

Uppstartsmöte för arbetet inför den tredje referensperioden (RP3) avseende systemet med prestationsplaner

Datum	2017-01-16
Tid	10:00 – 15:00
Plats	Folkets Hus - City Conference Center, Stockholm
Närvarande	Se bifogad deltagarlista

1 Mötets öppnande

Mötet öppnades och agendan presenterades. KOM deltar via telefon och presenterar den europeiska tidplanen.

Transportstyrelsen (hädanefter TS) presenterade den interna projektgruppen och informerade om att en konsultinsats upphandlats för översyn av effekterna av RP1 och RP2. Projektledaren Christer Runebrandt från Stelacon som var på plats presenterade sig och uppmanade mötesdeltagarna att kontakta honom om de har frågor eller vill lämna synpunkter.

Kort presentationsrunda av samtliga mötesdeltagare.

2 Övergripande tidplan

Anna Zalewska och Rolf Tuchhardt från KOM deltog via telefon och presenterade den europeiska tidplanen. Följande punkter togs upp:

- Gate-to-gate focus
- Terminal services (for example market conditions)
- Incentive schemes
- Net work management
- Integrate PRB in this process
- Traffic risk sharing
- Cost exempted
- How to take into account local circumstances

TS sammanfattade den europeiska tidplanen och påpekade att det troligtvis inte kommer att hända så mycket före SSC-möte i 24-25 oktober 2017. På mötet den 24-25 oktober sker en första diskussion angående revidering av prestationsplansförordningen (390/2013) och avgiftsförordning (391/2013).

TS presenterade den svenska tidplanen (se utskickad presentation) och informerade om att en extern strategisk referensgrupp kommer att inrättas under februari 2017.

- LfV framförde att de tycker det är sent att lämna svenska förslag till EU i oktober.

TS svarade att den strategiska referensgruppen kommer att arbeta under våren och framåt med att ta fram förslag, men att myndigheten kommer att initiera en dialog med kommissionen under våren 2017.

3 Bakgrund och redogörelse för RP1 och RP2 - erfarenheter från TS och från berörda organisationer

Transportstyrelsen redogjorde kortfattat för RP1 och RP2 samt vissa observationer på hur systemet har fungerat hittills.

- SFB anser att Sverige gjorde det enkelt för sig genom att bara ”kopiera” de europeiska målen. SFB påpekade att fokus ska vara på respektive lands potential och att Sverige kunde ha genomfört ytterligare kostnadseffektiviseringar.
- ACR påpekade att systemet saknar flexibilitet, exempelvis när flygplatser behöver utöka verksamheten/öppningstider eller då kostnaderna på annat sätt varierar kraftigt under referensperioden. ACR önskar en ökad flexibilitet inom systemet under innevarande referensperiod.
- Swedavia instämde i att det är viktigt att hitta en bättre flexibilitet inför RP3 och att man behöver jobba på infrastruktursidan. Idag finns höga krav på flygplatssidan vad gäller tillgänglighet 24H och att detta inte är möjligt att möta med befintliga kostnadseffektivitetskrav utan man behöver ha en dialog med brukarna att förankra investeringar i förhållande till den tillgänglighet som efterfrågas.

TS svarade att inför den nya referensperioden är det viktigt att möjliggöra teknikutveckling och att göra avvägningar mellan målen.

- SFB påpekade att det var enkla besparingar som gjordes i RP1 och RP2 och att man nu måste börja göra större strukturella förändringar hos ANSP där det fortfarande finns stor potential till ytterligare

effektivisering. SFB presenterade ett konkret exempel på strukturella förändringar i antal ATCC.

- Trollhättan flygplats menade att flygplatserna var dåligt insatta i TS arbetet inför RP2, och att de är mycket positiva till detta möte och det arbete som ligger framåt i tiden. Frågan ställdes också om det verkligen var korrekt att låta fastställda kostnader från RP1 ligga till grund för de fastställda kostnader under RP2 och menar att det bör vara flygplatsernas budgeterade kostnader som ska ligga till grund för de fastställda besluten.

TS svarar att detta är en av de stora frågorna inför RP3 och att de kommer se över alternativ till eventuella kostnadseffektiviseringar

- ACR ansåg att man borde göra undantag från kostnadseffektivitetsmålet inom de områden som är öppna för konkurrens. När upphandling sker på flygplatserna bidrar konkurrensen i sig till lägre kostnader för flygtrafiktjänsten. I annat fall leder detta till dubbelreglering och det blir ohållbart för ANSP.
- Saab Airport undrade om det kommer ske någon översyn av fördelningstalen på flygplatserna?

TS svarade att det i dagsläget inte finns något som tyder på att fördelningstalen kommer att ändras.

- ACR informerade om att flygplatserna står inför att behöva utöka luftrummet med nya procedurer, detta innebär längre flygvägar en route och menar på att hänsyn måste tas för detta.

TS svarade att om flygplatserna står inför utökat luftrum och att om verkligheten förändras kan det framöver bli aktuellt att se över fördelningstalen om än med viss eftersläpning.

