huvudtiteln utan, på samma sätt som nu skedde, hänföras till avdelningen utgifter för statens kapitalfonder. Underskottet torde emellertid kunna beräknas bli avsevärt lägre än luftfartsstyrelsen räknat med. Det vore ock möjligt, att detta underskott förbyttes i överskott. Med hänsyn till den ovisshet som för närvarande rådde rörande det framtida avskrivningsbehovet vore riksräkenskapsverket ännu icke berett förordda, att någon inkomsttitel för luftfartsfonden uppfördes på riksstatens inkomstsida. Ämbetsverket förordade därför, att anslaget för underskott på luftfartsfonden tills vidare bibehölle sin nuvarande placering samt beräknades till ett formellt belopp av 100 kronor. Den nya ordningen för luftfartsfondens redovisning torde förutsätta, att för luftfartsstyrelsen, på sätt styrelsen förordat, i riksgäldskontoret öppnades en rörlig kredit av 3 miljoner kronor.

*Departements-  
chefen.*

Enligt för luftfartsstyrelsen gällande instruktionsbestämmelser ankommer det på styrelsen i huvudsak att handhava civilflygets markorganisation samt att utöva viss inspektionsverksamhet. Verket skall däremot icke bedriva någon trafikrörelse i egentlig mening utan denna förutsättes skola utövas av de svenska och utländska trafikföretag vilkas linjer beröra vårt land. På sjöfartens område föreligger en liknande uppdelning i det att anläggande av hamnar, säkerhetsanstalter m. m. i huvudsak ankommer på statliga eller kommunala myndigheter, medan själva trafikrörelsen utövas av särskilda företag. Järnvägsdriften har däremot ansetts såsom en enhet, om än vissa kontrollerande uppgifter tillagts en särskild inspektionsmyndighet. Enligt min mening äro förhållandena på luftfartens område av den art, att man,

såvitt nu kan bedömas, bör i huvudsak bibehålla luftfartsverket vid de uppgifter som nu ankomma på detsamma och att man även i ekonomiskt avseende kan och bör särhålla denna verksamhet från lufttrafikföretagens. Detta bör enligt min mening även gälla beträffande aktiebolaget Aerotransport. Ehuru detta företag nästan helt äges av staten bör det icke i ekonomiskt hänseende behandlas på annat sätt än andra lufttrafikföretag. De vinster och förluster som kunna uppkomma på detta bolags trafikrörelse skola — såsom statskontoret framhållit — i princip särhållas från luftfartsverkets ekonomiska resultat och det bör icke ifrågakomma, att avkastningen å statens kapitalinvesteringar i bolaget skola användas för att möjliggöra en allmän sänkning av avgifterna för de tjänster markorganisationen lämnar åt trafikflyget. I konsekvens härmed och då enligt min mening endast sådana kapitaltillgångar som ställts till luftfartsstyrelsens förfogande för dess verksamhet böra redovisas å luftfartsfonden, finner jag mig, i likhet med statskontoret, böra förorda att statens aktieinnehav i aktiebolaget Aerotransport överföres från luftfartsfonden till fonden för statens aktier. Därest riksdagen ej finner anledning till erinran mot en dylik överflyttning, torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att meddela de beslut som må föranledas härav.

Utvecklingen på luftfartens område efter kriget har, såsom luftfartsstyrelsen framhållit, karakteriserats därav, att tidigare utgående understöd till trafikflyget börjat avvecklas. Sålunda har aktiebolaget Aerotransport numera avstått från den subvention, som bolaget enligt avtal med staten varit tillförsäkrat, och ett flertal nya lufttrafikföretag ha bildats, vilka upptagit trafik utan anspråk på direkta subventioner från det allmännas sida. I detta läge är det naturligt att även frågan om täckningen av kostnaderna för den av luftfartsverket bedrivna verksamheten, sådan jag i det föregående angivit densamma, upptagits till prövning och att krav rests på en affärsmässig uppläggning i detta hänseende. Såsom riksräkenskapsverket framhållit har emellertid luftfartsfonden redan nu en konstruktion som är analog med affärsverksfondernas och luftfartsstyrelsen en ställning analog med styrelsens för ett affärsdrivande verk. Någon saklig ändring av luftfartsfondens konstruktion är därför enligt min mening icke påkallad, utom såvitt avser bokföringen av statens kapitalinvesteringar i aktiebolaget Aerotransport samt avkastningen härå, men däremot bör, såsom luftfartsstyrelsen framhållit, redovisningen å fonden ändras i syfte att möjliggöra en mera rättvisande överblick över luftfartens verkliga kostnader. Härtill återkommer jag i det följande i samband med behandlingen av luftfartsverkets driftkostnadsstat.

Vad som i förevarande sammanhang kan övervägas är huru det ekonomiska resultatet av luftfartsverkets verksamhet bör redovisas å riksstaten. Luftfartsstyrelsen — som utgått från att ränta å investerat kapital skulle upptagas såsom utgift å fonden samt tillföras riksstatens inkomstsida under en särskild titel — har för sin del ansett, att uppkommande överskott borde tillföras riksstaten, medan däremot underskott borde täckas från ett å sjätte huvudtiteln anvisat särskilt anslag, benämnt Bidrag till luftfartsfondens driftkostnader, vilket skulle ersätta den nuvarande under utgifter för sta-

tens kapitalfonder uppförda utgiftstiteln Underskott å luftfartsfonden. Statskontoret har ansett det icke böra ifrågakomma, att ett överskott uppkonstrueras å luftfartsfonden genom överföring av medel från driftbudgeten, och riksräkenskapsverket är av den uppfattningen, att en sådan ordning skulle vara ägnad att beröva luftfartsfonden dess ställning såsom affärsverksfond. I likhet med remissmyndigheterna anser jag mig icke kunna biträda luftfartsstyrelsens förslag i förevarande del. Enligt min mening bör sålunda något bidragsanslag icke uppföras å driftbudgeten, och ränteförpliktelsen bör liksom för affärsverken uträknas statistiskt för att sedan jämföras med det redovisade nettoresultatet av verksamheten.

Mellan de stora affärsverksfonderna och luftfartsfonden föreligger för närvarande den skillnaden, att de förra redovisa överskott medan luftfartsfonden utgör en underskottsfond. Vid anmälan av propositionen 1946: 379 angående byggande av en storflygplats m. m. uttalade jag, i anslutning till vissa av flygplatsekonomisakkunniga framlagda driftskalkyler för flygets markorganisation, att flyget inom en nära framtid sannolikt komme att kunna gälda samtliga i annan ordning icke finansierade kostnader för en markorganisation, omfattande en storflygplats men i övrigt mindre kapitalkrävande och av mindre storleksordning än den vår flygplatsekonomisakkunniga grundat sina beräkningar. Vid den tidpunkt då full kostnadstäckning kan komma att inträda bör enligt min mening å riksstatens inkomstsida uppföras en särskild inkomsttitel för luftfartsverket, varigenom luftfartsverket även i formellt hänseende skulle bli helt likställt med de stora affärsverken. I avbidan härpå synes den hittillsvarande ordningen böra bibehållas och resultatet av luftfartsverkets verksamhet sålunda i enlighet med statskontorets och riksräkenskapsverkets förslag redovisas under avdelningen Utgifter för statens kapitalfonder. Med hänsyn till ovissheten rörande utvecklingen av inkomster och utgifter å fonden under den närmaste framtiden synes anslagstiteln Underskott å luftfartsfonden böra upptagas med allenast ett formellt belopp av 100 kronor. Härom gör jag hemställan i det följande.

Den nya ordningen för luftfartsfondens redovisning torde, såsom riksräkenskapsverket framhållit, förutsätta, att för luftfartsstyrelsen öppnas en rörlig kredit i riksgäldskontoret, vilken i enlighet med styrelsens förslag torde böra bestämmas till 3 000 000 kronor. Jag avser att i det följande hemställa härom.

Luftfartsstyrelsen har slutligen såsom väsentliga förutsättningar för den affärsmässiga uppläggnings av verksamheten angivit dels fastställande av nya flygplatstaxor, dels en ökad rörlighet beträffande styrelsens medelsdispositioner m. m. Jag vill i detta sammanhang först anmärka, att syftet med luftfartsverkets affärsdrivande verksamhet bör vara att genom god planläggning av investeringarna i flygfält m. m. samt rationell drift av markorganisationen hålla kostnaderna för verksamheten så låga som det med hänsyn till trafiksäkerhetens krav och skäliga anspråk på en i övrigt god service är möjligt. Taxesättningen bör under beaktande härav ske på sådant sätt att,

i den mån internationella förhållanden ej lägga hinder i vägen, täckning för kostnaderna jämte skälig förräntning av till luftfartsverkets förfogande ställda kapitaltillgångar erhålles. För att detta syfte skall nås, böra, såsom luftfartsstyrelsen framhållit, de nuvarande flygplatsavgifterna höjas. En sådan höjning bör emellertid företagas med viss försiktighet, så att trafikflygets utveckling och begagnandet av de svenska flygplatserna icke härigenom hämmas. Det är därför möjligt, att man åtminstone under en övergångsperiod måste räkna med att full kostnadstäckning måhända ej kan erhållas.

