

Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:44) om hantering av avgifter för flygtrafiktjänst

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Sjöfartsverket		Sjöfartsverket har tagit del av förslaget och har inget att erinra.	Noterat.
ACR Aviation Capacity Resources AB		ACR Aviation Capacity Resources AB (ACR) tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Transportstyrelsens förslag till ändringar i TSFS 2020:44. Vi ser positivt på initiativ som syftar till att tydliggöra regelverket kring ersättning för flygtrafiktjänster och att formalisera samrådsprocessen. Samtidigt vill vi betona vikten av att föreskrifterna säkerställer rättssäkerhet, likabehandling och konkurrensneutralitet samt att Transportstyrelsens egna beredningsrutiner och skyldigheter i beslutsfattandet tydliggörs i föreskriften. 1. Allmänna synpunkter Vi delar Transportstyrelsens uppfattning att det är nödvändigt att tydliggöra vilka leverantörer av flygtrafiktjänster som har rätt till ersättning inom ramen för prestationsplanerna. Detta skapar en efterfrågad transparens och förutsägbarhet i branschen. Samtidigt behöver regelverket utformas så att det säkerställer att Transportstyrelsen i sin myndighetsutövning följer regeringsformen (1 kap. 9 §) och förvaltningslagen (FL). Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd måste alltså - som ACR ser det - bygga på följande principer: • Likabehandling och opartiskhet: Alla aktörer måste behandlas på ett icke-diskriminerande sätt - inte minst när det gäller ersättning och avgiftssystemet. • Legalitet och proportionalitet (FL 5 §): En myndighet får endast vidta åtgärder som har stöd i rättsordningen, och åtgärder får aldrig vara mer långtgående än vad som behövs.	Noterat. Transportstyrelsen är, som statlig myndighet, skyldig att tillämpa både regeringsformen och Förvaltningslagen vid handläggning av ärenden, vilket också sker. Transportstyrelsen föreskriver inte för sig själv. Inte heller får eller kan Transportstyrelsen föreskriva om de krav som redan framgår av Regeringsformen och Förvaltningslagen. Avseende 2.1 Transportstyrelsen antar att det här är den föreslagna 12 a § som avses. Föreskrifterna innehåller sedan innan regler om vem som har rätt till ersättning och hur stor del av kostnaderna som ersätts. Den aktuella paragrafen är endast ett förtydligande gällande vem som är ersättningsberättigad för CNS och utrustning som flygplatsen tillhandahåller för att bedriva lokal flygtrafikledningstjänst.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		• Utredningsansvar (FL 23 §): Transportstyrelsen har ansvar för att se till att alla beslut är tillräckligt utredda, med inhämtande av relevant underlag från alla berörda aktörer. • Kommunikation och transparens (FL 25 §): Berörda aktörer måste få rimlig tid att granska och yttra sig över material som presenteras i konsultationer. • Motivering av beslut (FL 32 §): Transportstyrelsen måste tydligt ange vilka föreskrifter och omständigheter som ligger till grund för beslut. Exempelvis saknas konsekvensbeskrivning rörande § 12 a varför kriteriet "flygplatscertifikatet" har valts. Vi anser att Transportstyrelsens egna rutiner och skyldigheter i de nu nämnda avseendena bör förtydligas och komma till tydligt uttryck i föreskriften för att säkerställa en rättssäker och förutsägbar tillämpning. 2. Specifika synpunkter 2.1 Utbetalning av ersättning och finansiering Vi noterar att det nu har tagits fram ett förslag om att införa en ny bestämmelse som tydliggör vilka leverantörer som har rätt till ersättning från systemet med prestationsplaner. Detta är ett viktigt och efterfrågat steg i rätt riktning för att skapa transparens, men vi ser även ett stort behov av att ytterligare förtydliga finansieringsmodellen och dess konsekvenser för marknadsaktörerna. I ACR:s tidigare remissvar på betänkandet "Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet- För tillgänglighet och beredskap" (Ds 2023:3) framhöll vi vikten av en långsiktigt hållbar finansieringsmodell för flygtrafiktjänster vid regionala flygplatser. I skrivelsen konstateras att dagens system skapar osäkerhet kring finansieringen, vilket i sin tur hotar tillgängligheten i hela landet. Vi anser att:	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		- Transportstyrelsen bör tydliggöra hur kostnadsfördelningen inom avgiftssystemet påverkar olika aktörer och om denna påverkar konkurrensneutraliteten. - Möjligheten att omfördela finansieringsansvaret bör utredas vidare, exempelvis genom en statlig finansieringslösning för regionala flygplatser i linje med de slutsatser som presenteras i Os 2023:3. - Ersättningssystemet måste säkerställa en rättvis och objektiv behandling av marknadsaktörerna så att alla