

# Regeringens proposition

## 2009/10:16



Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten  
vid Luftfartsverket

Prop.  
2009/10:16

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 17 september 2009

*Fredrik Reinfeldt*

*Åsa Torstensson*  
(Näringsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket överförs till ett eller flera av staten direkt eller indirekt helägda aktiebolag. Bolaget eller bolagen ska ansvara för drift, utveckling och finansiering av sina flygplatser, vilka på sikt utgörs av det av regeringen tidigare fastställda nationella basutbudet av flygplatser. Bolaget eller bolagen kommer, inom ramen för affärsmässighet, att aktivt medverka till en utveckling av transportsektorn och bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. De flygplatser som inte ingår i det nationella basutbudet, bör på sikt kunna övertas av regionala och lokala intressen, t.ex. kommuner, landsting eller näringslivet. Bolagiseringen beräknas kunna genomföras tidigast den 1 april 2010. Flygtrafiktjänsten vid Luftfartsverket kommer även fortsättningsvis att bedrivas i myndighetsform (affärsverk).

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Ärendet och dess beredning.....	4
3	Bakgrund.....	4
3.1	Tidigare överväganden.....	4
3.2	Luftfartsverkets organisatoriska utveckling.....	5
3.3	Luftfartsverket i dag.....	6
4	Ändrad verksamhetsform för Luftfartsverkets flygplatsverksamhet.....	8
4.1	Flygplatsverksamheten överförs till aktiebolag.....	8
4.2	Det nya bolagets verksamhet och dess roll i transportpolitiken.....	13
4.3	Överföring av tillgångar och skulder.....	15
4.4	Det nationella basutbudet av flygplatser.....	18
4.5	Pensioner.....	19
4.6	Personal.....	21
5	Flygtrafiktjänstens verksamhet.....	21
6	Ekonomiska konsekvenser.....	22
Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70).....	24
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserma.....	29
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 september 2009.....	33

Regeringen föreslår att riksdagen

*dels* godkänner

1. att flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket överförs till ett eller flera av staten direkt eller indirekt helägda aktiebolag (avsnitt 4.1),

2. riktlinjerna för överföringen av tillgångar och skulder från staten till det nya bolaget eller de nya bolagen (avsnitt 4.3),

*dels* bemyndigar regeringen

3. att genomföra överföringen av flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket till aktiebolagsform i enlighet med de riktlinjer som regeringen förordar samt vidta de åtgärder som är nödvändiga för att förvärva aktiebolag (avsnitt 4.1 och 4.3).

Den 1 juni 2006 beslutade regeringen att en särskild utredare med uppgift att se över det svenska flygplatssystemet skulle tillkallas. Syftet med översynen var att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser (dir. 2006:60).

Den 9 november 2006 beslutade regeringen om tilläggsdirektiv till utredningen (dir. 2006:104). Av dessa framgår att utredaren ytterligare skulle analysera och ge förslag i de delar som rör internationell tillgänglighet, stödsystemets utformning, flygfrakt, Luftfartsverkets organisation och finansiering. Genom ytterligare tilläggsdirektiv ändrades tidpunkten för redovisning av uppdraget (dir. 2007:1).

Den 3 oktober 2007 överlämnade utredningen betänkandet *Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet* (SOU 2007:70). I betänkandet lämnas bland annat förslag om att Luftfartsverkets verksamhet ska bolagiseras. Utredningen föreslår att verksamheten ombildas till två fristående aktiebolag. I det ena bolaget ska förvaltningen och driften av de flygplatser som i dag drivs av Luftfartsverket ligga. I det andra bolaget ska flygtrafiktjänsten ligga. En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 1*.

Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. En sammanställning av remissvaren finns tillgänglig på Näringsdepartementet (dnr N2007/8184/IR).

I budgetpropositionen för 2008 (prop. 2007/08:1, utgiftsområde 22) aviserade regeringen att den hade för avsikt att återkomma till riksdagen med en proposition under 2008 med anledning av utredningens betänkande.

I budgetproposition för 2009 (prop. 2008/09:1, utgiftsområde 22) informerade regeringen om att utredningens förslag bereddes vidare i Regeringskansliet.

## 3 Bakgrund

### 3.1 Tidigare överväganden

På uppdrag av Regeringskansliet (Näringsdepartementet) genomförde Öhrlings PricewaterhouseCoopers under hösten 1999 en översyn av Luftfartsverkets verksamhetsstruktur. I uppdraget ingick att belysa eventuella rollkonflikter i den dåvarande organisationen som även innefattade den verksamhet som numera hanteras av Transportstyrelsen. I uppdraget ingick även att belysa om en delning av verket skulle lösa eventuella rollkonflikter, ge ökad kundnytta och bidra till förbättrad företagsekonomisk lönsamhet. I redovisningen av uppdraget behandlades frågan om associationsform och det konstaterades att rollkonflikterna inte påverkades om verksamheten drevs som affärsverk eller som aktiebolag. Däremot gjordes bedömningen att en bolagisering av produktionsverksamheten skulle leda till ökad internationell konkurrensförmåga,

förbättrat finansiellt resultat samt ökad kundnytta och ökad kundtillfredsställelse. Regeringen vidtog inga åtgärder med anledning av redovisningen.

Prop. 2009/10:16

### 3.2 Luftfartsverkets organisatoriska utveckling

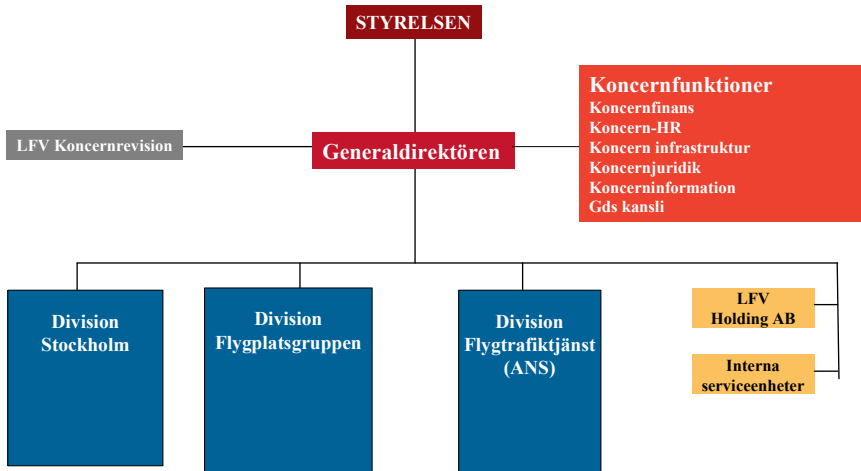
Luftfartsverket (LFV) bildades som självständig myndighet genom beslut av riksdagen 1945 och gavs ställning som affärsverk två år senare. Ett affärsverk kännetecknas av att verket utgör en självständig ekonomisk enhet i förhållande till statsbudgeten, samtidigt som det förmögenhetsmässigt utgör en del av staten. Ett affärsverk är en myndighet över vilken regeringen har direktivrätt, vilket innebär att verket har en lydnadsplikt i förhållande till regeringen. Ett affärsverk finansierar sin verksamhet med avgiftsintäkter från de tjänster och produkter det tillhandahåller.

Det finns flera generella begränsningar i affärsverksformen och ett omfattande regelverk styr verksamheten. Utgångspunkten för detta är regeringsformens bestämmelser om att statens medel inte får användas på annat sätt än vad riksdagen har bestämt varefter statens medel står till regeringens förfogande. Som följd av detta ska bland annat investeringar och strukturförändringar avseende effektiviseringar och utveckling av verksamheten underställas riksdagen.

LFV har genom åren genomgått ett antal förändringar. Den drivande kraften bakom både organisatoriska och infrastrukturella förändringar har varit den starka trafiktillväxten inom flygsektorn. I slutet av 1970-talet skapades en integrerad civil/militär flygtrafiktjänst genom att LFV övertog ansvaret för den militära flygtrafiktjänsten. Den 1 januari 2005 övergick myndighetsuppgifterna som LFV ansvarade för till den nybildade förvaltningsmyndigheten Luftfartsstyrelsen. Syftet var att stärka den politiska styrningen i arbetet för att uppnå de transportpolitiska målen, skilja mellan myndighetsroll och produktionsroll för att eliminera målkonflikter samt att anpassa den svenska strukturen till organisationen i övriga EU-länder. Sedan den 1 januari 2009 har verksamheten vid Luftfartsstyrelsen upphört och ingår numera i den nybildade myndigheten Transportstyrelsen.

### 3.3 Luftfartsverket i dag

LFV är i dag organiserat enligt följande:



LFV äger bolaget LFV Holding AB med dotter- och intressebolag. Affärsverket består primärt av tre divisioner: Stockholm, Flygplatsgruppen och Flygtrafiktjänsten (ANS) samt av koncern- och supportfunktioner. Division Stockholm består av flygplatserna Stockholm–Arlanda och Stockholm–Bromma. Division Flygplatsgruppen består av flygplatserna Göteborg–Landvetter, Jönköping, Karlstad, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Skellefteå, Sundsvall–Härnösand, Umeå, Visby, Åre–Östersund, Ängelholm–Helsingborg och Örnsköldsvik. På flygplatserna i Ronneby och Luleå svarar LFV för den civila trafiken genom ett avtal med Försvarsmakten. Division Flygtrafiktjänsten (ANS) ansvarar för drift och utveckling av flygtrafiktjänst för militär och civil luftfart. Begreppet flygtrafiktjänst omfattar dels flygtrafikledningstjänster en route (trafikledning av flygning utanför flygplatsområden), dels flygtrafiktjänster på och i närheten av flygplatser. Dessa tjänster bedrivs vid två områdeskontrollcentraler samt vid 39 flygplatser. I begreppet flygtrafiktjänst ingår även flygvädertjänster, där Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) på LFV:s uppdrag svarar för en stor del av produktionen, flygbriefingtjänster (insamling och distribution av informationer som piloter behöver före och under flygning) samt navigerings-, övervaknings- och kommunikationstjänster.

De interna serviceenheterna består av LFV Support, LFV Data och LFV Upphandling.

LFV Holding AB är moderbolag för bolagsgruppen inom LFV som innefattar de hel- och delägda bolagen Swedish Aviation Development AB (Swedavia), LFV AirportCenter AB (LAC), Flygplatsfastigheter i Landvetter AB, Arlanda Shiphol Development Company AB (ASDC), Cityflygplatsen i Göteborg AB, Nordic Airport Properties AB (NAP) och KB samt flygtrafikledningsskolan Entry Point North AB.

