

## Mall Swedavia Dokument

Swedavia AB (nedan "Swedavia") har beretts tillfälle att yttra sig avseende Trafikverkets översyn av systemet med de svenska beredskapsflygplatserna, både delrapporten och slutrapporten (tillsammans nedan benämnt som rapporterna).

Behovet av att få till stånd förändringar i nuvarande modell är påtaglig och har ökat till följd av pandemins utbredning och dess konsekvenser för den kommersiella luftfarten.

Swedavia har också beretts möjlighet att komma med inspel till rapporterna under arbetets gång och våra synpunkter har i allt väsentligt omhändertagits och vi väljer att särskilt återigen yttra oss i nedan rubriker.

## Sammanfattning av våra synpunkter

- Nuvarande modell för beredskapsflygplatser står i konflikt med andra för Swedavia gällande regelverk. För bolagets del är det därför av största vikt att en ny där dessa konflikter är undanröjda finns på plats vid ingången av verksamhetsåret 2023.
- Swedavia delar uppfattningen att det finns ett behov av att utöka antalet ordinarie beredskapsflygplatser och att Kiruna bör ingå i den grupperingen. Detta förutsätter dock att full kostnadstäckning garanteras för de åtaganden som omfattas av uppdraget.
- Swedavia ser både förslaget med stödordning alternativt utveckla nuvarande modell som möjliga. Om något av dessa skall utredas vidare bör detta göras skyndsamt att börja gälla från 2023. Om så inte är möjligt måste Trafikverket få utökade medel att ersätta kostnadsnivåerna till dess ny modell är på plats
- Vad gäller finansieringsmodell vill Swedavia särskilt trycka på vikten av kostnadstäckning för de resurser som gällande regelverk stadgar vid varje given tidpunkt. Modellen bör inte låsa fast specifika resursbehov då detta styrs av regelverk. Swedavia önskar också en finansieringsmodell som täcker övriga icke personella kostnader som beredskapsuppdraget driver.
- På dygnetruntöppna beredskapsflygplatser kan åtagandet inte innebära en skyldighet för flygplatshållaren att – utan ersättning – bära kostnader för beredskap som utförs av tredje part (såsom marktjänstbolag vid tider då flygplatsen inte har någon trafik).
- Swedavia konstaterar liksom Trafikverket att Totalförvarsfrågan måste utredas i särskild ordning och omfattas inte av denna rekommendation.
- Swedavia stödjer Trafikverkets förslag att ge lämplig aktör i uppdrag att ta ett operativt funktionsavtal för att koordinera de olika aktörerna och säkerställa aktuell information. Detta kan lämpligen samordnas med en operativ aktörs koordinering.

## Förslag till ny modell för systemet med beredskapsflygplatser

Trafikverkets konstaterande att flygplatserna i korthet önskar eller snarare kräver kostnadstäckning och begränsad administration stämmer väl överens med Swedavias inspel till delrapporten.

Swedavia är ett statligt ägt bolag vars verksamhet helt och hållet bedrivs på affärsmässiga grunder och utan myndighetsutövande funktion eller befogenhet. Precis som Trafikverket också konstaterar ska verksamheten bedrivas på affärs- och marknadsmässiga grunder. Swedavia menar därför att det är orimligt med en modell där bolaget är tvingat ingå i avtal om uppdrag där bolaget inte får full kostnadstäckning vid fullgörande av uppdraget.

En modell där full kostnadstäckning saknas innebär att underskottet måste bäras av flygplatshållaren eller dess kunder, såsom flygbolagen.

Trafikverkets rekommendation att välja en framtida modell med bidrag för beredskap genom ny stödordning kan Swedavia se som möjlig väg om nedanstående krav omhändertas:

- Full kostnadstäckning för beredskap omfattande de resurser som behövs inom gällande regelverk för att öppna flygplatsen och utföra de tjänster som operatörerna kravställer
- Full kostnadstäckning för övriga administrativa kostnader och infrastrukturella kostnader som drivs särskilt av beredskapsavtalet.

