

Luftfartsstyrelsens omvärldsbevakning för 2007

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	4
2	UTVECKLINGSTENDENSER.....	5
2.1	Fortsatt tillväxt på marknaden	5
2.2	Viss optimism och fortsatta kostnadsbesparingar för flygbolagen	6
2.3	Mer konkurrens genom ökad liberalisering.....	6
2.4	Mindre skillnader mellan lågkostnadsbolag och traditionella flygbolag.....	7
2.5	Flygsäkerhetsarbetet har fortsatt hög prioritet.....	7
2.6	Miljökraven på luftfarten allt tydligare.....	8
2.7	Konsumenten i fokus.....	9
2.8	Den europeiska harmoniseringen tilltar.....	10
3	FLYGMARKNADENS UTVECKLING	11
3.1	Den makroekonomiska utvecklingen	11
3.2	Den globala flygmarknaden.....	12
3.3	Den svenska flygmarknaden.....	16
3.4	Flygoperatörer	20
3.5	Biljettprisutvecklingen	24
3.6	Prognos för perioden 2007-2012	26
4	TRANSPORTPOLITISKA FÖRUTSÄTTNINGAR.....	29
4.1	Nationella förutsättningar.....	29
4.2	Internationella förutsättningar	30
5	SÄKER LUFTFART	31
5.1	Särskilt om EASA	32
5.2	Luftfartsskydd	33
5.3	Säkerhetsutvecklingen.....	34
6	MILJÖ.....	38
6.1	Det nationella miljömålsarbetet.....	38
6.2	Klimatpåverkan	39
7	KONKURRENS- OCH KONSUMENTFRÅGOR	41
7.1	Behovet av ekonomisk reglering	41
7.2	Kompensation och assistans vid nekad ombordstigning och inställda flygningar.....	42
7.3	Förstärkta rättigheter för passagerare med funktionshinder	43

1 INLEDNING

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

I denna omvärldsbevakning belyses ett antal utvecklingstendenser och frågeställningar som kan påverka luftfartens utveckling på såväl kort som lite längre sikt. Omvärldsbevakningen syftar till att ge marknadens aktörer adekvat information om marknaden och dess utveckling som stöd för deras analyser och bedömningar.

Rapporten har med stöd av olika avdelningar tagits fram av enheten Marknad och Omvärld på Luftfartsstyrelsen. Nedan följer en kort beskrivning av rapportens innehåll.

I kap 2 redovisas ett antal tendenser som kan urskiljas på luftfartsmarknaden. Genom att kapitlet baseras på hela rapporten, kan det betraktas som en sammanfattning av rapporten.

I kap 3 ges en övergripande bild av flygmarknadens utveckling och en sammanfattning av Luftfartsstyrelsens trafikprognos över perioden 2007 – 2012.

I kap 4 redogörs kort för de transportpolitiska förutsättningar som gäller på luftfartsområdet.

I kap 5 – 7 beskrivs utvecklingen ur säkerhets-, miljö-, konkurrens- och konsumentperspektiven.

Norrköping den 17 december 2007.

Ingrid Cherfils
Chef Avdelning Utredning och Omvärldsanalys

2 UTVECKLINGSTENDENSER

Luftfartsstyrelsen bevakar luftfartsmarknadens utveckling och identifiera tendenser som direkt eller indirekt påverkar myndighetens verksamhet. Nedan följer åtta tendenser som kan urskiljas på luftfartsmarknaden de senaste åren.

- 1 *Fortsatt tillväxt på marknaden*
- 2 *Viss optimism och fortsatta kostnadsbesparingar för flygbolagen*
- 3 *Mer konkurrens genom ökad liberalisering*
- 4 *Mindre skillnader mellan lågkostnadsbolag och traditionella flygbolag*
- 5 *Flygsäkerhetsarbetet har fortsatt hög prioritet*
- 6 *Miljökraven på luftfarten allt tydligare*
- 7 *Konsumenten i fokus*
- 8 *Den europeiska harmoniseringen tilltar*

2.1 Fortsatt tillväxt på marknaden

I likhet med utvecklingen de senaste tre åren, ökade flygtrafiken kraftigt i början av 2007. Det är framför allt trafiken på längre sträckor som ökar, medan inrikestrafikens utveckling är betydligt svagare. Globalt ökar i synnerhet trafiken till och från Mellanöstern och Afrika starkt, medan trafikutvecklingen till och från Latinamerika är betydligt svagare. I Europa ökade flygtrafiken med 3,8 procent första kvartalet i år jämfört med motsvarande kvartal 2006.¹

I Sverige ökade antalet utrikespassagerare med 6 procent till och med tredje kvartalet i år jämfört med motsvarande period 2006 och uppgick därmed till drygt 15 miljoner passagerare. Medan inrikespassagerarna minskade med 1,5 procent och uppgick till drygt 5 miljoner. Konkurrensen från snabbtåget på vissa sträckor i kombination med relativt höga biljettpriiser kan vara en förklaring till inrikesflygets negativa utveckling.

Luftfartsstyrelsen har färdigställt en prognos för perioden fram till år 2012. Prognoserna visar på en fortsatt tillväxt för såväl passagerarutveckling som flygrörelser. Enligt prognosen förväntas antal avresande passagerare öka med i genomsnitt 3,0 procent per år fram till år 2012. Det är antalet avresande utrikespassagerare som förväntas stå för ökningen med i genomsnitt 5,4 procent per år, medan inrikespassagerarna förväntas minska något under perioden. Ökningen av IFR-rörelser² förväntas vara i genomsnitt 1,5 procent per år. Överflygningarna, som är en del av IFR-rörelserna, förväntas öka med 4,8 procent per år och service units³ med 3,3 procent per år. Luftfartsstyrelsen har även gjort beräkningar över tänkbar utveckling

¹ ACI Airport Traffic Report – April 2007

² IFR - Instrument Flight Rules, beteckning för instrumentflygreglerna

³ Service units används för beräkning av undervägsavgiften genom att antal service units multipliceras med en enhetsavgift. Antal service units för en flygning beräknas utifrån en avståndsfaktor och en viktfaktor.

fram till år 2020. Beräkningar visar att avresande utrikespassagerare kommer att öka med i genomsnitt 4,6 procent årligen fram till 2020 medan avresande inrikespassagerare förväntas minska med i genomsnitt 1,7 procent.

Enligt IATA (International Air Transport Association) kommer den internationella flygtrafiken att öka med 5,1 procent per år mellan 2007 och 2011. Flygbefordrad frakt spås ha en högre trafiktillväxt än passagerartrafiken.

Utvecklingen kommer, inte minst, att påverkas av bl.a. miljöpolitiska beslut och hur flygbranschen kommer att möta den pågående miljödebatten. Frågan om flygets klimatpåverkan har blivit mer uppmärksammat och för att möta resenärernas miljöengagemang har exempelvis LFV och SAS börjat erbjuda s.k. klimatkompensation i samband med en flygresa. Klimatkompensation innebär att resenären kompenserar för de klimatpåverkande utsläpp flygresan innebär genom att exempelvis stödja projekt som syftar till att reducera motsvarande mängd koldioxid som resan förorsakar.

2.2 Viss optimism och fortsatta kostnadsbesparingar för flygbolagen

Som en följd av vikande efterfrågan och ökade kostnader har flera flygbolag under en längre period uppvisat dålig lönsamhet. Under andra halvåret 2006 präglades emellertid branschen av försiktigt positiva tongångar. IATA bedömer att de 250 flygbolag som organisationen representerar, efter sex år av förluster, kommer att redovisa en samlad vinst på 2,5 miljarder dollar år 2007.⁴ Även svenska bolag har redovisat resultatförbättringar den senaste perioden. SAS Sverige, Malmö Aviation och Fly Nordic uppvisade alla vinster i slutet av 2006. Däremot meddelade FlyMe i mars i år att man upphör med sin verksamhet och bolaget försattes i konkurs.

Resultatförbättringarna beror på en stark efterfrågan, vilket för flera bolag har gjort det möjligt att föra över en större del av bränslekostnaderna på passagerarna, och på att oljepriset sjönk under det andra halvåret 2006. Många flygbolag har därtill genomfört omfattande kostnadsbesparingsprogram de senaste åren.

Efterfrågeökningarna väntas dämpas framöver, samtidigt som oljepriserna åter har stigit. Det gör att ytterligare kostnadsbesparingar är att vänta från flygbolagens sida för att uppfylla investerarnas krav på vinstmarginaler.⁵

2.3 Mer konkurrens genom ökad liberalisering

Den förväntade ekonomiska tillväxten och den pågående avregleringen av luftfarten leder till ett ökat antal flygresenärer och flyglinjer. Idag kontrollerar EU-flygbolag 30 procent av den globala lufttrafiken. Utökade trafikmöjligheter i Europa och tredjeland med vilka gemenskapen slutit avtal öppnar nya marknadsmöjligheter.

Det beslutades om ett luftfartsavtal mellan EU och USA i mars i år. Avtalet innebär att flygbolag från EU och USA får flyga över Atlanten utan restriktioner vad gäller

⁴ IATA, New Financial Forecast, december 2006

⁵ IATA, New Financial Forecast, december 2006

avgångar och priser. Däremot tillåts inte bolag från EU att fritt flyga inrikes i USA, medan bolag från USA får vara verksamma på sträckor inom unionen förutsatt att de inte är prisledande. Avtalet stötte länge på motstånd från många medlemsstater pga. att USA inte har tagit bort sina begränsningar avseende utländskt ägande av amerikanska flygbolag. Antalet bolag på transatlantiska sträckor väntas öka kraftigt som en följd av avtalet och priserna förväntas sjunka. Förhandlingarna kommer att gå in i en andra fas i maj 2008, 60 dagar efter att det första avtalet har trätt i kraft. I den andra fasen kommer bl.a. möjligheterna för bolag från EU att flyga inrikes i USA och utländskt ägande i amerikanska flygbolag att behandlas.

2.4 Mindre skillnader mellan lågkostnadsbolag och traditionella flygbolag

Lågkostnadsbolagen står idag för 12 procent av all regelbunden trafik i världen⁶ och 25 procent av all regelbunden trafik i Europa och förväntas växa ytterligare. I Ryssland och Asien startas nya lågkostnadsbolag. Samtidigt som lågprisflyget har fortsatt att ta marknadsandelar, har de traditionella bolagen de senaste åren genomfört omfattande besparingsprogram som har fått deras kostnadsstruktur att mer likna den hos lågkostnadsbolagen. De har också efterliknat lågkostnadsbolagens koncept i andra aspekter. Många av de traditionella flygbolagen har exempelvis utvecklat fler direktlinjer på bekostnad av nav-eker systemet, sett över sin prissättning och policy vad gäller enkelresor samt till viss del övergivit tanken på fullständig service när det handlar om service ombord m.m. Mycket av servicen är idag i stället särskilt prissatt.

Samtidigt har vissa nischade flygbolag, som till exempel MAXjet, Eos Airlines och SilverJet börjat flyga enbart business class mellan London och USA. Vissa lågkostnadsbolag har dessutom börjat bjuda på minimiservice ombord, även om passageraren erbjuds betala extra för bättre mat och kringsservice. Andra, som Germanwings, erbjuder sina passagerare bonusprogram och flera lågkostnadsbolag, t.ex. Oasis, Zoom och Flyglobespan, har börjat expandera verksamheten till långdistanssträckor, som sedan tidigare domineras av de traditionella bolagen. När avtalet mellan USA och EU, som kommer att tillåta fler bolag att flyga interkontinentalt, träder i kraft i mars 2008, väntas fler lågkostnadsbolag träda in på de längre transatlantiska sträckorna.

