Trafikutskottets betänkande 1984/85:7

om tilläggsbudget I (prop. 1984/85:25 bil. 4)

Sammanfattning

Under punkten 1 (Järnvägar) tillstyrker utskottet att statens järnvägar inom ordinarie investeringsram för budgetåret 1984/85 får använda 23 milj. kr. för *nyteckning av aktier i ASG AB*.

Under punkten 2 (Ny organisation för luftfartsverket m. m. och Flygplatser m. m.) tillstyrker utskottet regeringens förslag om ändringar i *luftfartsverkets organisation*.

Den nya organisationen syftar till att öka marknadsinriktningen och resursutnyttjandet. Detta sker bl. a. genom att flygplatserna blir självständiga resultatenheter med ett utvidgat linjeansvar direkt under verkschefen. Den centrala förvaltningen får en förstärkt karaktär av stab till verkschefen och samtidigt en servicefunktion gentemot flygplatserna.

Ändringarna i organisationen innebär att en klarare avgränsning görs mellan verkets myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner. Luftfartsinspektionen och transport- och planeringsavdelningen kommer att utgöra verkets renodlade myndighetsfunktioner och flygplatserna och trafikavdelningen med därtill hörande flygtrafikledningsorgan de rörelsedrivande verksamheterna.

Marknadsstaben, revisionen, administrativa avdelningen och ekonomiavdelningen blir centrala staber.

Med tanke på den dynamik som präglar flygtransportsektorn kan successiva anpassningar av luftfartsverkets organisationsstruktur bli behövliga. Organisation och system kan vidare behöva förändras för att stärka den inre effektiviteten. Utskottet tillstyrker därför propositionens förslag att det skall få ankomma på regeringen att fatta beslut om sådana förändringar. Med anledning av ett i motion 1984/85:201 (m) framfört yrkande i denna del understryker utskottet dock att därmed skall avses endast förändringar som inte påverkar verkets huvudsakliga verksamhetsinriktning enligt det nu tillstyrkta organisationsförslaget. Beträffande de framtida och mera principiella ändringar av organisationen som kan befinnas påkallade framhålls att förslag härom även fortsättningsvis bör föreläggas riksdagen för godkännande.

Utskottet avstyrker det i samma motion framförda förslaget att riksdagen i skrivelse till regeringen hemställer om förslag till dels *fullständigt* avskiljande av luftfartsverkets myndighetsfunktion från dess rörelsedrivande funktion, dels aktiebolagsbildning av de statliga flygplatsernas verksamhet.

I en m-reservation yrkas bifall till motionärernas förslag i sistnämnda delar.

Särskilt yttrande anmäls (fp) beträffande luftfartsverkets myndighets- och rörelsedrivande funktioner, m. m.

Utskottet tillstyrker — under förevarande punkt — vidare att luftfartsverket inom ordinarie investeringsram för budgetåret 1984/85 får använda 3 180 000 kr. för nyteckning av aktier i *Swedavia AB* samt att regeringen bemyndigas medge luftfartsverket att teckna borgen för lån till Swedavia AB intill ett belopp om högst 8 000 000 kr.

Slutligen tillstyrker utskottet att på tilläggsbudget tas upp ett reservationsanslag på 25 milj. kr. för vissa investeringar i inrikesterminalen och för regionalflyget på *Arlanda*, vilka visat sig nödvändiga på grund av den kraftiga trafikökningen.

I anslutning härtill avstyrks yrkandet i en c-motion att riksdagen skall ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om överförande av viss *transfertrafik* från Arlanda till andra flygplatser, främst Landvetter och Sturup.

Särskilt yttrande i frågan härom anmäls av c-ledamöterna.

SJÄTTE HUVUDTITELN

1. **Järnvägar**. *Nyteckning av aktier i ASG AB*. Med tillstyrkande av regeringens förslag i proposition 1984/85:25 bilaga 4 (kommunikationsdepartementet) under punkt 1 (s. 12) hemställer utskottet

att riksdagen godkänner att statens järnvägar inom ordinarie investeringsram för budgetåret 1984/85 får använda 23 000 000 kr. för nyteckning av aktier i ASG AB.

