

Nr 75

Av fru **Sandström m. fl.**, om utredning beträffande det svenska luftfartsverket.

I bilaga 17 till årets statsverksproposition lämnas redogörelser för luftfartsverkets kostnader och ekonomi. I samband härmed redovisas resultatet av en utredning, utförd av de svenska ledamöterna av skandinaviska flygtaxekommittén. Denna utredning utmynnar i förslag om införande av passageraravgift även på inrikes flyglinjer. Departementschefen förebådar förslag i denna riktning. Dessa åtgärder anses nödvändiga för att förbättra luftfartsverkets ekonomi.

Enligt den här nämnda utredningen gick luftfartsverket med ett underskott av ca 13 milj. kronor under budgetåret 1957/58. Underskottet beräknas öka kraftigt de närmaste åren, "beroende till stor del på utbyggnaden av storflygplatsen Stockholm-Arlanda men även på inrikesflygets expansion".

De många frågor, som sammanhänger med luftfartsverket och det expanderande flyget, har en så pass stor räckvidd att de bör bli föremål för närmare överväganden. De svenska ledamöterna i skandinaviska flygtaxekommittén avgav den 5 oktober 1959 ett stencilerat betänkande. Av detta kan inhämtas att chefen för kommunikationsdepartementet uppdragit åt de svenska ledamöterna i nämnda kommitté att "verkställa utredning utvisande i vilken utsträckning luftfartsverkets inkomster och utgifter hänförde sig till utrikes- respektive inrikesflyget samt i anslutning härtill framlägga de förslag i fråga om luftfartsverkets ekonomi, vartill utredningen kunde föränleda". I den historik som inleder utredningens betänkande erinras om att luftfartsfonden tillkom 1938 och ansågs till sin konstruktion vara analog med affärsverksfonderna. När luftfartsstyrelsen bildades 1945, skedde en viss omläggning av fonden i syfte att "i större utsträckning än förut samla statens kostnader för den civila luftfarten i fonden". År 1947 beslöts att alla statsverkets kostnader för den civila luftfarten i princip skulle redovisas över luftfartsfonden. Det angavs att kostnaderna för verksamheten skulle hållas så låga som möjligt — dock med hänsynstagande till trafiksäkerhetens krav och skäligen anspråk på en god service. Taxesättningen skulle ske så, att täckning erhöles för markorganisationens kostnader, inklusive kapitalkostnader, som hänförde sig till fr. o. m. budgetåret 1947/48 gjorda investeringar i luftfartsfonden. Beträffande tidigare gjorda kapitalinvesteringar uttalades att man åtminstone tills vidare borde bortse från dem.

Utredningen anför vidare i detta sammanhang att luftfartsfonden inte ger en fullständig bild av statens åtaganden beträffande den civila luftfarten. Över denna fond redovisas exempelvis inte statens aktier i ABA eller garantier till detta bolag, inte heller långivningen till flygföretag. År 1949 granskades luftfartsverkets verksamhet av sakrevisionen, varvid det uttalades önskemål om en bättre balans i luftfartsverkets ekonomi. Med anledning av dessa anmärkningar gjordes försök att få till stånd en reducering av luftfartsverkets kostnader dels genom en höjning av inkomsterna, dels genom en reducering av verksamheten. Ett antal flygplatser nedlades och personalen begränsades. Trots detta har underskottet på luftfartsfonden visat en stigande tendens.

Man kan angående dessa fakta rent allmänt fråga om detta nu var den rätta vägen för att hjälpa upp luftfarten. Själva utgångspunkten måste vara diskutabel. Om luftfartsverket skall betraktas som affärsdrivande verk, kan man ställa krav på att dess utgifter skall balanseras av dess inkomster. Men inkomsterna hänför sig till största delen från de avgifter, som flygföretagen betalar i form av landningsavgifter, belysningsavgifter, parkeringsavgifter osv. Ju högre dessa avgifter sättes, desto större svårigheter får flygföretagen i den allmänna konkurrensen. Om den knäsatta principen strikt skulle följas, skulle alltså all utbyggnad av flygets markorganisation inklusive anläggande av flygfält helt betalas av dessa avgifter, dvs. i sista hand av flygresenärerna.

När utvecklingen sålunda inte kunde bemästras i enlighet med de principer man utgått från, upptog luftfartsverket självt 1951 frågan om huruvida verket i fortsättningen skulle betraktas som ett affärsdrivande verk. När dessa tankegångar framlades av verket i dess petita 1951, förklarade departementschefen året därpå att han inte hade något emot att denna fråga närmare övervägdes inom luftfartsstyrelsen. De överväganden man sedan inom verket kan ha gjort drog av allt att döma långt ut på tiden. Hösten 1958 anmälde luftfartsstyrelsen att den alltjämt höll på med utredningar av detta slag. Men då ansåg man sig inte kunna fortsätta med utredandet av den anledningen att det i mars 1958 tillsatts en utredning, den skandinaviska flygtaxekommittén. Den har till huvudsaklig uppgift att undersöka möjligheterna för enhetliga principer för beräkning av de kostnader, som bör åvila luftfarten för utnyttjande av de civila flygplatserna i Danmark, Norge och Sverige. Luftfartsstyrelsen anmälde, att man ville avvakta resultatet av denna utredning eftersom den kunde få "direkt betydelse för frågan om luftfartsverkets fortsatta ställning som affärsdrivande verk".

Luftfartsstyrelsens av departementschefen anbefallda utredning angående verkets fortsatta ställning har sålunda nu efter flera års arbete avstannat. Av någon anledning anses dessutom den skandinaviska kommittén ha i uppdrag att överta detta arbete. De svenska medlemmarna i kommittén, som i sitt särskilda betänkande framlagt förslag om införande av passageraravgifter också på inrikeslinjer i Sverige, säger att "det större problemkom-

plex rörande luftfartens totala underskott" och verkets ekonomiska målsättning är en sak som "f. n. är under behandling inom skandinaviska flygtaxekommittén".

De meddelanden som sålunda lämnats i detta sammanhang är på intet sätt tillfredsställande. De ger anledning till en viss oro för den framtida flygverksamheten. Det är alldeles uppenbart, att tiden nu är inne för en allsidig prövning av hela detta problemkomplex. Inte minst bör principerna för luftfartsverkets ställning omprövas. Om man fasthåller vid principen att luftfartsverkets inkomster skall täcka alla de kostnader, som f. n. åvilar verket, blir ställningen i längden ohållbar. En uppdelning av verkets olika uppgifter borde kunna klargöra vad som kan hänföras till den mera affärsrättsliga sidan och vad som bör åvila det allmänna såsom service åt allmänheten. Tiden bör alltså vara inne för grundlig och allsidig prövning av dessa frågor. En sådan prövning bör under inga förhållanden åvila vare sig en skandinavisk kommitté med begränsade uppgifter eller luftfartsstyrelsen själv.

Med hänsyn härtill hemställs,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om en grundlig och allsidig utredning av det svenska luftfartsverkets ställning, ekonomiska förhållanden och framtida målsättning och att resultatet av denna utredning måtte föreligga så snart som möjligt.

Stockholm den 22 januari 1960

Ragnhild Sandström

Olaus Nyberg

Folke Nihlfors