Fastställandet av flygplatstaxorna ankommer på Kungl. Maj:t och jag förutsätter, att Kungl. Maj:t skall äga rätt att till luftfartsstyrelsen delegera beslutanderätten i taxefrågor i den utsträckning så må finnas lämpligt.

Att luftfartsstyrelsen för verksamhetens ändamålsenliga och ekonomiska bedrivande är i behov av ett betydande mått av rörelsefrihet framstår för mig såsom otvivelaktigt. Jag avser att i det följande tillstyrka vissa lättnader i den nuvarande bundenheten och kommer därvid i huvudsak att ansluta mig till de regler som gälla för fastställande av affärsverkens driftkostnads-, investerings- och personalstater.

### Luftfartsverkets driftkostnadsstat.

Den för innevarande budgetår fastställda staten för luftfartsfonden upptar följande inkomst- och utgiftsposter.

#### *Inkomster.*

1. Hyror och arrenden för till enskilda upplåtta lokaler och områden.
2. Trafikinkomster.
3. Utdelning å aktier i aktiebolaget Aerotransport.
4. Ersättning för väderleksobservationer.
5. Diverse inkomster.

#### *Utgifter.*

1. Luftfartsstyrelsen: Avlöningar.
2. Luftfartsstyrelsen: Omkostnader.
3. Flygplatsorganisationen: Avlöningar.
4. Flygplatsorganisationen: Omkostnader.
5. Underhåll och drift av luftfartsleder.
6. Hyres- och arrendeavgifter m. m. för förhyrda lokaler och arrenderade områden.
7. Projektering av flygplatser.
8. Ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten.

Samtliga utgiftsposter äro betecknade förslagsvis.

*Luftfartsstyrelsen* har i sin förenämnda skrivelse anført, att styrelsen vid utarbetandet av sitt förslag till stat för luftfartsfonden sökt ernå eu såvitt möjligt fullständig redovisning över fonden av alla kostnader för den civila

luftfarten. Med hänsyn till behovet av en överblick över luftfartens verkliga kostnader syntes det styrelsen nödvändigt att i väsentliga avseenden vidtaga förändringar i fondens uppställning.

Beträffande förändringarna å utgiftssidan har styrelsen anfört i huvudsak följande.

Posten Projektering av flygplatser kan såsom förslagspost icke kvarstå å affärsverksfonden. Dess ändamål bör tillgodoses medelst inrättandet av ett kapitalökningensanslag, vilket även bör ersätta kapitalanslaget Ersättningsanskaffningar och ersättningsarbeten.

Ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten bör likaledes utgå. Kostnaderna ha i vad de avse personal inarbetats i vederbörande avlönings- och omkostnadsposter i anledning av förslaget om överflyttning av viss radiopersonal till luftfartsstyrelsen.

Vissa ersättningar till telegrafstyrelsen för hyra av telefoner och direkta telefonledningar, radiomateriel m. m. böra bokföras å en anslagspost förslagsvis benämnd Förbindelsetjänst.

Avsättning till värdeminskningsskonto tillkommer. Avsättningen bör motsvara verkliga värdeminskningen av redan utförda anläggningar. Posten kommer att öka högst väsentligt i det följande. Det har ansetts rimligt och praktiskt att påbörja avskrivning först sedan en anläggning helt eller till större delen tagits i bruk. Posten motsvarar delvis det nuvarande anslaget Ersättningsanskaffningar och ersättningsarbeten. Avsättningen till värdeminskningsskonto återkommer som tillgångspost i investeringsstaten, där den kommer att minska investeringsbemyndigandet.

I styrelsens förslag till stat ha avsättningarna till värdeminskningsskonto grundats på bokföringsmässigt beräknade ingångsvärden. Vid bifall till förslaget torde, på sätt skett i fråga om övriga affärsverksfonder, en nyvärdering i sinom tid böra ske för att erhålla mera rättvisande utgångspunkter för en beräkning av såväl nu förevarande post som ränteposten.

Pensionskostnader. Såsom ett nytt verk har luftfartsstyrelsen ännu inga pensioner att utgiva. Pensionsåtagandena för den ordinarie och icke-ordinarie personalen innebära emellertid en belastning för framtiden. För att redovisningen av utgifterna under luftfartsfonden skall bliva rättvisande torde krävas, att 11 % av lönekostnaden avsättes för pensionsändamål. Beloppet bör tills vidare, i den mån det ej erfordras för pensionsutgifter, användas för extra avsättning till värdeminskningsskonto.

Ersättning till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut för väderlekstjänst åt luftfarten. Denna post har ansetts böra uppföras med det belopp institutet för nästa budgetår beräknar erforderligt för väderlekstjänst åt luftfarten.

Ersättning till statens allmänna fastighetsfond, byggnadsstyrelsens delfond. En rättvisande redovisning av kostnaderna för luftfarten kräver, att kostnaderna för styrelsens lokaler redovisas å luftfartsfonden.

Ersättning till postverket för tjänstepost. Beräkningen av denna post bör grundas på en statistisk kalkyl, vilken torde böra utföras av postverket.

Ränta å investerat kapital. En avkastning av tre procent å det i luftfartsfonden investerade kapitalet torde få anses rimlig. Posten kommer att återfinnas å riksstaten såsom avkastning av luftfartsfonden.

Beträffande erforderliga ändringar av luftfartsfondens inkomstsida erinrar styrelsen till en början hurusom uppskattningen av luftfartsfondens inkomstposter erbjöde avsevärda svårigheter, bland annat på grund av att

beräkningarna måste grunda sig på ett bedömande av flygtrafikens omfattning om ett å två år. Styrelsen hade vid sina beräkningar utgått från att förvaltningen av Bromma flygplats överfördes till styrelsen från och med den 1 januari 1947. Styrelsen anför beträffande de olika delposterna i huvudsak följande.

Hyror och arrenden. Styrelsen har med bensin- och oljebolagen fört förhandlingar i syfte att förmå dessa bolag att erlægga förhöjda avgifter för rätten att å flygplatserna distribuera bensin — i förekommande fall — för den av styrelsens personal omhändertagna distributionen. Dessa förhandlingar ha numera lett till att vissa avtal ingåtts.

Styrelsen räknar jämväl med inkomster av hangarhyror m. m., vilka böra upptagas på förevarande inkomstitel.

Posten Trafikinkomster innefattar landningsavgifter, belysningsavgifter samt parkeringsavgifter.

Vid bifall till luftfartsstyrelsens förslag om höjning av flygplatsavgifterna avser styrelsen att lämna privatflygare vissa nedsättningar i nämnda taxor. Dessa rabatter äro att anse såsom understöd åt privatflyget, och styrelsen bör genom ett särskilt anslag, förslagsvis benämnt Rabatter åt privatflyget, erhålla ersättning härför.

Beträffande posten Utdelning å aktier i aktiebolaget Aerotransport må framhållas, att styrelsen, sedan luftfartsinspektörens befattning såsom rådgivare och granskningsman åt aktiebolaget Aerotransport indragits, förlorat den fortlöpande kontakten med bolagets ekonomi. Styrelsen har sålunda icke för närvarande möjlighet att bedöma, huruvida bolaget kan lämna ytterligare bidrag till läckande av kostnaderna för luftfarten. Med stöd av sin allmänna kännedom om den exceptionellt höga utnyttjningsgraden av bolagets flygplanpark och de avgifter, som betingas å särskilt utländska linjer, finner styrelsen icke uteslutet att utdelningen skulle kunna höjas. Alternativt kan övervägas, att bolaget i stället för att höja utdelningen till luftfartsstyrelsen efter hand återbetalar åtnjutet statsunderstöd.

Posten Ersättning för väderleksobservationer kvarstår oförändrad.

Luftfartsstyrelsen kommer i annat sammanhang att framlägga förslag rörande omorganisation av förfarandet i avseende å besiktning av flygplanmateriel. Den nuvarande besiktningsmannorganisationen skall enligt förslaget ersättas med fast anställda besiktningsmän, därvid besiktningsavgifterna — som för närvarande i allmänhet utgöra ersättning till besiktningsmännen — skola inlevereras till luftfartsstyrelsen. Styrelsen föreslår i anslutning härtill, att för budgetåret 1947/48 upptages en ny rubrik, betecknad Besiktningsavgifter.

En post Diverse inkomster bör slutligen upptagas å staten.

De inkomst- och utgiftsposter som enligt luftfartsstyrelsens förslag skola upptagas på staten för nästa budgetår framgå av följande sammanställning.

#### *Inkomster.*

1. Hyror och arrenden.
2. Trafikinkomster.
3. Rabatter åt privatflyget.

#### *Utgifter.*

1. Luftfartsstyrelsen: Avlöningar.
2. Luftfartsstyrelsen: Omkostnader.
3. Flygplatsorganisationen: Avlöningar.

*Inkomster.*

4. Utdelning å aktier i aktiebolaget Aerotransport.
5. Ersättning för väderleksobservationer.
6. Besiktningavgifter.
7. Diverse inkomster.
8. Bidrag till luftfartsfondens driftkostnader.