4 Förväntningar på RP3 och viktiga svenska ståndpunkter för det fortsatta arbetet

4.1 Frågeställningar inför övergripande svenska ståndpunkter allmänt

Är förutsättningarna lika för alla medlemsstater eller behöver nationella förutsättningar beaktas?

- SFB ansåg att alla medlemsstater har olika förutsättningar och att man behöver se målen på lägre nivå (FAB, enskilda stater samt leverantörer).

- ACR påpekade att den konkurrensutsatta marknaden som finns i Sverige kan skilja sig mot andra medlemsstater och att detta bör uppmärksammas.
- LFV påtalade att det är viktigt att anpassa målen individuellt, både efter medlemsstater och efter dess olika parter.
- SFB ansåg att det är viktigt att inte ”ha mål kostar mer än vad de smakar” och att medlemsstaterna bör prioritera mellan de olika målen.
- Samtliga mötesdeltagare var överens om att nationella förutsättningar bör beaktas.

Är det lämpligt/ändamålsenligt att fastställa prestationsplanerna över en femårsperiod?

- ACR ansåg att det kan vara problematiskt att ha en strikt plan och föreslår att man kanske behöver en avstämning under referensperioderna d.v.s. öppna planen för att få viss flexibilitet, både plus och minus.
- Swedavia menade att det, med tanke på att budget för en referensperiod ska lämnas ca 2 år innan perioden startar, är oerhört svårt att bedöma vad som händer 7-8 år framåt. Tre år skulle kännas mer ok, alternativt att ha en 5-års period men att i så fall bygga in flexibilitet i samråd med brukare och TS.

TS påpekade att det är lättare att driva en fråga om flexibilitet än kortare referensperiod.

- TS sammanfattade att man verkade vara enade om behovet till en ökad flexibilitet jämfört med dagens läge.
- ACR lyfte frågan om osäkerhet beträffande kostnadseffektiviseringar vid upphandlingar av kontrakt som sträcker sig över flera referensperioder. .

Kan systemet förenklas för att minska administrationen? Är det önskvärt eller ska en europeisk ensning vara prioriterad även fortsättningsvis?

- ACR ansåg att man bör fundera på om rapportering från flygplatserna ska ske via ANSP eller genom flygplatserna. Detta skulle medföra en hel del extra administration för ANSP.
- SFB såg inget problem med ensning om det underlättar administrationen, och ansåg inte att en ensning och en förenklad administration motsäger varandra.

- Trollhättan flygplats påtalade att man gärna ser en mindre administration för de små aktörerna.
- LFV tyckte att man bör förenkla och harmonisera i den utsträckning som är möjligt. Samt att europeiska kommissionen behöver bli tydligare med vad som är korrekt och vad som gäller. Viktigt att vi lämnar in, svårt att få tillbaka fr Bryssel vad som är rätt/fel,
- ACR ansåg att de som leverantörer lägger ner mycket administration och bör få tackning för detta.

Vilka mål ska prioriteras om avvägningar mellan olika mål blir aktuella?

- Denna fråga diskuterades under första punkten men sammantaget var mötesdeltagarna enade om att kostnadseffektivitetsmålet bör prioriteras.

Hur kan konkurrensutsatta områden hanteras på bästa sätt?

- TS informerade om att utredningen bl.a. kommer att titta vidare på detta.
- TS uppmanade även mötesdeltagarna att komma med synpunkter då KOM gärna ser att vi kommer med input i denna fråga.

Bör Sverige verka för att den svenska modellen gällande civil militär flygtrafiktjänst (FUA) fungerar som förebild även på Europeisk nivå?

- Swedavia tycker att Sverige kan marknadsföra att det fungerar bra under våra förhållanden, men inte att vi ska driva denna fråga då det finns problem med att implementera lösningen i andra länders luftrum.
- Försvarmakten tyckte att vi ska bibehålla vår modell och att Sverige kanske kan ställa upp med föreläsningar, men inte att vi ska driva frågan mot övriga Europa då marknaden ser olika ut med olika förutsättningar.

Övrigt

- SFB undrade hur TS uppdrag är formulerat?

TS är svarade att myndigheten är utpekad att förvalta och administrera systemet med prestationsplanen. Utifrån erfarenheter från RP1 och RP2, positiva effekter och problemområden, ska en grund läggas inför RP3. Som opartisk regulator ska TS arbeta för att RP3 ska leda till önskade effekter för branschen.

4.2 Säkerhet:

Är nuvarande KPI:er relevanta?

Är det ändamålsenligt att utvärdering sker genom enkäter som varje organisation själv redogör för?

Behövs någon samlad bedömning för att ensa utvärderingen mellan olika länder?

- LfV påpekade att det är viktigt att vara noga med jämförelse mellan medlemsstater. EASA har svårigheter att granska medlemsstaternas svar med p.g.a. olikheter i länderna.

4.3 Miljö

Är det rimligt att ålägga Sverige ytterligare förbättringar inom miljöområdet?

Är rakaste flygväg ett lämpligt mått för att bedöma miljöeffekter?

Finns det några alternativ?

Är det lämpligt att bara utvärdera de delar som berör en-route, eller bör hela flygningen ”gate-to-gate” mätas?