leverantörer ges samma ekonomiska förutsättningar att uppfylla sina operativa krav. 2.2 Krav på deltagande vid konsultationer Vi ser positivt på att Transportstyrelsen vill säkerställa att samrådsprocessen fungerar effektivt genom att införa krav på att leverantörerna ska delta vid konsultationer. Samtidigt måste det slås fast att en leverantörs deltagande i ett samråd inte innebär en villkorslös acceptans av de förslag som presenteras från Transportstyrelsens sida. Det måste rimligen finnas utrymme för en leverantör att föra fram invändningar och alternativa lösningar utan att detta påverkar leverantörens rättigheter eller ställning i systemet. Samtidigt måste det självklart också säkerställas att konkurrensmässigt känslig information och affärshemligheter skyddas i samrådsprocessen. Det finns alltid en viss risk för att en ökad transparens kring kostnads- och ersättningsstrukturer kan ge konkurrenter en otillbörlig inblick i enskilda företags affärsmodeller och kostnadskalkyler, vilket i förlängningen kan påverka konkurrensen negativt. Vi föreslår mot bakgrund av det ovan sagda att föreskrifterna kompletteras med följande:	Dessa tre punkter avser inte föreskriften i sig men Transportstyrelsen noterar dem. Transportstyrelsen behandlar alla aktörer lika och i enlighet med de regler som finns, objektivt och rättssäkert.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		- En tydlig bestämmelse som förklarar att samråd är en process för dialog mellan två parter inför kommande beslut. I en sådan dialog ska parterna få tillfälle att presentera sina utgångspunkter och skälen för dem. Leverantören ska ges möjlighet att diskutera relevanta frågor i de förslag som presenteras och ska också kunna ifrågasätta dem till exempel vad beträffar avgiftsstrukturer. Även andra relevanta frågor, till exempel frågor om vilka konsekvenserna kan bli i olika scenarier bör ges utrymme vid dialogerna. - En bestämmelse som tydliggör myndighetens utredningsskyldighet bör tas in i förskriften. Av den ska framgå att myndigheten är skyldig att reda ut eventuella oklarheter innan beslut fattas och att myndigheten med råd och stöd ska vägleda leverantörerna, bl.a. med kravställandet på underlag. - En explicit garanti för att deltagande i samråd inte innebär ett automatiskt godkännande av myndighetens beslut. - Tydligt fastslagna tidsramar för hur lång tid en leverantör har på sig för att ta del av och lämna synpunkter på material som presenteras vid konsultationer. - Ett uttryckligt skydd för affärshemligheter, där Transportstyrelsen ansvarar för att säkerställa att konfidentiell företagsinformation inte sprids eller används på ett sätt som kan påverka konkurrensen negativt. Utöver de formella konsultationsprocesserna anser ACR att det bör finnas en mer regelbunden och strukturerad dialog på hög nivå mellan berörda aktörer. Möten mellan Transportstyrelsen, Luftfartsverket och privata leverantörer bör hållas oftare för att säkerställa en bättre förståelse för marknadens behov och utmaningar. I dagsläget sker sådana avstämningar alltför sällan, och enskilda aktörer	Samrådsskyldigheten regleras i förordning (EU) 2019/317. Samrådsförfarande är en möjlighet för leverantörerna av flygtrafiktjänster, användarna av flygtrafiktjänster och Transportstyrelsen att presentera underlag, framföra synpunkter och motivera de överväganden som finns samt en möjlighet för samtliga att ställa frågor. Deltagandet på ett samråd påverkar på intet sätt de rättigheter som finns eller någons ställning. Ordet samråd har den betydelse det har i dagligt språkbruk. Det saknas därför behov av att definiera detta som en ömsesidig dialog och att specificera de olika inslag och frågor som kan förekomma. Transportstyrelsens utredningsskyldighet följer av 23 § Förvaltningslagen. Av bestämmelsen följer att myndigheten ska se till att ett ärende blir utrett i den omfattning som dess beskaffenhet kräver och om det behövs genom frågor och påpekanden verka för att parten förtydligar eller kompletterar framställningen. I detta ligger att begära in de uppgifter som myndigheten ser behövs i ärendet. En bestämmelse om detta kan därför inte tas med i föreskrifterna. Samrådet i sig är inte ett beslut. Är en part missnöjd med Transportstyrelsens beslut och det har gått denne emot kan man överklaga beslutet. Alla vid samrådet har fått ta del av material innan samrådet enligt regelverk som EU 2019/317. Vidare ges en tidsram efter samrådet för att deltagarna ska få möjlighet att inkomma med synpunkter. Ytterligare behov av fastslagna tidsramar anser Transportstyrelsen inte kan

