

## Motion till riksdagen 2009/10:C9

**av Carina Moberg m.fl. (s)  
med anledning av prop. 2009/10:95**

# Luftfartens lagar

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen avslår förslaget om att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten i avvaktan på att de juridiska och marknadsmässiga förutsättningarna klargörs i en vidare utredning.

Regeringen har lämnat en proposition med förslag på förändringar i luftfartslagen. Vi väljer att i denna motion enbart beröra de förslag till nya bestämmelser i luftfartslagen som ska möjliggöra konkurrens inom flygtrafikledningstjänster. I propositionen föreslår regeringen att Luftfartsverkets ensamrätt att bedriva flygledningstjänst på de ickestatliga flygplatserna avskaffas. Regeringens avsikt är att möjliggöra för flygplatshållaren att själv ombesörja flygledningstjänsten, antingen genom verksamhet i egen regi eller genom att tjänsten upphandlas från en annan aktör.

Vi ställer oss avvisande till regeringens förslag om att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten. Propositionen uppvisar påtagliga brister vad gäller konsekvensanalys av de förslag regeringen ger. Detta är särskilt allvarligt då en konkurrensutsatt flygtrafikledningstjänst är en mycket ovanlig företeelse ur ett internationellt perspektiv. Vi ställer oss dessutom frågande till om regeringens förslag de facto får den avsiktliga verkan, dvs. kostnadsbesparingar för ickestatliga flygplatser.

## Svårt att skapa en väl fungerande marknad för flygledningstjänster

Den modell för avreglering som regeringen förordar stämmer i allt väsentligt överens med det förslag som Luftfartsstyrelsen lämnade till regeringen 2006. Regeringen hävdar i propositionen att det bland remissinstanserna fanns ett överväldigande stöd för Luftfartsstyrelsens förslag. Detta är en tveksam beskrivning av vad som faktiskt framkom i remissbehandlingen. I yttrandet från regeringens egen myndighet Statskontoret framkommer exempelvis att myn-

## Fel! Okänt namn på

digheten djupt misstror förslagets bärande idé, dvs. att kostnaderna för de ickestatliga flygplatserna ska kunna sänkas genom konkurrens. Verket skriver: "Statskontoret ifrågasätter emellertid om det under de omständigheter som redovisas i rapporten överhuvudtaget går att skapa förutsättningar för en fungerande konkurrens på marknaden för flygtrafiktjänster."

Vi delar Statskontorets farhågor om att marknaden för flygledningstjänster kommer att präglas av ett mycket litet antal aktörer som verkar under svag konkurrens. Att bedriva flygtrafikledningstjänster är en avancerad verksamhet med betydande stordriftsfördelar. För att nå en rimlig lönsamhet i verksamheten torde det därför inte räcka att bedriva verksamhet på endast en eller ett fåtal mindre flygplatser. Detta utgör en betydande inträdesbarriär för nya aktörer samtidigt som det stärker Luftfartsverkets mycket dominerande ställning på marknaden.

I propositionen föreslås även att man på de av staten ägda flygplatserna ska ges möjlighet att anlita andra aktörer än Luftfartsverket för att ombesörja flygtrafiktjänsten. Regeringen menar att man på så vis ger förutsättningar för en vidgad marknad för flygtrafiktjänster, vilket skulle kunna förbättra konkurrensen. Detta är en tveksam slutsats eftersom flygtrafiktjänsten på de största statliga flygplatserna även framgent kommer att omfattas av prisreglering. Alla flygplatser med flygtrafiktjänster berörs av avgiftsförordningen (EG) nr 1794/2006. Undantag från avgiftsförordningen kan endast medges för flygplatser med mindre än 50 000 kommersiella rörelser per år. Reglerna innebär alltså att flygledningstjänsten på Stockholm/Arlanda och Göteborg/Landvetter inte kommer att kunna utsättas för priskonkurrens. Sett till antalet passagerare kommer alltså omkring 70 % av den svenska marknaden för flygtrafikledningstjänster i praktiken att skyddas från konkurrens. Även om det i teorin är möjligt att upphandla en prisreglerad tjänst så kompliceras detta av att det inte tillåts råda något direkt affärsförhållande mellan flygplatshållaren och flygtrafiktjänsten. EU:s avgiftsförordning säger nämligen att den aktör som bedriver en flygtrafiktjänst ska ta betalt direkt av flygbolagen, en bestämmelse som sannolikt tillkommit för att flygplatshållaren inte ska kunna baka in avgiften för flygtrafiktjänsten i den samlade luftfartsavgiften för att den vägen dölja en avvikelse från ett reglerat pris.

## Få internationella erfarenheter

Med undantag för Storbritannien blir Sverige, såvitt vi kan bedöma, det första landet i Europa som avreglerar marknaden för flygledningstjänster. Den modell för avreglering som har tillämpats i Storbritannien är dock i flera avseenden annorlunda än den som regeringen nu föreslår ska genomföras i Sverige. Bland annat förutsätter rätten att bedriva en flygledningstjänst i Storbritannien att man även äger infrastrukturen. Därmed saknas det i praktiken internationella erfarenheter av den omfattande avreglering som regeringen vill genomdriva. Mot den bakgrunden är regeringens högst summariska beskrivning av avregleringens effekter otillfredsställande. Utan internationella erfarenheter

**Fel! Okänt namn på**

att luta sig mot menar vi att det behövs en väsentligt mer seriös konsekvensanalys än den som regeringen redovisar i sin proposition.

## Tveksamt att överlåta myndighetsutövning till privata aktörer

Avregleringen av flygtrafiktjänsten innebär att staten överlåter myndighetsutövning till privata aktörer, vilket vi på principiella grunder ställer oss mycket tveksamma till. Att som flygbefälhavare inte lyda de instruktioner som ges av flygkontrolltjänsten är förenat med straffansvar. Enligt nuvarande lagstiftning kan den flygbefälhavare som inte följer flygkontrolltjänstens instruktioner dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

## En aktiv styrning av Luftfartsverket är en bättre väg att gå

Regeringen menar att en konkurrensutsättning av flygtrafiktjänsten skulle kunna bereda en möjlighet för de mindre ickestatliga flygplatserna att göra kostnadsbesparingar. Avsikten är lovvärd. Vi menar dock att en avreglering är en krånglig och riskabel väg att gå om man vill påverka kostnadsbilden för de ickestatliga flygplatserna. Regeringens förslag riskerar dessutom att få motsatt verkan.

En mer direkt väg att förbättra kostnadsbilden för de mindre ickestatliga flygplatserna vore att aktivt styra Luftfartsverkets prissättning när det gäller flygtrafiktjänsten. Denna möjlighet finns dock bara så länge marknaden är reglerad. Vid en avreglering kommer alla försök att via Luftfartsverket styra prisbilden att betraktas som ett brott mot EU:s statsstödsregler.

Stockholm den 19 februari 2010

*Carina Moberg (s)*

*Johan Löfstrand (s)*

*Hillevi Larsson (s)*

*Christina Oskarsson (s)*

*Eva Sonidsson (s)*

*Gunnar Sandberg (s)*

*Fredrik Lundh (s)*