*Utgifter.*

4. Flygplatsorganisationen: Omkostnader.
5. Underhåll och drift av luftfartsleder.
6. Hyres- och arrendeavgifter m. m.
7. Förbindelsetjänst.
8. Avsättning till värdeminskningsskonto.
9. Pensionskostnader.
10. Utgifter för värderlekstjänst.
11. Statens allmänna fastighetsfond, byggnadsstyrelsens delfond.
12. Tjänstepost.
13. Ränta å investerat kapital.

*Riksräkenskapsverket* har i sitt förutnämnda utlåtande förklarat sig berett tillstyrka de förslag luftfartsstyrelsen framlagt, till den del de avse redovisning över luftfartsfonden av sådana kostnader för luftfarten, som vid genomförandet av 1945 års organisationsförslag icke upptogos till redovisning å fonden.

I vad avser uppställningen av utgiftssidan i förslaget till driftkostnadsstat för luftfartsfonden har riksräkenskapsverket icke funnit anledning till någon erinran annat än beträffande den förutnämnda posten Ränta å investerat kapital, vilken borde utgå. Ämbetsverket förutsätter sålunda, att kostnaderna för telegraf- och radiopersonalen, för tjänstepost och för lokalhyra skulle bestridas från vederbörliga, för dessa ändamål avsedda poster å utgiftssidan. Ersättning till statens allmänna fastighetsfond för av luftfartsstyrelsen disponerade lokaler borde i staten för luftfartsfonden behandlas som vanlig hyreskostnad, varför den i statförslaget uppförda posten Statens allmänna fastighetsfond, byggnadsstyrelsens delfond borde utgå.

Inkomstsidan i styrelsens statförslag hade icke givit riksräkenskapsverket anledning till annan formell erinran, än att posten Bidrag till luftfartsfondens driftkostnader, borde utgå och ersättas med en post, betecknad underskott. Underskottet borde upptagas till ett belopp, motsvarande skillnaden mellan inkomster och utgifter.

I anslutning härtill har riksräkenskapsverket uttalat bland annat, att de väsentligaste inkomsterna för luftfartsfonden utgjordes av trafikinkomsterna, med vilka inkomster av hyror och arrenden delvis vore jämställda, samt utdelningen å aktier i aktiebolaget Aerotransport. Dessa tre inkomstposter tillhoppa kunde anses motsvara den faktiska inkomsten av lufttrafiken. I fråga om dessa inkomster måste särskild betydelse tillmätas utdelningen å aktierna i aktiebolaget Aerotransport. Aero transports uppgift vore nämligen numera att omhänderha de statsägda lufttrafiklinjerna. Det statliga lufttrafikväsendet kunde alltså anses vara uppdelat på två organisationer, dels ett aktiebo-

lag, som omhänderhade trafiken å de statliga flyglinjerna ävensom vissa delar av drifttjänsten, och dels luftfartsstyrelsen, som omhänderhade huvuddelen av marktjänsten och administrationen samt i övrigt vore ägare till aktierna i trafikbolaget. Ur denna synpunkt måste det enligt ämbetsverkets mening, anses anmärkningsvärt, att luftfartsstyrelsen, såsom styrelsen också i den remitterade skrivelsen framhållit, numera förlorat den fortlöpande kontakten med aktiebolagets ekonomi samt att luftfartsstyrelsen icke för närvarande hade möjlighet att bedöma, huruvida bolaget kunde lämna ytterligare bidrag till täckande av kostnaderna för luftfarten. Organisationen av det statliga lufttrafikväsendet vore i detta avseende icke ordnad på ett tillfredsställande sätt.

Riksräkenskapsverket framhåller slutligen, att den nuvarande driftkostnadsstaten för luftfartsfonden i motsats till motsvarande stater för de äldre affärsdrivande verken vore fastställd av riksdagen samt uppförd såsom bilaga till riksstaten. Utgiftsposterna och därmed även underskottsbeloppet hade hittills varit svårberäkneliga och hade även vid flera tillfällen måst överskridas. Luftfartsstyrelsen kunde emellertid nu anses ha fått en så fast utformning och beräkningarna rörande utgifterna torde ha nått en sådan stadga, att det kunde ifrågasättas, om det längre funnes anledning att fastställa stat för luftfartsfonden i annan ordning än driftkostnadsstaterna för de äldre affärsdrivande verken.

*Statskontoret* har i sitt utlåtande i förevarande del uttalat, att kostnaderna för exempelvis besiktning och typgranskning av flygplan m. fl. till luftfartsinspektionen hörande ärenden icke borde få påverka fondens driftresultat. Sistnämnda spörsmål hade tidigare uppmärksammats i samband med luftfartsstyrelsens inrättande år 1945. Då propositionen härom framlades, framhöll nämligen föredragande departementschefen (prop. nr 262, s. 95) med anslutning till vissa av riksräkenskapsverket gjorda förslag, att goda skäl syntes tala för såväl att ersättning för den statliga inspektionsverksamheten beträffande flygmateriel bereddes luftfartsfonden i form av ett särskilt anslag å sjätte huvudtiteln — varvid motsvarande belopp borde upptagas såsom en inkomstpост å luftfartsfondens stat — som att besiktningavgifterna redovisades brutto å denna stat. Departementschefen hade likväl funnit lämpligast, att därmed finge anstå i avbidan på en allmän översyn av fondens konstruktion. Om luftfartsinspektionen skulle sortera under luftfartsstyrelsen även efter en eventuell omorganisation av detta ämbetsverk till affärsverk, borde enligt statskontorets mening ersättning tillföras luftfartsfonden för alla med inspektionen förenade kostnader på sätt som departementschefen sålunda angivit. Förslaget till stat för luftfartsfonden borde överarbetas i enlighet med det anförda.

*Statens organisationsnämnd* har framhållit, att luftfartsstyrelsen i sitt statförslag upptagit en post, Utgifter för väderlekstjänst, motsvarande vad statens meteorologiska och hydrologiska institut för budgetåret 1947/48 begärt

i anslag till de lokala flygväderlekstjänsterna. Institutet hade emellertid därutöver, under återopande av bland annat luftfartens krav på ökad service, påyrkat anslag för inrättandet av en flygväderleksbyrå samt utökning av personalen å institutets aerologiska avdelning och å andra avdelningar inom institutets centrala organisation. En ej oväsentlig del av sistnämnda belopp torde få anses hänföra sig till kostnader för den civila luftfarten. För att erhålla en rättvisande redovisning av luftfartsväsendets ekonomi, borde följaktligen utgifterna för väderlekstjänsten ökas med lämplig andel av ifrågasvarande belopp.

*Departements-  
chefen.*

Luftfartsstyrelsens förslag beträffande redovisningen av luftfartsverkets driftkostnader har i huvudsak ej givit mig anledning till erinran. Jag tillstyrker sålunda att i princip alla statsverkets kostnader för den civila luftfarten, däri inbegripna utgifterna för luftfartsinspektionen, upptagas till redovisning över luftfartsfonden. Den av statskontoret berörda frågan om besiktningväsendets organisation och redovisningen av besiktningavgifterna har jag funnit böra lösas så, att kostnaderna för organisationen bestridas från luftfartsfonden och att avgifterna uppbäras hos luftfartsverket med bruttobeloppen. Detta bör från och med budgetåret 1947/48 även gälla sådana besiktningar och prov m. m. som avses i kungörelsen (SFS 85/1928) med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av luftfartsförordningen. Vid bifall till detta förslag torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att meddela härav föranledda beslut rörande regleringen av dispositionsrätten till anslaget till Extra besiktningar av luftfartyg m. m.

Vad angår de särskilda utgiftsposterna torde jag här få förutskicka, att jag icke har för avsikt att för närvarande föreslå någon överflyttning av markradiopersonalen från telegrafverket till luftfartsverket, varför erforderligt belopp för ersättning till telegrafverket för radiotjänst åt luftfarten även i fortsättningen synes böra upptagas i driftkostnadsstaten.

Beträffande luftfartsverkets ersättningsskyldighet gentemot Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut har luftfartsstyrelsen föreslagit att denna skulle begränsas till kostnaderna under institutets anslagstitel Väderlekstjänst för luftfarten, vilken avser den lokala flygväderlekstjänsten. Organisationsnämnden har ansett, att även viss del av institutets kostnader för den centrala flygväderlekstjänsten samt för sådana personalutökningar i övrigt som föranledas av luftfartens krav på ökad service borde bestridas från luftfartsfonden. Jag torde i anslutning härtill få erinra, att flygplatsekonomiska sakkunniga vid uppgörande av sina flygplatskalkyler ansett dessa icke böra belastas med andra utgifter än dem, som äro knutna till väderlekstjänsten vid de särskilda flygplatserna. Skulle det emellertid visa sig att av säkerhetsskäl anspråken på väderlekstjänst från luftfartens sida skulle bli oproportionerligt stora i förhållande till de anspråk som ställas från andra näringsgrenar borde enligt de sakkunnigas mening denna fråga upptagas till förnyad prövning. De sakkunniga ha därvid i första hand pekat på de kostnader för väderlekstjänst å fartyg i Atlanten, som kunde komma att drabba Sverige. För egen del anser jag mig böra i huvudsak ansluta mig till de sakkunnigas

uppfattning. Luftfartsfonden bör sålunda enligt min mening tills vidare belastas med allenast belopp, motsvarande institutets utgifter för väderlekstjänsten vid de särskilda flygplatserna, ökat med lämplig andel, förslagsvis hälften, av kostnaderna för Sveriges bidrag till en väderleksstation i Nordatlanten.