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		upplever ofta att de inte ges samma möjlighet som statliga bolag att delta i samtalen om sektorns utveckling. Detta riskerar att leda till beslut som inte fullt ut speglar hela marknadens förutsättningar och behov, vilket i förlängningen gör marknaden en otjänst och kan påverka konkurrensförhållandena negativt. 2.3 Ändring av termer Vi stödjer Transportstyrelsens förslag att uppdatera terminologin i föreskrifterna för att harmonisera med kommande regleringar. Dock är det viktigt att branschen ges möjlighet att lämna synpunkter på ändringarna innan de fastställs, för att säkerställa att terminologin fullt ut speglar den operativa verkligheten. 3. Avslutande kommentarer ACR ser i huvudsak positivt på de föreslagna ändringarna men anser att det finns behov av att ytterligare: • Tydliggöra Transportstyrelsens ansvar i samrådsprocessen och säkerställa att rättssäkerhetsprinciper efterlevs. • Se över finansieringsmodellen för att säkerställa långsiktig hållbarhet för flygtrafiktjänster vid regionala flygplatser, i enlighet med slutsatserna i Os 2023:3. • Säkerställa att deltagande i konsultationer inte innebär att Transportstyrelsen tar detta till intäkt för att leverantörer villkorslöst accepterar de förslag som presenteras. • Ge leverantörer rimlig tid att granska och yttra sig över konsultationsunderlag. Vi ser fram emot en fortsatt dialog med Transportstyrelsen och är tillgängliga för ytterligare diskussioner kring implementeringen av föreskrifterna.	föreskrivas då Transportstyrelsen är beroende av underlag och information från externa aktörer, ex STATFOR, som kan påverka tidsramarna. Inom ramen för sin handläggning tillämpar Transportstyrelsen OSL och de bestämmelser om sekretess som kan vara tillämpliga på de olika aktörernas information och material. En avvägning görs hela tiden kring vilken information och hur mycket information som kan delas inom ramen för samråden. Vid behov stäms även detta av med "informationsägaren". Det är dock ytterst Transportstyrelsen som avgör och ansvarar för om informationen kan lämnas ut. Transportstyrelsens föreskrifter kompletterar och reglerar frågor kring framtagandet av och hanteringen av prestationsplanerna. Ett eventuellt behov av dialoger på övergripande nivå är inte något som ska hanteras i föreskrifter. Avseende 2.3 noterat. Avseende 3. Noterat och se svar ovan.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
IATA		With respect to the consultation process TSF 2024-150, regarding the introduction of additional provisions on the national legislation to improve the consultation process linked to Regulation EU 2019/317, IATA appreciates this initiative aimed at improving transparency and accountability. We see no objection and we support that all involved air navigation services providers are present during the consultation sessions so that they can answer the users' questions. There is maybe some complementary information that you could provide to understand better the Swedish setup. Several air navigation services providers recover costs from the regulated mechanism, as they are designated to provide services in some en-route sectors in proximity to the airport and TMA for which they have been contracted by airports, in market conditions. We would appreciate more details on what is covered by the contracts between ANSPs and airports, especially whether en-route services are excluded from the contract or are part of the services contracted at a fixed price. This would confirm that all the adjustments to which these ANSPs are subject via the performance and charging scheme truly make sense. Also, we would like to understand the performance requirements set up by these contracts. The current approach is a unique situation where these ANSPs are, at the same time, under market conditions and under the regulated scheme. In the documentation distributed, the following paragraph appears "12 a. Costs for CNS and equipment provided by the airport to operate local air traffic services are reimbursed in the competitive market only to the holder of the airport certificate". However, the latest draft of the performance plan includes CNS investments for ANSPs other than LFV. Could you please confirm whether there will	Noterat. Transportstyrelsen tar frågorna med sig och svarar i ett annat forum.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		be amendments to the Swedish performance plan before final adoption in order to exclude such costs? Thank you in advance for considering these comments and we remain open to further exchanges of views.	
LFV		Luftfartsverket (LFV) har tagit del av remissunderlaget och har inga synpunkter på de förslag till ändringar som föreslås av TSFS 2020:44. LFV anser att det är positivt att förtydliganden görs av ansvaret för leverantörer av flygtrafiktjänst kopplat till samråd.	Noterat.