2. **Ny organisation för luftfartsverket m. m.** och **Flygplatser m. m.** Regeringen har under punkt 2 (s. 13—24) föreslagit riksdagen

att godkänna de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för organisation av luftfartsverket,

att bemyndiga regeringen att besluta om framtida ändringar i luftfartsverkets organisation,

att godkänna att luftfartsverket inom ordinarie investeringsram för budgetåret 1984/85 får använda 3 180 000 kr. för nyteckning av aktier i Swedavia AB,

att bemyndiga regeringen att medge luftfartsverket att teckna borgen för lån till Swedavia AB intill ett belopp om högst 8 000 000 kr.,

att till Flygplatser m. m. på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisa ett reservationsanslag på 25 000 000 kr.

Riksdagens *luftfartspolitiska beslut* år 1982 (prop. 1981/82:98, TU 1981/82:28, rskr 1981/82:339) innebar bl. a. att luftfartsverkets verksamhet skulle inriktas mot en ökad marknadsorientering. Det av verket påbörjade arbetet med översyn av arbetsformer, organisation och styrsystem skulle fortsätta och verket ålades att självt vidta eller i förekommande fall lägga fram förslag till erforderliga organisatoriska förändringar. I en skrivelse den 4 juni 1984 har luftfartsverket redovisat resultatet av översynsarbetet och föreslagit vissa ändringar av organisationen.

Riksrevisionsverket, statskontoret och Aktiebolaget Aerotransport (ABA) har yttrat sig över skrivelsen.

I propositionen lämnas (s. 13—17) en redogörelse för dels luftfartsverkets nuvarande organisatoriska förhållanden, dels verkets förslag till ändringar av organisationen samt över förslaget inhämtade remissyttranden. Föredragandens ställningstaganden i denna del redovisas på s. 17—20. Vidare läggs fram förslag till ökning av aktiekapitalet i Swedish Aviation Development (Swedavia) AB m. m. (s. 21—22) samt till medelsanvisning för viss utbyggnad av Arlanda flygplats (s. 22—24).

Som *bilaga* till detta betänkande har fogats tablåer över verkets nuvarande organisation samt över föreslagen ny organisation.

Motionerna

I motion 1984/85:201 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen avslår propositionens förslag angående bemyndigande för regeringen att besluta om framtida ändringar i luftfartsverkets organisation,
2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till aktiebolagsbildning av de statliga flygplatserna,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om ett fullständigt avskiljande av myndighetsfunktionen från den rörelsedrivande funktionen i verket.

I motion 1984/85:203 av Rune Torwald m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs angående delvis omläggning av transfertrafiken.

Utskottet

Ny organisation för luftfartsverket m. m.

I propositionen erinras om att utvecklingen på den civila luftfartens område under senare år varit mycket expansiv. I första hand gäller det inrikestrafiken, vilket hänger samman med att SAS och LIN:s verksamheter samlokaliserades i en gemensam terminal på Arlanda hösten 1983.

Inför den positiva utveckling av luftfarten som kan förutses under resten av 1980-talet anser föredraganden det naturligt att luftfartsverket främjar en på sunda ekonomiska villkor grundad utveckling och verkar för att en tillfredsställande flygtransportförsörjning uppnås och vidmakthålls till lägsta möjliga kostnader. I detta anses ligga bl. a. att verket självt eller i samverkan med övriga intressenter vidtar eller initierar åtgärder som stärker sektorns långsiktiga konkurrensförmåga. För att säkerställa detta krävs att luftfarten bedrivs med en hög säkerhet, effektivitet, regularitet och servicenivå. Luftfartsverket och flygbolagen producerar tillsammans flygtransporttjänster. Det är därför angeläget, sägs det, att verkets handlande präglas av en ökad marknadsorientering. En såda inriktning bör också ta sig uttryck i anspassning av luftfartsverkets organisation. Utskottet delar helt denna uppfattning.