Under posten till pensionskostnader böra redovisas endast utbetalda pensioner, varför posten för nästa budgetår kan upptagas med ett formellt belopp. Den del av beräknade pensionskostnader, som avser i framtiden utfallande pensionsförpliktelser, bör i likhet med vad som sker för övriga affärsverk ingå såsom en kollektiv avskrivningspost i avsättningen till värdeminskningsskonto.

Någon räntepost bör av förut anförda skäl icke upptagas å driftkostnadsstaten. Såsom riksräkenskapsverket framhållit bör icke heller någon särskild post till Ersättning till statens allmänna fastighetsfond upptagas i staten.

Å utgiftssidan torde slutligen, utöver de av luftfartsstyrelsen föreslagna posterna, jämväl upptagas kostnaderna för Sveriges bidrag till internationella luftfartsorganisationen ävensom för deltagande i övrigt i organisationens arbete. Vid bifall härtill kommer belastningen å sjätte huvudtitelns anslag till Bidrag till vissa internationella sammanslutningar m. m. att minska i motsvarande mån.

Luftfartsstyrelsens uppläggning av inkomstsidan i staten har icke givit mig anledning till erinran utom beträffande posterna Rabatter åt privatflyget samt Utdelning å aktier i aktiebolaget Aerotransport. Enligt min mening böra rabatterna till privatflyget lämnas efter fullt affärsmässiga grunder. Jag anser mig därför icke kunna tillstyrka, att ett särskilt bidragsanslag motsvarande rabatterna uppföres å driftbudgeten, och någon inkomstpost bör således icke heller upptagas hos luftfartsverket.

Till frågan om bokföringen av statens aktier i aktiebolaget Aerotransport och redovisningen av inkomsterna av denna investering har jag tagit ståndpunkt i det föregående i samband med avgränsningen av området för luftfartsverkets affärsdrivande verksamhet. Med anledning av vad luftfartsstyrelsen och riksräkenskapsverket i detta sammanhang anfört vill jag framhålla vikten av att luftfartsstyrelsen erhåller möjlighet att bedöma i vad mån lufttrafikföretagen genom erläggande av höjda avgifter kunna lämna bidrag till täckande av kostnaderna för luftfarten. Härvid böra givetvis de privata ägda företagens förhållanden uppmärksammas i samma mån som aktiebolaget Aero transports. Jag är icke nu beredd att taga ståndpunkt till frågan, på vilket sätt en effektiv insyn i företagen lämpligen bör komma till stånd, utan förutsätter att luftfartsstyrelsen härvidlag begagnar de möjligheter som stå till buds och i övrigt framlägger de förslag till ytterligare åtgärder som må befinnas påkallade.

I enlighet med vad jag i det föregående förordat skulle å luftfartsverkets driftkostnadsstat tills vidare komma att uppföras avlöningar och omkostnader för luftfartsverket, kostnader för underhåll och drift av luftfartsleder, hyres- och arrendeavgifter m. m., förbindelsetjänst, avsättning till värdeminskningsskonto, pensionskostnader, utgifter för väderlekstjänst samt tjäns-

tepost. Mot dessa utgifter skulle svara hyror och arrenden, trafikinkomster, ersättning för väderleksobservationer, besiktningssavgifter samt diverse inkomster.

Den nuvarande driftkostnadsstaten för luftfartsfonden är såsom riksräkenskapsverket framhållit i motsats till motsvarande stater för de äldre affärsdrivande verken fastställd av riksdagen samt uppförd såsom bilaga till riksstaten. Fastställande av stat för luftfartsfonden synes i samband med att den nu förordade omläggningen träder i kraft böra ske genom beslut av Kungl. Maj:t i samma ordning som gäller för övriga affärsdrivande verk. Jag förutsätter emellertid därvid att regleringsbestämmelserna i avbidan på närmare erfarenhet rörande den ekonomiska utvecklingen till en början skola komma att erhålla en något mera detaljerad utformning än beträffande de äldre affärsverken.

### Luftfartsverkets investeringsstat.

I sin skrivelse den 30 september 1946 har *luftfartsstyrelsen* framlagt förslag om vissa ändringar i kapitalbudgetens uppställning såvitt angår luftfartsfonden. Detta förslag har anmälts i 1947 års statsverksproposition (Bil. 27, s. 167 ff.). Frågan om avskrivning av investeringarna i luftfartsfonden lämnades dock vid detta tillfälle öppen.

Luftfartsstyrelsen har i sin förenämnda skrivelse beträffande avskrivningsfrågan framhållit, att det beredde åtskilliga svårigheter att avväga hur stor del av investeringarna, som med hänsyn till olika omständigheter borde redan från början avskrivas med skattemedel. Till en början vore det tydligt, att ett väl utbyggt system av flygplatser och därtill hörande markorganisation vore ett framträdande militärt intresse, framför allt i krig men även i fredstid. Styrelsen räknade icke med att militära eller andra statsägda flygplan, som ej användes i yrkesmässig luftfart, annat än i särskilda undantagsfall — såsom då en civil flygplats upplåtes för militärt bruk för viss tid — skulle erlägga avgifter för begagnande av den civila markflygorganisationen. Redan denna omständighet vore ett skäl att nedräkna det räntepliktiga kapitalet. Även jämförelser med anstalterna för sjöfarten ävensom det naturliga i att civilflyget under den närmaste utvecklingsperioden erhöle ett visst statligt stöd med hänsyn till det allmänintresse det tillgodosåge, gjorde det skäligt, att en del av det investerade kapitalet ej gjordes räntepliktigt. Utvecklingen vid järnvägarna, exempelvis betraktelsesättet vid tillkomsten av inlandsbanan, kunde även anföras såsom stöd för en sådan anordning.

I avbidan på närmare erfarenheter har styrelsen med hänsynstagande till olika på spörsmålet inverkan omständigheter stannat vid att föreslå att 40 % av det för nästa budgetår beräknade sammanlagda investeringsbeloppet skulle omedelbart avskrivas med skattemedel. Utarbetade förslag till avskrivningsgrunder skulle framläggas senare med hänsynstagande till flygplatsekonomisakkunnigas blivande förslag i ämnet.

I anslutning härtill har luftfartsstyrelsen föreslagit, att å riksstatens sjätte huvudtitel anvisas ett särskilt anslag, benämnt Extra ersättning till luftfarts-

fondens värdeinskningskonto, samt att å investeringsstaten upptages en motsvarande titel, benämnd Avskrivningsmedel från riksstaten.

*Riksräkenskapsverket* har riktat erinringar mot luftfartsstyrelsens förslag samt anfört i huvudsak följande.

Om avskrivningsanslag skola anvisas, böra sådana uppföras under avskrivningshuvudtiteln och icke under riksstatens sjätte huvudtitel. Det kan emellertid ifrågasättas, om det är riktigt att anvisa avskrivningsanslag på den motivering luftfartsstyrelsen förordat. Givetvis bör man med avseende på luftfartsfonden, på samma sätt som sker vid övriga affärsverksfonder, anvisa anslag för avskrivning av sådana anläggningar som tillkomma av enbart militära skäl. De medel, varom nu är fråga, avse emellertid civila flygfältsbyggen för i främsta rummet civil flygtrafik. Sådana anläggningar torde böra i vanlig ordning avskrivas över driftkostnadsstaten. De nu planerade flygfälten kunna icke heller i avskrivningshänseende jämföras med exempelvis inlandsbanan. En dylik jämförelse skulle möjligen kunna vara tillämplig å vissa flygfält, som redan äro uppförda, men dessas anläggningar äro också i sin helhet redan avskrivna. Däremot anser riksräkenskapsverket, att det kan anses skäligt, att luftfartsstyrelsen erhåller viss ersättning för flygvapnets rätt att utnyttja de civila flygfälten, varvid hänsyn även bör tagas till den rätt som kan tillkomma utländska militära och andra statliga flygplans rätt att landa utan avgift. Den ersättning, som enligt detta resonemang skulle kunna tänkas tillkomma luftfartsfonden, bör i så fall utbetalas från driftbudgetens utgiftssida över ett anslag, som beräknas schablonmässigt på ungefär samma sätt som ersättningsanslaget till postverket för tjänstepost samt uppföras under sjätte eller eventuellt fjärde huvudtiteln. I så fall bör dock även flygvapnet respektive försvarets fastighetsfond (flygvapnets delfond) erhålla ersättning, när militära flygfält användas för civil trafik.

Riksräkenskapsverket har slutligen förklarat, att luftfartsstyrelsens förslag till investeringsstat icke givit riksräkenskapsverket anledning till annan erinran, än att posten Avskrivningsmedel från riksstaten borde utgå.

