

Nationellt RP 3 råd – Möte

Datum 2017-06-19
Tid 10.00-15.00
Plats Stockholm City Conference Center (Stockholm)

1 Agenda och mötets öppnande

Transportstyrelsen redogjorde för agendan enligt följande.

1. Agenda och mötets öppnande
2. Allmänt om Transportstyrelsens arbete inför RP 3 under våren 2017
3. Svenska ståndpunkter
4. Presentation av utredning av effekter under RP1 och RP2
5. Tidplan och nästa steg i processen
6. Övriga frågor

SFB framförde synpunkter på Transportstyrelsens inbjudan till mötet. Man ansåg det vara högst olyckligt att flygbolagen ”fallit ur” den ursprungliga sändlistan. Transportstyrelsen bad om ursäkt för detta, och klargjorde att man kommer vara mer noggrann i samband med framtida inbjudningar.

2 Allmänt om Transportstyrelsens arbete inför RP 3 under våren 2017

Transportstyrelsen redogjorde för två större arbetsinsatser som myndigheten huvudsakligen har arbetat med under våren 2017:

- Utredda de effekter systemet med prestationsplaner föranlett under RP1 och RP2.
- Ta fram svenska ståndpunkter inför det fortsatta Europeiska arbetet.

Vidare redogjorde Transportstyrelsen för att myndigheten i sitt arbete tagit hjälp av ett nationellt RP3-råd med representanter från berörda svenska organisationer. Syftet har varit både att diskutera principiellt viktiga frågor och att använda gruppen för att förankra de svenska förslagen på inriktningar.

Transportstyrelsen påtalade också att de synpunkter som inhämtades i samband med uppstartsmötet den 16 januari har använts vid utformandet av de svenska ståndpunkterna. riktlinjerna.

3 Svenska ståndpunkter

Inom området **kapacitet** redogjorde Transportstyrelsen för följande förslag:

- Svårt att genomföra ytterligare kapacitetsförbättringar i det svenska luftrummet utan orimligt höga kostnadsökningar.
- Insatser för att förbättra kapaciteten bör därför prioriteras i de delar av Europa där insatserna bedöms ge störst effekt.

SAS frågade om Transportstyrelsen inom området kapacitet gjort någon analys av den aktuella bemanningssituationen med flygledare som redan idag vid vissa tillfällen kan vara ansträngd. Transportstyrelsen svarade att någon sådan analys inte genomförts, utan att förslagen endast baseras på gällande KPI som mäter genomsnittligt antal förseningsminuter per flygning.

Med anledning av att DK-SE-FAB redan uppnår värden som är bättre än de fastställda målen undrade SFB om inte ytterligare förbättringar kunde övervägas. Luftfartsverket framförde att Sveriges värden är något sämre en FAB-snittet som redovisas. Vidare påtalade LFV att den ökade trafikvolymen i praktiken medför en skärpning under bibehållna mål

LFV redogjorde för att förseningarna i Sverige beror på enskilda tekniska problem, som är svåra att utesluta för LFV som ANSP utan allt för stora kostnadsökningar. Vidare påtalades att det inte finns några planer på att öka förseningarna inom ramen för de uppställda kapacitetsmålen.

Inom området **miljö** redogjorde Transportstyrelsen för följande förslag:

- Svårt att genomföra ytterligare förbättringar i det svenska luftrummet inom området miljö om rakaste flygväg även fortsättningsvis kommer att fungera som KPI.
- Sverige vill dock prioritera miljöområdet och föreslår därför
 - ett ”gate-to-gate” perspektiv bör utvärderas/övervägas
 - ett alternativt sätt att mäta miljöeffekter bör övervägas (till exempel förbrukad bränslemängd, mer fossilfria bränslen, kurvade inflygningar etc.)

Inga synpunkter eller kommentarer lämnades

Inom området **säkerhet** redogjorde Transportstyrelsen för följande förslag:

- Sverige anser att säkerhet ska vara en del av prestationsplanen även fortsättningsvis.
- Om utvärderingen baseras på egna enkäter är det nödvändigt att dessa bedöms på ett enhetligt och transparent sätt av en oberoende organisation.
- Sverige är öppet för en utvärdering av befintliga KPI inom området säkerhet.