LFV är en styrelsemyndighet. Styrelsen är kollektivt ansvarig inför regeringen. Styrelsen ansvarar också för att statens intressen som ägare tas till vara i affärsverkskoncernens företag och i andra företag där verket förvaltar statens aktier eller andelar. Styrelsens sammansättning representerar erfarenhet från såväl näringsliv som statlig sektor.

LFV ska på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. LFV:s huvuduppgifter är att ansvara för drift och utveckling av statens flygplatser för civil luftfart och flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart.

Regeringens ekonomiska mål för LFV är följande: Det långsiktiga målet för räntabiliteten är att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 8 procent av eget kapital. Det långsiktiga målet för soliditeten är att denna lägst ska uppgå till 25 procent.

Verket har ca 3 900 anställda och omsatte ca 6,4 miljarder kronor under 2008. Intäkterna utgörs till största delen av avgifter relaterade till flygtrafiken på LFV:s flygplatser samt till den trafik som flyger igenom Sveriges luftrum. Av de totala intäkterna 2008 var ca 65 procent hänförliga till luftfarten. Även Försvarsmakten bidrar till LFV:s flygtrafikintäkter genom att betala för de flygtrafiktjänster som LFV tillhandahåller. Den resterande delen av intäkterna, ca 35 procent, klassificeras som kommersiella intäkter och genereras från bland annat bilparkering och hyror från flygplatsernas butiker, restauranger, hotell och konferensanläggningar. Resultatet efter finansiella poster uppgick 2008 till 115 miljoner kronor. Exklusive engångseffekter till följd av nedskrivning av anläggningstillgångar på sex flygplatser som inte tillhör basutbudet uppgick resultatet till 468 miljoner kronor.

### *Flygplatsverksamheten*

Flygplatsverksamheten omfattar de flygplatser som drivs av LFV, samt den civila verksamheten på de två militära flygplatserna, Luleå och Ronneby. Detta innebär att flygplatsverksamheten för närvarande omfattar 16 flygplatser. Verksamheten omsatte 2008 ca 4,6 miljarder kronor och antalet anställda i flygplatsverksamheten uppgick till ca 2 600 personer. Flygplatsernas intäkter delas in i flygoperativa och kommersiella intäkter. De flygoperativa avgifterna är prisreglerade och omfattar start-, avgas-, buller- och passageraravgifter samt i förekommande fall terminalavgifter (för in och utflygning i kontrollerat luftrum). Kostnaderna för säkerhetskontroll av passagerare och bagage finansieras genom en särskild avgift per passagerare som administreras av Transportstyrelsen. De kommersiella intäkterna kommer från bl.a. bilparkering, uthyrning av lokaler och fastigheter för butiker, hotell, konferensanläggningar och restauranger samt reklam och servicetjänster.

De flygoperativa intäkterna står för ca 60 procent av de totala intäkterna och de kommersiella intäkterna för ca 40 procent. För 2008 blev resultatet ca 106 miljoner kronor. Resultatmässigt ger de avgiftsfinansierade flygplatsoperativa produkterna ett underskott. För 2008 var underskottet ca 644 miljoner kronor. För de kommersiella produkterna genereras överskott. För 2008 var överskottet ca 750 miljoner kronor.

Flygtrafiktjänsten tillhandahåller flygtrafiktjänster i svenskt kontrollerat luftrum för civil och militär luftfart. Verksamheten omsatte 2008 ca 1,9 miljarder kronor och antalet anställda i flygtrafiktjänsten uppgick till ca 1 300 personer. Flygtrafiktjänsten ansvarar för att leda luftfartygen på och vid in- och utflygning från samtliga svenska flygplatser och i övrigt svenskt luftrum. En route-verksamheten, dvs. flygtrafikledning utanför flygplatsområden, bedrivs liksom i andra länder med ensamrätt i Sverige. Flygtrafikledningen en route, inklusive den infrastruktur som erfordras för verksamhetens utövande, bedrivs från kontrollcentralerna i Malmö och Stockholm. Denna verksamhet, inklusive fastställande och fakturering av undervägsavgifter, är reglerad på EU-nivå genom förordningarna om ett gemensamt europeiskt luftrum<sup>1</sup> och administreras för svensk del genom Transportstyrelsen och är delvis samordnad på europeisk basis genom Eurocontrol.

Flygledare utbildas på den gemensamma skandinaviska flygledarskolan Entry Point North AB med bas på Malmö Airport.

Resultatmässigt genererade flygtrafiktjänsten 2008 ett överskott på ca 9 miljoner kronor exklusive engångseffekten av pensionsskulden. Det, i förhållande till omsättningen, låga överskottet förklaras till stor del av det kostnadsbaserade avgiftssystem som, enligt EU förordningar, gäller för flygtrafiktjänster.

## 4 Ändrad verksamhetsform för Luftfartsverkets flygplatsverksamhet

### 4.1 Flygplatsverksamheten överförs till aktiebolag

**Regeringens förslag:** Flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket överförs till ett eller flera av staten direkt eller indirekt helägda aktiebolag. Regeringen bemyndigas att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att förvärva aktiebolag.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** En majoritet av de remissinstanser som har kommenterat bolagiseringen av LFV tillstyrker utredningens förslag. Samtidigt är ett antal remissinstanser kritiska till en ändrad verksamhetsform. *Konkurrensverket* understryker vikten av att regeringen noga analyserar önskvärd nivå på den framtida styrningen av flygplatsbolaget. Detta gäller enligt *Konkurrensverket* bl.a. hur bolaget ska bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och vilka avkastningskrav som ska ställas på bolaget. *Konkurrensverket* och *Luftfartsstyrelsen* lyfter också fram vikten av att separera infrastruktur och produktion vid flygtrafiktjänsten för att möjliggöra en framtida konkurrensutsättning avseende den lokala flygtrafiktjänsten. *Landsorganisationen (LO)* anser inte att utredningsunderlaget

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 549-552/2004 samt ändringar i dessa.



motiverar en bolagisering och menar att den effektivisering som förväntas tycks bygga mer på antaganden än analys. *Facket för service och kommunikation (SEKO)* menar att det inte finns någon tilltro till de effektiviseringsvinster som kan uppnås i bolagsform enligt utredningen. Enligt SEKO minskar en ändrad verksamhetsform statsmakternas möjlighet till styrning och kontroll inom sektorn vilket SEKO anser är negativt. *Fackförbundet ST* motsätter sig en bolagisering och menar att affärsverksformen fungerar väl i dag och att staten även fortsättningsvis måste ha ett samlat ansvar för att driva utvecklingen inom en sådan viktig samhällsfunktion som infrastrukturen utgör. *Statskontoret* framhåller bl.a. att de analyser som utredningen gjort inte är tillräckliga för att fungera som underlag för bedömningen att bolagiseringskriterierna är uppfyllda. Ett av de av riksdagen fastställda kriterierna för bolagisering, att verksamheten inte primärt ska styras av politiska uppgifter och mål, står enligt Statskontoret i direkt strid med utredningens förslag om bl.a. ett utpekad nät av flygplatser. Vidare menar Statskontoret att den internationella kartläggningen saknar fördjupad analys.

## Skälen för regeringens förslag

### *Inledning*

Flyget har en viktig roll när det gäller att tillgodose behovet av det långväga resandet, såväl inrikes som utrikes. Möjligheten att över dagen och med en rimlig restid nå andra delar av landet eller andra länder är ofta beroende av tillgången till flyg. Flyget har också betydelse för att uppnå målet för den regionala tillväxtpolitiken. Staten har ett ansvar att genom tillhandahållandet av flygplatser säkerställa en grundläggande interregionalt tillgänglighet i hela landet.

För att förbättra flygplatsverksamhetens förutsättningar att aktivt medverka till en utveckling av flyget och transportsystemet i stort, bedömer regeringen att det finns skäl att överföra verksamheten till aktiebolagsform.

I ett västeuropeiskt perspektiv drivs allt fler flygplatser i bolagsform och helt avskilt från flygtrafiktjänsten. De flesta flygplatser har bolagiserats. Flera av flygplatserna är statligt ägda men det finns även andra ägandeformer. Att flygplatsverksamhet drivs i affärsverksform är mindre vanligt.

För flygtrafiktjänster är bolagsformen ungefär lika vanlig som myndighetsformen. Få länder har en affärsverksstruktur som påminner om den i Sverige där både flygplats- och flygtrafiktjänstverksamheten ingår.

LFV utgör som affärsverk en självständig ekonomisk enhet i förhållande till statsbudgeten. LFV:s tidigare myndighetsuppgifter hanteras numera av Transportstyrelsen. Flygplatsverksamheten är i väsentliga avseenden kommersiellt inriktad med ett affärsmässigt betingat vinstkrav. En övergång till bolagsform innebär därför ingen ny verksamhetsinriktning. I bolagsform reduceras däremot antalet beslutsinstanser för vissa frågor i förhållande till vad som gäller om verksamheten drivs i myndighetsform. Aktiebolagsformen skapar därmed större tydlighet i ansvars- och rollfördelningen mellan ägare, styrelse och ledning. Förut-

*Flygplatsverksamheten vid LFV uppfyller i huvudsak de generella kriterier för bolagisering som riksdagen tidigare fastställt*

I syfte att renodla verksamhetsformerna inom statsförvaltningen har regering och riksdag tidigare slagit fast följande generella kriterier för när en affärsverksamhet inom en myndighet kan bedömas aktuell för ombildning till aktiebolagsform (prop. 1992/93:100 bil. 1, bet. 1992/93:FiU10 och bet. 1992/93:FiU20, rskr. 1992/93:189):

- verksamheten är av betydande omfattning,
- verksamheten styrs inte primärt av politiska uppgifter och mål,
- verksamheten bedrivs under fungerande konkurrensvillkor,
- verksamheten har kommersiella förutsättningar och är oberoende av direkta anslagsmedel, och
- verksamheten innebär ingen myndighetsutövning.

