

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

### Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår att det införs en ny bestämmelse som tydligare anger vilka leverantörer av flygtrafiktjänster som har rätt till ersättning från systemet med prestationsplaner.

Vidare föreslås tydligare reglering av vilka krav som ställs på leverantörer som begär ersättning från systemet med prestationsplaner när det gäller de samråd som ska hållas enligt den EU-rättsliga regleringen på området. Kraven innefattar att leverantörerna ska medföra det material som Transportstyrelse efterfrågar, på begäran redogöra för materialet och svara på frågor under samråden.

Transportstyrelsen föreslår även att vissa termer i föreskriften ändras för att motsvara gällande och kommande regler samt ett fåtal redaktionella ändringar.

## A. Allmänt

### 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Gällande föreskrifter beslutades i maj 2020 och tillkom med anledning av införandet av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 som reglerar avgifts och prestations-systemet från och med referensperiod 3 (2020-2024). Föreskriften har nu använts under nästan en hel referensperiod och Transportstyrelsen har konstaterat att vissa delar behöver uppdateras.

I förordning (EU) 2019/317 ställs det krav på att Transportstyrelsen ska hålla samråd med branschen, luftrumsanvändarna. Det saknas dock bestämmelser som närmare reglerar samråden och vilka leverantörer som ska redogöra för material för att samrådskravet ska anses uppfyllt. I stället förutsätts det att samtliga som behövs för samrådet närvarar och deltar.

Att det idag saknas tydliga bestämmelser om vad som krävs av alla parter i systemet på samråden är problematiskt. Avsaknaden leder ibland till att

större leverantörer inte är på plats vid ett samråd och därmed inte kan frågas ut. När det inträffar anser delar av luftfartsbranschen att samrådskravet i förordning (EU) 2019/317 inte är uppfyllt. Det finns också en risk att EU-kommissionen anser att samrådskravet inte är uppfyllt på grund av en leverantörs utevaro.

Termen TIA kommer att ändras i kommande förslag till luftrumsföreskrifter och termen i dessa föreskrifter kommer därför inte överensstämma med den term som kommer användas av branschen.

## **2. Vad ska uppnås?**

Genom ändringar av TSFS 2020:44 ska det bli tydligt vem som har rätt till ersättning och att de samråd som krävs enligt förordning (EU) 2019/317 genomförs korrekt. Ändringarna ska också leda till att det blir tydligt för de leverantörer som begär ersättning från systemet med prestationsplaner vilka krav som ställs på dem för att få ersättning ur systemet.

Termerna i föreskriften ska överensstämma med de termer som används av branschen inom övriga områden av luftfarten.

## **3. Vilka är lösningsalternativen?**

### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

Om inte ersättningsfrågan förtydligas riskerar aktörer även fortsättningsvis få felaktiga förväntningar på ersättning från systemet med prestationsplaner, vilket leder till att Transportstyrelsen ibland behöver ta enskilda beslut för respektive ärende.

Om det inte införs krav avseende medtagande av material och redogörelse av materialet på samråden, i de situationer Transportstyrelsen bedömer det nödvändigt, finns risk för att fler leverantörer väljer att inte delta, presentera sina underlag och svara på frågor, vilket kan leda till att Sverige inte uppfyller samrådskraven i förordning (EU) 2019/317. Att berörda från branschen inte deltar kommer även leda till att desamma får mindre möjligheter att ställa frågor om den avgift de betalar.

### **3.2 Alternativ som inte innebär reglering**

Det enda alternativ till reglering Transportstyrelsen ser är information. Transportstyrelsen skulle kunna lämna allmän information de leverantörer som har rätt till ersättning på hemsidan och lämna riktad information till dessa via brev eller mail samt vid möten.

### **3.3 Regleringsalternativ**

Transportstyrelsen ser två olika regleringsalternativ för att lösa de uppkomna problemen.

Det första alternativet är två allmänna råd, ett i avsnittet om fördelning av kostnader och ett i avsnittet om inlämning av underlag, där önskat mål beskrivs och vägledning lämnas till leverantörerna av flygtrafiktjänst.

Det andra alternativet är att det införs två olika bestämmelser där en reglerar utbetalning av ersättning och en reglerar samråd. Bestämmelsen om utbetalning utformas så att det framgår vem som har rätt till ersättning för vilka kostnader. Bestämmelsen om samråd utformas så att det framgår att tillhandahållande av material och redogörelse av den information som efterfrågas, blir obligatorisk i de fall Transportstyrelsen bedömer att detta behövs.

Transportstyrelsen förordar alternativet med ytterligare bestämmelser i befintlig föreskrift. Vi ser i dagsläget inte att två allmänna råd är tillräckligt för uppnå de förändringar som behövs.

#### **4. Vilka är berörda?**

Samtliga leverantörer i systemet med prestationsplaner och avgifter kan bli berörda av ändringarna.

Transportstyrelsen påverkas eftersom myndigheten är den som förvaltar och administrerar systemet för prestationsplaner och avgifter.

#### **5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**

##### **5.1 Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Förslaget avseende vilka som har rätt att få ersättning ur systemet med prestationsplaner syftar till att tydliggöra vilka som har rätt till ersättningen och innebär inga kostnader eller insatser för berörda företag. Effekten blir endast att det blir tydligare för företagen i vilka situationer och för vad de kan förvänta sig ersättning.

Det föreslagna kravet på att leverantörer i systemet med prestationsplaner ska medföra material och på begäran redogöra för detta vid samråd får ingen påverkan på arbetssätt, konkurrens eller liknande. Det får inte heller några direkta ekonomiska effekter eftersom förordning (EU) 2019/317 förutsätter att de som behöver deltar vid samråden. Leverantörerna behöver medföra material på samråden när Transportstyrelsen efterfrågar detta, vilket innebär

att de behöver förbereda mötet och skicka en representant. Men detta innebär inga nya eller ytterligare kostnader i förhållande till hur det är idag.

## 5.2 Enskilda

Ingen påverkan på enskilda.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

De kommuner och regioner som levererar flygtrafiktjänster och äskar ersättning för detta inom systemet med prestationsplaner påverkas på samma sätt som företagen, se 5.1. Förslaget inskränker inte det kommunala självstyret.

Transportstyrelsen, som den myndighet som förvaltar och administrerar systemet med prestationsplaner, påverkas positivt av färre ärenden, frågor och diskussioner om de nuvarande oklarheterna. Myndigheten kan istället använda den frigjorda tiden till utveckling och effektivisering.

Transportstyrelsen och även staten påverkas dessutom positivt av att möjligheterna att uppfylla kraven i förordning (EU) 2019/317 ökar.

Luftfartsverket, som är ett statligt affärsverk, levererar flygtrafiktjänster och påverkas i detta avseende på samma sätt som andra företag, se 5.1.

## 5.4 Miljö

Förslaget får inte några miljömässiga konsekvenser.

## 5.5 Externa effekter

Vår bedömning är att förändringen inte får några externa effekter för samhället i stort.

## 6. Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet

Transportstyrelsen väljer att föreskriva förändringarna.

Att inte göra någonting skulle inte innebära någon förändring jämfört idag och problemen skulle kvarstå.

Att välja att informera leverantörerna av flygtrafiktjänst, oavsett om detta sker via hemsida, möten eller direkt via exempelvis mail, skulle kunna vara ett alternativ men garanterar inte de förändringar som behöver uppnås. Det skulle fortfarande finnas risk för individuella diskussioner kring om vem som har rätt till ersättning, och leverantörer skulle trots informationen kunna välja att inte delta vid samråd och därmed heller inte svara på branschens frågor. Detta utan att Transportstyrelsen skulle kunna vidta några åtgärder.

Allmänna råd är inte bindande krav och bedöms därmed inte vara tillräckligt för att åtgärda nuvarande problem, utan skulle sannolikt ge upphov till samma frågeställningar och svårigheter som finns idag.

Transportstyrelsen anser därför att det bästa alternativet är att föreskriva för att tydliggöra för den konkurrensutsatta marknaden vem som har rätt till ersättning. Därtill behövs föreskrifter för att Transportstyrelsen ska kunna tydliggöra vilka krav leverantörer behöver uppfylla vid samråden. Genom regeln säkerställs även att Sverige uppfyller kraven i förordning (EU) 2019/317.

## **7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

2 § förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område samt 6 kap. 10 § och 12 kap. 1 § luftfartsförordningen

## **8. (2010:770). Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Regleringsförslaget överensstämmer med EU-rättslig reglering och internationella överenskommelser.

I fråga om vem som har rätt till ersättning har Transportstyrelsen valt att gå utöver den internationella regleringen eftersom dagens otydlighet leder till felaktiga förväntningar och merarbete.

Även regeln avseende material och redogörelse för det vid samråd går utöver den internationella regleringen. Kravet innebär ett förtydligande av förordning (EU) 2019/317 och behövs eftersom större leverantörer valt att inte delta och redogöra för efterfrågat material eller att svara på frågor vid samråd. Branschen har även påtalat vikten av att samtliga som behövs vid ett samråd faktiskt är närvarande och deltar, och det är Transportstyrelsens ansvar att så sker.

Föreskrifterna innehåller inte några tekniska regler varför det inte behövs göras någon anmälan enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Föreskrifterna behöver inte heller anmälas enligt tjänstedirektivet eftersom de rör tjänster och verksamheter som inte omfattas av tjänstedirektivets tillämpningsområde, icke-ekonomiska tjänster av allmänt intresse och tjänster på transportområdet.

**9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Föreskrifterna planeras träda i kraft den 1 juni 2025. Detta eftersom samråd inom området för undervägsavgifter sker i juni och då behöver den nya regleringen vara på plats och kunna tillämpas.

**B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

**10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Funktionsmålet påverkas inte.

**11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Hänsynsmålet påverkas inte.

## C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	<p>Tydligare vad som förväntas av en leverantör vid ansökan om ersättning.</p> <p>Det blir tydligt vilka som har rätt till ersättning ur systemet för undervägsavgifter.</p>		<p>Går ej att beräkna</p> <p>Går ej att beräkna</p>	<p>Det är viktigt för brukarna att få möjlighet att ställa frågor till leverantörer eftersom de står för kostnaden som leverantören vill ha ersättning för.</p>
<b>Medborgare</b>				
<b>Staten m.fl.</b>	<p>Mindre arbete för Transportstyrelsen</p> <p>Tydliggörande för vad som krävs för att Sverige ska följa EU-förordning avseende samråden.</p>		<p>Går ej att beräkna</p>	
<b>Externa effekter</b>				
<b>Totalt</b>				

## **D. Förslagets proportionalitet**

Förslaget medför inga väsentliga kostnader för leverantörerna inom systemet för undervägsavgifter. Mindre kostnader såsom resekostnader samt arbetstid uppkommer i de fall de ska närvara fysiskt vid samråd.

Vår bedömning är att dessa kostnader inte påverkar leverantörerna i någon större omfattning eftersom de kan begära ersättning för delar av kostnaderna inom ramen för systemet med prestationsplaner.

## **E. Uppföljning och utvärdering**

Om förslaget genomförs kommer det att vara möjligt att utvärdera konsekvenserna efter närmast följande samråd för systemet med prestationsplaner samt i samband med ansökningarna om ersättning inför referensperiod 5. Inga externa kontakter med berörda har skett under arbetet.

Enligt luftfartsförordningen 6 kap. 10 § ska de föreskrifter som Transportstyrelsen tar fram inom området flygtrafiktjänst meddelas efter samråd med Försvarsmakten när det är relevant. Försvarsmakten berörs dock inte av de regler som föreslås i detta fall och därför kommer inter heller något samråd ske.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Gunilla Avefeldt  
gunilla.avefeldt@transportstyrelsen.se