SAS instämde i att det är önskvärt med en baslinje med samma kriterier för att utvärdera säkerhet, och att det är viktigt man har en gemensam bild inom säkerhetsområdet. Det måste därför finnas en enhetlighet i aktuella tolkningar.

Inom området **kostnadseffektivitet** redogjorde Transportstyrelsen för följande förslag:

- Genomförda effektiviseringar under RP1 och RP2 ska beaktas.
- Det är önskvärt att systemet blir enklare att förstå, samt med en minskad administrativ börda.
- Ökat fokus på unit rate och fastställd kostnad, mindre fokus på enskilda kostnadskomponenter med bibehållen transparens.
- Ett mer ändamålsenligt index bör användas för inflationsberäkningar.
- Inflationsberäkningen bör ske årsvis.
- Inga årliga justeringar.

Angående första punkten påtalade SFB att vi i Sverige startade på en hög nivå och att det också måste beaktas, inte enbart utvecklingen under RP1 och RP2. Vidare ansåg SFB att den svenska ståndpunkten bör vara att varje organisation ska bidra baserat på sina egna förutsättningar och sin egna befintliga potential. ACR undrade om de effektiviseringar som uppstått med anledning av en konkurrensutsatt marknad också inkluderas i den första punkten ovan. Transportstyrelsen svarade att denna endast avsåg undervägsavgiften, och inte den lokala flygtrafiktjänsten som är konkurrensutsatt.

SAS ansåg det vara viktigt att ett inflationsindex används på enhetligt sätt mellan olika medlemsstater. ACR ansåg att inflationsindex bör kopplas till lönekostnadsindex.

Några deltagare påtalade att man behövde en mer detaljerad genomgång för att verkligen kunna bedöma förslagen och vilka effekter det får. Det skulle till exempel vara intressant att se hur förslaget att skiljt sig från nuvarande modell under RP1 och RP2, samt se några exempel på utvecklingen framåt enligt ett antal olika scenarier.

Som **generella svenska inriktningar** redogjorde Transportstyrelsen för följande:

- Minska den administrativa bördan.
- Systemet ska vara så enkelt att förstå som möjligt.
- Beakta nationella förutsättningar.
- Enhetliga utvärderingar.
- Det kan utvärderas om FAB systemet är ändamålsenligt.
- Ökad flexibilitet under innevarande referensperiod.
- Ökade möjligheter till sanktioner mot medlemsstater som inte uppfyller mål

ACR ansåg att FAB-systemet är bra i teorin, men att det ännu inte fungerar i praktiken.

Swedavia påtalade att flexibiliteten är önskvärd inte bara under innevarande referensperioder, utan också mellan olika referensperioder.

SAS ansåg det vara positivt att Sverige driver ett förslag om möjliga sanktioner för EU mot medlemsstater som inte bidrar till de unionsomfattande målen.

SFB saknade en inriktning specifikt kring hanteringen av investeringar. SFB föreslår att investeringarna inte nödvändigtvis bör omfattas av samma krav på kostnadseffektiviseringar som övriga kostnader. Dock bör de fortfarande inkluderas i prestationsplanen. Transportstyrelsen svarade att myndigheten ska titta närmare på området investeringar.

Försvarsmakten lyfte fram att man har fått nya uppgifter och kommer att öva mer, vilket också kommer att påverka luftrummet.

4 Presentation av utredning av effekter under RP1 och RP2

Utredaren redogjorde för ett färdigt utkast till rapport avseende identifierade effekter under RP1 och RP2, samt förslag till förbättringar i RP3.