Regeringen bedömer att flygplatsverksamheten vid LFV i huvudsak uppfyller dessa kriterier, trots att LFV även har ett transportpolitiskt uppdrag fastställt av regering och riksdag. Detta uppdrag är att ansvara för drift, utveckling och finansiering av statliga flygplatser, ett uppdrag som med förändrade formella styrinstrument kommer att överföras till det nya bolaget. Verksamheten är av betydande omfattning och i stora avseenden kommersiellt inriktad. Vidare råder det en betydande konkurrens mellan de största flygplatserna i Norden om framför allt den interkontinentala trafiken. Det finns också en viss konkurrens mellan Stockholmsflygplatserna om passagerartrafiken inom Europa. Detsamma gäller för Göteborg. För inrikestrafiken är konkurrensen begränsad. Däremot råder i många reserelationer en klar konkurrenssituation mellan flyget och andra transportslag, främst väg och järnväg.

*Bolagiseringen bidrar till större fokus och utvecklingsförutsättningar för respektive verksamhet*

En bolagisering av flygplatsverksamheten är en vidareutveckling av verksamheten som ligger i linje med hur LFV i dag är organiserat. En uppdelning i två fristående verksamheter – bolagsform för flygplatsdrift och myndighetsform (affärsverk) för flygtrafiktjänster – är motiverad av de skilda marknads- och verksamhetsförutsättningar som gäller för flygplatserna respektive flygtrafiktjänsten. En delning skapar dessutom bättre förutsättningar för respektive verksamhet att utvecklas med ett större fokus på vad som gynnar den egna verksamheten. Flygplatsverksamhetens ekonomiska resultat påverkas allt mer av de kommersiella produkterna och förutsättningarna för att vidareutveckla denna del bedömer regeringen kan förstärkas i bolagsform. Bolagets verksamhet kommer att styras av marknadsmässiga avkastnings- och soliditetskrav. Sådana krav behöver inte stå i konflikt med konkurrenskraftiga och därmed låga flygplatsavgifter eftersom mer flyg och fler passagerare bidrar till att förbättra resultatet på de kommersiella produkterna.

En separation av flygplatsverksamheten från flygtrafiktjänsten ger tydligare roller vid konkurrensutsättning av flygtrafiktjänster vid flygplatser genom att beställare och utförare organisatoriskt skiljs åt. Risken för korssubventionering mellan flygplatsverksamheten och flygtrafiktjänsten elimineras dessutom helt genom separationen.

Det som möjligtvis skulle kunna uppfattas som en nackdel med att dela upp verksamheterna kan vara förlusten av vissa samordningsmöjligheter inom bland annat gemensam administration. Potentialen att minimera sådana kostnader bedöms dock som goda genom fortsatt nyttjande av existerande gemensamma IT-system och andra administrativa processer i exempelvis ett samägt bolag för administrativa stödfunktioner. Ett annat område kan vara samordningen av verksamheterna vid trafikintensiva flygplatser inte minst från miljösynpunkt. En bolagisering av flygplatsverksamheten innebär dock inte att sådan samordning upphör utan att formerna för den behöver ändras och utvecklas. Regeringens bedömning är därför att fördelarna med en bolagisering överväger eventuella nackdelar från samordningssynpunkt.

Regeringen anser också att en koncentration på statens kärnuppgifter är angelägen för att skapa en tydligare gränsdragning mellan förvaltning, politik och marknad. Med en koncentration till kärnuppgifterna ökar också förutsättningarna för effektivare statliga myndigheter. Att driva flygplatsverksamhet tillhör inte statens kärnverksamhet och sådan bör därför inte bedrivas i myndighetsform.

#### *Konkurrensutsatt verksamhet bör i normalfallet bedrivas i bolagsform*

Verksamhet som bedrivs av myndigheter i konkurrens med den privata marknaden kan resultera i en snedvriden konkurrenssituation. Den offentliga aktören har fördelar, eller uppfattas av marknaden att ha sådana fördelar, som kan resultera i bristande konkurrensneutralitet. Det kan handla om underprissättning eller korssubventionering där den konkurrensutsatta verksamheten får medel eller förmåner från den verksamhet som inte är konkurrensutsatt. Bristande konkurrensneutralitet kan också uppstå när en myndighets egen utförarenhet deltar i myndighetens anbudsupphandling. Regeringen tillsatte därför i början av mandatperioden Förvaltningskommittén (dir. 2006:123), för att se över den statliga förvaltningens uppgifter och organisation samt att särskilt granska och ompröva bland annat konkurrensutsatta verksamheter. Kommitténs förslag i betänkandet *Styra och ställa – förslag till en effektivare statsförvaltning* (SOU 2008:118) om bland annat förbud för statliga myndigheter att sälja varor och tjänster på en konkurrensutsatt marknad bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Parallellt med detta arbete har särskilda genomlysningar genomförts av några myndigheter på transportområdet, bl.a. Vägverket, Banverket och Sjöfartsverket, för att skapa en effektivare organisation och bättre uppfylla de krav som medborgare och företag ställer.

Regeringen anser att en förutsättning för att utveckla och effektivisera konkurrensutsatt verksamhet är att den bedrivs i aktiebolagsform. Den formen är mer lämpad för att driva en verksamhet på en konkurrensutsatt marknad. Det är svårare att skapa motsvarande incitament för kostnads-

effektiv verksamhet liksom konkurrensneutralitet om verksamheten bedrivs i en myndighet.

I det följande avses ett eller flera bolag/aktiebolag då endast bolag/aktiebolag nämns.

Enligt budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1, utgiftsområde 24) gör regeringen en genomgång av alla statligt ägda företag för att pröva skälen för fortsatt statligt ägande. Även det här föreslagna bolaget kommer att omfattas av regeringens genomgång och löpande översyn av kapitalstrukturen.

### *De ekonomiska förutsättningarna stödjer en bolagisering*

Regeringen bedömer att det finns ekonomiska förutsättningar för en bolagisering av flygplatsverksamheten. Genomförda känslighetsanalyser, gjorda av konsulter på uppdrag av Regeringskansliet, stödjer denna bedömning. Analyserna av de ekonomiska förutsättningarna innehåller antaganden om bl.a. framtida volymer och risker. Verksamhetsmässiga och finansiella risker är dock i huvudsak inte relaterade till en bolagisering som sådan, då de ekonomiska förutsättningarna i allt väsentligt är oförändrade efter en bolagisering. Regeringen bedömer dock att aktiebolag är den associationsform som ger flygplatsverksamheten bäst förutsättningar att utvecklas och hantera dessa risker. Sammanfattningsvis anser regeringen att övervägande skäl talar för att den flygplatsverksamhet som Luftfartsverket bedriver bör överföras till ett eller flera av staten direkt eller indirekt helägda aktiebolag. Ett sådant överlåtande kan komma att innefatta bl.a. förvärv av ett eller flera s.k. lagerbolag. Bolagiseringen beräknas kunna genomföras tidigast den 1 april 2010.

### *Omställningskostnader*

Omställningskostnaderna för att genomföra en delning av LFV samt en bolagisering av flygplatsverksamheten uppskattas till ca 45 miljoner kronor, se vidare avsnitt 6. Beräkningen av kostnaderna är behäftad med osäkerhet och gränsdragningen mellan vad som är omställningskostnad respektive investering i verksamheten är inte entydig. Engångskostnaderna hänför sig huvudsakligen till personal, IT omställning och utredningsarbete. Därutöver kan kostnader för stämpelskatt uppkomma i samband med överföringen av fastigheter till det nya bolaget. Dessa kan uppgå till 300 miljoner kronor. Avgifterna är neutrala för staten men belastar bolagets resultat. Finansieringen av omställningskostnader inklusive eventuell stämpelskatt kommer inte att belasta den anslagsmässiga redovisningen utan tas inom ramen för den befintliga verksamheten.

### *En särskild utredare*

Regeringen har för avsikt att tillkalla en särskild utredare för att förbereda genomförandet av bolagiseringen av flygplatsverksamheten. Utredaren ska prioritera en noggrann genomgång av de ekonomiska och juridiska förhållandena. Uppdraget kommer att omfatta bland annat att ta fram en uppdatering av den befintliga värderingen och kapitalstrukturen,

förslag till överlåtelseavtal mellan staten och bolaget, förslag till ekonomiska mål för bolaget samt eventuella övergångslösningar i förhållande till att verksamhet överförs till aktiebolag. Vidare ska utredaren närmare definiera uppdraget till bolaget att säkerställa driften vid de flygplatser som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser och som långsiktigt inte bedöms kunna drivas med affärsmässiga avkastningskrav. Utredaren ska föreslå en transparent metod för att beräkna nödvändig ersättning för den allmännyttiga flygplatsverksamhet som ska upprätthållas genom att medel överförs från lönsamma delar av verksamheten. Utredaren ska också närmare analysera ägandeförhållandena av den mark som LFV:s verksamhet bedrivs på och lämna förslag på hur eventuella fastighetsfrågor ska hanteras i bolagiseringen.

#### 4.2 Det nya bolagets verksamhet och dess roll i transportpolitiken

**Regeringens bedömning:** Det nya aktiebolagets verksamhet ska vara att bedriva flygplatsverksamhet samt därmed förenlig verksamhet. Bolaget kommer, inom ramen för affärsmässighet, att aktivt medverka till en utveckling av transportsektorn och bidra till att de transportspolitiska målen uppnås. Om det är flera nybildade aktiebolag ska verksamhetsföremålen för bolagen gemensamt täcka dessa områden.

**Utredningens bedömning:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Ett antal av de remissinstanser som är positiva till bolagiseringen poängterar vikten av en tydlig styrning av staten för att de ekonomiska målen inte ska få en allt för stark ställning i förhållande till de transportpolitiska målen. När det gäller ägandefrågan är *SAS Sverige AB* mot en privatisering av flygplatser och flygtrafiktjänst i synnerhet om det privata kapitalet får majoritet. *SAS Sverige AB* menar att om inte annat anges av ägaren är det övergripande målet att få en så hög avkastning som möjligt. *Stockholms läns landsting* har inget att invända mot bolagiseringsförslaget, men trycker på att det är viktigt att staten har kvar styrmöjligheter. Denna uppfattning delas av de remissinstanser som är kritiska till bolagiseringen i sin helhet. *Statskontoret* ställer sig tvekan till minoritetsägande. *Statskontoret* ser en konflikt mellan de transportpolitiska målen och de bolagiseringskriterier som utredaren själv satt upp om att verksamheten i bolaget inte ska styras av politiska mål.

