

Kommunstyrelseförvaltningen
Kristina Hållmats

Yttrande över promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt (LI2026/01127)

Mora kommun är i huvudsak positiv till förslaget att kommuner och regioner ska ges möjlighet att medfinansiera statliga flyglinjer med allmän trafikplikt samt finansiera och upphandla nya icke-statliga flyglinjer med allmän trafikplikt.

Förslaget kan ge bättre förutsättningar att anpassa flygutbudet till regionala och lokala behov av tillgänglighet, näringslivsutveckling, kompetensförsörjning och samhällsservice. Möjligheten att föreslå nya icke-statliga flyglinjer även under en pågående trafikperiod innebär också en ökad flexibilitet jämfört med dagens system.

Kommunen anser dock att promemorian innehåller flera frågor som behöver klargöras och i vissa delar analyseras ytterligare innan lagstiftningen genomförs.

Statens ansvar behöver säkerställas

Promemorian anger att avsikten inte är att förslagen ska innebära en lättnad i det statliga ansvaret. Samtidigt förutsätts kommuner och regioner ta fullt kostnadsansvar för det kompletterande trafikutbud som de efterfrågar. Promemorian framhåller att den nya möjligheten ska vara frivillig och ge kommuner och regioner möjlighet att bidra till förbättrade kommunikationer.

Det finns en risk för att förslaget på sikt kan leda till en övervältring av kostnader från staten till kommuner och regioner. Staten bör även fortsättningsvis bära huvudansvaret för den flygtrafik med allmän trafikplikt som behövs för att säkerställa en grundläggande interregional och nationell tillgänglighet.

Det behöver därför tydligt framgå att kommunal och regional finansiering ska vara ett frivilligt komplement till det statliga åtagandet och inte en förutsättning för att upprätthålla grundläggande tillgänglighet.

Ett system där kommuner och regioner förväntas finansiera förbättringar som är nödvändiga för en rimlig grundläggande tillgänglighet riskerar dessutom att skapa skillnader mellan olika delar av landet. Möjligheten till ett reellt regionalt och kommunalt inflytande bör inte vara beroende av den enskilda kommunens eller regionens ekonomiska styrka.

Mora kommun anser att en flyglinje som uppfyller kriterierna för allmän trafikplikt och är nödvändig för grundläggande nationell eller interregional tillgänglighet också ska omfattas av statlig finansiering. Statens ekonomiska ramar får inte medföra att trafik som uppfyller kriterierna i praktiken blir beroende av kommunal eller regional

betalningsförmåga. Staten behöver även kunna pröva behovet av allmän trafikplikt löpande när kommersiell trafik upphör.

Kriterierna för allmän trafikplikt behöver tydliggöras

En grundläggande förutsättning för såväl medfinansiering av statliga flyglinjer som finansiering av nya icke-statliga flyglinjer är att trafiken är förenlig med kraven för allmän trafikplikt enligt EU:s lufttrafikförordning.

Promemorian anger att de tillgänglighetskriterier för beslut om allmän trafikplikt som Trafikverket har identifierat inte ska regleras i den föreslagna förordningen. Utgångspunkten anges i stället vara att Trafikverket, liksom hittills, vid sin prövning i sak ska följa kraven i EU-lagstiftningen.

Det är dock inte tillräckligt tydligt vilken betydelse Trafikverkets nationella tillgänglighetskriterier kommer att få i den praktiska prövningen av förslag från kommuner och regioner och hur dessa kriterier ska förhålla sig till kraven i EU:s lufttrafikförordning.

EU:s lufttrafikförordning anger bland annat att en flyglinje som omfattas av allmän trafikplikt ska vara väsentlig för den ekonomiska och sociala utvecklingen i den region som flygplatsen betjänar. Vid bedömningen av om en planerad allmän trafikplikt är nödvändig och adekvat ska bland annat proportionaliteten mellan trafikplikten och den berörda regionens behov av ekonomisk utveckling beaktas. Regional och lokal kunskap om tillgänglighetsbehov och utvecklingsförutsättningar behöver därför ges ett tydligt genomslag i Trafikverkets prövning.

Om de nationella tillgänglighetskriterierna i praktiken ges en alltför styrande betydelse vid prövningen av kommunala och regionala förslag finns en risk att den möjlighet till ökat kommunalt och regionalt inflytande som reformen syftar till att skapa begränsas.

Kommunen anser därför att det behöver klargöras hur Trafikverkets nationella tillgänglighetskriterier ska förhålla sig till kraven i EU:s lufttrafikförordning och vilken betydelse de ska ha vid Trafikverkets prövning av kommunala och regionala förslag.

