

## Remiss av Trafikverkets utredning om allmän trafikplikt avseende flyg från oktober 2023

- SKR anser att den genomförda analysen av tillgänglighetsbrister är gedigen och konstaterar att det är positivt att även Mora nu tas upp perioden 2023-2027.
- Staten har ett grundläggande ansvar för den nationella tillgängligheten.
- De föreslagna linjerna för trafikplikt behöver få förutsättningar för en stabil flygtrafik och möjlighet till ökat resande. SKR vill se att staten säkerställer anslagsnivåerna för alla föreslagna linjer så att inte vissa prioriteras bort på grund av idag allt för begränsade anslag.
- SKR är positiv till Trafikverkets ansats att utveckla sin upphandling så att bästa förhållandet mellan pris och kvalitet uppnås. Detta gagnar både kommunerna och operatörerna.
- Det är avgörande att de kommuner och regioner som berörs av trafikplikt är delaktiga i processen kring hur trafikplikten läggs upp så att det passar de lokala och regionala behoven.
- SKR anser att slutligen att Regeringen bör förändra gällande regelverk och visa förtroende för regioner och kommuner att självständigt fatta beslut om trafikplikt samt upphandling och finansiering av flygtrafik utifrån de regionala förhållandena och de finansiella förutsättningarna i varje enskild region.

### Tillgänglighet och behovet av trafikplikt för flyg

Tillgänglighet både nationellt och internationellt är en förutsättning för tillväxt och möjligheten att verka och bo i hela Sverige. Vi har stora avstånd och är glest befolkade vilket innebär att staten behöver ta ansvar för att upprätthålla en god tillgänglighet i hela landet. Att besluta om allmän trafikplikt och upphandla flygtrafik är därför grundläggande för att garantera tillgängligheten.

I denna utredning har Trafikverket tittat på möjligheter att öppna upp för att ställa vissa krav på mervärden i upphandlingen, dvs inte lägsta pris utan en modell som ger bästa förhållande mellan pris och kvalitet. Trafikverket har även sett över möjligheten att justera trafikplikterna under avtalsperioden utifrån hur pandemin just nu påverkar resandetalen och att efterfrågan efter pandemin kan komma att öka. SKR ser positivt på dessa försök till att förbättra upphandlingen och bedömer att det kommer gagna

både kommunerna och operatörerna. Det är viktigt att det finns förutsättningar för en stabil flygtrafik och möjlighet att rymma ökat resande inom den beslutade trafikplikten och med bättre upphandling tror vi att detta kan nås i högre grad.

### **Statligt anslag för upphandlad flygtrafik**

Trafikverket har i utredningen lyft att det är några av de utpekade flyglinjerna som inte ger fullt så stora tillgänglighetsförbättringar enligt den svenska modellen och att det teoretiskt då skulle vara möjligt att istället förbättra anslutning till annan flyglinje eller tåg. Det rör Torsby, Hagfors, Kramfors Mora. Rätten till trafikplikt och upphandlad flygtrafik bestäms enligt EU:s lufttrafikförordning. Enligt denna förordning så anger EU att restidsvinsten till huvudstad och internationell koppling där flyg kan upphandlas ska vara minst tre timmar jämfört med alternativen såsom till exempel tåg. SKR anser det därför märkligt att vi i Sverige själva har valt att sätta fyra timmars restidsvinst som gräns för när vi anser att flyg kan upphandlas. Detta gör att Sverige ger sämre förutsättningar för tillgänglighet än vad EU:s förordning möjliggör. Enligt Trafikverket har vi i Sverige även en begränsning i det statliga anslaget för att upphandla flygtrafik och det finns idag en osäkerhet kring de framtida kostnaderna för flygavtalen. Pandemin har påverkat de mindre flygbolagen negativt och det finns färre möjliga flygbolag att välja på idag än vid den förra upphandlingen 2019. Trafikverket anser därför att det finns en risk att statens anslag för trafikavtal inte kommer räcka till och att nån eller några av de i utredningen utpekade linjerna då kan behöva prioriteras bort och inte kommer upphandlas.

SKR anser att det är oroande att Trafikverket förutsätter att det finns en begränsning i det statliga anslaget som gör att man inte kan garantera att alla de som bedöms ha rätt till upphandlad flygtrafik kommer att kunna få det. SKR anser att det är grundläggande att staten säkerställer anslagsnivåerna för alla utpekade linjer som uppfyller kriterierna. Vi kan inte ha ett system där vissa prioriteras bort på grund av en begränsning i det statligt anslaget, speciellt inte då vi redan lagt en högre ribba för när flyg kan upphandlas jämfört med alla andra länder inom EU.

### **Ökad regional delaktighet och rätt att besluta om trafikplikt**

När Trafikverket arbetar med underlaget för upphandling måste de regionala behoven styra. Det innebär att Trafikverket behöver ha en dialog med berörda kommuner och regioner om hur regionala behoven ser ut i olika områden och utifrån det genomföra upphandlingar av flygtrafik. SKR anser att det är avgörande att de kommuner och regioner som berörs av trafikplikt är ytterst delaktiga i processen.

Marknaden för flygtrafik är avreglerad och utgångspunkten är att all flygtrafik inom EU ska bedrivas på marknadsmässiga grunder. Med tanke på de avstånd som finns inom EU och behovet av flygtrafik finns det dock undantag som möjliggör

upphandling av flygtrafik. EU:s lufttrafikförordning anger under vilka förutsättningar som en medlemsstat får besluta om allmän trafikplikt men den reglerar inte vilket organ inom ett medlemsland som får fatta beslut om allmän trafikplikt. Inom övriga EU har vissa länder låtit regioner och kommuner fatta beslut om allmän trafikplikt och därigenom även att upphandla flygtrafik. I Sverige har regeringen dock valt ordningen att det endast är Trafikverket som får fatta beslut om allmän trafikplikt och upphandla flygtrafik.

För att en region/flygplats skall få rätt till statligt upphandlad trafik har Trafikverket preciserat ett antal kriterier som skall vara uppfyllda. I praktiken innebär kriterierna att bara linjer mellan Arlanda och mindre flygplatser i Norrlands inland, samt Hagfors/Torsby i Värmlands län samt nu även Mora kan omfattas av upphandling av flygtrafik. Andra flygplatser kan inte ha trafikplikt och upphandlad trafik genom Trafikverket. De kan heller inte på egen bekostnad upphandla flygtrafik och det finns heller inga möjligheter att titta på linjer till andra flygplatser till exempel internationellt.

Även om en region kan påvisa behovet av en flyglinje, att den regionalekonomiska nyttan finns och EU-förordningen tillåter detta så omöjliggör i praktiken nuvarande nationella regelverk detta. Reglerna innebär i grunden även att flygplatser och regioner inte får medfinansiera upphandlad flygtrafik. Detta innebär att en region eller kommun inte kan upphandla flygtrafik även om kraven för allmän trafikplikt i EU:s lufttrafikförordning är uppfyllda. En jämförelse kan göras med annan kollektivtrafik, där regioner årligen genomför upphandlingar för hundratals miljoner kronor. SKR anser därför att Regeringen bör förändra gällande nationella regelverk och visa förtroende för regioner och kommuner att självständigt fatta beslut enligt EU:s förordning om trafikplikt samt upphandling och möjliggöra finansiering av ytterligare flygtrafik utifrån de regionala förhållandena och de finansiella förutsättningarna i varje enskild region

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Knappe  
Ordförande