



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

2017-01-16

Agenda

1. Mötets öppnande
2. Övergripande tidplan för arbetet inför RP3
3. Bakgrund och redogörelse för RP1 och RP2
 - erfarenheter från TS och från berörda organisationer
4. Förväntningar på RP3 och viktiga svenska ståndpunkter för det fortsatta arbetet
5. Vägen framåt/ nästa steg
6. Övriga frågor

Intern projektgrupp RP3

- Projektledare Staffan Söderberg
staffan.l.soderberg@transportstyrelsen.se
- En ingång till projektgruppen:
rp3@transportstyrelsen.se
- Sakkunnig **kapacitet och kostnadseffektivitet**
Staffan Söderberg, Amelie Meuller och ytterligare repr.
- Sakkunnig **miljö** Jenny Blomberg
- Sakkunnig **safety** Lotta Landqvist
- Sakkunnig **civ/mil** Eva Tingwall
- Sakkunnig **juridik** Charlotta af Forselles
- **Kommunikation** Maria Rydström
- **Utredningsstöd** Christina Berlin
- **Projektstöd** Maja Sacher

Europeisk tidplan

Aktivitet	Tidplan
<i>Beslut om uppdaterad EU 2013/391 angående Cost exempted from the cost sharing arrangement.</i>	<i>December 2017</i>
Första diskussionen i Single Sky Committee (SSC) angående två arbetsdokument gällande revideringar av nuvarande regelverk. Revideringen kommer att ske med hänsyn till RP3, och omfattar nuvarande regelverken (EU) No 390/2013 och (EU) No 391/2013.	24-25 oktober 2017
En andra diskussion om revideringen av regelverken enligt ovan.	December 2017
Röstning om nya målen utformning, dock inte om nivåerna på målen.	Feb/Mars 2018
Om röstningen ovan leder till ja börjar EU jobba med målen top down.	Juni 2018
EU tittar på målen bottom up.	December 2018
Slutligt beslut av EU om godkännande av prestationsplanerna.	Juni 2019

RP3 inom Singel European Sky (SSC)

Studier och underlag för revidering av gällande förordningar

- Rapporterna från European Court of Audit (ECA)
- SSC papper RP3 policy intent
- Studie gjord av Ecroy som resulterade i ett PRB "White Paper"
- Riktade undersökningar och intervjuer
- Studie rörande stimulansåtgärder
- Studie rörande FAB
- Publika konsultationer
- Kommissionens hörning om RP3

RP3 inom Singel European Sky (SSC) forts.

- **SSC 64, 21-22 februari 2017**

Endast fortsatt uppföljning av RP2, dock förmodligen skriftligt förfarande

- **SSC 65, 6-7 juni 2017**

Endast fortsatt uppföljning av RP2, dock förmodligen skriftligt förfarande

- **SSC 66, 24-25 oktober 2017**

Första utkast till revidering av prestationsförordningen (691/2010) och avgiftsförordningen (391/2013)

- **SSC 67, 12-13 december 2017**

Uppdaterad utkast till revidering av prestationsförordningen (691/2010) och avgiftsförordningen (391/2013) med hänsyn tagen till synpunkter lämnade på oktober mötet samt eventuellt möjlighet att skicka skriftliga synpunkter mellan mötena

RP3 inom Singel European Sky (SSC) forts.

- **SSC februari/mars 2018**

Röstning om reviderad prestationsförordning (691/2010) och avgiftsförordning (391/2013), därefter läggs den ut på "Better Regulation Portal" i 4 veckor.

- **SSC juni 2018**

Godkännande av reviderad prestationsförordning (691/2010) och avgiftsförordning (391/2013), sista möjlighet kan bli tidigare.

Förmodligen beslut om "top down" RP3 mål.

- **SSC december 2018**

Förmodligen beslut om "bottom up" RP3 mål.

