

Underlag a. Beskrivning av affärsverken



RiR 2018:5

Regeringens styrning av affärsverken

Luftfartsverket

Den 1 juli 1939 förstatligades all civil flygledning och samlades i en organisation, en enhet inom Kungliga Väg och vattenbyggnadsstyrelsens järnvägs- och luftfartsbyrå. Personalen inom flygledningen uppgick då till 12 personer. De första militära flygledarna, som kallades trafikledare, började anställas på flottiljerna 1942. De hade tidigare varit piloter. Affärsverket Luftfartsverket (LFV) bildas 1947.

Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Till skillnad från omvärlden är flygtrafiktjänsten för civil och militär verksamhet helt integrerad. Verket svarar för flygtrafiktjänsten i alla beredskapslägen. Under 2017 bedrev LFV i Sverige flygtrafiktjänster en route, det vill säga flygning på sträcka i det svenska luftrummet, från två kontrollcentraler i Stockholm respektive Malmö samt lokal flygtrafiktjänst vid 20 civila och militära flygplatser över hela landet.

I Sverige är marknaden för lokala flygtrafikledningstjänster delvis avreglerad och kommunala och privata flygplatser kan upphandla flygledningstjänster där LFV är en aktör i konkurrens med andra. 2014 återreglerades flygledningstjänsterna för tio flygplatser som numera ägs och drivs av det statligt ägda bolaget Swedavia. Luftfartsverket har ensamt ansvaret för flygtrafikledningstjänsterna på dessa flygplatser.

Trafikutskottet¹ framhöll att flygtrafikledningstjänsten, som är en mycket viktig myndighetsutövning, huvudsakligen skulle utföras av en myndighet och att det var synnerligen angeläget att Forsvarsmaktens behov kunde tillförsäkras i alla beredskapslägen. Luftfartsverket sköter flygtrafikledningstjänsten för dessa flygplatser. Verket har ett särskilt ansvar vad avser totalförsvaret och är en så kallad bevakningsansvarig myndighet. Området är växande och har bland annat inneburit nyrekryteringar motsvarande 3,5 årsarbetskrafter för att utföra lednings- och stabsuppgifter.

LFV-koncernen består av affärsverket, det helägda holdingbolaget LFV Holding AB, de av holdingbolaget helägda dotterbolagen LFV Aviation Consulting AB och LFV Norway AS och intressebolagen NUAC HB, Entry Point North AB samt SAAB Digital Air Traffic Solutions AB. LFV Aviation Consulting är LFV:s dotterbolag för internationella konsulttjänster inom civil luftfart med erfarenhet av projekt både inom flygtrafiktjänst- och flygplatsområdena i många delar av världen.

¹ Bet. 2012/13: TU 18.

Sedan 2013 deltar LVF Aviation Consulting som underleverantör i GAL Air Navigation Services LLC:s leverans av flygtrafikledningstjänst till fem flygplatser i Förenade arabemiraten. Avtalet som löper på fem år löper ut i april 2018. NUAC HB är underleverantör till LFV och den danska flygtrafiktjänstleverantören Naviair. NUAC svarar på moderbolagens uppdrag för att bedriva flygtrafiktjänst en route i det dansk-svenska luftrummet från de svenska kontrollcentralerna i Stockholm och Malmö samt den danska kontrollcentralen i Danmark. Entry Point North AB ägs gemensamt av LFV, danska Naviair och irländska IAA och tillhandahåller utbildning inom flygtrafiktjänster, i första hand till ägarorganisationerna men även till andra kunder. Det senast bildade bolaget är Saab Digital Air Traffic Solutions (SDATS) som har i uppdrag att marknadsföra, sälja, utveckla och driva digital fjärrstyrd flygtrafikledning, det vill säga att leda flygtrafiken på en eller flera flygplatser på distans från en central för fjärrstyrd flygtrafikledning.

Luffartsverket har en beviljad kreditram på 3,75 miljarder kronor och tre ekonomiska mål, nämligen att räntabiliteten beräknat på resultat efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel ska uppgå till 4 procent av eget kapital, soliditeten ska uppgå till minst 15 procent och utdelningen till 15 procent av vinsten.

År 2017 uppgick intäkterna till cirka 2,5 miljarder kronor, exklusive koncerninterna mellanhanden mellan affärsverket och intressebolaget NUAC HB. Av intäkterna utgjorde reglerade en route- och terminalavgifter 79 procent, ersättning för flygtrafiktjänster från flygplatser och Försvarsmakten 12 procent, erhållna bidrag (till exempel från andra myndigheter eller EU) 3 procent och övrigt 5 procent. Övrigt kan handla om till exempel uthyrning eller tjänsteexport. Avgifterna för en route liksom terminalavgifterna vid Stockholm Arlanda regleras av EU. Regelverket gäller för samtliga flygtrafiktjänster inom EU (och Norge samt Schweiz). Avgiften är i grunden kostnadsbaserad men det ställer krav på årliga kostnadsreduktioner som för närvarande motsvarar knappt 2,5 procent per år.