Undantaget från lokaliseringsprincipen behöver vara tydligt

Kommunen är positiv till att det föreslås ett undantag från lokaliseringsprincipen vid kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt. Ett sådant undantag är en viktig förutsättning för att den föreslagna möjligheten ska kunna användas i praktiken.

Enligt förslaget ska undantaget gälla när det finns särskilda skäl. Av promemorian framgår att den aktuella trafiklösningen ska ha regional nytta för ett större område än den enskilda kommunen och medföra markant förbättrade kommunikationsmöjligheter.

Kommunen anser att innebörden av kravet på särskilda skäl bör tydliggöras så att kommuner och regioner på förhand kan bedöma när förutsättningarna för undantag från lokaliseringsprincipen är uppfyllda.

Trafikverkets finansiering och resurser behöver säkerställas

Promemorian konstaterar att Trafikverket tar den ekonomiska risken om kostnaderna för medfinansierade åtgärder blir högre än beräknat. Trafikverkets anslag för trafikavtal är samtidigt gemensamt för flera trafikslag. Om anslaget inte är tillräckligt finns enligt promemorian en risk att Trafikverket behöver prioritera mellan olika flyglinjer och prioritera bort trafik inom andra trafikslag.

Konsekvenserna för Trafikverkets anslag kan bli större om flera kommuner och regioner samtidigt använder möjligheten till medfinansiering av statliga flyglinjer. Därutöver kan ett stort antal förslag om nya icke-statliga flyglinjer innebära ett ökat administrativt resursbehov för Trafikverket. Promemorian konstaterar också att ett ökat resursbehov uppstår för hanteringen av kommunala och regionala förslag.

Konsekvenserna av att flera kommuner och regioner samtidigt använder de nya möjligheterna bör därför analyseras ytterligare. Reformen får inte medföra att befintlig statligt finansierad trafik med allmän trafikplikt eller annan upphandlad trafik trängs undan.

Staten bör säkerställa att Trafikverket har tillräckliga ekonomiska och personella resurser för att hantera reformen. Trafikverkets anslag för trafikavtal bör vid behov förstärkas så att den nya ordningen inte försämrar förutsättningarna för befintlig trafik.

Kommunernas och regionernas administrativa ansvar

För nya icke-statliga flyglinjer innebär förslaget att kommunen eller regionen, efter Trafikverkets beslut om allmän trafikplikt, får ansvar för bland annat upphandling och avtalsförvaltning. Kommuner och regioner måste även följa kraven i EU:s lufttrafikförordning. Finansiering av flygtrafik med allmän trafikplikt kan dessutom aktualisera statsstödsreglerna.

Dessa uppgifter är komplexa och kan innebära betydande administrativa krav. Konsekvenserna och kostnaderna för kommuner och regioner behöver därför beskrivas tydligare än i promemorian.

Staten bör säkerställa att det finns tydlig nationell vägledning och stöd när det gäller upphandling, avtalsförvaltning, statsstöd och tillämpningen av EU:s regelverk.

För nya icke-statliga flyglinjer ska kommunen eller regionen enligt förslaget bifoga underlag som visar att förutsättningarna för allmän trafikplikt enligt EU:s lufttrafikförordning är uppfyllda. Det bör tydliggöras vilket underlag och vilka analyser en kommun eller region förväntas ta fram för att Trafikverket ska kunna genomföra denna

prövning. Även i denna del bör kommuner och regioner erbjudas vägledning och stöd.

Process och tidsfrister behöver vara tydliga och anpassade till kommunala och regionala beslutsprocesser

Förslaget innebär att kommuner och regioner ska kunna lämna förslag om nya icke-statliga flyglinjer med allmän trafikplikt till Trafikverket. Ett sådant förslag får lämnas när som helst under en trafikperiod och Trafikverket ska därefter pröva om den föreslagna trafikplikten är förenlig med EU:s lufttrafikförordning.

Det framgår dock inte tydligt vilka handläggningstider som kan förväntas för Trafikverkets prövning. För att den nya möjligheten ska kunna användas i praktiken behöver processen vara tydlig och förutsebar och beslut kunna fattas inom rimlig tid.

När det gäller medfinansiering av statliga flyglinjer innebär förslaget samtidigt att avtal om medfinansiering ska ingås inom en månad från det att Trafikverket har underrättat kommunen eller regionen. Om avtal inte har ingåtts inom denna tid får Trafikverket fatta beslut om allmän trafikplikt utan hänsyn till förslaget om medfinansiering.