Den nya organisation som luftfartsverket föreslagit syftar enligt föredraganden till att öka marknadsinriktningen och resursutnyttjandet. Detta sker bl. a. genom att flygplatserna blir självständiga resultatenheter med ett utvidgat linjeansvar direkt under verkschefen. Den centrala förvaltningen får en förstärkt karaktär av stab till verkschefen och samtidigt en servicefunktion gentemot flygplatserna.

Den nya organisationens huvudstruktur innebär sålunda

att flygplatserna får ett delegerat ansvar direkt under verkschefen,

att flygplatsavdelningen i samband därmed avvecklas och en teknisk avdelning inrättas,

att en marknadsstab inrättas och

att en starkare avgränsning görs mellan verkets myndighets- och rörelsedrivande enheter.

Enligt föredraganden är förslaget i överensstämmelse med vad statsmakterna uttalade i samband med 1982 års luftfartspolitiska beslut. Förslaget uttrycker en klar strävan mot en bättre marknadsanpassning, bl. a. genom ökade möjligheter för flygplatserna att agera självständigt. Betoningen av målstyrning, produktansvar och resultatansvar sägs vidare vara mycket värdefull.

Den decentraliserade organisationen anses också gagna effektiviteten genom den stimulans en sådan organisation ger till ökat ansvar, engagemang och lokala initiativ.

En väsentlig del av en omorganisation är, som förut nämnts, att en klarare avgränsning görs mellan verkets myndighetsfunktioner och rörelsedrivande funktioner. Utskottet finner det för sin del angeläget att så sker och tillstyrker därför förslaget i denna del. Ändringen innebär, som föredraganden anfört, att luftfartsinspektionen och transport- och planeringsavdelningen kommer att utgöra verkets renodlade myndighetsfunktioner och flygplatserna och trafikavdelningen med därtill hörande flygtrafikledningsorgan de rörelsedrivande verksamheterna.

Marknadsstaben, revisionen, administrativa avdelningen och ekonomiavdelningen kommer att utgöra centrala staber.

Vad föredraganden i övrigt anfört beträffande organisationsförslaget och konsekvenserna av dess genomförande föranleder ingen erinran eller särskilt uttalande från utskottets sida. Förslaget tillstyrks sålunda även i dessa delar.

I propositionen föreslås också att regeringen bemyndigas att besluta om framtida ändringar i luftfartsverkets organisation.

Med anledning härav hemställs i motion 1984/85:201 (m) att regeringens begäran om ett sådant bemyndigande avslås. Vidare begärs ett tillkännagivande från riksdagens sida om att ett *fullständigt* avskiljande av verkets myndighetsfunktion från dess rörelsedrivande funktion framdeles bör komma till stånd samt att regeringen lägger fram ett förslag till aktiebolagsbildning av de statliga flygplatsernas verksamhet.

Med tanke på den dynamik som präglar flygtransportsektorn är det som föredraganden framhållit naturligt att successiva anpassningar görs av luftfartsverkets organisationsstruktur. Organisation och system kan behöva förändras för att stärka den inre effektiviteten. Utskottet ser därför ingen anledning att motsätta sig förslaget att det skall få ankomma på regeringen att fatta beslut om sådana förändringar och tillstyrker alltså detsamma. I anslutning härtill och med anledning av motionärernas yrkande vill utskottet dock understryka att därmed skall avses endast förändringar som inte påverkar verkets huvudsakliga verksamhetsinriktning enligt det nu tillstyrkta organisationsförslaget. Beträffande de framtida och mera principiella ändringar av organisationen som kan befinnas påkallade bör förslag härom även fortsättningsvis föreläggas riksdagen för godkännande.

Genom vad utskottet nu anfört synes syftet med motionen i denna del tillgodosett. Utskottet avstyrker under hänvisning härtill motionens avslagsyrkande.

Vad beträffar motionärernas övriga yrkanden är utskottet inte berett biträda desamma. Såsom redan tidigare framhållits innebär ju f. ö. den aktuella omorganisationen en klarare avgränsning mellan verkets myndighets- och rörelsefunktioner samt en bestämd inriktning mot en bättre marknadsanpassning, bl. a. genom ökade möjligheter för flygplatserna att agera självständigt.