- **SSC juni 2019**

Beslut om alla MS prestationsplaner

Preliminär Svensk tidplan (vår 2017)

Aktivitet	Tidplan
Transportstyrelsen genomför en utvärdering av effekterna från systemet med prestationsplaner under RP 1 och RP 2.	Januari – Juni 2017
Inrättande av en extern strategisk referensgrupp.	Februari 2017
Transportstyrelsen genomför möten med berörda organisationer inom den svenska kostnadsbasen, samt med representanter från luftrummet brukare.	Februari 2017
Ett preliminärt resultat av Transportstyrelsens utredning av effekter från systemet med prestationsplaner under RP1 och RP2 presenteras.	Maj 2017
Transportstyrelsen presenterar ett preliminärt förslag till övergripande svenska ståndpunkter.	Maj 2017
Transportstyrelsen presenterar den slutliga utredningen av effekter från systemet med prestationsplaner under RP1 och RP2.	Juni 2017
Transportstyrelsen presenterar ett förslag till svenska ståndpunkter	Juni 2017

Preliminär Svensk tidplan (höst 2017 & vår 2018)

Höst 2017

Aktivitet	Tidplan
Transportstyrelsen bereder frågeställningarna inför SSC.	September 2017
Sverige lyfter och driver de svenska ståndpunkterna i SSC.	Oktober 2017
Eventuell analys av vilka effekter som potentiella förslag och inriktningar ger.	Augusti – December 2017

Vår 2018

Aktivitet	Tidplan
Kostnadsbudget inhämtas från berörda organisationer (<i>preliminärt, endast vad som gäller enligt nuvarande regelverk</i>)	1 februari 2018
Transportstyrelsen sammanställer och utvärderar det totala svenska kostnadsunderlaget	14 februari 2018
Transportstyrelsen meddelar eventuella nödvändiga justeringar av sammanställt kostnadsunderlag	28 februari 2018
Transportstyrelsen redovisar den svenska kostnadsbasen avseende RP3	1 april 2018

Synpunkter på den svenska tidplanen?

Bakgrund och redogörelse för RP 1 och RP 2

- Under år 2011 inleddes arbetet med implementeringen av ett system med prestationsplaner inom flygtrafiktjänstområdet.
- Från att ha varit ett ersättningssystem där utförare av flygtrafiktjänster fick full täckning för sina kostnader introducerades 2012 istället ett prestationsbaserat system som med stöd av incitament ska sträva mot ökad effektivitet samt förbättringar inom ett antal olika områden.
- Inom ramen för prestationsplanen ska medlemsstaterna arbeta med fyra förbättringsområden; kostnadseffektivitet, miljö, flygsäkerhet och kapacitet.
- Första referensperioden (RP1) omfattade åren 2012 – 2014 medan den andra referensperioden (RP2) har inletts och omfattar åren 2015 – 2019. Den tredje referensperioden (RP3) kommer att omfatta åren 2020 –2024.

Bakgrund och redogörelse för RP 1 och RP 2

RP1

- RP1 omfattade tre år mellan 2012-2014, och fungerade också som en testperiod av systemet.
- Under RP1 ställdes följande mål fast för Sverige (DKSE FAB):
 - Säkerhet: Separation minima infringement (SMI)
 - Kapacitet: Genomsnittlig förseningstid = 0,10 min.
 - Miljö: -
 - Kostnadseffektivitet: DC = -3,5 % per år mätt i reella termer.

RP2

- Den andra referensperioden omfattar fem år mellan 2015-2019.
 - Under RP2 ställdes följande mål fast för Sverige (DKSE FAB):
 - Säkerhet: Effectiveness of safety management (EoSM), Just Culture (JC), Risk analysis tool (RAT)
 - Kapacitet: Genomsnittlig förseningstid = 0,10 min.
 - Miljö: Avvikelse från storcirkelavståndet = 0,20 % (0,19 % från 2019)
 - Kostnadseffektivitet: DUC – 3,3 % per år mätt i reella termer (DC = -2,1 % per år).
-

Observationer på RP1 och RP2

- Systemet med prestationsplaner har varit ändamålsenligt och lett till betydande förbättringar inom området för flygtrafiktjänst, inte minst inom området för kostnadseffektivitet.
- Sverige har på ett tillfredställande sätt bidragit till de unionsomfattande målen.
- Effektiviseringarna har, trots påtagliga utmaningar, ännu varit möjliga att hantera för berörda organisationer.
- Olika områden har varit av olika relevans för det svenska luftrummet. Beträffande säkerhet, miljö och kapacitet anser myndigheten redan att Sverige ligger långt framme.