TS redogör för punkterna ovan. FAB har ett ”hårt” mål på 0,20 och ett målvärde på 0,19 % år 2019, dvs. liten avvikelse för att klara detta mål.

- Swedavia hänvisade till att det finns strikta miljömål på Arlanda som väl täcker EU-målet. Man mäter idag endast i luftrummet och inte på flygplatsen. Något som skulle kunna vara aktuellt att se över är sjunkhastigheter vid flygplatsen.
- Försvarsmakten kan i framtiden komma att behöva större tillgång till avgränsat luftrum då hotbilden kan se annorlunda ut, och detta kommer i så fall att påverka tillgången på luftrum. Man bör se på andra parametrar än kortast flygsträcka.

4.4 Kapacitet

Är det rimligt att ålägga Sverige ytterligare krav på kapacitetsförbättringar?

Kan kapacitetsförbättringar genomföras till en rimlig kostnad?

Är det relevant att använda ekonomiska incitament för att uppnå kapacitetsförbättringar i svenska luftrum?

- Swedavia hade svårt att se att Sverige skulle kunna uppnå ytterligare kapacitetsförbättringar till 2020. Detta skulle kräva investeringar som i dagsläget inte är möjliga att genomföra. Swedavia ansåg

vidare att man bör se till de olika zoner som finns i Europa och att kapacitetskraven bör anpassas utifrån nationella förutsättningar. SFB instämde.

- Försvarsmakten påpekade att användandet av det svenska luftrummet är väldigt effektivt och att vi bör bibehålla vår modell.

4.5 Kostnadseffektivitet

Vilket utrymme finns till fortsatta kostnadseffektiviseringar under den tredje referensperioden?

- SMHI påpekade att ytterligare kostnadseffektiviseringar inte är möjliga och att de även idag har svårigheter att göra saker som de är ålagda att göra.
- SAS ansåg att det måste till mer effektiviseringar och att kostnaderna måste minska. Kapaciteten i Europa växer och allt tyder på att den kommer öka även fortsättningsvis. SAS anser att det krävs en mer aggressiv kostnadsreduktion framöver hos ANSP.
- SFB menade att det finns utrymme för ytterligare kostnadseffektivisering genom ex. förändrade anställningsavtal, villkor osv. På sikt finns det stora utrymmen med bl.a. pensionsavtal. Stora potential finns även för strukturförändringar som vi hittills inte sett något av. SFB hoppas att utvecklingen kan fortsätta.
- LFV ansåg att man kommit långt och att ytterligare kostnadseffektiviseringar kommer att få stora effekter på verksamheten. LFV vill att TS tittar på varje enhets individuella förutsättningar, gör revision på respektive enhet och sätter rättvisande mål.
- Kostnad för att utbilda flygledare togs upp och TS redogjorde för problematiken och höll med om att detta måste belysas i översynen. Detta är kritiskt för hela flygtrafiktjänsten ur ett nationellt perspektiv.

TS ställde frågan vad som skulle krävas för fortsatta kostnadseffektiviseringar? Skulle man t.ex. kunna göra en konsekvensutredning för att belysa vad som är möjligt och vilka konsekvenser som skulle uppstå?

- SAS påpekade att det främsta måste finnas ett politiskt intresse för detta.

Är det lämpligt att använda trafikvolymen som en parameter för att mäta kostnadseffektiviseringar?

- LFV ansåg att trafikvolymen till viss del bör ingå men att man även behöver se till strukturella förändringar. SFB instämde.

Ska varje stat i så fall ges möjlighet att fritt välja sin egen trafikprognos?

- Inga synpunkter framfördes.

Är det ändamålsenligt att använda en standardiserad inflationsprognos för att räkna upp den fastställda kostnaden till nominella termer?

- LFV ansåg inte att inflation speglar den egentliga kostnadsutvecklingen, och att någon annan typ av index bör används. Med tanke på den kostnadsstruktur som råder bör index för t.ex. lönekostnader ingå.

Finns det andra frågeställningar ni vill belysa generellt?

- ACR påpekade återigen att man bör ha undantag från kostnadseffektiviseringen inom verksamhet som är öppen för konkurrens.

5 Vägen framåt / Nästa steg

En utredning av effekterna har initierats och kommer att genomföras under våren 2017.

Utredningen kommer att ligga till grund för ett antal övergripande svenska ställningstaganden som kommer att utarbetas parallellt.

Ett möte där preliminära slutsatser från utvärderingen samt de svenska ställningstagandena presenteras är planerat till 19 juni 2017.

En strategisk referensgrupp ska inrättas om ca 10 deltagare där strategiska frågor kopplade till RP3 kommer att diskuteras. Stora leverantörerna förväntas delta: LFV/ACR/SMHI/SJFV/branschrepresentant. TS återkommer med en inbjudan.

6 Övriga frågor

Inga övriga frågor ställdes från mötesdeltagarna.

Transportstyrelsen kommer att publicera aktuell information för arbetet inför RP3 på myndighetens hemsida. Information om detta kommer att mailas ut till berörda parter inom kort.

Kommunikation till Transportstyrelsen sker enklast via e-post till rp3@transportstyrelsen.se