

OMVÄRLDSANALYS 2005



Revisionsförteckning

Rev	Datum	Upprättad av	Information
00.01	2005-06-16	Ingrid Cherfils	
00.02	2006-01-20	Ingrid Cherfils	

OMVÄRLDSANALYS



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING	5
2	UTVECKLINGSTENDENSER/TRENDER.....	5
3	FLYGMARKNADENS UTVECKLING.....	15
3.1	Trafikutvecklingen	15
3.2	Biljettprisutvecklingen	16
3.3	Trafikavgifternas utveckling	17
3.4	Driftskostnadsutvecklingen	18
3.5	Prognos 2005 - 2009.....	18
4	INSTITUTIONELLA FÖRUTSÄTTNINGAR	20
4.1	Inledning.....	20
4.2	Allmänna förutsättningar.....	21
4.3	EASA (European Aviation Safety Agency).....	22
4.4	Flygsäkerhetsarbetet i övrigt	25
4.5	Miljöarbetet	28
4.6	Konkurrensfrågor	30
4.7	Single European Sky – Det gemensamma europeiska luftrummet	31
4.8	Övriga frågor	33
4.8.1	<i>Externa relationer</i>	<i>34</i>
4.8.2	<i>Luftfartsskydd.....</i>	<i>34</i>
4.8.3	<i>Krav på inrapportering</i>	<i>35</i>
4.8.4	<i>Flygplatskapacitet.....</i>	<i>35</i>
4.8.5	<i>Stöd till flygplatser.....</i>	<i>36</i>
4.8.6	<i>Översyn av det svenska flygplatssystemet</i>	<i>36</i>
4.8.7	<i>Fysisk planering</i>	<i>36</i>
4.8.8	<i>Räddningsresurser</i>	<i>37</i>
4.8.9	<i>Förstärkt IT-stöd</i>	<i>38</i>
4.8.10	<i>Regelförenklingsarbetet</i>	<i>39</i>
4.8.11	<i>24-timmarsmyndighet</i>	<i>39</i>
4.8.12	<i>Ändrade krav för krisberedskapsfunktion</i>	<i>40</i>
4.8.13	<i>Gemensam trafikinspektion.....</i>	<i>41</i>
5	BESKRIVNING AV FLYGSEKTORNS AKTÖRER.....	41
5.1	Flygoperatörer	41
5.1.1	<i>Allmänt</i>	<i>41</i>
5.1.2	<i>Några nyckelaktörer på den svenska marknaden</i>	<i>43</i>
5.1.3	<i>Flygtidsproduktion för linjefart/charter.....</i>	<i>49</i>
5.1.4	<i>Det växande lågprisflyget</i>	<i>50</i>
5.1.5	<i>Kommersiell verksamhet med lätta luftfartyg och helikoptrar</i>	<i>53</i>
5.1.6	<i>Kommersiell flygning med varmluftsballong</i>	<i>56</i>
5.2	Flygplatser.....	59
5.2.1	<i>Allmänt</i>	<i>59</i>
5.2.2	<i>Det statliga flygplatssystemet.....</i>	<i>59</i>
5.2.3	<i>Uppföljning av de icke-statliga flygplatserna och dess lönsamhet</i>	<i>61</i>
5.2.4	<i>Upphandlad flygtrafik</i>	<i>62</i>
5.2.5	<i>Ökad samverkan mellan trafikslag</i>	<i>63</i>



5.3	Flygtrafiktjänst	64
5.4	Övriga tillståndshavare	65
	5.4.1 Allmän översikt	65
	5.4.2 Tillverkningsverkstäder	67
	5.4.3 Utbildningsorganisationer och skolflygsproduktion	70
5.5	Privatflyget	74
	5.5.1 Allmänt	74
	5.5.2 Flygtidsproduktion	74
5.6	Verksamhetsutövare som berörs av föreskrifterna om luftfartsskydd	75
5.7	Flyg- och rymdindustrin	76



1 INLEDNING

Syftet med denna omvärldsanalys är att skapa en samlad bild av de verksamhetsområden som Luftfartsstyrelsen, som central förvaltningsmyndighet, ansvarar för inom ramen för sitt sektoransvar.

Omvärldsanalysen skall också vara ett stöd för Luftfartsstyrelsens verksamhetsplanering genom att identifiera och beskriva områden och viktiga frågeställningar som myndigheten behöver fokusera på i det kommande arbetet och för att kunna ha tillräcklig beredskap för den framtida utvecklingen på luftfartens område.

I detta arbetsmaterial har vi i möjligaste mån avstått från att kommentera eller spekulera i konsekvenserna av de tendenser vi ser. Konsekvensanalysen är nästa viktiga steg i arbetet och en viktig förutsättning för en lyckad konsekvensanalys är att hela myndigheten får ta ställning till trenderna utan att de kommenteras med olika typer av konsekvenser.

I kap 2 belyses de viktigaste utvecklingstendenserna/trenderna som Luftfartsstyrelsen har att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet.

I kap 3 ges en bild av flygmarknadsutvecklingen samt en prognos för 2005 – 2009.

I kap 4 redogörs för vilka institutionella förutsättningar, internationella som nationella, som vi ser framöver.

I kap 5 ges en övergripande beskrivning av den svenska marknaden för flygoperatörer, flygplatser, flygtrafiktjänst samt övriga tillståndshavare vari ingår verkstäder, utbildningsorganisationer, privatflyget och andra verksamhetsutövare.

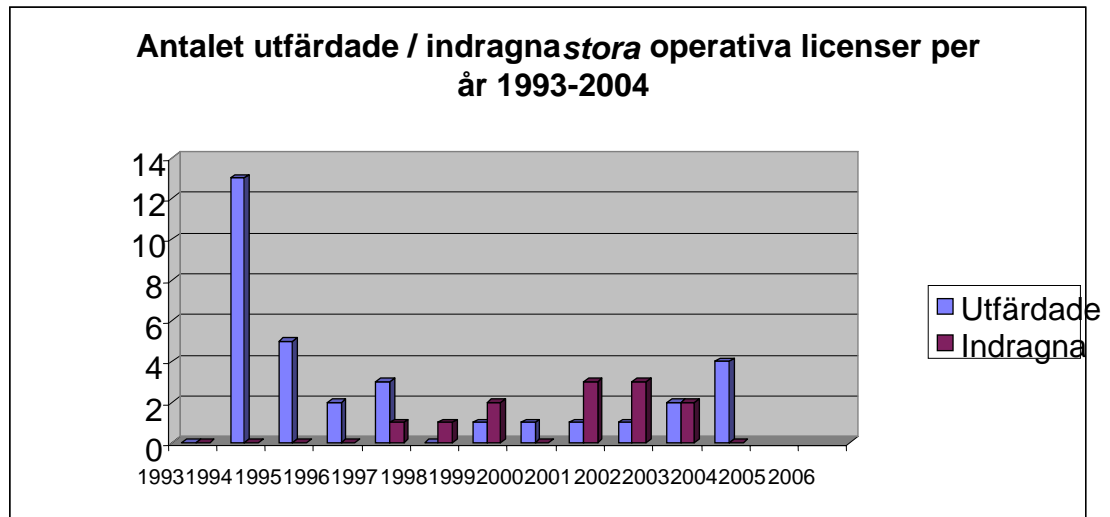
Arbetet har genomförts i en arbetsgrupp med deltagande av olika avdelningar inom Luftfartsstyrelsen under ledning av avdelningen för utredning och omvärldsanalys.

2 UTVECKLINGSTENDENSER/TRENDER

Luftfarten genomgår stora förändringar vilket ställer krav på Luftfartsstyrelsen att bevaka luftfartsmarknadens utveckling och identifiera trender/utvecklingstendenser har identifierats.

1. Fortsatt tillväxt och ökad dynamik i marknaden

Antalet operativa licenser har ökat markant den senaste tiden, vilket framgår av figuren nedan¹. Det beror till viss del på nya marknadsförutsättningar som en följd av EU-utvidgningen och utökade möjligheter att bedriva tredjelands trafik från Sverige och övriga Europa.



Än så länge har någon konsolidering av marknaden inte skett. Air France och KLM är de enda EU-flygbolagen som har tagit steget fullt ut och fusionerat till ett gemensamt bolag. Lufthansa och Swiss nämns som tänkbara parter i en framtida fusion.

På flygtrafiktjänstområdet har ett svenskt bolag, ACR (Aviation Capacity Resources AB), bildats. Bolaget har som affärsidé att driva flygtrafikledningstjänst och flygplatstjänster i Sverige och internationellt. Bolaget, som har ansökt om drifttillstånd för lokal flygtrafiktjänst, har lämnat anbud till ett antal kommunala flygplatser som önskat konkurrensupphandla lokal flygtrafiktjänst. Enligt Luftfartslagen och LFV:s instruktion kan endast LFV i dagsläget bestämma om någon annan kan ombesörja flygtrafiktjänst i deras ställe.

Enligt Luftfartsstyrelsens prognos för perioden 2005-2010 förväntas antalet avresande passagerare öka med 3,7 procent per år. IFR²-rörelser ökar med i genomsnitt 2,1 procent per år. Överflygningar, som är en del av IFR-rörelserna, förväntas öka mest per år med 4,7 procent. Boeing spår en ökad efterfrågan på passagerarflyget med 4,8 % per 20 år framåt. Den förväntade ekonomiska

¹ Stor operativ licens utfärdas för flygplan som har en MTOW (Maximum Take Off Weight) på minst 10 ton eller som har 20 säten eller fler.

² Flygning som utförs enligt instrumentflygreglerna



tillväxten, den pågående avregleringen av flyget leder till fler direktflyg, fler flyglinjer och ett ökat antal flygresenärer.

2. *Fortsatt dålig lönsamhet för de etablerade bolagen*

Flygbolagens (de flygbolag som är anslutna till IATA³ och som tillsammans står för 95 procent av den reguljära luftfarten) samlade förluster beräknas öka i år med 25 % till 6 miljarder dollar. Enligt IATA beror det på kraftigt ökade bränsle- och lönekostnader. Priset på flygbränsle, som utgör mellan 15 och 40 % av ett flygbolags driftskostnader, ökade med upp till 70 procent under 2004. Efter orkanerna Katrina och Rita har flygbränslet nått prisrekord med 125 dollar per fat och flygbolagen tvingas höja sina priser och/eller dra ned sin trafik.

Den samlade förlusten för USA-bolag mellan 2001 – 2004 uppgick till drygt 32 miljarder USD vilket motsvarar 90 % av de totala förlusterna för de internationella flygbolagen.

Vissa nätverksbolag som British Airways, Air France/KLM och Lufthansa redovisar positiva resultat mycket tack vare lönsamma interkontinentala flyglinjer.

Inom Skandinavien råder stor överkapacitet på flygstolar och biljettpriserna är bland de lägsta i Europa. SAS har fortsatt svårt att locka tillbaka affärsresenärerna till att köpa de dyrare affärsbiljetterna vilket påverkar bolagets yield⁴. Det finns en del som talar för att utvecklingen med fallande yield kommer att fortsätta ytterligare.

3. *Lågprisflyget tar marknadsandelar*

Det är framför allt på de icke statliga flygplatserna som lågprisflyget expanderar. Tillväxten är störst på Stockholm-Skavsta, men även Göteborg-Säve och Stockholm-Västerås visar på en stark tillväxtpotential. Nya lågprisaktörer startar flyglinjer till Sverige.

Lågprisflyget som verkar på den svenska inrikesmarknaden uppvisar för närvarande en dålig lönsamhet. Ett troligt scenario är därför att marknaden på sikt kommer att konsolideras med färre aktörer som följd.

Tidigare var det enkelt att särskilja lågprisflyget från den traditionella nätverkstrafiken, men detta har blivit svårare. Flera av nätverksbolagen tillämpar olika lågpriskoncept för delar av produktionen och i många fall är det omöjligt att avgöra vilken trafikkategori en viss passagerare tillhör.

³ Flygbolagens intresseorganisation

⁴ Genomsnittlig intäkt per passagerarkilometer



4. *Ökad konkurrens – fortsatt behov av stöd på olönsamma linjer*

Överkapacitet och prispress på vissa av de konkurrensutsatta linjerna gynnar resenärerna som har ett ökat utbud och låga priser att välja från. Den kraftiga satsningen på de största inrikeslinjerna kan leda till att olönsamma linjer i större utsträckning läggs ner vilket i sin tur leder till försämrad tillgänglighet. För att upprätthålla adekvata transporter framför allt i områden där alternativa transporter saknas finns inget annat alternativ än att upphandla den olönsamma trafiken om inte någon annan aktör kan upprätthålla trafiken på kommersiell basis.

Konkurrensen mellan de tre skandinaviska naven hårdnar som en följd av SAS nya struktur för verksamheten. Det innebär utökade affärsmässiga möjligheter för Stockholm/Arlanda att på egna meriter utveckla mer direkttrafik till och från övriga Europa men även övriga världen.

5. *Ökad produktdifferentiering*

Affärsresenären har blivit mer kostnadsmedveten och åker i större omfattning i ekonomiklass. Den klassiska charterresan har tappat mark till förmån för mer flexibla researrangemang. Resenären köper i allt större utsträckning enbart flygstolen för att själva ordna med övernattning separat. Charterbranschen tappar marknadsandelar till framför allt lågprisflyget. Efterfrågan på direktlinjer (point to point) har ökat på senare år och förväntas fortsätta öka.

SAS erbjuder upp till ett tjugotal produkter med olika villkor och prismodeller till sina kunder. Sedan sommaren 2002 då konceptet med Scandinavia Direkt lanserades har fem nya produktförändringar genomförts. De senaste i raden är lanseringen av konceptet Nya Inrikesflyget i månadsskiftet mars/april och Nya Europaflyget under september månad 2005.

Företeelsen med flygreseorganisatörer⁵ kommer med all sannolikhet att utvecklas och ta nya former. Regeringen har också uppmärksammat flygreseorganisatörerna ur ett konsumentperspektiv när det gäller skyddet vid köp av biljett.

6. *Positiv trafikutveckling*

Trafiken ökade under 2004 och efter flera år av vikande passagerarsiffror och negativt resultat ser det mer positivt ut. Trafikutvecklingen för de första månaderna under 2005 tyder på en fortsatt positiv utveckling. Samtidigt finns stora skillnader vad gäller trafikutvecklingen på olika flygplatser och linjer, se figur nedan.

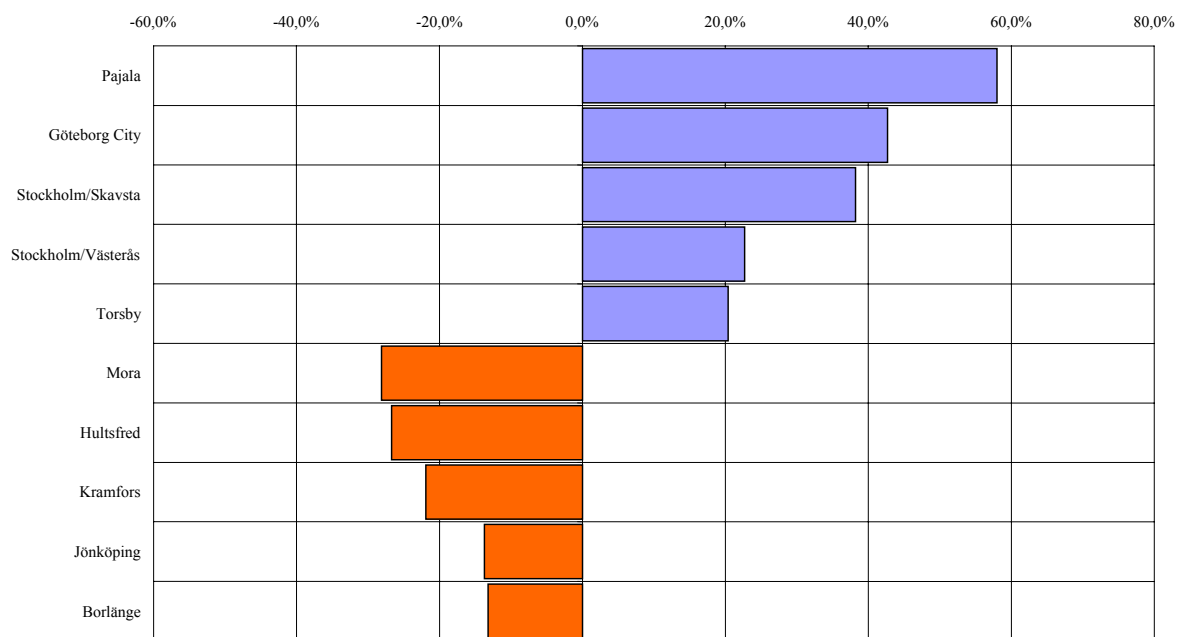
De flygplatser som växer mest har, med undantag för Pajala och Torsby, en profil med lågprisflyg. På Pajala ökade antalet passagerare från 2755 år 2003 till 4354 år

⁵ Företag som marknadsför och säljer flygresor men som låter ett flygbolag utföra själva flygtransporten.

2004. På de flygplatser som har relativt sämst utveckling är det framför allt konkurrensen från tåg och biltrafiken som ligger bakom utvecklingen.

Arlanda betjänar hela landet genom sin navfunktion. Flygets möjlighet att överbrygga långa avstånd och därmed säkerställa ett transportsystem så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses på ett tillfredsställande sätt innebär att kapacitetsfrågan i Stockholms region måste få en långsiktig lösning.

Flygplatser med den bästa respektive sämsta relativa passagerarutvecklingen 2004



Som ett led i den fortsatta gröna skatteväxlingen har regeringen föreslagit en skatt på flygresor utformad som en skatt på transporterade passagerare. Skatten föreslås variera mellan 96 och 430 kronor beroende på destination och biljettklass. Vissa destinationer omfattas inte av skatten av regionalpolitiska skäl. Skatten föreslås träda i kraft den 1 juli 2006. Förslaget kommer att behandlas vidare under första halvåret 2006.

7. Fortsatt dålig lönsamhet på en majoritet av flygplatserna

Det samlade driftunderskottet för de kommunala och privata flygplatserna har ökat kraftigt, se tabell nedan, och bedöms öka under de närmaste åren. Om förslagen i utkastet till transportpolitisk proposition angående förändringar i fördelningsmodellen för driftbidraget genomförs innebär detta att driftbidraget för de i systemet ingående flygplatserna i genomsnitt kommer att öka. Bidragsnivån motsvarar i genomsnitt ca 40 procent av det totala underskottet.



<u>År</u>	<u>Underskott</u>
2002	216 mkr
2003	221 mkr
2004	263 mkr

LFV ser över sitt engagemang i de mindre lönsamma flygplatserna som ingår i det statliga flygplatssystemet. LFV strävar efter att effektivisera driften vid flygplatserna och finna kostnadseffektiva lösningar för ansvaret och formerna för driftorganisationen vid de statliga flygplatserna. En tillämpning av principen om tillgången till alternativa kollektiva transportmöjligheter innebär att Luftfartsverket sannolikt kommer att överväga sitt huvudmannaskap vid fler statliga flygplatser. Den aviserade översynen av flygplatsstrukturen kan leda till att flygtrafik kommer att upprätthållas på ett färre antal flygplatser. Om regeringens intentioner om att minska statens engagemang i det svenska flygplatssystemet genomförs kan antalet flygplatser med driftstöd minska. En utglesning av flygplatssystemet kan därmed förväntas.

8. Ny teknik – nya marknader

Den svenska flyg- och rymdindustrin⁶ har stor betydelse ur ett samhälls- och tillväxtperspektiv. Branschen sysselsätter cirka 12 000 personer (exklusive underleverantörer) och omsätter omkring 20 miljarder kr/år, hälften civil och hälften militär. Andelen forskning och utveckling är hög och omfattar årligen omkring 3 miljarder kronor.

Utveckling av ny teknik skapar ofta nya marknader för flygindustrin. Nya projekt utvecklas och produceras i gränsöverskridande samarbete. Från regeringshåll ser man positivt på denna utveckling. Det är ett sätt att behålla teknisk kompetens inom svensk flygindustri. Genom minskningen av försvarsutgifterna måste den svenska flygindustrin hitta nya marknader med mer civil prägel på produktionen.

UAV, obemannade luftfartyg (unmanned aerial vehicle), är motorförsedda luftfartyg utan pilot som kan flyga autonomt eller fjärrstyrt. De kan vara återanvändbara eller av engångstyp och kan användas för stridsinsatser eller för övervakning. UAV används idag för olika forskningsaktiviteter och för kommersiell foto- och filmflygflygning. Det finns för närvarande drygt fem civila företag med tillstånd till UAV-verksamhet. SAAB har sedan några år drivit flera militära UAV-projekt och har annonserat flera civila applikationer i ett demo-projekt, CASTOR. Tänkbara uppgifter är bl.a olika sorters övervakning och spaning över land och hav. Systemet förutsätter en hög grad av autonomi och skall kunna dela luftrum med bemannad luftfart. Även om det idag företrädesvis är

⁶ Inbegriper främst Saab, Volvo Aero Corporation, Ericsson Microwave Systems, Saab Ericsson Space och Rymdbolaget



fråga om militära applikationer finns det ett stort intresse från flygindustrin att utveckla denna framtidsprodukt även för civilt bruk.

För närvarande saknas bestämmelser för UAV-verksamhet i Sverige och flygning med UAV får bara ske på de villkor som Luftfartsstyrelsen meddelar i ett särskilt tillstånd enligt 131 § Luftfartsförordningen. Både inom ICAO och EASA har arbete påbörjats med att ta fram riktlinjer och bestämmelser för internationell UAV-verksamhet men arbetet beräknas ta ett par år.

För att möta framtida miljö- och kostnadskrav pågår två stora utvecklingsprojekt av nya flygplan. Airbus utvecklar en superjumbo (A380) med plats för 500 - 600 passagerare, medan Boeing utvecklar ett något mindre flygplan (787) med plats för 220 till 290 passagerare. SAAB levererar vingbalkar till Airbus och Volvo Aero levererar bl.a. komponenter till Airbus flygmotorer.

En ny typ av mindre jetflygplan (s.k. MicroJets eller Very Light Jet) håller också på att utvecklas. Dessa plan väger under 2 ton och kostar motsvarande ett tvåmotorigt propellerplan och kan starta och landa på mindre flygfält. Det finns idag tio tillverkare och ett hundratal plan har beställts i Europa.

Vid sidan av nya produkter uppstår nya koncept på marknaden. Fractional Ownership (FO) uppkom i liten skala i USA i början av 80-talet och har sedan växt och utvecklats till en omfattande verksamhet. FO innebär att ett antal personer, fysiska eller juridiska, går samman för att skaffa ett eller flera flygplan. Bemanning och drift men även underhåll omhändertas av ett för detta ändamål kontrakterat företag. FO finns även i Europa men i mindre omfattning. Lufthansa har lanserat en egen "Private Jet Set" service⁷ som opereras av NetJets, en av de största aktörerna på marknaden.

9. Den europeiska samordningen och standardiseringen tilltar

EU spelar en allt större roll i harmoniseringen av luftfartens villkor på global nivå genom bl.a. skapandet av EASA (European Aviation Safety Agency), förordningarna om det gemensamma luftrummet och förordningen om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje land. Luftfartsstyrelsen är behörig myndighet när uppgifter skall fullgöras enligt ett antal rättsakter som beslutats inom Europeiska unionen och som rör civil luftfart, se förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område.

Regeringen anser att samarbetet mellan Regeringskansliet, myndigheterna, näringslivet och övriga intressenter behöver förstärkas för att ge Sverige bättre förutsättningar i förhandlingsarbetet. För att öka effektiviteten i EU-arbetet bör tydligare prioriteringar göras.

⁷ www.lufthansa-private-jet.com



EASA:s ansvar på flygsäkerhetsområdet kommer successivt att utökas till att även omfatta normer för flygdrift och certifiering av piloter. EASA har planer på att även överta normgivning vad gäller flygplatser och flygtrafiktjänst. Luftfartsstyrelsen har för avsikt att bli en långsiktig samarbetspartner till EASA. En konsekvens av EASA:s inrättande är att luftfartsmyndigheterna kommer att konkurrera med varandra om de uppgifter som skall fullföljas där taxan är en faktor som kan påverka slutvalet.

EU har fått ett allt större inflytande och en ledande roll i luftfartsrelationerna med tredje länder. EG-kommissionen förhandlar med tredje länder i frågor där det föreligger exklusiv gemenskapskompetens och söker mandat att inleda förhandlingar om luftfartsavtal med flera länder.

I takt med att EU utökar sin kompetens kommer arbetet i andra organisationer att skifta karaktär. ECAC⁸:s, Eurocontrols⁹ och JAA:s¹⁰ roller kommer mer och mer att vara av stödjande karaktär. Det är dock fortsatt viktigt att under en övergångsperiod medverka i organisationernas arbete för att kunna påverka utvecklingen inom Europa i svensk riktning. JAA fortsätter arbetet med de JAR (Joint Aviation Requirements) som inte har omarbetats till EG-förordningstext och tagits om hand av EASA.

Internationella åtaganden och förpliktelser påverkar den europeiska gemenskapens intressen på en rad områden. Inom ICAO¹¹ pågår ett kontinuerligt arbete med att utveckla bilagorna till Chicagokonventionen. ICAO:s regler måste beaktas vid utformandet av lagstiftning inom luftfartsområdet. EU kommer att ha en allt mer framträdande roll på den internationella arenan och denna förskjutning av fokus förväntas förstärkas under de kommande åren. EU har som mål att bli fullvärdig medlem i ICAO och kommer inledningsvis att ha en permanent observatörsroll i ICAO:s råd. EU:s tilltagande roll kommer att på sikt påverka Luftfartsstyrelsens strategiska arbete i ICAO.

10. Flygsäkerhetsarbetet fortsatt hög prioritet

En säker luftfart är grundläggande för att marknaden skall kunna fortsätta att utvecklas.

Nya krav ställs på myndigheten i sitt tillsynsarbete. Nya marknadsförutsättningar skapas genom utvidgningen i Europa och den utökade konkurrensen ställer krav på branschen men också på Luftfartsstyrelsen att effektivisera sin verksamhet. Flygbolagen har nu utökade möjligheter att etablera sig fritt inom unionen och bedriva verksamhet från ett annat land än sitt hemland vilket försvårar tillsynen. Det flygsäkerhetsarbete som Luftfartsstyrelsen, liksom övriga nationella

⁸ European Civil Aviation Conference

⁹ Europeisk organisation för luftfartens säkerhet

¹⁰ Joint Aviation Authorities

¹¹ International Civil Aviation Organisation



myndigheter i andra länder, bedriver är fokuserat på de företag som har svenska tillstånd och som står under svensk tillsyn, dvs. den svenska marknaden med svenska OL (operativa licenser) och svenska AOC (drifttillstånd).

En grundläggande fråga är vilken tillsyn vi vill ha eller skall ha över flygbolag som bedriver verksamhet i/till/från Sverige.

En prioriterad fråga är att tillse en enhetlig tillämpning av flygsäkerhetsbestämmelserna inom unionen. Som exempel kan nämnas att medlemsstaterna i JAA inte har infört det europeiskt harmoniserade JAR-regelverket på ett enhetligt sätt varför tillämpningen av införda JAR mellan staterna varierar. Kravbilden för två flygföretag med liknande verksamhet, men från varsitt land, skiljer sig åt, vilket innebär att man har i viss utsträckning skilda konkurrensförutsättningar. Detta förhållande gäller bl.a. för flygdriftsbestämmelserna JAR-OPS 1 Kommersiella flygtransporter (flygplan) och JAR-OPS 3 Kommersiella flygtransporter (helikopter).

Luftfartsstyrelsen har här en viktig roll att spela för att tillförsäkra att den fastlagda inriktningen på flygsäkerheten kan upprätthållas.

11. Ekonomisk miljöstyrning blir allt viktigare

Sverige har haft ambitionen att vara pådrivande för skärpta krav på buller och emissioner samt för ökad användning av miljödifferiering av luftfartsavgifter. Sverige medverkar i den fortsatta utvecklingen av ERLIG-modellen (ECAC:s modell för emissionsrelaterade avgifter) och medverkar aktivt i CAEP¹²:s arbete med handel med utsläppsrätter. Enligt regeringen bör styrmedel syftande till att minska flygets utsläpp av växthusgaser införas på internationell nivå. Luftfartsstyrelsen skall verka för att den ekonomiska miljöstyrningen kan utvidgas till att omfatta en så stor del av flygningen som möjligt och inte enbart LTO¹³ -cykeln bl.a. med avseende på kväveoxider.

12. Ökat konsumentfokus

Regeringen betonar att transportkunderna själva skall få välja hur de vill resa och hur en transport skall utföras. Beslut om transportproduktion skall ske i decentraliserade former. Luftfartsstyrelsen skall anlägga ett kundperspektiv i sin verksamhet och aktivt verka för att medborgarna och näringslivet har tillgång till adekvata flygtransporter i hela landet.

Konsumenterna skall enkelt kunna skaffa sig information om tider, priser och kvalitet i det kollektiva trafikutbudet samt ha möjlighet att boka och köpa kombinerade resor med flera trafikslag på ett och samma färdbevis.

¹² ICAO:s kommitté för miljöfrågor

¹³ Landing Take Off. Flygplansrörelser under 900 meters höjd i samband med start och landning



Brister i tillgängligheten för funktionshindrade som finns inom transportsystemet skall åtgärdas fram till 2010 för att uppfylla det transportpolitiska målet om full tillgänglighet (prop. 1999/2000:79). Ett prioriterat nationellt sammanhängande nät av kollektiva transporter skall utgöra stommen för arbetet. Inom nätet skall samtliga transportslag arbeta gemensamt för att uppnå full tillgänglighet.

Passageraren kommer fortsatt att stå i fokus i det internationella arbetet. ECAC har utarbetat en rekommendation samt en manual om passagerares hälsotillstånd som medlemsländerna förväntas införa i sin nationella lagstiftning. ICAO kommer också att göra en översyn av gällande standarder och rekommendationer på området.

13. Ambitionen med liberaliseringen ökar

Regeringen har slagit fast att konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ skall vara effektiv.

Det krävs stora ekonomiska och organisatoriska resurser för att påbörja och utveckla flygtransportverksamhet. Ett starkt nationellt bolag har, tack vare sin storlek, en stor fördel i detta sammanhang och kan utnyttja sin starka position på marknaden och i viss mån försvåra nyetablering. En flygmarknad med fungerande konkurrens är viktig för att tillgodose medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov.

Flygtransporter är avreglerade i EU och USA. Såväl flygplatstjänster som flygtrafikledning saknar däremot konkurrens i någon större omfattning. Genom Single European Sky paketet har gemensamma regler införts för reglering av det gemensamma europeiska luftrummet och de flygtrafiktjänster som tillhandahålls. Utvecklingen inom Europa skapar förutsättningar för konsolidering av marknaden för flygtrafiktjänster. Regeringen har i prop. 1999/2000:140 meddelat att den har för avsikt att utveckla konkurrensen vad gäller flygtrafiktjänster. Möjligheten för andra operatörer än Luftfartsverket att utföra flygtrafiktjänster vid flygplats kommer att innebära nya marknadsförutsättningar för nytillträdande såväl som etablerade bolag men också utökade krav på Luftfartsstyrelsen inte minst när det gäller att bevaka utvecklingen ur ett konkurrensperspektiv.

14. Kraven på Luftfartsstyrelsen som marknadsövervakande myndighet ökar

I takt med en tilltagande dynamik på marknaden blir omvärlden mer och mer beroende av tillförlitlig statistik och information om luftfartsmarknadens utveckling för att kunna planera för framtiden. Aktörerna lägger inte längre ner de resurser som krävs och förlitar sig mer och mer på att Luftfartsstyrelsen, som har ett samlat sektoransvar, redogör för den samlade bilden av luftfartens utveckling.



Vilken marknadsinformation som är nödvändig och hur sådan information kan säkerställas för att på ett effektivt sätt kunna följa luftfartsmarknadens utveckling måste utredas närmare. Regelutredningen (SOU 2005:4) pekar också på behovet av statlig marknadsövervakning från Luftfartsstyrelsen och Konkurrensverket och av tillgängliga regler för att förhindra utnyttjande av dominerande ställning.

3 FLYGMARKNADENS UTVECKLING

I detta avsnitt ges en bild av marknadsutvecklingen avseende trafiken, biljettpriserna, trafikavgifterna, driftskostnadsutvecklingen. Dessutom ges en sammanfattning av prognosen 2005 – 2009.

3.1 Trafikutvecklingen

År 2004 karakteriseras av återhämtning på bred front efter flera år med motgångar för luftfarten. Den starka ekonomiska utvecklingen i världen är säkert en viktig drivkraft bakom trafikuppgången. Världsekonomin växte med ca 5 procent under 2004, vilket är den högsta tillväxten på nära 30 år. Antalet passagerare på de svenska flygplatserna ökade under 2004 efter tre år av fallande passagerarvolymer.

Under 2004 uppgick *antalet passagerare* i linjefart och charter på de svenska flygplatserna till närmare 23,5 miljoner, se bilaga 1 figur 1. Jämfört med det föregående året är det en ökning med cirka 1,8 miljoner passagerare, motsvarande en ökning med 8,1 procent. Utrikestrafiken ökade i såväl absoluta som relativa tal mer än inrikestrafiken, plus 10,7 procent jämfört med plus 2,5 procent. En viktig förklaring till att utrikestrafiken klarat sig bättre är lågkostnadsflygets fortsatta snabba expansion i Sverige.

Antalet landningar i linjefart och charter uppgick till cirka 266 800 under 2004, vilket var närmare 9 000 fler än under 2003. Inrikestrafiken ökade med en procent och utrikestrafiken med sju procent, se bilaga 1 figur 2.

Utöver antalet landningar kan den utbudna kapaciteten också beskrivas i termer av det antal flygstolar som flygbolagen erbjuder marknaden. Under 2004 uppgick stolsutbudet till närmare 33,7 miljoner¹⁴. Jämfört med 2003 är det en ökning med över 2,7 miljoner stolar. Ökningen var störst i utrikestrafiken, plus 2,1 miljoner stolar. Detta motsvarar en procentuell ökning med 10,2 procent. Motsvarande för inrikestrafiken var en ökning med 6,4 procent. Se bilaga 1 figur 3.

Kabinfaktorn är ett mått på flygplanens kapacitetsutnyttjande dvs. belägningsgraden. Under 2004 var det genomsnittliga antalet passagerare per

¹⁴ Här ingår enbart trafiken på de statliga flygplatserna. För närvarande saknas data för de icke-statliga flygplatserna. LFV:s flygplatser svarade under 2004 för cirka 90 procent av passagerarvolymen.



flygning i inrikestrafiken 51,4 passagerare. Motsvarande för utrikestrafiken var i snitt 71,5 passagerare. Jämfört med 2003 innebär detta en svag ökning för utrikestrafiken (plus 0,7 procent) och en svag minskning för inrikestrafiken (minus 0,7 procent). Den genomsnittliga flygplansstorleken (mätt i antalet flygstolar) ökade i såväl in- som utrikestrafiken under 2004. För inrikestrafiken ökade den från 84,3 till 86,4 stolar och i utrikestrafiken från 105,6 till 108,6 stolar. Kabinfaktorn för 2003 och 2004 framgår av bilaga 1 figur 4.

