

Näringsdepartementet
Peter Kalliopuro

Er referens
N2015/08930/MRT

Diarienummer
Utr 2015/104
Datum
2016-01-19

Yttrande över EU:s flygstrategi

Inför det fortsatta arbetet med denna strategi har Trafikanalys beretts möjlighet att inkomma med ett yttrande.

Flygstrategin består av tre prioriteringar och ett antal ytterligare områden där det kommer att krävas åtgärder.

Kommissionens prioriteringar

Kommissionen har identifierat följande prioriteringar

- Att utnyttja tillväxtmarknader.
- Att hantera begränsningar av tillväxten i luften och på marken.
- Att upprätthålla stränga säkerhets- och skyddsnormer i EU.

Kommissionen konstaterar att i detta sammanhang kommer det även behövas åtgärder inom följande områden.

- Stärka den sociala agendan och skapa högkvalitativa jobb inom luftfartssektorn.
- Skydda passagerarnas rättigheter.
- Bidra till en motståndskraftig energiunion och en framåtblickande klimatpolitik.

Generella synpunkter på kommissionens val av prioriteringar

Kommissionen lyfter fram flygets betydelse för tillgänglighet, tillväxt och sysselsättning på ett förtjänstfullt sätt. När man talar om betydelsen av internationell tillgänglighet och kontakter bör man även ha i åtanke att det inte enbart är en fungerande transportapparat som är viktig, utan även tänka på exempelvis visumregler och andra hinder för resande.

Samtliga av kommissionens prioriteringar är viktiga, men vi saknar miljöfrågorna i form av främst klimat- och bullerutmaningar. Det är svårt att se hur kommissionens prioriteringar för flyget kan kopplas samman med åtgärder som ska bidra till en motståndskraftig energiunion och en framåtblickande klimatpolitik. Detta kan exempelvis lösas genom att lägga till en prioritering om att minimera flygets negativa miljöpåverkan. Mot bakgrund av parisförhandlingen bör klimatfrågans status höjas.

Kommentarer till enskilda prioriteringar

Naturligtvis är det viktigt att europeiska flygbolag kan beredas tillträde till andra marknader på lika villkor som andra bolag. Att utnyttja tillväxtmarknaderna för att exempelvis gynna de europeiska flygbolagen, men också förbättra tillgängligheten till viktiga tillväxtmarknader för europeiska företag vittnar om en realistisk hållning hos Kommissionen beträffande förskjutningen av tyngdpunkten i världsekonomin mot Asien. Med undantag av Mexiko och Armenien ligger samtliga länder som föreslås teckna omfattande luftfartsavtal på EU-nivå i Asien. Tidigare har sådana avtal tecknats med USA, Kanada och Brasilien, men alltså inga avtal med afrikanska stater. Mot bakgrund av att även flera afrikanska länder uppvisar hög tillväxt är det förvånande att denna kontinent helt tycks saknas i denna diskussion.

När det gäller prioriteringen om att hantera begränsningar av tillväxten i luften och på marken delar vi bedömningen att det är viktigt att arbetet inom Single European Sky drivs vidare och implementeras. Kostnaderna för Europas fragmenterade luftrum beräknas uppgå till åtminstone 5 miljarder Euro per år. Ett effektivt luftrum är viktigt både för kapaciteten i luftrummet, men även för miljön.

Kommissionen för även ett resonemang om att det finns ett behov av att styra trafik från de mest belastade naven i Europa till andra nav. Ur ett svenskt perspektiv skulle detta öppna upp för Arlanda som ett större och viktigare europeisk nav. En ökande trafik på Arlanda skulle dock på sikt kräva ökad kapacitet i form av flera rullbanor och ombyggt luftrum, vilket är förändringar med en lång planeringshorisont.

Den tredje prioriteringen om att upprätthålla stränga säkerhets- och skyddsnormer i EU är fundamental inom flyget. Förbättrade konkurrensvillkor för europeiskt flyg får inte ske till priset av försämrad säkerhet. Positivt är att kommissionen även tar upp frågan om att reglering av flyg i så liten utsträckning som möjligt inte ska vara hämmande för utveckling av nya affärsmodeller och innovation. Detta pekar på vikten av att Transportstyrelsen och dess motsvarigheter i andra länder är med i ett tidigt skede i innovationsprocessen.

En fråga inom säkerhetsområdet är hur en medlemsstat kan agera mot flygbolag som fått drifttillstånd i ett annat EU-land. Ett svenskt exempel utgörs av svårigheten att säga upp avtalet med det estniska flygbolaget Avies, trots de uppenbara säkerhetsproblem flygbolaget uppvisade.

Givetvis tar flygstrategin även upp terroristhotet mot flyget. Positivt är att det finns tankar kring hur passagerarnas olägenheter ska minimeras, exempelvis genom metoden för ömsesidigt erkännande och en enda säkerhetskontroll med viktiga handelspartner.

Sårbarhet är en aspekt som inte får tillräcklig uppmärksamhet i kommissionens förslag till flygstrategi, inte minst sårbarhet i de tekniska systemen gällande flygtrafikledning. Vilken beredskap ska finnas om kontrollstationer slås ut exempelvis genom en terrorhandling? Ska andra kontrollstationer bygga upp beredskap för att kunna träda in vid sådana situationer?

Åtgärder inom andra områden än prioriteringarna

Kommissionens inriktning att stärka den sociala agendan och skapa högkvalitativa jobb inom luftfartssektorn är riktig. En del av detta är att behålla ledarskapet inom luftfarten genom välutbildad, kvalificerad och erfaren personal. Positivt är att Kommissionen lyfter fram att nya färdigheter och kompetenser måste utvecklas, varav vissa, t.ex. sådana som specialister på drönare och flygdataanalytiker besitter, ännu inte är allmänt tillgängliga. Utbildning bör prioriteras. Den mera komplicerade delen gäller hur man ska förhålla sig till att nya affärs- och anställningsmodeller har uppkommit, t.ex. fler operativa baser, rekrytering av flygplansbesättningar genom agenturer, nya atypiska anställningsformer och pay to fly-system för flygbesättningar. Kommissionens förslag om kontinuerlig övervakning och regelbundet utbyte av information mellan kommissionen, medlemsstaterna och berörda parter skulle också kunna bidra till en bättre förståelse av dessa nya trender och säkerställa rättvisa arbetsvillkor i sektorn. Möjligen kan man lära av utvecklingen inom sjöfartsområdet.

Det är positivt att kommissionen anser att flyget ska bidra till en motståndskraftig energiunion och en framåtblickande klimatpolitik, även om, som vi redan framfört, miljö och klimatpolitik borde ha varit en prioritering. Forskning och utveckling av ny teknik och nya bränslen är givetvis centrala. Att EU stödjer och arbetar för ICAO:s förslag till en global marknadsbaserad mekanism för att minska klimatutsläppen är bra. Under 2016 torde ICAO:s förslag vara färdigförhandlat och man kan då ta ställning till hur det förhåller sig till EU:s handel med utsläppsrättigheter. Trafikanalys erfar att ICAO:s mekanism i motsats till EU:s handelssystem enbart avser internationella resor. Hur ska inrikesresorna i så fall hanteras?

När det gäller miljöfrågan kan det också vara värt att fundera över avvägningen mellan främst buller- och klimatmål. Bullerbegränsningar kan innebära längre flygvägar och därmed ökade utsläpp, och dessutom minskad kapacitet i luftrummet.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Backa Fredrik Brandt föredragande.

Brita Saxton
Generaldirektör