2.5 Flygsäkerhetsarbetet har fortsatt hög prioritet

En säker luftfart är grundläggande för att flygmarknaden ska kunna fortsätta att utvecklas med bibehållet förtroende från passagerarna.

Säkerhetsutvecklingen för den svenska tunga kommersiella luftfarten och för privatflyget⁷ har varit positiv den senaste 10-årsperioden. Däremot är trenden negativ vad gäller kommersiell luftfart med lättare luftfartyg, kommersiell luftfart med

⁶ Review of Networks Economics, Vol 5, Issue 4 – December 2006

⁷ Beror till stor del på produktionsminskning under perioden

helikopter, skolflyg⁸ och segelflyg. Arbete pågår med att ta fram nya säkerhetsmål för perioden efter 2007.

Det finns fortfarande på sina håll stora brister i implementeringen av internationella säkerhetsnormer. Trots utökat samarbete och teknisk assistans är Afrika den enda kontinent i vilken flygsäkerheten försämrats under senare år. Det är också den kontinent som för närvarande visar den snabbaste tillväxten inom flyget.

Gemenskapen har upprättat en gemenskapsförteckning över de flygbolag som belagts med flygförbud inom gemenskapen. Denna förteckning, den s.k. svarta listan uppdateras med jämna mellanrum⁹.

Nya säkerhetsregler har införts på senare år där passagerare och dess bagage i allt större omfattning kontrolleras innan en flygresa genomförs, vilket på många håll har medfört längre väntetider. Sveriges stora utrikeshandel samt näringslivets möjligheter att konkurrera på de globala marknaderna ställer särskilda krav på snabba, effektiva, flexibla och framför allt tillförlitliga transporter såväl nationellt som internationellt vilket i sin tur kräver ett transportsystem med hög tillgänglighet. Samtidigt ställs ökade krav på säkerheten på flygplatser, flygföretag och andra verksamhetsutövare. Som exempel kan nämnas USA:s utökade krav på passagerarinformation genom direktåtkomst till flygbolagens bokningssystem, PNR – Passenger Name Records. EU-kommissionen har också tagit fram ett förslag om krav på passagerarinformation.

2.6 Miljökraven på luftfarten allt tydligare

Transportsektorn svarar för drygt 70 procent av den totala oljekonsumtionen i EU och flygets del av den totala oljekonsumtionen är omkring 9 procent. Flyget har reducerat bränslekonsumtionen med 1-2 procent per passagerarkilometer under den senaste tioårsperioden och bullret har stadigt minskat. Flygets utsläpp av växthusgaser har dock ökat med 4 procent per år under samma period.¹⁰ I Sverige står flyget för ungefär en fjärdedel av transportsektorns totala utsläpp av växthusgaser med hänsyn tagen till både inrikes- och utrikestrafiken.¹¹

Utsläppen från transportsektorn förväntas öka med 18 procent fram till 2020. EU-kommissionen har föreslagit en energi- och klimatstrategi¹² där målet är att minska växthusgasutsläpp med 20 procent, ökad energieffektivisering med 20 procent och 20 procent andel förnyelsebar energi till år 2020. Sverige ska minska sina koldioxidutsläpp med minst 30 procent fram till år 2020.¹³

⁸ Inga haverier inträffade under 2006

⁹ Uppdateras och publiceras regelbundet i Europeiska unionens officiella tidning

¹⁰ Meddelande från kommissionen: Hållbara transporter för ett rörligt Europa, KOM(2006)314 slutlig

¹¹ Jonas Åkerman, KTH.

¹² COM (2007) 1, 10 January 2007 An Energy Policy for Europe

¹³ Svenska dagbladet 29 maj 2007

Det Europeiska Rådet har antagit en omfattande energihandlingsplan för 2007-2009 med ambitiösa målsättningar för förnybar energi och energieffektivitet.¹⁴

Luftfartsstyrelsen driver internationellt frågan om hur systemet för handel med utsläppsrätter för att minska flygets klimatpåverkan ska utformas. Det mest konkreta arbetet sker nu på europeisk nivå med beredning av lagförslaget om att införliva flyget i EU:s system för utsläppshandel. Trots att det utvecklas en ökad förståelse från övriga länder om att åtgärder behövs när det gäller att begränsa flygets klimatpåverkan är frågan om att ansluta tredjelandsbolag till handelssystemet mycket kontroversiell. Detta verifierades tydligt på ICAO:s¹⁵ generalförsamlingmöte i september 2007. Alla 42 EU- och ECAC-stater reserverade sig formellt mot delar av den resolutionstext som antogs av ICAO på miljöområdet. Den europeiska reservationen riktar sig särskilt mot kravet på ömsesidig överenskommelse (*mutual agreement*) för att omfatta andra staters flygföretag vid införande av handel med utsläppsrätter (och även avgifter avseende växthusgaser).

EU:s lagförslag för att integrera flyget i EU:s handelssystem innebär att utsläppshandel för flyglinjer inom EU, både inrikes och utrikes, träder i kraft 2011 och att alla flyglinjer till och från flygplatserna i EU omfattas fr.o.m. 2012.

På ett nationellt plan pågår för närvarande arbete med att utvärdera miljömålsarbetet för att förbereda den kommande miljömålpropositionen som väntas komma 2009. Arbetet för att uppnå våra miljö kvalitetsmål ställer krav på insatser från myndigheter, kommuner och näringsliv. Det transportpolitiska målet för en god miljö är i och med den senaste transportpolitiska propositionen nära knutet till de miljöpolitiska målen där det står att transportsektorn bör bidra till att miljöpolitikens delmål nås.

Inom ramen för miljömålsarbetet lämnade Luftfartsstyrelsen den 23 april 2007 in sin redovisning av arbetet inom luftfartssektorn för att uppnå miljömålen¹⁶. I rapporten redovisas bland annat luftfartens påverkan på miljön, de befintliga styrmedel som finns inom luftfarten idag, samt planerade styrmedel. I rapporten nämndes även åtgärder och styrmedel som, utöver utsläppshandel för flyget, kan ses som angelägna att ta till i första hand om det skulle bli aktuellt att införa nya åtgärder eller styrmedel. Ett förslag kan t ex vara införande av en differentierad startavgift med avseende på NOx-utsläpp på flygplatser med ett lokalt luftkvalitetsproblem.

2.7 Konsumenten i fokus

Regeringens transportpolitiska proposition har fokus på resenärs- och kundperspektivet som ska genomsyra transportpolitiken.

¹⁴ Europeiska Rådet, Ordförandeskapets slutsatser 8-9 mars 2007, 7224/1/07

¹⁵ International Civil Aviation Organization

¹⁶ Luftfartsstyrelsens miljömålsarbete, LS 2006-1503

På EU-nivå finns beslut om en ny förordning om funktionshindrade personers rättigheter i samband med flygresor med syfte att stärka deras rättigheter. Förordningen innehåller dels regler om förbud mot diskriminering vid bokning av flygbiljett på grund av funktionshinder, dels regler om assistansservice på flygplatserna. Förordningen träder i kraft fullt ut i juli 2008. EG-förordningen avseende passagerarnas rättigheter vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flyg trädde i kraft för två år sedan. En utvärdering utförd av kommissionen pekar på problem bl.a. när det gäller definitionen av extraordinära omständigheter samt lågkostnadsbolagens hantering av ombokningar och passagerarnas rätt till service. Kommissionen deklarerar att man kommer att inleda ett intensivt arbete tillsammans med de nationella behöriga myndigheterna för att harmonisera tillämpningen av förordningen.

För att garantera en pålitlig service är det nödvändigt att försäkra sig om att ett flygbolag alltid drivs med god ekonomi och på en hög säkerhetsnivå¹⁷. EU-kommissionen har i arbetet med revideringen av tredje luftfartspaketet¹⁸ uttryckt önskemål om skärpta tillsynskrav för att uppnå en harmoniserad tillämpning och enhetlig nivå inom unionen.

2.8 Den europeiska harmoniseringen tilltar

EU kommer fortsatt att spela en allt större roll i harmoniseringen av luftfartens villkor 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. EASA:s ansvar på flygsäkerhetsområdet kommer successivt att utökas till att även omfatta flygverksamhet, pilotcertifikat och säkerhet hos luftfartyg och operatörer från tredje länder. EASA har planer på att även överta normgivning vad gäller flygplatser och flygtrafiktjänst. På sikt kommer i princip all normgivning på luftfartsområdet att ske på EU-nivå och möjligheten för medlemsstater att vidta egna lagstiftningsåtgärder kommer att vara starkt begränsad.

Den pågående utvecklingen ställer nya krav på myndigheten och marknadens aktörer för att kunna tillvarata svenska intressen i unionens arbete. Regeringen menar att Sverige tydligt och klart ska tillhöra kärnan i det europeiska samarbetet. Sverige ska aktivt och engagerat delta i förhandlingarna i Bryssel. En viktig del i detta arbete är att förankra EU-frågorna hos medborgarna genom att synliggöra EU-medlemskapets fördelar och aktivt lyfta fram de konkreta vardagsfrågorna.¹⁹ Det pågår också ett omfattande arbete för att förbättra och förenkla EU:s lagstiftning så att EU lättare kan leverera det som medborgarna efterfrågar. Sverige har som tydlig ambition att hjälpa till att effektivisera och utveckla den inre marknaden.

¹⁷ Preamble till förordning 2407/92 (licensieringsförordningen)

¹⁸ Revidering av licensieringsförordningen, marknadstillträdesförordningen och tarifförordningen

¹⁹ Regeringsförklaringen 6 oktober 2006

3 FLYGMARKNADENS UTVECKLING

I detta avsnitt ges en övergripande bild av flygmarknadens utveckling och en sammanfattning av Luftfartsstyrelsens trafikprognos över perioden 2007 – 2012.

3.1 Den makroekonomiska utvecklingen

Svensk ekonomi är inne i en stark högkonjunktur med kraftiga tillväxttal när det gäller export, investeringar och hushållens konsumtion. Förutsättningarna för en fortsatt stark svensk tillväxt är goda, även om osäkerheten har ökat som en följd av utvecklingen på den amerikanska bolånemarknaden.

Svensk ekonomi är inne i en högkonjunktur och BNP växte med 4,2 procent år 2006²⁰. Hittills har investeringstillväxten och exporttillväxten varit drivande i konjunkturen, men konjunkturcykeln går nu in i en fas där investeringstillväxten vanligen avtar. Avgörande för utvecklingen den närmaste framtiden är därför om hushållens konsumtion kommer att ta över den drivande rollen då investeringstillväxten dämpas.

