

Motion till riksdagen 2009/10:C10

**av Egon Frid m.fl. (v)
med anledning av prop. 2009/10:95**

Luftfartens lagar

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen avslår regeringens förslag att konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten.
2. Riksdagen avslår regeringens förslag att ta bort kraven på allmän prövning och miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med luftfartslagen, för de mindre flygplatser som inte omfattas av miljöbalken.

2 Motivering

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 samt förslaget om att ta bort kravet på en allmän prövning och miljökonsekvensbeskrivning enligt luftfartslagen, för de mindre flygplatser som inte omfattas av miljöbalken.

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. I propositionen föreslår regeringen också att ingen allmän prövning eller miljökonsekvensbeskrivning ska göras vid tillståndsprovning enligt den nya föreslagna luftfartslagen.

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.

Fel! Okänt namn på

3 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 myndigheten djupt misstror förslaget 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."

Vänsterpartiet 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 räcker det därför inte 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.

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

3.2 Tveksamt att överlåta myndighetsutövning till privata aktörer

Avregleringen av flygtrafiktjänsten innebär att staten överlåter myndighetsutövning till privata aktörer, vilket vi i Vänsterpartiet 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.

3.3 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. Vänsterpartiet 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.

Om regeringen har för avsikt att förbättra kostnadsbilden för de mindre ickestatliga flygplatserna menar vi att man i första hand bör pröva 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.

Fel! Okänt namn på

4 Inrättande och ombyggnad av flygplatser

Flygplatsers flygverksamheter är resurskrävande och miljöpåverkande. Resurskrävande genom stora investerings- och driftskostnader samt genom stora svårigheter att få lönsamhet på trafiken och därmed flygplatsverksamheten. Kraftigt miljöpåverkande genom stora markingrepp vid anläggandet, stora säkerhetsområden som också gör intrång i miljön samt en verksamhet som är förenad med stora bullerproblem.

Numera är det krav på att nya flygplatser med en banlängd av minst 2 100 meter tillståndsprövas enligt miljöbalken. Då även mindre flygplatser innebär stor inverkan på miljön, är resurskrävande och oftast har stora svårigheter att skapa lönsamhet så bör även dessa mindre flygplatser också fortsättningsvis prövas genom en allmän prövning och en miljökonsekvensbeskrivning enligt luftfartslagen.

Dessutom är det viktigt att all flygverksamhet underkastas omfattande prövningar enligt både luftfartslagen och miljöbalken, eftersom flygverksamhet har en negativ miljöpåverkan och bör reduceras och ersättas med miljövänligare spårburna trafikslag där det är möjligt och framför allt på kortare inrikessträckor.

Vänsterpartiet anser därför att riksdagen bör avslå regeringens förslag att ta bort kravet på allmän prövning och kravet på miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med luftfartslagen för de mindre flygplatser som inte omfattas av miljöbalken.

5 Propositionens förslag i övrigt

Proposition 2009/10:95 Luftfartens lagar är i sin helhet en mycket svårtillgänglig och svåröverskådlig proposition, som även Lagrådet konstaterar då de anger att de inte hittar alla punkter tillräckligt beredda som propositionen avser att täcka in. Därför är det svårt att skriva en motion till denna proposition, och vi har valt att belysa två av alla lagförslag. Till de övriga lagförslagen har vi därmed inga avvikande förslag.

Stockholm den 22 februari 2010

Egon Frid (v)

Marianne Berg (v)

Josefin Brink (v)

LiseLotte Olsson (v)

Torbjörn Björlund (v)

Kalle Larsson (v)