## Finansiell ersättningsmodell

Swedavia anser att en modell där vi förväntas ingå avtal om beredskap utan att ha kostnadstäckning för de tjänster som avtalet omfattar inte är förenlig med övriga gällande regelverk.

Framtida finansieringsmodell måste säkra full kostnadstäckning. Det innebär att flygplatshållarens ansvar för att efterleva för var tid gällande regelverk måste tas hänsyn till i modellens utformande. Redan idag finns tex tydligare krav på räddningstjänst och fälthållning för ambulansflyg som inte gör det möjligt att öppna upp en flygplats för ambulansstrafik med 2 personer i marktjänst. Modellen måste ha en inbyggd flexibilitet för ändrade krav.

Trafikverkets rekommendation om en stödförordning som ger ersättning för icke ekonomisk verksamhet ser vi inget hinder med. Trafikverket lyfter behovet av ytterligare utredning och djupare analys. Swedavia vill tydligt markera att detta måste göras skyndsamt då frågan om nuvarande underfinansiering lyfts årligen i samband med avtalstecknande och vi kan inte acceptera nytt avtal för 2023 med samma ersättningsnivå som tidigare gällande avtal.

Trafikverkets nuvarande modell bygger på att flygplatser som normalt är öppna för trafik dygnet runt, inte kan få ersättning för att säkra att alla ingående tjänster finns i beredskap för ambulansflyg. Swedavia har förstått att bakgrunden till denna ordning är att Trafikverket gjort bedömningen att ersättning för kostnader som beredskapen medför för dygnetruntöppna flygplatser skulle träffas av förbudet mot statligt stöd. Swedavia ifrågasätter denna bedömning. Beredskapsavtalet omfattar idag tjänster som de större flygplatserna inte utför i egen regi vilken innebär att flygplatshållaren som avtalspart tar ansvar för leverans av tjänster som är omöjliga att garantera utan att kontraktera underleverantör. Detta medför kostnader som ej ersätts pga ovan. Huruvida flygplatsen är öppen eller inte är därmed av underordnad betydelse för huruvida flygplatsen (eller snarare flygplatsbolaget) har kostnader för ett eventuellt beredskapsåtagande. Detta behöver omhändertas i kommande finansieringsmodell men omnämns inte i rapporterna. Som nämnts ovan är det Swedavias inställning att vald modell måste säkra att det uppdrag som ges endast omfattar de tjänster som kan levereras av flygplatshållaren alternativt ersätter eventuella kostnader för underleverantörer. På dygnetruntöppna beredskapsflygplatser kan åtagandet inte innebära en skyldighet för flygplatshållaren att – utan ersättning – bära kostnader för beredskap som utförs av tredje part (såsom marktjänstbolag vid tider då flygplatsen inte har någon trafik).

## Totalförvarsaspekter för beredskapsflygplatser

Som anges i SOU 2019:51 (s. 158ff) har inga bolag med statligt ägande i dagsläget samhällsuppdrag relaterat till totalförsvaret. Swedavia genomför samverkan med Försvarmakten på vissa flygplatser men egentligen i mycket liten omfattning och inte genom samordning eller planering för höjd beredskap eller krig. Swedavias personal är sålunda inte krigsplacerade.

Swedavia ingår i det privat-offentliga samverkansforumet för transportsektorn TP SAMS där krisberedskap i transportsystemet diskuteras.

## Ett operativt funktionsansvar

Trafikverket föreslår att ett operativt funktionsansvar inrättas som skall tillgodose behovet av att dela information och aktuell status i systemet med svenska beredskapsflygplatser.

Swedavia förordar att staten upphandlar en utförare av tjänsten som beskrivs i rapporten. Så mycket som möjligt av informationsdelning bör digitaliseras för kostnadseffektivitet.

Dag som ovan,

.....

Susanne Norman  
Direktör Regionala Flygplatser