Den amerikanska konjunkturen ligger långt framme i konjunkturcykeln, jämfört med läget i större delen av övriga världen, och för att undvika att kapacitetsbegränsningar medför en ökad inflation höjde den amerikanska centralbanken styrräntan i rask takt fram till september 2007. Ränthöjningarna har bidragit till att dämpa utvecklingen på både arbetsmarknaden och bostadsmarknaden och den senaste tiden har priserna på fastigheter sjunkit i stora delar av USA. De sjunkande fastighetspriserna har drabbat vissa hushåll med stora och osäkra lån (s.k. subprime) och skapat oro på de finansiella marknaderna världen över när det visat sig att bolåneinstitut och banker har haft en större exponering mot subprime än väntat. Som en följd av osäkerheten om den amerikanska konjunkturen och oron på de finansiella marknaderna sänkte den amerikanska centralbanken styrräntan med 50 punkter till 5,25 procent i september 2007. Det är osäkert om räntesänkningen är tillräcklig för att vända utvecklingen och den amerikanska marknaden präglas därför av stor osäkerhet framöver. De flesta bedömare räknar emellertid fortfarande med en mjuklandning av den amerikanska konjunkturen.

Samtidigt har flera ekonomier i Asien uppvisat mycket höga tillväxttal. I Kina har BNP-utvecklingen uppvisat tillväxttal på över tio procent 2005 och 2006 och, även om den kinesiska centralbankens räntehöjningar den senaste tiden väntas kyla ned ekonomin något, förutses den kinesiska BNP-utvecklingen utvecklas mycket starkt även de två kommande åren. Även om den amerikanska konjunkturen skulle dämpas betydligt framöver är det möjligt att de asiatiska ekonomierna kan ta över rollen som draglok i den globala ekonomin.

I Sverige har prisutvecklingen inom framför allt fastighetssektorn varit mycket stark den senaste tiden, samtidigt som den goda konjunkturen har bidragit till höga löneavtal inom flera sektorer. Risken för en höjd inflation har därför ökat och Riksbanken höjde i september i år sin viktigaste styrränta, reporäntan, med 0,25 procentenheter till 3,75

²⁰ Konjunkturläget Augusti 2007, Konjunkturinstitutet

procent. Bedömningen har tidigare varit att Riksbanken kommer att fortsätta att höja reporäntan kontinuerligt det kommande året för att dämpa inflationstrycket. Den senaste tidens oro på de finansiella marknaderna har emellertid ökat osäkerheten även i den reala ekonomin, framför allt när det gäller hur hushållen påverkas av oron och diskussionerna om sjunkande fastighetspriser i omvärlden. USA är därtill Sveriges största exportmarknad efter Tyskland och en dämpning av den amerikanska konjunkturen skulle ha en betydande inverkan på den svenska exporttillväxten. Det kan därför tänkas att Riksbanken avvaktar med kommande räntehöjningar för att inte dämpa tillväxten ytterligare.

Sammantaget finns det, även för de närmaste två åren, förutsättningar för en fortsatt stark svensk tillväxt. Exporttillväxten och investeringstillväxten väntas dämpas, samtidigt som en stark arbetsmarknad och ökade disponibla inkomster bedöms innebära en ökning av hushållens konsumtionsutgifter. Osäkerheten har emellertid ökat som en följd av utvecklingen på den amerikanska bolånemarknaden och risken för en mer dämpad utveckling är idag större än den varit tidigare.

3.2 Den globala flygmarknaden

Den internationella trafiken fortsatte att utvecklas starkt det första kvartalet 2007, särskilt på sträckor till och från Mellanöstern och Afrika. Skillnaderna mellan lågkostnadsbolag och traditionella bolag minskar och luftfartsavtalet mellan EU och USA väntas innebära att fler lågkostnadsbolag träder in även på marknaden för transatlantiska flygningar.

3.2.1 Trafikutvecklingen

Utvecklingen på luftfartsmarknaden har varit mycket stark de senaste åren. Trots den svaga utveckling som följde efter 2001, ökade flygtrafiken²¹ med drygt fem procent i genomsnitt per år under perioden 1995 till 2005.²² Den globala efterfrågan på flygresor fortsatte att öka år 2006 även om ökningstakten var något lägre än vad den varit de senaste åren. Starkast var tillväxten i utrikestrafiken, sex procent jämfört med närmast föregående år, medan inrikestrafiken utvecklades mer dämpat.

Den kraftiga ökningstakten har fortsatt i år, enligt statistik från IATA.²³ Fram till oktober 2007 ökade den internationella passagerartrafiken²⁴ med drygt sju procent jämfört med motsvarande period 2006.

I likhet med utvecklingen den senaste treårsperioden, ökade i synnerhet trafiken hos flygbolag från Mellanöstern kraftigt årets första månader. Sedan 2001 har flygbolag från Mellanöstern ökat sin andel av den globala trafiken från fem till åtta procent.

²¹ Mätt i passagerarkilometer

²² ICAO News release, PIO 08/06

²³ www.iata.org

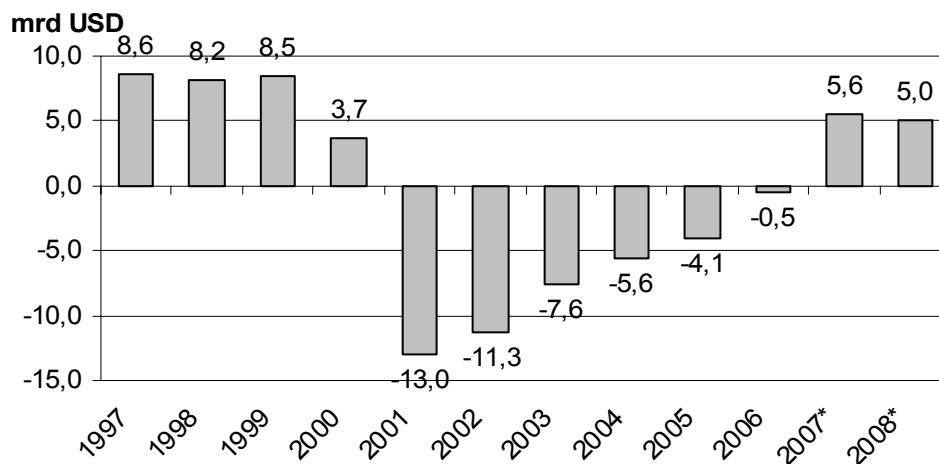
²⁴ Mätt i RPK, revenue passenger kilometers, internationell trafik. Statistik saknas för den totala trafiken

Även i Afrika ökade såväl resandet som kapaciteten kraftigt. Svagast utveckling uppmättes i Latinamerika, där både resande och kapacitet minskade första kvartalet i år jämfört med motsvarande period 2006.

3.2.2 Starkare finansiella resultat från flygbolagen

Efter flera år av kostnadsbesparingsprogram och svaga vinster från många nätverksbolag, karakteriserades 2006 av försiktigt optimistiska tongångar från flera flygbolag i Europa, däribland SAS. IATA bedömer att de 250 flygbolag som organisationen representerar, efter sex år av förluster kommer att redovisa en samlad vinst på 5,6 miljarder USD år 2007 och 5,0 miljarder USD år 2008.²⁵

Figur 1 Flygbolagens nettoresultat 1997 – 2008



* Beräknat resultat

Källa: *New Financial Forecast, dec 2007, IATA*

Under det första halvåret 2006 ökade oljepriserna kraftigt och uppgick i augusti samma år till närmare 80 dollar fatet (se figur nedan). Trots detta stärkte flygbolagen sina resultat tack vare att den ökade efterfrågan på flygresor gjorde det möjligt att i högre utsträckning än tidigare föra över kostnadsökningarna på passagerarna och därmed bibehålla sin yield²⁶. Den milda vintern bidrog till att oljepriserna sjönk under andra halvåret. Under året har emellertid oljepriset åter ökat och uppgick i mitten av november till över 90 dollar fatet. Flera bedömare väntar sig att oljepriset ska passera 100 dollar fatet redan under 2007.

²⁵ IATA, New Financial Forecast, december 2007

²⁶ Intäkt per passagerare

Figur 2 Oljeprisutvecklingen, dollar, nov 2006 – nov 2007

Källa: DI

Flygbolagen använder sig vanligen av olika metoder för att säkra sig mot variationer i bränslepriserna, vilket dämpar genomslaget av kortsiktiga oljeprisfluktuationer i flygbolagens resultat. Eftersom bränslekostnaderna utgör en allt större andel av flygbolagens kostnader, är förändringar i oljepriserna ändå av stor betydelse för flygbolagen. Från att ha utgjort knappt tio procent av SAS operativa kostnader år 2000, utgjorde bränslekostnaderna drygt 15 procent av bolagets operativa kostnader år 2006.²⁷

Oljepriserna påverkas i hög utsträckning av politiska händelser i oljeproducerande regioner, såsom krig i Mellanöstern, och det är därför mycket svårt att prognostisera den framtida utvecklingen. Konjunkturinstitutet bedömer emellertid att priserna kommer att sjunka kontinuerligt under de närmaste två åren, för att uppgå till drygt 50 dollar per fat i slutet av 2008.

Efterfrågeökningarna på flygresor väntas dämpas framöver, samtidigt som osäkerheten om oljepriserna är mycket stor. Det gör att ytterligare kostnadsbesparingar är att vänta från flygbolagens sida för att uppfylla investerarnas krav på vinstmarginaler.²⁸

3.2.3 Lågkostnadsbolag och traditionella bolag

Flygmarknaden i Europa har under flera år karakteriserats av mycket hård konkurrens; en konkurrenssituation som inte minst lågprisbolag som Ryanair och Easyjet har bidragit till. Idag står lågkostnadsbolagen för mer än 20 procent av flygtransporterna inom EU, en andel som har ökat kraftigt de senaste åren²⁹.

Inträdet av lågkostnadsbolagen under 1990-talet, tillsammans med en vikande efterfrågan på flygresor efter 2001, orsakade lönsamhetsproblem hos många nätverksbolag och fick dem att genomföra genomgripande kostnadsbesparingsprogram. Som en följd av detta har de traditionella bolagens kostnader, särskilt när det gäller indirekta kostnader som administration, passagerarservice och biljettförsäljning, minskat betydligt mer än lågkostnadsbolagens

²⁷ ICAO och SAS årsredovisningar

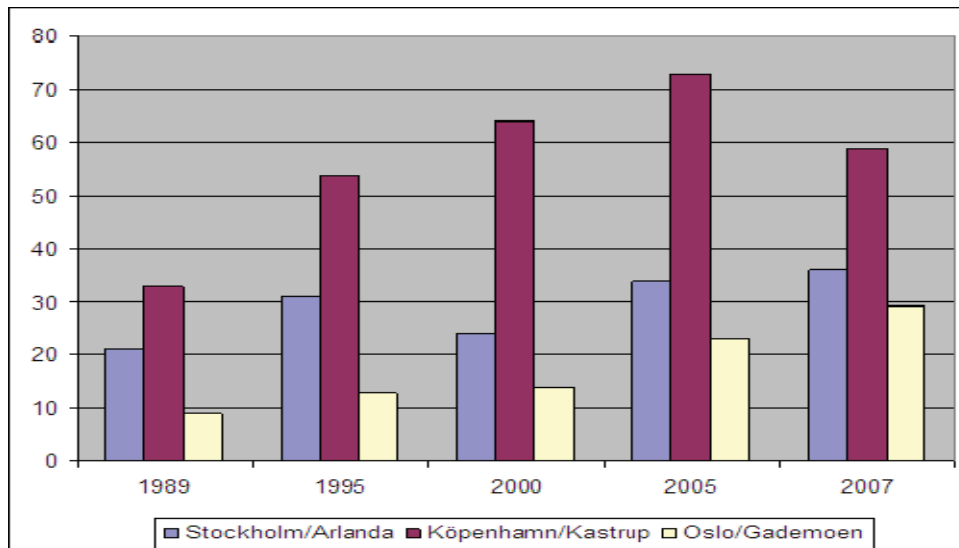
²⁸ IATA, New Financial Forecast, december 2007

²⁹ Impact assessment of the communication "Keep Europe Moving", COM(2006) 314

kostnader under 2000-talet. På så sätt har skillnaderna mellan de traditionella bolagens och lågkostnadsbolagens kostnadsstrukturer minskat.

