

Regeringens proposition

1984/85: 139

om luftfartsverkets investeringar m. m.;

beslutad den 28 februari 1985.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

CURT BOSTRÖM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att luftfartsverkets investeringar fr. o. m. budgetåret 1985/86 fastställs enligt en rullande treårsplan. Verket får härigenom bättre möjligheter än med nuvarande ettåriga investeringsbeslut att tidsmässigt anpassa sina investeringar.

Luftfartsverkets investeringar föreslås delas in i huvudområdena infrastrukturella investeringar och övriga investeringar s. k. kommersiella investeringar. Merparten av de infrastrukturella investeringarna föreslås som hittills finansieras av anslagsmedel. De kommersiella investeringarna skulle däremot enligt förslaget finansieras i huvudsak med upplåning genom riksgäldskontoret. För vissa mindre investeringar föreslås att luftfartsverket får rätt att självt besluta om investeringen.

Ett reservationsanslag på 114,4 milj. kr. föreslås anvisas för den del av luftfartsverkets investeringar som bör finansieras över statsbudgeten.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1985-02-28

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden Lundkvist, Feldt, Sigurdsen, Gustafsson, Leijon, Peterson, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg, Wickbom

Föredragande: statsrådet Boström

Proposition om luftfartsverkets investeringar m. m.

1 Bakgrund

Luftfartsverket föreslog i sin anslagsframställning för budgetåret 1984/85 vissa förändringar i finansierings- och beslutsreglerna för investeringar.

I 1984 års budgetproposition konstaterades att verket genom det luftfartspolitiska beslutet våren 1982 fått utökade möjligheter att träffa investeringsavtal med kommuner och andra intressenter. Jag var vid det tillfället därför inte beredd att föreslå ytterligare förändringar innan de redan genomförda blivit utvärderade.

I anslagsframställningen för 1985/86 återkommer luftfartsverket med förslag om vidgade finansieringsmöjligheter och ökad beslutsrätt beträffande verkets investeringar.

I årets budgetproposition konstateras att utvecklingen för affärsverken under senare år inneburit att verken har närmat sig marknaden och därmed anpassat sin verksamhet till marknadens krav och de förutsättningar och villkor som gäller i näringslivet. Flera affärsverk har redan fått ökad rörelsefrihet för vissa typer av investeringar. Det finns därför enligt min mening starka skäl som talar för att även luftfartsverket bör ges vidgade befogenheter när det gäller beslut om finansiering av verkets investeringar.

I en skrivelse till regeringen den 25 februari 1985 föreslår luftfartsverket dels vissa förändringar fr. o. m. budgetåret 1985/86 i finansieringen av verkets investeringar och befogenheterna att fatta beslut, dels vissa åtgärder som syftar till att utveckla statsmakternas målstyrning av luftfartsverket.

Förslagen läggs fram med utgångspunkt i en treårsplan för verkets investeringar.

2 Föredragandens överväganden

2.1 Allmänt

F. n. finansieras investeringar inom luftfartsverket på följande sätt

- Anslag över statsbudgeten
- Finansieringsbidrag (lån) från kommuner
- Finansieringsbidrag (lån) från kunder
- Arbetsmarknadspolitiska medel i vissa fall då sysselsättningsläget så kräver.

Dessutom har under de senaste åren förekommit att mindre investeringar finansierats med egna rörelsemedel. Anmälan härom har i sådana fall gjorts i årsredovisningen.

Anslag över statsbudgeten har varit och är alltjämt den dominerande finansieringskällan. Under de tre senaste budgetåren har dock medel som används i sysselsättningsfrämjande syfte fått en ökad betydelse. Även finansiering genom lån och bidrag från kommuner och kunder har tillämpats. Finansieringsbidragen från kommuner har dock minskat i betydelse genom 1982 års luftfartspolitiska beslut då kommunernas dittills ovillkorliga finansieringsskyldighet ersattes med regler om överenskommelser från fall till fall. Numera ställs sålunda anspråk på kommunal investeringsmedverkan endast för sådana kapacitets- och standardinvesteringar som primärt inte föranleds av luftfartens behov. Luftfartsverket har träffat ett antal avtal om kommunal finansieringsmedverkan enligt de nya reglerna.

Dessa investeringsavtal underställs f. n. enligt 1982 års luftfartspolitiska beslut regeringen för godkännande. Luftfartsverket anser nu att sådana avtal fortsättningsvis bör kunna träffas av verket för investeringar som regeringen godkänner.

De olika finansieringssättens betydelse under de tre senaste budgetåren belyses i följande sammanställning (medelsförbrukning).

Finansieringssätt	Andel i procent		
	1982/83	1983/84	1984/85
Anslag över statsbudgeten	67	43	54
varav egna avskrivningsmedel	(25)	(23)	(43)
Finansieringsbidrag från kommuner	22	6	12
Finansieringsbidrag från kunder	–	27	1
Arbetsmarknadspolitiska medel	11	24	33
Summa	100	100	100

I sammanhanget kan nämnas att verket gör avskrivning på tillgångarna enligt plan. De avskrivningsmedel som avser investeringar finansierade över statsbudgeten inlevereras till staten. Avskrivningsmedlen täcker, som framgår av sammanställningen, till stor del anslaget över statsbudgeten.

2.2 Treårsplan för verksamhet och investeringar

Mitt förslag: Treårsplaner ersätter anslagsframställningen.

Luftfartsverkets förslag: Luftfartsverket har sedan länge arbetat med investeringsplaner över en sexårsperiod. Med den dynamik som kännetecknar flygtransportbranschen har det dock enligt verket inte varit meningsfullt att göra upp fullständiga planer för mer än ca halva perioden. För den senare hälften har i huvudsak enbart konsekvenser av redan påbörjade investeringar angivits. Nya investeringsobjekt har redovisats endast om de med säkerhet kunnat motiveras för genomförande under den aktuella planeringsperioden. Genom den starka fokusering till det första budgetåret som uppstår vid statsmakternas prövning av investeringsförslag har investeringsplanerna för de övriga åren kommit i skymundan. De skarpa gränserna mellan budgetåren har också ibland upplevts besvärande vid flerårsplanering.

Mot den angivna bakgrunden ser luftfartsverket flera fördelar med att gentemot statsmakterna få arbeta med den typ av rullande treårsplaner som införts på televerkets område och som planeras för postens verksamhet. Luftfartsverket föreslår därför att en sådan ordning införs även för verkets del. Det förutsätts då att denna plan kommer att ersätta den nuvarande anslagsframställningen.