#### Skälen för regeringens bedömning

##### *Inledning*

En överföring av Luftfartsverkets flygplatsverksamhet till bolag ger möjligheter att ytterligare utveckla och effektivisera verksamheten men ger också upphov till viss osäkerhet i fråga om det transportpolitiska uppdrag som LFV har i dag. I förordningen 2007:1156 med instruktion för Luftfartsverket anges det att Luftfartsverket på ett företagsekonomiskt

sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbar transportförsörjning ska bidra till att de transportpolitiska målen uppfylls. Denna uppgift behöver inte stå i konflikt med att flygplatserna bedrivs i bolagsform. Staten kan med stöd av luftfartslagstiftningen reglera en rad frågor som rör både flygplatser och flygtrafiktjänst. Detta gäller bland annat anläggande och ombyggnad av flygplats, principer om avgiftssättning och föreskrifter om säkerhet.

Regeringen anser vidare att en bolagisering av flygplatsverksamheten bidrar till att skapa ett effektivt och lönsamt företag som aktivt kan medverka i utvecklingen av transportsektorn. En sådan aktiv medverkan kommer att säkerställas i flygplatsbolagets bolagsordning. Det innebär att bolaget inom ramen för affärsmässighet ska vara ett ledande företag i utvecklingen av den svenska transportsektorn med anknytning till flygplatsverksamhet och därmed bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

### *Ett nationellt basutbud av flygplatser*

Regeringen har i propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35) gjort bedömningen att staten bör ansvara för att tillhandhålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet och förslagit att vissa flygplatser ska ingå i basutbudet.

Regeringen fastställde genom beslut den 19 mars 2009 ett nationellt basutbud av flygplatser som staten på sikt bör ansvara för att tillhandahålla (N2009/2391/TR). Basutbudet av flygplatser ska utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportssystem och säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet, se vidare avsnitt 4.4.

När det gäller de flygplatser som inte ingår i det nationella basutbudet, bör dessa på sikt kunna övertas helt eller delvis av regionala och lokala intressen, t.ex. kommuner, landsting eller näringsliv. I vilken takt och i vilka former ett eventuellt övertagande av en statlig flygplats kan genomföras bör ske i en nära dialog mellan bolaget samt regionala och lokala företrädare samt näringslivet med syftet att skapa så goda förutsättningar som möjligt för flygplatsens långsiktiga utveckling. Om det skulle visa sig att det saknas intresse från regionala eller lokala företrädare eller från näringslivet att överta en statlig flygplats, bör det ytterst ligga i flygplatsbolagets mandat att överväga och besluta om nedläggning av flygplatsen.

I flygplatsbolaget kommer det även att ingå vissa flygplatser som uppvisar negativa ekonomiska resultat. Dessa underskott kommer att täckas av medel genererade i bolagets verksamhet, se vidare avsnitt 4.4.

Utifrån dessa förutsättningar bedömer regeringen att bolagets huvudinriktning för verksamheten bör vara följande:

- Bolaget ansvarar för drift, utveckling och finansiering av sina flygplatser.
- Bolaget ges möjlighet att på sikt avyttra sitt ägande i de flygplatser som inte ingår i det nationella basutbudet.
- Bolaget tillhandahåller flygplatsoperativa- och kommersiella tjänster vid flygplatser.

Enligt regeringens bedömning kommer flygplatsbolaget omsätta ca 5 miljarder kronor om året med en rörelsemarginal på ca 10 procent. Antalet anställda i flygplatsbolaget beräknar regeringen kommer att uppgå till ca 2 600 personer. Prop. 2009/10:16

#### *Förändrade förutsättningar för styrning och kontroll*

Formerna för styrning och kontroll av samt insyn i verksamheten ändras väsentligt genom övergången till aktiebolagsform. Ombildningen av en del av affärsverket till aktiebolag förändrar förutsättningarna att styra flygplatsverksamheten. Som ovan nämnts kommer riksdagen även fortsättningsvis att fastställa de transportpolitiska målen medan regeringens formella styrinstrument ändras från instruktion och regleringsbrev till ägarinflytande inom aktiebolagslagens ramar.

Enligt förordning (2007:1156) med instruktionen för Luftfartsverket ska affärsverket på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Bolaget kommer framöver, inom ramen för affärsmässighet, på ett motsvarande sätt bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Beslutsfattandet avseende investeringsvolym och strukturförändringar av verksamheten överförs från riksdag och regering till bolaget med beaktande av det ägarinflytande som regeringen förfogar över. Sådant inflytande sker i första hand genom utövande av ägarinflytande på bolagsstämma.

### 4.3 Överföring av tillgångar och skulder

**Regeringens förslag:** De till flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket hörande tillgångarna och skulderna överförs till ett eller flera av staten direkt eller indirekt helägda aktiebolag. Tillgångarna överförs till marknadsvärde.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har berört denna fråga.

#### **Skälen för regeringens förslag**

##### *Inledning*

Regeringen avser att genomföra bolagiseringen på följande sätt. De till flygplatsverksamheten hörande tillgångarna överläts till marknadsvärde till bolaget, som också övertar de till verksamheten hänförliga skulderna. Överlåtelsen kan ske genom en apportemission och/eller mot revers. Syftet är att skapa ett betydande fritt eget kapital för att säkerställa att bolaget får en tillfredsställande finansiell stabilitet.

Om det, trots allt, senare skulle visa sig att detta sätt att genomföra bolagiseringen är behäftat med några nackdelar kommer dock regeringen

att inom ramen för riksdagens bemyndigande välja det sätt att genomföra bolagiseringen som regeringen då bedömer som det mest lämpliga.

På grund av den tid som förflyter mellan gjorda analyser och genomförande av bolagsbildningarna samt förändringar som kan ske inom denna tidsram kommer värderingen av verksamheten att förändras. Det går därför inte att i nuläget fastställa det slutliga aktiekapitalets storlek och kapitalstruktur. Det bör vara en uppgift för regeringen att i samband med att tillgångarna överläts fastställa aktiekapitalets storlek och kapitalstruktur. Vid den slutliga utformningen av kapitalstrukturen, som kommer att ske med iakttagande av EG-fördragets regler om statsstöd, avser regeringen att ha följande utgångspunkter:

- Bolaget ska ges en tillfredsställande finansiell stabilitet.
- Bolagets finansiella mål ska fastställas utifrån marknadsmässiga bedömningar med beaktande av verksamhetens förutsättningar.

Det nya bolaget ges under en övergångsperiod om tre år möjlighet att stegvis omvandla sina bundna lån i Riksgäldskontoret till lån på den öppna marknaden. Den stegvisa övergången motiveras av att det inte bedöms lämpligt att bolaget ska vara tvunget att omsätta hela sin lånestock under en alltför kort tidsperiod, samt av, att förtida inlösen av bundna lån medför en extraordinär belastning för bolaget i form av avgifter.

De finansiella analyser som genomförts inom ramen för flygplatsutredningen, och som genomförts våren 2008 samt våren 2009 med hjälp av konsulter som Regeringskansliet anlitat, visar att det nya bolaget kan ges en bärkraftig finansiell ställning. Genom att genomföra bolagiseringen på det sätt som beskrivs ovan bedömer regeringen att det nya bolaget får en god soliditet och rimliga finansiella förutsättningar för att möta risker i form av efterfrågeförändringar på marknaden.

### *Fastigheter*

LFV driver och utvecklar för närvarande 16 flygplatser för civil luftfart. Tio av dessa flygplatser, nämligen Arlanda, Landvetter, Skellefteå, Åre-Östersund, Ängelholm, Karlstad, Sundsvall-Härnösand, Örnsköldsvik, Kiruna och Umeå, är belägna på fastigheter som ägs av staten och förvaltas av LFV. Dessa fastigheter kommer att överlåtas till bolaget.

Ronneby flygplats är belägen på mark som ägs av staten och förvaltas av Fortifikationsverket som en militär flygplats. I samband med bolagiseringen bör bolaget tillförsäkras nyttjanderätten till den mark som LFV idag nyttjar. Det kan ske genom att bolaget träffar ett avtal med staten genom Fortifikationsverket.

På Malmö Airport är bansystemet beläget på mark som ägs av Malmö kommun medan den omkringliggande marken med terminaler, bilparker, fraktområden etc. ägs av staten och förvaltas av LFV. Den mark som ägs av Malmö kommun upplåts av kommunen till LFV utan ersättning. Bolaget bör i samband med bolagiseringen genom avtal med Malmö kommun tillförsäkras nyttjanderätten till den mark som kommunen äger.



Jönköpings flygplats är belägen på mark som ägs av Jönköpings kommun, som har upplåtit fastigheten med nyttjanderätt till staten genom LfV.

Bromma flygplats är belägen på mark som ägs av Stockholms kommun. Kommunen har upplåtit marken med arrenderätt till staten till och med år 2038. För detta betalar LfV viss ersättning till kommunen. I samband med bolagiseringen bör arrenderätten genom avtal med kommunen överföras till bolaget.

Luleå/Kallax flygplats är belägen på mark som ägs av staten och förvaltas av Fortifikationsverket som en militär flygplats. En mindre del av flygplatsen ägs av Luleå kommun, som har upplåtit nyttjanderätt till marken åt staten genom LfV avseende den civila delen. Nyttjanderätten kommer att överföras till bolaget vad gäller denna del.

Visby flygplats är till största delen belägen på mark som ägs av Gotlands kommun (LfV förvaltar två mindre fastigheter för statens räkning på flygplatsområdet). Marken upplåts av Gotlands kommun till LfV med nyttjanderätt. Nyttjanderätten kommer att överföras till bolaget.

Vid Stockholm-Arlanda flygplats finns det markområden där det fortfarande i domstol pågår två expropriationsärenden med anledning av regeringens beslut att medge Luftfartsverket rätt att genom expropriation förvärva ett antal fastigheter eller delar av fastigheter. Den särskilde utredaren bör i sitt arbete överväga hur dessa ärenden ska hanteras framöver.

Härutöver förvaltar LfV för statens räkning den fastighet på vilken Göteborg City Airport finns belägen. Denna fastighet kommer att överlåtas till bolaget.

Överlåtelsen av statens fasta egendom till aktiebolaget kommer att ske affärsmässigt och till egendomens marknadsvärde.

I samband med överlåtelsen av fastigheter från staten till aktiebolag behöver kostnadsansvaret för föroreningar som verksamheten gett upphov till både före och efter bolagiseringstidpunkten regleras. Inriktningen bör därför vara att på lämpligt sätt värdera eller uppskatta den miljöskuld som verksamheten är behäftad med för att på så sätt ge en rättvis bild av det totala exponeringen i det blivande bolaget. Det innebär att en marknadsmässig värdering av tillgångarna justeras med hänsyn till hur miljöskulden kommer att regleras mellan staten och bolaget.