Överflygningar är den trafik som sker i det svenska luftrummet utan att flygplanen startar eller landar på svensk flygplats. Under 2004 uppgick antalet överflygningar till 228 416, vilket är drygt 31 000 fler än året innan, motsvarande en ökning med 15,8 procent. Överflygningarna har ökat betydligt mer än vad antalet starter och landningar på flygplatserna gjort. Ökningen kan därför till stor del förklaras av en fortsatt god trafikutveckling i Europa. Trafik från Europa till Fjärran Östern, Baltikum och Ryssland går ofta genom det svenska luftrummet. Utvecklingen av överflygningarna är således starkt beroende av trafikutvecklingen i vår omvärld. Se bilaga 1 figur 5.

Den *flygbefordrade frakten* till och från de svenska flygplatserna uppgick under 2004 till knappt 171 000 ton. Det innebär en minskning med 10,2 procent jämfört med 2003. Utrikesfrakten minskade med 10,5 procent medan inrikesfrakten, som endast svarade för 2,6 procent av den totala fraktvolymer, ökade med 1,1 procent, se bilaga 1 figur 6. De kommande tjugo åren beräknas flygfrakten öka med fem till sju procent årligen.¹⁵ Runt fyra procent av världshandelns gods transporteras med flyg, fyrtio procent av det totala fraktvärdet. För Sverige är motsvarande siffror en procent av volymer och tio procent av värdet.

Vilka flyglinjer som finns till och från de svenska flygplatserna förändras ständigt. I bilaga 1 tabell 1 visas hur antalet in- och utrikesdestinationer för linjefarten förändrats mellan december 2003 och december 2004. Förändringarna i inrikestrafiken är relativt begränsade. För dessa linjer kan ett enskilt företags utveckling vara avgörande för om linjen kan överleva eller inte. Några av förändringarna i trafiken till, från inom Norrland beror på förändrad slingning av den upphandlade trafiken. Beträffande utrikesdestinationerna är nettot klart positivt med 32 nya destinationer mot 13 nedlagda destinationer. De flesta destinationsförändringarna har ägt rum på de tre stora utrikesflygplatserna Arlanda, Landvetter och Skavsta.

3.2 Biljettprisutvecklingen

Biljettpriserna för inrikes och utrikes privatresor har utvecklats olika under de senaste åren. Priserna på utrikesresor har minskat medan inrikesresornas priser har ökat. Den större konkurrensen inom utrikestrafiken är en viktig förklaring till

¹⁵ Transport Barometern Kv3/2005



detta. Även på inrikesmarknaden har konkurrensen ökat men det har inte fått samma genomslag i prisutvecklingen. Ökad konkurrens och bolagens tillvägagångssätt att bestämma pris för att sälja så många flygstolar som möjligt innebär dock möjligheter för den enskilde resenären att hitta billiga flygbiljetter.

Utvecklingen av biljettpriserna för inrikes privatresor var från och med mitten av 1990-talet och fram till slutet av 2001 tämligen konstant. Därefter har priserna ökat kraftigt med nästan 30 procent till januari 2005. Priset på utrikesresorna ökade kontinuerligt till och med år 2001. Sedan mitten av 2002 har priserna emellertid sjunkit kraftigt. Se bilaga 1 figur 7.

Konkurrensen har dock ökat även på inrikesflyget under den senaste tiden. Det är framför allt på de mest trafiktunga linjerna som konkurrensen ökat och på dessa sträckor har snittintäkterna fallit kraftigt. Detta tycks dock inte ha fått något genomslag på SCB:s prisindex, vilket kan bero på ett flertal olika faktorer. Det är till exempel välkänt att det i allmänhet under lång tid skett en överströmning av affärsresenärer från affärsklass till privatklass. Flygbolagen har då tvingats höja priserna i privatklass för att försöka förhindra en alltför stor negativ påverkan på den så kallade yelden.

3.3 Trafikavgifternas utveckling

De senaste åren har avgiftsökningarna för luftfartstrafik varit kraftiga, men under 2004 har avgiftshöjningar totalt sett varit relativt marginella. Dessutom har passagerar-, landnings- och luftfartsskyddsavgifterna sänkts.

På vissa sträckor, Stockholm/Arlanda – Jönköping, Stockholm/Arlanda – Sundsvall och Stockholm/Arlanda – Luleå, har avgifterna ökat med drygt 50 procent sedan 2000. Sträckorna Stockholm/Bromma – Göteborg och Stockholm/Bromma – Malmö har haft den relativt bästa utvecklingen, med ökning på ”endast” 25 respektive 29 procent.

Som exempel kan nämnas att på sträckan Arlanda-Luleå med Boeing 737-800 har trafikavgiften ökat med drygt 12 900 kronor (per landning) mellan 2000 och 2004, från cirka 25 500 till 38 500 kronor. Avgiften för luftfartsskyddet har ökat mest i såväl absoluta som relativa tal, plus 5 611 kronor motsvarande plus 486 procent. En av avgiftskomponenterna, startavgiften har minskat. I övrigt kan noteras att avgasavgiften ökade med 102 procent under året. Se bilaga 1 figur 8-10.

Luftfartsstyrelsen förvaltar ett avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage på svenska flygplatser. Systemet omfattar 38 säkerhetsgodkända flygplatser och infördes den 1 januari 2005. En enhetlig avgift skall tas ut för varje avresande passagerare av de flygföretag som transporterar dessa. Avgiften för 2006 har fastställts till 30,00 kronor, vilket innebär en sänkning med 1,40 kronor jämfört med 2005 års avgift.



3.4 Driftskostnadsutvecklingen

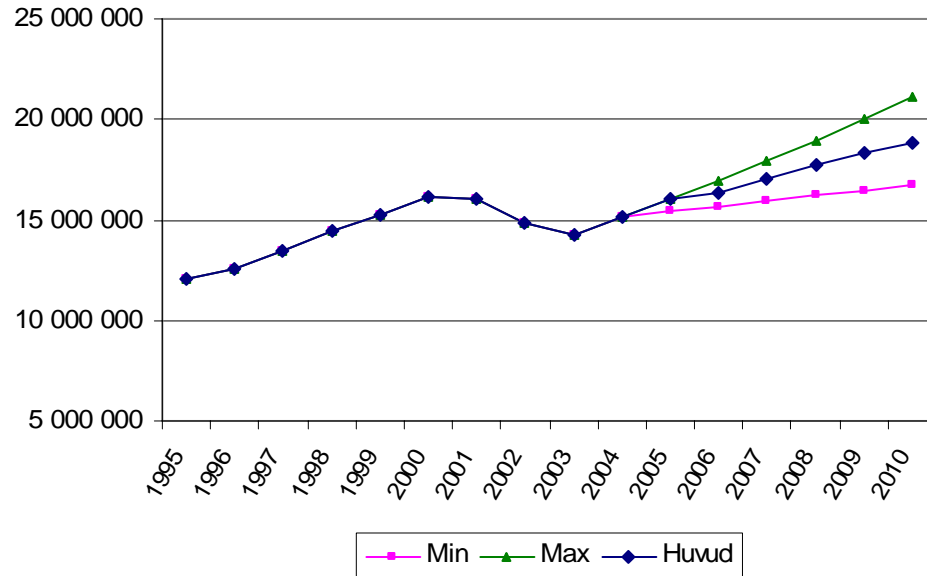
Flygbolagens driftskostnader har ökat under 2004. Tabell 2 i bilaga 1 visar driftskostnadsutvecklingen under 2001 – 2004. Den viktigaste förklaringen till ökningen av de flygoperativa kostnaderna från 2003 till 2004 är höjda bränslepriser. Dessutom har avgiften för luftfartsskyddet ökat liksom personalkostnaderna för piloterna. De indirekta kostnaderna är totalt sett närmast oförändrade, även om kostnaderna för passagerarservice (främst kabinpersonal) har ökat markant. Denna ökning bygger på flygbolagens rapportering till ICAO. Det är svårt att hitta någon uppenbar förklaring till denna kostnadsökning, men rationaliseringarna inom de traditionella nätverksbolagen kan vara förknippade med omställningskostnader liksom med en förändrad personalsammansättning p.g.a. att de flesta som sägs upp har arbetat kort tid och därmed har förhållandevis låga löner.

3.5 Prognos 2005 - 2009

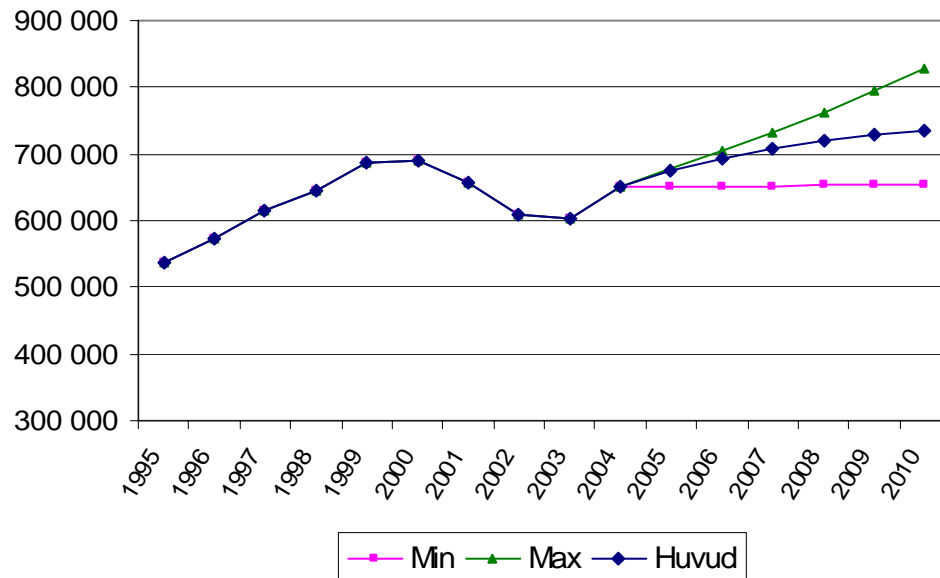
Här följer en sammanfattning av prognosen för 2005 – 2010. Hela underlaget för prognosen framgår av bilaga 2.

Enligt prognosen förväntas antalet avresande passagerare öka med 3,7 procent per år fram till 2010. IFR-rörelser förväntas öka med i genomsnitt 2,1 procent per år medan antal överflygningar, som är en del av IFR-rörelserna, ökar med 4,7 procent. Prognosen över antal avresande passagerare, antal IFR-rörelser och överflygningar framgår av diagrammen nedan där även min- och maxalternativ visas.

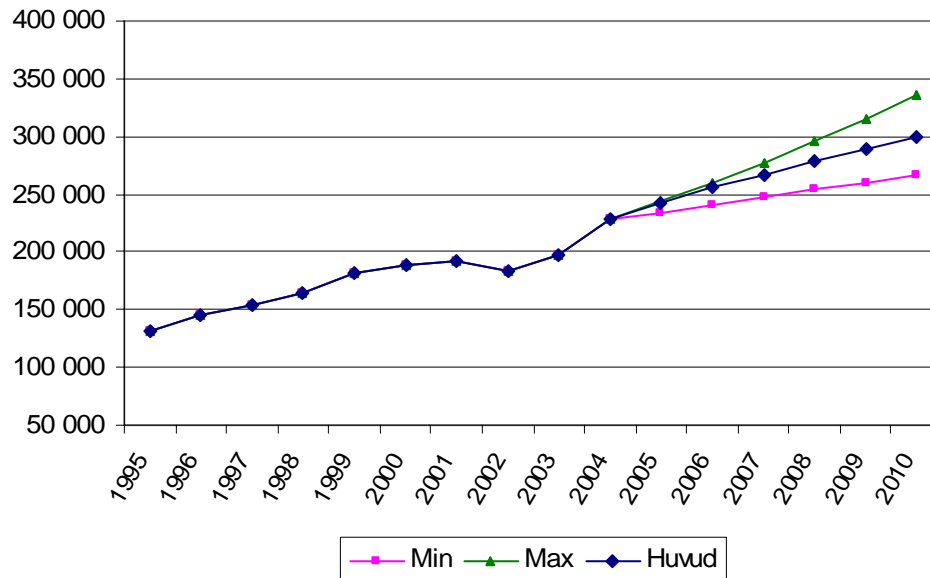
Prognos över antal avresande passagerare



Prognos över IFR-rörelser



Prognos över överflygningar



4 INSTITUTIONELLA FÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 Inledning

Enligt förordning (2004:1110) med instruktion för Luftfartsstyrelsen har myndigheten som en av sina huvuduppgifter att främja en säker, kostnadseffektiv och miljösäker civil luftfart. Luftfartsstyrelsen skall också följa luftfartsmarknadens utveckling och i samråd med Konkurrensverket övervaka att verksamheten fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv samt anmäla missförhållanden till Konkurrensverket.

Regeringens beslut för Luftfartsstyrelsens verksamhet samt för civilt försvar och svåra påfrestningar i fred i det årliga riktlinjebeslutet återges i regleringsbrevet.

I den av Riksdagen antagna transportpolitiken för en hållbar utveckling (1997/98:56) betonas att transporterna syftar till att uppnå överordnade välfärds mål och att transportsystemet måste ses som en helhet. Den vidgade synen på transporternas funktion i samhället markeras genom att begreppet trafikpolitik ersätts med transportpolitik. Luftfartsstyrelsen skall verka för att de transportpolitiska målen uppnås.



Den övergripande utgångspunkten är att transportpolitiken skall bidra till en socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

För verksamhetsområdet luftfart har följande delmål antagits:

- *Tillgängligt transportsystem:* Flygtransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- *Hög transportkvalitet:* Flygtransportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- *Säker luftfart:* Ingen skall dödas eller allvarligt skadas inom flygtransportsystemet genom att flygtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta.
- *God miljö:* Flygtransportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas. Flygtransportsystemets utformning skall bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen nås.
- *Positiv regional utveckling:* Flygtransportsystemet bidrar till att utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas och motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- *Ett jämställt flygtransportsystem.* Flygtransportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

4.2 Allmänna förutsättningar

Luftfarten är global till sin natur och regleringsarbetet sker därför i stor omfattning i EU och i olika internationella organisationer, till exempel ICAO (International Civil Aviation Organization, FN:s organ för civil luftfart) och i viss utsträckning också i ECAC (European Civil Aviation Conference, europeiska civila luftfartskonferensen), JAA (Joint Aviation Authorities, europeisk samarbetsorganisation för civil luftfart) och Eurocontrol (europeisk samarbetsorganisation för säkrare flygtrafiktjänst).

Ett av målen med EU:s transportpolitik är att flytta över fler längre bilresor och kortare flygresor till järnvägen genom att bl.a. främja kombinerade resor både för passagerartrafiken och för frakt.

I vitboken om *den gemensamma transportpolitiken fram till 2010, Vägval inför framtiden*, redovisas EG-kommissionens strävan att forma en gemensam



transportpolitik för de kommande tio åren. Vitbokens huvudinriktning ligger mot vägtrafiksektorn och järnvägssektorn. Luftfartssektorn får ett begränsat utrymme. Den gemensamma transportpolitiken syftar till att åstadkomma en större integrering och samordning av järnvägs- och lufttransportsystemen. Den integrering av järnvägstrafiken och luftfarten som föreslås bör bl.a. ske genom att järnvägsstationer anläggs vid flygplatser och att järnvägens terminalanläggningar anpassas till flygets terminaler. För att uppmuntra till och underlätta för passagerarna att använda kombinerade resor i största allmänhet kommer kommissionen även att vidta åtgärder för att utveckla ett integrerat biljett- och bokningssystem.

Villkoren för svensk luftfart bestäms i allt större omfattning inom ramen för EU, se *acquis communautaire* i bilaga 3. Ordförandeskapet kommer under de närmaste åren att innehas av följande länder:

Ordförandeskap	Period
Storbritannien	Juli – December 2005
Österrike	Januari – Juni 2006
Finland	Juli – December 2006
Tyskland	Januari – Juni 2007
Portugal	Juli – December 2007
Slovenien	Januari – Juni 2008
Frankrike	Juli – December 2008
Tjeckien	Januari - Juni 2009
Sverige	Juli – December 2009

Under kommande ordförandeskap kan arbete initieras på följande områden vilket kommer att innebära Luftfartsstyrelsens medverkan och expertkunskap.

- Förstärkt skydd för personer med funktionshinder
- Förstärkt skydd för konsumenten vid flygbolags konkurs
- Översyn av tredje luftfartspaketet (licensieringsförordningen, marknadsstillträdesförordningen och tarifförordningen)
- Principer för avgiftssättning vid flygplatser

...men det är framför allt följande områden som kommer att sätta sin prägel på verksamheten under närmaste år:

4.3 EASA (European Aviation Safety Agency)

Den europeiska byrån för luftfartssäkerhet inom EU, EASA påbörjade sin verksamhet den 28 september 2003 i enlighet med tidigare beslutad förordning



(EG) Nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet.

EASA:s uppgift är att främja harmonisering av tekniska regler och säkra en enhetlig tillämpning av dessa regler samt att certifiera luftfartsprodukter bl.a. luftfartyg. EASA ansvarar även formellt för tillståndsgivning och tillsynsansvaret inom konstruktionsområdet. EASA skall också bistå medlemsländerna med att uppfylla skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

EASA är i färd med att bygga upp sin organisation i Köln och skall vara fullt bemannat 2008. Under övergångsperioden kommer de nationella myndigheterna genom avtal att hantera vissa av byråns granskningsuppgifter. Detta innefattar alltså inte själva besluten. Byrån kan med kort varsel ändra förutsättningarna för Luftfartsstyrelsens verksamhet och det är därför viktigt med ett långvarigt EASA-kontrakt. Det vore önskvärt med en avsiktsförklaring från EASA för vår framtida verksamhetsplanering. För närvarande har EASA problem med sin finansiering på grund av en olämpligt utformad avgiftsförordning i kombination med tung byråkati. Detta ger en osäkerhet för i vilken mån EASA behöver Luftfartsstyrelsens tjänster på lång sikt.

EASA:s ansvar på flygsäkerhetsområdet kommer successivt att utökas. Kommissionen publicerade i november 2005 lagstiftningsförslag för utvidgning av EASA:s kompetensområde till att även omfatta flygdrift, flygcertifikat samt luftvärdigheten för luftfartyg som är registrerade i en icke-medlemsstat, s.k. tredjelandsluftfartyg. Arbetet med att parlamentet och rådet skall godkänna förslaget beräknas tidigast vara avslutat sommaren 2007 och mer sannolikt under hösten 2007. Förslaget innebär en ändring av den tidigare nämnda förordningen 1592/2002 (EASA-förordningen) samt framtagning av tillämpningsföreskrifter (Implementing Rules, IR) för flygdrift (OPS) och certifikat (FCL).

Det förväntas innebära mycket arbete att omarbete föreskrifterna JAR-FCL och JAR-OPS till EG-rättsakter. Arbetet antas ske inom ramen för EASA och det är viktigt att Luftfartsstyrelsen deltar i detta arbete i så stor utsträckning som möjligt för att påverka kraven så att särskilda svenska behov blir omhändertagna.

Utvidgningen av EASA:s kompetensområde har direkt påverkan på ett antal nu gällande nationella föreskrifter. Dessa måste upphävas alternativt revideras när EU-regelverket trätt i kraft. Eventuellt kommer EASA även att reglera ultra-lätta flygplan, certifikat för ballongförare samt att införa ett förenklat privatflygarcertifikat. EASA avser komma med förslag till en ändring till förordning (EG) 1592/2002 under senare delen av 2005 i avsikt att inkorporera föreskrifter om flygplatser och flygtrafiktjänst i gemenskapsrätten. Detta kommer att innebära påverkan på det nationella regelverket vad avser flygplatser från 2008 och flygtrafiktjänst från 2010.



Regelhierarkin enligt EASA-förordningen

Typ av regler	Beslutas av	Resultat	Status
Ändringar och tillägg (ER) till EASA-förordningen	Europaparlamentet och rådet (medbeslutandeförfarande)	EG-förordning	Bindande föreskrifter
Tillämpningsföreskrifter (IR)	Kommissionen (EASA-kommittén)	EG-förordning	Bindande föreskrifter
Avgiftsförordning	Kommissionen (EASA-kommittén plus styrelsen)	EG-förordning	Bindande föreskrifter
Luftvärdighetskoder och AMC ¹⁶	EASA:s VD	Certifierings-specifikation (CS), AMC	Ej bindande
Vägledande material	EASA:s VD	Vägledande material	Ej bindande

Hur och var kan Sverige påverka ?

Rådsarbetsgrupp	Granskar förslag till ändringar och tillägg till EASA-förordningen
EASA-kommittén	Yttrar sig enligt EASA-förordningen över förslag till tillämpningsföreskrifter, avgiftsförordning och beslut om undantag
EASA:s styrelse	Yttrar sig över och beslutar om EASA:s budget och arbetsprogram, utser ledamöter i överklagandenämnden och direktörer för EASA, yttrar sig över avgiftsförordningen, antar riktlinjer och beslutsförfaranden
AGNA	Yttrar sig över EASA:s program för regelutveckling samt tillsättning av, deltagare i och direktiv för arbetsgrupper, yttrar sig över konsekvensutredningar och metoder.
Deltagare i arbetsgrupper	Deltar i regelutveckling som experter på fackområden och deltar i värdering av remissyttrandena.
Remisser (NPA)	LS yttrar sig över EASA:s remissförslag.

¹⁶ AMC (Acceptable Means of Compliance) översätts i EASA-förordningen med ”godtagbara sätt att uppfylla kraven”; motsvarar ungefär Allmänna råd



Som en konsekvens av att EASA:s verksamhet ökar i omfattning och att ECAC i augusti 2005 tog beslut om att lägga ner JAA:s verksamhet, med undantag av ett mindre kontor i Köln för koordinering mellan EASA och de JAA-stater som ännu inte skrivit avtal med EASA, kommer samarbetet inom JAA i sin nuvarande form att upphöra den 31 december 2006. Den 1 januari 2007 ska EASA ha tagit över alla uppgifter som har legat på JAA:s huvudkontor, trots att EASA inte kommer att ha formell behörighet förrän under slutet av 2007. Detta kommer att innebära att EASA behöver ett avtal med JAA-staterna eftersom EASA inledningsvis saknar formell behörighet. Då det uppstår ett tidsmässigt gap mellan stängningen av JAA:s huvudkontor i Nederländerna och den tidpunkt när EASA har erhållit kompetens för flygdrift- och certifikatfrågor överväger EASA att tills vidare ta över den regelutvecklingsverksamhet som bedrivits inom JAA med ett stort antal arbetsgrupper inom de berörda områdena. Troligen kommer en del av Luftfartsstyrelsens medarbetare att fortsatt vara engagerade i det europeiska regelarbetet inom flygdrift- och certifikatfrågor (OPS och FCL).

EASA:s arbete med att skapa ett gemensamt regelverk för tillämpning i hela EU påverkar idag även tillståndsgivningen för flygtekniker och flygteknikerskolor, tillverkare av flygmateriel och underhållsverkstäder och om några år kommer, som nämnts, ytterligare områden att ingå i EASA:s kompetensområde.

Förändringarna kommer också att påverka samarbetet genom STK (Det Skandinaviska Tilsynskontor) mellan de skandinaviska luftfartsmyndigheterna vid tillståndsgivningen. Överflyttningen av regelsystemet och tillhörande arbetsaktiviteter kommer att innebära att det skandinaviska myndighetsarbetet får bedrivas delvis i andra former.

Parallellt med arbetet inom EASA med att ta fram föreskrifter för flygdrift bedriver kommissionen ett arbete med att ta fram en förordning för flygdrift, s.k. EU-OPS som enligt den aktuella planeringen kan träda i kraft under första halvan av 2006. Förordningen avses dock inte börja tillämpas förrän 18 månader senare för att ge flygföretagen möjlighet att anpassa sin verksamhet. EU-OPS innehåller regler för flygarbetstid men det finns möjlighet att fortsätta med nationella regler förutsatt att det nationella regelverket håller sig inom EU-OPS gränser. Detta innebär att de skandinaviska myndigheterna måste ta ställning till om man skall tillämpa reglerna i EU-OPS eller om det gemensamma skandinaviska regelverket (poängsystemet) skall anpassas till EU-OPS.

4.4 Flygsäkerhetsarbetet i övrigt

Flygsäkerhetsstandarden i Sverige skall vara lägst i nivå med den som finns i övriga välutvecklade nationer. Antalet haverier per flygtimme inom tung kommersiell luftfart och antalet haverier per år inom privatflyget bör halveras under perioden 1998-2007.

Tillsynen över flygsäkerheten är till stor del inriktad på kontroll av att den som utövar eller skall utöva en viss verksamhet har utvecklat ett eget *kvalitetssystem*



för styrning och uppföljning av verksamheten. De som utövar driften och deras kvalitetssystem är ansvariga för flygsäkerheten i sin verksamhet. En sådan systeminriktad tillsyn kompletteras med granskning av verksamhetsutövare i form av bl.a. linjeinspektioner och granskning av enskilda detaljer för verifikation av hur kvalitetssystemet fungerar. Flygsäkerheten genomsyrar varje led i luftfartsverksamheten från tillverkare, underhållsverkstäder, skolor till själva driften av ett flygbolag, flygplatser och flygtrafikledningsorganisationer m.fl.

Samarbetet i Europa och i ICAO ställer krav på ökad tillsynsfrekvens liksom ökad formalisering av innehållet i tillsynen. Utökade krav riktade mot branschen och flygindustrin leder också till mer granskningsarbete. Det internationella kravet på de nationella myndigheterna ökar för rapportering av luftfartshändelser och analys både på händelsenivå och övergripande nivå. Tendensen är att analyserna går mot ett helt riskbaserat tänkesätt.

Luftfartsstyrelsen bidrar också genom tillsyn av utländska operatörer till att upprätthålla de flygsäkerhetsstandarder som överenskommits internationellt. Under 2004 genomförde Luftfartsinspektionen 60 st. inspektioner av utländska flygföretag enligt ECAC:s SAFA-program (Safety Assessment of Foreign Aircraft). Ett relativt stort antal av de utförda rampinspektionerna, ca 25 procent, resulterade i någon form av korrigerande åtgärd innan avgång tilläts. Inom ECAC genomfördes under 2004 totalt 4568 inspektioner jämfört med 3414 under 2003. EG:s SAFA-direktiv (2004/36/EG) skall vara implementerat i april 2006 och delvis nya mekanismer för inspektioner kommer att kunna vara införda under 2007. Prioriterade områden för framtida SAFA-inspektioner är utrustning, säkerhet avseende frakt och hantering av farligt gods.

Mot bakgrund av ett antal allvarliga flyghaverier under första halvåret 2005 enades ECAC:s generaldirektörer om följande handlingsplan vilket återges i ECAC:s pressmeddelande den 29 augusti 2005.

- * Increase monitoring by national and European authorities to ensure full compliance with existing rules and procedures;*
- * Increase transparency so that passengers will know in advance the identity of the airlines they will be using;*
- * Establish European common criteria for imposing European-wide bans on unsafe aircraft/airlines; and publish on the web the list of those banned;*
- * Strengthen the system of inspections on third country aircraft (SAFA Programme) including resources and enhance the exchange of information amongst aviation authorities on revealed findings;*
- * Adopt European measures for assessing foreign airlines prior to authorizing them to fly into Europe.*

Rörligheten på marknaden och utökade möjligheter att etablera sig fritt inom unionen innebär nya marknadsförutsättningar för flygindustrin. Bolag etablerar sig och bedriver verksamhet i andra länder än där de har sin hemmabas. Några



svenska bolag bedriver verksamhet uteslutande från andra EU-länder och Ryanair som står under irländskt tillsynsansvar har etablerat en fast bas i Sverige. Det finns ett behov av att undersöka i vilken omfattning det är funktionellt möjligt och kostnadseffektivt att samarbeta med utländska luftfartsmyndigheter i fråga om tillsyn av utlandsbaserade företag. Ett utökat samarbete mellan myndigheter kan på lång sikt effektivisera tillsynen.

Antalet haverier inom privatflyget bör halveras under perioden 1998-2007. Haverifrekvensen för privatflyget uppvisar ingen klar positiv förbättring och det finns enligt regeringens mening anledning att öka de olycksförebyggande insatserna på detta område. Erfarenheterna av inträffade haverier har visat att de flesta haveriorsakerna beror på att föreskrivna krav inte har följts. Avsteg från kravbilderna har med attitydproblem och riskbedömning att göra. Ett omfattande projektarbete, H50P (halvering av antalet haverier inom privatflyget) är ett informationsprojekt som har för avsikt att försöka påverka privatflygarnas attityd till säkerheten och säkerhetsbestämmelserna. Projektet, som pågår t.o.m. 2007 i nuvarande form, bedrivs i samverkan med de stora allmänflygorganisationerna och åtta olika föreningar/organisationer är och har varit aktiva i olika grad. Djupast engagerad är KSAK (Kungliga Svenska Aeroklubben) som med sina ca 140 flygklubbar organiserar flest privatflygare. För närvarande har mer än 50 % av alla privatflygare deltagit i en H50P-grundkurs och åtskilliga privatflygare har deltagit i olika H50P-möten. Vid en enkät som genomfördes för en tid sedan har informationsprojektet fått övervägande positivt gensvar bland 2000 svaranden.

Inom ICAO pågår ett kontinuerligt arbete med att utveckla bilagorna till Chicagokonventionen, se bilaga 4 tabell 1. Förändringar i bilagorna innebär att regelverket måste anpassas till de ändrade kraven. Anpassningen sker antingen genom förändringar i EG-regelverket eller i det nationella regelverket.

Eurocontrol utvecklar föreskrifter om flygtrafiktjänst, ESARR, (Eurocontrol Safety Regulation Requirements). Genom medlemskapet i Eurocontrol har Sverige förbundit sig att föra in beslutade ESARR i det nationella regelverket. Vissa ESARR, eller delar därav, arbetas emellertid in i EU-regelverket. Som nämnts ovan är det värdefullt att delta i Eurocontrols regelutvecklingsarbete och föra in svenska synpunkter och erfarenheter i föreskrifterna eftersom dessa på sikt kommer att gälla i Sverige. Eurocontrol planerar att köpa standarder från EUROCAE¹⁷, vilket ur svensk synvinkel är ett steg i rätt riktning eftersom JAA under alla år drivit att EUROCAE och RTCA¹⁸ ska erkännas som standardiseringsorgan. Vi är redan medlemmar och Luftfartsstyrelsen bör delta i arbetsgrupper inom EUROCAE eftersom det ger en möjlighet att påverka på systemnivå.

I tillsynsarbetet på flygplatser började för några år sedan ett riskbaserat arbetssätt att tillämpas med bl.a. användning av s.k. riskmatriser vid bedömningen av

¹⁷ European Organisation for Civil Aviation Equipment

¹⁸ Radio Technical Commission for Aeronautics



avvikelser, det s.k. FRO-projektet (Fact Based Resource Optimisation). Modellen utvecklas för närvarande med målsättningen att tillämpas på tillsyner av alla grenar inom luftfartssystemet. Luftfartsstyrelsen arbetar inom JAA och European Action Plan for Runway Incursions för att åstadkomma ett harmoniserat synsätt och ensade riskmatriser. Modellen förväntas ge både förenkling i författandet av tillsynsrapporter och väsentligt förbättrat underlag för analysarbetet.

Från och med 2006 övertar Luftfartsstyrelsen Luftfartsverkets insamling av produktionsdata från marknaden. Insamlingen sker årligen genom utsändning av blanketter till alla företag och ägare av luftfartyg med anmodan om rapportering av verksamheten. Uppgifter om bl. a typ av verksamhet samt producerade antal flygtimmar, landningar, passagerarkilometer m.m. samlas in. Underlaget är tillgängligt normalt i aggregerad form i slutet av april varje år.

Det pågår för närvarande ett internationellt arbete inom ICAO för att ta fram harmoniserade SPI (Safety Performance Indicators) för luftfarten. För att underlätta marknads rapportering av luftfarthändelser krävs att rapportsystemet förbättras och anpassas till modern teknik. Detta innebär att rapportblanketter för avvikelserapportering och haverianmälan bör utvecklas till att omfatta även webbaserade formulär.

Det krävs nya insikter i hur säkerheten skall mätas och testas hos aktörer ute på marknaden och hur vi som tillsynsmyndighet ska bevaka vilka trender och ledande indikatorer som är lämpliga och värdefulla för att kunna skapa och styra de mest effektiva åtgärderna. I det sammanhanget spelar Human Factors en framträdande roll och det är inom det området som framsteg i säkerhetsarbetet får störst effekt vilket framgår inte minst i det ökande intresset och behovet av forskning. Arbetet pågår redan bl.a. inom Eurocontrol.

4.5 Miljöarbetet

Riksdagen har beslutat om inriktningen för miljöarbetet inom transportsektorn i propositionerna ”Transportpolitik för en hållbar utveckling” (1997/98:56), ”Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem”(2001/02:20), ”Sveriges klimatstrategi” (2001/02:55) samt den senaste miljömålspropositionen ”Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag”(2004/05:150). Inom kort väntas riksdagen anta en ny transportpolitisk proposition samt en ny klimatproposition.

Riksdagens övergripande miljöpolitiska ambitioner har formulerats i femton miljö kvalitetsmål. I den senaste miljömålspropositionen finns även ett förslag ett sextonde miljö kvalitetsmål om biologisk mångfald med tre tillhörande delmål. Flygverksamhet påverkar nästan alla femton miljö kvalitetsmål, men främst *Begränsad klimatpåverkan*, *Skyddande ozonskikt* och *Frisk luft*, direkt eller indirekt. Därutöver är flygbuller en viktig faktor för målet om en *God bebyggd miljö*. Delmålet för flygbuller under detta mål innebär att antalet människor som utsätts för bullerstörningar överstiger de riktvärden som riksdagen ställt sig



bakom för buller i bostäder skall minska med 5 procent till 2010 jämfört med 1998. Luftfartsstyrelsen har bl.a. som uppgift att meddela de flygtrafiktjänstföreskrifter som behövs från miljö- och bullersynpunkt för in- och utflygning vid flygplatser.

Transportsektorn ska verka för att miljöpolitikens delmål nås. Detta innebär bl.a. att LS och Miljömålsrådet kommer att få ett uppdrag att utarbeta förslag till kompletterande åtgärder som medför att miljömålspropositionens delmål om utsläpp av kväveoxider (delmål 4 till miljökvalitetsmålet *Bara naturlig försurning*) kan nås till 2010. Luftfartsstyrelsen har även genom förordning (2004:675) om omgivningsbuller fått i uppdrag att senast juni 2007 ha kartlagt buller från flygtrafik vid civila flygplatser med en trafiktäthet på mer än 50 000 flygrörelser per år, samt ta fram ett åtgärdsprogram som ska vara fastställt i juli 2008.