Skillnaderna mellan bolagen har minskat även i andra avseenden. Många av de traditionella flygbolagen har utvecklat fler direktlinjer på bekostnad av nav-eker systemet, eftersom man har sett att resenärer är ovilliga att byta flyg om det erbjuds direktlinjer. Exempelvis SAS har de senaste åren öppnat ca 5-10 nya direktlinjer från Stockholm per år, se nedanstående figur. De traditionella flygbolagen har också tvingats att se över sin prissättning kopplat till säteskapacitet. Det har blivit enklare att boka, det har funnits fler bokningsalternativ och bolagen har börjat tillåta enkelresor i större omfattning och till lägre priser. Prissättningen är mer flexibel och enklare och följer marknadens efterfrågan i större omfattning än tidigare. Slutligen har de traditionella flygbolagen till viss del övergivit tanken på fullständig service när det exempelvis handlar om service ombord, ombokningsmöjligheter, tillgången till lounges m.m. Mycket av servicen är istället idag prissatt.

Figur 3 Antal direkta flyglinjer från Arlanda, Kastrup och Gardemoen



Samtidigt som de traditionella bolagen i viss mån har förändrat sina strategier, har vissa lågkostnadsbolag börjat erbjuda resenärer andra typer av resor än rena lågprisresor. Tidigare har det varit företrädesvis flygningar över korta distanser, point-to-point, med låga priser och utan extra tjänster i form av matservice som karakteriserat lågkostnadsflyget. Nu tycks lågkostnadsbolagen utveckla sitt koncept till att mer likna de traditionella bolagens produkter, med den skillnaden att priset fortfarande är lägre. Bland annat utvecklar allt fler lågkostnadsbolag egna nav som erbjuder passagerarna förbindelser med ytterligare destinationer, och utvecklar därmed egenskaper som annars karakteriserar nätverksbolag. Exempel på bolag som har börjat, eller är på väg att lansera denna strategi är brittiska Flybe³⁰, tyska DBA och Air Berlin³¹ och Sterling. Germanwings har också startat världens första frequent flyer

³⁰ Ägs av Walkersteel group

³¹ Freefloat är majoritetsägare

program för lågprisbolag och har nu närmare 100 000 medlemmar. Det finns också bolag som fokuserar enbart på affärsresor, som Silverjet, och satsar på att erbjuda dessa till betydligt lägre priser än vad traditionella bolag gör.

Några lågkostnadsbolag har också börjat expandera verksamheten till sträckor som tidigare nästan uteslutande trafikerats av traditionella bolag, nämligen långdistansflygningar. Lågprisbolagen är visserligen fortfarande framför allt verksamma på sträckor där flygtiden är mellan en och fyra timmar, men flera lågkostnadsbolag, som t.ex. det kanadensiska bolaget Zoom, det skotska bolaget Flyglobespan och det asiatiska bolaget Oasis, trafikerar även längre sträckor.

När avtalet mellan USA och EU, som kommer att tillåta fler bolag att flyga interkontinentalt, träder i kraft i mars 2008, väntas fler lågkostnadsbolag etablera trafik på de längre sträckorna. Ryanair har t.ex. redan sagt att man vill starta ett systerbolag som ska fokusera på transatlantiska flygningar.

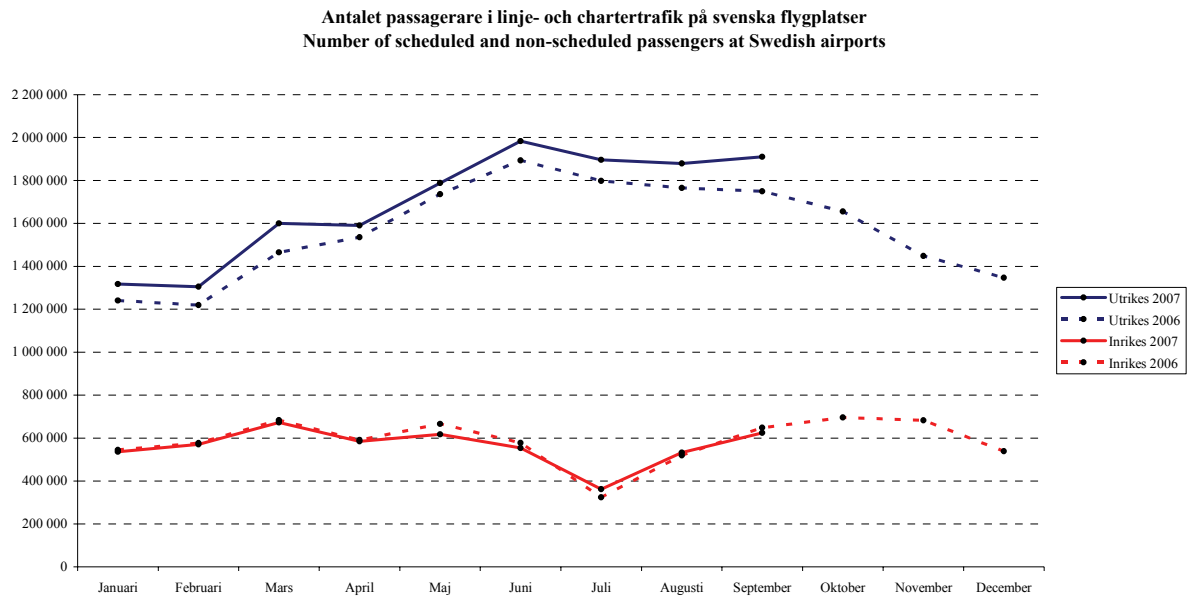
Sammanfattningsvis kan det konstateras att samtidigt som de traditionella bolagen i högre grad liknar lågkostnadsbolagen när det gäller bl.a. kostnadsstrukturer, har lågkostnadsbolagen börjat expandera sin verksamhet till områden som i dagsläget domineras av traditionella bolag. Skillnaderna mellan lågkostnadsbolag och traditionella bolag är därmed inte så tydliga som de tidigare varit.

3.3 Den svenska flygmarknaden

Den svenska utrikestrafiken fortsatte att öka kraftigt under årets första månader samtidigt som inrikestrafiken minskade. I och med FlyMes och Fly Nordics inträde på marknaden 2004 ökade konkurrensen på flera stora inrikessträckor. Hur konkurrenssituationen påverkas efter FlyMes konkurs och Norwegian Air Shuttles köp av Fly Nordic återstår att se.

3.3.1 Trafikutvecklingen

År 2006 noterades det högsta antalet passagerare någonsin på de svenska flygplatserna. Den starka ekonomiska utvecklingen i Sverige och omvärlden har varit viktiga drivkrafter bakom trafikuppgången. Andra viktiga faktorer är ett bredare utbud av lågprisflyg samt konkurrensutsättning på ett flertal passagerarstarka flyglinjer framförallt i utrikestrafiken men också i inrikestrafiken.

Figur 4 Antal passagerare i linje- och chartertrafik på svenska flygplatser, 2006-2007

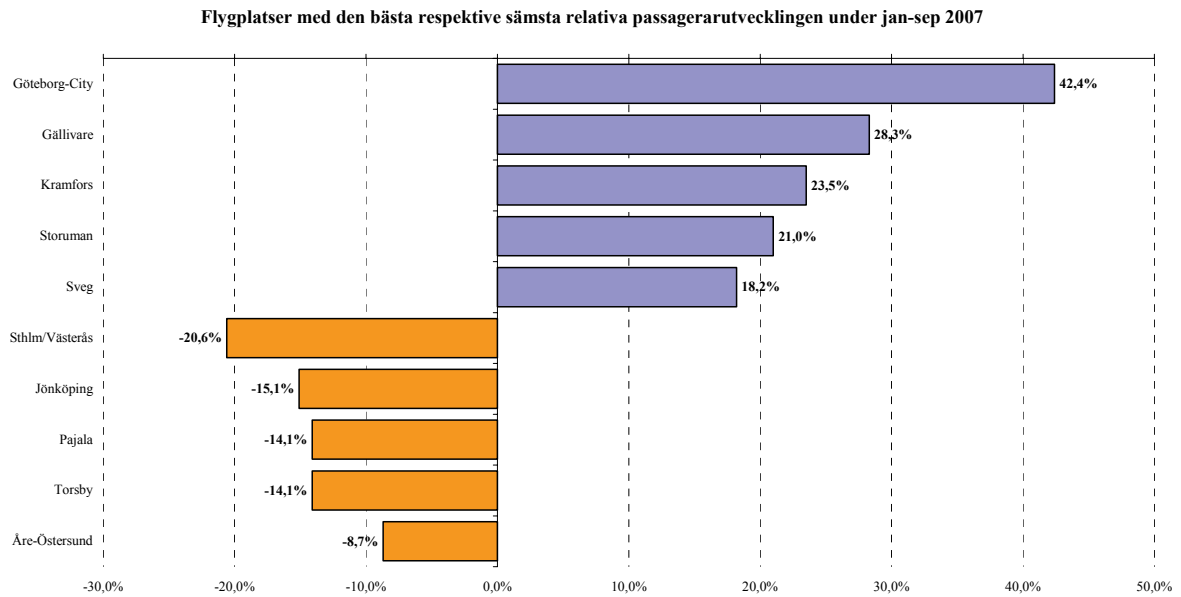
Källa: Luftfartsstyrelsen

Den starka utvecklingen har fortsatt även under 2007. Antalet passagerare på de svenska flygplatserna uppgick till 20,3 miljoner under de tre första kvartalen. Jämfört med samma period under 2006 är detta en ökning med 4 procent och motsvarar närmare 800 000 fler passagerare. Utrikestrafiken har ökat med 6 procent och uppgick till närmare 15,3 miljoner passagerare, medan inrikestrafiken har minskat med 1,5 procent och uppgick till drygt 5 miljoner passagerare.

Bland de större flygplatserna som haft den största relativa ökningen kan nämnas Göteborg-City med 42 procent. Också Stockholm-Bromma har haft en positiv utveckling med en ökning på drygt 12 procent. Det är framförallt inrikes som står för ökningen, men även utrikestrafiken har ökat.

Bland de mindre flygplatserna var ökningen störst på Gällivare 28 procent, Kramfors 24 procent och Storuman 21 procent. Omläggningen av flygplanstyp från turbopropflygplan (SAAB 340) till jet (MD80) på Gällivare med mellanlandning i Kramfors är en bidragande orsak till den positiva trenden för Gällivare och Kramfors.

På 32 av de 41 svenska flygplatserna med linjetrafik ökade trafiken under de tre första kvartalen 2007. I nedanstående figur visas de fem flygplatser som haft den bästa respektive sämsta trafikutvecklingen under det första kvartalet i år.