*Flygplatsekonomisakkunniga* ha i sitt såsom bilaga till propositionen 1946: 379 fogade betänkande framhållit, bland annat, att de sakkunniga i sina driftkalkyler inräknat ränta på mark, som upplåtits av kommunerna till staten samt ränta och avskrivningar på sådana i statens ägo befintliga anläggningar, vilka redan avskrivits i kommunernas och statens böcker. Det finnes emellertid enligt de sakkunnigas mening knappast anledning kräva, att luftfarten, innan dess ställning inom kommunikationsväsendet blivit fastare grundad, skulle återbära detta bidrag genom flygplatsavgifter, som vore högre än som behövdes för att täcka driftsutgifterna och de årliga kostnaderna för de nya anläggningar, som nu visade sig behövliga.

Vid anmälan av luftfartsstyrelsens förslag till ändring av kapitalbudgetens uppställning, såvitt avser luftfartsfonden, har jag i huvudsak anslutit mig till vad styrelsen föreslagit beträffande uppställningen av investeringsanslagen m. m. Jag har sålunda bland annat tillstyrkt, att å luftfartsfonden uppföres ett särskilt dispositionsanslag, konstruerat enligt samma principer som de affärsdrivande verkens motsvarande anslag. Härigenom har möjlighet öppnats för luftfartsstyrelsen att erhålla samma rörelsefrihet beträffande dispositionen

*Departements-  
chefen.*

av investeringsmedel som för närvarande tillkommer de äldre affärsdrivande verken.

Avskrivningsfrågorna ha däremot såsom förut nämnts lämnats öppna. Sedan luftfartsstyrelsen avgav sitt förslag, ha dessa frågor kommit i ett delvis nytt läge genom de utredningar som verkställets av flygplatsekonomisakkunniga samt de överväganden som i anslutning därtill gjorts vid statsmakternas prövning av frågan om anläggande av en storflygplats vid Halmsjön. De investeringar i luftfartsfonden, som beslutats av 1946 års höstriksdag, och de av mig i statsverkspropositionen tillstyrkta ytterligare investeringarna äro enligt min mening av sådan ekonomisk betydelse för flyget, att de icke böra avskrivas annorledes än genom sedvanliga avsättningar till värdepapperskonto. Det torde ankomma på Kungl. Maj:t att efter förslag av luftfartsstyrelsen besluta om grunderna för sådan avskrivning. Därest beslut framdeles skulle fattas om utförande av icke räntabla investeringar i flygfält, torde avskrivning i enlighet med riksräkenskapsverkets förslag böra ske över avskrivningshuvudtiteln och icke medelst anslag anvisade under sjätte huvudtiteln.

Vad angår de äldre investeringarna i luftfartsfonden ha flygplatsekonomisakkunniga visserligen medräknat dessa vid sina räntabilitetskalkyler men ha å andra sidan ansett det knappast kunna krävas, att luftfarten, innan dess ställning inom kommunikationsväsendet blivit fastare grundad, skulle förränta jämväl dessa investeringar. För egen del har jag vid anmälan av frågan om byggande av en storflygplats uttalat, att man vid bestämmandet av förräntningsplikten åtminstone tills vidare borde kunna bortse från de kapitalkostnader som hänförde sig till redan gjorda investeringar.

Luftfartsstyrelsen har vid sin behandling av avskrivningsfrågorna jämväl upptagit spørsmålet om den ersättning, som borde utgå för militära och andra statliga flygplan, vilka begagna den civila markorganisationen. Styrelsen — som ansett avgifter för sådana plan böra utgå endast i särskilda undantagsfall — har ansett skäl föreligga att av denna anledning nedräkna det räntepliktiga kapitalet. Riksräkenskapsverket har däremot ifrågasatt, att ersättningsspørsmålet borde lösas genom anvisande av ett särskilt ersättningsanslag å driftbudgeten. Enligt min mening bör man tills vidare kunna anse detta spørsmål löst därigenom att krav icke uppställas på förräntning av huvudparten av de äldre investeringarna. Jag förutsätter emellertid därvid att såsom luftfartsstyrelsen framhållit avgifter under särskilda förhållanden böra kunna uttagas, då militära myndigheter taga den civila markorganisationen i anspråk. Därest förhållandena framdeles skulle väsentligt ändras kan ersättningsfrågan givetvis upptagas till ny prövning.

Fastställande av investeringsstat för luftfartsfonden torde böra ske på samma sätt som beträffande övriga affärsdrivande verk.

### Luftfartsverkets personalstat.

I förevarande sammanhang torde jag först få anmäla, att luftfartsstyrelsen i sin skrivelse den 30 september 1946 hemställt om överförande i dess tjänst av telegrafverkets vid markradiostationerna tjänstgörande personal. Ett

förslag från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av denna innebörd var på sin tid föremål för prövning i samband med behandlingen av frågan om luftfartsstyrelsens inrättande men vann ej statsmakternas bifall. Luftfartsstyrelsens nu föreliggande förslag i ämnet har tillstyrkts av riksräkenskapsverket, medan telegrafstyrelsen och statens organisationsnämnd motsatt sig detsamma. Därjämte har telegrafverkets radiotelegrafisters förening i skrivelse den 14 november 1946 hemställt, att luftfartsstyrelsens framställning icke måtte föranleda någon åtgärd. För egen del har jag, såsom redan förut antytts, icke kunnat finna, att några avgörande skäl nu skulle föreligga för ändring av det tidigare ståndpunktstagandet i denna fråga. Jag är således ej beredd att tillstyrka luftfartsstyrelsens ifrågavarande förslag.

Vid inordnande av luftfartsverket bland de affärsdrivande verken torde i enlighet med de principer, som tillämpas för dessa, frågor rörande antalet befattningar i lägre lönegrader av löneplan A än 21 ävensom rörande antalet icke-ordinarie befattningshavare och löneställningen för dessa för luftfartsverkets del icke behöva underställas riksdagen.

För kommunikationsverken och domänverket gäller, att dessa verk utan tillstånd av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall äga inrätta extra ordinarie befattningar i högst 27 lönegraden. För luftfartsverkets vidkommande anser jag mig emellertid böra förorda, att i avvaktan på ytterligare erfarenhet luftfartsstyrelsens befogenhet att inrätta extra ordinarie tjänster åtminstone tills vidare icke utsträcker utöver vad därutinnan nu gäller. Frågor om inrättande av dylika tjänster vid verket torde sålunda, i den mån luftfartsstyrelsen icke enligt gällande generella bestämmelser äger meddela beslut i ämnet, få hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning.

Jag övergår härefter — i anslutning till luftfartsstyrelsens anslagsäskanden — till behandlingen av de förslag rörande inrättande av nya ordinarie befattningar vid luftfartsverket, vilka äro av beskaffenhet att i enlighet med vad i det föregående anförts böra underställas riksdagens prövning. I detta sammanhang torde jag först få erinra om att luftfartsstyrelsen för närvarande är organiserad på följande fyra avdelningar, nämligen luftfartsinspektionen, trafikavdelningen, markttjänstbyrån och kanslibyrån. Vardera av markttjänst- och kanslibyråerna förestås av en byråchef i Eo 30, medan de båda förstnämnda avdelningarna stå under ledning av en luftfartsinspektör i C 6 respektive en trafikdirektör i C 4.

**Uppflyttning av trafikdirektören från C 4 till C 6.** I sin petitaskrivelse den 30 september 1946 har *luftfartsstyrelsen*, efter att ha lämnat en redogörelse för trafikavdelningens organisation och arbetsuppgifter, uttalat, att denna avdelning nu borde jämföras med styrelsens övriga byråer och att trafikdirektören därvid borde erhålla en förbättrad löneställning. Styrelsen föreslår i detta sammanhang, att befattningen uppflyttas till lönegraden C 5.

Sedermera har styrelsen med ändring av detta förslag i skrivelse den 2 december 1946 hemställt, att befattningen såsom trafikdirektör måtte uppflyt-

tas till lönegraden C 6. Till stöd härför har styrelsen anfört i huvudsak följande.

Luftfartsstyrelsen har vid ett flertal tillfällen haft anledning framhålla, att utvecklingen inom den civila luftfartens verksamhetsområde för närvarande är i hög grad oberäknelig. Helt nyligen har erfarits, att aktiebolaget Aerotransport (ABA) har för avsikt att inköpa 10 flygplan av typ Douglas DC 6 samt att Svensk Interkontinental Lufttrafik-Aktiebolag (SILA) och därmed samtrafikerande bolag beslutat inköp av 7 flygplan av samma typ. I samband därmed är en väsentlig utökning av flygbolagens organisation att förutse och ytterligare hangarer och verkstadsutrymmen bliva nödvändiga. Den sålunda beslutade utvidgningen av det svenska trafikflygets kapacitet är av sådan storleksordning att i stort sett en fördubbling av nuvarande flygtrafik till och från landet möjliggöres enbart med svenska flygplan. Man torde ha anledning räkna med att även utländska flygbolag komma att i betydligt ökad utsträckning bedriva trafik på Sverige. ABA räknar med att förstärkningen i flygplanflottan skall inträda redan under nästkommande budgetår.