En stor del av det internationella arbetet på miljöområdet sker i EU. EU:s system för handel med utsläppsrätter är central i unionens arbete med klimatfrågor. EU-kommissionen har i ett meddelande den 27 september 2005 föreslagit att flyget skall tas med i EU:s system för utsläppshandel. Kommissionen (DG ENV) har därför tillsatt en flygarbetsgrupp där Sverige får delta tillsammans med experter från 12 andra EU-länder och företrädare från bransch- miljö- och konsumentorganisationer. Regeringskansliet har nominerat en person från Luftfartsstyrelsen tillsammans med en person från Naturvårdsverket som svenska experter i gruppen. Miljörådet har i december 2005 välkomnat kommissionens meddelande och givit viss vägledning till flygarbetsgruppen, bland annat att det bör vara flygoperatörerna som handlar med utsläppsrätterna. Arbetsgruppen, som är rådgivande, skall rapportera till kommissionen senast under april 2005.

EU avser verka för att utsläppen från internationell luftfart inkluderas i den internationella klimatregimen under klimatkonventionen efter 2012, vilket stöts av Sverige.

Inom ICAO pågår arbete som syftar till att ge vägledning för hur flyget skall kunna anpassas till den utsläppshandel som utvecklats under klimatkonventionen (UNFCCC) och Kyotoprotokollet. ICAO:s kommitté för miljöfrågor, CAEP, har fått i uppdrag att fortsätta arbetet med detta. En arbetsgrupp, för vilken Luftfartsstyrelsen innehar ena halvan av det delade ordförandeskapet tillsammans med IATA, skall avrapportera sina slutsatser senast vid årsskiftet 2006/2007. CAEP har också bildat en arbetsgrupp som kommer att ta fram vägledning för medlemsstater som vill införa lokala utsläppsavgifter i vilken Luftfartsstyrelsen medverkar. Den tekniska utvecklingen av flygplansmotorer drivs på genom certifierade standarder överenskomna inom ICAO. En ny översyn kommer att ske 2010. ICAO:s nästa generalförsamlingsmöte kommer att äga rum under hösten 2007 där bl.a. miljöfrågorna kommer att ha en framträdande plats.



ECAC:s miljöarbetsgrupp ANCAT, där EU-kommissionen deltar, har tillsatt en arbetsgrupp för att bevaka frågan om handel med utsläppsrätter för samtliga 42 medlemsländer. Vidare har också en arbetsgrupp tillsatts för att arbeta med lokala utsläpp, bl.a. utvärdering av ECAC:s modell för emissionsrelaterade avgifter, den s.k. ERLIG-modellen som tillämpas i Sverige.

Eurocontrol arbetar för en ökad miljöanpassning av luftfarten vidtagits genom framför allt operationella insatser som resulterar i kortare flygvägar och effektivare flygtrafikledning. Sverige, genom Luftfartsstyrelsen, är pådrivande i detta arbete.

Regeringen har också uppdragit åt Luftfartsstyrelsen att införa miljöledningssystem. Luftfartsstyrelsen skall under våren 2007, i samband med årsredovisningen, redovisa miljömål och handlingsplan samt uppgift om hur miljöledningssystemet har integrerats i den ordinarie verksamheten. Arbetet med att miljöanpassa myndighetens upphandlingar skall också redovisas våren 2007.

4.6 Konkurrensfrågor

Liberalisering av luftfartsmarknaden pågår kontinuerligt. Åtgärder vidtas för att skapa förutsättningar för ökad konkurrens samtidigt som det är nödvändigt att se till att de bestämmelser som skall garantera en rättvis konkurrens följs. Detta är särskilt viktigt när det gäller statsstöd. Ryanair har lyckats förhandla fram förmånliga avtal med flygplatserna de beflyger. Dessa avtal har ifrågasatts alltmer och flygplatserna granskas nu av kommissionen för de stöd som beviljats i samband med nyetablering. Nya riktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser håller på att tas fram.

Luftfartsstyrelsen skall vid tillämpning av de bilaterala luftfartsavtalen också pröva frågor om fördelning av begränsade trafikrättigheter enligt riktlinjer som utfärdats med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 av den 29 april 2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje land. I urvalsprocessen får företräde lämnas till sådan trafik som bl.a. medför maximal konsumentnytta, *främjar en så effektiv konkurrens* som möjligt bland gemenskapens flygföretag samt tillhandahåller luftrafik tjänster som tillmötesgår alla kategorier av allmänt efterfrågad trafik till lägsta rimliga pris.

I Luftfartsstyrelsens rapport *Flygtrafiktjänst i Sverige – En utredande och jämförande studie om förutsättningar för konkurrensutsättning* kartläggs bl.a. flygtrafiktjänster i Sverige och förutsättningarna för att konkurrensutsätta produktionen av hela, eller delar av, dessa tjänster. I rapporten görs även en internationell utblick och vissa relevanta jämförelser med andra länder bland annat avseende prisbild och effektivitet i verksamheten.



Rapporten konstaterar bl.a. att flera faktorer påverkar möjligheten för andra aktörer att etablera sig på en konkurrensutsatt marknad, till exempel storleken på marknaden, legala förutsättningar och tillgång till nödvändig infrastruktur. Infrastrukturens ägande och utveckling kommer att bli en nyckelfråga inte minst när flygtrafiktjänster blir gränsöverskridande och nyttjar teknisk infrastruktur från flera länder.

Frågan om en revidering av 1952 års Romkonvention, som reglerar ansvaret för skador, förorsakade av luftfartyg, på tredje man på marken, har åter aktualiserats i ICAO. Sverige är pådrivande i detta arbete. Få stater har ratificerat den befintliga konventionen varför behovet av ett nytt internationellt regelverk på området är stort. Frågan har fått ytterligare aktualitet sedan försäkringsmarknaden signalerat att den avser att exkludera ersättning för skador till följd av s.k. ”smutsiga bomber”, elektromagnetiska impulser och biokemiskt material från försäkringsskyddet. Flygindustrin har föreslagit att ett europeiskt eller globalt försäkringssystem inrättas för att kunna ge stabilitet åt industrin vid liknande händelser. En gemensam syn inom EU/EES och en långsiktig hållbar lösning på försäkringsproblematiken är en förutsättning för att undvika konkurrensnedvridningar mellan medlemsländerna.

4.7 Single European Sky – Det gemensamma europeiska luftrummet

Genom EG-förordningarna¹⁹ om det gemensamma europeiska luftrummet (Single European Sky) som trädde i kraft den 20 april 2004 har gemensamma föreskrifter införts för reglering av det gemensamma europeiska luftrummet och de flygtrafiktjänster som tillhandahålls. Föreskrifterna syftar till att öka effektiviteten och säkerheten i gemenskapens flygtrafiksystem genom bl.a. en mer rationell indelning av luftrummet i s.k. funktionella luftrumsblock. Vidare skall medlemsstaterna förbättra samarbetet mellan civila och militära myndigheter för att nå en mer flexibel användning av luftrummet.

Konsekvenserna för luftfarten blir efterhand omfattande genom såväl institutionell nyordning med reglering av leverantörer av flygtrafiktjänster, luftrum samt driftskompatibilitet jämfört med hittillsvarande situation där flygtrafiktjänster regleras inom ramen för ICAO standarder.

Inom det gemensamma luftrummet skall flygtrafiktjänster kunna tillhandahållas inom gränsöverskridande funktionella luftrumsblock. En grundförutsättning för detta är att alla tjänsteleverantörer är certifierade enligt samma regler vilket beräknas ske under andra halvåret 2006. En medlemsstat har handlingsfrihet att utnämna en tjänsteleverantör av flygtrafikledningstjänster och ev. även flygvädertjänster under förutsättning att leverantören har blivit certifierad inom

¹⁹ En ramförordning om inrättande av ett gemensamt europeiskt luftrum, en förordning om planering och användning av det gemensamma europeiska luftrummet, en förordning om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet och en förordning om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätet för flygledningstjänst



gemenskapen. En kontinuerlig strävan bör vara, enligt regeringen, att långsiktigt få samtliga nordiska och/eller andra länder att delta i ett eller flera gemensamma funktionella luftrumsblock.

Det pågår ett kontinuerligt arbete med att ta fram genomförandebestämmelser och kommissionen har till dags dato identifierat behov av kompletterande lagstiftning på följande områden.

- Airspace design
- Charging scheme
- Flexible use of Airspace
- Functional Airspace Blocks
- Interoperability
 - Co-ordination and transfer
 - Flight message transfer protocol
 - Initial flight plan
 - Air –Ground voice channel spacing
 - Surveillance requirements
 - Standards for Air Navigation Services systems in accordance with EG 552/2004
 - Mode S interrogator addressing plan
 - Aeronautical data integrity
- European Upper Information Region (EUIR)/Aeronautical Information Service (AIS)
- Air Traffic Flow Management (ATFM)
- Performance Review/ Monitoring of SES implementation
- Common requirements for the provision of air navigation services (färdigbehandlad av SSC och KOM)

Kommissionen biträds i sitt arbete av ”Kommittén för det gemensamma luftrummet²⁰” som består av två företrädare från varje medlemsstat. Sverige representeras av en representant från Luftfartsstyrelsen och en från Försvarmakten. Kommissionen utfärdar mandat till Eurocontrol (den europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst) och andra organisationer att ta fram förslag på genomförandebestämmelse till förordningarna. Förslagen ska därefter vidarebehandlas av Single Sky Committee och EU-institutionerna. Genomförandebestämmelserna kommer att ha direkt påverkan på våra nationella bestämmelser. Vidare behöver gällande avtal med Försvarmakten revideras.

Det är viktigt att Luftfartsstyrelsen deltar i arbetet med att ta fram genomförandebestämmelser eftersom ett aktivt deltagande innebär möjligheter att påverka bestämmelserna så att särskilda svenska behov blir omhändertagna. Enligt kommissionens planering kommer arbetet att pågå åtminstone till och med 2008.

²⁰ Single Sky Committee SSC



Flygindustrin, kommissionen och Eurocontrol, driver tillsammans ett projekt, SESAR, för genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet. Projektet kommer att implementeras gradvis fram till 2020. Luftfartsstyrelsen kommer att ta del av information om projektet genom deltagandet i Single Sky Committee.

Ett direktiv om certifikat för flygledare inom EU planeras vara klart i december 2005. Eventuellt kommer ytterligare föreskrifter inom detta område att tas fram inom EU.

Internationaliseringen av flygtrafiktjänstens myndighetsuppgifter tillför en ny och långsiktig dimension i verksamheten. Den svenska flygtrafiktjänstens långtgående integrering mellan civil och militär verksamhet medför också att de institutionella frågorna måste hanteras i nära samverkan mellan Luftfartsstyrelsen och Försvarsmakten.

Idag har Luftfartsverket ensamrätt att utöva flygtrafiktjänst i Sverige. Skapas förutsättningar för konkurrens kan antalet utövare av flygtrafiktjänster komma att förändras framöver. Verksamheten kommer på sikt att innehålla gränsöverskridande produktion och systemutnyttjanden. Detta bedöms ge ett ökande behov av strategiska överväganden och samverkan med såväl angränsande som andra staters reglerande myndigheter samt ställa krav på att nödvändig tillgång till infrastrukturen säkerställs exempelvis genom att den tekniska infrastrukturen kan nyttjas oberoende av leverantör av flygtrafiktjänst. Vidare kräver den svenska flygtrafiktjänstens långtgående integrering mellan civil och militär verksamhet att hänsyn även framöver tas till den svenska försvars- och säkerhetspolitiken.

Kostnader för såväl reglering och produktion av flygtrafiktjänster liksom Sveriges medlemsavgift till Eurocontrol finansieras genom avgifter.

Inom ramen för arbetet med att skapa förutsättningar för ett gemensamt europeiskt luftrum pågår utvecklingen av genomförandebestämmelser för ett avgiftssystem för flygtrafiktjänster inom gemenskapen. Bestämmelsen ska när den är klar tillämpas för undervägsavgifter och eventuellt även för samordnade TNC²¹ avgifter vid de svenska flygplatserna. Syftet är även att skapa större insyn för användarna hur de olika flygtrafiktjänsternas verksamheter belastar terminal- och undervägsavgifterna.

4.8 Övriga frågor

I övrigt kan särskilt nämnas fortsatt arbete på följande områden.

²¹ Terminal Navigation Charge



4.8.1 *Externa relationer*

Den 1 maj 2004 anslöt sig de tio nya medlemsstaterna Cypern, Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slovakien, Slovenien, Tjeckien och Ungern till EU. Förhandlingarna med Bulgarien och Rumänien avslutades i december inför de båda ländernas anslutning 2007 och beslut fattades om att inleda anslutningsförhandlingar med Turkiet och Kroatien. Makedonien har också ansökt om EU-medlemskap. Det är viktigt, ur bl.a. ett säkerhets- och ett konkurrensperspektiv att det omfattande regelverket på luftfartsområdet tillämpas harmoniserat i unionen. Luftfartsstyrelsen har en viktig roll att spela i det avseendet.

Genom den s.k. open skies domen i november 2002 har nya förutsättningar skapats och gemenskapen har fått ett större inflytande och en ledande roll i utarbetandet av en gemensam strategi för unionens relationer med tredje länder. Kommissionen har fått ett generellt mandat att förhandla med tredje länder om frågor där det föreligger exklusiv gemenskapskompetens. Kommissionen har också som mål att senast 2010 skapa gemensamma luftfartsområden med grannländerna i söder och öster samt att inleda förhandlingar med inriktning på globala luftfartsavtal med andra regioner i världen, i första hand Ryssland och Kina. Luftfartsstyrelsen kommer att medverka i mer eller mindre omfattning i detta arbete genom att verkställa utredningar och medverka vid luftfartsförhandlingarna.

4.8.2 *Luftfartsskydd*

Det trafikpolitiska målet för luftfartsskyddet är att skyddet mot brottsliga handlingar inom den civila luftfarten (luftfartsskydd) skall vara i nivå med det som finns i övriga välutvecklade nationer.

Kommissionen har tagit initiativ till en omarbetning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002. Målsättningen med arbetet är att minska detaljeringsnivån i förordningen och att strukturen mer skall efterlikna ICAO Annex 17. Den nya förordningen kan förväntas träda i kraft tidigast vid årsskiftet 2006/2007.

Parallellt med detta arbete kommer kommissionen att arbeta med utformningen av en tillämpningsförordning som skall ersätta förordning (EG) nr 622/2003. Detta kommer i hög grad att påverka arbetet inom AVSEC Committee under det närmaste året. Dock kommer kommittén även att fortsätta arbetet med de frågor som finns på arbetsprogrammet och som bland annat innefattar tredjelandstrafik, krav på teknisk utrustning, fraktkonceptet och frågor relaterade till kommissionens inspektioner.



Nya strategiska mål för luftfartsskyddsarbetet har beslutats inom ECAC. ECAC:s roll gentemot Europeiska kommissionen har förtydligats och det finns också en ny struktur för organisationen, där ECAC:s roll i första hand kommer att vara av stödjande karaktär.

ICAO har utarbetat ett förslag till amendment 11 till Annex 17 som under sommaren har varit ute på remiss. Förslaget innebär inga stora förändringar utan omhändertaras redan i stor utsträckning av befintliga förordningskrav.

4.8.3 *Krav på inrapportering*

EU-direktivet 2003/42 om rapportering av händelser inom civil luftfart, som berör händelserapportering och utbyte av information mellan stater, har trätt i kraft den 4 juli 2005. I nuläget kommer Sverige inte att leva upp till direktivet p.g.a. sekretesslagstiftningen. En ändring av sekretesslagen krävs för att skydda känslig flygsäkerhetsinformation, material i utredningar och för att skydda rapportören.

Utbyte av data enligt EU-direktivet med andra länder innebär också att sådana data i nuläget ej går att skydda, vilket också kräver ändring av sekretesslagen. En utbyggnad av det Nordiska avtalet om utbyte av haveridata till att omfatta även störningsdata övervägs inom den Nordiska arbetsgruppen NAWG. Detta innebär att störningsdata, som inte är offentlig, i t ex Danmark, måste skyddas. För att ett avtal mellan de Nordiska länderna, innefattande även utbyte av störningsdata, skall kunna göras utan ändring av sekretesslagen, krävs att Riksdagen godkänner avtalet. Om ändring av sekretesslagen görs för att skydda datautbyte kan sådana avtal upprättas mellan myndigheterna.

4.8.4 *Flygplatskapacitet*

Uppsvinget inom flygsektorn har lett till att vissa flygplatser i Europa nått sin maximala kapacitet och att de nuvarande trafikövervakningssystemen blivit överbelastade. Detta leder till ökade förseningar och ökade miljöproblem på grund av att flygplanen tvingas vänta på marken eller cirkulera i luften i väntan på att få landa.

För att komma till rätta med kapacitetsproblemen vid högtrafiktider på flygplatserna kommer kommissionen att föreslå ytterligare åtgärder. Nya regler för tilldelning av start- och landningstider och en granskning av flygplatsernas avgifter för att ”avskräcka flygbolagen från att tränga ihop alla flygningar på vissa tider” kommer att tas fram.



4.8.5 *Stöd till flygplatser*

Syftet med ett statligt driftbidrag till kommunala och privata trafikflygplatser skall vara att främja en god interregional flygtransportförsörjning i landet i de fall tillfredsställande alternativa kollektiva transportmöjligheter saknas. Stödsystemet administreras av Luftfartsstyrelsen som också fattar beslut om fördelning av driftbidraget i egenskap av sektorsmyndighet. Om den nuvarande fördelningsmodellen skall anpassas till de nya riktlinjerna innebär detta att driftbidraget till flygplatserna i Linköping, Säve, Västerås och Örebro kommer att upphöra. Under 2005 uppgår driftbidraget till dessa flygplatser till 9,5 mkr. För att säkerställa fortsatt drift av flygplatserna måste ägarna täcka motsvarande belopp.

4.8.6 *Översyn av det svenska flygplatssystemet*

En samlad översyn av det svenska flygplatssystemet och förutsättningarna för det statliga engagemanget i ett sådant system förväntas genomföras. Det finns exempel på regioner i landet där flygplatstätheten är hög och där staten antingen äger flygplatser eller lämnar stöd i form av driftbidrag, investeringsbidrag och genom upphandling av olönsam flygtrafik. Regeringen anser att om en och samma region har flera alternativa flygplatser bör en prioritering ske av resurserna till ett färre antal flygplatser under förutsättning att transportbehoven kan säkerställas på ett tillfredsställande sätt.

Översynen av flygplatssystemet kommer sannolikt att kräva medverkan från Luftfartsstyrelsen i form av expertkunskap. Ett minskat statligt engagemang i flygplatssystemet kommer att påverka Luftfartsstyrelsens direkta insatser inom en rad arbetsområden till exempel när det gäller hanteringen av driftbidraget, investeringsbidrag och upphandlad trafik.

4.8.7 *Fysisk planering*

Antalet kommunala planer som remitteras till Luftfartsstyrelsen kommer även i fortsättningen att ligga på en hög nivå. En bidragande orsak är att kommunernas översiktsplaner skall aktualiseras en gång varje mandatperiod. Antalet vindkraftsärenden förväntas öka som en effekt av beslutet att avveckla kärnkraften och de subventioner som finns till vindkraftsutbyggnaden.

Genom statens infrastruktursatsningar på väg och järnväg är det viktigt att värna om flygets befintliga anläggningar samt att bevaka och initiera möjligheterna till intermodalitet mellan trafikslagen.

Nya EU-direktiv ställer större krav på Luftfartsstyrelsen när det gäller medverkan i nationellt miljö- och planarbete. Exempelvis medför detta att Luftfartsstyrelsen i



en större omfattning måste delta i samråd för projekt som bland annat omfattar transporter och fysisk planering. Vidare kommer styrelsen också att delta i det svenska ESDP (European Spatial Development Perspective) –arbetet med en gemensam, tvärssektoriell bild av Sverige inom ramen för EU:s målsättningar för regional utvecklingsplanering.

Luftfartsstyrelsen skall också se över de flygplatser som bedöms vara av riksintresse enligt förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. Arbetet beräknas vara klart 2006.

4.8.8

Räddningsresurser

Flygräddningstjänsten påverkas av att Försvarmakten från och med 2006 inte längre erbjuder att stå i dygnet runt beredskap på mer än en basering (Ronneby). Försvarmaktens nuvarande baseringar på Berga och Säve kommer att ersättas under vintern 2005/2006 med civila baseringar i Stockholm och Göteborgsområdet med dygnet runt beredskap. Försvarmakten kommer dock att kvarstå med FRÄD-beredskap vid flottilflygplatserna (Luleå, Såtenäs och Ronneby) under militär flygövningstid för egen verksamhet.

Införandet av fler civila baseringar medför ökade kostnader för flygräddningstjänsten. Kostnaderna förväntas stiga från nuvarande 5,4 Mkr till ca 10 Mkr år från 2006 för upphandlingen av resurser med undsättningsförmåga.

Luftfartsstyrelsen verkar för att teckna ett förnyat avtal med Sjöfartsverket för säkerställande av tillgång till resurser med undsättningsförmåga.

Luftfartsstyrelsen arbetar även med att etablera överenskommelser med HEMS²² företrädare för att säkerställa tillgång till helikopterresurser i övriga delar av räddningsregionen där Luftfartsstyrelsen har efterforskning och lokaliseringsansvar. Kostnaderna för tillgång till dessa resurser förväntas till ca 1,5 Mkr per år.

Indelningen av luftrummet i så kallade ”funktionella block” innebär gränsöverskridande flygledning (ATS) mellan flera länder. I detta sammanhang behöver rutiner för alarmeringstjänsten från ATS till räddningscentraler (RCC) ses över då länderna har olika lagstiftningar och huvudmän för räddningstjänsterna. De bilaterala överenskommelserna för räddningstjänst kan komma att bli påverkade.

En förändring inom allmänflyget sker från traditionella sportflygplan till förmån för ultralätta flygplan, glidvingar mm. Det numerära antalet av mindre luftfartyg ökar i stor omfattning vilket innebär flera individer blir föremål för flygräddningstjänst. Det är angeläget att nå ut till denna grupp av brukare med förebyggande information.

²² Helicopter Emergency Medical Service



Efterfrågan av flygräddningskompetens i form av civil motsvarighet till Cefyl-uppgifter efterfrågas i allt större utsträckning inom krisberedskapsfunktioner.

4.8.9 Förstärkt IT-stöd

Luftfartygsregistret hanterar ca 800 ärenden per år gällande främst registrering, avregistrering, ägande- eller innehavarförändringar. Registret innehåller för närvarande ca 3.300 luftfartyg. De ca 700 st. som saknar luftvärdighetsbevis kommer, om de inte är föremål för någon inteckning, att successivt avföras från luftfartygsregistret.

Enligt Europaparlamentets och Rådets Förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer, ska lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer deponera försäkringsbevis eller annat bevis på giltig försäkring hos medlemsstatens behöriga myndighet. Luftfartsstyrelsen kommer från och med den 1 juli 2005 att vara behörig myndighet för Sveriges räkning. Det befintliga luftfartygsregistret planeras användas för att registrera försäkringsuppgifter om de berörda luftfartygen.

Med anledning av detta kommer IT-stödet för luftfartygsregistret att behöva uppdateras med vissa funktioner. Luftfartsstyrelsen planerar också att utreda möjligheterna kring samarbete med försäkringsgivarna när det gäller insamling av uppgifter om försäkringar, och eventuellt även uppdatering i registret.

Inskrivningsregistret inrättades hos Luftfartsstyrelsen den 1 april 2005. Fram till dess administrerade Stockholms tingsrätt ett inskrivningsregister i vilket det var möjligt att få en inteckning i ett luftfartyg inskriven och därmed sakrättsligt skyddad. I Luftfartsstyrelsens inskrivningsregister, som är frivilligt, är det möjligt att ansöka om att få ett förvärv, en inteckning eller en nyttjanderätt som man har i ett luftfartyg inskriven med sakrättslig verkan.

Luftfartsstyrelsen tar ut avgifter för inskrivningsärenden i enlighet med förordning (2005:142) om inskrivning av rätt till luftfartyg. Under de första två månader när registret varit i drift har antalet inskrivningsärenden i genomsnitt varit ett per dag. Omfattningen beräknas dock successivt att öka.

Det återstår arbete dels med att förfina det IT-stöd som utvecklades för att stödja registret, dels med att vidareutveckla rutiner för, och utbildning om, handläggningen av inskrivningsärenden. Utöver detta återstår arbetet med att föra över de giltiga inteckningarna från Stockholms tingsrätts inskrivningsböcker.



4.8.10 *Regelförenklingsarbetet*

Bestämmelserna på luftfartsområdet är omfattande och domineras av säkerhetsföreskrifter. Luftfartsstyrelsens författningssamling (LFS) omfattar närmare 9500 A4-sidor. Av dessa är närmare 3500 sidor luftvärdighetsdirektiv som numera ingår i EASA:s ansvarsområde. Ett flertal annex till Chicagokonventionen kommer att revideras under 2006 och 2007 vilket kommer att direkt påverka våra bestämmelser. Luftfartsstyrelsen skall i sitt regelarbete minska den administrativa bördan. Myndighets- och regelverksstrukturen i Sverige bör långsiktigt utvecklas mot en mer användarvänlig form där man sätter medborgaren och företagen i centrum och bygger upp myndigheter och regelverk runt medborgaren/företagen och dess behov.

Arbetet med regelförenkling är en aktuell fråga och bedrivs både nationellt och inom EU. På regeringens uppdrag har samtliga föreskrifter och allmänna råd i Luftfartsstyrelsens författningssamling inventerats och värderats med anledning av regeringens uppdrag till myndigheter och departement att minska den administrativa bördan för företagen i Sverige. Luftfartsstyrelsen har tagit fram en handlingsplan i vilken olika åtgärder ingår i syfte att minska den administrativa bördan för företagen. De redovisade åtgärderna skall vara genomförda senast september 2006.

Regelförenklingsarbetet pågår även inom EU. En viktig uppgift för Luftfartsstyrelsen är att delta i regelutvecklingsarbetet inom EU och försöka påverka EU-reglerna så att de blir enkla att tillämpa för de svenska företagen och att de ej innehåller onödiga administrativa bördor.

Regelförenklingsarbetet måste genomsyra Luftfartsstyrelsens arbete och myndigheten bör utvecklas mot en mer användarvänlig myndighet där man sätter medborgaren och företagen i centrum och bygger upp rutiner och regelverk runt medborgaren/företagen och dess behov.

4.8.11 *24-timmarsmyndighet*

24-timmarsmyndighet är en myndighet som är brukarorienterad, som arbetar öppet och effektivt med offentlig service och är tillgänglig för medborgare och företag när de efterfrågar den, som på ett klart och tydligt sätt informerar om sin verksamhet och om medborgarnas rättigheter och skyldigheter i relationen till det offentliga och som ger snabba och rättvisa besked oavsett vem du är och var i landet du bor, www.24-timmarsmyndigheten.se.

Regeringen har uppdragit åt samtliga myndigheter att bli s.k. 24-timmarsmyndigheter. Målet är att förbättra servicen för medborgare, företag och andra organisationer. Detta innebär i korthet att myndigheterna ska kommunicera elektroniskt med medborgarna. Den inre effektiviteten ska förbättras liksom samarbetet myndigheter emellan.



Vanliga funktioner som bör ingå är att elektroniskt kunna hantera ansökningar och anmälningar, ge besked om fattade beslut, tillhandahålla information, samt ge möjlighet att följa ett ärendes handläggning för medborgare, företag och andra organisationer. En viktig del är att myndigheten elektroniskt ska kunna kommunicera med andra myndigheter i enskilda ärenden.

Luftfartsstyrelsen är i startgroparna att initiera ett program inom myndigheten för att utveckla www.luftfartsstyrelsen.se och på denna plattform tillhandahålla tjänster för att realisera 24-timmarsmyndigheten till våra intressenter.

Den första tjänsten blir möjligheten till teoriprov. Luftfartsstyrelsen har beställt ett nytt examinationssystem som ska användas vid teoretiska prov för certifikat för piloter. Systemet minskar såväl administrationen som tiden för både myndigheten och eleverna. Det blir dessutom möjligt för flygskolorna att välja när och var proven ska skrivas. Examinationssystemet överensstämmer därmed med tankegångarna kring den s.k. 24-timmarsmyndigheten.

Andra tjänster skulle kunna omfatta till exempel betalning, självbetjäning, tillgång till information, samverkan med marknaden och samverkan med EASA.

4.8.12 *Ändrade krav för krisberedskapsfunktion*

Den senaste tidens nedskärningar inom försvaret och det säkerhetspolitiska läget innebär nya förutsättningar för våra åtaganden gentemot Försvarsmakten.

Luftfartsstyrelsen har enligt förordning (2002:472) om åtgärder för fredstida krishantering och höjd beredskap ett särskilt ansvar för fredstida krishantering samt ett särskilt ansvar inför och vid höjd beredskap.

Luftfartsstyrelsen skall årligen analysera om det finns sådan sårbarhet och sådana risker inom myndighetens ansvarsområde som synnerligen allvarligt kan försämra förmågan till verksamhet inom området.

Vid denna analys skall Luftfartsstyrelsen särskilt beakta

1. situationer som uppstår hastigt, oväntat och utan förvarning
2. situationer som kräver brådskande beslut och samverkan med andra samhällsorgan
3. situationer som allvarligt påverkar samhällets funktionsförmåga eller tillgång på nödvändiga resurser och
4. förmågan att hantera mycket allvarliga situationer inom myndighetens ansvarsområde.



4.8.13 *Gemensam trafikinspektion*

Den inspektionsverksamhet som bedrivs inom transportområdet består i huvudsak av normgivning, tillståndsgivning och tillsyn. Verksamheten är uppdelad efter de olika trafikverken. Frågor om statlig tillsyn har under senare år behandlats av en rad utredningar. Riksdagen har genom ett tillkännagivande anmodat regeringen att snarast tillsätta en utredning med uppdrag att utreda hur en gemensam trafikinspektion skall vara organiserad. Bildandet av en gemensam trafikinspektion enligt riksdagens intentioner skulle leda till att förutsättningarna för bildandet av Luftfartsstyrelsen i grunden raseras.

5 **BESKRIVNING AV FLYGSEKTORNS AKTÖRER**

5.1 **Flygoperatörer**

5.1.1 *Allmänt*

För att kunna utföra lufttransport av passagerare, post och/eller gods mot betalning krävs att företaget innehar en operativ licens (OL) enligt de gemensamma europeiska kraven i licensieringsförordningen (EEG 2407/92) och dels ett drifttillstånd (Air Operator Certificate, AOC) som är utfärdat enligt de europeiskt harmoniserade föreskrifterna JAR-OPS 1 Kommersiella flygtransporter (flygplan) eller JAR-OPS 3 Kommersiella flygtransporter (helikopter).

Utöver detta bedrivs kommersiell verksamhet av företag som har drifttillstånd som är utfärdade i enlighet med det nationella regelverket Bestämmelser för Civil Luftfart Driftbestämmelser (BCL-D), till exempel bruksflyg och luftfartsverksamhet av särskild art.

Under åren 2001-2003 drogs 8 stora²³ OL in och 14 små. Under denna period var flygbranschen synnerligen orolig och fylld av bland annat svåra ekonomiska problem. Redan i slutet av 2000 kunde man skönja en nedgång i trafiken. Det är inte omöjligt att etablerade bolag, stora som små, kände av de problem som branschen hade, i form av skenande försäkringskostnader och vikande kundunderlag, och att det är en del av förklaringen till att så många licenser drogs in under perioden. Bolagen runtom i bland annat Europa tvingades till omstruktureringar och nedskärningar som ledde både till sammanslagningar och konkurser.

²³ Stor licens utfärdas för flygplan som har en MTOW (Maximum Take Off Weight) på minst 10 ton eller som har 20 säten eller fler.



Antalet utfärdade operativa licenser ökade kraftigt under 2004 jämfört med tidigare år, då det varit vanligt med en eller ett par stycken, och ibland inga nya licenser vissa år. Under 2004 beviljades 8 helt nya OL, varav 4 stora och 4 små. Utöver detta omvandlades 3 tidigare små OL till stora.

2004	Stor	Liten	Omvandlad till stor
	<i>Fly Me</i>	<i>Copterflyg</i>	<i>Avitrans</i>
	<i>Nordic Regional</i>	<i>NextJet</i>	<i>Swe Fly</i>
	<i>Amapola</i>	<i>Luftransport Svenska</i>	<i>EFS</i>
	<i>SwedJet</i>	<i>SWT Aero</i>	

De nya aktörerna fokuserar främst på svensk och nordisk inrikesmarknad och har tydliga drag av lågkostnadsbolag.

Under första delen av 2005 har det tillkommit två nya OL-innehavare; Transwede som har stor OL och Flygcentrum i Stockholm som har liten OL. I augusti 2005 förföll SwedJets drifttillstånd utan att någon flygverksamhet ännu påbörjats, varför även bolagets OL upphävdes. I skrivandets stund innehar sammanlagt 65 flygföretag en OL. Av dessa är 21 stycken stora och 44 stycken små.

Nedan listas de svenska flygbolag som innehar stor OL per oktober 2005.

Huvudsaklig verksamhet	Flygbolag
Linjefart	City Airline
	Fly Me
	Golden Air
	Malmö Aviation
	Nordic Airlinc (FlyNordic)
	Nordic Regional
	SAS
	Swe Fly
	Skyways
	SwedJet (ännu ingen trafik)
	Swedline Express
	Svenska Direktflyg
Charter	Britannia Airways
	Nova Airlines (Novair)
	Viking Airlines
Frakt	Amapola
	Avitrans
	Falcon Air
	West Air Sweden
Ad hoc/charter	EFS
	IBA



I oktober 2005 fanns det 37 stycken AOC utfärdade för flygplan och 25 AOC för helikopter, det vill säga drygt 60 flygföretag som bedriver kommersiell verksamhet i enlighet med JAR-OPS.

Parallellt med denna utveckling har s.k. flygreseorganisatörer, dvs. företag som i sin marknadsföring i vissa fall givit sken av att vara flygbolag trots att de inte har licens eller andra tillstånd att själva bedriva kommersiell flygtrafik, etablerat sig på den svenska marknaden. Dessa bolag marknadsför och säljer flygresor men anlitar sedan flygbolag till att utföra själva flygtransporten. Till exempel trafikerar Gotlandsflyg linjen Visby – Stockholm och Kullaflyg flyger på linjen Ängelholm – Stockholm. Dessa bolag har varit framgångsrika och tagit marknadsandelar från de mer etablerade flygbolagen. Denna företeelse kommer med all sannolikhet att utvecklas och ta nya former på sikt.

5.1.2 Några nyckelaktörer på den svenska marknaden

I detta avsnitt fokuseras analysen kring SAS, Skyways, Malmö Aviation och Fly Me som tillsammans innehar 90 % (2004) av marknaden i Sverige.

SAS som är den i särklass största aktören med 60 % (2004) av marknaden kommer att analyseras mer detaljerat, medan de övriga tre bolagen beskrivs mer övergripande.

5.1.2.1 SAS

Allmänt

SAS Group är Europas fjärde största flygbolagskoncern sett till antalet passagerare och omsättning. Koncernen omsatte drygt 58 mdr SEK för verksamhetsåret 2004 och det totala antalet passagerare uppgick till ca 32,4 miljoner. SAS Group ägs till 50 procent av privata intressen och till 50 procent samägt av de skandinaviska staterna, se bilaga 5 figur 1 och 2.