Figur 5 Flygplatser med den bästa respektive sämsta utvecklingen de tre kvartalen 2007

Källa: Luftfartsstyrelsen

När det gäller *inrikeslinjer* så uppvisar sträckorna Stockholm-Kiruna och Stockholm-Mora de största ökningarna i relativa tal, där den förstnämnda ökat med över 29 procent. Den sträcka som minskat relativt mest är Stockholm-Karlstad med 16 procent. Bland de större sträckorna (fler än 100 000 årspassagerare) så minskade trafiken på Stockholm-Östersund, Stockholm-Landvetter och Stockholm-Malmö. Störst var minskningen på Stockholm-Östersund med 10 procent. Generellt kan man konstatera att flygplatser som befinner sig på 20-40 mils avstånd från Stockholm-Arlanda uppvisar fortsatt nedgång, undantaget är Linköping och Mora där trafiken ökat.

Bland de länder som Sverige har direkttrafik till var Tyskland störst under de första nio månaderna 2007, och passerade därmed Storbritannien. Att Tyskland passerat Storbritannien kan förklaras dels med att nya operatörer har inlett trafik på Tyskland (Air Berlin), dels med en offensiv marknadsföring och slutligen att konkurrensen på Tyskland i dagsläget är tuffare än på många andra europeiska destinationer.

3.3.2 Landningar, flygstolar och kabinfaktorer

Antalet landningar i linjefart och charter uppgick under de tre första kvartalen till drygt 165 000, vilket, jämfört med samma period 2006, innebär en minskning med 2,6 procent. Inrikes landningar minskade med 3,9 procent medan utrikes minskade med drygt 1 procent.

Antalet utbudna flygstolar uppgick till närmare 28,3 miljoner under januari till september 2007, vilket är drygt 200 000 fler än under samma period under 2006. Utbudna flygstolar kan sägas vara ett annat mått av flygbolagens utbud vid sidan av antalet starter och landningar. I utrikestrafiken ökade utbudet av stolar med 2,4 procent medan det minskade med drygt 3,4 procent i inrikestrafiken.

Kabinfaktorn som mäter graden av beläggning på en flygning var i genomsnitt drygt 2,3 procentenheter högre under de tre första kvartalen i år jämfört med förra året och uppgick till 72 procent. I utrikestrafiken uppgick den genomsnittliga kabinfaktorn till 74 procent och i inrikestrafiken till 66 procent.

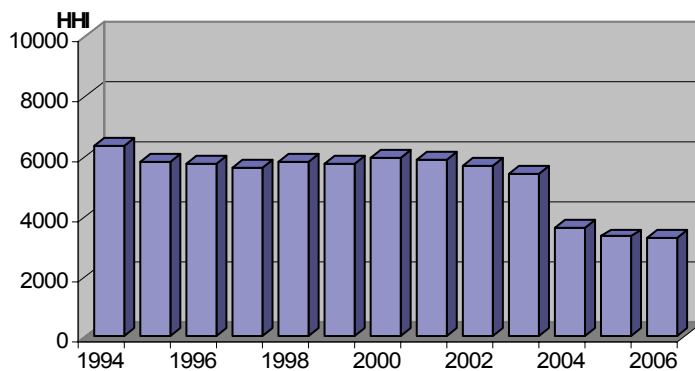
3.3.3 Konkurrenten på inrikesmarknaden

Efter liberaliseringen av den svenska inrikesmarknaden för flyg i början av 1990-talet ökade konkurrensen på flera sträckor genom bl.a. Transwedes, Braathens och Malmö Aviations verksamhet. Genom uppköp minskade konkurrensen åter i mitten av 1990-talet, men när FlyNordic och FlyMe trädde in på marknaden år 2004 hårdnade konkurrensen på flera av de större inrikessträckorna.

I figuren nedan illustreras utvecklingen av konkurrensen på den största inrikessträckan, Stockholm – Göteborg/Landvetter. Stockholm – Landvetter är den enda inrikessträcka där fyra bolag konkurrerar med varandra.

Figuren visar värdet på det s.k. Herfindahl-Hirschmanindexet (HHI) som utgörs av summan av bolagens kvadrerade marknadsandelar. Ju fler bolag som är verksamma på marknaden och ju mer jämnstora dessa är, desto lägre värde antar indexet. Ett sjunkande värde på indexet indikerar således att konkurrensen ökat på marknaden. Indexet tar emellertid inte hänsyn till hur hårt bolagen som är inne på marknaden konkurrerar med varandra.

Figur 6 Koncentrationen på sträckan Stockholm – Landvetter



Källa: Luftfartsstyrelsen

Den ökade konkurrensen har bidragit till vikande lönsamhet hos flera bolag. I mars i år ansökte FlyMe om att bli försatt i konkurs. Även Fly Nordic har haft lönsamhetsproblem, men det andra halvåret 2006 rapporterade bolaget positiva resultat för första gången sedan Finnairs köp 2003. I april blev det klart att det norska lågkostnadsbolaget Norwegian Air Shuttle köper Fly Nordic.

Efter FlyMes konkurs trädde Sterling omedelbart in på sträckorna Stockholm – Malmö och Göteborg, vilket gör att det fortfarande finns fyra verksamma bolag på Stockholm – Landvetter. Vad som sker med konkurrensen på sträckan beror emellertid på vilka bolag som expanderar efter FlyMes konkurs. Vid beräkningar av marknadsandelar på Stockholm - Landvetter kan det konstateras att, även om Sterling tagit en del av

marknaden, ökade SAS sina marknadsandelar i mars och april. Det är emellertid alldeles för tidigt att avgöra hur konkurrensen långsiktigt kommer att utvecklas på sträckan.

3.4 Flygoperatörer

Det finns flera olika sätt att dela in marknaden för flygoperatörer: efter produkt/verksamhet eller bolag. I detta sammanhang har indelningen i de tre kategorierna linjefart, charter och frakt valts.

3.4.1 Kommersiella flygbolag i Sverige

Antalet stora kommersiella svenska flygbolag har varit någorlunda konstant de senaste tio åren med undantag för en liten nedgång under krisåren 2002-2003. Däremot har sammansättningen förändrats något i och med att några nya aktörer kommit till medan andra försvunnit. Överlag kan sägas att det inte är särskilt vanligt förekommande vare sig att stora bolag bildas eller att de försvinner. Under hösten 2006 och våren 2007 har dock tre uppmärksammade konkurser gjort att den samlade bilden av stora kommersiella aktörer på den svenska flygmarknaden har förändrats. Som stora kommersiella bolag i detta sammanhang avses att de innehar stor operativ licens³² (OL).

Under 2006 utfärdades en stor OL och tre stora OL drogs in (Swe Fly, Swedline Express och Falcon Air som alla gick i konkurs). Ökade kostnader och den ökade konkurrensen från framför allt lågkostnadsflyget är några faktorer som kan förklara utvecklingen. För närvarande finns 60 kommersiella flygföretag i Sverige. Av dessa är 18 stycken innehavare av stor OL och 42 stycken av liten.

³² Operativ licens är ett kommersiellt tillstånd som utfärdas efter prövning av bolagets ekonomi. Stor licens utfärdas för bolag som opererar flygplan med MTOW (maximum take off weight) på 10 ton eller mer eller som har 20 säten eller fler. Bolag vars flygplan understiger dessa värden erhåller liten licens.

Tabell 1 Svenska flygbolag som innehar stor OL, maj 2007

Huvudsaklig verksamhet	Flygbolag	
Linjefart	Air Express in Sweden	
	City Airline	
	Fly Me	
	Golden Air	
	Malmö Aviation	
	Nordic Airlinc Holding (FlyNordic)	
	Nordic Regional	
	SAS	
	Skyways	
	Svenska Direktflyg	
	Transwede	
	Charter	TUI Fly Nordic (f.d. Britannia)
Nova Airlines (Novair)		
Viking Airlines		
Frakt	Amapola	
	Avitrans	
	West Air Sweden	
Ad hoc/charter	EFS	
	IBA	

Som nämnts tidigare har det skett en viss omstrukturering bland de större svenska bolagen. Det är framförallt Fly Mes konkurs som lämnat ett visst tomrum i topp fem, samtidigt som frånfallet också skapat utrymme för andra aktörer att ytterligare penetrera den svenska inrikesmarknaden. De fem största svenska flygbolagen, mätt i antal passagerare, var (i storleksordning) SAS, Malmö Aviation, Skyways, FlyNordic och Fly Me fram tills mars. Tillsammans hade dessa fem bolag en marknadsandel på drygt 90 procent.

I trafikstatistiken för april består topp fem istället av SAS, Malmö Aviation, Skyways, FlyNordic och Sterling, och den samlade marknadsandelen har vuxit med en procent. Alla bolag utom Skyways har ökat sina marknadsandelar efter det att Fly Me lämnat marknaden, och resterande tomrum har fyllts av Sterling. Uppgifterna bygger på Luftfartsstyrelsens egen trafikstatistik till och med april 2007.

Tabell 2 De största flygbolagen på den svenska flygmarknaden 2006 Källa: Flygbolagen.

Flygbolag	Antal destinationer	Antalet passagerare, miljoner		Omsättning, mkr		Antalet årsanställda	
		2005	2006	2005	2006	2005	2006
SAS Sverige	13 inrikes 33 utrikes	6,0	6,3	7 700	8 200	1 468	1 615*
Malmö Aviation	4 inrikes 2 utrikes	1,0	1,2	1 200	1 400	475	446
FlyNordic	6 inrikes 6 utrikes	1,2	1,1	824	970	124	120
Skyways	16 inrikes 5 utrikes	0,9	i.u.	1 200	i.u.	497	i.u.
FlyMe	3 inrikes 5 utrikes	0,5	0,9	401	i.u.	129	i.u.
City Airlines	2 inrikes 5 utrikes	0,15	0,16	323	380	75	95
Golden Air	2 inrikes	0,2	0,36	377	312	56	62

I Sverige etablerar sig också så kallade flygreseorganisatörer. Dessa bolag marknadsför och säljer flygresor men anlitar sedan flygbolag till att utföra själva flygtransporten. Idag behövs inga tillstånd för att vara flygreseorganisatör och följaktligen har inte Luftfartsstyrelsen heller någon insyn i bolagens verksamheter. I den nya transportpolitiska propositionen (2005/06:160) föreslår emellertid regeringen att ett regelverk avseende licensieringsförfarande och informationskyldighet för flygreseorganisatörer bör övervägas som ett led i att stärka konsumentens rättigheter.

3.4.2 Chartermarknaden

Efter en rad svåra år har utvecklingen vänt. Thailand har passerat Kanarieöarna som viktigaste vinterdestination. Samtidigt får charterbranschen allt starkare konkurrens från lågkostnadsflyget.

Chartermarknaden drabbades hårt av efterverkningarna efter terrorattentaten 2001 och den lågkonjunktur som präglade den svenska ekonomin under några år framöver. År 2004 vände emellertid utvecklingen för charterbranschen och tillväxten började öka igen och den positiva utvecklingen har fortsatt sedan dess. Låga räntor och den pågående högkonjturen har medfört att många svenskar anser sig ha råd att åka på chartersemester. En tydlig trend är också att allt fler väljer avlägsna destinationer, som Thailand och Västindien. Flera arrangörer redovisar att Thailand har passerat Kanarieöarna som viktigaste vinterdestination.