Härmed sammanhängande frågor har tidigare övervägts i samband med riksdagens luftfartspolitiska beslut under våren 1982. Som underlag förelåg då den luftfartspolitiska utredningens betänkande (SOU 1981:12) Inrikesflyget under 1980-talet. Utredningen hade undersökt ett par alternativa företagsformer för huvudmannaskap, drift och förvaltning av de interregionala flygplatserna. En enig utredning avvisade alternativet att

ombilda förvaltningen av flygplatsverksamheten till bolag. Utredningen förordade i stället alternativet med ett luftfartsverk där myndighetsfunktionen och den kommersiella funktionen hålls samman. Man ansåg vidare att om verket använder de möjligheter som affärsverksformen ger, bör verksamhetens effektivitet kunna ökas.

Utskottet vill vidare erinra om att riksrevisionsverket nyligen redovisat en kartläggning av affärsverkens bolagsverksamhet. Verket har också på grundval härav analyserat problem som är förknippade med denna. Kartläggningen och problemanalysen har nyligen överlämnats till regeringen. Beredning av frågorna härom pågår enligt vad utskottet erfarit inom regeringskansliet.

Mot bakgrund av det anförda kan utskottet inte finna några skäl föreligga att begära förslag till ändring av verkets organisationsform på det sätt motionärerna föreslagit. De uppgifter för luftfartsverket som anges i motionen torde sålunda väl kunna fullgöras inom ramen för den nya organisationsformen. Motionen avstyrks i dessa delar.

Ökning av aktiekapitalet i Swedish Aviation Development (Swedavia) AB m. m.

Riksdagen godkände våren 1982 (prop. 1981/82:185, TU 1981/82:32, rskr 1981/82:289) att ett aktiebolag bildades som dotterföretag till luftfartsverket med uppgift att bedriva konsultverksamhet m. m. inom den civila luftfartens område.

Regeringen godkände i juni 1982 ett förslag till bolagsordning för det avsedda bolaget Swedavia AB och medgav att luftfartsverket fick ta i anspråk erforderliga medel inom den för budgetåret 1982/83 angivna investeringsramen för teckning av aktier i bolaget. Vidare bemyndigade regeringen luftfartsverket att teckna borgen för lån till bolaget intill ett belopp av högst 2,5 milj. kr.

Enligt bolagsordningen 4 § skall bolagets aktiekapital vara lägst 150 000 kr. och högst 600 000 kr. Aktiekapitalet har sedan bolagets bildande utgjort 350 000 kr. och till reservfonden har avsatts 70 000 kr., dvs. föreskrivna 20 % av aktiekapitalet.

Genom den expansion som Swedavia har haft sedan bildandet har enligt luftfartsverket bolagets eget kapital blivit otillräckligt. Under det första verksamhetsåret var omsättningen 3,4 milj. kr. För 1983/84 beräknas den till 7 milj. kr. och för 1984/85 till 17 milj. kr.

För att kunna finansiera en verksamhet av denna omfattning behöver bolaget disponera kapital — eget och främmande — på ca 11 milj. kr. Luftfartsverket har därför föreslagit att 4 § i bolagsordningen ändras så att däri anges att aktiekapitalet skall utgöra lägst 3 milj. kr. och högst 12 milj. kr.

Föredraganden säger sig kunna godta luftfartsverkets bedömning av

bolagets kapitalbehov. Hittillsvarande erfarenheter av Swedavias verksamhet visar att bolaget väl kunnat hävda sig i den internationella konkurrensen. Bolaget har självt och i samarbete med andra svenska företag bearbetat, bevakat och genomfört en rad projekt inom skilda luftfartsområden. Bolagets omsättning och resultat har också utvecklats tillfredsställande. För den fortsatta utvecklingen av bolaget anses dess kapitalbehov böra säkerställas. Sålunda föreslås att bolagets aktiekapital höjs från 350 000 kr. till 3 milj. kr.