Scandinavian Airlines Businesses, flygbolagsdelen, omsatte 35,7 mdr SEK, 62 procent av hela koncernens omsättning 2004. Resten utgörs av hel- och delägda dotterflygbolag (17 procent av koncernens omsättning), fraktbolag, flygskola och hotell inom koncernen (sammanlagt 31 procent av koncernens omsättning).

Scandinavian Airlines Businesses är i sin tur uppdelat i fyra bolag, *Scandinavian Airlines Denmark*, *SAS Braathens*, *Scandinavian Airlines Sverige* och *Scandinavian Airlines international*. Den 24 mars 2004 fattade SAS styrelse beslut om en ny struktur för SAS flygverksamhet. I Norge bildade Braathens och SAS Norge ASA ett eget fristående flygbolag, SAS Braathens med eget drifttillstånd (AOC) och ny OL. I Sverige och Danmark bildades separata bolag



dock ej flygbolag i den mening att de inte har egen OL eller AOC. Flygplanen tillhandahålles av SAS konsortiet som också ansvarar för den interkontinentala trafiken. Produktionen, dvs. vilka linjer som skall beflygas, bestäms av respektive nationella bolag.

De tre nationellt knutna bolagen svarar för hemlandets inrikestrafik samt trafik till och från hemlandet och övriga Europa. Scandinavian Airlines International ansvarar för koncernens interkontinentala flygningar i huvudsak från Köpenhamn/Kastrup. SAS bedriver trafik från Stockholm till följande destinationer i tredje land, per november 2005: Chicago, New York, Moskva, St. Petersburg, Istanbul, Genève och Zürich.

Delårsrapporterna under 2005 har visat på vissa positiva tendenser för koncernens hårt prövade ekonomi. Det handlar främst om en uppbromsning av nedgången för yelden, en något ökande omsättning, en blygsam passagerarökning och en minskning av det negativa resultatet. Figurerna 3 och 4 i bilaga 5 kan också antyda att den negativa utvecklingen har vänt, åtminstone för koncernens flygbolagsdel.

För det nio första månaderna 2005 redovisade koncernen en ökning av omsättningen med 5,7 procent jämfört med samma period förra året till drygt 45 mdr SEK och passagerarantalet steg med motsvarande 5,2 procent för samma period. Trots detta blev resultatet en förlust på 155 m SEK, vilket är en betydande förbättring jämfört med samma period 2004. Kabinfaktorn har stigit relativt mycket hittills under 2005.

Koncernen fortsätter med sitt kostnadsbesparingsprogram Turnaround 2005 som totalt uppgår till 14 mdr SEK.

Koncernens ledning är blygsam i sin framtoning men gör ändå bedömningen att ett positivt resultat kan komma att uppnås för verksamhetsåret 2005. Utvecklingen under årets första nio månader pekar åt rätt håll men detta förutsätter att trafikutvecklingen fortsätter att vara positiv, att inte yelden sjunker ytterligare och att inga väsentliga negativa förändringar sker i omvärlden.²⁴

SAS Scandinavian Airlines Sverige AB

För SAS Scandinavian Airlines Sverige AB, som särredovisades för första gången, kunde en förlust med 219 mkr noteras för innevarande års första kvartal²⁵. Trenden har sedan dess hållit i sig och den ackumulerade förlusten efter årets tredje kvartal uppgår till 373 m SEK. Den huvudsakliga förklaringen som ges till det dåliga resultatet är problemet med överkapacitet på den svenska inrikesmarknaden.

²⁴ SAS koncernen: Delårsrapport januari-mars 2005

²⁵ Ibid.



År 2004 reste ca 5,5 miljoner passagerare med bolaget till 44 olika destinationer, vilket gör SAS Scandinavian Airlines Sverige AB till Sveriges största flygbolag²⁶. Bolaget har 47 flygplan i sin flotta (av sammanlagt 181 flygplan för hela koncernen) och ca 2 800 medarbetare²⁷.

Under april 2005 lanserades ett nytt koncept som kallas Nya Inrikesflyget och som innebar att man erbjöd 300 000 inrikesbiljetter till priset av 450 kr/st. Aktiviteten innebar bland annat att ett stort antal biljetter såldes och kabinfaktorn steg med 6 procent jämfört med årsskiftet 2004/2005.²⁸ Det är dock för tidigt att säga om denna satsning har långsiktiga positiva effekter.

I september 2005 lanserades dessutom Nya Europaflyget med biljetter från 650 kr vilket i huvudsak innebar envägspriser och ett flexibelt prissystem som baseras på efterfrågan. Enligt bolaget har även denna satsning tagits väl emot av marknaden.

Bolaget ser positivt på framtiden och förväntar sig en starkare BNP-utveckling i Sverige jämfört med övriga länder i Europa. Överkapaciteten på den svenska inrikesmarknaden förväntas minska samtidigt som den starka prispressen består. Ambitionen framöver är att stärka sin position på den svenska marknaden, bland annat genom satsningen på Nya Inrikesflyget.

SAS brottas dock med en rad problem som riskerar att underminera en positiv utveckling.

1. Långdistanstrafiken ett fortsatt problem

Den kanske största utmaningen för SAS är att konsolidera och tillgodose den decentraliserade, och mycket begränsade hemmamarknaden. Totalt sett serverar man ca 19 miljoner människor fördelade i tre länder, med tre huvudstäder.

SAS flyger huvudsakligen på kortare sträckor inom Europa där konkurrensen från framför allt lågkostnadsbolagen hårdnar. SAS har en väldigt liten andel long haul trafik jämfört med sina främsta europeiska konkurrenter. Trots att man samlar ihop den splittrade marknaden vid navet i Köpenhamn, så ger marknadsunderlaget relativt begränsat utrymme för stor långdistansverksamhet.

2. Fortsatt låg andel affärsresenärer

SAS ekonomiska välgång har historiskt sett byggt på en större andel affärsresenärer än övriga europeiska flygbolag. Som ett resultat av detta har yielden varit hög. När så biljettpriserna sjunker till riktigt låga nivåer, bland annat

²⁶ SAS koncernen: Delårsrapport oktober-december 2004

²⁷ Pressmeddelande från SAS Scandinavian Airlines Sverige AB, 2005-05-03

²⁸ Pressmeddelande från SAS Scandinavian Airlines Sverige AB, 2005-05-03



beroende av konkurrensen från lågkostnadsbolagen, blir de ekonomiska konsekvenserna för SAS större än för övriga europeiska bolag, se bilaga 5 figur 5.

3. Fortsatt negativt resultat och strukturella problem

Trots omfattande kostnadsbesparingar genom Turnaroundprogrammet pekas SAS ut som ett av flygbolagen det går sämst för i Europa. Det beror främst på fortsatt låg kabinfaktor jämfört med andra europeiska flygbolag.

Ett stort problem för SAS ligger också i dess nuvarande struktur som inte är anpassad för omvärldens krav på snabba omväxlingar. SAS är "national flag carrier" för tre länder, med arbetskraft verksam i vart och ett av de tre länderna. Det innebär en komplex väv av anställningslagar och förordningar och inte mindre än 37 fackföreningar. SAS flygplansflotta utgörs av en stor mängd olika flygplanstyper och modeller vilket fördyrar både drift och underhåll. Uppdelningen i tre nationella bolag och ett som ansvarar för interkontinentaltrafiken gör koncernen svårstyrd och det finns tydliga exempel på där enskilda bolags målsättningar direkt kommer i konflikt med koncernens.

5.1.2.2 Skyways

Skyways, som ägs till 25 procent av SAS, trafikerar 17 inrikes- och 5 utrikeslinjer, och utgångspunkten för merparten av verksamheten är Arlanda. År 2004 hade Skyways omkring 1,2 miljoner passagerare och omsättningen uppgick till närmare 1,6 mdr SEK. Bolaget har ca 550 medarbetare.²⁹

Skyways har tidigare haft en positiv utveckling resultatmässigt men mycket pekar på att resultatsiffrorna för 2005 blir röda. Dessutom är bolagets soliditet oroväckande låg.

Skyways försöker nu komma tillrätta med problemen och vidtar åtgärder i form av nedskärningar och besparingsprogram. Bland annat satsar bolaget på en enhetlig flygplansflotta bestående av Fokker 50-plan. Bolaget lägger också ned trafiken på linjerna Mora – Arlanda och Örebro – Arlanda. Samtidigt öppnas en ny direktlinje mellan Hemavan och Stockholm. Under de två senaste åren har Skyways också, i likhet med många andra flygbolag, lanserat flera nya produktkoncept såsom lågprissatsningen Skyways Klick och Skyways Enkel som bygger på individuellt prissatta enkelbiljetter utan invecklade bokningsregler eller pappersbiljetter.³⁰ Skyways försöker på så vis möta den ökande konkurrensen från lågkostnadsflyget.

²⁹ www.skyways.se

³⁰ www.skyways.se



Bolaget agerar också alltmer självständigt gentemot SAS. Tecken på det är bland annat att man numera konkurrerar på sträckan Skellefteå – Arlanda, och att man samarbetar med danska Sterling under epitetet Skyways Continental.

5.1.2.3 *Malmö Aviation*

Flygbolaget Malmö Aviation har sin hemmabas med huvudkontor i Malmö, men mycket av verksamheten utgår från Stockholm/Bromma. Ägare är Per G Braathen som också är både styrelseordförande och, sedan våren 2005, vd i bolaget.

Malmö Aviation trafikerar direktlinjer mellan Stockholm/Bromma och Malmö, Göteborg och Umeå. Dessutom flyger man till Bryssel från Bromma och Göteborg. Tilläggas kan att det är Malmö Aviation som har kontrakterats av svenska staten för trafiken mellan Sverige och Bryssel.³¹

Utöver detta har bolaget tidigare också haft viss chartertrafik på ad hoc-basis som komplement till linjetrafiken. Sedan våren 2005 har dock denna del av verksamheten knoppats av och lagts i det återbildade charterbolaget Transwede Airways som fick sina operativa tillstånd i mars. Både Malmö Aviation och Transwede är dotterbolag till BRZ Sverige AB, som i sin tur ingår i den norska koncernen Bramora AS.

Under verksamhetsåret 2004 reste ca 1 miljon passagerare med Malmö Aviation och omsättningen uppgick till 1,4 mdr SEK. Flygplansflottan består av 9 jetflygplan av modellen Avro RJ 100. Bolaget har en personalstyrka på ca 500 anställda.³²

I likhet med flera andra bolag har Malmö Aviation ett eget lågpriskoncept som kallas Snålskjutsen. Här erbjuds passageraren ett lägre pris på sträckan Bromma – Malmö/Göteborg och på ett par utrikesdestinationer.

Under perioden 1998 till halvårsskiftet 2005 gick bolaget med sammanlagt 928 mkr i förlust på en omsättning av 9 775 mkr. En markant förbättring har dock inträffat under första halvåret 2005 då förlusten blev 4 mkr att jämföra med 34 mkr under första halvåret 2004. Förbättringen beror inte på ökad volym, tvärtom minskade passagerarantalet från 519 000 till 510 000, och även intäkterna har sjunkit men kostnaderna har sjunkit ännu mer genom besparingsprogrammet "Livskraft".

³¹ www.malmoaviation.se

³² www.malmoaviation.se



Malmö Aviation	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	1/2 2005	96-1/205
Nettoomsättning	792	910	996	1 557	970	931	1 075	1 283	1 259	1	9 775
Resultat e fin poster	1	39	-2	-480	-41	-186	-121	-59	-79	-4	-928
Balansomslutning	196	289	267	632	837	782	650	540	375	485	4 569
Eget kapital	35	36	27	21	36	349	316	222	134	171	1 175

Källa: årsredovisningar, delårsrapport 2005

5.1.2.4 FlyMe

Fly Me startade sin verksamhet i mars 2004 och är ett helägt dotterbolag till Fly Me Europe AB. Det isländska investmentbolaget Fons Eignarhaldsfélag hf, som äger det isländska lågprisflygbolaget Iceland Express, är numera huvudägare i FlyMe. Bolaget har sitt huvudkontor i Göteborg. Konceptet är utpräglat lågkostnadsflyg. Från Stockholm – Arlanda flyger bolaget till Malmö, Göteborg, Helsingborg, Östersund, Sundsvall och Helsingfors.

Flygplansflottan består av fyra Boeing 737-300, men flygplan hyrs även in från andra bolag (Falcon och Nordic Regional) på timbasis vid behov. Ungefär 110 personer jobbar inom Fly Me, varav 75 stycken är flygande på hel- eller deltid.³³

När bolaget startade sin verksamhet lades stor vikt på att få en slimmad organisation med så låga kostnader som möjligt. Som exempel på det kan nämnas att bokningar av flygbiljetter i huvudsak sker via Internet och att alla resor är biljettlösa vilket bidrar till att minska kostnaderna.

För det första verksamhetsåret, som utgjordes av tio månader, uppgick antalet passagerare till 300 000. Under första halvåret 2005 har passagerarantalet ökat med 90%. Kabinfaktorn har ökat från 53,5 procent i oktober 2004, till 63,3 procent i oktober i år.

Under den ganska begränsade verksamhetstiden har man lyckats med att öka omsättningen per passagerare för varje kvartal som passerat. Bolaget har även visat sjunkande produktionskostnader per passagerare under 2005.

Ur Fly Me:s delårsrapport januari - sept 2005 och årsredovisning 2004		
	Jan-sept 05	Helår 04
Stolkilometrar milj	314,5	294,9
Betalda stolkm	177,3	157,9
Kabinfaktor (rpk/ask)	56,4	53,5
Omsättning mkr	303,8	200,2
Resultat e fin poster	-85,2	-136,6

³³ Fly Me Europe AB: Årsredovisning 2004 samt Bokslutskommuniké 2004



Direkta flygkostnader	332,1	266,9
Antal pax	347 891	305317

Det är i sig inte anmärkningsvärt att ett helt nyetablerat flygbolag går med förlust eftersom det brukar ta tid innan man lyckas etablera sig på marknaden. I Fly Me:s fall handlar det dock om ganska kraftiga förluster och under 2004 genomfördes tre nyemissioner om sammanlagt 200 Mkr, det vill säga lika mycket som flygbolaget hade i omsättning för samma period.

Fly Me har fram till sista september 2005 förlorat 221 mkr, dvs. drygt 11 mkr per månad, på en omsättning av 504 mkr.

FlyMe redovisar ett minusresultat för tredje kvartalet med -25,5 Mkr och för delårsperioden januari – september 2005, -85,2 Mkr. Bolaget hoppas kunna leverera vinst under andra halvåret nästa år.

Från den 30 mars 2006 startar FlyMe direktflyg från Göteborg/Landvetter till 12 destinationer i Europa. Biljetterna säljs från 359 kr inklusive skatter och avgifter.

5.1.3 Flygtidsproduktion för linjefart/charter

Med flygtidsproduktion menas det antal timmar som ett luftfartyg varit i drift från det att motorerna startats till dess att det parkerats och motorerna stannats. Denna redovisning omfattar svenskregistrerade luftfartyg.

Linjefart och charter uppvisar en kraftig uppgång av flygtidsproduktionen under sista 10-årsperiodens inledning fram till och med 1999 med nära 34 %, varefter en nedgång kan konstateras. Nedgången tilltar efter 2001 bl.a. som en följd av en tilltagande allmän lågkonjunktur, terrorhändelserna den 11 september i USA och ett omfattande behov av att ändra företagets profil i den alltmer hårdnande konkurrensen från lågprisföretag.

Från och med 2002 till utgången av 2004 har flygtidsproduktionen ökat med sammanlagt 8,9 % med den största tillväxten redovisad för 2004 jämfört med 2003 på 6 %.

Sett för den kommande tvåårsperioden kommer troligen tillväxten stanna på en genomsnittlig tillväxt av 5 % per år. Detta bör jämföras med den genomsnittliga totala tillväxten inom EU som förväntas ligga på cirka 2,5 %.



5.1.4 *Det växande lågprisflyget*

Lågprisflyget i Sverige 2002-2004

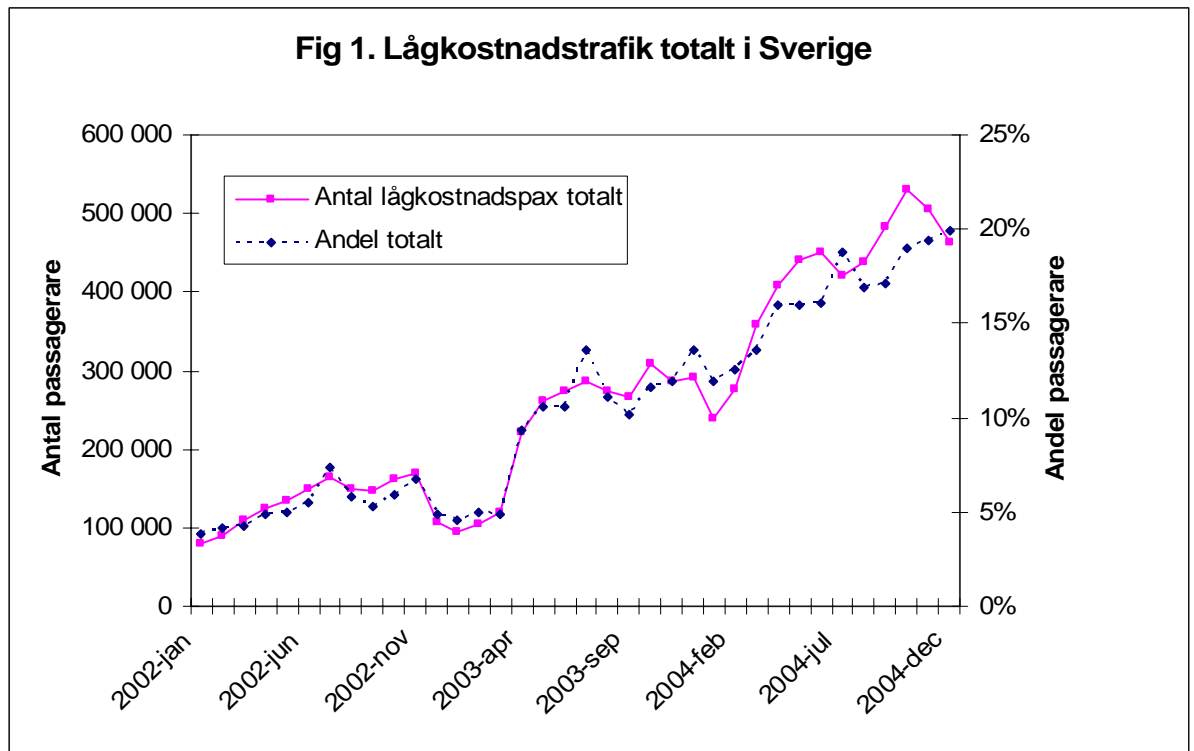
Basiq Air
Fly Me
Germania
Germanwings
Goodjet*
Gotlandsflyg*
Kullaflyg*
MD Airlines
Nordic East AirlinK
Norwegian Air Shuttle
Ryanair
Snowflake
Snålskjutsen
Sterling
Trans Jet
V-bird
Wizz Air

* *Flygreseorganisatörer*

Goodjet och Nordic East AirlinK har gått i konkurs.

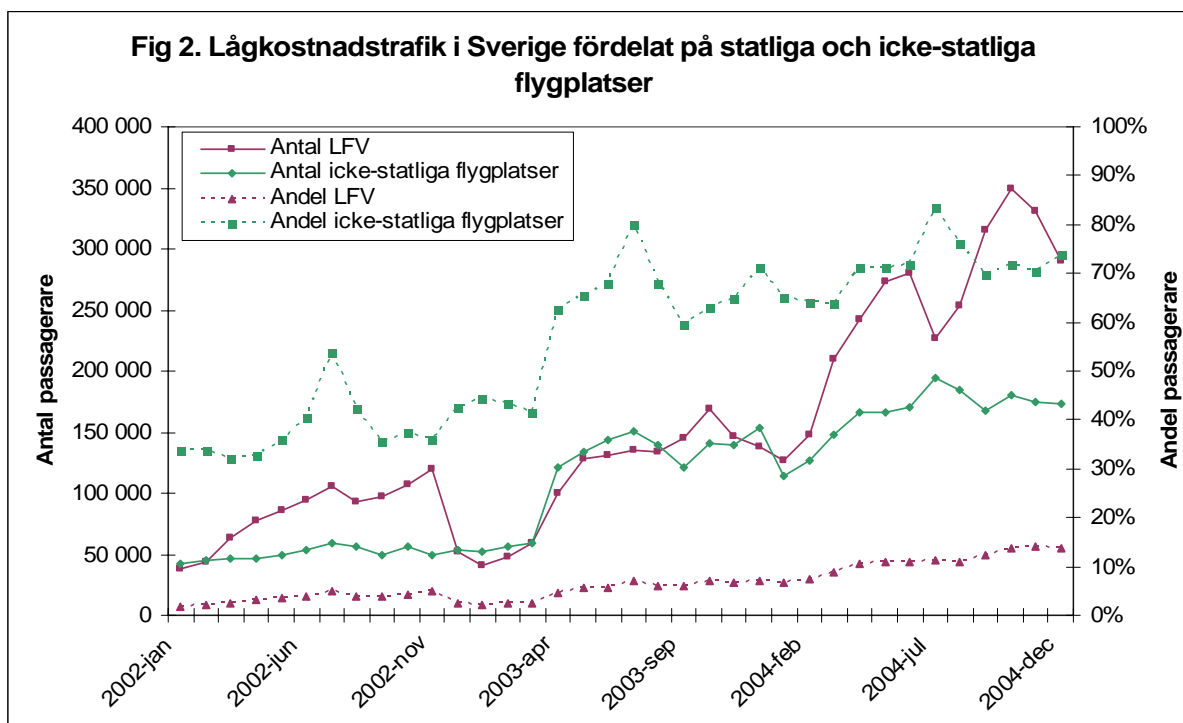
Lågprisflyget i Sverige har uppvisat en mycket stark tillväxt under de senaste åren och förväntas öka ytterligare de kommande åren. Andelen passagerare i lågprisflyget i förhållande till det totala antalet passagerare har ökat från runt 4 procent i början av 2002 till närmare 20 procent i december 2004. Under 2003 var andelen knappt 10 procent i Sverige, motsvarande uppgift för intraeuropeisk trafik var 15 procent och för amerikansk inrikestrafik 25 procent.

Utvecklingen på nationell nivå för trafiken med dessa bolag framgår av figur 1 nedan.



Den kraftiga trafiknedgången i december 2002 beror i stor utsträckning på att Goodjets trafik upphörde, medan den kraftiga uppgången i april 2003 kan förklaras av att Ryanair etablerade ett antal nya linjer från Stockholm-Skavsta. Det kan även ses säsongsmönster, där i synnerhet januari och februari är relativt svaga månader för lågprisflyget, medan juli är en relativt stark månad.

Lågprisflyget har ökat på såväl statliga som icke-statliga flygplatser. Andelen passagerare som reser med lågprisflyg är även betydligt högre på de icke-statliga flygplatserna, se figur 2 nedan.



Under 2003 var antalet passagerare i lågprisflyget på de statliga och de icke statliga flygplatserna ungefär lika stort, medan Luftfartsverket uppvisat fler passagerare i lågprisflyget under 2002 och 2004. Antalet passagerare i lågprisflyget på de statliga flygplatserna ökade mycket kraftigt under våren 2004, vilket till stor del kan förklaras av trafikstarten för Fly Me och av en kraftig expansion för Flynordic.

Andelarna skiljer sig kraftigt mellan de statliga och de icke statliga flygplatserna. På Luftfartsverkets flygplatser passerade andelen passagerare i lågprisflyget 10 procent under andra kvartalet 2004, medan motsvarande andel för de icke statliga flygplatserna legat runt 70 procent sedan andra halvåret 2003. Trafiken på Stockholm-Skavsta dominerar naturligtvis bilden för de icke statliga flygplatserna, men även Göteborg-Säve och Stockholm-Västerås har uppvisat en mycket stark procentuell tillväxt.

I tabellen nedan visas en sammanställning av den samlade informationen avseende ovannämnda flygbolag. Uppgifterna avser helåret 2004.

2004	SAS (Sverige)	Skyways	Malmö Aviation	Fly Me**
Antal destinationer (inrikes/utrikes)	44	21	5	6
Flygplansflotta (antal)	47	32	9	4
Antal anställda	2 200	550	500	110
Antal årspassagerare	5 500 000	1 200 000	1 000 000	300 000
Marknadsandel*	60%	12%	14%	4%
Omsättning (mSEK)	7 800	1 600	1 400	200



Resultat (mSEK)***	-	-21	-79	-136
ASK****	7758	n a	n a	295
RPK*****	4410	n a	n a	158
Kabinfaktor	56,9	n a	n a	53,5

5.1.5

Kommersiell verksamhet med lätta luftfartyg och helikoptrar

En verksamhet som innebär transport av passagerare, gods eller post mot betalning skall ha ett drifttillstånd enligt det europeiskt harmoniserade regelverket JAR-OPS 1 Kommersiella flygtransporter (flygplan) respektive JAR-OPS 3 Kommersiella flygtransporter (helikopter). Detta regelverk infördes i Sverige under senare delen av 90-talet och de svenska flygföretagen som bedriver sådan verksamhet har nu tillstånd enligt JAR-OPS, istället för som tidigare enligt det nationella regelverket BCL-D. Flygföretag som bedriver kommersiell verksamhet som *inte* innebär transport av passagerare, gods eller post mot betalning med helikopter eller flygplan har ett drifttillstånd som är utfärdat enligt BCL-D 2.2 Bruksflyg (flygplan), BCL-D 2.3 Luftfart i förvärvssyfte (helikopter) eller BCL-D 2.4 Förvärvsmässig flygning med bemannad varmluftsballong.

Detta innebär att regelverket idag gör en åtskillnad mellan kommersiell luftfart som avser transport av passagerare, gods och post mot betalning med helikopter eller flygplan (JAR-OPS) och kommersiell luftfart som omfattar övriga verksamheter (BCL-D).

Innan JAR-OPS infördes i Sverige gav regelverket BCL-D en annan skärningslinje inom den kommersiella luftfarten genom definitionen av bruksflyg. Med bruksflyg definierades luftfartsverksamhet i förvärvssyfte med luftfartyg vars högsta tillåtna startmassa inte översteg 5 700 kg och som inte var skolflyg.

Definitionen av bruksflyg är således inte längre korrekt eftersom JAR-OPS definition av kommersiell luftfart även omfattar luftfartyg som har en startmassa under 5 700 kg. Definitionen av bruksflyg är emellertid ännu inte upphävd vilket medför en viss osäkerhet när begreppet bruksflyg används.

Begreppet bruksflyg har idag en tillämpning som innebär tillståndspliktig förvärvsmässig luftfart som omfattar olika uppdrag med flygplan och helikopter som inte innebär personbefodran (med undantag av rundflyg med flygplan).

BCL-D genomgår för närvarande en omfattande revision som bl a syftar till att renodla och anpassa regelverket till bl.a. JAR-OPS. Revisionen planeras vara slutförd under 2006 och ett förslag till ny definition av begreppet bruksflyg har tagits fram. Den föreslagna definitionen bygger på ICAO:s definition av aerial work ”*verksamhet med luftfartyg där luftfartyget används för särskilda uppgifter, som t.ex. jordbruksflyg, lyft vid byggnadsarbeten, fotoflyg, övervakningsflyg, patrulltjänst, flygräddningstjänst och reklamflygning*”.



I detta avsnitt behandlas kommersiell luftfartsverksamhet med helikoptrar och lätta flygplan oavsett om företagen har drifttillstånd enligt JAR-OPS eller BCL-D. När begreppet bruksflyg används avses dagens tillämpning av begreppet dvs. tillståndspliktig förvärvsmässig luftfart som omfattar olika uppdrag med flygplan och helikopter som inte innebär personbefodran (med undantag av rundflyg med flygplan).

5.1.5.1 *Kommersiell verksamhet med helikopter*

Merparten av de svenska helikopterföretagen i Sverige har tillstånd att frakta passagerare och gods enligt JAR-OPS 3, men bedriver i relativt stor omfattning också bruksflygverksamhet. I dagsläget har 25 st helikopterföretag drifttillstånd (AOC, Air Operator Certificate) enligt JAR-OPS 3 medan endast 6 företag har drifttillstånd enligt BCL-D och enbart bedriver bruksflygverksamhet (ledningsbesiktning, fotoflygning, rendrivning, lyft jobb, skogskalkning/gödsling o.s.v.). Rikspolisstyrelsen bedriver också helikopterverksamhet i rätt stor omfattning.

Det finns en utvecklingstrend att små operatörer köps upp av större och att företag renodlar sin verksamhet till att omfatta färre eller enstaka verksamhetsformer. Svensk helikopterverksamhet har också under senare år uppmärksammats av norska intressenter och uppköp av företag har förekommit i ett antal fall.

Ett nytt verksamhetsområde för svenska civila helikopteroperatörer är SAR (sjö- och flygräddningstjänst). Från att ha varit ett område som tidigare tagits omhand helt av Försvarsmakten bedrivs denna verksamhet idag huvudsakligen med civila helikopterresurser. En upphandling har nyligen avslutats för en kommande femårsperiod, vilket innebär fyra civila baseringar med beredskap dygnet runt med helikoptrar och besättningar som klarar att under de sämsta väderförhållanden eftersöka och rädda människor i nöd ute till havs. Några bolag, Norrlandsflyg, SOS Helikopter på Gotland och Lufttransport, har specialiserat sig på ambulans- helikopterverksamhet. Norrlandsflyg svarar även sedan ett par år tillbaka för flyg- och sjöräddning med för detta ändamål specialutrustade helikoptrar.

Regeringens delmål om buller under miljö kvalitetsmålet *Storslagen fjällmiljö* är ett orosmoment för de helikopterföretag som bedriver verksamhet i berörda geografiska områden. Luftfartsstyrelsen har fått uppdraget att närmare kartlägga omfattningen och utbredningen av flygverksamheten i de aktuella områdena inför ett kommande regeringsbeslut om hur denna verksamhet skall regleras och begränsas.

De gemensamma europeiska luftfartsbestämmelserna som reglerar den kommersiella flygtransportverksamheten med helikopter (JAR-OPS 3) utgör ett problem för svensk helikopterverksamhet. Bestämmelserna är svåra att läsa och förstå och anses dessutom inte vara anpassade till den typen av verksamhet som



förekommer i Sverige. I en ambition att styra flygsäkerhetsutvecklingen inom helikopterområdet mot en allt högre standard har de gemensamma europeiska bestämmelserna på en del områden kommit att hamna på en nivå som ligger före både den tekniska utvecklingen och en ekonomiskt försvarbar anpassning. Föreskrifterna har av detta skäl reviderats ett antal gånger med införande av undantag på flera områden. Konsekvensen har blivit att operatörerna väntar med uppfyllandet av kostnadskrävande bestämmelser, eftersom man inte vet om kravet kommer att vara bestående.

Ett arbete har inletts för att definiera gapet mellan verklig tillämpning och gällande bestämmelser för att därefter vidta åtgärder och åstadkomma lösningar som gör att svensk helikopter verksamhet verkligen bedrivs inom ramen för av myndigheten utgivna föreskrifter.

Ett annat fenomen som stör och oroar helikopterbranschen i Sverige är förekomsten av s.k. svartflyg. Det är ägare till helikoptrar, som inte har myndighetens tillstånd att utföra kommersiella uppdrag, som ändå gör detta.

Erfarenheten har visat att bristande kompetens och undermåliga helikoptrar i anslutning till svartflyg ibland leder till incidenter och haverier, som dels utsätter betalande passagerare för stora risker och dels skadar branschens rykte.

5.1.5.2 *Kommersiell verksamhet med lätta flygplan*

Med kommersiell verksamhet med lätta flygplan avses här verksamhet som bedrivs med flygplan som har en startmassa under 5 700 kg och som har ett tillstånd enligt JAR-OPS 1 Kommersiella flygtransporter (flygplan) eller BCL-D 2.2 Bruksflyg (flygplan).

Enligt ovan omfattar bruksflyg med flygplan olika uppdrag som inte innebär personbefordran (dock räknas rundflyg med flygplan som bruksflyg) och personbefordran kräver tillstånd enligt JAR-OPS 1 Kommersiella flygtransporter (flygplan). Ett företag som bedriver både personbefordran och bruksflyg kan därmed ha sitt tillstånd baserat på två regelverk.

Antalet företag som har tillstånd enligt BCL-D 2.2 Bruksflyg (flygplan) är vid årsskiftet ca 20 st och antalet företag som har tillstånd enligt JAR-OPS 1 och som bedriver verksamhet med lätta flygplan är ca 10 st.

Bruksflygföretagen som använder flygplan genomför framför allt foto- och reklamflyg. Det senare i form av att reklamsläp med text eller bilder bogseras över lämpliga områden. Konkurrensen har ökat för de mindre bruksflygföretagen då ett antal utländska flygbolag med både helikopter och flygplan utför bl. a. fotoflygningar, geologiska mätningar samt inspektionsflyg för svenska kunder.

Taxiflyg beskrivs enligt föreskriften BCL-A 2 Regler för charter och taxiflygning mellan Sverige och utlandet som förvärvsmässig icke regelbunden person- och



godsbefordran med flygplan lättare än 5 700 kg. Taxiflygning har inneburit ”ad hoc” utförda flygningar med start- och landningsplatser enligt beställarens önskemål. Sådana flygningar kan utföras både enligt IFR (instrumentflygreglerna) och VFR (visuell flygreglerna) och innebär för personbefordran att taxiflygningar enligt IFR utförs med flermotoriga flygplan. Frakt kan dock flygas med särskilt certifierade enmotoriga flygplan enligt IFR, dock ännu så länge endast i ett fåtal länder, däribland Sverige.

Idag sker viss VFR-flygning som personbefordran, huvudsakligen i fjällområdena. En del IFR-verksamhet utförs med tvåmotoriga kolvmotorflygplan, i regel utan tryckkabin medan huvuddelen av den traditionella taxiverksamheten flygs med moderna flermotoriga turboprop och jetflygplan. Den vanligaste typen för denna senare verksamhet är en tvåmotorig jet med upp mot ca 8 passagerarplatser. Några flygbolag använder jetflygplan med interkontinental kapacitet, men dessa flygplan är då tyngre än 5 700 kg.

På senaste tiden har antalet förfrågningar och ansökningar om nya ”taxiflygbolag” ökat och det gäller vanligtvis de mindre jetflygplanstyperna. Effekterna av avregleringen som bl. a inneburit förändrad tillgänglighet av linjefart samt följderna på flygplatserna för de införda securitykraven ger troligen utrymme för ett resande behov som ”ad hoc” flygverksamhet med mindre flygplan kan tillgodose.

5.1.5.3 *Flygtidsproduktion för kommersiell verksamhet med lätta flygplan, helikoptrar och ballonger*

De olika verksamheterna som ingår har sina tillstånd baserade på regelverken JAR-OPS 1 Kommersiella flygtransporter (flygplan), JAR-OPS 3 Kommersiella flygtransporter (helikopter)samt BCL-D 2.2 Bruksflyg (flygplan), BCL-D 2.3 Luftfart i förvärvssyfte (helikopter) eller BCL-D 2.4 Förvärvsmässig flygning med bemannad varmluftsballong. Rikspolisens och Kustbevakningens verksamhet bedrivs enligt BCL-D 3.1 Luftfartsverksamhet av särskild art

Verksamheten har under senaste 10-årsperioden tappat 26 % av flygtidsproduktionen från 1995 till och med år 2002. Från år 2003 till och med år 2004 kan en tillväxt på 8,8 % däremot konstateras, om 2004 års siffror jämförs med 2002 års nivå. Ökningen har skett både inom helikopterbranschen och för verksamhet med flygplan. Tillväxten för kommande 3-årsperiod 2006-2008 bör kunna ligga på genomsnittliga 2 % per år.