I sammanställningen nedan redovisas luftfartsverkets förslag till investeringsplan för treårsperioden 1985/86–1987/88.

Innehållet i planen är hämtat från det arbete som f. n. pågår med att förbereda anslagsframställningen för budgetåret 1986/87. Planen måste med hänsyn till dessa omständigheter enligt verket betraktas som preliminär. Den baseras på den långtidsplan som redovisades i anslagsframställningen för budgetåret 1985/86 men flera justeringar och kompletteringar har fått göras, bl. a. till följd av inrikesflygets fortsatta snabba expansion.

Luftfartsverkets förslag till treårsplan för investeringar milj. kr.*

	Beräknat 1984/85	Förslag 1985/86	Förslag 1986/87	Förslag 1987/88
Infrastrukturella	225	165	150	150
Kommersiella m. m.	25	35	60	50
Förslag till nivå för treårsplan	250	200	210	200

* Genomförandepreis

Skälen för mitt förslag: Utvecklingen i flygtransportsektorn har varit mycket expansiv under senare år. En fortsatt snabb tillväxt är också att förvänta. En sådan utveckling ställer krav på en mer flexibel och mindre

utdragen planerings- och investeringsprocess än den som f. n. gäller för luftfartsverkets investeringar. En övergång till en treårsplan för verkets investeringar i stället för de årliga anslagsframställningarna skulle enligt min mening ge den önskvärda flexibiliteten bl. a. i den meningen att verket kan flytta investeringsåtgärder mellan budgetåren i planen för att snabbt möta uppkommande investeringsbehov. Verket får också möjlighet att mera långsiktigt planera investeringsverksamheten. Jag vill i likhet med luftfartsverket understryka att förslagen till investeringsnivå för budgetåren 1986/87 och 1987/88 måste betraktas som preliminära och vara avsedda att läggas till grund för en fullständig investeringsbedömning i den treårsplan som skall lämnas senast 1 september 1985. Jag återkommer till luftfartsverkets förslag till investeringar för budgetåret 1985/86 liksom till finansieringen av verkets investeringar.

Luftfartsverket har nyligen omorganiserats i syfte att uppnå en ökad affärs- och marknadsorientering. Det är även mot den bakgrunden angeläget att treårsplanen utformas med syfte att ge statsmakterna ett bättre underlag än tidigare för en övergripande styrning av luftfartsverket. Ett treårsperspektiv ser jag som lämpligt för att ge ett sådant underlag. Arbetet med treårsplanens utformning bör fortsätta. Härigenom kommer successivt det underlag statsmakterna behöver för att kunna ta ställning till utvecklingen av luftfartsverkets verksamhet att förbättras.

I treårsplanen bör beskrivas mål och strategier för att klara den ökade efterfrågan på verkets produkter och tjänster, däribland mål för service, priser och produktivitet. Det är angeläget att måluppfyllelse i olika avseenden redovisas i den årliga treårsplanen. Jag återkommer senare till denna fråga.

2.3 Uppdelning av luftfartsverkets investeringar

Mitt förslag: Luftfartsverkets investeringar indelas i huvudområdena infrastrukturella investeringar och kommersiella investeringar.

Luftfartsverkets förslag: F. n. indelas luftfartsverkets investeringar i flygplatsinvesteringar, flygtrafiktjänstinvesteringar och investeringar i fordon, maskiner och utrustning.

För att förbättra planeringen och skapa underlag för en ökad marknadsorientering är det enligt luftfartsverket mer ändamålsenligt att dela in investeringarna i dels systemberoende eller *infrastrukturella*, dels *kommersiella*. En motsvarande indelning har gjorts av luftfartsverkets tjänsteutbud som underlag för bl. a. diskussion av verkets prispolitik. Det har i det sammanhanget visat sig att olika strategier för prissättning bör tillämpas för båda grupperna. Ett viktigt skäl härför är de olika förutsättningar beträffande lönsamhet som föreligger, dvs. samma skäl som kan anföras

för olika behandling av investeringar beträffande beslutanderätt och val av finansiering.

Till gruppen infrastrukturella investeringar hänförs sådana investeringar som är en nödvändig förutsättning för att flygverksamhet av avsett slag skall kunna bedrivas. Typiska sådana investeringar är investeringar i banor, byggnader, plattformar, belysningsanläggningar och komplexa tekniska system (exempelvis trafikledningssystemet). Även investeringar i fältfordon, brandbilar och enskilda radiofyror hör till den gruppen. Exempelen visar att såväl den funktionella betydelsen som storleken på en enskild investering varierar starkt. Sålunda kan anskaffningar av fordon, maskiner och annan utrustning betraktas som nödvändiga kompletteringar av en given grundstruktur bestående av fasta anläggningar. Vidare förekommer varje år nyanskaffningar, kompletteringar och ersättningsanskaffningar inom olika verksamhetsområden där investeringsutgiften för varje enskilt objekt ofta är förhållandevis liten. Större delen av den typen av investeringar syftar till att förnya eller bibehålla den funktionella och tekniska kvaliteten på en anläggning och är således i regel ersättningsanskaffningar.

Gruppen kommersiella investeringar har hittills huvudsakligen bestått av investeringar i lokaler i samband med ny-, om- eller tillbyggnad av terminaler, anskaffning av fordon och diverse utrustning, samt iordningsställande av parkeringsplatser. Enskilda kommersiella investeringar av någon storlek har egentligen förekommit endast i de båda parkeringshusen på Arlanda flygplats. I framtiden kan det bli aktuellt med kommersiella satsningar som kräver minst lika omfattande investeringar. En sådan satsning är den anläggning för konferenser och annan service som går under namnet Arlanda Centrum.

Skälen för mitt förslag: Luftfartsverket har tillsammans med flygbolagen ett ansvar för att luftfarten bedrivs med hög säkerhet, effektivitet, regularitet och servicenivå. Enligt min mening är den av luftfartsverket föreslagna indelningen av verkets investeringar i två huvudgrupper lämplig och ägnad att bättre beskriva marknadens behov av kapacitet i verkets markanläggningar samt god funktion och hög standard på servicetjänsterna.

Med infrastrukturella investeringar avser jag trafikberoende investeringar dvs. investeringar som är en nödvändig förutsättning för att flygverksamhet av avsett slag skall kunna bedrivas. Utgångspunkten för de infrastrukturella investeringarna bör vara att tillhandahålla en rimlig basstandard men med möjlighet till anpassningar beroende på olika intressenters behov och betalningsvilja. De kommersiella investeringarna är inte direkt trafikriktade utan är avsedda att utgöra ett komplement till de infrastrukturella investeringarna. Dessa investeringar skall vara till gagn för flygresenärerna eller på annat sätt leda till att flygsektorns konkurrenskraft stärks.

