

Nr 126.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändrad redovisning av luftfartsfonden m. m.

(4:e avd.)

I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t beträffande luftfartsfonden, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 januari 1947, föreslagit riksdagen att, i avbidan på särskild proposition i ämnet, för Luftfartsfonden å riksstaten för budgetåret 1947/48 beräkna ett underskott av 100 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i propositionen nr 194, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 14 mars 1947, gjort framställning angående ändrad redovisning av luftfartsfonden m. m.

För redovisning av statens med den civila lufttrafiken 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 ifrågavarande 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 arrendeavgifter 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.

Över förenämnda skrivelse ha utlåtanden avgivits av bl. a. *statskontoret* och *riksräkenskapsverket*, vilka i princip tillstyrkt luftfartsstyrelsens förslag men samtidigt framställt erinringar mot den konkreta utformning som förslaget i vissa avseenden erhållit.

Innan utskottet närmare ingår på Kungl. Maj:ts i förevarande sammanhang gjorda framställningar, torde få erinras om att någon sammanfattande benämning på luftfartsstyrelsen och flygplatsorganisationen ännu icke fastställts. Efter samråd med ämbetsverkets chef förordar departementschefen benämningen luftfartsverket.

Luftfartsverkets ställning och redovisning å riksstaten.

Luftfartsstyrelsen har bl. a. framhållit att det enligt styrelsens mening vore 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 erhöle en högre grad av rörlighet beträffande sina medelsdispositioner än styrelsen för närvarande hade.

På grundval av dessa och andra överväganden 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 ökning 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.

Departementschefen har beträffande förevarande redovisningsfråga anfört följande.

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 aktieföretaget 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 aktieföretaget 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 statens 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 varå flygplatsekonomisakkunniga grundat sina beräkningar. Vid den tidpunkt då full kostnadstäckning kan komma att inträda bör enligt min mening å riksstatens inkomstsida uppföras en särskild inkomstitel för luftfartsverket, varigenom luftfartsverket även i formellt hänseende skulle bli helt likställt med de stora affärsverken. I avbidan härför 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 uppläggningsen 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 skäligen 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.

I likhet med departementschefen är utskottet av den uppfattningen, att redovisningen å luftfartsfonden bör ändras i syfte att möjliggöra en mera rättvisande överblick över luftfartens verkliga kostnader. Av skäl som i det föregående närmare anförts påkallar icke det sagda i och för sig någon omläggning av luftfartsfondens konstruktion eller luftfartsstyrelsens ställning. Det synes dock lämpligt att i fortsättningen endast sådana kapitaltillgångar som ställts till luftfartsstyrelsens förfogande för dess verksamhet bliva redovisade å luftfartsfonden. Utskottet biträder sålunda departementschefens förslag att statens aktieinnehav i aktiebolaget Aerotransport överföres från sistnämnda fond till fonden för statens aktier. Utskottet får i anslutning härtill erinra om att utskottet i utlåtande (nr 107) i anledning av propositionen nr 195 tillstyrkt anvisande under fonden för statens aktier av anslag för aktieteckning i bolaget.

Utskottet.

Enligt departementschefens mening bör, i avvaktan på att å riksstatens inkomstsida en särskild inkomstitel för luftfartsverket kan uppföras, det ekonomiska resultatet av luftfartsverkets verksamhet alljämt redovisas under avdelningen Utgifter för statens kapitalfonder. Till denna uppfattning kan utskottet ansluta sig. I likhet med departementschefen är utskottet av

den åsikten, att luftfartsfondens underskott för nästkommande budgetår bör beräknas till allenast ett formellt belopp av 100 kronor. Den nya ordningen för luftfartsfondens redovisning synes vidare förutsätta att för luftfartsstyrelsen i riksgäldskontoret öppnas en rörlig kredit, vilken i enlighet med departementschefens förslag torde böra bestämmas till 3 miljoner kronor.

Vad av departementschefen i övrigt anförts rörande luftfartsverkets ställning och redovisning å riksstaten har icke givit utskottet anledning till särskilt uttalande.

Luftfartsverkets driftkostnadsstat.

Luftfartsstyrelsen har i sin förenämnda skrivelse anført, att styrelsen vid utarbetandet av sitt förslag till stat för luftfartsfonden sökt ernå en 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 de av luftfartsstyrelsen föreslagna förändringarna samt remissmyndigheternas utlåtanden däröver torde få hänvisas till propositionen (s. 10—14).

Departementschefen har med avseende å luftfartsverkets driftkostnadsstat anført följande.