### *Pensioner och personal*

Till skillnad från de flesta andra myndigheter tryggar LfV åtagandena för tjänstepensioner genom skuldföring, se vidare avsnitt 4.5. De riktlinjer för reglering av pensionsåtaganden i samband med överföring av statlig verksamhet till annan associationsform som beslutades med anledning av 1992 års kompletteringsproposition (prop. 1991/1992:150 bilaga I:1, bet. 1991/92:FiU30, rskr. 1991/92:350) bör tillämpas vid bolagiseringen av LfV. Det innebär att den pensionsskuld som har uppbyggts i den tidigare verksamheten ska tryggas i bolaget. Regeringen bedömer att pensionsskulden för förmåner enligt övergångsbestämmelser, så kallade ÖB-förmåner, ska motsvara skulden för anställda som har

fem år kvar till pensionsålderns enligt övergångsbestämmelserna vid överföring av verksamheten till bolaget.

Överföring av verksamhet till annan huvudman förutsätter förhandlingar och överenskommelser med berörd huvudman. Även i detta fall ska reglerna i 6 b § lagen (1982:80) om anställningsskydd beaktas. Om de kommer att tillämpas beror på om verksamheten efter övergången har bevarat sin identitet, se vidare avsnitt 4.5.

#### 4.4 Det nationella basutbudet av flygplatser

**Regeringens bedömning:** De flygplatser som regeringen beslutar ska ingå i det nationella basutbudet ska, med avseende på den civila verksamheten, förvaltas av bolaget på det sätt som beskrivs i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35).

**Utredningens bedömning:** Utredningen har inte särskilt berört denna fråga.

**Skälen för regeringens bedömning:** Regeringen har i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) redogjort för sin bedömning att staten bör ansvara för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet.

Mot bakgrund av redogörelsen i propositionen fastställde regeringen i ett beslut den 19 mars 2009 ett nationellt basutbud av flygplatser som staten på sikt bör ansvara för att tillhandahålla. I beslutet anges att följande flygplatser ska ingå i basutbudet: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby, Åre/Östersund. Innebörden av att en flygplats ingår i det nationella basutbudet är att flygplatsen inte utan regeringens godkännande får läggas ner även om den går med förlust. Detta innebär en inskränkning av LFV:s beslutanderätt vad gäller dessa flygplatser. Det bolag som regeringen föreslår ska bildas (nedan flygplatsbolaget) bör ansvara för att basutbudet av flygplatser vidmakthålls och utvecklas på ett ekonomiskt effektivt sätt.

För att säkerställa detta kommer regeringen att föreskriva att bolaget inte får lägga ner eller överlåta någon av de flygplatser som ingår i basutbudet utan regeringens godkännande. Samma inskränkningar som i dag gäller för LFV vid driften av flygplatserna kommer alltså att gälla för bolaget. För de militära flygplatserna (Luleå och Ronneby) gäller att bolaget inte får lägga ner eller överlåta den civila verksamheten vid flygplatserna.

Eftersom det är staten som uppdrar åt bolaget att säkerställa driften vid de flygplatser som ingår i basutbudet är det staten som ska kompensera bolaget för de merkostnader som kan följa av att bolaget ska säkerställa flygplatsverksamheten även vid de flygplatser som inte långsiktigt kan förväntas generera en marknadsmässig avkastning på investerat kapital. Finansieringen bedöms kunna hanteras genom att medel överförs från

lönsamma delar av verksamheten. Därigenom kan EG:s statsstödsregler komma att beröras. Prop. 2009/10:16

Tillhandahållandet av basutbudet innefattar enligt regeringens bedömning en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i EG-fördragets mening. Enligt artikel 86.2 i EG-fördraget är företag som tillhandahåller sådana tjänster underkastade reglerna i EG-fördraget i den mån tillämpningen av dessa regler inte rättsligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats dem fullgörs. Det kan alltså vara tillåtet att göra undantag från EG-fördragets regler vad gäller dessa företag om det är nödvändigt för att företagen ska kunna fortsätta att tillhandahålla dessa tjänster. Dock gäller att ett uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse måste vara tydligt definierat och att den ersättning som utgår inte får utgöra en överkompensation. I redovisningen av sin verksamhet måste bolaget beakta lagen (2005:59) om insyn i vissa finansiella förbindelser m.m. Kommissionens riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser (2005/C 312/01) bör iakttas.

#### 4.5 Pensioner

**Regeringens bedömning:** De riktlinjer för reglering av pensionsåtaganden i samband med överföring av statlig verksamhet till annan associationsform som lades fram i 1992 års kompletteringsproposition (prop. 1991/92:150) bör tillämpas vid bolagiseringen av Luftfartsverket. Pensionsskulden för s.k. ÖB-förmåner ska motsvara skulden för anställda som har fem år kvar till pensionsålderns inträde enligt övergångsbestämmelserna vid överföring av verksamheten till bolaget.

**Utredningens bedömning:** Överensstämmer delvis med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** *Arbetsgivarverket* pekar på att vissa arbetstagare genom övergångsbestämmelser (ÖB) till nu gällande pensionsavtal PA 03 har rätt till pension före 65 års ålder samt att flygledare enligt avtalet har en pensionsålder om 60 år. *Arbetsgivarverket* framhåller särskilt att om det nya bolaget övertar de antastbara pensionerna och tillförs pensionsskulden som föreslås är det viktigt att det nya bolaget träffar kollektivavtal som står i överensstämmelse med pensionsskulden och det därmed sammanhängande pensionsåtagandet. *Statens pensionsverk (SPV)* framhåller att LFV skuldför åtagandet för tjänstepensioner vilket kan göra att lösningen skiljer sig från bolagiseringar där affärsverket/myndigheten betalat premier till den statliga försäkringsrörelsen. SPV redogör vidare för vad som gäller enligt nya av SPV antagna riktlinjer vid redovisning av pensionsskulden. SPV pekar i övrigt på frågor som bör regleras och lämnar i vissa fall förslag på lösningar.

*Inledning*

Enligt de riktlinjer som beslutades med anledning av 1992 års kompletteringsproposition (prop. 1991/92:150, bilaga I:1, bet. 1991/92:FiU30, rskr. 1991/92:350) ska i samband med överlåtelse av statlig verksamhet avtal träffas mellan staten och motparten om att överföra betalningsskyldigheten för de upparbetade pensionsåtagandena till motparten. I kompletteringspropositionens avsnitt 4.2.2–4.2.5 redogör regeringen för vad som gäller avtal om överföring av upparbetade pensionsåtaganden, reglering av den särskilda löneskatten, om skyldigheten att trygga övertagna pensionsåtaganden och utfärdande av statlig borgen för överlätna pensionsåtaganden.

Sedan riktlinjerna lades fram har det skett förändringar såväl i fråga om sättet för finansieringen av statliga tjänstepensioner som i fråga om hur pensionsförmånerna bestäms. Till skillnad från de flesta andra myndigheter skuldför LFV åtagandena för tjänstepensioner. Regeringen gör utifrån det bedömningen att riktlinjerna i 1992 års kompletteringsproposition fortfarande är tillämpliga på LFV. Regeringen delar därmed utredningens bedömning att den pensionssskuld som har upparbetats i den tidigare verksamheten ska överföras till det nya bolaget och att den ska tryggas. Det nya bolaget förväntas ingå kollektivavtal som svarar mot det övertagna pensionsåtagandet.

*Ålderspension och antastbara pensioner*

LFV har en omfattande pensionssskuld. Skälen till det är att flygledare enligt pensionsavtalet för anställda i staten m.fl. (PA 03) har pensionsålder 60 år och att vissa arbetstagare genom övergångsbestämmelser till PA 03 har rätt till pension före 65 års ålder, s.k. antastbara pensioner.

Att en pensionsförmån är antastbar innebär att pensionsrätten är villkorad och bortfaller om anställningen upphör före avgång med pension. Inom staten finns två typer av antastbara förmåner, dels ålderspension före 65 år (ÅPF) som innebär en lägre pensionsålder än 65 år enligt aktuellt pensionsavtal, dels rätt att avgå före 65 år enligt övergångsbestämmelser (ÖB) till upphävandet av det allmänna pensionsavtalet för statliga och vissa tjänstemän (PA-74). Enligt bestämmelserna är rätten till pension före 65 år villkorad av att individen har kvar den anställning som gav upphov till rätten att avgå med ålderspension före 65 år.

För medarbetare i myndigheter som omfattas av den statliga försäkringsmodellen har regeringen medgivit personlig pensionsrätt då statlig verksamhet privatiserats. Medgivandet har omfattat de anställda som har fem år kvar till pensionsålderns inträde enligt övergångsbestämmelserna när den statliga anknytningen upphör. Skälet till en sådan begränsning är regeringens strävan att upprätthålla arbetslinjen. Oaktat att LFV skuldför sitt pensionsåtagande har resonemangen om arbetslinjen samma bäring på anställda i LFV som på andra statliga myndigheter.

Pensionssskulden för antastbara förmåner hos LFV omfattar i huvudsak ÅPF-förmåner. ÖB-förmånerna är en mycket liten del av pensionssskulden. LFV har därför inte utnyttjat möjligheten för en skuldförande

arbetsgivare att reducera avsättningarna med hänsyn till hur stor del av de anställda som antas nyttja möjligheten att avgå med ÖB-förmån. Andelen anställda som utnyttjar möjligheten att gå med ÖB-rätt är enligt uppgift från LFV mycket låg. Mot bakgrund av regeringens arbete med arbetslinjen och nyttjandegraden bedömer regeringen att pensionskulden för ÖB-förmåner ska motsvara skulden för anställda som har fem år kvar till pensionsålderns inträde enligt övergångsbestämmelserna vid överföring av verksamheten till bolaget.

De övriga frågor som Statens pensionsverk tar upp i sitt remissyttrande kan regleras genom överlåtelseavtal mellan staten och bolaget.

#### 4.6 Personal

**Regeringens bedömning:** Vid överföring av verksamhet till det berörda bolaget beaktas reglerna i 6 b § lagen (1982:80) om anställningskydd.