Det ankommer på regeringen att fastställa vad som skall hänföras till resp. investeringsgrupp.

Det är i sammanhanget angeläget att verket fortsätter att förbättra dialogen med sina kunder om investeringarna. Härvid bör betonas sambandet mellan kundernas önskemål om förbättrade anläggningar och deras kostnadsansvar.

Enligt det s. k. SILA-protokollet (prop. 1983/84:147, TU 28, rskr 317) är också parterna eniga om betydelsen av samråd om aktuella investeringar. Man är också överens om att detta samråd ytterligare bör intensifieras.

2.4 Finansieringen av luftfartsverkets investeringar

Mitt förslag: Som huvudregel bör gälla att infrastrukturella investeringar finansieras med anslagsmedel och kommersiella finansieras utanför statsbudgeten.

Luftfartsverkets förslag: Luftfartsverket anser att den utvidgning av finansieringsmöjligheter – främst genom långfristig upplåning i riksgäldskontoret – som enligt verket bör komma till stånd i huvudsak bör nyttjas för sådana investeringar som kan beslutas med ledning av företagsekonomiska kriterier begränsade till luftfartsverkets ekonomi. Det finns två skäl härför. Det ena är att det genom renodlingen av beslutsförutsättningarna på detta område borde vara möjligt att överlåta viss beslutsrätt till luftfartsverket och därmed kunna förena utökade finansieringsmöjligheter med utökade beslutsbefogenheter. Statsmakternas nuvarande styrning genom att ta ställning till enskilda objekt skulle då kunna ersättas av t. ex. krav på viss internränta för sådana investeringar. Det andra skälet är att statlig finansiering över statsbudgeten naturligen i första hand bör avse luftfartsverkets primäruppgift att tillhandahålla den infrastruktur som är en nödvändig förutsättning för flygtransporter. Kalkylsituationen på detta område är också i många fall mer komplex bl. a. eftersom ekonomiska konsekvenser av att investera måste beräknas både för luftfartsverket och för flygbolagen. Hänsyn kan också behöva tas till olika externa faktorer och i anslutning härtill kan behov uppstå av en bedömning av investeringens samhälls-ekonomiska lönsamhet.

Mot denna bakgrund anser verket att man från besluts- och finansieringssynpunkt kan dela in investeringarna enligt följande, beroende på olika karaktär på luftfartsverkets investeringar och olika förutsättningar och kriterier för beslutsfattande.

Typ av investering	Genomförande av enskilt objekt beslutas av	Huvudsaklig finansiering	Övriga finansieringssätt
Infrastrukturella	Regeringen eller riksdagen	Anslagsmedel	Finansieringsbidrag eller lån från kommuner Finansieringsbidrag eller lån från kunder och andra nyttjare (användarbidrag)*
Kommersiella	Luftfartsverket	Upplåning via riksgäldskontoret	Rörelsemedel Finansieringsbidrag eller lån från kommuner Finansieringsbidrag eller lån från kunder och övriga intressenter eller kapital från delägare

* För vissa anläggningar kan även kapital från delägare bli aktuellt.

I beskrivningen har även sekundära finansieringsmöjligheter medtagits. Verket betonar att det är fråga om en grov och mycket generell beskrivning. Dess syfte är närmast att tjäna som utgångspunkt för en vidare och djupare diskussion om förändringar i beslut om och finansiering av luftfartsverkets investeringar, där även synpunkter på en praktisk och effektiv hantering får göra sig gällande.

Luftfartsverkets uppfattning är att verket bör kunna få rätt att besluta om sådana kommersiella investeringar som ligger i linje med av statsmakterna godkända strategier. Inom luftfartsverket har ett omfattande arbete pågått med att med utgångspunkt i verkets övergripande mål formulera strategier eller handlingsregler för olika områden. Enligt luftfartsverkets mening bör statsmakternas styrning av verksamhet och investeringar på det kommersiella området i huvudsak ske genom ställningstagande till mål och strategier och i mindre utsträckning genom beslut i enskilda ärenden. Statsmakterna har vidare möjlighet att styra genom att ställa upp avkastningskrav.

Under den tid det tar att utveckla nya styrmedel föreslår luftfartsverket att verket i sina investeringsplaner redovisar förslag till stora kommersiella investeringar på ett sätt och med ett sådant underlag som gör det möjligt för statsmakterna att fatta beslut om det enskilda objektet. Övriga kommersiella investeringar redovisas endast översiktligt och med angivande av beräknad total volym per budgetår. Gränsen mellan "stora" och "små" kommersiella investeringar bör förslagsvis sättas vid 10 milj. kr. i investering per objekt. Finansieringen av samtliga kommersiella investeringar bör

i enlighet med vad som tidigare sagts i princip ske på annat sätt än genom anslag över statsbudgeten.

Luftfartsverket bedömer att beslutanderätten om anskaffning av enskilda objekt i gruppen Fordon, maskiner och utrustning liksom över huvud taget anskaffningar där investeringsutgiften uppgår till högst visst belopp – förslagsvis 1 milj. kr. – bör kunna delegeras till luftfartsverket. Samma är förhållandet med posten "Diverse och oförutsett". Detta skulle innebära att luftfartsverket i sin redovisning till regeringen av investeringsplaner endast beskriver sådana investeringar översiktligt utan att gå in på några enskilda objekt såvida det inte finns speciell anledning att underställa det regeringens prövning. För att det önskvärda sambandet mellan beslutanderätten och finansieringsformen skall upprätthållas bör sådana investeringar finansieras utanför statsbudgeten.

Skälen för mitt förslag: Som jag tidigare redogjort för har det under senare år skett en successiv förskjutning av beslutanderätten beträffande investeringar från statsmakterna till olika affärsverk. Denna förändring ligger i linje med statsmakternas strävan att i högre grad styra affärsverken genom ekonomiska mål och servicemål än genom de medel som används för att uppfylla målen.