5.1.6 *Kommersiell flygning med varmluftsballong*

Kommersiell passagerarflygning med varmluftsballong har förekommit i Sverige i drygt 20 år. De flesta företagen inom området är fortfarande få- eller



enmansföretag, men även dessa har lämnat sport-/hobbyanknytningen och drivs som andra kommersiella företag inom luftfartsområdet. Regelverket BCL-D 2.4 "Förvärvsmässig flygning med bemannad varmluftsballong" har styrt upp verksamheten flygoperativt och tekniskt till en standard i nivå med annan luftfartsverksamhet av samma storlek.

Det fanns 2005 nio ballongflygföretag med tillstånd, vilket är en minskning med sju från mitten på 90-talet. Ett Stockholmsbaserat större företag gjorde konkurs efter 2004 års säsong, vilket medförde ett avsevärt tapp i kapacitet och flugna passagerare 2005. De två Göteborgsbaserade flygföretagen har gått samman, men med i stort oförändrad kapacitet. 2005 var fyra ballongflygföretag verksamma i Stockholmsområdet vilket kan jämföras med ett tiotal under 90-talet. En kraftig minskning har alltså skett i antalet företag som är verksamma i Stockholmsområdet. Dessa företag har dock ökat passagerarkapaciteten avsevärt per ballong varför passagerarutbudet inte har gått ner i samma grad. Ballongflygbolagen omsatte 2005 ca 20 miljoner vilket är en minskning med ca 5 miljoner från 2004. Totala antalet ballonger i verksamheten är drygt 25.

Kommersiell passagerarflygning med varmluftsballong är en del av upplevelseindustrin och efterfrågan på säkra flygmöjligheter över storstadsregionerna är stor. Passagerarflygsäsongen varar från maj till september. Några företag har verksamhet även under oktober. De flesta företagen bygger sin ekonomi även på försäljning av reklamplatser på ballongerna. Utan reklam skulle en biljett vara 20-40 % dyrare. Ett av de större flygföretagen har för säsongen 2006 tappat reklamkontrakt i miljonklassen på grund av dålig exponering över Stockholm under 2004 och 2005.

I Stockholmsområdet begränsas flygmöjligheterna av krav vad gäller sikt och molntäckeshöjd. Vidare medför en kombination av en förbudszon kring Bromma flygplats, begränsningar i höjdlid, utbudet av tillgängliga start- och landningsplatser i området samt närheten till hav och skärgård att vid vissa vindriktningar kan flygningar inte genomföras även om de basala väderförutsättningarna är gynnsamma. För de Stockholmsbaserade flygföretagen minskar därför flygmöjligheterna med ytterligare 30-40 %.

Efter en topp på passagerarutvecklingen på 1990-talet har passagerartillströmningen stabiliserat sig och de företag som idag har tillstånd har i stort sett alltid fullbokade flygningar. Antalet passagerarplatser som erbjuds i Sverige en flygbar dag är ca 250. Ett svagt ökat intresse kan skönjas sett över hela branschen. För Stockholmsföretagen har dock en kraftig minskning i passagerartillströmningen skett, vilket bland annat resulterat att flera företag lagt ner eller kraftigt minskat sin verksamhet. Som orsak till det minskade intresset anges flygrestriktionerna över Stockholm vilket medför att ballonger numera sällan ses över staden



Totala antalet flygna betalande passagerare uppgick 2005 till knappt 10 000 vilket är en minskning från 2004 med ca 3000. Passagerarminskningen beror främst på att ett flygföretag gått i konkurs och andra flygföretag har dragit ner på verksamheten.

Biljettpriset har 2005 i genomsnitt legat på ca 1600 kr. Biljettpriset är relativt oförändrat från 2004 och förväntas stiga måttligt under 2006. Ett minskat intresse från reklamköparens sida kan dock pressa fram en prishöjning. De minskade intäkterna kompenseras av en minskad satsning på flygmateriel och en krympt vinstmarginal. Risk finns att materielen blir hårt sliten och underhållet eftersätts om marginalen blir för liten.

Avgifterna för tillstånd, luftvärdighet och import och registrering av ballonger har stigit kraftigt på senare år. Avgiftskonstruktionerna är anpassade efter företag med flygplan och helikopter med betydligt större produktionsvolym och passar dåligt för ett ballongflygföretag. Avgifterna utgör nu en betydande del av ballongflygföretagens kostnader, särskilt med tanke på att många företag är småföretag med liten verksamhet och låg omsättning. I något fall ska kostnaderna bäras av så få som 30 flygningar per år. Avgifterna per varje flygning uppgår till 1500 till 2000 kr. Relativt sett till antalet flygningar är avgifterna därför 50 till 100 gånger större än för ett flygplanflygföretag av motsvarande storlek.

Även ballongflygföretagen har känt av den kraftiga utvecklingen av bränslepriserna. Tidigare fanns ett överskott av petroleumbaserad gas (propan och butan) vilket medförde billigt bränslepris för ballongflygföretagen, men med en ökad gasanvändning i samhället i övrigt har priserna stigit mer än övriga petroleumbaserade bränslen. Flygmaterielen har en relativt kort livslängd. Ett ballonghölje kasseras efter 300 till 500 flygtimmar medan korg och övrig utrustning oftast har längre livslängd. Hårda landningar kan dock förkorta livslängden avsevärt för korg och annan känslig utrustning som transponder, radio och flyginstrument.

Verksamheten kommer troligen inte att utvecklas under perioden fram till 2010. En begränsande faktor är tillgången på piloter samt kostnadsutvecklingen när det gäller flygmaterielen och bränslepriset. Avgifternas storlek kommer att göra att små företag läggs ner eller går samman till större företag. Det finns risk att viss passagerarflygning utan tillstånd kommer att förekomma som kompensation, särskilt ute i landet.

Tillgång till luftrummet över Stockholm är väsentligt för de Stockholmsbaserade företagen. Ett flygförbud över Stockholm skulle halvera näringen i ett slag. Redan de restriktioner som finns idag innebär stora svårigheter för ballongflygföretagen och ett företag uppger minskade intäkter på drygt 3,5 miljoner pga. inställda flygningar förorsakade av nuvarande restriktioner.



För ballongflygföretagen ute i landet är främst bränslekostnaden det största hotet samt ett svagare intresse att flyga ballong hos allmänheten.

5.2 Flygplatser

5.2.1 *Allmänt*

För närvarande bedrivs reguljär linjetrafik på 42 trafikflygplatser i Sverige. Staten, genom Luftfartsverket, äger och ansvarar för driften vid 18 av dessa flygplatser. Därutöver finns 24 flygplatser med annan ägare än staten, 21 kommunalt ägda respektive tre privata. Staten är genom Luftfartsverket delägare av Västerås flygplats och Göteborg City Airport med 40 procent i båda fallen. Luftfartsverket har efter avtal med Halmstad kommun även överlämnat driften av flygplatsen till kommunen. Norrköpings kommun kommer att ta över ägandet för Norrköpings flygplats den 1 januari 2006 och ansvaret för driften den 1 april 2006. Köpeskillingen är en krona, dessutom får kommunen 10 miljoner kronor från Luftfartsverket som startbidrag. Kommunen får också alla maskiner och inventarier. Flygplatsinfrastrukturen får anses ha en god täckning över landet.

Det totala ekonomiska underskottet vid de olönsamma flygplatserna uppgår till knappt 500 miljoner kronor. De icke-statliga flygplatserna drivs med ett underskott på totalt 263 miljoner kronor. De olönsamma statliga regionflygplatserna uppvisar ett samlat underskott på 222 Mkr.

Utvecklingen har skiljt sig åt mellan enskilda flygplatser, se bilaga 5 figur 6 och 7. Den bästa utvecklingen har Pajala haft. Därefter kommer Göteborg City och Stockholm-Skavsta, flygplatser där lågprisflyget är väl etablerat. För landningarna ligger Stockholm-Skavsta och Ängelholm i topp.

5.2.2 *Det statliga flygplatssystemet*

5.2.2.1 *Allmänt*

LFV ansvarar för drift och utveckling av statens flygplatser för civil luftfart. Under verksamhetsåret 2004 reste omkring 28 miljoner passagerare till och från LFV:s flygplatser, vilket var en förbättring med ca 5 procent jämfört med 2003. Verksamheten omsatte ca 5,8 mdr SEK och årets resultat uppgick till 89 Mkr. Efter flera år av vikande passagerarsiffror (minus 15 procent mellan 2001 och 2003) och negativt resultat talar Luftfartsverket om ett trendbrott och man ser positivt på framtiden. Trafikutvecklingen för de första månaderna under 2005 verkar tyda på att förväntningarna är riktiga.



Trots trafikökningarna blev resultatet för årets första kvartal en förlust med 65 Mkr, vilket var 49 Mkr sämre än motsvarande period 2004. För helåret 2005 räknar LFV med positivt resultat.³⁴ I det lite längre perspektivet räknar LFV dessutom med att uppfylla ägarens ekonomiska mål år 2007.

Under 2004 reste flest passagerare mellan Stockholm och Köpenhamn, följt av Stockholm – Göteborg. Trafiken ökade på de tio volymmässigt största flyglinjerna, se bilaga 5 figur 8.

Sammantaget sett kan konstateras att de sex största linjerna (linjerna med fler än 300 000 passagerare) svarade för tre fjärdedelar av det totala antalet passagerare under 2004. Det är utvecklingen på dess linjer, de så kallade ”tunga linjerna”, som avgör huruvida trafiken ökar eller minskar på nationell nivå. Bland de som har förlorat mest kan nämnas Stockholm – Borlänge (-78%), Stockholm – Jönköping (-63%) och Stockholm-Karlstad (-59%). Största ökningarna har varit på Stockholm – Göteborg och Stockholm – Umeå där antalet passagerare ökat med en bra bit över 30%. Kabinfaktorn (antal passagerare per flygning) minskade för de största linjerna vilket kan förklaras av den kraftiga expansionen av lågprisflyget under 2004, se bilaga 5 tabell 2 – 4.

Chartertrafiken ökade med sju procent under 2004 och uppgick till närmare 3,2 miljoner passagerare. Trots ökningen har var fjärde charterresenär försvunnit de senaste åren. Se bilaga 5 figur 9.

Luftfartsverket har på eget initiativ genomfört en strukturöversyn av de statliga flygplatserna. Resultatet av översynen har den 3 december 2004 lämnats till regeringen för ställningstagande. Luftfartsverket begär regeringens bemyndigande om att få uppta förhandlingar om en överföring av ansvaret för flygplatserna i Norrköping och Jönköping till lokal eller regional organisation. Utredningen visar att trafikutvecklingen på flygplatserna i Norrköping och Jönköping har varit kraftigt negativ och avvikande i jämförelse med andra statliga flygplatser. Inrikestrafiken har sedan 1990 minskat med ca 70 procent. Den negativa resandeutvecklingen vid flygplatserna är av långsiktig strukturell art. Under perioden 1999-2003 minskade passagerarvolymen på de två flygplatserna med 42 procent vilket skall jämföras med ca 10 procent för samtliga av Luftfartsverket administrerade flygplatser. Trots att resandet vid de svenska trafikflygplatsernas ökade 2004 så var utvecklingen vid Norrköping och Jönköping flygplatser fortsatt mycket negativ.

³⁴ Webbtidningen Insikt, nr 3, www.lfv.se



5.2.2.2 *Kapacitetssituationen i Stockholm*

Förutom Arlanda intar Bromma flygplats en särställning när det gäller möjliga utvecklingsalternativ för flygplatssystemet i Stockholmsregionen. Flygplatsen har visat sig ha stor betydelse för konkurrensen på den svenska inrikesflygmarknaden. Dessutom har flygplatsen genom affärsflyget stor betydelse för att Stockholm skall fungera som nationellt centrum för näringslivet. Ett potentiellt utvecklingsproblem är det avtal som finns för Bromma flygplats och som löper ut 2011. Om inte en ny överenskommelse träffas innebär det att Bromma måste avvecklas när avtalstiden löper ut.

Sverige med dess geografiska läge är beroende av tillförlitliga transporter. Till USA, som svarar för cirka 32 procent av den totala exportvolymen, finns direktförbindelser till New York och Chicago. Till Asien, som svarar för cirka 27 procent av exportvolymen, går i dagsläget direktförbindelser till Beijing och Bangkok. LFV arbetar för att stärka Arlandas position som nordiskt nav framför allt i konkurrens med Helsingfors och Kastrup. En fraktklinje har öppnats mellan Dubai – Göteborg och New York. LFV har också miljömål att ta hänsyn till. För Arlandas del handlar det om ett avgastak som enligt verkets bedömare kan komma att lägga restriktioner på verksamhetsutvecklingen omkring år 2009.

Vidare har LFV påbörjat att uppföra en helt ny fraktkterminal på Arlanda, Arlanda Cargo City³⁵. Investeringen kommer att kosta ca 250 mSEK och förhoppningen är att terminalen skall bidra till att stärka Arlandas konkurrenskraft på fraktmarknaden. Byggnationerna beräknas vara klara till sommaren 2006. Den långsiktiga visionen är att flygfrakten på Arlanda ska fortsätta expandera. Tankar finns på ytterligare terminaler, vilket antas få stor betydelse för antalet arbetstillfällen på flygplatsen. Ett fullt utbyggt fraktområde bedöms i framtiden kunna omfatta upp till 150 000 kvm.

5.2.3 *Uppföljning av de icke-statliga flygplatserna och dess lönsamhet*

På de tjugo kommunalt ägda och tre privata flygplatserna är lönsamheten fortsatt dålig. Ingen av de flygplatser som har lågprisflyget som största kund kan uppvisa ett positivt resultat. Stockholm-Skavsta, där Ryanair har sitt skandinaviska nav, går med stora underskott.

Riksdagen beslutade 1998 med anledning av regeringens proposition om en ny transportpolitik att staten, inom ramen för en oförändrad rollfördelning, skulle ta ett större ekonomiskt ansvar än dithills för driften av luftfartens infrastruktur i avsikt att uppnå en tillfredsställande flygtrafikförsörjning i hela landet. Det konkreta resultatet av beslutet var införandet av driftbidraget till de icke-statliga flygplatserna.

³⁵ Transport Barometern, Kv3/2005



Det samlade driftunderskottet för de icke-statliga flygplatserna som för närvarande ingår i systemet har kraftigt ökat under perioden. År 1996 beräknades underskottet uppgå till drygt 150 miljoner kronor. Under perioden 2000–2002 ökade underskotten med knappt 50 miljoner kronor. Orsaken till detta har främst varit ökade kapitalkostnader och minskade intäkter, vilket bidragit till att de totala underskotten på flygplatserna ökat.

I det transportpolitiska beslutet från 1998 bedömde regeringen att stödnivån borde uppgå till 115 miljoner kronor 1999. Med utgångspunkt i 1996 års resultat bedömdes stödet täcka ca 75 procent av driftunderskottet för de icke-statliga flygplatserna.

De kommunala och privata trafikflygplatserna har sedan 1999 erhållit ett statligt driftstöd för att kunna tillhandahålla trafik i första hand till och från Stockholm. Regeringen anser att från ett interregionalt perspektiv så är tillgängligheten till Stockholm av avgörande betydelse. I Rikstrafikens fördjupade studie av tillgänglighet med interregional trafik används bl.a. restiden till Stockholm som ett viktigt mått för att beskriva tillgängligheten. I studien definieras en ”bra resmöjlighet” till Stockholm som en resa, som beroende av storlek på kommun, får uppgå till maximalt 3–4 timmar. I detta ligger att resmöjligheten måste ge goda förutsättningar för att företa endagsförrättning i Stockholm. Tillgången till alternativa kollektiva transportmöjligheter som medger en restid till centrala Stockholm inom åtminstone 2 timmar bör, enligt regeringen, utgöra ett rimligt gränsvärde som också garanterar möjligheterna till att genomföra endagsförrättning i Stockholm. Detta bör också gälla vid resor från regioner via Landvetter eller Sturup där den samlade restiden till Stockholm uppgår till åtminstone 2 timmar. De flygplatser i regioner där sådana alternativa kollektiva transportmöjligheter finns, även med beaktande av ett tillfredsställande trafikutbud, bör således inte vara berättigande till statligt driftstöd.

5.2.4 Upphandlad flygtrafik

För att upprätthålla adekvat flygtrafik beslutade regeringen den 20 december 2001 att införa allmän trafikplikt på 10 inrikes flyglinjer i Norrland och norra Värmland till Stockholm samt mellan Östersund – Umeå. Rikstrafiken har genomfört upphandlingar av trafik på de aktuella linjerna. De avtal om trafik som slutits mellan Rikstrafiken och flygbolagen löper ut den 29 oktober 2005.

Regeringen beslutade den 21 oktober 2004 att innehållet i den allmänna trafikplikten skall förändras. I huvudsak innebär förändringarna att minsta antal producerade sittplatser per år minskas i förhållande till innevarande år, att vissa krav på flygplanstyp tas bort, att vissa allmänt hållna krav på tillgänglighet och miljöriktighet samt information, bokning och försäljning som inte särskilt behöver påpekas i detta sammanhang tas bort. Förändringarna gäller på de flyglinjer som omfattas av allmän trafikplikt.



Regeringen beslutade vidare den 11 november 2004 att uppdra åt Rikstrafiken att genomföra en fortsatt upphandling av flygtrafik i Norrlands inland och norra Värmland samt linjen mellan Pajala och Luleå. Trafikupphandlingen omfattar en treårsperiod. Upphandlingen av flygtrafik på de aktuella linjerna säkerställer en god tillgänglighet mellan Stockholm och landets mest glesa delar.

Avtalet för den återstående flyglinjen, Östersund–Umeå, löper ut 2006. Upphandlingen av trafik på denna linje påbörjas under 2005.

Kostnaderna för den upphandlade flygtrafiken uppgick till 144 miljoner kronor under 2004. Det innebär att statens kostnader för trafikupphandlingen ökade med 34 miljoner kronor sedan 2003.

I överenskommelsen om vårbudgeten 2005 anvisas Rikstrafiken ytterligare 100 miljoner kronor under budgetåren 2005–2007. Med det extra tillskottet av anslagsmedel disponerar Rikstrafiken över 900 miljoner kronor per år för att upphandla olönsam kollektivtrafik.

I regeringens aviserade utredning om översyn av det svenska flygplatsystemet avser man att analysera vilken alternativ flygplatsstruktur som skall upprätthållas och som samtidigt tar hänsyn till de transportpolitiska målen och kravet på kostnadseffektivitet. I Rikstrafikens utredning *Flyg i Norr* redovisas ett exempel på flygplatser i inre Norrland som erhåller driftbidrag och är föremål för upphandling av flygtrafik. Regeringen anser att om en och samma region har flera alternativa flygplatser bör rimligen övervägas att prioritera de statliga insatserna till ett färre antal flygplatser.

Det finns en stark koppling mellan driftbidrag per passagerare och det totala antalet passagerare på flygplatsen. De flygplatser som har det lägsta antalet passagerare har också det högsta stödet. På fem av de sex flygplatser som har det högsta stödet per passagerare bedrivs av Rikstrafiken upphandlad trafik. En sammanställning av driftbidraget 1999 samt upphandlad trafik 2005 framgår av bilaga 5 tabell 5.

5.2.5 Ökad samverkan mellan trafikslag

Det trafikslagsövergripande perspektivet är grundläggande inom transportpolitiken. En ökad samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag är viktig för att de transportpolitiska målen på sikt skall kunna uppnås. Den förväntade ökningen av flygtrafiken på Arlanda flygplats innebär att befintlig kapacitet i marktransportsystemet ganska snart blir otillräcklig om man inte utnyttjar den mer effektivt. Redan idag finns stora brister när det gäller kollektivtrafikförsörjningen till flygplatsen sett från såväl tillgänglighets- som miljösynpunkt. Antalet fjärrtåg som stannar vid Arlanda har nyligen minskat betydligt. Vissa flygplatser saknar helt möjligheter till kollektiva anslutningsresor. Det finns en potential till ökad samverkan mellan trafikslagen, vilket t.ex. kan



innebära kombinationer med flyg och markbunden kollektivtrafik i anslutning till större flygplatser. Järnvägsanslutningar till Landvetter och Sturup är bra exempel på sådan integrering med goda effekter på samhällsekonomi, tillgänglighet, miljö och för de resande.

Under 2004 tog Stockholms Hamnar och Stockholm Arlanda Airport initiativet till ett samarbete kring frågor som rör utvecklingen av regionens infrastruktur. Syftet med samarbetet är bl.a. att stärka Stockholmsregionens internationella attraktionskraft, optimera tillgängligheten såväl inom regionen som till och från Östersjöområdet och stärka samverkan mellan transportsätten.

5.3 Flygtrafiktjänst

Inom Luftfartsverkets division flygtrafiktjänst (ANS) utförs flygledningstjänster, flygvädertjänster, flygteletjänst samt flygbriefingtjänst. Luftfartsverket är ensam om att tillhandahålla flygkontrolltjänst (ATC) i Sverige dels vid kontrollcentralerna (ATCC) i Stockholm och Malmö, dels i 33 torn och terminalkontroller runt om i landet. Därutöver bedriver Luftfartsverket flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) vid två flygplatser. De lokaler och utrustningar som används ägs i huvudsak av respektive flygplats.³⁶

Luftfartsverket får, enligt sin instruktion, överlåta åt annan att ombesörja flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart vilket i praktiken redan har skett vad gäller utövandet av flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) samt till SMHI gällande delar av flygvädertjänst.

Verksamheten sysselsätter cirka 450 anställda för flygplats – och inflygningskontrolltjänst.³⁷ Enligt årsredovisningen för 2004 sysselsätter division flygtrafiktjänst 1 065 anställda, mätt som genomsnittligt antal årsarbetare. Då cirka 180 personer av dessa i andra sammanhang redovisas som övrig personal sysselsätts således ungefär lika många för flygkontrolltjänst en route som för flygplats- och inflygningskontrolltjänst. I bilaga 5 tabell 6 anges Luftfartsverkets intäkter för flygtrafiktjänst under 2001 – 2004.

Luftfartsverket är också pådrivare i NUAC - projektet (Nordic Upper Area Control Center) som syftar till att etablera ett gemensamt ägt bolag som från den nya kontrollcentralen på Sturup skall bedriva flygtrafikledning i det övre luftrummet i Sverige och i Danmark initialt.

Luftfartsverket har, som ensam leverantör, idag en dominerande ställning på den svenska marknaden för flygkontrolltjänster i svenskt luftrum. Under senare år har både statliga utredningar och regeringen ett flertal gånger uttalat sig i frågan om produktion av flygtrafiktjänster. Det kan antas att antalet flygtrafiktjänstleverantörer kommer att öka och att alltmer intresse inriktas mot

³⁶ Uppgifterna är hämtade från Luftfartsverkets hemsida, www.Luftfartsverket.se

³⁷ Enligt uppgift från Luftfartsverkets hemsida



gränsöverskridande produktion. Genom successivt införande av CE-märkning för såväl befintlig som tillkommande teknisk infrastruktur skapas förutsättningar för minskade utvecklingskostnader, bättre teknisk samverkan och standardiserade produkter.

ACR (Aviation Capacity Resources AB), ett nybildat svenskt bolag inom flygtrafikledning och flygplatstjänst har som affärsidé att driva flygtrafikledningstjänst och flygplatstjänster i Sverige och internationellt. Regeringen har uppdragit åt Luftfartsstyrelsen att utreda konsekvenserna av att möjliggöra för andra operatörer än LFV att utföra flygtrafiktjänster vid icke statliga-flygplatser på annan grund än genom uppdrag från LFV. Uppdraget skall återrapporteras senast den 30 april 2006.

I Arvidsjaur planerar Luleå Tekniska Universitet nya utbildningar till flygledare och trafikflygingenjör för att möta samhällets ökade kompetensbehov efter de stora pensionsavgångar som väntas i hela Europa.

Luftfartsverket, Naviair från Danmark och Avinor från Norge har bildat ett gemensamt aktiebolag som skall bedriva flygledarutbildning i Malmö. Skolan skall också utbilda AFIS-personal. Befintliga byggnader och utrustning från flygledarskolan SATSA vid Sturups flygplats skall utnyttjas.

5.4 Övriga tillståndshavare

5.4.1 Allmän översikt

I tabellerna nedan finns en översikt över gällande tillstånd, registrerade luftfartyg och giltiga certifikat som utfärdats av Luftfartsstyrelsen. Tabellerna avser endast en uppfattning av olika aktörer som verkar inom luftfarten och dess antal. Antalet tillstånd är tämligen konstant inom de flesta verksamheterna varför en uppdatering 2005 inte har gjorts för 2005.

Tillståndstyp	2003	2004
Flygföretag*	86**	102***
Tillverkningsverkstäder	10	6
Underhållsverkstäder	109	110
Godkända konstruktionsorganisationer (DOA****)	2	2
Godkända instrumentflygplatser	54	54
Godkända enskilda flygplatser	15	14
Godkända flygplatser endast för helikopter	38	37
Godkända flygplatser för helikopter på isbrytare	7	5
Registrerade luftfartyg	3 323	3 381



Luftvärdighetsbevis	1 220	1 384
Gällande certifikat (exkl. medicinska intyg)	18 909	17 988

* Flygföretag med drifttillstånd AOC (Air Operator Certificate) enligt JAR-OPS eller drifttillstånd enligt BCL-D (Bestämmelser för Civil Luftfart – Driftbestämmelser)

** exklusive ballongföretag

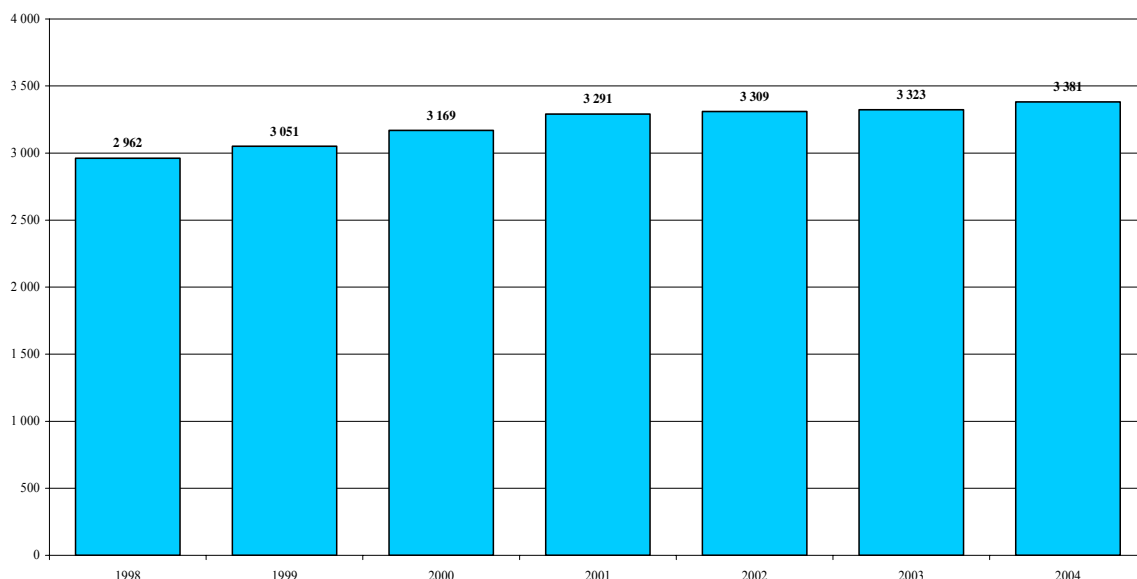
*** inklusive 11 ballongföretag

**** Design Organisation Approvals

Fördelningen mellan olika typer av luftfartyg som var registrerade den 14 november 2005 visas i nedanstående tabell.

Flygplan	1827
Helikoptrar	237
Segelflygplan	509
Motorsegelflygplan	115
Ballonger	214
Ultralätta flygplan	497
<i>Totalt</i>	<i>3399</i>

I figuren nedan visas antal *registrerade luftfartyg* per år 1998 – 2004. Under perioden har det skett en konstant ökning av antalet registrerade luftfartyg. Även under 2005 förefaller det ske en viss ökning av antalet registrerade luftfartyg. Det finns inga tydliga orsaker till ökningen.





Den 31 oktober 2005 fanns följande antal giltiga *certifikat*.

Privatflygarcertifikat flygplan	5153
Behörighetsbevis AFIS-personal	86
Privatflygarcertifikat helikopter	173
Trafikflygarcertifikat flygplan (B/CPL(A))	1979
Trafikflygarcertifikat helikopter (BH/CPL(H))	352
Trafikflygarcertifikat (D/ATPL(A))	1877
Trafikflygarcertifikat helikopter (DH/ATPL(H))	34
Elevtillstånd – AFIS utbildning	3
Elevtillstånd flygledare	57
Elevtillstånd – segel-, ultra-, ballongförarcertifikat	954
Ballongförarcertifikat	108
Flygledarcertifikat	742
Fallskärmstekniker	7
Flygteknikercertifikat enl. JAR 66 /PART-66	1166
Flygklarercertifikat	24
Medicinskt intyg klass 1 JAR-FCL	4031
Medicinskt intyg klass 2 JAR-FCL	4853
Flygmaskinistcertifikat	10
Medicinskt intyg klass 1 (nationellt)	68
Medicinskt intyg klass 2 (nationellt)	318
Flygteknikercertifikat BCL-C	827
Segelflygarcertifikat	2101
Simulator instruktör	18
Elevtillstånd (JAR-FCL)	1729
Förarcertifikat (ultralätta flygplan)	661
Valideringsbevis (tidsbegr. 12 mån.)	18
Valideringsbevis (EES)	116
Valideringsbevis flygtekniker	0
<i>Totalt</i>	<i>27465</i>

5.4.2

Tillverkningsverkstäder

Genom förordning (EG) 1702/2003³⁸ har gemensamma tekniska krav införts för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar

³⁸ Kommissionens förordning (EG) 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer



och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer.

Luftfartsstyrelsen har utfärdat tillverkningsgodkännande enligt Del-21³⁹ (POA, Production Organisation Approval) för 11 organisationer och tillfälligt godkännande för två. Tillverkningsgodkännande innebär att verkstaden är granskad mot kraven i Del-21 och Luftfartsstyrelsen har därefter utfärdat ett godkännande för flygverkstaden att tillverka flygmateriel. Vidare har tre organisationer DOA-godkännanden (Design Organisation Approval) som innebär att organisationen får godkänna mindre konstruktionsändringar. Även DOA-godkännande utfärdas enligt Del-21.

I Sverige har alla tillverkningsverkstäder POA-tillstånd enligt Del 21 och situationen förefaller stabil. Möjligen kan tillstånden bli något färre i framtiden, men för närvarande är situationen mycket gynnsam eftersom flera svenska företag deltar i stora internationella utvecklingsprogram, till exempel levererar Saab åt Airbus och Boeing, Volvo Aero levererar till flertalet flygmotortillverkare och Telair konstruerar och tillverkar bagagehanteringsutrustning samt CTT Systems som utvecklar fuktkontrollsystem.

Vad gäller konstruktionstillstånd (DOA) finns för närvarande endast tre svenska tillstånd utfärdade och några ansökningar är under granskning. Antalet DOA-godkännanden kommer med stor sannolikhet att öka framöver eftersom det ger organisationen möjlighet att godkänna mindre ändringar. Om organisationen inte har ett DOA-godkännande måste EASA godkänna ändringarna och detta tar naturligtvis längre tid än om organisationen själv kan fatta beslutet.

Flygföretag och flygverkstäder som önskar göra mindre ändringar i flygmateriel bör således ha ett eget DOA-godkännande. Större ändringar måste alltid godkännas av EASA.

5.4.2.1 Flygverkstäder

Genom förordning (EG) 2042/2003⁴⁰ har gemensamma krav införts för fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och samt godkännanden av organisationer och personal som arbetar med dessa uppgifter.

Underhåll av luftfartyg som används i den kommersiella luftfarten sker vid verkstäder som är godkända enligt Del-145, dvs. enligt EASAs regelverk.

³⁹ Del 21 är en bilaga till förordning (EG) 1702/2003 och innehåller bestämmelser och förfaranden för certifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt av konstruktions- och produktionsorganisationer.

⁴⁰ Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter



Det finns idag drygt 60 verkstäder i Sverige som är godkända enligt Del-145. Verkstäderna har under en tid anpassat sig till EASA:s regelverk och det fungerar i stort sett bra.

Vidare finns det för tillfället drygt 40 AUB (Auktorisationsbevis) som är utfärdade enligt det nationella regelverket i BCL-M (Materialbestämmelser). Detta är flygtekniker med certifikat som genom sitt auktorisationsbevis kan göra vissa extra jobb på mindre flygmotorer och instrument utöver vad man kan göra på ett vanligt tekniker certifikat. Det är dessa tekniker med AUB som till stor del sköter underhållet åt den icke kommersiella luftfarten i Sverige, men även åt en del mindre flygskolor s.k. Registered Facilities (RF). Det finns en viss oro inför framtiden då dessa 2008 skall efterleva EASA Del M subpart F, Underhållsorganisation.

I dag beskriver en innehavare av ett AUB sin verksamhet i en ganska enkel VHB/UHB (Verksamhets-/Underhållshandbok) enligt kraven i BCL. I och med övergången till EASAs regelverk skall verksamheten istället beskrivas i en MOE (Maintenance Organisation Exposition). Genom detta ställs högre krav på tydligare och utförligare beskrivning samt på formaliserat kvalitetssystem med allt vad det innebär. Detta kan upplevas betungande för AUB-innehavarna och det finns en risk att återväxten av tekniker/småverkstäder hämmas. Om så sker kan framtiden bli besvärlig för privatflyget och flygskolorna då de måste vända sig till etablerade Del 145 verkstäder, vilket i många fall kan leda till ökade kostnader.

5.4.2.2 *Utbildningsorganisationer enligt Del-47*

EASA:s regelverk Del-147⁴¹ innehåller bestämmelser för organisationer som bedriver dels grundutbildning av certifierade personal för underhåll av luftfartyg, dels för organisationer som bedriver typutbildning. I Sverige finns idag sex organisationer som är godkända enligt Del-147 varav två bedriver typutbildning och fyra bedriver grundutbildning.

Grundutbildningen bedrivs idag inom gymnasieskolan och syftar till att en elev efter genomförd utbildning och erforderlig praktik skall kunna ansöka om ett certifikat för luftfartygsunderhåll hos LS i tillämplig kategori enligt EASA:s regelverk Del-66⁴². Grundutbildningen idag bedrivs till kategori A1 och B1.1 enligt Del-66.

Organisationerna för typutbildning utbildar till de luftfartygstyper som anges i typutbildningsorganisationens tillstånd. Efter genomgången godkänd typutbildning samt typpraktik kan luftfartygstypen, efter ansökan hos LS, införas i

⁴¹ Del-147 är en bilaga till förordning (EG) nr 2042/2003 och anger krav för skolor som utbildar till certifikat för underhållsutbildning enligt Del-66.