Rekryteringen av den för trafikbolagen erforderliga personalen måste naturligen ske från sådana personalkategorier inom Sverige som överhuvud taget sysslat med luftfart, nämligen från övriga civila flygbolag och flygklubbar, från flygvapnet samt från luftfartsstyrelsen. Brist på lämplig personal föreligger emellertid, och såväl SILA som ABA har i stor utsträckning måst fylla icke bara ledande befattningar utan även befattningar långt ner i graderna med utländska medborgare, varvid löner väsentligt överstigande motsvarande svenska lönenivå måst betalas. Som exempel härpå kan nämnas, att pilotlönerna för de transatlantiska linjerna ligga i en storleksordning av 25 000 kronor och att en av SILA till luftfartsstyrelsens förfogande vid PICAOS regionalmöte i Paris innevarande höst ställd expert av utländskt ursprung uppbrar en lön av 24 000 kronor.

Ojämnheten i avlöningsförhållandena torde vara den direkta anledningen till de avgångar som under det senaste året ägt rum från luftfartsstyrelsen, trots att styrelsen är nyorganiserad och oaktat beföringsmöjligheterna inom verket i allmänhet bedömas såsom gynnsamma. De avgående ha i flera fall vitsordat, att de högst ogärna lämna sin verksamhet inom styrelsen men att ekonomiska synpunkter varit avgörande.

Luftfartsstyrelsen har icke kunnat undgå att med oro för framtiden iakttaga nu berörda tendenser, och även om en ändring härutinnan är att förutse i och med att förhållandena stabiliseras och den nuvarande våldsamma expansionen inom civilflygets områden övergår till en mera jämn utveckling, anser sig styrelsen för sin del böra framhålla nödvändigheten av att lönerna redan nu avpassas i möjligaste mån med hänsyn till den inom luftfartens område speciellt hårda konkurrensen på arbetsmarknaden. Detta gäller i all synnerhet sådana befattningshavare som förestå för flygsäkerhetens betydelsefulla tekniska specialgrenar inom styrelsens verksamhetsområde.

Luftfartsstyrelsen, som i sina medelsäskanden för nästa budgetår bl. a. föreslagit en lönegradsuppflyttning från C 4 till C 5 för trafikdirektören, anser sig på grund av sedermera inträffade, här återopade omständigheter böra, med ändring av sitt ifrågavarande förslag, hemställa om ytterligare lönegradsuppflyttning beträffande ifrågavarande befattning.

*Allmänna lönenämnden* har i yttrande den 23 januari 1947 över luftfartsstyrelsens skrivelse den 2 december 1946 anfört följande.

Av luftfartsstyrelsens petitaskrivelse den 30 september 1946 framgick bland annat, att arbetsuppgifterna för trafikavdelningen (flygsäkerhetsavdelningen) hos styrelsen ökat i snabbt tempo samt att avdelningen numera uppdelats på två sektioner under var sin trafikinspektör. Av dessa sektioner handhade den ena huvudsakligen frågor rörande flygsäkerheten och den andra ärenden angående trafikledarpersonalen m. m. Beträffande nyssnämnda personal framgick av petitaskrivelsen, att denna enligt 1945 års riksdagsbeslut rörande omorganisation av luftfartsväsendet förutsattes skola omfatta tillhopa 25 befattningshavare men att berörda personal sedermera måst på grund av flygtrafikens hastiga utveckling väsentligt ökas. I framställningen förutsattes, att trafikledarorganisationen under budgetåret 1947/48 skulle omfatta sammanlagt 95 befattningshavare. Enligt från luftfartsstyrelsen under hand inhämtad uppgift har sagda personalorganisation genom anställande på senare tid av ett antal arvodister redan nu kommit att omfatta ungefärligen sistnämnda antal befattningshavare.

Med hänsyn till den avsevärda utvidgning av trafikledningens arbetsuppgifter och ökning av trafikpersonalens antal, som sålunda ägt rum och som därutöver väntas inträda till följd av lufttrafikens fortgående utveckling, finner lönenämnden motiverat, att trafikdirektören hos luftfartsstyrelsen — vilkens arbetsuppgifter såsom chef för trafikledningen få anses, icke minst med hänsyn till flygsäkerhetstjänstens handhavande, vara av synnerligen krävande och ansvarsfull natur — på sätt av styrelsen i den nu remitterade framställningen föreslagits, i lönehänseende jämfästas med byråchef och placeras i C 6.

Med hänsyn till den alltmera ökade omfattning och betydelse, som trafik- *Departements-*  
avdelningens arbetsuppgifter erhållit, anser jag mig i likhet med allmänna *chefen.*  
lönenämnden böra biträda luftfartsstyrelsens förslag om att trafikdirektören i lönehänseende jämfästas med byråchef och placeras i C 6. Vid bifall till detta förslag torde benämningen å trafikavdelningen böra ändras till trafikbyrån.

**Inrättande av 3 befattningar såsom biträdande luftfartsinspektör i C 4.**  
I förenämnda skrivelse den 30 september 1946 har *luftfartsstyrelsen* framlagt förslag om viss omorganisation av luftfartsinspektionen.

Den civila luftfartens utveckling, bland annat i tekniskt avseende, hade, anför styrelsen, haft till följd, att för inspektionens vidkommande helt nya arbetsområden tillkommit. Sålunda hade flygplanmaterielen blivit alltmera komplicerad till sin konstruktion, och helt nya flygplantyper hade börjat användas för civilt bruk, vilket förhållande ställde nya krav på teknisk expertis beträffande såväl typgranskning och periodiska besiktningar som i fråga om kontinuerlig tillsyn av materielens underhåll m. m. Det pågående intensiva internationella samarbetet på den civila luftfartens område ställde vidare stora krav på speciell teknisk sakkunskap.

I anslutning till vad sålunda anförts framhåller styrelsen, att luftfartsinspektionens arbetsuppgifter — vilkas betydelse särskilt ur säkerhetssynpunkt icke finge underskattas — fått en sådan omfattning, att en personalförstärkning inom den nuvarande organisationens ram icke vore tillfyllest. En fördelning av arbetet på flera underavdelningar vore sålunda nödvändig. Hittills

vunna erfarenheter gåve vid handen, att följande sektioner erfordrades, nämligen en materielsektion, en driftsektion och en utbildningssektion. Varje sektion borde förestås av en högt kvalificerad befattningshavare med vilja att taga ansvar och förmåga att fullt självständigt handlägga under sektionen hörande ärenden. Med hänsyn till arbetets karaktär syntes det lämpligt, att sektionscheferna — i likhet med luftfartsinspektören — anställdes för viss tidsperiod, varför sektionscheferna borde hänföras till löneplan C i civila avlöningsreglementet. Styrelsen föreslår, att befattningarna i fråga placeras i lönegraden C 4 med tjänstebenenämningen biträdande luftfartsinspektör. Vid bifall härtill skulle följande befintliga tjänster kunna indragas, nämligen en befattning såsom biträdande luftfartsinspektör med ett årsarvode av 17 000 kronor (driftsektionen) samt en i Eo 27 placerad befattning såsom luftfartsingenjör (materielsektionen).

Beträffande den ifrågasatta befattningen såsom chef för utbildningssektionen har luftfartsstyrelsen anfört bland annat följande:

Såsom chef för utbildningssektionen bör anställas en ny befattningshavare, helst en erfaren trafik- eller militärflygare, bland annat för övervakning av med utbildning av flyg- och markpersonal sammanhängande frågor. Styrelsen får i detta sammanhang erinra om att den civila flygutbildningen i stort sett legat nere under kriget på grund av bensinrestriktioner. Flera motorflygskolor ha nu återupptagit verksamheten. Vidare får man räkna med en kontinuerlig trafikflygarutbildning för skolning av trafikpiloter. Med hänsyn därtill bör chefen för utbildningssektionen själv kunna pröva aspiranter, vilka söka certifikat såsom trafikflygare. För detta ändamål har hittills anlåtats personal utanför inspektionen. Vidare skall sektionschefen kunna delta i internationella konferenser angående certifikat- och utbildningsfrågor.

Av en inom luftfartsstyrelsen upprättad, den 28 januari 1947 dagtecknad promemoria angående luftfartsinspektionens arbetsuppgifter och personalbehov inhämtas beträffande arbetsfördelningen mellan de angivna sektionerna inom inspektionen, att på materielsektionen skulle ankomma handläggningen av luftvärdighetsfrågor och det därmed sammanhängande internationella samarbetet (PICAO), på driftsektionen handläggningen av ärenden rörande tillstånd till yrkesmässig luftfart och till yrkesmässig verkstadsrörelse för luftfarten ävensom kontroll av olika flygplanstypers lämplighet för viss tjänst samt av luftfartygs utrustning m. m., ärenden rörande flygklubbssverksamhet, inspektioner av flyglinjer och flygföretag, utredningar rörande haverier och driftstörningar m. m. samt på utbildningssektionen handläggningen av ärenden rörande luftfarts-certifikat, ävensom certifikatkontroll, kontroll av flygskolor m. m.

Statskontoret har i utlåtande den 21 november 1946 över luftfartsstyrelsens petita i förevarande sammanhang anfört följande.