Allmänna principer

Enligt min mening är det lämpligt att även luftfartsverket i större utsträckning än hittills ges möjlighet att besluta om sina investeringar och att finansiera investeringarna utanför statsbudgeten. Syftet med detta är att skapa mer marknadsmässiga förutsättningar så att verket skall kunna tillgodose bl. a. de kommersiella investeringsbehoven på ett rationellt och flexibelt sätt. Räntabla och på annat sätt betydelsefulla investeringar får inte eftersättas och därmed förhindra en sund utveckling av verksamheten och dess konkurrenskraft. Jag anser det viktigt att en hanteringsordning skapas som är så arbetsbesparande som möjligt samtidigt som regeringen ges möjlighet att vid behov ingripa i luftfartsverkets investeringsverksamhet. Det bör ankomma på regeringen att besluta om de närmare formerna för detta. Regeringen bör även i fortsättningen av t. ex. sysselsättningsskäl kunna föreskriva att vissa av luftfartsverkets investeringar skall tidigare-läggas.

Frågan om finansiering av affärsverkens verksamhet behandlades även i prop. 1984/85:100, bilaga 1. Härvid har föreslagits att en möjlighet öppnas för vissa affärsverk att erhålla både löpande och långfristiga krediter i riksgäldskontoret. Räntorna på krediterna skall kunna knytas till räntorna på riksgäldskontorets marknadsmässiga upplåning kompletterat med ett påslag för att täcka riksgäldskontorets administrationskostnader. En utgångspunkt för finansiering via riksgäldskontoret bör vara att den skall användas för investeringar där full förräntning kan påräknas.

Jag föreslår efter samråd med chefen för finansdepartementet att luftfartsverket ges möjlighet till sådan upplåning i riksgäldskontoret på marknadsmässiga villkor för vissa investeringar som redovisas i det följande. Det får ankomma på regeringen att ange ramar för omfattningen av de investeringar som får finansieras genom upplåning i riksgäldskontoret. Jag återkommer senare till det beräknade medelsbehovet för nästa budgetår.

I det följande ges en mera detaljerad beskrivning över befogenheter och finansieringsformer som bör tillämpas i luftfartsverkets investeringsverksamhet. Min uppfattning överensstämmer i huvudsak med luftfartsverkets förslag.

Finansiering av infrastrukturella investeringar

För större infrastrukturella investeringar dvs. investeringar med mer långsiktiga konsekvenser och effekter bör statsmakterna ta ställning till genomförande och finansiering av enskilda objekt. Dessa investeringar ingår som en väsentlig del i verkets primäruppgift att bibehålla och vid behov höja flygsäkerheten och att tillhandahålla erforderlig kapacitet och standard i flygplats- och flygtrafikledningssystemen. För hela objektgruppen Fordon, maskiner och utrustning samt dessutom för övriga enskilda infrastrukturella investeringar med en investeringsutgift om högst 1 milj. kr. bör beslutanderätt och val av finansiering delegeras till luftfartsverket. En översiktlig redovisning bör lämnas i luftfartsverkets investeringsplan av sådana investeringar med angivande av innehåll i stort och beräknade volymer i varje grupp.

Finansiering av infrastrukturella investeringar om vilka statsmakterna fattar beslut bör i första hand ske genom anslag över statsbudgeten. Därutöver kan finansieringsbidrag eller lån från kommuner samt finansieringsbidrag eller lån från kunder eller andra nyttjare (användarbidrag) användas. Förekommande avtal bör i de sistnämnda fallen kunna tecknas av luftfartsverket utan att därefter behöva godkännas av regeringen. Under året tecknade avtal skall redovisas i treårsplanen. Dock bör sådana finansieringsavtal som avser investeringar överstigande 25 milj. kr. underställas regeringen för godkännande.

Finansiering av övriga infrastrukturella investeringar som oftast avser snabbt uppkommande behov bör primärt kunna ske genom upplåning på marknadsmässiga villkor i riksgäldskontoret. Dessutom skall egna rörelsemedel, finansieringsbidrag eller lån från kommuner samt finansieringsbidrag eller lån från kunder och övriga intressenter samt kapital från delägare kunna nyttjas.

Finansiering av kommersiella investeringar

Kommersiella investeringar med en total utgift överstigande 10 milj. kr. bör underställas statsmakternas prövning. Övriga kommersiella investeringar bör beslutas av luftfartsverket som också väljer finansieringsform.

Dessa redovisas endast översiktligt i luftfartsverkets investeringsplan, varvid typ av objekt och beräknad totalvolym anges.

Finansieringen av samtliga kommersiella investeringar bör i första hand ske genom upplåning på marknadsmässiga villkor i riksgäldskontoret. Därutöver skall egna rörelsemedel, finansieringsbidrag eller lån från kommuner samt finansieringsbidrag eller lån från intressenter samt kapital från delägare kunna användas.

2.5 Luftfartsverkets investeringar för perioden 1985/86–1987/88 och medelsbehov för budgetåret 1985/86

Mitt förslag: Luftfartsverkets investeringar fastställs fr. o. m. budgetåret 1985/86 enligt en rullande treårsplan.

Inriktningen av verkets investeringsplan för perioden 1985/86–1987/88 godkänns.

Budgetåret 1985/86 beräknas luftfartsverkets investeringar till 187 milj. kr. varav 120 milj. kr. finansieras över statsbudgeten.

Luftfartsverkets förslag: Verket beräknar att investeringsbehovet är relativt stort de närmaste åren, eller ca 600 milj. kr. för den kommande treårsperioden.

En bedömning av investeringarnas fördelning på olika objektgrupper budgetåren 1985/86–1987/88 framgår av följande tabell.

	Beräknat (milj. kr)		
	1985/86	1986/87	1987/88
Infrastrukturella investeringar (>1 milj. kr.)			
Flygplatser			
Arlanda	28,0	20,4	14,4
Landvetter	—	8,5	4,0
Sturup	1,2	14,2	7,9
Umeå	5,9	8,0	1,2
Kiruna	2,7	2,2	1,6
Skellefteå	1,0	7,4	3,7
Östersund	32,1	5,4	—
Sundsvall	14,6	0,5	0,9
Örnsköldsvik	6,4	4,9	—
Jönköping	—	—	3,5
Luleå	2,1	1,3	—
Karlstad	5,1	—	1,2
Norrköping	—	—	2,7
Visby	13,7	16,0	2,0
Kalmar	0,9	—	—
Ängelholm	—	6,0	—
Brand- och räddningsskolan	—	2,7	5,4
Summa flygplatser	113,8	97,5	48,5
Flygtrafiktjänst lokalt	1,4	2,9	4,5
Flygtrafiktjänst en route	18,4	16,7	27,6
Övriga infrastrukturella investeringar (<1 milj. kr.)	15,9	16,7	39,3
Fordon, maskiner, utrustning	23,0	26,0	28,5
Kommersiella investeringar* (>10 milj. kr.)	9,3	23,9	16,0
Kommersiella investeringar (<10 milj. kr.)	—	—	—
Summa investeringsvolym i prisläge januari 1984	181,8	183,7	164,4
Summa investeringsvolym i genomförandepri	200,0	211,3	197,3

* Arlanda Centrum ingår inte i investeringsplanen.