⁴² Del-66 är en bilaga till förordning (EG) nr 2042/2003 och anger krav för certifikat för luftfartygsunderhåll.



ett Del-66-certifikat. Detta är en grund för att kunna utfärda underhållsintyg på ett luftfartyg på den aktuella typen.

Med en uppgång av marknaden kan behovet av typutbildning komma att öka. Som en följd härav kommer även behovet av grundutbildning att öka. Behovet av grundutbildning för turbinflygplan (kategori A1 och B1.1) kan väl täckas av de organisationer som idag har tillstånd för detta. Dock kommer ett behov på sikt att uppstå för de övriga kategorierna enligt Del-66 som rör kolvmotorflygplan, kolvmotorhelikopter, turbinhelikopter och el/avionik

Luftfartsstyrelsen genomför idag både tillträdeskontroll⁴³ och verksamhetskontroll⁴⁴ av samtliga sex organisationer. En övergång av dessa uppgifter till EASA ser ej ut att ske inom en snar framtid.

5.4.3 *Utbildningsorganisationer och skolflygsproduktion*

Utbildning till flygcertifikat regleras genom det europeiskt harmoniserade regelverket JAR-FCL (Flight Crew Licensing). Dessa bestämmelser började gälla i Sverige år 2000 och ersatte motsvarande bestämmelser i BCL-C. Enligt JAR-FCL kan flygutbildning (flygplan och helikopter) bedrivas vid tre olika typer av skolor, FTO (Flight Training Organisation), TRTO (Type Rating Training Organisation) och RF (Registered Facility). Övrig flygutbildning exempelvis för segelflyg-, UL och ballongcertifikat regleras fortfarande nationellt enligt BCL-C och skolan har ett tillstånd enligt BCL-C.

5.4.3.1 *Utbildningsorganisationer*

a) FTO (Flight Training Organisation)

Det finns idag tio FTO för flygplan och fem för helikopter i Sverige. En FTO är den mest kompletta typen av flygskola enligt JAR-FCL och utbildar till trafikflygarcertifikat och IFR-behörighet och i viss mån även till privatflygarcertifikat. På en FTO ställs också de högsta kraven på organisation med ledningsfunktioner, s.k Nominated Postholders. Det ställs också krav på lokaler, utbildnings- och flygmateriel, drift- och utbildningshandböcker, kvalitetskontrollsystem, ekonomiska förutsättningar för verksamheten samt på minimiantal fast anställd personal.

En FTO kan inneha tillstånd till grundflygutbildning, klassutbildning, typutbildning, MCC-utbildning (Multi Crew Coordination), olika typer av

⁴³ Av myndigheten utförd examination, granskning, inspektion och kontroll innan en person, organisation, företag eller viss materiel medges tillträde till luftfartssystemet (Luftfartsstyrelsens definitionssamling).

⁴⁴ Myndighetens kontroll av att ett system eller delar av ett system fungerar i överensstämmelse med de bestämmelser som gäller som villkor för verksamhetens bedrivande. (Luftfartsstyrelsens definitionssamling)



instruktörsutbildningar med mera beroende på ansökan och ambitionsnivå. Omfattningen av verksamheten kan vara tämligen stor, med stora resurser och mycket kapital bundet i flygmateriel, simulatorer och lokaler samt med stor elevproduktion. Ett par skolor har även filialer utomlands, t ex i USA. En enstaka FTO har sitt tillstånd begränsat till teoriutbildning. Elevantalet vid dessa organisationer har varit tämligen konstant de senaste fem åren men enligt de senaste siffrorna ökar elevantalet, något som även gäller för antalet flygprov och utfärdade certifikat. De som utbildar till certifikat och behörigheter erbjuder i huvudsak sina utbildningar i Sverige. Eftersom typutbildningar på både medeltunga och tunga flygplan fordrar simulatorutbildning och tillgången på simulatorer i Sverige är begränsad (även om en av Europas största och mest kompletta simulatorhallar ägs och drivs av en svensk FTO), läggs ofta hela eller delar av dessa utbildningar utomlands (Europa, USA m. fl). Luftfartsstyrelsens granskar och godkänner (evaluerar) dessa kurser och simulatorer i enlighet med kraven i JAR-FCL, och arbetet blir även i den delen mer och mer internationellt. I princip samtliga FTO drivs kommersiellt. Trafikflygarhögskolan är emellertid statlig och sorterar under Lunds Universitet. Pilotutbildning till trafikflygarcertifikat CPL (Commercial Pilot License) och ATPL (Air Traffic Pilot License) betraktas som högskoleutbildning.

Intresset för grundutbildning till pilotyrket och för vidareutbildning och omskolning till nya flygplanstyper för redan etablerade piloter är märkbart ökande.

Antalet FTO förväntas inte öka nämnvärt de närmaste åren, däremot tyder signaler från marknaden att verksamheten på befintliga FTO kommer att öka. Ett exempel på detta är en FTO som bara i år har utökat sin verksamhet med två filialer i USA med utbildning på tunga flygplan. Allt tyder på att expansionen kommer att fortsätta. Förberedande kontakter har tagits av FTO:er med långtgående planer på, även internationellt sett, stor produktion i utlandet. Finansiering och kundunderlag förefaller säkrat.

b) TRTO (Type Rating Training Organisation)

En TRTO är begränsad till att genomföra typ- och klassutbildningar och har lägre krav på organisation än en FTO. Flera flygbolag utnyttjar möjligheten att starta en TRTO för att vara självförsörjande på typ- och vidareutbildning inom företaget. Vad som sagts ovan beträffande kursverksamhet utomlands gäller även för TRTO. Signaler från marknaden tyder på att intresset för att starta eget TRTO ökar bland flygbolagen.

Utbildningen blir mer och mer internationell. Det finns en växande marknad för utbildningsorganisationer. Som tillståndsgivande myndighet ansvarar Luftfartsstyrelsen även för examination av både svenska och utländska elever vid FTO och TRTO, vilket medför en tämligen omfattande flygprovsvärksamhet inom och utom landet. Rörligheten på marknaden har ökat. Ett stort antal piloter med svenska kommersiella certifikat arbetar utomlands och antalet ansökningar om



flygprov för erhållande av den högsta klassen av trafikflygarcertifikat (ATPL) har ökat markant. Luftfartsstyrelsens verksamhet inom området teoretisk och praktisk examination har internationaliserats kraftigt de senaste åren. Verksamheten innefattar koordination, viss administration i samband med flygprov, planering och behovsanalyser, utbildning och internationellt samarbete. Svenska kontrollanter utnyttjas av utländska certifikatinnehavare och vice versa. Luftfartsstyrelsen har påbörjat en analys med syfte att omstrukturera sin verksamhet till den ökade rörligheten.

Flertalet teoriutbildningar inom FTO:er sker numera på distans och skolorna är tvungna att hålla nere kurskostnaderna för att få elever. CBT (Computer Based Training) utnyttjas i ökande grad av FTO:er och TRTO:er. CBT ligger väl till genom att utbildningen redan är mycket teknikintensiv genom krav på simulatorer och andra STD (Synthetic Training Devices). Samtidigt innebär det att större krav ställs på Luftfartsstyrelsens kompetens vid tillträdeskontroller, simulatorevalueringar och verksamhetskontroller.

Sverige har bra förutsättningar att bedriva en internationellt sett konkurrenskraftig utbildningsverksamhet, bland annat genom våra stora ytor och fria luftrum. Som exempel kan nämnas de etableringar av stora flygskolor i Övre Norrland (Norrbottnen) som skett de senaste åren. Det är viktigt att Luftfartsstyrelsen bidrar till utvecklingen av denna nya marknad. Det finns redan de tekniska förutsättningarna genom till exempel det nya examinationssystemet (NEX) som möjliggör att teoriexaminationer kan genomföras via Internet från vilken dator i världen som helst.

Många utbildningar som idag sker i Sverige och utomlands genomförs som s.k. enstaka kurser. Luftfartsstyrelsen arbetar för att skolorna i Sverige skall ta in utbildningarna i sina egna organisationer för att på så sätt tillförsäkra genomgående god kvalitet för hela utbildningen ur säkerhetssynpunkt.

5.4.3.2 *Övrig utbildning*

Utbildning till privatflygarcertifikat sker vid 60-tal RF (Registered Facility), som främst utgörs av flygklubbar. En RF fordrar i princip endast en anmälan från en flygklubb eller en flyglärare för att tillstånd skall utfärdas. Det ställs inga krav på organisation. Tillträdeskontroll sker av en flyginspektör i samband med examinationen av den första eleven. En RF är begränsad till endast privatflygarutbildning (PPL), med tillhörande behörigheter och drivs i princip ideellt, och utan något större vinstintresse. Till skillnad från FTO och TRTO har RF verksamhet endast inom Sverige. Inga tecken tyder på att antalet RF eller att deras produktion kommer att öka i någon nämnvärd omfattning inom de närmaste åren.



Förutom de utbildningsorganisationer som drivs i enlighet med JAR-FCL finns det sju tillstånd till utbildning enligt BCL-C. Genom dessa bedrivs bl.a utbildning för ballong-, UL- och segelflygcertifikat. För bl.a utbildning till segelflyg och UL-certifikat har intresseorganisationer som KSAK och Svenska Segelflygförbundet genom avtal med Luftfartsstyrelsen åtagit sig uppgifter och befogenheter för tillsyn av verksamheten och ansvarar för utbildningsverksamheten och har ett tillstånd enligt BCL-C 7.1. För utbildning till ballongförare finns, förutom de ideella skolorna som drivs av ballongklubbar och Svenska Ballongfederationen, en kommersiell skola.

5.4.3.3 *Flygtidsproduktion*

Skolflyget omfattar både verksamhet i kommersiella flygskolor och flygskolor i klubbregi.

Skolflygets produktionsutveckling över senaste 10-årsperioden uppvisar en kraftig uppgång från 1997 med 48 % till och med år 2001, vilket är året efter den allmänna konjunkturedgången inom hela industrin. I den övriga kommersiella luftfarten sker nedgången året innan, dvs. år 2000. Efterfrågan på yrkespiloter har på grund av nedgången i produktionen såväl inom linjefart och charter som inom bruksflyget medfört en minskning av elevantalet för utbildning till yrkescertifikat (ATPL och CPL) och tillhörande behörigheter.

Privatflyget med motordrivna normal- och experimentalklassade luftfartyg uppvisar en fortsatt minskning av flygtidsproduktionen över 10-årsperioden, se 5.5.2. Det finns en tydlig påverkan av elevtillströmningen på grund av minskat intresse för denna verksamhetsform. Det kan däremot konstateras att en ökning av antalet elever över tiden sker inom de sportbetonade verksamheterna, speciellt för flygskolor som bedriver utbildning med ultralätta luftfartyg.

Segelflyget uppvisar däremot en minskning av flygtidsproduktionen i likhet med privatflyget.

En orsak till denna förändring av antal piloter och producerad flygtid kan vara att kostnaderna för utbildning skiljer avsevärt mellan ett privatflygcertifikat (PPL) för normalklassade luftfartyg och ett certifikat för ultralätta luftfartyg (UL).

Det bör framhållas att privatflyget alltmer på senare år utgör rekryteringsbas för utbildning till den yrkesmässiga luftfarten. Den statligt finansierade yrkesutbildningen vid universitetet i Lund förmår inte täcka behovet av nya piloter vid ökad efterfrågan.

Den fortsatta utvecklingen över de kommande tre åren, 2006-2008, bör innebära fortsatt efterfrågan av yrkespiloter, medan en fortsatt avmattning av antal utfärdade privatflygcertifikat (PPL) kan väntas. En 3-årsprognos pekar därför på en genomsnittlig tillväxt av 3%.



5.5 *Privatflyget*

5.5.1 *Allmänt*

Från utgången av 1993 då det fanns 6736 privatflygarcertifikat har antalet minskat med 1397 st. till 5339 certifikat vid 2004 års slut, eller med ca 21 %. Minskningen skedde i relativt jämn takt under perioden 1993-2001 för att under de senaste fyra åren ha legat på en tämligen konstant nivå. Privatflygarnas genomsnittsalder har ökat efterhand och är nu väl över 50 år.

Det har blivit dyrare att flyga privat. Förutom de årsavgifter Luftfartsstyrelsen tar ut för bland annat utfärdande och administration av certifikat, behörigheter och olika tillstånd har även försäkringspremierna höjts kraftigt. Priset på flygbensin har mer än fördubblats sedan 1999 och kostar när detta skrivs i början av november 2005 mellan 9,50 och 10 kr per liter och priset lär öka ytterligare då troligen både skatt införs inom en inte allt för avlägsen framtid. Att ta ett privatflygarcertifikat idag kostar totalt ca 85.000 kr, varav 14.100 kr, eller omkring 17% av den totala kostnaden går till Luftfartsstyrelsens avgifter. Detta under förutsättning att den sökande klarar alla prov i första försöket. Annars blir det väsentligt dyrare.

Under 2004 producerade privatflygarna tillsammans ca 77 000 flygtimmar vilket är 6 000 timmar färre än för 2003, d v s en minskning med ca 8 % eller för den genomsnittlige privatflygaren en dryg timmes mindre flygträning per år (från 15 tim 32 minuter till 14 timmar 25 minuter). En allt större del av privatflygarens budget avsätts till olika avgifter och mindre blir över för själva flygningen. Minskad flygträning har dessvärre också en negativ påverkan på flygsäkerheten.

Även segelflyget har drabbats av en kraftig nedgång, från 3405 certifikat vid 1993 års utgång, till 2184 vid senaste årsskiftet, en minskning med 1221 certifikat, eller drygt 36 %.

Ultralättflyget som grovt uttryckt kan sägas vara en enklare och framför allt billigare variant av privatflyget, dock med en hel del begränsningar, har funnits i Sverige i ca 25 år. Tillväxten i denna verksamhet är relativt kraftig och det fanns vid senaste årsskiftet 604 gällande UL-certifikat. En hel del av utövarna kan dock antas vara före detta privatflygare som har "trappat ner" av kostnadsskäl och därmed åtminstone till viss del torde förklara minskningen av antalet privatflygarcertifikat.

5.5.2 *Flygtidsproduktion*

Privatflygets produktionsutveckling över den senaste 10-årsperioden, 1995-2004, visar en fortlöpande minskning med 25,4 % jämfört med bästa året 1996. Även föregående 10-årsperiod 1985-1994 visar på mer än en 25%-ig minskning jämfört med bästa året för denna period.



Sett över kommande 3-årsperiod, 2006-2008 finns möjligheten att minskningen åtminstone avmattas tack vare de positiva effekter som flygsäkerhetsprogrammet H50P kan ge med ökat flygande för att höja pilotens träningsnivå. Däremot kommer troligen en fortsatt flykt av piloter att ske till verksamhet med ultralätta luftfartyg. Det finns en uttalad rädsla inom privatflyget för ett eventuellt införande av bränsleskatt. Det är rimligt att göra bedömningen att detta skulle innebära ytterligare en minskning av flygtidsproduktionen för privatflyget och därmed negativ påverkan på säkerheten. Möjligheterna att nyttja privatflyget som rekryteringsbas för den yrkesmässiga delen av luftfarten kommer sannolikt också att minska.

Prognosen för kommande 3-årsperiod kan därför sättas till en genomsnittlig minskning av 4 % årligen för privatflyg som bedrivs med normal- och experimentalklassade luftfartyg.

5.6

Verksamhetsutövare som berörs av föreskrifterna om luftfartsskydd

Det finns ett stort antal verksamhetsutövare inom luftfarten som omfattas av de krav på säkerhetsgodkännande som föreskrifterna för luftfartsskydd ställer. Efter att de har fått sitt säkerhetsgodkännande är verksamhetsutövarna föremål för kontinuerlig tillsynsverksamhet genom Luftfartsstyrelsens försorg.

År 2005 finns följande antal godkännanden utfärdade:

Städbolag	3 st.
Catering	4 st.
Speditörer	34 st.
Utbildningsorganisationer	9 st.
Fraktterminaler	15 st. (varav 4 st är s.k "integrators" (både frakt/speditör/fraktflyg))
Flygtrafiktjänst	1 st.
Flygföretag, svenska	75 st.
Flygföretag, utländska	90 st. (ca)
Flygplatser	38 st.
Post	1 st.

Förutom de verksamhetsutövare som är säkerhetsgodkända av Luftfartsstyrelsen finns det ett antal företag som inte kräver ett säkerhetsgodkännande, men som verkar som underleverantörer till vissa säkerhetsgodkända verksamhetsutövare. Detta innebär att antalet verkamma företag som har anknytning till luftfarten är större än antalet säkerhetsgodkända verksamheter. I de fall ett säkerhetsgodkänt företag anlitar en underleverantör är det det säkerhetsgodkända företagets ansvar att genom avtal säkerställa att underleverantören uppfyller bestämmelsekraven som är ställda mot det säkerhetsgodkända företaget. Vidare så har vissa av företagen en verksamhet som inte enbart vänder sig mot luftfarten, exempelvis finns det cateringföretag som även levererar catering åt andra branscher. Detta



gäller även för städbolag som städar flygplan. Antalet säkerhetsgodkända städ- och cateringbolag har hittills varit tämligen konstant.

Vad gäller speditörer så är det en tämligen aktiv marknad och det förekommer ofta förändringar i ägarbilden genom att små speditörer köps upp av stora eller att nya aktörer etablerar sig. Idag finns ca 40 st speditörer och förändringarna de senaste åren kan exemplifieras av att sedan 2001 har det tillkommit 25 nya speditörer samtidigt som 15 stycken har försvunnit eller köpts upp. Det är stor skillnad mellan speditörerna vad gäller företagens storlek och lönsamhet. Det finns företag med få anställda till stora internationella firmor.

Även vad gäller frakterminaler så sker det en ökning av antalet terminaler som önskar bli säkerhetsgodkända av Luftfartsstyrelsen. Under 2005 har det hittills tillkommit två säkerhetsgodkända terminaler och det är fler företag på gång. Detta kan möjligen förklaras av att det är gynnsamt för verksamheten att vara säkerhetsgodkänd eftersom det dels blir lättare att ta till sig kunder om man är säkerhetsgodkänd, dels blir verksamheten bredare.

En verksamhet som är relativt liten i anställda räknat, men som har stor betydelse för luftfartsskyddssystemet är den som utbildningsorganisationerna bedriver. För att utbilda den säkerhetspersonal som verkar på flygplatserna finns ett 10-tal utbildningsorganisationer och dessa måste vara godkända av Luftfartsstyrelsen. Antalet organisationer är relativt konstant.

Även ett stort antal flygplatser och flygbolag har utöver sina övriga tillstånd även ett säkerhetsgodkännande utfärdat av Luftfartsstyrelsen. Även utländska flygbolag som bedriver trafik till Sverige skall ha ett säkerhetsprogram och omfattas av Luftfartsstyrelsens tillsynsverksamhet.

5.7 Flyg- och rymdindustrin⁴⁵

EU betecknar flyg- och rymdindustrin som strategiskt viktigt. Den europeiska flyg- och rymdindustrin investerar i genomsnitt 14 procent av omsättningen, eller drygt 10 miljarder euro per år i forskning och utveckling⁴⁶. Den civila andelen av flyg- och rymdområdet ökar.

- Saab – har 13 000 anställda, omsättningen 2003 var 17 miljarder, varav flygverksamheten omfattade cirka 60 procent. Saab är idag ett av fem företag i världen som kan utveckla, tillverka och vidmakthålla moderna stridsflygplan. Saab levererar delsystem till flera andra militära och civila flygsystemleverantörer, såsom Airbus och Boeing.

⁴⁵ Flyg- och rymdindustrin – En del av Innovativa Sverige

⁴⁶ Som jämförelse kan nämnas att Ericsson satsade 20,9 miljarder kronor på forskning och utveckling under 2004, 15,8 % av försäljningen.



- Volvo Aero – har 3 400 anställda och omsatte 8 miljarder kronor under 2003. Volvo Aero har en betydande verksamhet som partner till utländska tillverkare av civila flyg- och raketmotorer och inom området motorunderhåll. Den militära verksamheten inom Volvo Aero belägger cirka 50 procent av företagets teknikresurser och bidrar starkt till nuvarande och framtida kompetens och konkurrenskraft. Under första halvåret 2005 ökade bolagets vinst med 30 procent mycket tack vare utvecklingen och tillverkningen av reservdelar och komponenter till civila flygmotorer.
- Ericsson Microwave Systems – har 1 700 anställda och omsatte 3,3 miljarder kronor under 2003. Drygt hälften av omsättningen var inom flygsystem. Hit hör radar och systemdator för Gripen, radarsystemet ERIEYE samt arbete med andra radar- och telekrigsapplikationer. Ericssons styrka ligger bland annat i den tekniska synergien med mobil telekommunikation.

Svensk rymdindustri har totalt en omslutning på cirka 1,7 miljarder kronor och cirka 1 100 anställda. Saab Ericsson Space specialiserar sig på digital- och mikrovågsteknik samt mekaniska system. Volvo Aero utvecklar och tillhandahåller delsystem för raketmotorer. Rymdbolaget utvecklar, sänder upp och handhar driften av rymdsystem.

Små och medelstora företag finns som underleverantörer inom flyg- och rymdindustrin.

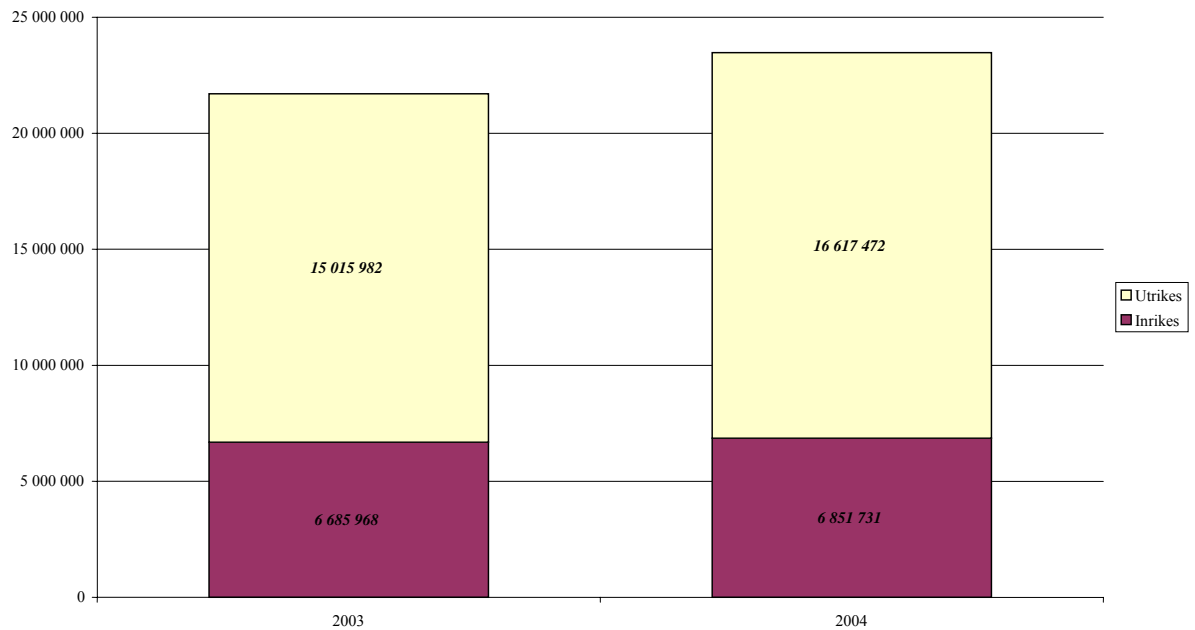
Det är viktigt att svensk flygindustri deltar i framtida internationella civila flygprogram, vilket kräver konkurrenskraft på en rad områden. En betydande del av den civila flygplansmarknaden utgörs av affärsflygplan och regionalflygplan.

Orderingången för flygplanstillverkarna har ökat kraftigt under första halvåret 2005. Airbus och Boeing har redovisat beställningar av sammanlagt 717 flygplan, en ökning med 284 procent jämfört med 2004.

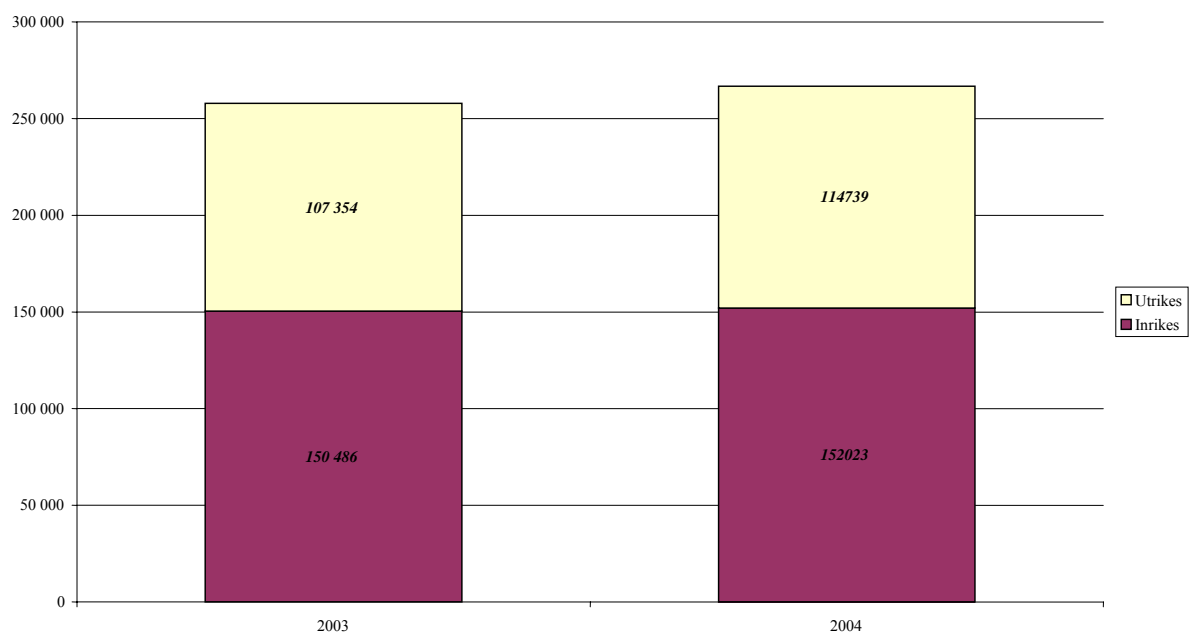


BILAGA 1

Figur 1: Antal ankommande och avresande passagerare på samtliga svenska flygplatser 2003 och 2004

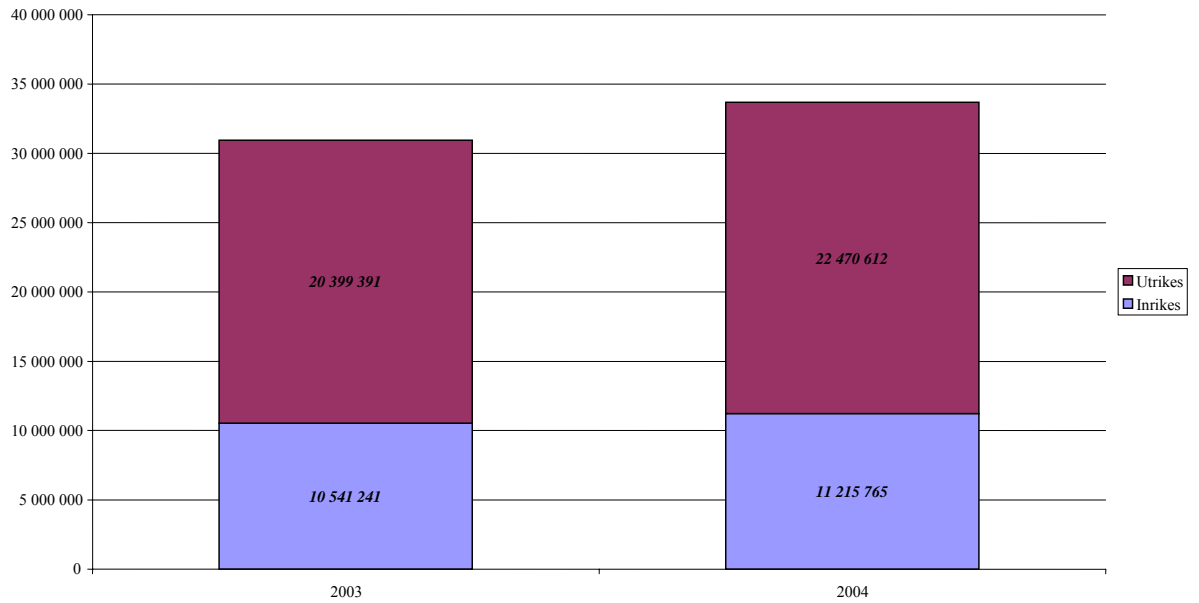


- Figur 2: Antal landningar i linjefart och charter på svensk flygplatser 2003 och 2004

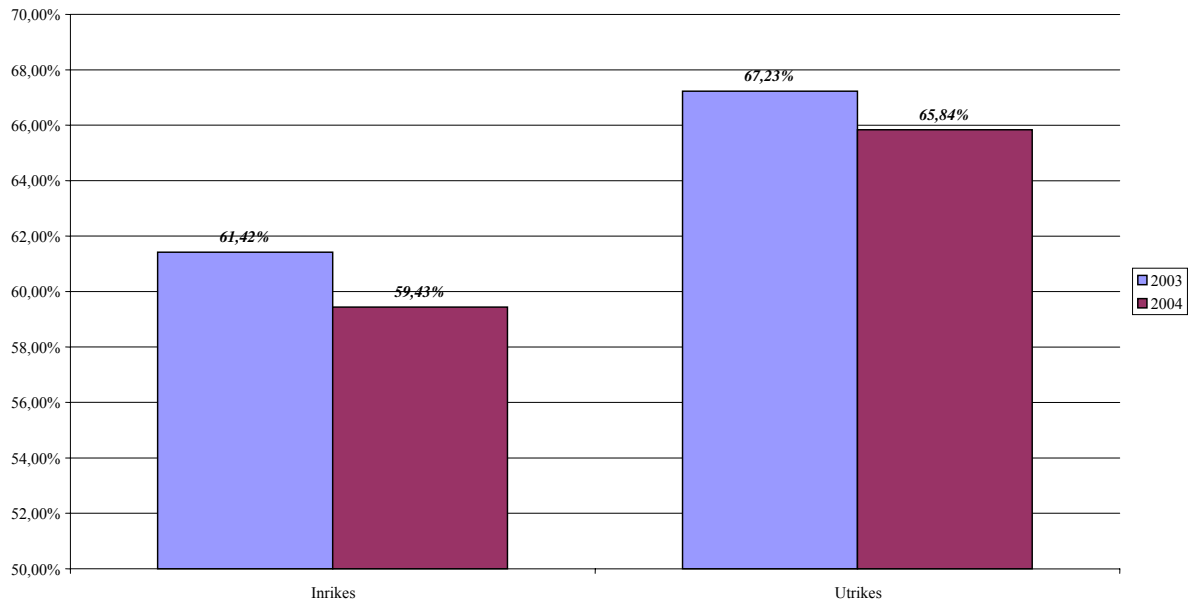




- Figur 3: Antal utbudna flygstolar 2003 och 2004.



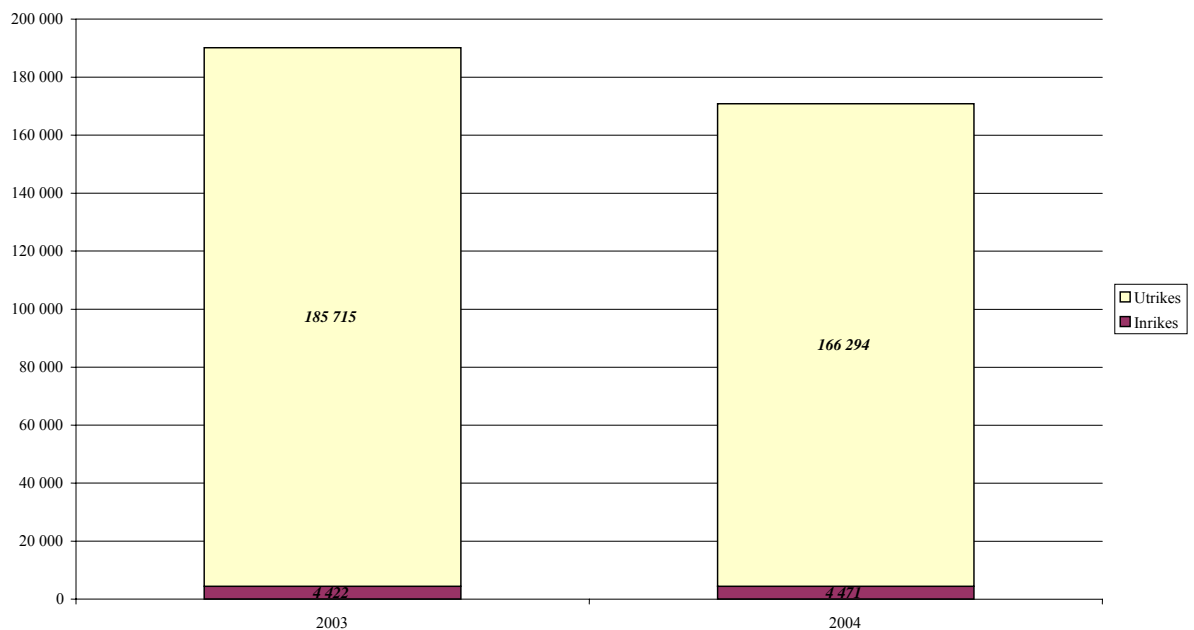
Figur 4: Kabinfaktor i in- och utrikestrafiken 2003 och 2004.



- Figur 5: Utvecklingen av antalet överflygningar i det svenska luftrummet och antalet starter/landningar på svenska flygplatser.