Det traditionella charterflyget utmanas i dag av lågkostnadsflyget som innebär mer individuellt planerade resor. Ett delvis nytt sätt att resa har införts och chartern har tvingats anpassa sig efter resenärernas önskemål om möjligheten att själv plocka ihop sin resa. Lågkostnadsflyget har tagit marknadsandelar från charterbranschen, men vissa bedömare inom charterbranschen menar att chartern nu börjar ta tillbaka förlorad mark³³. Samtidigt menar andra bedömare att chartertrafiken, som idag är lika stor som

³³ Christian Clemens, Fritidsresors Sverigechef i intervju till Insikt nr 3 2006

lågpristrafiken, kommer att vara hälften så stor som lågprisflyget år 2010. Denna slutsats dras utifrån de flygplansbeställningar som görs av lågkostnadsbolagen och nätverksbolagen i Europa.³⁴

Aktörerna på dagens svenska chartermarknad ingår ofta i större internationella resekoncerner. De tre största charterbolagen i Sverige, Ving, Apollo och Fritidsresor, redovisade ett rekordresultat för 2006. Omsättningen låg i nivå med försäljningen före IT-kraschen och terrorattackerna den 11 september 2001. Luftfartsstyrelsens statistik visar att antalet passagerare och utbudna säten varit i princip oförändrat mellan åren 2005 och 2006. Det innebär att vinsterna inom chartermarknaden inte kan kopplas till att fler svenskar reser med charter. Bolagens resultat har snarare stärkts av att de säljer alltfler fullprisresor, vilket har reducerat antalet förlustbringande sista-minutenresor. Statistik från SCB visar att prisnivån för charterresor varit stigande under 2006. En annan förklaring till vinsterna kan vara olika former av effektiviseringar, såsom ökad online-försäljning.

Researrangörernas vinster tycks emellertid inte komma operatörerna till del. TUI Fly Nordic AB, som är Fritidsresors flygbolag, har under 2005 haft en sjunkande omsättning. Man har även fått koncernbidrag från sin tyska ägare TUI AG - Tourism Union International. Apollos flygbolag Nova Airlines AB uppvisar ett liknande resultat.

Den europeiska chartermarknaden präglas för närvarande av kraftig konsolidering. Först ut att meddela planer på samgående var Thomas Cook och MyTravel i början av 2007. Kort därefter kom beskedet att även TUI och First Choice avsåg att gå samman. Nu måste avgörandet fällas av EU-kommissionen eftersom bolagen tillsammans dominerar chartermarknaden som de fyra största aktörerna. Totalt betjänar de fyra jättarna ungefär 46 miljoner passagerare årligen till en omsättning av 260 miljarder kronor.

3.4.3 Fraktmarknaden

Den globala fraktrafiken förväntas öka med 6,6 procent per år fram till 2025³⁵ att jämföra med passagerartrafikens ökning med 4,6 procent under samma period.

Under de senaste trettio åren har det skett en tredubbling av de fraktvolymerna som hanteras på svenska flygplatser, vilket motsvarar en ökning med 4,5 procent per år. Den övervägande delen av den svenska flygfrakten hanteras på Arlanda, Landvetter, Sturup, Skavsta och Örebro. Flygfrakten via Stockholm-Arlanda ökade med 26 procent under första halvåret 2007 jämfört med första halvåret 2006. Flygfraktverksamheten skapar sällan kapacitetsproblem på de svenska flygplatserna, eftersom fraktflyg normalt trafikerar flygplatser i lågtrafiktid.

³⁴ Dan Lundvall, marknadschef LFV, flygtorget.se, *Senaste luftfartstrenderna ...* 060222

³⁵ ICAO Journal, Volume 62, Number 2 2007.

Från Stockholm fraktas framför allt telekom-produkter och läkemedel medan importerad frakt består av textil, bildelar och hemelektronik. Fraktflygbolagen som trafikerar Arlanda är Korean Airlines Cargo, Cathay Pacific Cargo, China Airlines Cargo, Jade Cargo, British Airways Cargo, DHL, UPS, Fedex och TNT. Arlanda väntar en femprocentig årlig tillväxt för fraktflyget. För att möta efterfrågan byggs nu en ny fraktterminal på 15 000 kvadratmeter som ska stå färdig 2008. Flygfrakten till och från Sturup har ökat från drygt fem ton år 2000 ton till 38 tusen ton år 2006. En ny fraktterminal på 4 500 kvadratmeter byggs nu på flygplatsen för att kunna ta hand om den planerade fraktexpansionen. Även på Landvetter känner man av frakttillväxten och på flygplatsen pågår ett utbyggnadsprojekt som berör bland annat fraktterminalen och som ska resultera i att Landvetter ska kunna hantera dubbelt så stora fraktvolymmer i framtiden.

Flygfrakt kan transporteras på tre olika sätt. Det första alternativet är i flygplan enbart avsedda för godstransporter (freighters). Det andra är i passagerarflygplanens buk (pax-belly). Det tredje är i lastbil till eller från ett nav för vidare befordran med flyg (trucking). För Sveriges del innebär det senare att godset fraktas med lastbil till flygplatser utanför Sverige, vanligen till Köpenhamn, Bryssel, Frankfurt och Amsterdam, för att därifrån fraktas vidare med flyg till slutdestinationen.

Vikt- och volymmässigt är flygfrakten försumbar jämfört med frakt utförd av andra transportmedel. Sett till värdet överstiger emellertid flygfrakten det som transporteras med järnväg. Flygtransporterna utgörs i regel av högvärdigt gods, såsom elektronik och läkemedel. I Sverige står flygfrakten för 20–25 procent av landets exportvärde och merparten av den exporterade flygfrakten kommer från Mälardalen.

3.5 Biljettprisutvecklingen

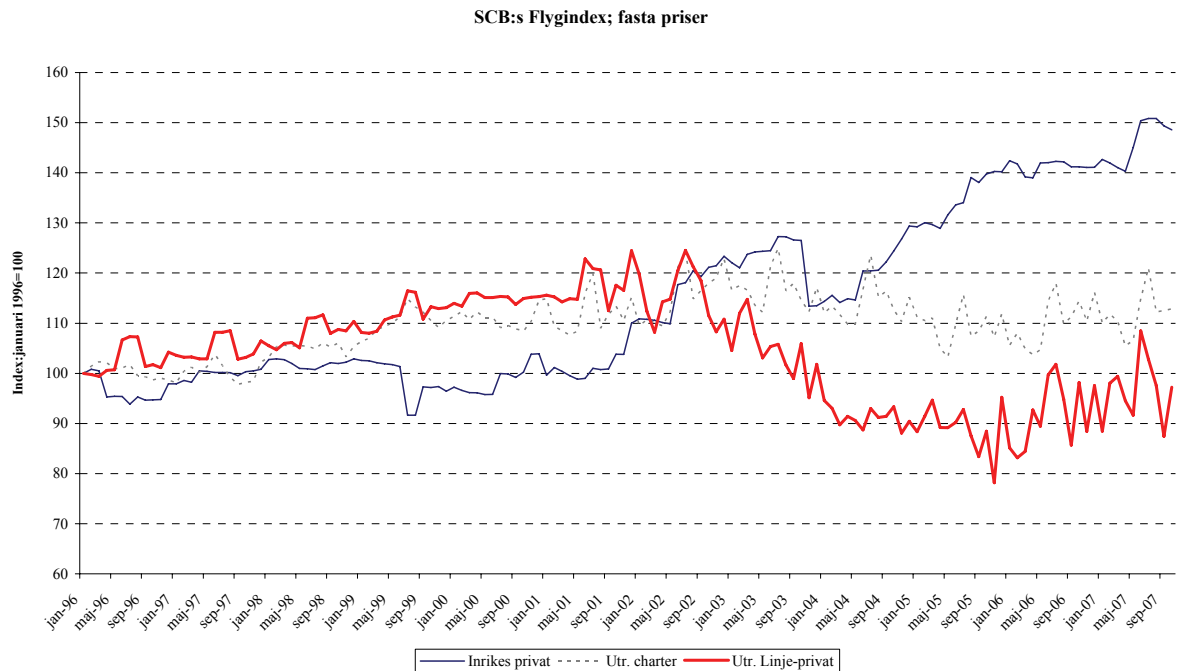
Priserna på privatresor med inrikesflyg har uppvisat betydligt kraftigare ökning än priserna på både järnvägsresor och bilbensin sedan början av 2000-talet. Efter en period av dämpad prisutveckling, ökade inrikespriserna kraftigt i mitten av 2007.

Utrikespriserna har sedan lågkonjunkturen i början av 2000-talet uppvisat en sjunkande trend. Förutom den dämpade efterfrågan på flygresor har en ökad konkurrens av inte minst lågkostnadsbolag bidragit till den neråtgående trenden. År 2006 bröts emellertid mönstret och utrikespriserna började åter öka. Priserna har varierat kraftigt från månad till månad, men som ett genomsnitt under perioden jan – okt 2007 var priserna drygt fem procent högre än under motsvarande period 2006.

Till skillnad från utrikespriserna har priserna på inrikes resor, enligt SCB:s prisindex, ökat stadigt de senaste åren. Prisökningen har ägt rum trots en hårdnande konkurrens på flera sträckor i Sverige. De flesta svenska inrikessträckor karakteriseras emellertid fortfarande av monopol. Huruvida prisutvecklingen skiljer sig på sträckor där det råder konkurrens och sträckor där endast en aktör är verksam är inte möjligt att utläsa av SCB:s prisindex.

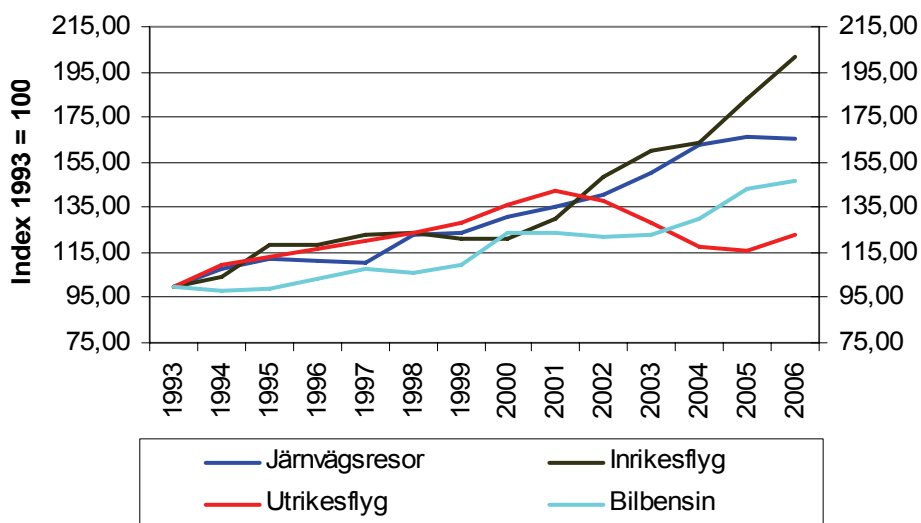
I mars 2007 gick lågkostnadsbolaget Fly Me i konkurs och i maj ökade inrikespriserna kraftigt på inrikesmarknaden. I oktober 2007 var priserna cirka fem procent högre än i oktober året innan.