Som tidigare påpekats har tiden inte medgett för luftfartsverket att genomföra en mer detaljerad investeringsplan för budgetåren 1986/87 och 1987/88. De investeringsutgifter som redovisas i sammanställningen får därför ses som ett uttryck för den allmänna inriktningen av investeringarna under dessa budgetår.

För budgetåret 1985/86 har luftfartsverket beräknat en total investeringsvolym av 200 milj. kr. i genomförandepri varav 10,2 milj. kr. utgörs av kommersiella investeringar. Av de infrastrukturella investeringarna beräknas 127,3 milj. kr. finansieras genom anslag över statsbudgeten.

Mina överväganden: Jag föreslår att inriktningen av verkets investeringsplan godkänns. Vad gäller den föreslagna totalvolymen av investeringarna för budgetåret 1985/86 är jag beredd att godta 187 milj. kr. Jag har inget att erinra mot de av luftfartsverket beräknade investeringsvolymerna för budgetåren 1986/87 och 1987/88 på ca 200 milj. kr. per budgetår. Av följande sammanställning framgår hur jag beräknar att investeringarna i stort kom-

mer att fördela sig under budgetåret 1985/86. Uppgifterna i sammanställningen avser genomförandepreis. Jag anser att investeringar av säkerhets- och rationaliseringskaraktär och investeringar som syftar till att bibehålla kapaciteten på flygplatserna bör prioriteras.

Objektgrupp	Beräknad utgift 1985/86 (milj. kr.)
Infrastrukturella investeringar (>1 milj. kr.)	
Arlanda	30,8
Övriga flygplatser	89,7
Flygtrafiktjänst lokalt	1,5
Flygtrafiktjänst en route	18,0
Summa	140,0
Infrastrukturella investeringar (<1 milj. kr.)	15,9
Fordon, maskiner, utrustning	22,0
Kommersiella investeringar	9,1
Summa	187,0

Genomförandepreis.

Den beräknade investeringsramen för budgetåret 1985/86 ger utrymme bl. a. för vissa investeringar på Arlanda flygplats t. ex. ombyggnad av den förutvarande inrikesterminalen (T3) samt ett antal nya mindre investeringar. På Sundsvalls, Örnsköldsviks och Umeå flygplatser pågår en upprustning av eldistributionssystemen. Motsvarande utbyte planeras på Skellefteå flygplats. För Östersunds flygplats har medel beräknats för pågående utbyggnad av stationsområdet samt för planerat nytt instrumentlandningssystem.

Investeringarna inom gruppen Flygtrafiktjänst en route beräknas budgetåret 1985/86 till 18,0 milj. kr. Den beräknade ramen medger planerlig ersättning och erforderlig nyanskaffning av utrustning. Bl. a. kommer te-leutrustningen i ett antal radarstationer att bytas ut.

Investeringsvolymen för övriga mindre infrastrukturella investeringar beräknas till 15,9 milj. kr. budgetåret 1985/86. För ersättning och nyanskaffningar av Fordon, maskiner och utrustning beräknas 22,0 milj. kr.

När det gäller objektgruppen Kommersiella investeringar vill jag understryka att dessa måste betraktas som affärsmässiga komplement till verkets infrastrukturella investeringar som är verkets huvudsakliga uppgift. För budgetåret 1985/86 beräknas dessa investeringar till 9,1 milj. kr.

De infrastrukturella investeringarna budgetåret 1985/86 bör i huvudsak finansieras över statsbudgeten. De anslagsfinansierade investeringarna beräknar jag till 120 milj. kr. Luftfartsverket bör inom ramen för treårsplanen få disponera anvisade medel. Finansiering genom användande av rörelsemedel bör få uppgå till högst 6 milj. kr. för budgetåret 1985/86.

I vissa fall kan leasingförfarande vara ekonomiskt fördelaktigare än ägande. Exempel på tänkbara leasingobjekt för luftfartsverket är fordon

och datorutrustning. Verket förutsätter att finansiering via leasing skall kunna ske i de fall detta bedöms lönsammare än ägande och luftfartsverket har befogenheter att fatta beslut om investering i samma objekt. Jag föreslår att leasing under budgetåret 1985/86 bör kunna ske inom en total ram av 10 milj. kr./år.

Det bör som jag tidigare anfört ankomma på regeringen att ange ramen för omfattningen av de investeringar som får finansieras genom luftfartsverkets upplåning i riksgäldskontoret. För budgetåret 1985/86 räknar jag med att ramen behöver uppgå till 55 milj. kr.

Investeringar i sysselsättningsfrämjande syfte bör finansieras över finansfullmakten, förutom de investeringar som beslutas av arbetsmarknadsmyndigheterna.

Med hänsyn till vad jag sålunda har anfört förordar jag att medel för nästa budgetår anvisas enligt följande anslagsberäkning.

	milj. kr.
Beräknad medelsförbrukning budgetåret 1985/86	120,0
Avgår beräknad ingående behållning	5,6
Anslag budgetåret 1985/86	114,4

2.6 Statsmakternas styrning av luftfartsverket

Mitt förslag: Treårsplan fastställs för verksamheten och investeringarna.

Regeringen sätter mål för avkastning, service, produktivitet, prissättning och soliditet.

Regeringen lägger fast strategier för luftfartsverkets agerande på olika områden.

Skälen för mitt förslag: I takt med att verket erhåller vidgade befogenheter att besluta om vissa investeringar och välja finansieringsform bör vissa kompletteringar och förändringar göras i statsmakternas styrning av luftfartsverket. De utökade befogenheterna när det gäller finansieringen av luftfartsverkets investeringar som jag tidigare föreslagit förutsätter en mer ändamålsenlig styrning från statsmakternas sida. Det bör i högre grad ske genom fastställande av ekonomiska mål och servicemål än genom styrning av medlen. Bl. a. bör treåriga investeringsplaner med utblickar på längre sikt upprättas, avkastningskrav formuleras och målstyrningen av verket utvecklas. Det bör ankomma på regeringen att inom ramen för den av riksdagen angivna huvudsakliga inriktningen av luftfartsverkets verksamhet lägga fast mål för avkastning, service, produktivitet, prissättning och soliditet samt strategier för verkets agerande på olika områden.