SMHI		SMHI har tagit del av rubricerad remiss. Myndigheten har inga synpunkter, men vill skicka med en kommentar kring paragraf 4, följande stycke; "Övrigt underlag som Transportstyrelsen efterfrågar för att kunna förbereda antagandet av eller uppföljningen av prestationsplanen ska ha inkommit senast det datum som anges i förfrågan". SMHIs kommentar gäller att Transportstyrelsen vid förfrågan behöver ge leverantörer skälig tid att inkomma med svar utifrån frågans art och komplexitet.	Noterat. Transportstyrelsen eftersträvar att anpassa svarstiden i varje förfrågan utifrån art och komplexitet kopplat till regelverkets tidsramar.
Transportföretagen Flyg		Transportföretagen Flyg har beretts tillfälle att avge yttrande över rubricerad remiss och lämnar synpunkter i enlighet med vad som anges nedan. Transportföretagen Flyg är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen. Transportföretagen Flyg främjar, skyddar och ser till att dess medlemsföretag inte försummas med avseende på politiska frågor och verkar för den svenska flygmarknadens fortsatta överlevnad, konkurrenskraft och fossilfria omställning. Idag har Transportföretagen Flyg ca 90 medlemsföretag med ca 7000 anställda totalt. Transportföretagen Flyg har medlemmar både bland flygtrafiktjänstleverantörer (systemleverantörerna) och bland	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		flygbolag och marktjänstföretag (systembetalarna). Båda dessa medlemskategorier är i högsta grad berörda av remissens innehåll. Transportföretagen Flyg finner att det är positivt på att Transportstyrelsen tar initiativ till att förtydliga regelverket kring RP4 avgiftshantering och samrådsförfarande inom ramen för prestationsplanerna. En välfungerande konsultationsprocess är en central del i att säkerställa att systemet uppfyller sitt syfte: att generera effektiva, kostnadsmedvetna och transparenta flygtrafiktjänster i linje med EU:s prestationskrav. Att Transportstyrelsen prioriterar RP4-konsultationerna är positivt och uppskattas särskilt i en tid då det svenska flygssystemet just nu utsätts för hård press pga de låga siffrorna i både lufrumsrörelser och passagerarantal och då detta inte minst får ekonomiska konsekvenser för den självfinansierade infrastrukturen på marken och i luften. I denna situation är det viktigare än någonsin att avgiftsprocessen fungerar som lagstiftningen förutsatt och att systemkostnaderna hålls nere. Transportföretagen anser att det är av största vikt att avgiftskonsultationsprocessen utformas på ett sätt som: • är effektivt och transparent gentemot användarna (dvs. betalarna) av systemet, • omfattar och tillvaratar alla aktörers intressen, såväl leverantörers som brukares, • präglas av rättssäkerhet och förutsägbarhet, • och leder till beslut som uppfyller de operativa och ekonomiska målen i prestationsplanen. Vi vill särskilt framhålla vikten av att föreskriften tydligt anger att förvaltningslagens grundläggande principer gäller för processen, inklusive utredningsansvar, likabehandling, motiveringskrav och	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		proportionalitet. Transportstyrelsens egna rutiner och skyldigheter i dessa avseenden bör också ges ett tydligare uttryck i föreskriften för att säkerställa ett transparent och förutsägbart beslutsfattande. Konsultationsprocessen – dialog, insyn och balans Vi delar uppfattningen att leverantörers deltagande i konsultationer bör vara en självklarhet. Samtidigt måste det stå klart att deltagandet inte får tolkas som ett godkännande av de förslag som presenteras. Konsultationen är en tvåvägsprocess som bör ge utrymme för att föra fram utgångspunkter, diskutera avgiftsstrukturer och ventiler olika scenarier – utan att det påverkar aktörens rättigheter. Därför föreslår vi att föreskriften kompletteras med: • en bestämmelse som tydliggör att konsultationen är en dialog, inte ett godkännande, • ett uttryckligt skydd för affärshemligheter och konkurrensmässigt känslig information, • tydliga tidsramar för när och hur material ska göras tillgängligt inför samråd, • samt att myndigheten har ett utökat ansvar att vägleda, förtydliga och reda ut eventuella oklarheter innan beslut fattas. För att förbättra kvaliteten och effektiviteten i konsultationsprocessen ytterligare, föreslår vi även att Transportstyrelsen inför ett förberedande möte före det formella samrådet. Ett sådant möte kan fungera som ett gemensamt avstamp där parterna delar målbilder, diskuterar processens upplägg och identifierar potentiella oenigheter i ett tidigt skede – i likhet med det "Stockholm Forum" som etablerats inom ramen för Swedavias avgiftsprocess.	