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 besiktningssäsendets organisation och redovisningen av besiktningssavgifterna 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 flygplatsekonomi-

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 finnas 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 värde-

minskningskonto, pensionskostnader, utgifter för väderlektjänst samt tjänstepost. Mot dessa utgifter skulle svara hyror och arrenden, trafikinkomster, ersättning för väderleksobservationer, besiktningavgifter samt diverse inkomster.

Den nuvarande driftkostnadsstaten för luftfartsfonden är såsom riksräkenskapsverket framhållet 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.

Utskottet.

Mot vad departementschefen i förevarande sammanhang anført och förordat har utskottet icke funnit anledning till erinran. Utskottet får sålunda tillstyrka det av departementschefen förordade förslaget till utformning av driftkostnadsstat. Fastställande av dylik driftkostnadsstat bör, såsom departementschefen framhållet, i fortsättningen ske genom beslut av Kungl. Maj:t i samma ordning som gäller för övriga affärsdrivande verk.

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 framhållet, 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 luftfartsfondens värdeminskningsskonto, samt att å investeringsstaten upptages en motsvarande titel, benämnd Avskrivningsmedel från riksstaten.

Departementschefen har beträffande nu berörda frågor anfört följande.

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 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 verkstälts 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 höstriktsdag, 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 värdeminskningsskonto. 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 spörsmålet 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 ersättningsspörsmålet borde lösas genom anvisande av ett särskilt ersättningsanslag å driftbudgeten. Enligt min mening hör man tills vidare kunna anse detta spörsmål löst därigenom att krav icke uppställas på förräntning av huvud-

parten 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. Därefter 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.

Utskottet.

I sitt utlåtande nr 31 har utskottet tillstyrkt vissa i årets statsverksproposition framlagda förslag rörande ändrad uppställning av investeringsanslagen under luftfartsfonden. Vad departementschefen nu anfört rörande de principer, som i fortsättningen skola tillämpas med avseende å avskrivningen av i luftfartsfonden gjorda kapitalinvesteringar, ävensom rörande vissa därmed sammanhängande frågor kan av utskottet jämväl biträdas.

Luftfartsverkets personalstat.

I sin förenämnda skrivelse den 30 september 1946 har *luftfartsstyrelsen* 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.

Departementschefen har icke kunnat finna, att några avgörande skäl nu skulle föreligga för ändring av det tidigare ståndpunktstagandet i denna fråga. Departementschefen är sålunda icke beredd att tillstyrka luftfartsstyrelsens ifrågavarande förslag.

Departementschefen erinrar om att, i enlighet med de principer som tillämpas för de affärsdrivande verken, frågor rörande antalet befattningar i lägre lönegrader av löneplan A än 21 ävensom rörande antalet icke-ordinarie befattningshavare och löneställningen för dessa icke behöva underställas riksdagen. Vid inordnandet av luftfartsverket bland de affärsdrivande verken torde enligt departementschefens mening samma ordning böra tillämpas för luftfartsverkets del.

För kommunikationsverken och domänverket gäller vidare, 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 sig emellertid departementschefen 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. Enligt departementschefens mening torde sålunda frågor om inrättande av dylika tjänster vid verket, i den mån luftfartsstyrelsen icke enligt gällande generella bestämmelser äger meddela beslut i ämnet, få hänskjutas till Kungl. Maj:ts prövning.

Departementschefen har — i anslutning till luftfartsstyrelsens anslagsäskanden — framlagt förslag om uppflyttning av trafikdirektören från C 4

till C 6, inrättande av tre befattningar såsom biträdande luftfartsinspektör i C 4, uppflyttning av kamreraren från A 22 till A 24, inrättande av en befattning såsom förste byråsekreterare i A 24, inrättande av tre befattningar såsom besiktningsingenjör i C 3 samt inrättande av ytterligare en befattning såsom flygplatschef i A 25. Däremot har departementschefen icke ansett sig kunna biträda luftfartsstyrelsens förslag om dels inrättande av ytterligare en teknikerbefattning i C 6, dels uppflyttning av en förste byråingenjör å marktjänstbyrån från A 26 till byrådirektör i A 28. Beträffande förslagets detaljer ävensom remissmyndigheternas utlåtanden däröver torde få hänvisas till propositionen (s. 19—28).

Mot vad departementschefen anfört och förordat rörande luftfartsverkets personalstat har utskottet intet att erinra.

Utskottet.

Hemställan.

Under åberopande av det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen må

a) godkänna i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 14 mars 1947 förordade grunder för ändrad redovisning av luftfartsfonden;

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

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

d) 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;

e) 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 befattningar såsom besiktningsingenjör i lönegrad C 3 samt en befattning såsom flygplatschef i lönegrad A 25; samt

f) 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.

Stockholm den 13 maj 1947.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 127.