Riksdagen beslutade i december 1984 om en ny organisation för luftfarts-

verket. I samband med organisationsförändringsarbetet har arbete pågått med analys och utveckling av mål för verksamheten, affärsidéer och strategier. Verksamheten präglas nu också av en alltmer ökad affärs- och marknadsorientering där verkets kunder sätts i centrum. Arbetet med att utveckla mål och strategier fortsätter. Den redovisning jag kommer att göra av olika styrformer bör därför betraktas som ett led i utvecklingen av instrument för en övergripande styrning av verket.

Treårsplan för verksamhet och investeringar

Ett realiserande av de förslag till förändringar i investeringsadministrationen som förts fram i det föregående kommer att öka flexibiliteten och möjligheterna till snabb anpassning av luftfartsverkets verksamhet till ändrade yttre förutsättningar. Dessa ändringar kommer att bli ett viktigt inslag i strävandena mot ökad marknadsorientering.

Treårsplanen bör i framtiden också innehålla redogörelser för de mål som har satts upp för verksamhet, resursanvändning, marknader, produkter och ekonomi. Vidare bör av planen framgå hur verket tänker gå till väga för att nå uppsatt mål, dvs. vilken strategi som avses tillämpas på viktiga områden. Planen bör således utformas så att den dels till staten/ägaren kommunicerar luftfartsverkets uppfattning om nuläge, mål och strategier samt väsentliga åtgärder i verksamheten för att nå uppsatta mål, dels utgör underlag för statsmakternas ställningstaganden och styrning av verket. Sådana treårsplaner bör upprättas fr. o. m. budgetåret 1986/87 och första gången redovisas för regeringen före utgången av augusti 1985 i stället för anslagsframställning i hittillsvarande form. Jag räknar med att luftfartsverket liksom hittills årligen behöver tillföras medel över statsbudgeten.

Treårsperioden bör betraktas som en period och inte splittras på budgetår utöver vad som är nödvändigt för genomförande- och finansieringsplanering. Luftfartsverket bör presentera investeringsplanen enligt den klassificering som tidigare beskrivits.

Statsmakternas styrning inom ramen för den nu diskuterade treårsplanen bör i princip ske i måldermer. Bland målen intar det övergripande målet för luftfartsverket enligt 1982 års luftfartspolitiska beslut en särställning. Detta mål anger det yttersta syftet med den verksamhet luftfartsverket bedriver och skall vara grunden för alla andra mera operativa och situationsanpassade mål. I treårsplanen är det närmast den senare typen av mål som bör tas upp och stämmas av. I det följande beskrivs ett antal sådana mål som synes vara relevanta för den målstyrning av luftfartsverket som bör ersätta den mer medelsinriktade styrning som utövats hittills. Det är angeläget att luftfartsverket aktivt utvecklar instrument för att mäta måluppfyllelse i olika avseenden. En sådan redovisning bör ske i den årliga treårsplanen.

Mål för avkastning

Statsmakternas ekonomiska mål för luftfartsverket är uttryckt som ett visst förräntningskrav på genomsnittligt disponerat statskapital. Detta förräntningskrav är lika med den statliga avkastningsräntan, som f. n. är 13%. Avkastningsräntan sätts på en nivå som svarar mot statens kostnader för upplåning. Det är således inte avsikten att luftfartsverkets överskott skall vara större än att det tillgodoser statens förräntningskrav.

Även i fortsättningen kommer en betydande del av kapitalbehovet att tillgodoses med anslag över statsbudgeten. Statskapitalet kommer även med de nu föreslagna utvidgade finansieringsmöjligheterna att förbli den dominerande enskilda kapitaldelen. Så länge som statskapitalet har samma karaktär och konstruktion som f. n. bör även ett avkastningskrav på detta formuleras. Detta innebär att luftfartsverket skall uppnå en vinst som är tillräcklig för att svara mot förräntningskravet.

De förändringar i finansieringssättet som jag har föreslagit medför att luftfartsverkets kapitalstruktur kommer att ändra karaktär. Andelen "främmande" kapital kommer successivt att öka. På denna kapitaldel bör ställas andra krav på avkastning, åtminstone till den del kapitalet kommer att investeras i kommersiella projekt. På detta kapital bör avkastningskravet anpassas till vad som är gängse i näringslivet i motsvarande branscher. Det kommer således att uppstå behov av att mäta avkastningen även på det totala kapitalet, dvs. den genomsnittliga balansomslutningen. Luftfartsverket bör redovisa förslag till hur ett sådant avkastningskrav bör bestämmas.

Mål för service

Luftfartsverket har utformat ett antal strategier för beteendet gentemot marknaden, enskilda kunder och övriga intressenter. Bland dessa ingår att verket skall påverka flygtransportsektorns konkurrensförmåga genom att följsamt anpassa och utveckla sitt tjänsteutbud till ändrade behov eller möjligheter. Luftfartsverkets agerande skall medverka till att flyget kan bibehålla och utveckla den konkurrensfördel som snabbhet, punktlighet, säkerhet och god service utgör. Detta innebär bl. a. att verket inom sitt område skall bidra till att ge flygbolagen möjlighet till hög regularitet, korta markuppehåll (s. k. turn-arounds) och en smidig trafikavveckling. Vidare skall flygsäkerhetsstandarden vara i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer.

Att sammanfatta vad luftfartsverket skall uppnå i nu nämnda avseenden i ett enda operativt mål är inte möjligt. Målen måste i stället knytas till olika tjänster, verksamheter och aktiviteter.

I pågående arbete med att utveckla den interna styrningen mot ökad målstyrning ingår att formulera mål dels för varje s. k. produktgrupp, dels för i produktgrupperna ingående tjänster och dels för de olika verksamheter som deltar i tjänsteproduktionen. De mål som utvecklas på de an-

givna områdena beskriver flera olika egenskaper. En av dessa är att ange vilken servicenivå som skall eftersträvas.

De målbeskrivningar som nu görs ingår som medel i den interna styrningen av olika budgetansvariga enheter inom luftfartsverket. Servicebegreppet kan härvid ges en vidsträckt betydelse och innefatta dels kapacitetsegenskaper såsom tillgänglighet och beredskap, dels kvalitativa egenskaper som standard och punktlighet.

Hur den nu beskrivna målstrukturen skall anpassas för statsmakternas styrning av luftfartsverket genom uppställande eller godkännande av servicemål behöver undersökas ytterligare innan konkreta förslag lämnas. Verket bör återkomma om detta i nästkommande treårsplan.