**Utredningens bedömning:** Utredningen har inte särskilt berört denna fråga.

**Skälen för regeringens bedömning:** Utgångspunkten för den personalmässiga konsekvensen av en bolagisering är att den aktuella flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket betraktas som övergång av verksamhet. En annan ordning skulle medföra stora negativa konsekvenser för verksamheterna och medföra betydande statsfinansiella kostnader. Överföring av verksamhet till annan huvudman förutsätter förhandlingar och överenskommelser med berörd huvudman. Vid övergång av verksamhet gäller de regler som anges i 6 b § lagen om anställningskydd. Reglerna kommer att tillämpas under förutsättning att verksamheten efter övergången har bevarat sin identitet.

## 5 Flygtrafiktjänstens verksamhet

**Regeringens bedömning:** Flygtrafiktjänsten vid Luftfartsverket bör även fortsättningsvis drivas i myndighetsform i form av affärsverk. Flygtrafiktjänstens verksamhet bör organiseras på ett sådant sätt att en framtida konkurrensutsättning av flygtrafiktjänster vid flygplatser underlättas.

**Utredningens bedömning:** Utredningens bedömning är att verksamheten för flygtrafiktjänsten bör bolagiseras.

**Remissinstanserna:** Ett antal remissinstanser är allmänt kritiska till en ändrad verksamhetsform av Luftfartsverket utan att specifikt hantera flygtrafiktjänsten. *Konkurrensverket* och *Luftfartsstyrelsen* lyfter fram vikten av att separera infrastruktur och produktion vid flygtrafiktjänsten för att möjliggöra en framtida konkurrensutsättning avseende den lokala flygtrafiktjänsten. *Statskontoret* anser bland annat att ett viktigt kriterium

för bolagisering är att det finns fungerande konkurrensalternativ, vilket troligtvis inte föreligger när det gäller flygtrafiktjänsten.

**Skälen för regeringens bedömning:** Flygtrafiktjänsten uppfyller endast delvis de generella kriterier som regering och riksdag tidigare slagit fast för när en affärsverksamhet inom en myndighet kan bedömas aktuell för ombildning till aktiebolagsform, se vidare avsnitt 4.1. Regeringen anser med anledning av detta att en bolagisering av verksamheten inte är aktuell.

I dag råder ingen konkurrens inom flygtrafiktjänster. Luftfartsverket (LFV) är ensam utövare av sådana tjänster i Sverige. Det pågår ett arbete med att möjliggöra en framtida konkurrens avseende flygtrafiktjänster vid flygplats. Luftfartsstyrelsen har i två rapporter utrett förutsättningarna för en konkurrensutsättning samt lämnat förslag till åtgärder för att möjliggöra en sådan konkurrensutsättning. Det är regeringens ambition att återkomma i denna fråga inom ramen för en proposition om en ny luftfartslag. För att underlätta en framtida konkurrensutsättning är det angeläget att redan nu organisera verksamheten på ett sådant sätt att korssubventionering minimeras.

Regeringen delar utredningens förslag att den infrastruktur som tillhör flygtrafiktjänsten inte bör överföras till flygplatsbolaget. Med flygtrafiktjänstens infrastruktur avses huvudsakligen anläggningar och utrustning för en route-verksamheten medan anläggningar och utrustning för flygtrafiktjänster vid flygplats i huvudsak tillhör flygplatsen. Nyttjandet av infrastruktur vid en konkurrensutsättning behöver säkerställas på ett sådant sätt att andra aktörer inte missgynnas. Flygtrafiktjänsten kommer att ha rätt att ta ut en kostnadsbaserad avgift för tillhandahållande av informationer från anläggningar och utrustning som myndigheten förfogar över.

Inom flygtrafiktjänsten pågår samarbete och verksamhet över nationsgränserna. Bedömningen är att sådant samarbete och verksamhet även fortsättningsvis kan bedrivas och utvecklas utan ändrad verksamhetsform för flygtrafiktjänsten vid Luftfartsverket.

Antalet anställda i flygtrafiktjänsten beräknas uppgå till ca 1 300 personer.

## 6 Ekonomiska konsekvenser

Regeringen bedömer att det inte finns något behov av kapitaltillskott för att hantera en bolagisering av flygplatserna. I dag finansierar Luftfartsverket (LFV) sin verksamhet med avgiftsintäkter från de tjänster och produkter som verket tillhandahåller. Regeringen bedömer vidare att det finns ekonomiska förutsättningar för en bolagisering av flygplatsverksamheten. Genomförda känslighetsanalyser, gjorda av konsulter på uppdrag av Regeringskansliet, stödjer denna bedömning. Analyserna av de ekonomiska förutsättningarna innehåller antaganden om bl.a. framtida volymer och risker. Verksamhetsmässiga och finansiella risker är dock i huvudsak inte relaterade till en bolagisering som sådan då de ekonomiska förutsättningarna i allt väsentligt är oförändrade efter en bolagisering.

Regeringen bedömer dock att aktiebolag är den associationsform som ger flygplatsverksamheten bäst förutsättningar att hantera dessa risker.

Luftfartsverket ger i dag ett årligt bidrag motsvarande 22 400 000 kronor som Transportstyrelsen använder som bidrag till icke statliga flygplatser. I samband med en bolagisering av Luftfartsverkets flygplatsverksamhet kommer framtida bidrag till icke statliga flygplatser i sin helhet att hanteras under anslaget 1:10 *Driftsbidrag till icke statliga flygplatser*, se regeringens budgetpropositionen för 2010

Den ändrade verksamhetsformen för flygplatsverksamheten bidrar till extra kostnader men även till en potentiell effektivisering. Merparten av kostnaderna är av engångskaraktär kopplade till delningsprocessen och inrättandet av en ny verksamhetsform, men också löpande merkostnader på grund av att verksamheten förlorar vissa samordningsmöjligheter när verket delas. Den potentiella effektiviseringsvinsten bedöms dock överstiga de ökade kostnaderna i samband med en bolagisering. Kostnader av engångskaraktär uppskattas till ungefär 45 miljoner kronor. Beloppet är behäftat med osäkerhet och gränsdragningen mellan vad som är omställningskostnad respektive investering i verksamheten är inte entydig. De huvudområden som omställningskostnaden omfattar är personal, IT omställning och utredningsarbete. Därutöver kan kostnader för stämpelskatt uppkomma i samband med överföringen av fastigheter till det nya bolaget. Dessa kan uppgå till 300 miljoner kronor. Kostnaderna för stämpelskatten är statsfinansiellt neutrala för staten men belastar bolagets resultat. Finansieringen av kostnaderna kommer inte att belasta den anslagsmässiga redovisningen utan kommer att tas inom ramen för den befintliga verksamheten.

Om det i samband med bolagiseringen blir aktuellt att överlämna arkivhandlingar som rör flygplatsverksamheten till de statliga arkivmyndigheterna så ska kostnader för att bevara, vårda och tillhandahålla dessa bäras av LFV (affärsverket). Om det senare blir aktuellt att överlämna allmänna handlingar som förvaras hos bolaget till de statliga arkivmyndigheterna ska engångskostnader vid överlämnandet samt framtida kostnader för att bevara, vårda och tillhandahålla dessa bäras av LFV eller bolaget. Den senare frågan kommer att regleras i avtal mellan myndigheten/staten och bolaget.

# Sammanfattning av betänkandet Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70)

## Uppdraget

Utredningens uppdrag har varit att genomföra en översyn av det samlade svenska flygplatssystemet med syfte att lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser i Sverige.

Uppdraget har omfattat samtliga flygplatser, det vill säga både statliga, kommunala och privata, som i dag har linjetrafik. I uppdraget har ingått att analysera förutsättningar för och effekterna av en omfördelning av ansvaret för statliga och kommunala flygplatser samt att lämna förslag till en robust och långsiktig finansieringsmodell för det samlade flygplatssystemet.

Vidare har det ingått i uppdraget att belysa Luftfartsverkets roll som statlig infrastrukturhållare för flygplatser samt att redovisa förutsättningarna för och konsekvenserna av alternativa verksamhetsformer – både i förhållande till de transportpolitiska målen och till de företagsekonomiska krav som i dag finns på verket.

## Utgångspunkter

Den grundläggande utgångspunkten för utredningsarbetet har varit att statens engagemang kring flygplatserna ska utformas så att det bidrar till transportpolitisk måluppfyllelse. Begreppet *tillgänglighet* och dess definition är viktigt för att bedöma flygets bidrag till måluppfyllelsen.

För att uppnå de transportpolitiska målen krävs en samordning mellan trafikslagen och en annan viktig utgångspunkt för utredningens arbete och förslag har därför varit behovet av samverkan mellan trafikslagen och mellan de statliga aktörerna.

Den statliga investeringsplaneringen och infrastrukturens utbyggnad inom väg- och järnvägssektorn kommer enligt utredningens uppfattning att i hög grad påverka utvecklingen av det totala transportsystemet och har därför kartlagt hur nuvarande investeringsplaner kan tänkas påverka framtida restider och resmöjligheter inom de olika trafikslagen och den inbördes relationen mellan dessa. Den *faktiska och prognostiserade utvecklingen* av flygtrafiken har också varit betydelsefulla utgångspunkter för förslagen.

## Kategorisering av flygplatser

Utredningen föreslår att samtliga flygplatser med linjetrafik delas in i följande tre kategorier:

- nationellt strategiska flygplatser
- regionalt strategiska flygplatser
- övriga flygplatser.

Utgångspunkten för kategoriseringen har varit respektive flygplats bidrag till den transportpolitiska måluppfyllelsen. För att kunna genomföra



kategoriseringen har utredningen utgått från ett antal kriterier där trafikvolym, nyttan av flygplatsen och närheten till Arlanda har bedömts. För vissa flygplatser har utredningen därutöver baserat kategoriseringen på särskilda överväganden.

Följande flygplatser bör enligt utredningens uppfattning ingå i kategorin *nationellt strategiska* flygplatser: Arlanda, Arvidsjaur, Bromma, Kiruna, Landvetter, Luleå, Malmö, Umeå, Visby och Östersund.

För de nationellt strategiska flygplatserna bör staten garantera en ersättning som motsvarar 100 procent av det aktuella underskottet för driften av flygplatsen. För de flygplatser som ligger inom det bolagiserade luftfartsverket sker detta genom korssubventionering och för de flygplatser som inte är statligt ägda ges ersättningen via det statliga ersättningsystemet.