Utskottet tillstyrker att så sker. Genom att de nya aktierna enligt förslaget tecknas till en kurs av 120 % tillförs ett belopp av 530 000 kr. bolagets reservfond. De medel som behövs för aktieteckningen bör i enlighet med propositionens förslag få täckas från det för budgetåret 1984/85 anvisade reservationsanslaget Flygplatser m. m.

Utskottet tillstyrker vidare att luftfartsverket — för att bolagets behov av rörelsemedel skall kunna tillgodoses — får teckna borgen för aktiebolaget intill ett belopp av 8 milj. kr.

Utbyggnadsbehov för inrikesflyget på Arlanda flygplats

Såsom framhålls i propositionen förutsattes — vid planeringen och genomförandet av Arlanda Inrikesprojektet — att endast Linjeflygs trafik skulle flytta från Bromma flygplats och samlokaliseras med SAS inrikestrafik på Arlanda flygplats. Den nya inrikesterminalen dimensionerades sålunda för LIN:s och SAS jettrafik samt för två regionalflyglinjer.

Sedan inrikesterminalen togs i bruk har emellertid utvecklingen blivit en helt annan än den förväntade. Antalet regionalflyglinjer beräknas under hösten 1984 uppgå till 13—14 med ca 120 flygplansrörelser per dag, vilket medför en tiofaldig ökning av trafikintensiteten jämfört med vad som planerats. Tillgänglig kapacitet är otillräcklig och risk anses föreligga för allvarliga störningar i trafiken. Situationen förvärras efter hand som större flygplanstyper (SF 340 m. fl.) tas i bruk.

I en skrivelse den 27 september 1984 till regeringen konstaterar luftfartsverket att omedelbara åtgärder erfordras i inrikesterminalen och för regionalflyget.

Bl. a. krävs ytterligare uppställningsplatser för flygplan, ökade väntutrymmen för passagerare samt större lokalutrymmen för incheckning, biljettutrymmen samt för restaurangverksamhet. Det totala investeringsbehovet uppgår enligt verket till ca 25 milj. kr., i prisläge den 1 januari 1985.

De avsedda åtgärderna beräknas kunna vidtas i huvudsak under våren 1985.

Föredraganden erinrar om att sammanföringen av LIN:s och SAS inrikesflyg i en gemensam terminal på Arlanda har inneburit en mycket kraftig trafiktillväxt. Det gäller den tunga jettrafik som bedrivs av SAS och LIN

och som har ökat det första verksamhetsåret på Arlanda med närmare 20 %. Det gäller också den regelbundna trafiken med mindre flygplan — regional- eller, som det också brukar kallas, sekundärflyget. Befintliga regionalflygförbindelser har fått en mycket snabb passagerartillväxt samtidigt som nya förbindelser har upprättats. Sammantaget har detta inneburit att utrymmena för både flygplan och passagerare i regionalflyget blivit klart otillräckliga.

Enligt föredragandens mening är det naturligt att anpassningsåtgärder vidtas i den nya terminalen när verksamheten pågått någon tid. Den kraftiga trafikökningen har förstärkt behovet av åtgärder. Det sägs också vara angeläget att den tillväxt som regionalflyget uppvisat kan omhändertas på ett tillfredsställande sätt och att dess fortsatta utveckling tryggas. Föredraganden förordar därför att de av luftfartsverket föreslagna åtgärderna vidtas.

Utskottet delar föredragandens uppfattning härvidlag och tillstyrker därför förslagen i fråga.

I motion 1984/85:203 (c) framhålls att om den snabba expansionen på Arlanda fortsätter behov snart kommer att uppstå av betydligt kostsammare utbyggnader än som nu är aktuella. Det gäller t. ex. en ny bana och en kraftigt utbyggd terminal alternativt en helt ny terminal. Regeringen bör enligt motionen i egenskap av aktieägare snarast ta upp överläggningar med SAS/LIN och Swedair för att utnyttja möjligheterna att minska trycket på Arlanda. Detta bör ske genom att överföra en del transfertrafik till andra flygplatser, främst Landvetter och Sturup.