Jag anser det härvid angeläget att luftfartsverket strävar efter att utveckla servicemål som är mätbara över tiden och som kan specificeras i form av serviceåtaganden. I sin vidareutveckling av servicemålen bör luftfartsverket även beakta investeringarnas relation till servicemålen, avvägningen mellan olika servicemål samt mellan servicemål och ekonomiska mål. Vidare bör verket närmare utvärdera hur graden av måluppfyllelse skall kunna följas upp.

Mål för produktivitet

Luftfartsverket har årligen i anslagsframställningen redovisat och kommenterat produktivitetsutvecklingen. Den produktivitet som mätts är personalproduktiviteten. Genom de samband som finns mellan förändring i kapitalresurser och förändring i personalresurser kan det valda måttet även i stort anses spegla den totala produktiviteten. Eftersom resurserna i stor omfattning bestäms av den valda kapaciteten på fasta anläggningar och system blir produktiviteten också ett uttryck för kapacitetsutnyttjandet. Detta kan man tydligt iaktta om man studerar luftfartsverkets produktivitetsutveckling under 1970-talet. Den stora kapacitetsuppbyggnad som då ägde rum med initialt lågt utnyttjande förklarar en stor del av den negativa utveckling av produktiviteten som då skedde.

Sedan 1979/80 har produktivitetsutvecklingen varit positiv. Ökningen under det senaste budgetåret var 7%. Den positiva trenden beräknas kunna fortsätta med en genomsnittlig ökning om ca 4% per år under resten av 1980-talet.

Mål för prisförändringar

Det ekonomiska målet för luftfartsverket är att verksamheten skall bedrivas så att kostnadstäckning nås totalt sett och att därutöver ett överskott uppstår som motsvarar räntekravet på tillskjutet statligt investeringskapital. Kostnadstäckningskravet skall uppfyllas för varje enskilt budgetår. Avvikelse kan medges om resultatutjämnning kan åstadkommas över tiden i likhet med den plan för resultatutjämnning som f.n. tillämpas. Luftfartsverkets ursprungliga plan gällde perioden 1977/78–1986/87. De

förutsättningar som planen byggde på har successivt förändrats. Det gäller bl. a. en lägre trafikutveckling och ett högre ränteläge än beräknat. För att motverka de ogynnsamma förändringarna har verket successivt begränsat resursåtgången genom verksamhetsförändringar och rationaliseringar. Taxehöjningarna har inte heller kunnat genomföras i den takt som förutsattes. Luftfartsverkets priser har därför sedan mitten av 1970-talet ökat något mindre än konsumentprisindex. Ökningen har även understigit ökningen i de inrikes flygpriserna.

Åtagandet enligt det s. k. SILA-protokollet innebär att när verket nått balans mellan kostnader och intäkter bör verkets taxehöjningar ske i långsammare takt än tidigare och i genomsnitt understiga den allmänna prisutvecklingen. Som redovisats i skrivelse till regeringen 1984-10-07 med prognos över resultatutvecklingen under resten av 1980-talet beräknas balans uppnås fr. o. m. budgetåret 1987/88. Luftfartsverket har i enlighet därmed utgått från att taxehöjningarna fr. o. m. denna tidpunkt genomsnittligt skall ligga 0,5 procentenheter under konsumentprisindex. I fasta priser innebär detta således en prissänkning.

Prissättningen på andra än trafikinriktade tjänster – t. ex. hyror, arrenden, parkeringsavgifter – bör motsvara vad som är gängse på marknaden. De överskott som kan uppnås på dessa områden är direkt till fördel för hela lufttransportsektorn genom att de ytterligare håller tillbaka behov av taxehöjningar.

Jag har inte anledning att nu ta ställning till hur luftfartsverkets taxeutveckling bör vara efter att verket nått balans mellan intäkter och kostnader. Jag ser det dock som angeläget att luftfartsverket så snart som möjligt kan uppnå en sådan balans vilket är det primära ekonomiska målet. Efter den tidpunkten utgår jag från att verket i möjligaste mån begränsar behovet av taxehöjningar så att taxeutvecklingen kan ske i den takt som framgår av SILA-protokollet. Det är också angeläget att ett framtida överskott kan genereras som så snart som möjligt kan kompensera statsmakterna för den bristande förräntningen på statskapitalet.

Mål för soliditet

I luftfartsverket har soliditeten mätt som verkskapitalet i förhållande till balansomslutningen under senaste femårsperioden legat mellan 60% och 65%. Detta skall jämföras med 20–30% för företag i allmänhet. Luftfartsverkets soliditet som ligger väl över de tumregler som finns för ett företags riskkapital i relation till allt kapital, har dock hittills inte haft något egentligt informationsvärde.

Såväl anskaffningen av främmande kapital som villkoren för upplåning-
en har i stort varit givna. Varken ägare eller långgivare har haft anledning att betrakta ett relativt stort verkskapital som ett skydd för externa långgivare vid eventuella förluster. De förändringar i luftfartsverkets kapitalanskaffning som nu föreslagits förändrar inte särskilt mycket i detta avseende.

eftersom staten får anses stå som garant för att externa lån kommer att återbetalas. Däremot kommer soliditetsbegreppet att få en annan betydelse för ställningstaganden inom luftfartsverket till det totala kapitalets sammansättning. I fortsättningen kommer nämligen lånat kapital att medföra ovillkorligt krav på ränta. Nytt främmande kapital kan inte anskaffas i snabbare takt än att verksamheten kan bära uppkommande kapitalkostnader och därutöver ge ett överskott som svarar mot kravet på avkastning på statskapitalet. I detta läge kommer avkastningen på totalt kapital och soliditeten att kunna användas som styrmedel för investeringar och kapitalanskaffning.

Hur stor soliditet luftfartsverket bör eftersträva är en bedömningsfråga. Ett lägre värde än de 60 till 65% som varit fallet under de senaste åren måste accepteras. Enligt min uppfattning bör dock verkets soliditet, dvs. verkets eget kapital i förhållande till de totala tillgångarna, kvarstå på en fortsatt hög nivå. En hög soliditet gör verket mer oberoende av händelser utanför dess kontroll och är därför av värde.

Statens krav på överskott bör liksom tidigare vara statens avkastningsränta på statskapitalet.

Investeringar som inte finansieras av anslagsmedel bör täcka sina finansieringskostnader och därutöver ge ett överskott. Dock bör för sådana kommersiella investeringar som innebär ett större risktagande avkastningskravet sättas något högre än för övriga externt finansierade investeringar.