Sjöfartsverket

År 1950 tillsatte regeringen en utredning med uppgift att undersöka hur statens resurser inom sjötransportväsendets område kunde utnyttjas på bästa sätt. Dessa var vid tillfället utspridda över flera olika verk. Utredningens arbete ledde till att en ny sjöfartsadministration med namnet Kungliga Sjöfartsstyrelsen som bildades den första januari 1956. Sjöfartsverket ansvarar numera för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Merparten av intäkterna kommer från avgifter på handelssjöfarten avseende farleder och lotsning. Ansvaret för sjövägarna löper fram till hamnområdena, där kommunen eller hamnbolaget tar över ansvaret.

Grunden för Sjöfartsverkets uttag av avgifter finns i Förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket. 22§ anger att Sjöfartsverket i affärsverksamheten får ta ut avgifter, besluta om avgifternas storlek och disponera inkomsterna. Verket får även disponera inkomster från offentligrättsliga avgifter. I regleringsbrevet² finns dock en restriktion som innebär att farledsavgifterna högst får öka med förändringen i nettoprisindex från år 2004.

Förutom lotsning och farledshållning bedriver Sjöfartsverket isbrytning, sjötrafikinformation, sjögeografisk verksamhet, sjömansservice samt sjö- och flygräddning. Verket får också intäkter för uthyrning av lägenheter och lokaler i de fastigheter som staten äger genom Sjöfartsverket.

Sjöfartsverkets huvudkontor ligger i Norrköping. Den regionala organisationen är koncentrerad till den svenska kusten och de stora insjöarna. Längs med kusten finns nio lotsområden: Luleå, Gävle, Stockholm, Södertälje, Kalmar, Malmö, Göteborg, Marstrand och Vänern/kanalen. I Göteborg finns sjö- och flygräddningscentralen. Verket äger tre dotterbolag, varav ett är under avveckling.

Sjöfartsverket har en kreditram på 300 miljoner kronor och två ekonomiska mål och en ekonomisk restriktion. Målet för räntabiliteten är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel och soliditeten ska vara minst 25 procent. Som restriktion för höjningar av farledsavgifterna är att avgifterna får öka med högst nettoprisindex från och med 2004.

År 2017 hade Sjöfartsverket knappt 2,2 miljarder kronor i intäkter. 73 procent var avgifter, 11 procent anslag, 3 procent bidrag och 13 procent övrigt. Sjöfartsverket hade tillfälliga anslag under åren 2014–2016. Syftet vara att stärka den finansiella ställningen och samtidigt undvika avgiftshöjningar.

² Regleringsbrev för budgetåret 2018 avseende Sjöfartsverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. N2017/07855/SUBT, N2017/07559/KLS (delvis)

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät bildades när Vattenfallsverket bolagiserades 1992 och Svenska kraftnät tog hand om stamnätet och Vattenfall AB tog hand om elproduktion och elleveranser samt distributionsnät för elkraft för spänningsnivåer under stamnätets spänningsnivå.

På stamnätets kraftledningar transporteras el framför allt från vind-, vatten- samt kärnkraftverk och andra värmekraftverk till regionala och lokala nät som för elen vidare till elanvändarna via lokalnäten. Huvuddelen av landets import och export av el sker via stamnätet. Svenska kraftnäts kunder är större elproducenter och regionala nätägare. Kostnaden för att använda stamnätet betalas av elproducenterna och de regionala nätägarna vilka i sin tur tar betalt av slutkunderna, det vill säga industrikunder och enskilda konsumenter. Svenska kraftnät ska förvalta och utveckla det svenska stamnätet för el utifrån affärsmässiga principer, baserat på samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar. Eftersom elnätsverksamhet är ett reglerat monopol står verksamheten under tillsyn av Energimarknadsinspektionen och omgärdas av en särskild intäktsreglering.

Svenska kraftnät har också ett systemansvar för att upprätthålla balansen mellan produktion och förbrukning av el i driftögonblicket, det vill säga att i varje givet ögonblick se till att det finns tillräcklig effekt för att tillgodose förbrukningens behov. Svenska kraftnät har åtta intresse- och dotterbolag, bland annat Nord Pool som är marknadsplatsen för handeln med el.

Svenska kraftnät har en kreditram på 8,65 miljarder kronor och tre konkreta mål; Svenska kraftnät ska uppnå en räntabilitet på justerat eget kapital, efter schablonmässigt avdrag för skatt, på 6 procent under en konjunkturcykel. Vidare ska verket ha en skuldsättningsgrad på högst 105 procent 2018. Verket ska slutligen leverera 65 procent av verksamhetsårets resultat till staten.

År 2017 var Svenska kraftnäts intäkter drygt 8,9 miljarder kronor. Avgifterna stod för 92 procent, anslagen 2 procent och övrigt för 6 procent. Svenska kraftnäts styrelse beslutar om avgifter för de företag som har ingått balansansvarsavtal med verket och om nätavgifter för de företag som är anslutna till stamnätet. Energimarknadsinspektionen beslutar om en intäktsram för nätavgifterna som Svenska kraftnät måste hålla sig inom.