- Figur 6: Antal frakton på svenska flygplatser 2003 och 2004





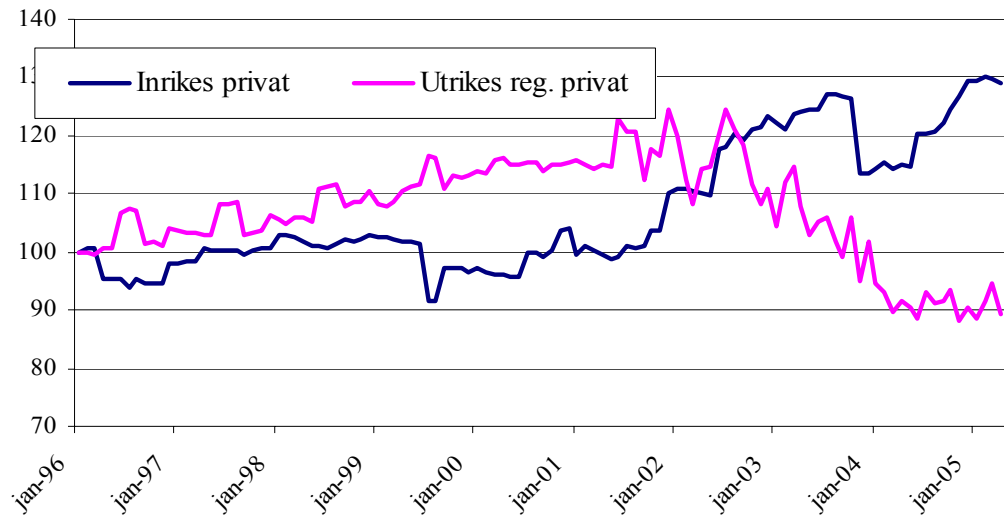
Tabell 1: Förändringar i destinationer från svenska flygplatser

Nya inrikeslinjer	Nedlagda inrikeslinjer
Stockholm/Bromma-Ronneby	Arvidsjaur-Storuman
Göteborg/Landvetter-Luleå	Göteborg/Landvetter-Västerås
Storuman-Vilhelmina	Göteborg/Landvetter-Kristianstad
	Malmö-Borlänge
	Luleå-Östersund
	Lycksele-Vilhelmina
Antal: 3	Antal: 6

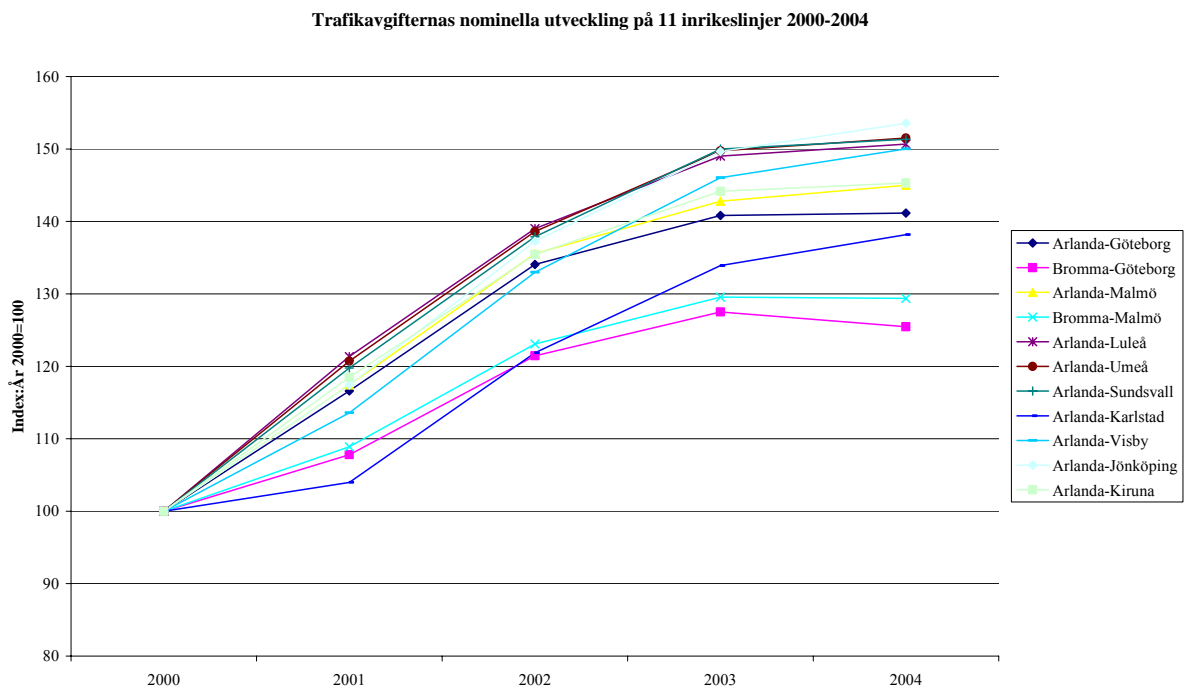
Nya utrikeslinjer	Nedlagda utrikeslinjer
Stockholm/Arlanda-Edinburgh	Stockholm/Arlanda-Luxemburg
Stockholm/Arlanda-Inverness	Stockholm/Arlanda-Lyon
Stockholm/Arlanda-Köln	Stockholm/Arlanda-Palanga
Stockholm/Arlanda-Palma Mallorca	Stockholm/Arlanda-Stavanger
Stockholm/Arlanda-Sarajevo	Stockholm/Arlanda-Kairo
Stockholm/Arlanda-Split	Stockholm/Skavsta-Oslo
Stockholm/Arlanda-Stuttgart	Stockholm/Skavsta-Tammerfors
Stockholm/Arlanda-Trondheim	Stockholm/Skavsta-Århus
Stockholm/Arlanda-Venedig	Göteborg/Landvetter-Palanga
Stockholm/Arlanda-Havanna	Göteborg/Landvetter-Sarajevo
Stockholm/Arlanda-Ankara	Göteborg/Landvetter-Skopje
Stockholm/Arlanda-Kuala Lumpur	Kristianstad-Palanga
Stockholm/Bromma-Palanga	Ronneby-Köpenhamn
Göteborg/Landvetter-Belgrad	
Göteborg/Landvetter-Graz	
Göteborg/Landvetter-Hannover	
Göteborg/Landvetter-Insbruck	
Göteborg/Landvetter-Lyon	
Göteborg/Landvetter-Milano	
Göteborg/Landvetter-Tallin	
Malmö-Frankfurt	
Malmö-Szcezecin	
Malmö-Budapest	
Malmö-Warszawa	
Stockholm/Skavsta-Milano	
Stockholm/Skavsta-Budapest	
Stockholm/Skavsta-Rom	
Stockholm/Skavsta-Katowice	
Stockholm/Skavsta-Rotterdam	
Kiruna-Tromsö	
Luleå-Tromsö	

Östersund-Helsingfors	
Antal: 32	Antal: 13
Källa: OAGMAX Source: OAGMAX,	

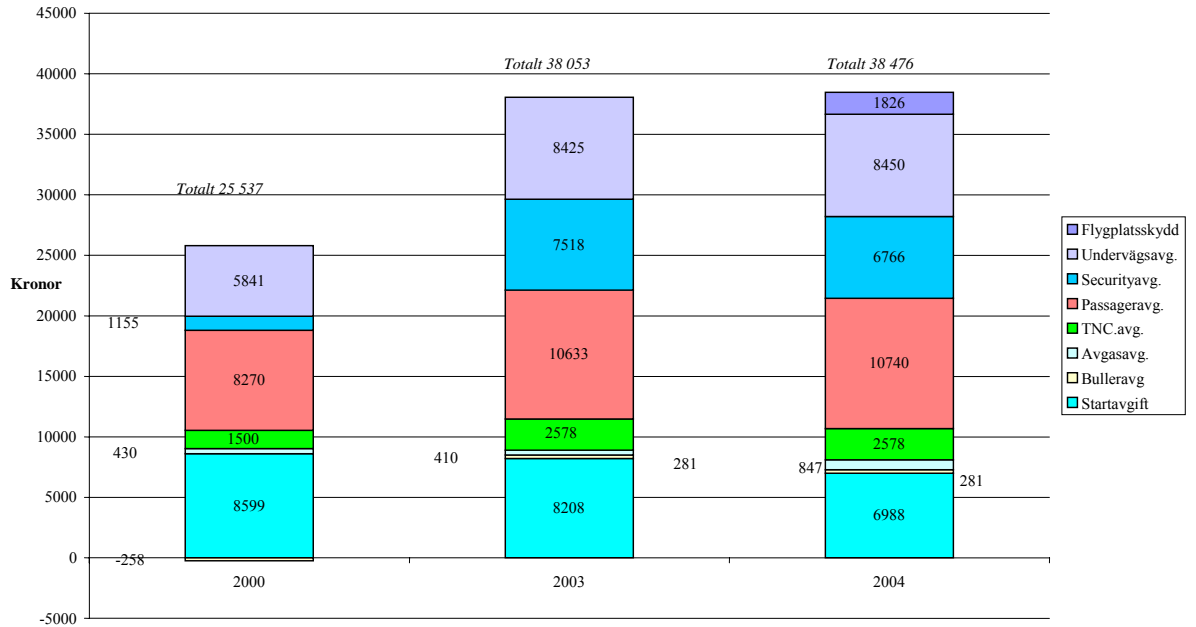
- Figur 7: Prisutvecklingen realt januari 1996 – april 2005.



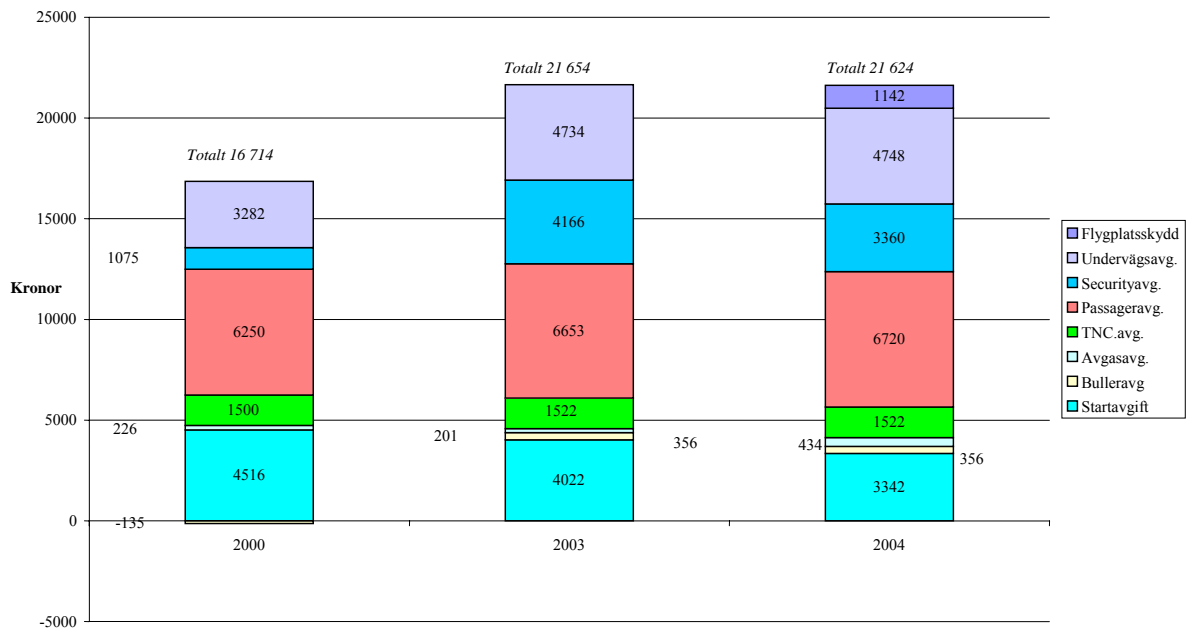
- Figur 8: Trafikavgifternas nominella utveckling på 11 inrikeslinjer 2000 - 2004



- *Figur 9: Trafikavgifterna och dess komponenter på sträckan Arlanda – Luleå 2000, 2003 och 2004.*



- *Figur 10: Trafikavgifterna och dess komponenter på sträckan Bromma – Malmö 2000, 2003 och 2004.*





**Tabell 2: Jämförelse av kostnaderna per passagerare för linjen
Arlanda-Landvetter med flygplanet Boeing 737-600 (löpande priser i kronor).**

	Nätverksbolag				Lågkostnadsbolag	
	2001	2002	2003	2004	2004	2004
Kabinfaktor	60%	60%	60%	60%	60%	75%
Flygoperativa kostnader	270	277	297	351	335	269
Underhållskostnader	109	99	94	95	83	67
Kapitalkostnader	178	136	98	100	76	61
<i>Summa direkta kostnader</i>	<i>557</i>	<i>512</i>	<i>489</i>	<i>546</i>	<i>495</i>	<i>397</i>
Marktjänster etc.	207	214	213	207	162	143
Passagerarservice	100	108	119	131	70	59
Marknadsföring och försäljning	205	170	99	92	80	78
Administration	21	19	16	12	8	8
Övriga kostnader	78	61	51	51	35	31
<i>Summa indirekta kostnader</i>	<i>611</i>	<i>572</i>	<i>498</i>	<i>493</i>	<i>356</i>	<i>319</i>
Total kostnad per passagerare	1 168	1 084	987	1 039	851	716

Källa: Up-date of the Domestic Passenger Cost Model to 2004 Levels, LFV 2004-4039



BILAGA 2

Prognos för perioden 2005-2009

Underlag till Luftfartsstyrelsens omvärldsanalys

Prognos 2005-2010



1. Bakgrund

Prognoser över passagerarantal och rörelser tas fram för att bland annat utgöra underlag för Luftfartsstyrelsens avgiftssättning. De prognoser som tagits fram under hösten 2005 är uppdaterade och förlängda utifrån tidigare framtagna prognoser. Utgångspunkt har varit de prognoser som togs fram i maj 2005.

Passagerarprognoser görs för avresande passagerare, med respektive utan transfers, på de svenska flygplatserna. För rörelser prognostiseras antalet flygrörelser (IFR) i det svenska luftrummet och även överflygningar som en separat prognos.

En genomgång av tidigare prognoser ger en mycket god överensstämmelse av prognos kontra utfall för de perioder som hittills gått att utvärdera. Uppdatering har gjorts utifrån hittills kända uppgifter för 2005. Antagande har gjorts att de sista månaderna av 2005 har samma procentuella utveckling som för övriga månader. Uppdatering har även gjorts av BNP-utveckling för de kommande åren.

Hänsyn har också tagits till införandet av flygskatt fr o m 1 maj 2006, se Håkan Brobecks pm Möjlig effekt på efterfrågan på flygresor vid införandet av en flygskatt, det alternativ som valts är att transferpassagerarna inte betalar flygskatt två gånger. Observera att BNP-utvecklingen har uppdaterats sedan beräkningarna gjordes till Brobecks pm.

Beträffande de makroekonomiska antagandena som ligger till grund för de tidigare passagerarprognoserna har inte heller ändrats nämnvärt. De senaste BNP-prognoserna har justerats upp något.

2. Metod

För passagerarprognoserna nyttjas det sedan länge väldokumenterade sambandet mellan efterfrågan på flygresor och den ekonomiska utvecklingen mätt i BNP-termer. Underlaget för BNP-utvecklingen hämtas i första hand från Konjunkturinstitutet (KI) och OECD men även andra prognosmakares utsagor beaktas. En begränsning i KI:s, och andra svenska bedömningar, är att de inte omfattar hela perioden fram till år 2010. Egna handpåläggningar har därför varit nödvändiga och en gradvis anpassning har antagits ske mot Långtidsutredningens långsiktigt genomsnittliga tillväxttakt för perioden 2002-2020 som ligger runt två procent.

För rörelseprognoserna (IFR och överflygningar) utnyttjas den korrelation som finns med det antalet starter och landningar som sker på svenska flygplatser. Överflygningarna är en delmängd av det totala antalet IFR-rörelser och härleds från totala antalet IFR-rörelser genom antaganden om utveckling av dess relativa andel över tiden.



3. Den makroekonomiska utvecklingen

Konjunkturuppgången förväntas fortsätta efter svackan runt årsskiftet 04/05, detta gäller såväl den svenska som den globala konjunkturen. Dock förväntas den globala tillväxten dämpas en aning.

USA ligger långt fram i konjunkturcykeln. Där har tillväxten stramats upp en del men förutses ändå bli fortsatt hög. Euroområdet ligger efter i konjunkturcykeln. Konjunkturen har dock vänt uppåt och tillväxttakten förväntas öka under de kommande åren.

Sverige ligger längre fram i konjunkturcykeln än Euroområdet och den svenska tillväxten drivs på från flera håll, räntorna är låga och finanspolitiken är expansiv. Den svenska konjunkturen förväntas nå sin topp under 2006. Den inhemska efterfrågan har ökat i betydelse som drivkraft bakom den svenska uppgången. Det är hushållens och den offentliga sektorns konsumtion som i högre grad driver tillväxten än tidigare. Exporten har tidigare varit den största drivkraften bakom den svenska konjunkturuppgången och även om den avtar i betydelse så förväntas den stärkas ytterligare.

3.1. Tänkbara beräkningsförutsättningar för den ekonomiska utvecklingen

Tabellen nedan bygger på prognoser från Konjunkturinstitutet, regeringen, SEB, Handelsbanken, Nordea och Föreningssparbanken. Vad gäller den svenska tillväxttakten antas en gradvis anpassning ske mot Långtidsutredningens genomsnittliga tillväxttakt för perioden 2002 till 2020. För OECD-området antas en gradvis anpassning ske mot en potentiell tillväxt enligt uppgifter från OECD.

Tabell 1.

Beräkningsförutsättningar för trafikprognoser

BNP-tillväxt		
År	Sverige	OECD
2003	1,5	2,0
2004	3,6	3,3
2005	2,5	2,7
2006	3,2	2,8
2007	2,8	2,7
2008	2,6	2,6
2009	2,4	2,3
2010	2,2	2,2

4. Osäkerheter

Naturligtvis innehåller varje utsaga om framtiden ett mer eller mindre mått av osäkerhet. En del av denna osäkerhet kan normalt beräknas, t ex den statistiska osäkerhet som är förknippad med själva modellskattningarna. Ett vanligt sätt att presentera denna typ av osäkerheter är genom att ange konfidensintervall. En



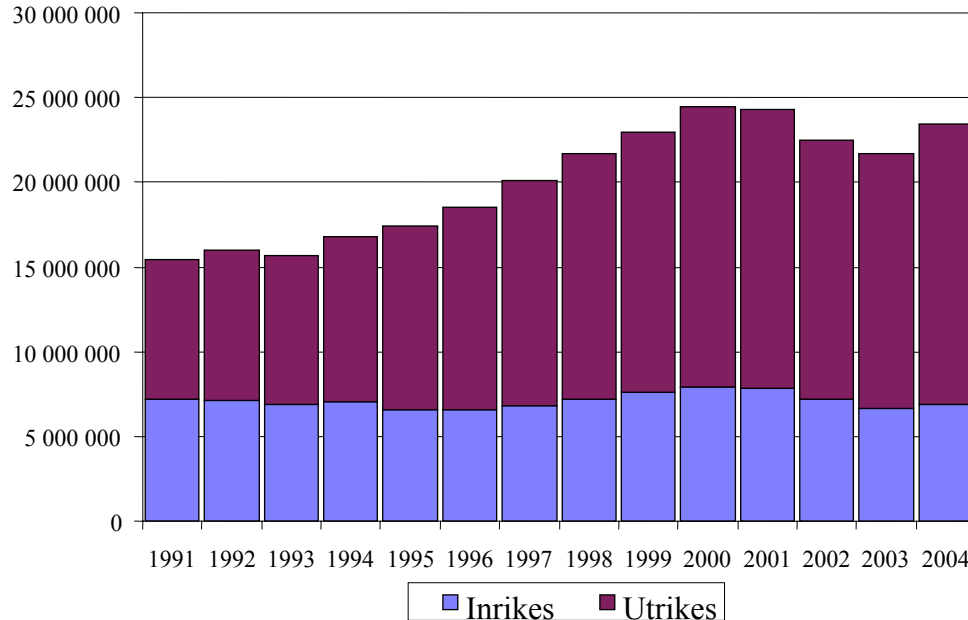
annan osäkerhet som rör prognoserna är de i modellerna ingående förklaringsvariablerna, t ex den framtida BNP-utvecklingen. Andra faktorer såsom strejker, allvarliga olyckor, terrorhot/handlingar är exempel på händelser som inte kan förutses överhuvudtaget. Det innebär att ett konfidensintervall som enbart skattar osäkerheter förknippade med den ekonometriska modellen inte är tillräckligt.

Hänsyn måste också tas till andra osäkerheter. Någon entydig metod för att väga samman olika typer av osäkerheter finns inte, dessutom skulle osäkerhetsintervallen bli så stora att de skulle sakna praktisk nytta. Till och med ett 80-procentigt konfidensintervall, kombinerat med ett hög- och lågalternativ om BNP-utvecklingen ger ett allt för stort intervall. En tänkbar förklaring till att den statistiska osäkerheten är förhållandevis hög kan ha att göra med att det inträffat ett flertal externa händelser under den period som modellerna skattats på. Kuwaitkrisen i början av 1990-talet, attentaten den 11 september och det påföljande Irakkriget för att nämna de kanske viktigaste. Dessutom har flygtrafiken i Sverige och Europa avreglerats. Detta skulle i så fall tala för att de skattade osäkerhetsintervallen krymper något. Detta kan förmodligen inte göras på annat sätt än rent intuitivt. Därför skall de min- och maxalternativ som redovisas tillsammans med huvudprognoserna i avsnitt åtta betraktas som rena räkneexempel och inte som genuina statistiska osäkerheter.

5. Prognos över passagerarutvecklingen

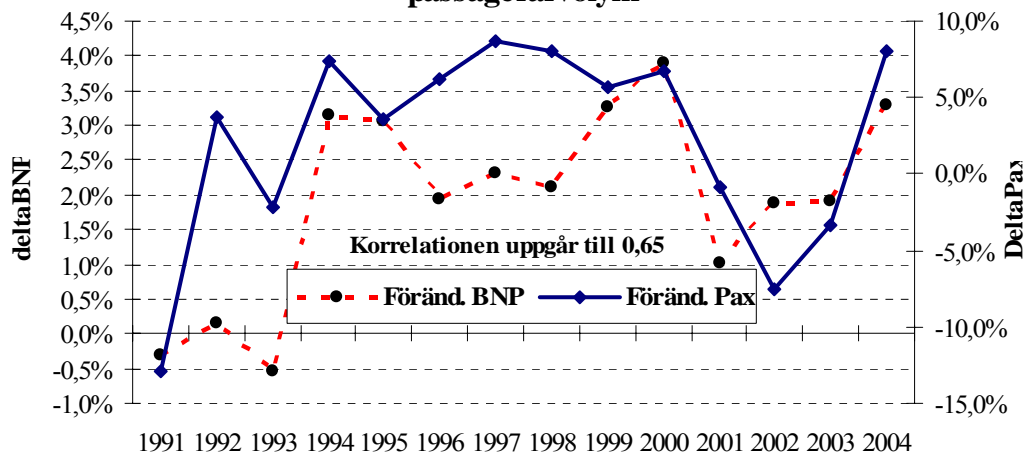
Passagerarutvecklingen på svenska flygplatser för 1991-2004 visas i diagrammet nedan. Sedan 1991 har antalet passagerare ökat med drygt 50 procent till 23 469 000 passagerare år 2004. Antalet passagerare var som högst år 2000 men som en följd av den svaga konjunkturutvecklingen minskade antalet under några år. Även händelser som SARS-epidemin och Irakkriget har påverkat efterfrågan på flygresor.

Fig. 1 Antal passagerare på samtliga svenska flygplatser 1991-2004



Som tidigare nämnts råder ett förhållandevis starkt samband mellan den ekonomiska utvecklingen och efterfrågan på flygresor, vilket framgår av den följande figuren.

Fig 2. Årlig relativ förändring av ek. tillväxt och passagerarvolym



5.1. Avresande passagerare

Baserat på ovanstående samband har den skattade efterfrågemodellen följande utseende:



$$\ln \text{AVRPAX}_\tau = 7,35 + 1,17 * \ln \text{BNPm}_\tau + v_\tau$$

(4,08) (5,05)

$$v_\tau = -0,74 * v_{\tau-1} + e_\tau$$

(-4,03)

AVRPAX = Antal avresande passagerare i tidpunkten τ .

BNPm = medelvärdet av BNP-utvecklingen i Sverige och OECD i tidpunkten τ .

v_τ = korrigering av den autokorrelation (tidsberoende) som finns i modellen.

Med de tidigare givna antagandena om BNP-utvecklingen fås följande utveckling av antalet avresande passagerare. Den relativt svaga tillväxten för 2006 beror, som tidigare nämnts, på att hänsyn tagits till införandet av flygskatt.

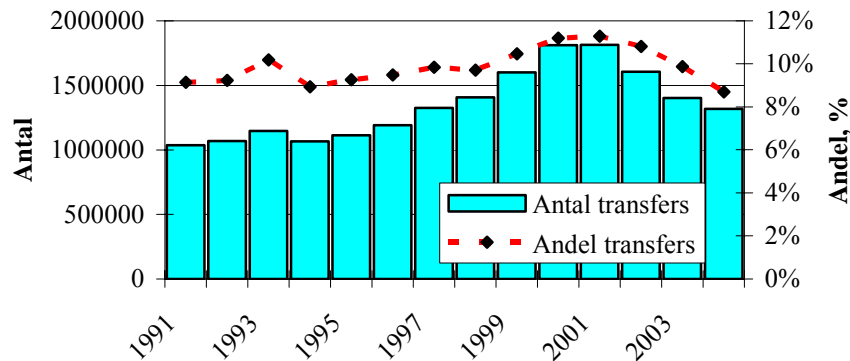
Tabell 2.

År	Antal avr. pax	Relativ förändring
2004	15 168 978	
2005	16 018 441	5,6
2006	16 390 517	2,3
2007	17 073 419	4,2
2008	17 707 630	3,7
2009	18 284 838	3,3
2010	18 823 902	2,9

5.2. Avresande passagerare exkl transfers

I diagrammet nedan redovisas antal och andel transferpassagerare. Antal transfers har tidigare följt passagerarutvecklingen. Varför andelen transfers har sjunkit sedan år 2000 har vi inte funnit någon förklaring till. Att såväl antal som andel fortsatte sjunka under 2004 trots att den totala passagerarutvecklingen ökat har förmodligen sin förklaring i lågkostnadsflygets tillväxt. Även enligt de preliminära beräkningarna för 2005 fortsätter såväl antal som andel transferpassagerare att minska.

Fig 3. Antal och andel transferpassagerare på svenska flygplatser 1991-2004



Modellen för avresande passagerare minus transfers ser ut på följande vis:

$$\ln AVREXKLTRAN_{\tau} = 7,05 + 1,20 * \ln BNPm_{\tau} + v_{\tau}$$

(4,52) (5,96)

$$v_{\tau} = -0,67 * v_{\tau-1} + e_{\tau}$$

(-3,36)

AVREXKLTRAN = Antal avresande passagerare exklusive transfers i tidpunkten τ .
 BNPm = medelvärdet av BNP-utvecklingen i Sverige och OECD i tidpunkten τ .
 v_{τ} = korrigering av den autokorrelation (tidsberoende) som finns i modellen.

Med ingångsvärden enligt tidigare givna beräkningsförutsättningar fås följande utveckling av antalet avresande passagerare exklusive transfers. Även för denna prognos beror den relativt svaga tillväxten för 2006 på att hänsyn tagits till införandet av flygskatt.

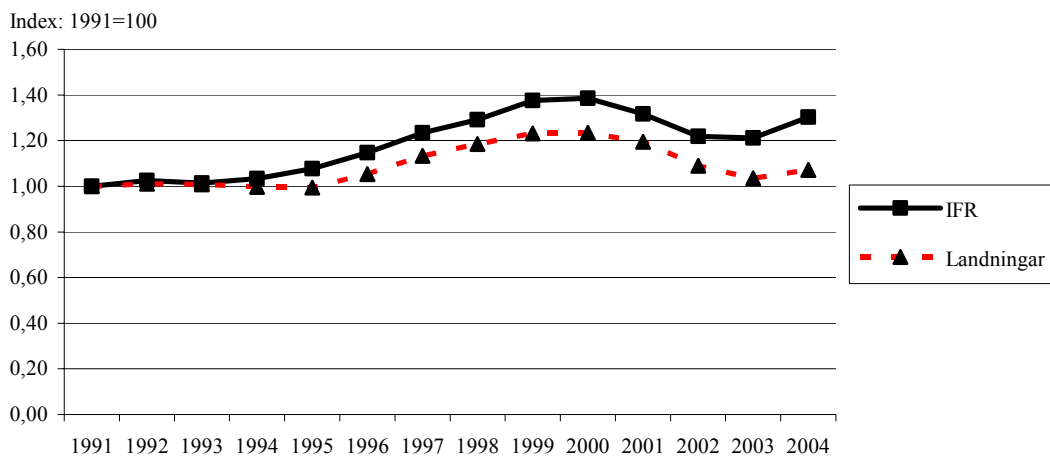
Tabell 3.

År	Antal avr exkl transfers	Relativ förändring
2004	13 849 939	
2005	14 781 051	6,7
2006	15 098 002	2,1
2007	15 723 987	4,1
2008	16 299 341	3,7
2009	16 819 879	3,2
2010	17 305 454	2,9

6. Prognos över utvecklingen av IFR-rörelser

Det normala förfarandet då flygplansrörelser prognostiseras är att utgå från en passagerarprognos. Antaganden görs då om kabinfaktorns utveckling och flygplansflottans eventuella förändrade sammansättning. Någon heltäckande passagerarprognos finns inte att utgå från eftersom en betydande (och ökande) andel av rörelser utgörs av rena överflygningar. Med anledning av detta måste andra samband hittas som kan utnyttjas i prognossyfte. Ett sådant samband är att antalet landningar på de svenska flygplatserna ganska väl följer utvecklingen av antalet IFR-rörelser (se figur 2 nedan). Detta är i och för sig föga förvånande eftersom landningarna utgör en ganska stor delmängd av IFR-rörelserna.

Fig 4. Utvecklingen av antalet IFR-rörelser och landningar 1991-2004



Det skattade sambandet ser ut enligt nedan:

$$\text{IFR}_\tau = 2,21 * \text{Landningar}_\tau + v_\tau$$

(14,45)

$$v_\tau = -0,95 * v_{\tau-1} + e_\tau$$

(-7,13)

IFR = IFR-rörelser i svenskt luftrum i tidpunkten τ .

Landningar = Antalet landningar på svenska flygplatser i tidpunkten τ .

v_τ = korrigerig av den autokorrelation (tidsberoende) som finns i modellen.

Vid antagandet om att antalet landningar kommer att öka med i genomsnitt 2,7 % per år fram till år 2010 fås följande prognosvärden.

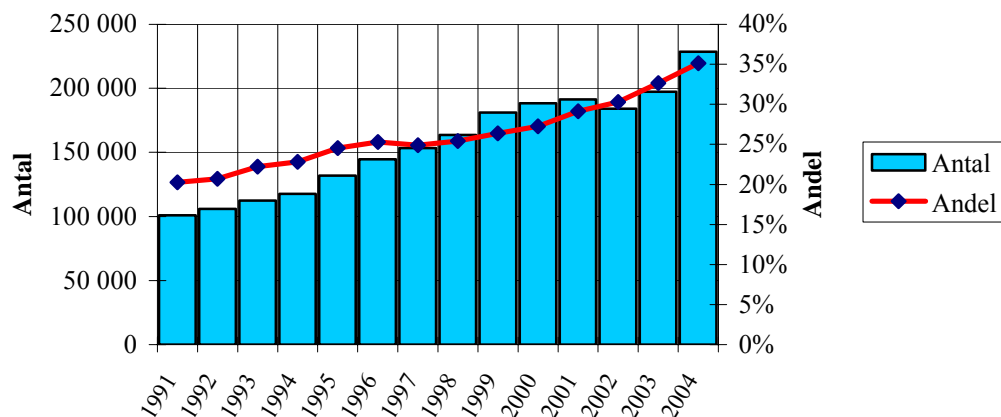
Tabell 4.

År	Antal IFR-rörelser	Relativ förändring
2004	650 181	
2005	676 430	4,0
2006	693 329	2,5
2007	707 671	2,1
2008	719 460	1,7
2009	728 756	1,3
2010	736 469	1,1

7. Prognos över utvecklingen av antalet överflygningar (OFL)

Överflygningarna har ökat betydligt snabbare än övriga IFR-rörelser. Detta illustreras tydligt av att dess relativa andel ökat från 20,2 procent under 1991 till 35,1 procent under 2004, en ökning med närmare 15 procentenheter. Utvecklingen framgår av följande figur.

Fig 3. Överflygningar 1991-2004



Någon väl fungerande modell för överflygningarna har varit svår att finna. Dock torde det faktum att dess andel av de totala rörelserna ökat trendmässigt under lång tid kunna utnyttjas. En aning problematiskt, ur prognossynpunkt, är emellertid att andelen under de senaste åren ökat snabbare än den långsiktiga trend som var fram till 2000. Detta beror på att flertalet andra länder haft en snabbare trafik tillväxt än Sverige. En avgörande fråga är huruvida detta är ett genuint trendbrott eller inte. Nu verkar det som att Sverige är på väg att nå



ungefär samma trafik tillväxt som vår omvärld. Detta skulle i så fall tala för att ökningstakten i andelen överflygningar skulle komma att avta en aning. Att det enbart rör sig om en ”aning” förklaras av att en stor del av den globala trafik tillväxten sker mellan Europa och fjärran Östern, vars flöden till stor del berör det svenska luftrummet. Mot denna bakgrund erhålles följande prognos av antalet överflygningar.

Tabell 5.

År	Antal överflygningar	Relativ förändring
2004	228 415	
2005	243 183	6,5
2006	255 374	5,0
2007	267 252	4,7
2008	278 676	4,3
2009	289 564	3,9
2010	300 155	3,7

Det är värt att påpeka att denna prognos är den svåraste att göra och samtidigt den mest osäkra.

8. Slutliga prognoser

Som nämndes i avsnitt fyra så är den statistiska osäkerhet som omgärdar de olika prognosvärdena så stora att de saknar praktisk nytta. Vi har därför valt, efter samråd, att istället omgärda huvudprognosen med ett par räkneexempel. I dessa räkneexempel låter vi de relativa tillväxttalen variera med plus/minus två procentenheter utifrån huvudprognosens genomsnittliga tillväxttakt. Det betyder att om till exempel antalet avresande passagerare enligt huvudprognosen väntas öka med i genomsnitt fyra procent om året, så innebär min- och maxalternativet två respektive sex procent i årlig tillväxttakt. Med detta fås följande prognoser.

Tabell 6. Prognos över antal avresande passagerare

År	Min	Huvud	Max
2004		15 168 978	
2005	15 420 783	16 018 441	16 027 542
2006	15 676 768	16 390 517	16 934 701
2007	15 937 002	17 073 419	17 893 205
2008	16 201 557	17 707 630	18 905 961
2009	16 470 502	18 284 838	19 976 038
2010	16 743 913	18 823 902	21 106 682
Delta 04-10	1 574 935	3 654 924	5 937 704
Delta % 04-10	10,4	24,1	39,1
Delta %/år 04-10		3,7	



Tabell 7. Prognos över antal avresande passagerare exklusive transfers

År	Min	Huvud	Max
2004		13 849 939	
2005	14 096 468	14 781 051	14 650 465
2006	14 347 385	15 098 002	15 497 262
2007	14 602 768	15 723 987	16 393 004
2008	14 862 698	16 299 341	17 340 520
2009	15 127 254	16 819 879	18 342 802
2010	15 396 519	17 305 454	19 403 016
Delta 04-10	1 546 580	3 455 515	5 553 077
Delta % 04-10	11,2	24,9	40,1
Delta %/år 04-10		3,8	

Tabell 8. Prognos över antal IFR-förelser

År	Min	Huvud	Max
2004		650 181	
2005	650 818	676 430	676 825
2006	651 456	693 329	704 562
2007	652 094	707 671	733 435
2008	652 733	719 460	763 491
2009	653 373	728 756	794 779
2010	654 013	736 469	827 349
Delta 04-10	3 832	86 288	177 168
Delta % 04-10	0,6	13,3	27,2
Delta %/år 04-10	0,1	2,1	4,1

Tabell 9. Prognos över antal överflygningar

År	Min	Huvud	Max
2004		228 415	
2005	234 484	243 183	243 621
2006	240 714	255 374	259 839
2007	247 110	267 252	277 136
2008	253 676	278 676	295 585
2009	260 416	289 564	315 262
2010	267 335	300 155	336 249
Delta 04-10	38 920	71 740	107 834
Delta % 04-10	17,0	31,4	47,2
Delta %/år 04-10	2,7	4,7	6,7



BILAGA 3

EU:s lagstiftning inom luftfartsområdet, "acquis communautaire"

Uppdaterad t.o.m. 5 juli 2004

Tredje luftfartspaketet

- Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (licensieringsförordningen), EGT L 240 24 augusti 1992.
- Rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen (marknadstillträdesförordningen), EGT L 240 24 augusti 1992.
- Rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik, EGT L 240 24 augusti 1992.