Utskottet vill med anledning av motionärernas uttalanden framhålla att frågorna om framtida ban- och terminalbyggnader m. m. på Arlanda sedan länge och helt i enlighet med det planeringsansvar härför som åvilar luftfartsverket övervägs inom verket. Detsamma gäller i tillämpliga delar frågorna om lämpliga linjesträckningar för primär- och sekundärflyget m. m. samt bättre utnyttjande av flygplatssystemet i dess helhet där f. ö. kontinuerliga överväganden sker i samråd med övriga berörda parter såsom SAS, LIN och Swedair m. fl. I anslutning härtill må också erinras om att utskottet vid en rad tillfällen under senare år särskilt understrukit angelägenheten av att sådana åtgärder vidtas från luftfartsverkets och flygföretagens sida att en bättre och effektivare användning av Landvetters och Sturups flygplatser kommer till stånd. Viktiga faktorer härvidlag är såväl flyglinjenätets utformning som luftfartsverkets taxesättning för de skilda flygplatserna m. m.

Utskottet kan mot bakgrund av det anförda inte finna skäl föreligga att från riksdagens sida nu göra en särskild framställning av det slag motionärerna begärt och avstyrker därför motionen i fråga.

Hemställan

Under åberopande av det anförda hemställer utskottet

1. att riksdagen godkänner de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för organisation av luftfartsverket,
2. att riksdagen med bifall till propositionens förslag och med avslag på motion 1984/85:201 (m) yrkande 1 bemyndigar regeringen att besluta om framtida ändringar i luftfartsverkets organisation,
3. beträffande *fullständig avgränsning mellan luftfartsverkets myndighets- och rörelsefunktioner, m. m.*
   att riksdagen avslår motion 1984/85:201 (m) yrkandena 2 och 3,
4. att riksdagen godkänner att luftfartsverket inom ordinarie investeringsram för budgetåret 1984/85 får använda 3 180 000 kr. för nyteckning av aktier i Swedavia AB,
5. att riksdagen bemyndigar regeringen att medge luftfartsverket att teckna borgen för lån till Swedavia AB intill ett belopp om högst 8 000 000 kr.,
6. att riksdagen till *Flygplatser m. m.* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 anvisar ett reservationsanslag på 25 000 000 kr.,
7. beträffande *omläggning av viss transfertrafik m. m.*
   att riksdagen avslår motion 1984/85:203 (c).

Stockholm den 4 december 1984

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Rune Torwald (c), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Gösta Andersson (c), Margit Sandéhn (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk), Göran Riegnell (m), Sören Lekberg (s) och Margareta Persson (s).

Reservation

vid **punkten 2 Ny organisation för luftfartsverket m. m.** beträffande *fullständig avgränsning mellan luftfartsverkets myndighets- och rörelsefunktioner, m. m.* (mom. 3)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck, Görel Bohlin och Göran Riegnell (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 5 börjar med "Vad beträffar" och på s. 6 slutar med "dessa delar" bort ersättas med text av följande lydelse:

Beträffande motionärernas yrkanden i övrigt vill utskottet framhålla följande.

Ett flertal utredningar har tidigare genom åren studerat luftfartsverkets funktion och organisation, bl. a. 1963 års luftfartsutredning, flygtrafikledningskommittén och luftfartsverkets egen utredning (Ds K 1974:14) om luftfartsverkets organisation.

I samtliga utredningar har framkommit det angelägna i att flygsäkerhetsfrågorna ställs under en myndighets totalansvar samt att det vore en fördel att de kunde behandlas avskilda från de ekonomiska hänsyn som följer med affärsverksformen.

Av den anledningen föreslog flygtrafikledningskommittén i sitt betänkande, Flygtrafikledning 1980, att ett fristående flygsäkerhetsverk bestående av luftfartsinspektionen samt trafikavdelningen skulle inrättas. Så blev inte fallet, men luftfartsinspektionen gavs en starkare och mer fristående ställning och sedermera inrättades statens haverikommission för utredning av främst allvarliga civila och militära luftfartsolyckor.