Samrådsskyldigheten regleras i förordning (EU) 2019/317. Samrådsförfarande är en möjlighet för leverantörerna av flygtrafiktjänster, användarna av flygtrafiktjänster och Transportstyrelsen att presentera underlag, framföra synpunkter och motivera de överväganden som finns samt en möjlighet för samtliga att ställa frågor. Deltagandet på ett samråd påverkar på intet sätt de rättigheter som finns eller någons ställning. Ordet samråd har den betydelse det har i dagligt språkbruk. Det saknas därför behov av att definiera detta som en ömsesidig dialog och att specificera de olika inslag och frågor som kan förekomma. Samrådet i sig är inte ett beslut. Är en part missnöjd med Transportstyrelsens beslut och det har gått denne emot kan man överklaga beslutet. Inom ramen för sin handläggning tillämpar Transportstyrelsen OSL och de bestämmelser om sekretess som kan vara tillämpliga på de olika aktörernas

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Likabehandling och finansiering Vi vill även understryka vikten av att Transportstyrelsen, som ansvarig myndighet för hela RP4-processen, likabehandlar samtliga flygtrafiktjänstleverantörer, oavsett storlek, ägarform eller geografisk placering. Det är nödvändigt för att säkra rättvisa konkurrensvillkor och långsiktig trovärdighet i systemet. Vad gäller finansieringsfrågan vill vi uppmana till fortsatt analys av hur kostnadsfördelning inom avgiftssystemet påverkar marknaden. Samtidigt bör det framgå tydligt att finansiering ska vara kopplad till faktisk prestation och operativt behov, i linje med EU:s regelverk och prestationsmål. Vi ser fram emot en fortsatt dialog kring utvecklingen av detta viktiga regelverk och är tillgängliga för ytterligare synpunkter kring implementeringen.	information och material. En avvägning görs hela tiden kring vilken information och hur mycket information som kan delas inom ramen för samråden. Vid behov stäms även detta av med "informationsägaren". Det är dock ytterst Transportstyrelsen som avgör och ansvarar för om informationen kan lämnas ut. Alla vid samrådet får ta del av material innan samrådet enligt regelverk som EU 2019/317. Vidare ges en tidsram efter samrådet för att deltagarna ska få möjlighet att inkomma med synpunkter. Ytterligare behov av fastslagna tidsramar anser Transportstyrelsen inte kan föreskrivas då Transportstyrelsen är beroende av underlag och information från externa aktörer, ex STATFOR, som kan påverka tidsramarna. Transportstyrelsens utredningsskyldighet följer av 23 § Förvaltningslagen. Av bestämmelsen följer att myndigheten ska se till att ett ärende blir utrett i den omfattning som dess beskaffenhet kräver och om det behövs genom frågor och påpekanden verka för att parten förtydligar eller kompletterar framställningen. I detta ligger att begära in de uppgifter som myndigheten ser behövs i ärendet. En bestämmelse om detta kan därför inte tas med i föreskrifterna. Transportstyrelsens föreskrifter kompletterar och reglerar frågor kring framtagandet av och hanteringen av prestationsplanerna. Ett eventuellt behov av dialoger på övergripande nivå är inte något som ska hanteras i föreskrifter.

Sändlista

AB Dalaflyget AB, ACR Aviation Capacity Resources AB, Arvidsjaur flygplats AB, European Air Service AB, Eskilstuna Logistik och Etablering AB, Fyrstads Flygplats AB, Gällivare flygplats AB, Hagfors Kommun, Halmstad Flygplats AB, Hemavan Tärnaby Airport AB, Härjedalen Airport AB, Höga Kusten Airport AB, Jönköping Airport AB, Kalmar Öland Airport AB, Karlstad Airport AB, Kristianstad Airport AB, Ljungbyhed Park AB, Luftfartsverket, Lycksele Airport AB, Midlanda Flygplats AB, Norrköping Airport AB, Nya Västerås Flygplats AB, Pajala Kommun, Saab Airport Aktiebolag, Saab Digital Air Traffic Solutions AB, Scandinavian Mountains Airport AB, Sjöfartsverket, Skellefteå City Airport AB, South Lapland Airport AB, Stockholm Skavsta Flygplats AB, Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut, Swedavia AB, Säve Flygplatsdrift AB, Växjö Småland Airport AB, Ängelholms Flygplats AB, Örebro Läns Flygplats AB, Örnsköldsvik Airport AB, IATA, Transportföretagen flyg, Svenska regionala flygplatser