I kategorin *regionalt strategiska* flygplatser bör följande flygplatser ingå: Göteborg City, Gällivare, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Kramfors, Kristianstad, Linköping, Lycksele, Mora, Oskarshamn, Pajala, Ronneby, Skavsta, Skellefteå, Sundsvall, Sveg, Torsby, Trollhättan, Vilhelmina, Växjö, Ängelholm, Örebro och Örnsköldsvik.

För de av Luftfartsverkets flygplatser som klassificeras som regionalt strategiska kan man på sikt tänka sig ett alternativt huvudmannaskap. Genom ett regionalt/kommunalt/privat ägande kan arbetet med att utveckla flygplatsen ingå som en naturlig del i övrigt regionalt utvecklingsarbete. Den positiva trafikutvecklingen vid de flygplatser som under senare år övergått från Luftfartsverket till kommunal ägo talar för att ett ökat regionalt engagemang kan gynna både utvecklingen i regionen och vid själva flygplatsen.

För de regionalt strategiska flygplatserna bör ersättningen från staten vara upp till 75 procent av det aktuella underskottet för drift av flygplatsen.

Flygplatserna i Borlänge, Norrköping, Storuman och Västerås bör betraktas som *övriga flygplatser*. För dessa flygplatser bör ingen statlig driftersättning utgå.

Utredningen föreslår en inledande nivå på den totala statliga ersättningen på 105 miljoner kronor.

Luftfartsstyrelsen bör få i uppdrag att regelbundet, till exempel vart tredje år, följa upp och vid behov justera indelningen i de olika kategorierna.

### **Beredskapsfrågor**

Utredningen föreslår att Luftfartsstyrelsens flygräddningscentral vid Käringberget i Göteborg får ansvaret för att på nationell nivå säkerställa att flygplatser öppnas för akuta ambulanstransporter på tider när den aktuella flygplatsen normalt är stängd.

## Luftfartsverkets verksamhetsform

Aktiebolagsformen omgärdas av ett enkelt, etablerat och allmänt känt regelverk. Utredningens bedömning är att både den inre effektiviteten och möjligheterna för Luftfartsverket att utvecklas skulle förbättras vid en bolagisering. Möjligheterna att samverka med externa parter förenklas också avsevärt vid en bolagisering.

Luftfartsverket bör därför den 1 januari 2009 ombildas till två fristående aktiebolag. I det ena bolaget bör förvaltningen och driften av de flygplatser som Luftfartsverket i dag driver ligga. I det andra bolaget bör flygtrafiktjänsten ligga.

I flygplatsbolaget bör långsiktigt de flygplatser som kategoriserats som nationellt strategiska och som i dag ligger i Luftfartsverket ingå. Dessa flygplatser är Arlanda, Bromma, Kiruna, Landvetter, Luleå, Malmö, Umeå, Östersund och Visby. Vad gäller flygplatsen i Luleå bör endast driften ingå eftersom flygplatsen förvaltas av Fortifikationsverket.

Möjligheten att till marknadspris sälja ut någon av Luftfartsverkets större flygplatser till regionala/kommunala/privata intressenter bör övervägas. Landvetter och Malmö skulle kunna vara sådana flygplatser. Om en utförsäljning inte genomförs bör flygplatserna långsiktigt ingå i bolaget.

De flygplatser som i dag drivs av Luftfartsverket och som vid kategoriseringen hamnat i kategorin regionalt strategiska flygplatser bör på kort sikt ingå i det nybildade bolaget. Ambitionen bör dock vara att de flesta av dessa flygplatser på sikt lämnar bolaget och övergår i regional/kommunal/privat ägo. I vilken takt och under vilka former detta bör genomföras bör vara en fråga för bolaget och de regionala intressenterna. De flygplatser som i dag ligger inom Luftfartsverket och som kategoriserats som regionalt strategiska är Jönköping, Karlstad, Ronneby, Skellefteå, Sundsvall, Ängelholm och Örnsköldsvik.

Det transportpolitiska uppdrag som Luftfartsverket har i dag bör i sin helhet föras över till det nya bolagen. Utredningens bedömning är att detta enklast görs i form av ägardirektiv.

I och med att verkets nuvarande uppgifter och transportpolitiska ansvar kommer att ligga fast innebär bolagiseringen inte någon förändring i denna del. Bolagets roll och grundläggande uppgift att vara en av de statliga aktörerna som tillhandahåller infrastruktur kommer att vara densamma.

## Utredningens förslag i punktform

### *Utgångspunkter för kategorisering*

- Samtliga flygplatser, med linjetrafik, bör delas in i de tre kategorierna nationellt strategiska, regionalt strategiska och övriga flygplatser.
- Flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda på två timmar eller mindre bör kategoriseras som övriga flygplatser. Vissa flygplatser bör ingå i kategorin övriga flygplatser till följd av särskilda överväganden.

- Om en flygplats uppfyller de kriterier som fastställts för passagerarvolym och nytta, och inte kategoriserats som övrig flygplats, bör den betraktas som nationellt strategisk.
- Samtliga flygplatser som inte faller inom någon av kategorierna nationellt strategisk eller övrig bör betraktas som regionalt strategiska.

#### *Kategorisering*

- Nationellt strategiska flygplatser: Arlanda, Arvidsjaur, Bromma, Kiruna, Landvetter, Luleå, Malmö, Umeå, Visby och Östersund.
- Regionalt strategiska flygplatser: Göteborg City, Gällivare, Hagfors, Halmstad, Hemavan, Jönköping, Kalmar, Karlstad, Kramfors, Kristianstad, Linköping, Lycksele, Mora, Oskarshamn, Pajala, Ronneby, Skavsta, Skellefteå, Sundsvall, Sveg, Torsby, Trollhättan, Vilhelmina, Växjö, Ängelholm, Örebro och Örnsköldsvik.
- Övriga flygplatser: Borlänge, Norrköping, Storuman och Västerås.
- De flygplatser som drivs av Luftfartsverket och som klassificeras som regionalt strategiska bör på sikt övergå till regionalt/kommunalt/privat huvudmannaskap. I vilken takt och under vilka former detta ska ske bör vara en fråga för det bolagiserade verket och de regionala intressenterna.

#### *Ersättningsystemet.*

- För nationellt strategiska flygplatser bör staten garantera en ersättning som motsvarar 100 procent av det redovisade underskottet för drift av flygplatsen.
- För regionalt strategiska flygplatser bör ersättningen från staten vara upp till 75 procent av det aktuella underskottet för drift av flygplatsen.
- För flygplatser från vars centralorter man med bil eller kollektivtrafik kan resa till Arlanda på mellan 2 och 2,5 timmar bör den ersättning som beräknats i fördelningsmodellen minska med 50 procent.
- För de flygplatser som kategoriserats som övriga flygplatser bör ingen ersättning utgå.
- Den totala ersättningen till icke-statliga flygplatser bör inledningsvis uppgå till 105 miljoner kronor.

#### *Samordning och beredskapsfrågor*

- Investeringar på flygplatser där Rikstrafiken upphandlar merparten av den reguljära linjetrafiken bör föregås av ett samråd med myndigheten.
- Regionerna bör ta ett ökat ansvar för flygplatsinfrastrukturen vid planering, prioritering och fördelning av medel.
- Luftfartsstyrelsens flygräddningscentral bör få ansvaret för att säkerställa att flygplatser öppnas för akuta ambulanstransporter på tider när den aktuella flygplatsen normalt är stängd.

- Luftfartsverket bör den 1 januari 2009 ombildas till två fristående aktiebolag – ett bolag för flygplatsdrift och ett bolag för flygtrafik-tjänst.
- Staten bör överväga att ta in privata minoritetsägare i flygplatsbolaget för att ytterligare främja effektivitet och utveckling.
- Inledningsvis bör förvaltning och drift av samtliga flygplatser som i dag ligger inom Luftfartsverket ingå i flygplatsbolaget.
- Långsiktigt bör förvaltning och drift av följande nationellt strategiska flygplatser ingå i bolaget: Arlanda, Bromma, Kiruna, Umeå, Visby och Östersund. Även driften vid flygplatsen i Luleå, som förvaltats av Fortifikationsverket, bör ingå i bolaget.
- En utförsäljning, till marknadspris, av Landvetter eller Malmö till regionala/kommunala/privata intressenter bör övervägas. Om en utförsäljning inte genomförs bör även dessa flygplatser långsiktigt ingå i bolaget.
- De flygplatser som kategoriserats som regionalt strategiska och som i dag ingår i Luftfartsverket bör vid lämplig tidpunkt övergå till regionalt/kommunalt/privat ägande. De aktuella flygplatserna är Jönköping, Karlstad, Skellefteå, Sundsvall, Ängelholm och Örnsköldsvik. Även driften vid Ronneby, som förvaltats av Fortifikationsverket, bör övergå till regionalt/kommunalt/privat ägande.
- Det transportpolitiska uppdrag som Luftfartsverket har i dag bör föras över till bolagen.
- Styrelserna i de nya bolagen bör tillsättas i god tid så att de kan agera som en tydlig part i ett tidigt skede av bolagiseringsprocessen.

## Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har yttrat sig över betänkandet Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70): Arbetsmiljöverket, Arbetsgivarverket, Banverket, Boverket, Ekonomistyrningsverket, Glesbygdsverket, Försvarsmakten, Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS), Järnvägsstyrelsen, Konkurrensverket, Konsumentverket, Krisberedskapsmyndigheten, Luftfartsstyrelsen, Luftfartsverket, Naturvårdsverket, Rikstrafiken, Sjöfartsverket, Statskontoret, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), SJ AB, Statens Pensionsverk, Statens räddningsverk, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Verket för näringslivsutveckling (Nutek), Vägverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Kalmar län, Länsstyrelsen i Gotlands län, Länsstyrelsen i Blekinge län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Hallands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Västernorrlands läns landsting, Västerbottens läns landsting, Norrbottens läns landsting, Skåne läns landsting, Stockholms läns landsting, Arvidsjaurs kommun, Borlänge kommun, Falu kommun, Göteborgs kommun, Hagfors kommun, Halmstads kommun, Helsingborgs kommun, Härnösands kommun, Hässleholms kommun, Jönköpings kommun, Kalmar kommun, Karlstads kommun, Kiruna kommun, Kramfors kommun, Linköpings kommun, Luleå kommun, Lycksele kommun, Malmö kommun, Mora kommun, Norrköpings kommun, Nyköpings kommun, Ronneby kommun, Sigtuna kommun, Skellefteå kommun, Sollefteå kommun, Sundsvalls kommun, Svedala kommun, Storumans kommun, Torsby kommun, Umeå kommun, Vilhelmina kommun, Växjö kommun, Åre kommun, Ängelholms kommun, Örebro kommun, Örnsköldsviks kommun, Östersunds kommun, Regionförbundet Uppsala län, Regionförbundet Sörmland, Regionförbundet Östsmåland, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet Södra Småland, Regionförbundet i Kalmar län, Region Blekinge, Region Halland, Region Värmland, Regionförbundet Örebro län, Region Dalarna, Region Gävleborg, Kommunförbundet Stockholms län, Kommunförbundet Västernorrlands län, Kommunförbundet Västerbotten, Kommunförbundet Norrbotten, Företagarna, Linköping City Airport, Landsorganisationen i Sverige (LO), Näringslivets Transportråd, SAS AB, Facket för Service och Kommunikation (SEKO), Svenska Flygföretagens Riksförbund (SFR), Svenska Naturskyddsföreningen (SNF), Svenska Transportarbetareförbundet, Svenskt Flyg, Svenskt Näringsliv, Sveriges Akademikers Centralorganisation (SACO), Sveriges Kommuner och Landsting, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Transportgruppen.