Frågan om en delning av luftfartsverket har också varit föremål för diskussion under år 1979 av riksdagens revisorer, som i en promemoria analyserade spörsmålet huruvida de myndighetsutövande verksamheterna, dvs. i huvudsak luftfartsinspektionen och transport- och planeringsavdelningen borde brytas ut och bilda en ny myndighet.

Utvecklingen har således gått mot en mer självständig ställning för flygsäkerhetsområdet inom luftfartsverket och också större självständighet och ansvar för flygplatsorganisationen utan att steget dock tagits att frikoppla nämnda funktioner.

Det förslag till förändringar som utskottet i det föregående tillstyrkt måste i och för sig ses som ett steg i rätt riktning. Emellertid borde regeringen av de skäl som i propositionen anförs gått längre och helt skilt myndighetsenheterna från rörelseenheterna. Beträffande flygplatsernas självständighet så torde den i motionen föreslagna aktiebolagsformen ge flygplatsernas verksamhet en starkare marknadsinriktning, vilket ju också i propositionen sägs vara önskvärt. Det finns sålunda starka skäl som talar för att helt avskilja myndighetsfunktionen i form av bl. a. flygsäkerhetsfrå-

gorna från den övriga verksamheten. Luftfartsverkets uppgifter i övrigt, dvs. att svara för den civila luftfartens markorganisation, att driva och förvalta statens flygplatser för civil luftfart och att verka för en utveckling av den civila luftfarten skulle i ett sådant läge med fördel kunna drivas i bolagsform.

Utskottet tillstyrker under hänvisning till det anförda motionärernas hemställan om att man från riksdagens sida begär ett förslag från regeringen i här berörda frågor.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *fullständig avgränsning mellan luftfartsverkets myndighets- och rörelsefunktioner, m. m.*
   att riksdagen med bifall till motion 1984/85:201 (m) yrkandena 2 och 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Särskilda yttranden

1. vid **punkten 2 Ny organisation för luftfartsverket m. m.** beträffande *fullständig avgränsning mellan luftfartsverkets myndighets- och rörelsefunktioner, m. m.* (mom. 3)

Olle Grahn (fp) anför:

Luftfartsverkets organisationsstruktur bör med tanke på den snabba utveckling som präglar flygtransportsektorn anpassas så att ett fullständigt avskiljande av verkets myndighetsfunktion och dess rörelsedrivande funktion framdeles uppnås. Eventuella förslag härom bör i sedvanlig ordning föreläggas riksdagen för godkännande.

2. vid **punkten 2 Ny organisation för luftfartsverket m. m.** beträffande *omläggning av viss transfertrafik m. m.* (mom. 7)