En månad kan vara en kort tidsfrist för ett beslut som kan innebära ett betydande och långsiktigt ekonomiskt åtagande och som kan kräva politisk beredning, budgetmässiga ställningstaganden och beslut i behörigt organ.

För att tidsfristen ska kunna fungera i praktiken krävs därför en tidig och kontinuerlig dialog mellan Trafikverket och berörd kommun eller region. Trafikverket bör så tidigt som möjligt kunna lämna indikativa kostnadsuppgifter och avtal om medfinansiering bör kunna förberedas parallellt med Trafikverkets prövning.

Kommunen anser därför att det bör tydliggöras vilka handläggningstider som kan förväntas för Trafikverkets prövning. Tidsfristerna i processen behöver samtidigt ge kommuner och regioner rimliga förutsättningar att bereda och fatta nödvändiga beslut. Om sådana förutsättningar inte kan säkerställas bör den föreslagna tidsfristen om en månad ses över.

Privat medfinansiering behöver klargöras

Promemorian reglerar kommuners och regioners möjligheter att medfinansiera statliga flyglinjer samt finansiera nya icke-statliga flyglinjer. Den föreslagna regleringen anger kommuner och regioner som de aktörer som får ingå avtal med staten respektive lufttrafikföretag.

Det bör klargöras om och under vilka förutsättningar privata aktörer, exempelvis företag eller aktörer inom besöksnäringen, kan bidra till finansieringen tillsammans med kommuner och regioner samt hur sådan finansiering i så fall ska hanteras i förhållande till upphandlingsregler, statsstödsregler och övriga krav enligt EU:s lufttrafikförordning.

Överklagande och omprövning

Enligt förslaget ska Trafikverkets beslut om allmän trafikplikt för icke-statliga flyglinjer kunna överklagas till regeringen. Däremot föreslås ingen motsvarande möjlighet att överklaga ett avslag på ett förslag om medfinansiering av en statlig flyglinje.

Kommunen anser att det bör tydliggöras vilka möjligheter till omprövning eller annan rättslig prövning som finns om Trafikverket avslår ett förslag om medfinansiering av en statlig flyglinje. Kommunen anser även att konsekvenserna av att dessa båda typer av beslut behandlas olika bör belysas ytterligare.

Regionala flygplatser och beredskap

Mora kommun vill samtidigt framhålla att flyglinjer med allmän trafikplikt är nära kopplade till de regionala flygplatsernas långsiktiga förutsättningar. Regionala flygplatser är en viktig del av transportinfrastrukturen och kan även ha betydelse för krisberedskap och totalförsvaret. Ett ökat kommunalt och regionalt inflytande över flygtrafiken bör därför ses i ett sammanhang där staten fortsatt tar ansvar för ett fungerande regionalt flygplatssystem.

Sammanfattande bedömning

Kommunen är positiv till ett ökat kommunalt och regionalt inflytande över flygtrafik med allmän trafikplikt. För att reformen ska få avsedd effekt behöver dock ansvarsfördelningen mellan staten, kommunerna och regionerna vara tydlig.

Staten bör även fortsättningsvis bära ansvaret för den grundläggande tillgängligheten. Kommunal och regional finansiering ska vara frivillig och användas för att komplettera det statliga utbudet, inte ersätta statlig finansiering.

Möjligheten till ökat regionalt och kommunalt inflytande bör samtidigt kunna användas av kommuner och regioner med olika ekonomiska förutsättningar och får inte utvecklas till ett system där grundläggande tillgänglighet blir beroende av lokal eller regional finansieringsförmåga.

Kriterierna för allmän trafikplikt och deras förhållande till Trafikverkets nationella tillgänglighetskriterier behöver tydliggöras. Regionala och lokala bedömningar av tillgänglighetsbehov och utvecklingsförutsättningar behöver få ett tydligt genomslag i processen. Processen för prövning behöver vara transparent och förutsebar, tidsfristerna behöver vara anpassade till kommunala och regionala beslutsprocesser och det behöver finnas tydlig vägledning om vilka underlag som krävs samt om upphandling, avtalsförvaltning och statsstöd.

Staten behöver samtidigt säkerställa att Trafikverket har tillräckliga ekonomiska och personella resurser för att hantera den nya ordningen

utan att befintlig statligt finansierad trafik eller annan upphandlad trafik påverkas negativt.

Ett ökat kommunalt och regionalt inflytande över flygtrafiken behöver också ses tillsammans med de regionala flygplatsernas långsiktiga förutsättningar och deras betydelse för tillgänglighet, krisberedskap och totalförsvär.

Kristina Hållmats
Samhällsplanerare
Mora kommun