Konkurrensregler

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 868/2004 av den 21 april 2004 om skydd mot sådana subventioner och sådan illojal prissättning vid tillhandahållande av lufttrafiktjänster från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen som skadar EG-lufttrafikföretag, EGT L 162 30 april 2004.
- Kommissionens förordning (EG) nr 2843/98 av den 22 december 1998 om form, innehåll och övriga detaljer i de ansökningar och anmälningar som föreskrivs i rådets förordning (EEG) nr 3975/87, EGT L 354 30 december 1998.
- Rådets förordning (EEG) nr 4064/89 av den 21 december 1989 om kontroll av företagskoncentrationer, EGT L 395 30 december 1989, som ändrats genom rådets förordning (EEG) nr 1310/97 av den 30 juni 1997, EGT L 180 9 juli 1997.
- Kommissionens förordning (EG) nr 1617/93 av den 25 juni 1993 om tillämpningen av artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden med avseende på gemensam planering och samordning av tidtabeller, gemensam drift, samråd om passagerar- och frakttaxor i regelbunden luftfart samt fördelning av avgångs- och ankomsttider på flygplatser, EGT L 155 26 juni 1993, som ändrats genom kommissionens förordning (EEG) nr 1523/96, EGT L 190 31 juli 1996, kommissionens förordning (EG) nr 1324/2001, EGT L 177 30 juni 2001 och kommissionens förordning (EG) nr 1105/2002, EGT L 167 26 juni 2002.



- Kommissionens förordning (EG) nr 3652/93 av den 22 december 1993 om tillämpningen av artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal mellan företag med avseende på datoriserade bokningssystem för lufttransporttjänster, EGT L 333 31 december 1993, rättelse EGT L 127 25 maj 1996.
- Kommissionens direktiv (EEG) 80/723 av den 25 juni 1980 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag, EGT L 195 29 juli 1980 som ändrats genom kommissionens direktiv (EEG) 85/413 av den 24 juli 1985, EGT L 229 28 augusti 1985 och (EEG) 93/84 av den 30 september 1993, EGT L 254 12 oktober 1993.
- Rådets förordning (EEG) nr 3976/87 av den 14 december 1987 om tillämpningen av artikel 85.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal och samordnade förfaranden inom luftfartssektorn, EGT L 374 31 december 1992, som ändrats genom rådets förordningar (EEG) nr 2344/90 av den 24 juli 1990, EGT L 217 11 augusti 1990, (EEG) nr 2411/92, av den 23 juli 1992, EGT L 240 24 augusti 1992 och (EG) nr 411/2004 av den 26 februari 2004, EGT L 68 6 mars 2004.
- Rådets förordning (EEG) nr 3975/87 av den 14 december 1987 om förfarandet för tillämpning av konkurrensreglerna på företag inom luftfartssektorn, EGT L 374 31 december 1987, som ändrats genom rådets förordningar (EEG) nr 1284/91 av den 14 maj 1991, EGT L 122 17 maj 1991, (EEG) nr 2410/92 av den 23 juli 1992, EGT L 240 24 augusti 1992 och (EG) nr 411/2004 av den 26 februari 2004, EGT L 68 6 mars 2004.

Teknisk harmonisering

- Rådets direktiv (EEG) 93/65 av den 19 juli 1993 om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken, EGT L 187 29 juli 1997, som ändrats genom kommissionens direktiv (EG) 97/15, EGT L 95 10 april 1997.
- Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, EGT L 373 31 december 1991, som ändrats genom kommissionens förordning (EG) nr 2176/96, EGT L 291 14 november 1996.

Säkerhet

- Kommissionens förordning (EG) nr 1138/2004 om en gemensam definition av känsliga delar av behörighetsområden på flygplatser, EGT L 221 22 juni 2004.



- Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG av den 21 april 2004 om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen, EGT L143 30 april 2004.
- Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter, EGT L 315 28 november 2003.
- Europaparlamentets och rådet förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, EGT L 240 7 september 2002 ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning nr 1643/2003 av den 22 juli 2003 om ändring av förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, EGT L 245 29 september 2003.
- Kommissionens förordning (EG) nr 1701/2003 av den 24 september 2003 om anpassning av artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma luftfartsbestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättandet av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, EGT L 243 27 september 2003.
- Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer, EGT L 243 27 september 2003.
- Kommissionens förordning (EG) nr 1486/2003 av den 22 augusti 2003 om fastställande av förfaranden för utförande av kommissionens inspektioner på området luftfartsskydd för den civila luftfarten, EGT L 213 23 augusti 2003.
- Kommissionens förordning (EG) nr 1217/2003 av den 4 juli 2003 om fastställande av gemensamma specifikationer för nationella säkerhets- och kvalitetskontrollprogram för civil luftfart, EGT L 169 8 juli 2003.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart, EGT L 167 4 juli 2003.
- Kommissionens förordning (EG) nr 622/2003 av den 4 april 2003 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd, EGT L 89 5 april 2003 ändrad genom förordning (EG) nr 68/2004 av den 15 januari 2004, EGT L 10 16 januari 2004.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila



luftfarten, EGT L 355 30 december 2002 ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 849/2004, EGT L 158 30 april 2004.

- Kommissionens förordning (EG) nr 2082/2000 av den 6 september 2000 om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av direktiv 97/15/EG om antagande av Eurocontrolstandarder och om ändring av rådets direktiv 93/65/EEG, EGT L 254 9 oktober 2000 ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 980/2002 av den 4 juni 2002, EGT L 150 8 juni 2002.
- Rådets direktiv (EEG) 94/56 av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart, EGT L 319 12 december 1994.

Miljö

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller, EGT L 189 18 juli 2002.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen, EGT L 85 28 mars 2002.
- Rådets direktiv 92/14/EEG av den 2 mars 1992 om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988), EGT L 76 23 mars 1992, som ändrats genom rådets direktiv 98/20/EEG av den 30 mars 1998, EGT L 107 7 april 1998.
- Rådets direktiv 89/629/EEG av den 4 december 1989 om begränsning av buller från civila jetmotordrivna underljudsflygplan, EGT L 363 13 december 1989.
- Rådets direktiv 80/51/EEG av den 20 december 1979 om begränsning av buller från underljudsluftfartyg, EGT L 18 21 januari 1980, som ändrats genom rådets direktiv 83/206/EEG av den 21 april 1983, EGT L 117 4 maj 1983.

Övrigt

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer, EGT L 138 30 april 2004.



- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst, EGT L 96 av den 31 mars 2004.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet, EGT L 96 av den 31 mars 2004.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet, EGT L 96 av den 31 mars 2004.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet, EGT L 96 av den 31 mars 2004.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, EGT L 140 30 maj 2002.
- Rådets förordning (EEG) 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem, EGT L 278 29 juli 1989, som ändrats genom rådets förordningar (EEG) nr 3089/93 av den 29 oktober 1993, EGT L 278 11 november 1993 och nr 323/1999 av den 8 februari 1999, EGT L 040 13 februari 1999.
- Rådets förordning (EEG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, EGT L 285 17 oktober 1997 ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor.
- Rådets direktiv 96/67/EEG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen, EGT L 272 25 oktober 1996.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EEG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter, EGT L 281 23 november 1995.
- Rådets direktiv 93/104/EEG av den 23 november 1993 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden, EGT L 307 13 december 1993.
- Rådets direktiv 93/13/EEG av den 5 april 1993 om oskäligen villkor i konsumentavtal, EGT L 095 21 april 1993.
- Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid



gemenskapens flygplatser, EGT L 14 22 januari 1993 som ändrats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 av den 21 april 2004, EGT L 138 30 april 2004.

- Rådets direktiv 92/59/EEG av den 29 juni 1992 om allmän produktsäkerhet, EGT L 228 11 augusti 1992.
- Rådets förordning (EEG) 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik, EGT L 36 8 februari 1991 upphävd genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler och kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar, EGT L 46 17 februari 2004.
- Rådets direktiv 91/670/EEG av den 16 december 1991 om ömsesidigt godkännande av certifikat för personal med funktioner inom den civila luftfarten, EGT L 373 31 december 1991.
- Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang, EGT L 158 23 juni 1990.
- Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet, EGT L 183 29 juni 1989.
- Rådets beslut 80/50/EEG av den 20 december 1979 om att införa ett samrådsförfarande om förbindelserna mellan medlemsstater och tredje land på lufttransportområdet och om aktioner på detta område i internationella organisationer, EGT L 18 21 januari 1980.



BILAGA 4

Tabell 1: Under de närmaste åren planerar ICAO genomföra ändringar i följande bilagor

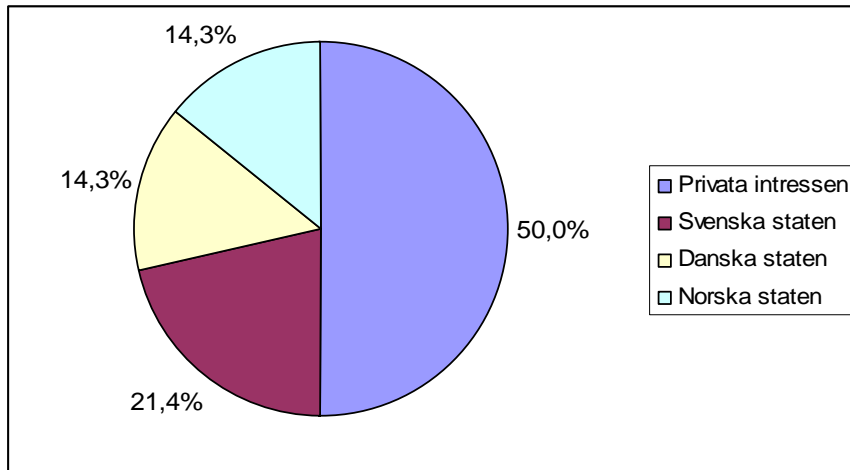
Annex eller ICAO-dokument	Innebär påverkan på följande regelverk	2005	2006	2007
Annex 1 Personnel Licensing	BCL-C, BCL-FT och JAR-FCL 1, 2, 3 och 4	x	x	x
Annex 2 Rules of the Air	BCL-T	x	x	x
Annex 3 Meteorological Service för International Air Navigation	BCL-MET			x
Annex 4 Aeronautical Charts	Nationellt regelverk bör utvecklas			x
Annex 5 Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations				
Annex 6 Operation of Aircraft	BCL-D, JAR-OPS 1 och 3	x	x	
Annex 7 Aircraft Nationality and Registration Marks				
Annex 8 Airworthiness of Aircraft	EU/EASA och ev. BCL-M	x		
Annex 9 Facilitation		x		
Annex 10 Aeronautical Telecommunications	EU/SES, BCL-FT, BFL-ANS		X	x
Annex 11 Air Traffic Services	EU/SES, BCL-FT, BFL-ANS		x	x
Annex 12 Search and Rescue				
Annex 13 Aircraft	EU, BCL-D		x	



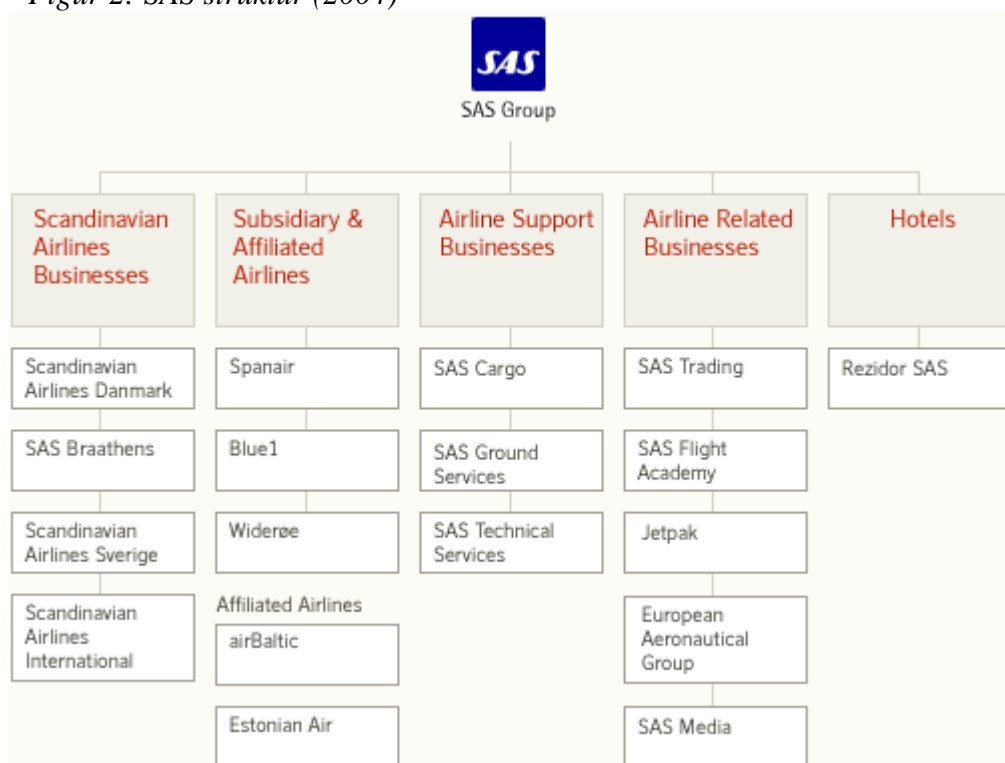
Accident and Incident Investigation	m.m.				
Annex 14 Aerodromes	BCL-F				x
Annex 15 Aeronautical Information Services					x
Annex 16 Environmental Protection	EU/EASA, BCL-M	X			
Annex 17 Security	EU, BCL-SEC			x	
Annex 18 The Safe Transport of Dangerous Goods	BCL-F och BCL-D	x			
PANS-ATM Air Traffic Management (Doc 4444)	BCL-FT, BFL-ANS	x		x	x
PANS-OPS Aircraft Operations (Doc 8186)	BCL-D	x		x	x

BILAGA 5

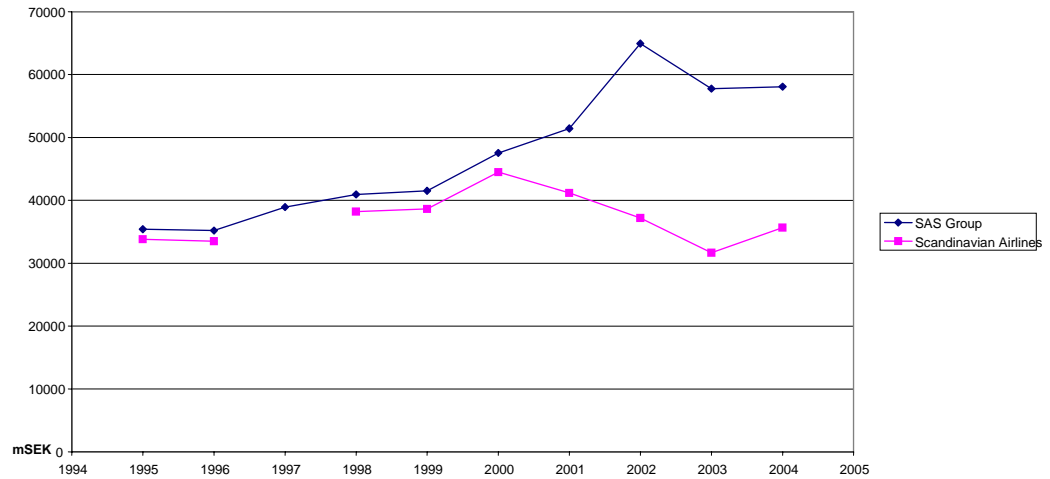
Figur 1: Ägarskap i SAS



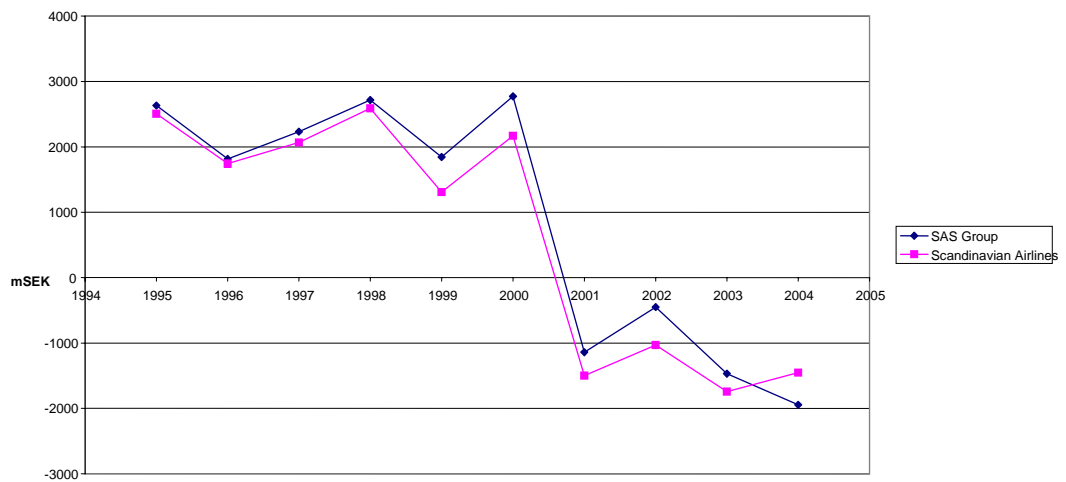
- Figur 2: SAS struktur (2004)



- Figur 3: SAS omsättning

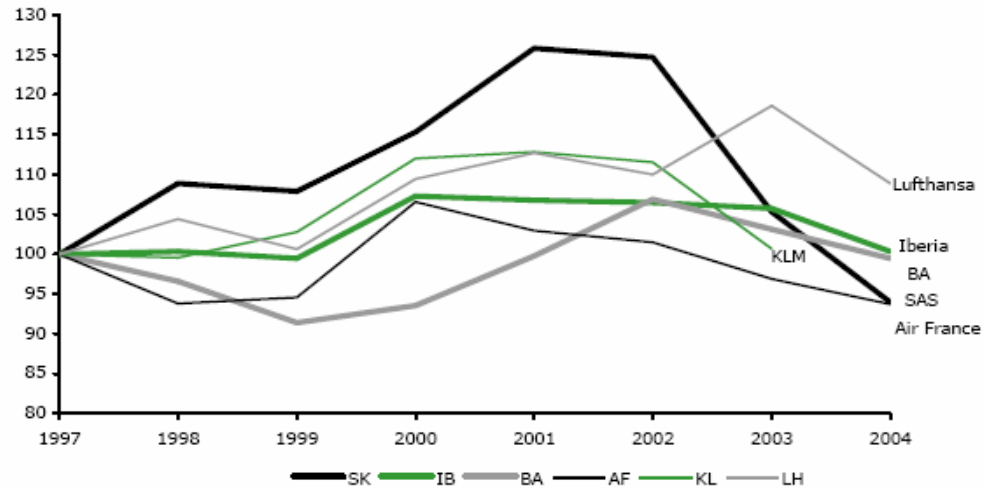


- Figur 4: SAS vinst



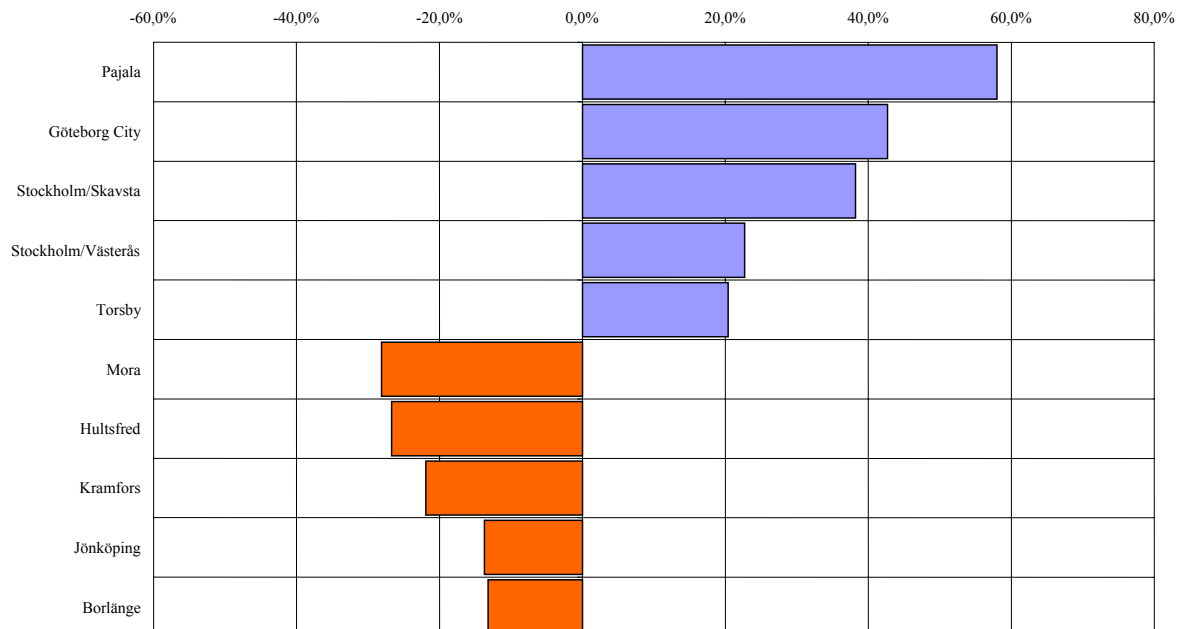
- Figur 5: SAS yieldutveckling över tiden jämfört med andra stora europeiska flygbolag⁴⁷

Chart 6 : Yields: crash and burn



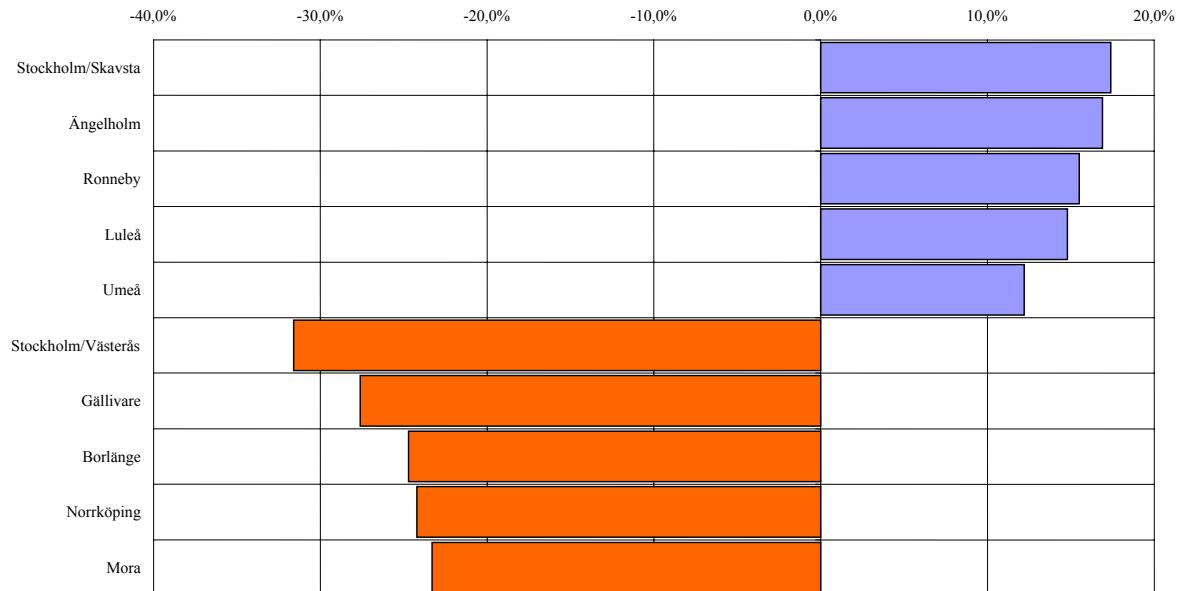
Source: Indexed yield progression, company data, AEA

Figur 6: Flygplatser med den bästa respektive sämsta relativa passagerarutvecklingen under 2004.

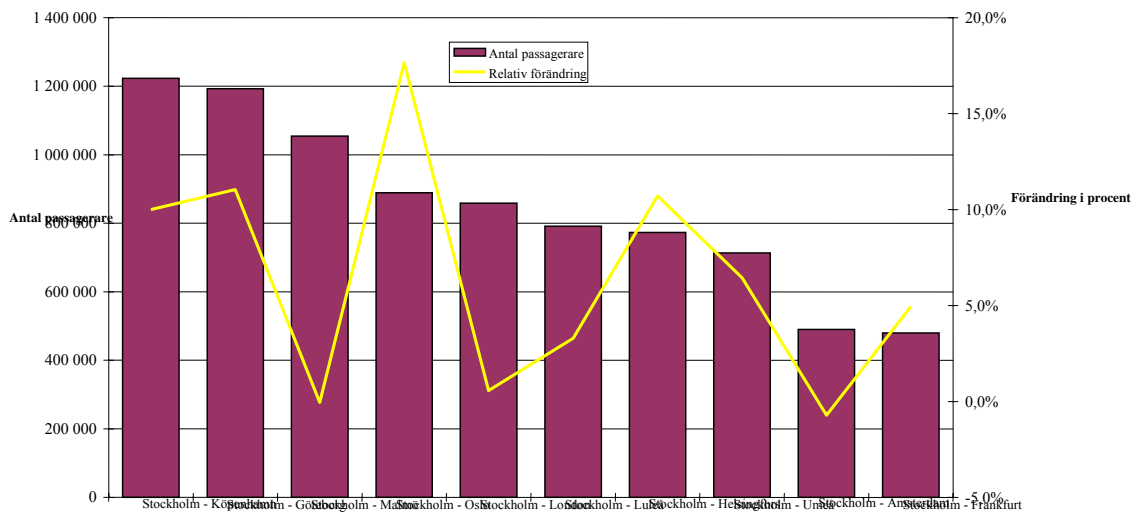


⁴⁷ ABN-AMRO: Flawed if not floored, Analysis of SAS 2005-03-29

- Figur 7: Flygplatser med den bästa respektive sämsta relativa utvecklingen av antal landningar under 2004



- Figur 8: De tio största passagerarflöden under 2004





Tabell 2: Passagerarutveckling

Grupp	Antal pax 1992, tusental	Antal pax 2004, tusental	Andel, % 1992	Andel, % 2004	Antal Linjer 1992	Antal Linjer 2004	Exempel på flygsträckor
A > 300000 passagerare)	4 260	4 944	64,4 %	74,5%	8	6 ⁴⁸	Stockholm-Göteborg, Stockholm-Ängelholm
B 100 000-299 999 passagerare	1 944	1 365	29,4%	20,5%	11	11 ⁴⁹	Stockholm-Skelefteå Stockholm-Borlänge
C <100 000 passagerare	406	324	6,2%	5,0 %	19	16	Stockholm-Linköping, Stockholm-Hagfors/Torsby

Tabell 3: Kabinfaktor

Grupp	1992	2004	Delta, % enheter
A > 300000 passagerare)	62,9 %	60,9 %	- 2
B 100 000-299 999 passagerare	55,4 %	53,1 %	- 2,3
C <100 000 passagerare	49,1 %	57,8 %	+ 8,7

Tabell 4: Utbudet säteskapacitet

Grupp	Antal säten 1992, tusental	Antal säten 2004, tusental	Andel, % 1992	Andel, % 2004	Antal Linjer 1992	Antal Linjer 2004	Exempel på flygsträckor
A > 300000 passagerare)	6 777	8 117	61,0%	72,1 %	8	6 ⁵⁰	Stockholm-Göteborg, Stockholm-Ängelholm
B 100 000-299 999 passagerare	3 508	2 573	31,6%	22,9 %	11	11 ⁵¹	Stockholm-Skelefteå Stockholm-Borlänge
C <100 000 passagerare	826	561	7,4%	5,0 %	19	16	Stockholm-Linköping, Stockholm-Hagfors/ Torsby

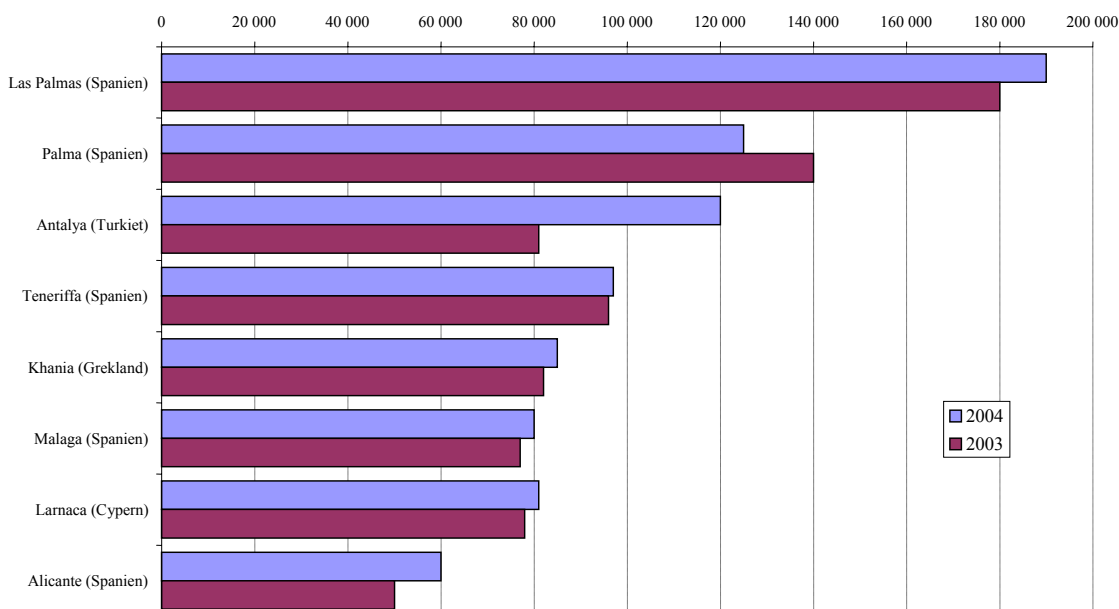
⁴⁸ Stockholm-Sundsvall och Stockholm-Visby hade färre än 300 000 passagerare under 2004.

⁴⁹ Stockholm-Jönköping, Stockholm-Trollhättan och Stockholm-Borlänge hade färre än 100 000 passagerare under 2004. Däremot hade Stockholm-Kiruna fler än 100 000.

⁵⁰ Se not a

⁵¹ Se not b

- Figur 9: De populäraste resmålen med huvudsakligen charterresenärer under 2003 och 2004



- Tabell 5: Driftbidrag till icke statliga flygplatser under 1999-2005, tkr. samt upphandlad trafik 2005

Utbetalda belopp i tkr	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Summa	Upphandlad trafik
ARVIDSJAUR	9 781	9 027	9 100	8 907	8 432	8 178	8 011	61 436	ja
BORLÄNGE	4 501	3 577	3 856	4 169	3 585	3 421	3 481	26 589	nej
GÄLLIVARE	10 865	10 250	9 981	9 951	9 886	9 437	9 333	69 703	ja
GÄVLE-SANDVIKEN	3 934	3 616	(1 115)	-	-	-	-	8 665	nej
GÖTEBORG CITY	Ej med 1999-2002				804	641	321	1 766	nej
HAGFORS	3 630	3 528	3 400	3 345	3 185	2 995	2 922	23 004	ja
HEMAVAN	2 065	3 933	4 308	4 523	7 194	7 316	8 183	37 522	ja
HUDIKSVALL	4 846	4 456	(4 432)	-	-	-	-	13 734	nej
HULTSFRED	2 652	2 583	3 482	3 774	3 605	3 394	3 345	22 835	nej
IDRE	1 461	(1 226)	-	-	-	-	-	2 687	nej
KRAMFORS	5 825	5 337	5 843	5 850	5 726	4 837	4 945	38 364	nej
KRISTIANSTAD	1 986	1 507	1 954	2 959	3 338	3 289	2 386	17 419	nej
LINKÖPING	3 811	5 025	5 361	5 541	5 545	5 695	5 658	36 636	nej
LYCKSELE	8 936	8 223	8 158	7 972	7 612	7 318	7 246	55 465	ja
MORA	3 474	3 382	3 267	3 242	4 388	4 203	3 952	25 908	nej
OSKARSHAMN	2 859	2 789	3 671	3 946	3 735	3 559	3 506	24 065	nej



	Ej med 1999-2001								
PAJALA (öppnad 99)			716	2 691	2 618	4 133	6 596	16 754	ja
SKÖVDE	3 572	3 262	3 258	3 223	-	-	-	13 315	nej
STHLM/SKAVSTA	824	1 717	1 804	2 714	850	425	0	8 334	nej
STORUMAN	9 596	8 895	8 745	8 528	8 192	7 936	7 891	59 783	ja
SVEG	4 863	4 619	4 507	4 445	4 141	4 039	3 965	30 580	(nej)
SÖDERHAMN	2 927	2 822	2 680	2 578	-	-	-	11 007	nej
TORSBY	3 746	3 598	3 201	3 347	3 170	3 065	2 953	23 080	ja
TROLLHÄTTAN	3 465	3 677	4 239	4 208	4 152	2 923	2 306	24 970	nej
VILHELMINA	9 371	8 666	8 612	8 493	8 048	7 777	7 779	58 746	ja
VÄSTERÅS	2 991	2 265	1 538	1 070	984	1 256	1 072	11 175	nej
VÄXJÖ	1 400	1 581	1 453	1 759	2 527	3 012	3 240	14 972	nej
ÖREBRO	623	1 638	1 491	1 920	2 875	3 481	2 753	14 780	nej
Avsatt till FoU	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	7 000	
Summa	115 000	112 200	111 172	110 155	105 592	103 330	102 844	760 293	
Belopp till Idre år 2000 och Gävle-S. 2001 har inte utbetalats då trafiken inte återupptagits. Anslag till Hudiksvall 2001 har delvis återbetalats. Beloppen läggs i potten efterföljande år.					Linjetrafiken på Skövde och Söderhamn upphörde under 2002. Skavsta har passerat bidragstaket.				

- Tabell 6: Vissa infrastrukturintäkter, miljoner kronor

Intäkter flygtrafiktjänst	för	2001	2002	2003	2004
Undervägsavgifter		1 114	1 276	1 231	1 251
Ersättning flygtrafiktjänst	för	118	199	174	121
Summa		1 232	1 475	1 405	1 372

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning 2002 och 2004.