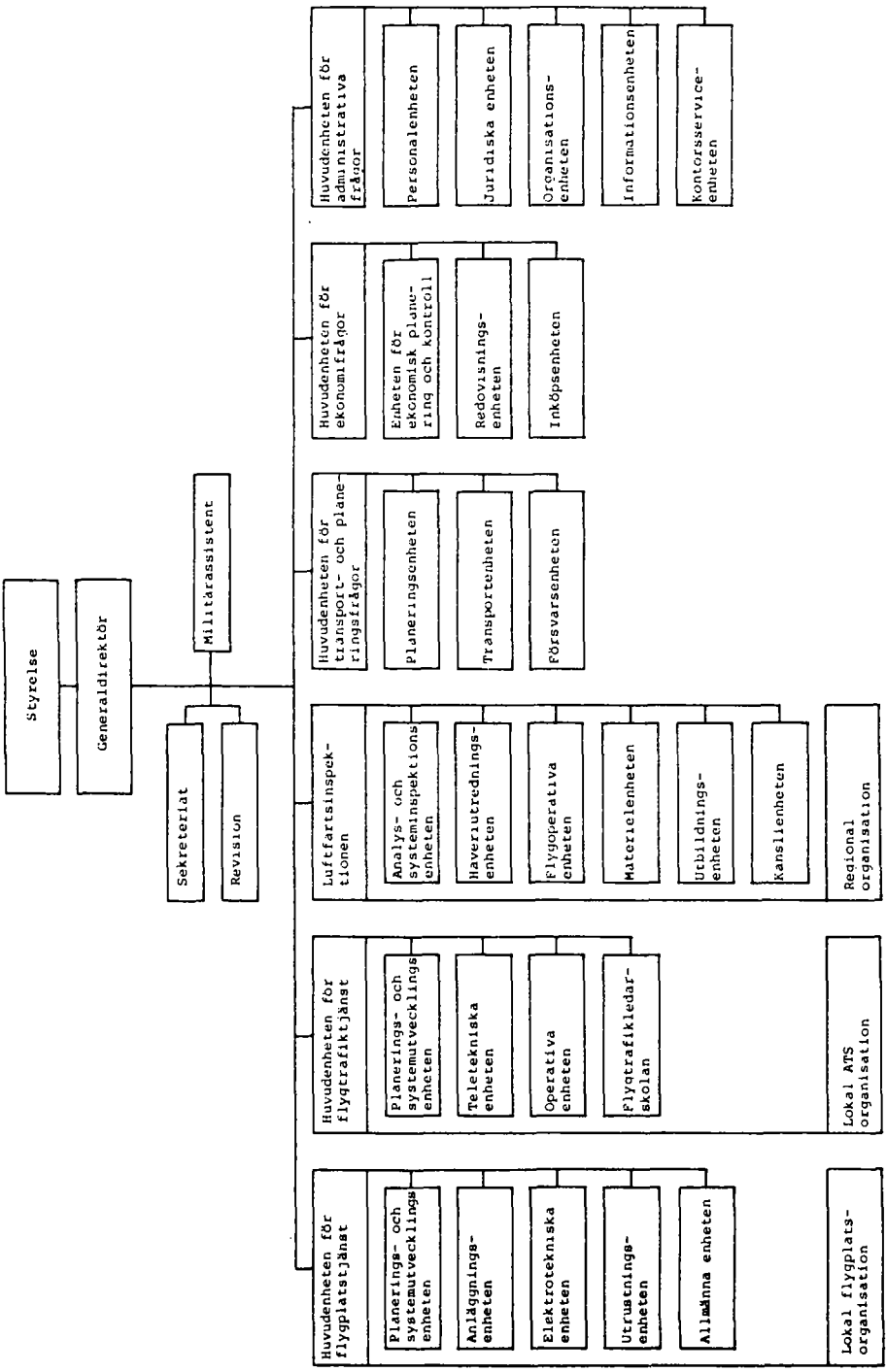
Rune Torwald och Gösta Andersson (båda c) anför:

Vi har underhand erfarit att vissa större flygbolag genom sin taxepolitik och linjeläggning motverkar den av riksdagen eftersträvade ökningen av trafiken på i första hand Landvetters och Sturups flygplatser. Luftfartsverket synes sakna effektiva påtryckningsmedel för att uppnå nyssnämnda av riksdagen angivna målsättning till fromma för verkets ekonomi och rationalitet. Såvitt vi kan finna återstår då bara att regeringen tar sitt ansvar för samhällsekonomin och med utnyttjande av sitt aktieinnehav i SAS, LIN och Swedair söker driva igenom vissa justeringar av taxor, linjedragning etc. för att avlasta Arlanda sådan transfertrafik, som med fördel för resenärerna och luftfartsverkets ekonomi skulle kunna utnyttja andra mindre väl utnyttjade flygplatser. Tiden för en mera ingående belysning av hithö-

rande frågor i TU har varit för knapp, och då vi inte funnit anledning motsätta oss nu aktuella investeringar på Arlanda har vi nu nöjt oss med detta särskilda yttrande. Vi kommer dock att återkomma med en mera fyllig motion i ärendet under 1985 års allmänna motionstid.

Bilaga

Luftfartsverkets nuvarande organisation



Luftfartsverkets förslag till ny organisation