Följande förslag presenterades:

- Inför individuell bedömning och analys av samtliga organisationers förutsättningar för ytterligare kostnadseffektiviseringar.
- Uppdra åt ett externt revisionsorgan att genomföra analysen av samtliga organisationer i den svenska kostnadsbasen.
- Verka för en ny modell av indexjustering av kostnadsbasen.
- Utred på vilket sätt Luftfartsverkets kostnader för den konkurrensutsatta verksamheten bäst kan särskiljas från monopolverksamheten för att skapa ökad transparens. Tillexempel genom att införa särredovisning av verksamheterna i årsredovisningen.
- Säkerställ att förutsättningar inför en upphandling är fullt ut kända för berörda leverantörer och att informationen inte är snedvriden mellan olika leverantörer som ingår i samma upphandling, t.ex. avseende persona.
- Utveckla konsultationerna genom att öppna för mer diskussion och dialog mellan brukare och leverantörer. Transportstyrelsen bör tydligare redogöra för analyser, argument och grund för beslut.

Under presentationen framkom följande synpunkter:

ACR framförde att genomförda besparingar ska vara 1,5 mkr per år och inte sammanlagt över hela referensperioden. Vidare ansåg ACR att även kommunala och privata flygplatser bör analyseras.

SAS ansåg att investeringarna bör kopplas till utvecklingen av unit rate. SAS undrade också om det skett någon analys av orsaken till de ekonomiska utfall som upparbetats för respektive organisation. Utredaren svarade att det beror på flera faktorer, däribland trafikutvecklingen, investeringar, genomförda kostnadseffektiviseringar etc.

SRF belyste att de lokala flygplatserna har upparbetat sämst ekonomiska utfall trots att upphandlat lägre kostnader på den konkurrensutsatta marknaden.

SFB ansåg att den internationella jämförelsen bör sättas i relation till olika parametrar i en djupare analys. Detta är viktigt för att bedöma rimlighet och potential.

ACR undrade om det gjorts någon analys av kostnadsutvecklingen jämfört mot innan konkurrens infördes. Utredaren svarade att någon sådan analys inte har genomförts då kostnaderna inte var kända innan marknaden avreglerades.

Swedaviva lyfte ett förslag till Transportstyrelsen att titta på möjligheten till någon form av förenklad marknads konkurrens för delar av luftrummet som då inte behöver omfattas av kraven på kostnadseffektivitet enligt prestationsplanen i RP 3.

5 Tidplan och nästa steg i processen

Transportstyrelsen redogjorde för att inga påtagliga förändringar i tidplanen har genomförts sedan mötet den 16 januari.

På mötet i Single Sky Comitéé (SSC) kommer kommissionens förslag till regelförändringar att diskuteras, och den 18 oktober kommer en gemensam dansk-svensk konsultation att genomföras för att inhämta synpunkter på kommissionens förslag till förordningsförändringar.

Vidare berättade Transportstyrelsen att myndigheten tillsammans med departementet avser att träffa kommissionen för att framföra de svenska ståndpunkterna och föreslå lämpliga inriktningar.

6 Övrigt

Nästa möte föreslogs till 4 december. Syftet med mötet kommer vara att stämma av och redogöra för det svenska arbetet som genomförts under hösten 2017.

Transportstyrelsen förklarade att alla givetvis är välkomna att inkomma med skriftliga synpunkter efter mötet. För att myndigheten ska hinna omhänderta dessa innan sommaren behöver de dock inkomma senast fredag 30 juni. Det finns även möjlighet att kontakta Transportstyrelsen för ett besök på myndigheten i syfte att diskutera RP 3.

Rapporten gällande effekter under RP1 och RP2 kommer att publiceras på Transportstyrelsens hemsida så fort den har färdigställts och beslutats.

För att närmare förklara Transportstyrelsens förslag inom området kostnadseffektivitet föreslog myndigheten en workshop för att på ett mer detaljerat och tekniskt sätt förklara metodiken för berörda brukare. Myndigheten avser att skicka ut en inbjudan innan sommaren, och mötet planeras till någon gång under veckorna 33-35.

Det uppkom en fråga om när budgeterade kostnadsunderlag ska rapporteras in till Transportstyrelsen. Transportstyrelsens svarade att det ännu inte är

bestämt eftersom regelverken ska uppdateras. Dock bör det sannolikt bli någon gång i början på 2018.

Vid protokollet

Staffan L Söderberg