Styrning med strategier

Förutom målstyrning av luftfartsverkets verksamhet såsom redovisats tidigare är också de strategier som utarbetats för kapacitetsutnyttjande och kapacitetsuppbyggnad och för verkets kommersiella verksamhet av väsentlig betydelse. Dessa båda områden berörs alldeles särskilt av de föreslagna förändringarna beträffande beslutsfattande och finansiering av investeringar.

Utöver rent trafikriktade tjänster riktade till flygföretagen producerar luftfartsverket en rad kommersiella tjänster för flygföretag, resenärer, allmänheten, företag m. fl. Efterfrågan på sådana tjänster uppstår huvudsakligen på och i anslutning till verkets flygplatser. Det som möjliggör produktionen av tjänsterna i fråga är tillgången på resurser i form av mark, byggnader och personal samt kunnande. Luftfartsverkets avsikt är att aktivt expandera sin verksamhet inom detta område. Denna strävan står i överensstämmelse med det övergripande målet att förbättra flygtransportsektorns konkurrensförmåga. Förbättrad lönsamhet inom det kommersiella området innebär att trafikavgifterna – taxorna – kan hållas på en lägre nivå än eljest.

För att inte luftfartssektorn i övrigt skall belastas med en ev. förlust i den kommersiella verksamheten bör luftfartsverket överväga möjligheterna till

fonderingar de år då resultatet i den kommersiella verksamheten medger detta. Konsolideringen bör ske i luftfartsverkets räkenskaper. De kommersiella delarna av verkets verksamhet bör hållas åtskilda från övrig verksamhet genom att de särredovisas i räkenskaperna.

Kvalificerat och unikt kunnande som kan frigöras i den egna verksamheten skall marknadsföras till utomstående. För produktion av tjänster som kräver unikt kunnande som verket inte har eller lämpligen bör anskaffa skall egen kompetens inte byggas upp utan i stället skall samverkan ske med andra företag som redan har sådant kunnande.

Vilka projekt som blir aktuella för genomförande måste självfallet avgöras med beaktande av de allmänna målsättningar som fastställts för luftfartsverkets verksamhet. I övrigt bör ankomma på verket och dess styrelse, som förvaltare av de statliga flygplatserna, att ta ställning till etableringsfrågor, vilka verksamheter som bör bedrivas på flygplatserna, i vems regi etc.

Verkets kunnande skall också marknadsföras internationellt. Detta skall ske genom Swedavia AB. Exportverksamheten skall bedrivas efter luftfartsverkets specifika förutsättningar och på affärsmässiga grunder samt med luftfartsverket som resursbas. Risktagandet bör begränsas enligt vad som angivits för verkets kommersiella verksamhet i övrigt.

Under de produktionsförutsättningar som luftfartsverket arbetar, dvs. med stor andel fast kapacitet och liten andel resurser som samvarierar med produktionsvolymen, är kapacitetsutnyttjandet av avgörande betydelse för ekonomin. I första hand skall kapaciteten användas för verksamhet som direkt riktar sig mot flygtrafiken. Inom ramen för den luftfartspolitik som gäller skall luftfartsverket därför vid kapacitetsöverskott vidta åtgärder som stimulerar till ökade flygtransporter. Detta skall ske i samverkan med i första hand flygföretag, researrangörer, turistorganisationer, kommuner, näringslivsorganisationer, speditörer och varuägare.

Uppbyggnad av ny kapacitet skall endast ske för en efterfrågan som kan förutses med stor sannolikhet och om möjligt så att fortsatt uppbyggnad kan ske senare i takt med en bedömd ökad efterfrågan. Som villkor för kapacitetsutbyggnad – eller förbättrad standard – gäller att lönsamhet inom flygsektorn skall kunna uppnås. Innan utbyggnad påbörjas skall det vara klarlagt hur eventuella merkostnader för luftfartsverket skall täckas.

2.7 Vissa övriga frågor

För att de mål som tidigare angivits för luftfartsverkets verksamhet skall kunna uppfyllas är det angeläget att luftfartsverket kan uppnå en rimlig lönsamhet. Enligt den nya planen för resultatutjämnning som redovisas i årets budgetproposition kommer under vissa antaganden om priser, kostnader, ränte- och trafikutveckling staten att få full förräntning fr. o. m. budgetåret 1987/88.

Staten kommer vid givna antaganden att vara helt kompenserad för ackumulerad underförräntning senast budgetåret 1991/92.

Centrala element i 1979 års trafikpolitiska beslut är det samhällsekonomiska synsättet och konkurrensneutraliteten mellan olika transportmedel.

Luftfartsverket skall främja en på sunda ekonomiska villkor grundad utveckling och verka för att en tillfredsställande flygtransportförsörjning uppnås och vidmakthålls till lägsta möjliga kostnader. Jag har i det föregående försökt beskriva hur denna övergripande målsättning bör brytas ner i mer operationella mål.

En förutsättning för att verket genom en ökad marknadsorientering på affärsmässiga villkor skall kunna tillgodose olika kunders kapacitets- och servicebehov är att verket kan uppvisa en god ekonomi. En förbättrad lönsamhet står i överensstämmelse med den ökade handlingsfriheten vad gäller investeringar och deras finansiering och den målstyrning som jag tidigare föreslagit.

Bakgrunden till att luftfartsverket i dag inte helt uppnår kravet på avkastning på det statliga kapitalet är de omfattande flygplatsutbyggnader som genomfördes under 1970-talet.

Vidare belastas verket med vissa lån som i dag framstår som ogynnsamma. Jag avser i annat sammanhang föreslå regeringen att ge luftfartsverket i uppdrag att göra en genomgång av resultatbelastande investeringar, lån, o. d. Detta kan utgöra underlag för statsmakternas ställningstagande till verkets framtida kostnadsbild och avkastningskrav.

3 Hemställen

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

1. godkänna vad jag har förordat om inriktningen och omfattningen av luftfartsverkets verksamhet och om verkets investeringar under perioden 1985/86–1987/88, samt bemyndiga regeringen att besluta om avvikelser därifrån,
2. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för finansiering av luftfartsverkets investeringar,
3. godkänna att luftfartsverket under budgetåret 1985/86 får träffa hyresköpsavtal och långtidförhyra (leasa) anläggningar och utrustningar motsvarande ett anskaffningsvärde på 10 000 000 kr.,
4. till *Flygplatser m. m.* för budgetåret 1985/86 anvisa ett reservationsanslag på 114 400 000 kr.

4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.