

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Remissvar gällande remiss av utkast till lagrådsremissen Återreglering av viss flygtrafiktjänst

### Sammanfattning

Transportstyrelsen bedömer att lagändringen korresponderar med riksdagens tillkännagivande till regeringen (bet.2012:13:TU18, rskr. 2012/13:259). Transportstyrelsen har inte något att erinra mot den föreslagna ändringen i luftfartslagen.

Beträffande hanteringen av de medgivanden som ska inhämtas från Försvarsmakten konstateras att det samråd, som idag krävs i samband med utnämningen, efter föreslagen ändring kommer att behöva inhämtas innan upphandling istället. Idag regleras samrådet i avtal mellan Transportstyrelsen och Försvarsmakten avseende flygtrafiktjänst. I avtalets 4 § anges att om Transportstyrelsen utnämner utövare av flygtrafiktjänst, ATS eller MET, med ensamrätt enligt förordning (EG) 550/2004 ska Transportstyrelsen inhämta Försvarsmaktens samråd innan utnämning sker. I 11 §, samma avtal, sägs att samråd skall inhämtas före beslut inom Transportstyrelsen eller Försvarsmakten som kan påverka andra partens verksamhet, utrustning/eller kostnader.

Beträffande utkast till förordning om ändring av luftfartsförordningen (2010:770) hänvisas till de yttranden och bedömningar som Transportstyrelsen redogör för i utredningsuppdraget angående återreglering av viss flygtrafiktjänst (N2013/5120/TE).

Den av regeringen föreslagna formuleringen i förordningsändringen i 10 a § omfattar inte så kallade AFIS flygplatser. Om syftet är att dessa

fortsättningsvis ska konkurrensutsättas bör formuleringen ändras. Ytterligare beskrivning och förslag på möjlig formulering finns i den ovan nämnda rapporten (N2013/5120/TE).

### **Transportstyrelsens synpunkter**

Den föreslagna lagändringen, första meningen, innebär att statliga flygplatser undantas från konkurrens/upphandling. Transportstyrelsen bedömer att lagändringen korresponderar med riksdagens tillkännagivande till regeringen (bet 2012:13:TU18, rskr.2012/13:259)

Beträffande den föreslagna andra meningen konstateras att den innebär att Försvarmakten ska lämna sitt medgivande till arrangemanget när tredje stycket ska få tillämpas i fråga om övriga flygplatser. Samråd har tidigare krävts i samband med utnämningen med stöd av det avtal som finns mellan Transportstyrelsen och Försvarmakten avseende flygtrafiktjänst. Transportstyrelsen konstaterar att detta samråd nu således kommer att krävas redan innan en upphandling startar.

I övrigt har Transportstyrelsen inte några synpunkter på det aktuella lagförslaget i dess nuvarande utformning.

Avseende utkast till förordningsändring hänvisas till de synpunkter och förslag som framgår av Transportstyrelsens nyss inlämnade rapport; utredningsuppdrag angående återreglering av viss flygtrafiktjänst<sup>1</sup>, Transportstyrelsen har i rapporten redovisat tre alternativa förslag till återreglering. Alternativ ett, grundalternativet, innebär att den del av flygtrafiktjänsten som utgörs av lokal flygtrafikledningstjänst vid flygplatser som ägs eller kontrolleras av staten (det vill säga de flygplatser som Swedavia eller Försvarmakten idag driver) och flygplatser som Försvarmakten har stort behov av undantas från den omreglering som trädde i kraft 2010. Enligt detta alternativ skulle endast flygtrafikledning i luftrummet närmast flygplatsen (så kallad kontrollzon) kunna upphandlas av en flygplats. Detta är en begränsning jämfört med idag, då en upphandling också kan omfatta delar av luftrummet ovanför kontrollzonen (så kallat terminalområde). I terminalområden som överlappar varandra (så kallade samfällda terminalområden) får enbart LFV tillhandahålla flygtrafiktjänst. Alternativ två innebär att andra leverantörer än LFV tillåts tillhandahålla flygtrafiktjänst i terminalområden som inte överlappar varandra (så kallade enskilda terminalområden). Alternativ tre innebär att även andra leverantörer än LFV får tillhandahålla flygtrafiktjänst i vissa sektorer i samfällda terminalområden.

---

<sup>1</sup> N2013/5120/TE

Av de tre redovisade alternativen har Transportstyrelsen gjort bedömningen att alternativ ett, grundalternativet, skulle få mest omfattande konsekvenser för andra leverantörer än LFV att konkurrera om upphandlingar om flygtrafikledningstjänst i kontrollzon. I rapporten konstaterar Transportstyrelsen att en reglering som endast tillåter konkurrens för flygtrafikledningstjänster i kontrollzoner vid icke statligt ägda flygplatser får, flera negativa konsekvenser operativt, ekonomiskt och försvårar konkurrensen då konkurrenter till Luftfartsverket kan tvingas agera underleverantör och ge Luftfartsverket insyn i sin verksamhet. Transportstyrelsens bedömning är att en så omfattande återreglering i praktiken gör den konkurrensutsatta delen av flygtrafikledningstjänster i Sverige mycket begränsad och att det inte längre finns en realistisk grund för en fungerande konkurrens.

Alternativ två skulle ge färre konsekvenser än alternativ ett och alternativ tre minst omfattande konsekvenser av de tre alternativen. Transportstyrelsen har förordat alternativ tre.

I det utkast till förslag till förordningsändring som regeringen nu lagt fram, 6 kapitlet 10 a §, konstaterar Transportstyrelsen att de så kallade AFIS flygplatserna inte täcks av den formulering som föreslagits. Eftersom dessa flygplatser inte har någon kontrollzon omfattas de inte av skrivningen i 10 a §. AFIS flygplatser har ingen kontrollzon utan har istället trafikinformationszon och trafikinformationsområde. Om regeringen vill att dessa flygplatser fortsättningsvis ska konkurrensutsättas bör formuleringen ändras.

---

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius, GD-stab. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Ingrid Cherfils enhetschef Simon Posluk, Sigge Skarsfjäll, specialist luftrumsfrågor och Charlotta af Forselles, jurist, den senare föredragande.

Jacob Gramenius  
GD-stabschef