Följande remissinstanser har inte kommit in med något remissyttrande: Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Jämtlands läns landsting, Västra

Götalands landsting, Alvesta kommun, Bromölla kommun, Härjedalens kommun, Kristianstads kommun, Oskarshamns kommun, Pajala kommun, Stockholms kommun, Trollhättans kommun, Uddevalla kommun, Uppsala kommun, Vänersborgs kommun, Västerås kommun, Östra Göinge kommun, Västmanlands Kommuner och Landsting, Kommunförbundet Jämtlands län, Fackförbundet ST, Green Cargo AB, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), SAAB AB, Stiftelsen Institutet för Framtidsstudier, Studieförbundet Näringsliv och Samhälle (SNS), Svenska Handelskammarförbundet, Sveriges Transportindustrieförbund, Sveriges Åkeriföretag.

Följande kommuner har fått remissen för kännedom: Ale kommun, Alingsås kommun, Aneby kommun, Arboga kommun, Arjeplogs kommun, Arvika kommun, Askersunds kommun, Avesta kommun, Bengtsfors kommun, Bergs kommun, Bjurholms kommun, Bjuvs kommun, Bodens kommun, Bollebygds kommun, Bollnäs kommun, Borgholms kommun, Borås kommun, Botkyrka kommun, Boxholms kommun, Bromölla kommun, Bräcke kommun, Burlövs kommun, Båstads kommun, Dals-Eds kommun, Danderyds kommun, Degerfors kommun, Dorotea kommun, Eda kommun, Ekerö kommun, Eksjö kommun, Emmaboda kommun, Enköpings kommun, Eskilstuna kommun, Eslövs kommun, Essunga kommun, Fagersta kommun, Falkenbergs kommun, Falköpings kommun, Falu kommun, Filipstads kommun, Finspångs kommun, Flens kommun, Forshaga kommun, Färgelanda kommun, Gagnefs kommun, Gislaveds kommun, Gnesta kommun, Gnosjö kommun, Grums kommun, Grästorps kommun, Gullspångs kommun, Gällivare kommun, Gävle kommun, Götene kommun, Habo kommun, Hallsbergs kommun, Hallstahammars kommun, Halmstads kommun, Hammarö kommun, Haninge kommun, Haparanda kommun, Heby kommun, Hedemora kommun, Herrljunga kommun, Hjo kommun, Hofors kommun, Huddinge kommun, Hudiksvalls kommun, Hultsfreds kommun, Hylte kommun, Håbo kommun, Hällefors kommun, Härryda kommun, Höganäs kommun, Högsby kommun, Hörby kommun, Höörs kommun, Jokkmokks kommun, Järfälla kommun, Kalix kommun, Karlsborgs kommun, Karlshamns kommun, Karlskoga kommun, Karlskrona kommun, Katrineholms kommun, Kils kommun, Kinda kommun, Klippans kommun, Knivsta kommun, Kristianstads kommun, Krokoms kommun, Kumla kommun, Kungsbacka kommun, Kungsörs kommun, Kungälv kommun, Kävlinge kommun, Köpings kommun, Laholms kommun, Landskrona kommun, Laxå kommun, Lekebergs kommun, Leksands kommun, Lerums kommun, Lessebo kommun, Lidingö stad, Lidköpings kommun, Lilla Edets kommun, Lindesbergs kommun, Ljungby kommun, Ljusdals kommun, Ljusnarsbergs kommun, Lomma kommun, Ludvika kommun, Lunds kommun, Lycksele kommun, Lysekils kommun, Malungs kommun, Malå kommun, Mariestads kommun, Markaryds kommun, Marks kommun, Melleruds kommun, Mjölby kommun, Mora kommun, Motala kommun, Mullsjö kommun, Munkedals kommun, Munkfors kommun, Mölndals kommun, Mönsterås kommun, Mörbylånga kommun, Nacka kommun, Nora kommun, Norbergs kommun, Nordanstigs kommun, Nordmalings kommun, Norrtälje kommun, Norsjö kommun, Nybro kommun, Nykvarns kommun, Nynäshamns kommun, Nässjö kommun, Ockelbo kommun,

Olofströms kommun, Orsa kommun, Orusts kommun, Osby kommun, Ovanåkers kommun, Oxelösunds kommun, Pajala kommun, Partille kommun, Perstorps kommun, Piteå kommun, Ragunda kommun, Robertsfors kommun, Rättviks kommun, Sala kommun, Salems kommun, Sandvikens kommun, Simrishamns kommun, Sjöbo kommun, Skara kommun, Skinnskattebergs kommun, Skurups kommun, Skövde kommun, Smedjebackens kommun, Sollentuna kommun, Solna stad, Sorsele kommun, Sotenäs kommun, Staffanstorps kommun, Stenungsunds kommun, Storfors kommun, Strängnäs kommun, Strömstads kommun, Strömsunds kommun, Sundbybergs kommun, Sunne kommun, Surahammars kommun, Svalövs kommun, Svenljunga kommun, Säffle kommun, Säters kommun, Sävsjö kommun, Söderhamns kommun, Söderköpings kommun, Södertälje kommun, Sölvesborgs kommun, Tanums kommun, Tibro kommun, Tidaholms kommun, Tierps kommun, Timrå kommun, Tingsryds kommun, Tjörns kommun, Tomelilla kommun, Torsås kommun, Tranemo kommun, Tranås kommun, Trelleborgs kommun, Trosa kommun, Tyresö kommun, Täby kommun, Töreboda kommun, Uddevalla kommun, Ulricehamns kommun, Uppland-Bro kommun, Upplands Väsby kommun, Uppsala kommun, Uppvidinge kommun, Vadstena kommun, Vaggeryds kommun, Valdemarsviks kommun, Vallentuna kommun, Vansbro kommun, Vara kommun, Varbergs kommun, Vaxholms kommun, Vellinge kommun, Vetlanda kommun, Vimmerby kommun, Vindelns kommun, Vingåkers kommun, Vårgårda kommun, Vännäs kommun, Värmdö kommun, Värnamo kommun, Västerviks kommun, Växjö kommun, Ydre kommun, Ystads kommun, Åmåls kommun, Ånge kommun, Årjängs kommun, Åsele kommun, Åstorps kommun, Åtvidabergs kommun, Älmhults kommun, Älvdalens kommun, Älvkarleby kommun, Älvsbyns kommun, Öckerö kommun, Ödeshögs kommun, Örkelljunga kommun, Österåkers kommun, Östhammars kommun.

Av dessa kommuner har följande inkommit med remissvar: Ale kommun, Arvika kommun, Dals-Eds kommun, Danderyds kommun, Degerfors kommun, Eksjö kommun, Eskilstuna kommun, Essunga kommun, Gällivare kommun, Gävle kommun, Hallsbergs kommun, Haninge kommun, Haparanda kommun, Hudiksvalls kommun, Häbo kommun, Hällefors kommun, Hörby kommun, Knivsta kommun, Kumla kommun, Kungälv kommun, Landskrona kommun, Lekebergs kommun, Lindsbergs kommun, Ljusnarsbergs kommun, Lunds kommun, Mora kommun, Munkfors kommun, Mölndals kommun, Mönsterås kommun, Mörbylånga kommun, Nacka kommun, Nora kommun, Nordanstigs kommun, Sala kommun, Simrishamns kommun, Skövde kommun, Sorsele kommun, Sundbybergs kommun, Södertälje kommun, Timrå kommun, Trelleborgs kommun, Vallentuna kommun, Varbergs kommun, Växjö kommun, Ånge kommun, Årjängs kommun, Älmhults kommun, Älvdalens kommun, Ödeshögs kommun, Österåkers kommun, Östhammars kommun.

Vidare har yttranden inkommit från: Västerbottens Handelskammare, Stockholm Skavsta Airport, UFNI, Stockholms Handelskammare, Handelskammaren Mälardalen, Västra Götalandsregionen, Hemavan Tärnaby Airport, Handelskammaren Mittsveriges Service AB, Västsvenska Industri- och Handelskammaren, Företagarna i Storuman,

Sorsele och Svensk Handel, Samarbetskommittén Skåne Nordost, Prop. 2009/10:16  
LänsTrafiken Örebro, Växjö Flygplats AB Småland Airport, Landstinget Bilaga 2  
Västernorrland Regional Utveckling, Region Skåne, Transportindustri-  
förbundet, Östsvenska Handelskammaren, Västra Götalandsregionen,  
Sydsvenska Industri- och Handelskammaren, A-Banan Projekt AB,  
Skåne Nordväst, Branschföreningen Tågoperatörerna, Företagare-  
föreningen MöckelnFöretagen, Örebro Airport, AOPA Sweden,  
Sundsvallsregionen, Mellansvenska Handelskammaren, Skåne Nordost.



Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 september 2009

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Olofsson, Bildt, Ask, Husmark Pehrsson, Larsson, Erlandsson, Torstensson, Björklund, Carlsson, Littorin, Borg, Malmström, Sabuni, Billström, Adelson Liljeroth, Tolgfors, Björling, Krantz

Föredragande: Åsa Torstensson

---

Regeringen beslutar proposition 2009/10: 16 Ändrad verksamhetsform för flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket.