

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

**Diarienummer**  
Utr 2012/34  
**Datum**  
2012-06-07

## Yttrande över "Betänkandet Färdplan för framtiden - en utvecklad flygtrafiktjänst (SOU 2012:27)"

(Dnr N2012/2150/TE)

Trafikanalys anser att föreliggande utredning är väl skriven med väl motiverade förslag. På ett flertal punkter har Trafikanalys inget att invända utan är av samma uppfattning som utredningen. Gällande behovet av en stark flygtrafiktjänstleverantör (9.2.2) och konkurrensutsättningens omfattning (8.4.2) vill vi särskilt poängtera att vi delar utredningens bedömningar. På några punkter vill dock Trafikanalys lyfta några viktiga aspekter. Dessa finns under dess respektive rubrik nedan.

### Avsnitt 4.5 Utbildning av flygledare

Utredningens förslag innebär att Transportstyrelsen ska göra en nationell bedömning av behovet av flygledarutbildning. Idag bekostas och anordnas utbildningen av flygledare i Sverige genom Luftfartsverkets försorg, vilket innebär att de flygledare som Luftfartsverket utbildar, och vars utbildning Luftfartsverket finansierar, sedan kan komma att arbeta för andra leverantörer. Risken finns därmed att Luftfartsverket finansierar även sina konkurrenters utbildning av flygledare. Trafikanalys bedömer att det uppdrag som enligt utredningen ska ges Transportstyrelsen borde utvidgas så att en hållbar långsiktig lösning kan hittas på problemet. En bedömning av utbildningsbehovet i sig löser inte det grundläggande problemet.

### Avsnitt 5.1 Säkerhets- och försvarspolitik

Trafikanalys delar utredningens bedömning att strukturer för den civil-militära integrationen måste utvecklas. Däremot är Trafikanalys osäker på om "försörjningstrygghet", som är den målsättning som utredningen ställer upp för denna utveckling, räcker – kanske behövs där ytterligare målsättningar för god struktur av den civil-militära integrationen.

### Avsnitt 7.6.3 Möjligheten att etablera verksamhet i egen regi

Att möjligheten för samtliga flygplatshavare att etablera verksamhet i egen regi skulle innebära att konkurrensen mellan aktörer på den svenska marknaden för lokal flygtrafiktjänst blir effektivare ställer sig Trafikanalys något skeptisk till. Om Swedavia, som äger elva flygplatser, skulle välja att tillhandahålla sina egna flygtrafiktjänster antar dess verksamhet formen av det tidigare Luftfartsverket – något som varken kan väntas gynna konkurrensen eller vara i enlighet med de steg som tagits mot en mer uppdelad organisering av tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

**Avsnitt 8.4.3. Reglering av tillträde till infrastruktur, system, metoder m.m**

Trafikanalys bedömer att frågan om infrastruktur för flygtrafiktjänst behöver utredas vidare. Så länge det är otydligt hur infrastrukturen ska finansieras och vilka aktörer som ska ha tillgång till denna finns en risk att utvecklingen på området avstannar. En möjlig lösning kan vara att myndigheten Luftfartsverket genom en instruktionsändring ges uppdraget att ansvara för underhåll och utveckling av infrastruktur för flygtrafiktjänst i Sverige. Därtill behöver finansieringsfrågan för utveckling och underhåll vara löst liksom kostnadsfrågan för användandet av infrastrukturen.

**Avsnitt 10.4 Redundans vid bristande leveransförmåga**

Trafikanalys ifrågasätter bedömningen att Luftfartsverkets föreslagna redundansansvar inte skulle medföra några kostnader. Det är rimligt att anta att arbetet med att utveckla en sådan beredskap och att ha möjlighet att omedelbart överta driften av flygtrafiktjänst vid en flygplats medför en viss kostnad.

**Avsnitt 10.5 Lokal flygtrafikledningstjänst vid militära flygplatser**

I utredningen föreslås att lokal flygtrafikledningstjänst vid militära flygplatser ska undantas från de delar av Luftfartsverket som ska bolagiseras. På militära flygplatser ska istället myndigheten Luftfartsverket bedriva flygtrafikledningstjänster. Rent principiellt kan detta undantag, enligt Trafikanalys, vara organisatoriskt problematiskt då Luftfartsverket även efter en bolagisering skulle tillhandahålla flygtrafikledningstjänst både i det nya bolaget och i myndigheten. Trafikanalys bedömer även att denna åtgärd inte garanterar att den civil-militära integrationen på sikt kan bevaras. Det finns en risk att Sverige på längre sikt tvingas bygga upp en parallell struktur för militär flygtrafiktjänst och att den väl fungerande och samhällsekonomiskt effektiva integrationen upphör.

**Avsnitt 11.1 Bolagisering av den konkurrensutsatta delen av Luftfartsverket**

Trafikanalys har inget att invända mot förslaget i sig; att bolagisera den konkurrensutsatta delen av Luftfartsverket. Däremot anser Trafikanalys att frågan borde utredas ytterligare då den ekonomiska konsekvensbedömning som ligger till grund för förslaget är behäftad med "betydande osäkerhet" (LFV – Executive summary. Finansiella analyser och indikativa värderingar, s. 293, bilaga 5). Denna ytterligare utredning borde då även innehålla en presentation av möjliga omvärldsscenario i vilka det nya bolaget kan tänkas fungera. Detta skulle ge en mer uttömmande analys av möjliga konsekvenser av bolagiseringen. Vidare anser Trafikanalys att det är viktigt att gränsdragningen mellan myndigheten Luftfartsverket och bolaget blir tydlig, både när det gäller arbetsuppgifter och verksamhetsform, så att syftet med bolagiseringen uppfylls. Frågan om hur den gränsdragningen ska se ut förefaller vara komplicerad.

I detta ärende har generaldirektör Brita Saxton varit beslutande och Lina Cederlöf har varit föredragande. Anna Ullström och avdelningschef Gunnar Eriksson har också deltagit i ärendets beredning.

Brita Saxton  
Generaldirektör