Luftfartsstyrelsen har föreslagit, att tre biträdande luftfartsinspektörsbefattningar i lönegraden C 4 skola inrättas å luftfartsinspektionen samt att viss ingenjörspersonal inom den föreslagna fasta besiktningsmannorganisationen

skall såsom besiktningsingenjörer placeras i lönegraden C 3. Huruvida den föreslagna löneställningen är rätt avvägd med hänsyn till kompetenskrav, arbetsuppgifternas beskaffenhet m. m. kan statskontoret på grundval av föreliggande utredning icke bedöma. Statskontoret vill allenast erinra om sin tidigare vid flera tillfällen uttalade uppfattning, att antalet förordnandetjänster med lön enligt löneplan C i möjligaste mån bör begränsas med hänsyn till att dessa tjänster särskilt ur pensionssynpunkt ställa sig dyrbara för statsverket. I anslutning härtill må även framhållas, att de fyra lägsta lönegraderna inom ifrågavarande löneplan hittills använts i ett jämförelsevis ringa antal fall.

*Allmänna lönenämnden*, som den 20 november 1946 avgivit utlåtande över luftfartsstyrelsens anslagsäskanden, har icke funnit anledning till särskilt uttalande beträffande den nu behandlade organisationsfrågan.

I likhet med luftfartsstyrelsen finner jag angeläget, att luftfartsinspektionens personalorganisation avväges så, att de betydelsefulla flygsäkerhetstekniska uppgifter, som åvila inspektionen, icke behöva eftersättas. Den utveckling på den civila luftfartens område, som inträtt sedan luftfartsstyrelsen inrättades, har medfört en väsentlig förändring i fråga om de förutsättningar, under vilka luftfartsinspektionens nuvarande organisation utformades; en förstärkning av densamma synes nu vara nödvändig. Med hänsyn till här angivna förhållanden har jag ansett mig icke böra motsätta mig styrelsens förslag om inrättande av 3 ordinarie sektionschefsbefattningar å avdelningen. Ej heller har jag funnit anledning till erinran mot den föreslagna löneställningen och tjänstebenämningen för befattningarna i fråga. Jag tillstyrker alltså, att 3 befattningar såsom biträdande luftfartsinspektör i C 4 inrättas. Befattningarna böra tillsättas medelst förordnande på viss tid.

*Departements-  
chefen.*

Vid bifall till förevarande förslag torde det få ankomma på Kungl. Maj:tt att besluta om avförande ur styrelsens personalförteckning av 1 befattning som luftfartsingenjör i Eo 27.

**Uppflyttning av kamreraren från A 22 till A 24.** Under hänvisning till det alltmera ökade omfånget av styrelsens ekonomiska verksamhet har *luftfartsstyrelsen* föreslagit, att styrelsens kamrerarbefattning, vilken är uppförd i A 22, måtte uppflyttas till A 26. Till närmare motivering av sitt förslag, har styrelsen anfört följande.

Redan i samband med styrelsens inrättande framhöll riksräkenskapsverket i remissyttrande över de sakkunnigas förslag, att det snart nog syntes kunna bli anledning att placera denna befattning i lönegraden A 24. Departementschefen (prop. 1945: 262, s. 66) ansåg sig emellertid för det dåvarande icke böra avvika från sakkunnigförslaget. Erfarenheterna från den tid styrelsen varit i funktion utvisa, att en avsevärd arbetsbörda och ett betydande ekonomiskt ansvar måste åvila kamreraren. I och med statens övertagande av Stockholm/Bromma flygplats samt i samband med den överflyttning av förrådsverksamheten för luftfartsväsendet från väg- och vattenbyggnadsverket, som enligt styrelsens förslag skulle ske vid ingången av nästa budgetår, är en ytterligare ökning av kamrerarens arbete att förutse.

*Allmänna lönenämnden* har med anledning av förevarande förslag uttalat, att lönenämnden funne det motiverat, att kamrerarbefattningen erhöles höjld lönegradsplacering. Nämnden ville emellertid förorda, att tjänsten i avvaktan på närmare erfarenheter — bland annat i vad anginge styrelsens omhänderthavande av förrådsverksamheten — uppfördes i A 24.

*Departements-  
chefen.*

Även jag anser skäl föreligga för en uppflyttning i lönegrad av styrelsens kamrerarbefattning. Uppflyttningen torde dock i enlighet med allmänna lönenämndens förslag böra begränsas till A 24.

**Inrättande av en befattning såsom förste byråsekreterare i A 24.** I personalförteckningen för luftfartsstyrelsen finnas upptagna, bland andra, befattningar för en förste byråsekreterare i Eo 24 och en byråsekreterare i A 21. Med hänsyn till befordringsgången inom styrelsen anser *luftfartsstyrelsen* önskvärdt, att nämnda förste byråsekreterarbefattning uppföres på ordinarie stat i A 24. Härom gör styrelsen hemställan.

Styrelsens förslag har icke givit *allmänna lönenämnden* anledning till särskilt uttalande.

*Departements-  
chefen.*

Mot luftfartsstyrelsens här ifrågavarande framställning har jag icke funnit något att erinra. Jag tillstyrker alltså, att en befattning såsom förste byråsekreterare i A 24 inrättas hos styrelsen. Vid bifall till detta förslag torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att meddela beslut om indragning av motsvarande nu befintliga extra ordinarie befattning.

**Inrättande av 3 befattningar såsom besiktningsingenjör i C 3.** I sin petita-skrivelse den 30 september 1946 har *luftfartsstyrelsen* jämväl framlagt förslag om viss omorganisation i avseende å förfarandet vid besiktning av flygmateriel. Dylka besiktningar utfördes för närvarande, yttrar styrelsen, av särskilt förordnade, utanför styrelsen stående besiktningsmän, vilka anlitas från fall till fall. Styrelsen har funnit det svårt att med detta system åstadkomma verklig kontinuitet i besiktningsförfarandet. Det vore vidare ej tillfyllest att flygmaterielen, såsom nu vore fallet, kontrollerades endast en eller två gånger årligen; ur säkerhetssynpunkt vore det nödvändigt att besiktningarna — åtminstone på för yrkesmässig luftfart godkända flygplatser — kombinerades med en löpande kontroll av underhållstjänsten. I och med att den civila flygtrafiken ökat i omfattning — en ökning som i än högre grad kunde beräknas komma att göra sig gällande under de kommande åren — anser luftfartsstyrelsen ur säkerhetssynpunkt motiverat, att en organisation av fast anställda besiktningsmän nu inrättas. Därest styrelsens förslag i ämnet bifölles, vore det styrelsens mening att senare framlägga förslag om slopande av de för närvarande vid flygplanens registrering utgående stämpelavgifterna samt om en ej oväsentlig höjning av besiktningsavgifterna. Styrelsen, som gjort en uppskattning av antalet segel- och motorflygplan per den 1 januari 1948 och som vidare utgått från att samtliga skolflygplan och

flygplan för yrkesmässig befordran av passagerare skola besiktigas två gånger om året, har ansett sig, under angivna förutsättningar, kunna approximativt uppskatta inkomsterna av besiktningarna under budgetåret 1947/48 till 165 000 kronor.

Den av luftfartsstyrelsen sålunda planerade besiktningsmannaorganisationen, vilken beräknats skola ersätta de nuvarande, utanför luftfartsinspektionen stående besiktningsmännen i vad avser löpande besiktningar i samband med förlängning av luftvärdighetsbevis m. m., skulle enligt styrelsens organisationsplan i fullt utbyggt skick få följande sammansättning:

<i>Distrikt</i>	<i>Personal</i>
Bromma	Besiktningsingenjör Moringenjör Instrumentingenjör Verkmästare Skrivbiträde
Torslanda	Besiktningsingenjör Verkmästare
Bulltofta	Besiktningsingenjör Verkmästare
Norrköping	Besiktningsingenjör
Luleå	Besiktningsingenjör

Med hänsyn till rådande svårigheter vid personalanskaffning samt önskvärdheten av en viss övergångstid föreslår styrelsen, att den fasta besiktningsmannaorganisationen uppbygges i etapper. I första hand borde därvid besiktningspersonal stationeras å Bromma flygplats, där styrelsen räknar med ett oundgängligt behov av fast personal, bland annat med hänsyn till att besiktningen av och tillsynen över flygplan tillhörande Scandinavian Airlines System till övervägande delen komme att förläggas till Stockholm. En såvitt möjligt fullständig besiktningsmannainstitution borde därför redan från och med budgetåret 1947/48 inrättas vid Bromma. Såsom grund för en hela landet omfattande besiktningsmannaorganisation föreslår styrelsen vidare, att från och med nyssnämnda budgetår en besiktningsingenjör anställs vid vardera av Malmö/Bulltofta och Göteborg/Torslanda flygplatser.

Avsikten vore, att de fast anställda besiktningsmännen skulle, förutom besiktningar å själva flygplatsen, jämväl fullgöra besiktningsuppdrag samt utöva löpande inspektionsverksamhet inom respektive trafikdistrikt. De borde därjämte vid behov kunna tagas i anspråk för haveriutredningar m. m., varigenom luftfartsinspektionens arbete kunde underlättas.

För att rätt fylla sin avsedda funktion borde, framhåller luftfartsstyrelsen vidare, besiktningspersonalen i lönehänseende erhålla en sådan placering, att en rekrytering av högt kvalificerade tekniker möjliggjordes. Besiktningsingenjörerna, som själva måste flyga och som sålunda icke borde kvarstanna i sina befattningar längre än de fyllde denna fordran, syntes böra hänföras till

löneplan C, medan övriga befattningshavare till en början torde böra erhålla extra ordinarie anställning (motor- och instrumentingenjörerna i Eo 26). Styrelsen föreslår, att besiktningsingenjörerna placeras i lönegraden C 3.