Figur 7 Prisutvecklingen 1996 - 2007



Vid en jämförelse mellan prisutvecklingen hos olika trafikslag är det tydligt att flygets inrikespriser har ökat mer än både bensinpriserna och priserna på tågresor. Den kraftiga prisutvecklingen på inrikesresor kan vara en orsak till att det inrikes flygresandet har minskat de senaste tioårsperioden, men det är oklart i hur hög mån prisutvecklingen påverkas av att affärsresenärer i allt högre utsträckning reser på privatbiljetter. Utrikesprisernas utveckling har i stället varit mer dämpad än utvecklingen på de övriga transportslagen i figuren.

Figur 8 Prisutvecklingen på några utvalda transportslag, 1993- 2006



Källa: SCB

Prisutvecklingen är en betydande indikator på konkurrenssituationen på en marknad och därför en viktig del av myndighetens arbete med att följa marknaden ur ett konkurrensperspektiv. För att få en tydligare bild av prisutvecklingen på inrikesmarknaden arbetar Luftfartsstyrelsen för närvarande med att finna alternativa metoder för biljettprisuppföljning.

3.6 Prognos för perioden 2007-2012

Enligt Luftfartsstyrelsens prognos förväntas antal avresande passagerare öka med i genomsnitt 3,0 procent per år fram till år 2012. Tillväxten av antal avresande utrikespassagerare förväntas vara i genomsnitt 5,4 procent per år, medan inrikespassagerarna förväntas minska något under perioden. Ökningen av IFR-rörelser förväntas vara i genomsnitt 1,5 procent per år. Överflygningarna, som är en del av IFR-rörelserna, förväntas öka med 4,8 procent per år och service units med 3,3 procent per år.

3.6.1 Metod

Efterfrågan på flygresor påverkas i mycket hög grad av den allmänna ekonomiska utvecklingen. För passagerarprognoserna utnyttjas därför sambandet mellan efterfrågan på flygresor och den ekonomiska utvecklingen (BNP). Med passagerarprognoserna som grund tas rörelseprognoserna fram genom att först utnyttja hur passagerare per landning utvecklas över tiden. Utifrån detta härleds sedan en prognos över antal landningar på svenska flygplatser och därifrån utnyttjas den korrelation som finns mellan landningar och IFR-rörelser. 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. Prognoserna över service units baseras på sambandet med antal överflygningar och övriga IFR-rörelser. Fördelning mellan inrikes och utrikes har tagits fram genom att utnyttja trenden mellan andelen inrikes och utrikes passagerare respektive rörelser.

Alla prognoser innehåller mer eller mindre ett mått av osäkerhet. Dels finns den statistiska osäkerheten som är förknippad med själva modellskattningarna, dels är de ingående förklaringsvariablerna t.ex. den framtida BNP-utvecklingen, en annan osäkerhet för prognoserna. Dessutom finns det ett antal omvärldsfaktorer som kan tänkas påverka utvecklingen.

3.6.2 Omvärldsfaktorer

Utöver de samband som utnyttjas vid prognosframtagningen kan olika typer av omvärldsfaktorer påverka utvecklingen av såväl antal passagerare som rörelser. En omvärldsfaktor är förändringar i bränslepriset. Eftersom bränslekostnaderna utgör en betydande andel av flygbolagens operativa kostnader, får bränsleprisförändringar stort genomslag i bolagens kostnader och därmed vanligen även i biljettpriserna. Under prognosperioden förväntas oljepriset inte att utgöra något större hot. Kraftiga förändringar skulle dock kunna påverka efterfrågan på flygresor.

Politiska händelser är något som kan ge snabbt utslag på flygets verksamhet som t.ex. krig, kriser, inrikes politisk instabilitet och terrorhandlingar. De senaste årens

oroligheter har medfört att säkerhetskraven har ökat i luftfartssektorn och ytterligare förändringar kan bli aktuella under prognosperioden. Förändringar påverkar resenärerna på olika sätt. Effekten på efterfrågan är svårbedömd, men kan bli stor på inrikes eftersom passagerarnas generaliserade resekostnader ökar till följd av längre tidsåtgång, restriktioner vad gäller innehåll i handbagage osv. Politisk instabilitet, särskilt i Mellanöstern, har dessutom en betydande inverkan på oljeprisutvecklingen. Flygets påverkan på miljön har alltmer hamnat i fokus. Olika styrmedel och ökad miljömedvetenhet i samhället kan påverka flyget. Ett styrmedel är att införa flyget i systemet för handel med utsläppsrätter, men detta kommer sannolikt inte att ha någon större marknadspåverkan före 2012.

Konkurrensen har ökat sedan 90-talet och den ökade konkurrensen förväntas fortsätta för framför allt utrikestrafiken och då genom fler lågprissatsningar. En ökad konkurrens bör leda till sjunkande biljettpreiser och därmed stimulera efterfrågan på flygresor. Inrikes kan det däremot inte utslutas en något minskad konkurrens.

3.6.3 Den makroekonomiska utvecklingen

Eftersom passagerarprognoserna utnyttjar sambandet mellan efterfrågan på flygresor och den ekonomiska utvecklingen (BNP) presenteras nedan de beräkningsförutsättningar som använts i prognosframtagningen. Underlaget för BNP-utvecklingen hämtas i första hand från Konjunkturinstitutet (KI) och OECD men även andra prognosmakares utsagor beaktas. För BNP-utvecklingen i OECD-området har egna antaganden varit nödvändiga för slutet av prognosperioden. Vi antar därför att en gradvis anpassning sker mot en ”normaltillväxt” runt två procent per år för OECD.

Tabell 3 Beräkningsförutsättningar för trafikprognoser

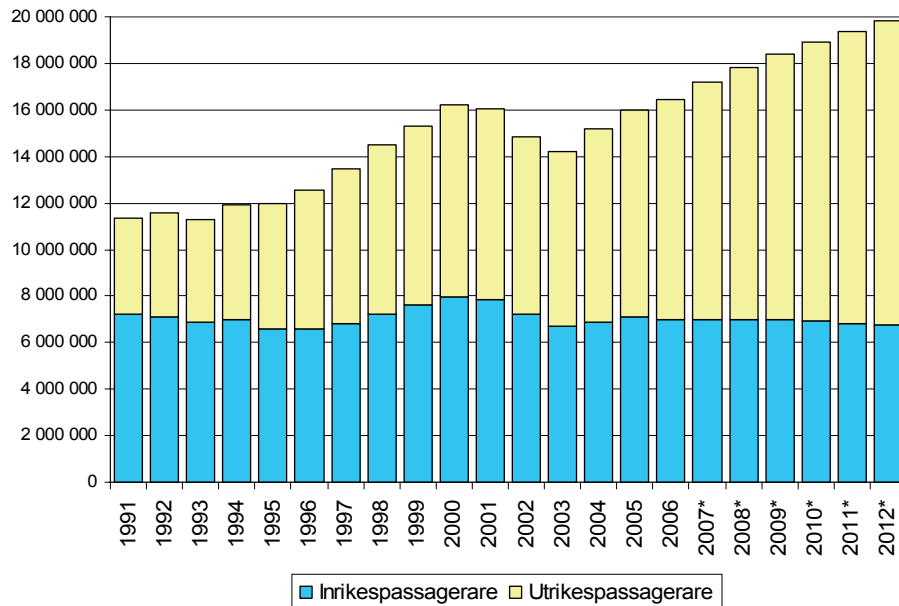
År	Sverige	OECD
2007	3,5	2,6
2008	3,8	2,8
2009	3,1	2,6
2010	2,7	2,3
2011	2,1	2,0
2012	2,0	2,0

Källa: KI samt LS för OECD 2009-2012.

3.6.4 Prognos

Antalet avresande passagerare på svenska flygplatser har ökat med 45 procent mellan 1991 och 2006. Det är passagerare i utrikestrafiken som stått för ökningen medan inrikestrafiken minskat något. Enligt prognosen förväntas antal avresande passagerare öka med i genomsnitt 3,0 procent per år för perioden mellan år 2007 och 2012. Utvecklingen av antal avresande utrikespassagerare förväntas vara i genomsnitt 5,4 procent, medan inrikespassagerarna förväntas minska något under perioden.

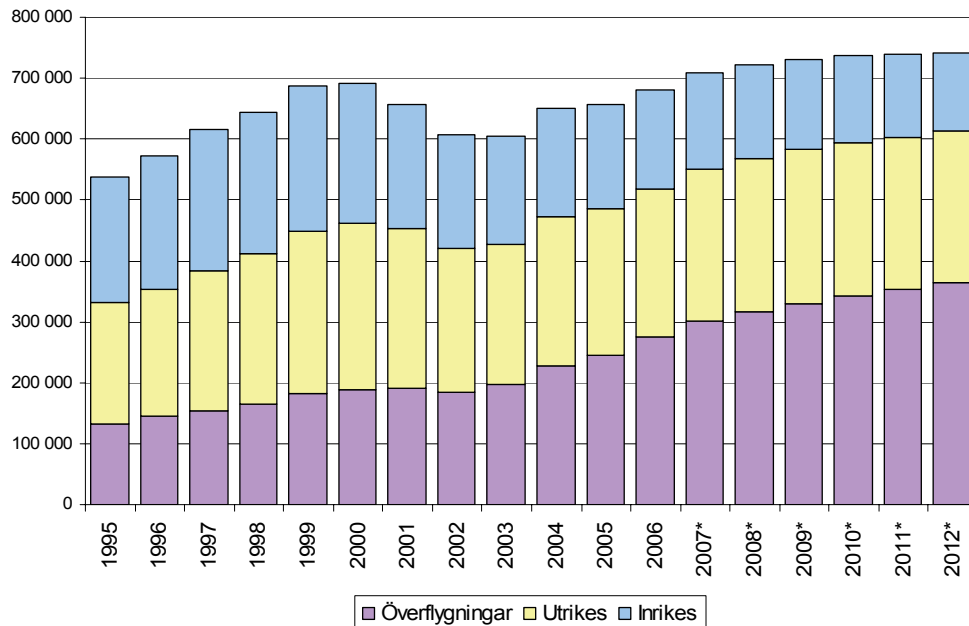
Figur 9 Antalet avresande passagerare på svenska flygplatser utvecklingen 1991-2006 samt prognos för perioden 2007-2012



* Prognosår

I diagrammet nedan visas utvecklingen av antal IFR-rörelser. IFR-rörelserna förväntas öka med i genomsnitt 1,5 procent per år. Av IFR-rörelserna är det överflygningarna som ökat mest sedan 1991 och enligt prognosen kommer de att fortsätta öka med 4,8 procent per år i snitt. Antal utrikes IFR-rörelser förväntas ligga kvar på ungefär samma nivå under prognosperioden medan inrikes IFR-rörelser förväntas minska.

Figur 10 Antal IFR-rörelser uppdelat på överflygningar, inrikes och utrikes



* Prognosår

3.6.5 Sammanställning

Nedan presenteras prognoserna som beskrivits ovan.