Transportstyrelsens syn på RP1 och RP2

- Ett antal frågeställningar och problem har dock identifierats efter införandet av ett system med prestationsplaner?
 - Inflationsjusteringarna har varit större än vad som förutsågs, och inte helt ändamålsenliga.
 - Det svenska systemet där flygplatser tar del av ersättningen från systemet med undervägsavgifter medför en administrativ komplexitet.
 - Att marknaden för flygtrafiktjänst till vissa delar är öppen för konkurrens leder till frågeställningar som behöver behandlas.
 - Etc...
- Nödvändiga effektiviseringar blir allt svårare att genomföra, och redan under RP 2 finns uppenbar risk att flera organisationer inte når upp till effektiviseringskraven med en ekonomiskt svårhanterlig situation som följd.

Övriga organisationers erfarenheter från RP1 och RP2

Frågeställningar inför övergripande svenska ståndpunkter (Allmänt)

- Är förutsättningarna lika för alla medlemsstater, eller behöver nationella förutsättningar beaktas?
 - Är det lämpligt/ändamålsenligt att fastställa prestationsplanerna över en femårsperiod?
 - Kan systemet förenklas för att minska administrationen? Är det önskvärt eller ska en europeisk ensning vara prioriterad även fortsättningsvis?
 - Vilka mål ska prioriteras om avvägningar mellan olika mål blir aktuella?
 - Hur kan konkurrensutsatta områden hanteras på bästa sätt?
 - Bör Sverige verka för att den svenska modellen gällande civil militär flygtrafiktjänst (FUA) fungerar som förebild även på Europeisk nivå?
 - Etc..
-

Frågeställningar inför Svenska ståndpunkter (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?
- Etc

Frågeställningar inför Svenska ståndpunkter (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?
- Etc.

Frågeställningar inför Svenska ståndpunkter (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 svenskt luftrum?
- Etc.

Frågeställningar inför Svenska ståndpunkter (Kostnadseffektivitet)

- Vilket utrymme finns till fortsatta kostnadseffektiviseringar under den tredje referensperioden?
- Är det lämpligt att använda trafikvolymen som en parameter för att mäta kostnadseffektiviseringar?
- Ska varje stat i så fall ges möjlighet att fritt välja sin egen trafikprognos?
- Är det ändamålsenligt att använda en standardiserad inflationsprognos för att räkna upp den fastställda kostnaden till nominella termer?
- Etc.

Synpunkter på frågeställningar till grund för svenska synpunkter?

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.
- En presentation av slutsatserna från utvärderingen, samt de svenska ställningstagandena är planerad till 19 juni 2017.

Eventuella synpunkter

- Era synpunkter är värdefulla för Transportstyrelsen, och vi tar tacksamt emot era skriftliga synpunkter till:
 - rp3@transportstyrelsen.se
- För att myndigheten ska hinna beakta synpunkterna på ett bra sätt skulle vi vilja att ni inkommer med dessa senast **måndag 30 januari 2017**.

Övriga frågor - Administration och Information

- Transportstyrelsen avser att publicera aktuell information beträffande arbetet inför RP 3 på myndighetens hemsida:
(Information om hemsidans adress kommer att ges vid ett separat utskick)
- Kommunikation till Transportstyrelsen sker enklast till den specifika projektbrevlådan:
 - rp3@transportstyrelsen.se
- Övriga kontaktuppgifter och telefonnummer kommer att publiceras på aktuell hemsida enligt ovan.