Luftfartsstyrelsens förslag rörande befattningarna såsom besiktningsingenjör har icke givit *allmänna lönenämnden* anledning till särskilt uttalande.

Beträffande ett av *statskontoret* i förevarande sammanhang gjort uttalande torde jag få hänvisa till den redogörelse, som i det föregående lämnats i samband med förslaget om inrättande av vissa befattningar såsom biträdande luftfartsinspektör.

*Statens organisationsnämnd* har i utlåtande den 15 november 1946 anfört följande.

Den av luftfartsstyrelsen föreslagna besiktningsorganisationen med vid de större flygplatserna stationerade besiktningsingenjörer och övrig personal får anses vara riktig, enär en fortlöpande kontroll av flygplanen måste företagas. Denna underlättas av att flygplanen under pågående reparationer i viss utsträckning äro nedmonterade, så att detaljerade undersökningar av konstruktioner och slitage kunna företagas. Eftersom besiktningsorganisationen har förutsatts skola bliva ur ekonomisk synpunkt självbärande, synes icke något vara att invända mot att den kommer till stånd. Att såsom luftfartsstyrelsen föreslår utbygga besiktningsorganisationen etappvis med början på Bromma med fullständig personaluppsättning, medan vid Torslanda och Bulltofta endast en besiktningsman placeras på vardera stället, förefaller att vara ett lämpligt tillvägagångssätt. Om den för ändamålet begärda personalen är den verkligt erforderliga, kan ej bedömas utan organisationsundersökning.

*Departements-  
chefen.*

För utövandet av sin flygsäkerhetstekniska kontrollverksamhet är luftfartsstyrelsen för närvarande huvudsakligen hänvisad att anlita utanför organisationen stående experter såsom förrättningsmän. Av den lämnade redogörelsen synes framgå, att denna ordning icke längre är tillfredsställande med hänsyn till de ökade krav, som numera ställas på ifrågavarande verksamhet. Jag anser mig därför böra biträda styrelsens förslag om inrättande av en fast besiktningsmannaoorganisation för ändamålet. Styrelsens motivering för uppförande av de föreslagna befattningarna såsom besiktningsingenjör i lönegraden C 3 förefaller bärande, och jag har heller icke något att erinra mot att antalet sådana befattningar nu bestämmes till tre. Jag tillstyrker alltså, att å flygplatsorganisationens personalförteckning uppföras 3 befattningar såsom besiktningsingenjör i C 3. Befattningarna torde böra tillsättas medelst förordnande på viss tid. Vidkommande de förslag i övrigt beträffande besiktningsmannaoorganisationen, som luftfartsstyrelsen framlagt, torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att meddela beslut i annat sammanhang.

**Inrättande av ytterligare en befattning såsom flygplatschef i A 25.** Genom beslut den 30 december 1946 har Kungl. Maj:t efter riksdagens hörande (propositionen 1946: 378) med vissa kompletteringar å kronans väg-

nar godkänt ett den 12 september 1946 dagtecknat, av Stockholms stadsfullmäktige den 14 oktober 1946 godkänt förslag till avtal mellan Kungl. Maj:t och kronan, å ena, samt Stockholms stad, å andra sidan, angående upplåtelse av Bromma flygplats till kronan och av Ladugårdsgårde till staden m. m. Enligt § 5 första stycket i avtalet skola vissa vid Bromma flygplats anställda befattningshavare, vilka finnas upptagna i en till avtalet fogad bilaga, äga rätt att den 1 januari 1947 övergå i kronans tjänst utan minskning i då innehavda löneförmåner.

I skrivelse den 29 november 1946 har *luftfartsstyrelsen* framlagt förslag rörande övertagande av personalen vid Bromma flygplats. Styrelsen har därvid förutsatt, att personalen i fråga i förekommande fall skulle inordnas i det statliga lönesystemet först vid ingången av budgetåret 1947/48. I enlighet med styrelsens förslag har Kungl. Maj:t den 30 december 1946 meddelat bestämmelser av innebörd, att personalen under tiden den 1 januari—den 30 juni 1947 bibehålles i huvudsak vid de anställningsvillkor, som skulle ha varit gällande, därest personalen under nämnda tid kvarstått i Stockholms stads tjänst.

Vid tillämpning av den ordning för behandlingen av luftfartsverkets personalfrågor, som i det föregående förordats, skulle luftfartsstyrelsens förslag rörande inrättande av befattningar för den från Stockholms stad övertagna personalen vid Bromma flygplats behöva underställas riksdagens prövning endast i vad avser befattningen såsom flygplatschef. Den nuvarande flygplatschefen vid Bromma flygplats åtnjuter en lön av 10 272 kronor jämte kristillägg därå med för närvarande 62  $\%$ . Luftfartsstyrelsen föreslår, att befattningen i likhet med motsvarande tjänster vid Bulltofta och Torslanda flygplatser uppföres i lönegraden A 25.

*Allmänna lönenämnden*, som den 11 december 1946 avgivit utlåtande över luftfartsstyrelsens förenämnda framställning den 29 november 1946, har icke funnit anledning till särskilt uttalande beträffande styrelsens nu behandlade förslag.

Luftfartsstyrelsens ifrågavarande förslag har icke givit mig anledning till erinran. Jag tillstyrker alltså, att i personalförteckningen för flygplatsorganisationen uppföres ytterligare en befattning såsom flygplatschef i A 25, avsedd för Bromma flygplats. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att meddela de övergångsbestämmelser i lönehänseende, som äro erforderliga med hänsyn därtill att den nuvarande flygplatschefen vid Bromma jämlikt förenämnda avtal mellan kronan och Stockholms stad är tillförsäkrad oförminskad avlöning vid övergång till statlig befattning.

*Departements-  
chefen.*

**Övriga förslag.** I skrivelse den 19 februari 1947 har *luftfartsstyrelsen* hemställt, att hos styrelsen måtte inrättas ytterligare en befattning i C 6, avsedd för en högt kvalificerad flygtekniker, vilken skulle tjänstgöra bl. a. såsom

teknisk rådgivare samt såsom föredragande i vissa PICAQ-frågor och övriga internationella tekniska ärenden.

Slutligen är i förevarande sammanhang att nämna, att styrelsen i sin skrivelse den 30 september 1946 gjort framställning om uppflyttning av en förste byråingenjör å marktjänstbyrån från A 26 till byrådirektör i A 28.

*Statskontoret* har beträffande det sistberörda förslaget förklarat, att den föreliggande utredningen icke övertygat ämbetsverket om att tillräckliga motiv förelåge för den föreslagna uppflyttningen. Från *allmänna lönenämndens* sida har nämnda förslag icke föranlett särskilt uttalande.

*De partementss-  
chefen.*

Vad först angår förslaget om inrättande av ytterligare en befattning i C 6 anser jag mig icke på grundval av den i luftfartsstyrelsens skrivelse framlagda motiveringen kunna tillstyrka inrättande av någon ordinarie tjänst för ändamålet.

Beträffande den ifrågasatta förbättringen av löneställningen för en förste byråingenjör synes mig ytterligare erfarenhet böra avvaktas, innan denna fråga upptages till slutligt avgörande.

### Hemställan.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

1:o) godkänna av mig i det föregående förordade grunder för ändrad redovisning av luftfartsfonden;

2:o) för luftfartsfonden å riksstaten för budgetåret 1947/48 upptaga ett underskott av 100 kronor;

3:o) bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att för beredande av rörelsekapital åt luftfartsverket tillhandahålla en rörlig kredit av 3 000 000 kronor;

4:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att — i överensstämmelse med vad i sådant hänseende gäller beträffande kommunikationsverken — bestämma angående antalet befattningar inom lönegraderna A 1—20 vid luftfartsverket samt angående inrättande av icke-ordinarie befattningar vid verket;

5:o) bemyndiga Kungl. Maj:t att å personalförteckningen för luftfartsstyrelsen *dels* utbyta en befattning såsom trafikdirektör i lönegrad C 4 mot en sådan befattning i lönegrad C 6 samt en befattning såsom kamrerare i lönegrad A 22 mot en dylik befattning i lönegrad A 24, *dels* å förteckningen uppföra följande ytterligare befattningar, nämligen tre befattningar såsom biträdande luftfartsinspektör i lönegrad C 4 och en befattning såsom förste byråsekreterare i lönegrad A 24 ävensom å personalförteckningen för flygplatsorganisationen uppföra följande ytterligare befattningar, nämligen tre be-

fattningar såsom besiktningsingenjör i lönegrad C 3 samt en befattning såsom flygplatschef i lönegrad A 25; samt

6:o) förklara, att förenämnda befattningar såsom trafikdirektör i lönegrad C 6, biträdande luftfartsinspektör i lönegrad C 4 samt besiktningsingenjör i C 3 skola tillsättas medels förordnande på viss tid.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

*Stig Salomonson.*

Stockholm 1947. Kungl. Boktryckeriet P. A. Norstedt & Söner.

*471030*