År	Avresande pax	Årlig förändring	IFR	Årlig förändring	Överflygninga	Årlig förändring	Service Units	Årlig förändring
2006	16 475 000		681 500		275 200		2 936 000	
2007	16 975 000	3,0%	703 300	3,2%	299 900	9,0%	3 102 000	5,7%
2008	17 651 000	4,0%	724 400	3,0%	318 100	6,1%	3 252 000	4,8%
2009	18 280 000	3,6%	730 600	0,9%	330 100	3,8%	3 336 000	2,6%
2010	18 828 000	3,0%	737 200	0,9%	342 600	3,8%	3 425 000	2,6%
2011	19 288 000	2,4%	740 900	0,5%	353 900	3,3%	3 501 000	2,2%
2012	19 723 000	2,3%	744 600	0,5%	365 400	3,2%	3 577 000	2,2%
delta 2006-2012	3 248 000	19,7%	63 100	9,3%	90 200	32,8%	642 000	21,9%
Genomsn. per år	541 000	3,0%	10 500	1,5%	15 000	4,8%	107 000	3,3%

4 TRANSPORTPOLITISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

2006 antog riksdagen regeringens transportpolitiska proposition där de kommande årens transportpolitiska inriktning slogs fast. När det gäller internationell transportpolitik undertecknades i mars i år ett avtal mellan EU och USA. Avtalet är ett steg mot en liberalisering av den transatlantiska marknaden och väntas innebära att konkurrensen ökar på marknaden. EU och Ryssland enades samtidigt om att avgifterna för flygningar över Sibirien ska upphöra år 2013.

4.1 Nationella förutsättningar

I slutet av maj 2006 antog riksdagen regeringens proposition 2005/06:160 *Moderna transporter*. Därmed fastslogs den transportpolitiska inriktningen för de kommande åren. Det övergripande målet för transportpolitiken ska fortsatt vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Propositionen lyfter särskilt fram följande områden:

- Hållbar tillväxt och regional utveckling
- Medborgar- och kundperspektivet
- Jämställdhet
- Miljö och säkerhet

Intermodalitet och konkurrensfrågorna fick samtidigt en mer framskjuten ställning.

I förhållande till föregående transportpolitiska beslut, föreslås en ny princip som innebär att *samhällsekonomiska kostnader* ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

4.2 Internationella förutsättningar

4.2.1 Arbete inom EU

Villkoren för svensk luftfart bestäms i allt större omfattning inom ramen för EU, vilket är särskilt påtagligt inom miljö och flygsäkerhetsarbetet. EU har på en rad områden exklusiv kompetens och medlemsstaterna kan inte längre agera självständigt. Regeringen anser att Sverige bör verka för att EU ges bättre möjligheter att agera enhetligt i internationella fora och därmed ges större tyngd.

Tabell 4 Ordförandeskapsländer 2007-2009

Ordförandeskap	Period
Tyskland	Januari – Juni 2007
Portugal	Juli – December 2007
Slovenien	Januari – Juni 2008
Frankrike	Juli – December 2008
Tjeckien	Januari - Juni 2009
Sverige	Juli – December 2009

Sverige kommer att inneha ordförandeskapet i EU andra halvåret 2009 efter valet till Europaparlamentet då en ny kommission ska utses och granskas av parlamentet. Under denna period ska en första översyn av sjunde ramprogrammet för forskning som gäller under 2007-2013 och som har en budget på 54,6 miljarder euro genomföras. Miljöfrågorna kommer att spela stor roll då klimatförhandlingarna väntas gå in i ett avslutande skede 2009. Klimatfrågan är den svenska regeringens första prioritet under ordförandeskapet. Lissabonmålen³⁶ förväntas vara uppfyllda 2010. Mycket tyder också på att kommissionen kommer att utarbeta en vitbok om översyn av långtidsbudgeten 2008 med eventuellt beslut under det svenska ordförandeskapet.

Under perioden fram till 2010 kommer det nationella regelverket i sin helhet att behöva ses över och uppdateras. I framtiden kan det finnas ett behov av att upphäva föreskrifter som meddelats inom luftfartsområdet i takt med att EU:s kompetens utökas. Den reviderade EASA-förordningen väntas innebära att vissa nationella föreskrifter blir obsoleta. Dock måste nationella regler vid behov täcka verksamheter som är undantagna från förordningens tillämpningsområde.

4.2.2 Tredjelandsrelationer

I mars i år skrevs ett open skies-avtal mellan EU och USA under av parternas transportministrar. Avtalet godkändes i april av den amerikanska kongressen. Avtalet tillåter att flygbolag från EU och USA att flyga över Atlanten utan restriktioner vad gäller avgångar och priser. Däremot tillåts inte bolag från EU att fritt flyga inrikes i USA. Bolag från USA får däremot vara verksamma på intra-EU sträckor förutsatt att de inte är prisledande, dvs. håller de lägsta priserna på marknaden.

Avtalet stötte länge på motstånd från många medlemsstater pga. att USA inte har tagit bort sina begränsningar för utländskt ägande av amerikanska flygbolag.

³⁶ Tillväxt, konkurrenskraft och arbetstillfällen

Transportkommissionär Jacques Barrot har dock sagt att realistiskt sett skulle det att ta lång tid för EU att nå detta mål. Därför bör EU under tiden nöja sig med detta avtal, som medför stora omedelbara fördelar för konsumenterna.

Förhandlingarna kommer att gå in i en andra fas i maj 2008, 60 dagar efter att det första avtalet har trätt i kraft, och kommer då bl.a. att behandla möjligheterna för bolag från EU att flyga inrikes i USA och utländskt ägande i amerikanska flygbolag.

Transportrådet beslutade samtidigt om att underteckna ett avtal med Ryssland om att de royaltyavgifter som flygbolag från EU betalar för flygningar över Sibirien ska upphöra senast den 31 december 2013. Det är än så länge oklart när avtalet träder ikraft. I dag flyger nio EU-bolag över Sibirien på rutter till Fjärran Östern. Avtalet innebär att dagens samlade avgifter på cirka 300 miljoner euro per år kommer att upphöra. Ryssland kommer också att royaltyfritt upplåta nya frekvenser vilket betyder att flygbolag som startar ny trafik på rutter över Sibirien inte kommer att behöva betala någon royalty efter avtalets ikraftträdande. Inom EU kommer därför en utjämningsmekanism att etableras. Den kommer att utgöras av en fond till vilken de bolag som inte har betalningsansvar mot Ryssland betalar en kompensationsavgift. Influtna medel ska sedan balansera kostnaderna för alla överflygningar mellan de flygbolag som överflyger Sibirien.

5 SÄKER LUFTFART

Fortfarande finns på sina håll i världen stora brister i flygsäkerhetsstandarden. Situationen är särskilt allvarlig i Afrika och koordinerade regionala insatser föreslås för att stödja afrikanska stater i strävandena att höja flygsäkerheten.

Samspelet mellan system (safety management systems), teknologier och människor blir alltmer komplext och kräver nytänkande för att kunna ta fram lämpliga metoder och åtgärder för att främja en säker luftfart.

Öppenhet vad gäller flygsäkerhetsinformation och effektiv uppföljning av stater som brister i flygsäkerhetsarbetet är några åtgärder som föreslås för att förbättra flygsäkerheten.

Allmänheten har ett utökad behov av information för att kunna fatta väl avvägda beslut om sina flygresor. I enlighet med EG-förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättandet av gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med flygförbud³⁷ beslutar EG-kommissionen om den s.k. ”svarta listan” över flygbolag som inte får trafikera EU. Flertalet flygbolag som finns på listan är hemmahörande i Afrika.

Trots utökad globalt samarbete och biståndsinsatser är Afrika den enda kontinent i vilken flygsäkerhetsstatistiken försämrats under senare år. Det är också den kontinent som för närvarande visar den snabbaste tillväxten inom flyget. Turismen ökar och fler européer reser till afrikanska turistdestinationer vilket innebär att europeiska medborgare berörs direkt av standarden i det afrikanska luftfartssystemet. Såväl ICAO

³⁷ EUT L 84, 23.3.2006 s.14

som ECAC har tagit initiativ till att utveckla former för riktat stöd till de mest eftersatta regionerna i Afrika i syfte att nå förbättrad flygsäkerhet.

Den svenska luftfarten har under lång tid präglats av en god rapporteringskultur. Rapportering av störningar i luftfarten utgör en väsentlig del av det övergripande kvalitets- och säkerhetsarbetet i branschen. Under 2007 ändrades luftfartslagen och luftfartsförordningen så att rapportering av vissa händelser som avviker från vad som är normalt numera är obligatorisk. Ändringarna genomfördes för att införa EG-direktivet 2003/42 om rapportering av händelser inom civil luftfart. Sedan kravet infördes har inflödet av rapporter till Luftfartsstyrelsen ökat och beräknas uppgå till ca 3 000 stycken för 2007. Den information som lämnas i rapporterna utgör ett viktigt underlag i tillsyns- och analysverksamheten. Bl. a. tjänar informationen som underlag för statistik, riskanalyser och trendbevakning.

5.1 Särskilt om EASA

EASA, den europeiska byrån för luftfartssäkerhet, bildades 2002 och har som huvuduppgift att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa. EASA:s uppdrag planeras att utvidgas till att omfatta drift av luftfartyg, certifiering av piloter och säkerhet hos tredje lands luftfartyg.

EASA ska främja harmonisering av tekniska regler och säkra en enhetlig tillämpning av dessa regler. EASA har övertagit ansvaret för regelutvecklingen vad gäller certifiering och fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och andra luftfartsprodukter, miljöskydd samt certifiering och godkännande av organisationer och personal som arbetar inom dessa områden. EASA utfärdar vissa certifikat och godkännanden, t.ex. typcertifikat för luftfartyg och godkännande av konstruktionsorganisationer, medan övriga godkännanden utfärdas av de nationella luftfartsmyndigheterna. EASA ska också bistå medlemsländerna med att uppfylla skyldigheter enligt Chicagokonventionen. Förutom EU-medlemsstaterna har Norge, Island, Liechtenstein och Schweiz genom särskilda avtal blivit medlemmar av EASA.

För närvarande pågår förhandlingar om en utvidgning av EASA-förordningen och EASA:s behörighet till att också gälla flygverksamhet, pilotcertifikat och säkerhet hos luftfartyg och operatörer från tredje länder.

EASA:s ansvar kommer också successivt att utökas till att även omfatta flygplatsfrågor och flygtrafiktjänstfrågor³⁸. Ett förslag planeras att läggas fram under 2008.

³⁸ Meddelande från Kommissionen – Utvidgat uppdrag för EASA, en dagordning för 2010, KOM(2005)578 slutlig

5.2 Luftfartsskydd

Nya säkerhetsregler har införts på senare år där passagerare och dess bagage i allt större omfattning kontrolleras innan en flygresa genomförs, vilket på många håll har medfört längre väntetider. Utmaningen är att minimera riskerna för brottsliga handlingar riktade mot flygtransportsystemet samtidigt som flyget kan bibehålla sin attraktionskraft som ett snabbt och tillgängligt färdmedel.

Inom EU har lagstiftning snabbt utarbetats och antagits för att säkerställa ett harmoniserat och väl fungerande skydd för att förhindra brottsliga handlingar mot den civila luftfarten. En översyn av förordning (EG) nr 2320/2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten har genomförts. Översynen syftar bl.a. till att ändra strukturen och minska detaljeringsgraden genom att överföra detaljerade krav till tillämpningsförordningen. Förlikning pågår med Europaparlamentet.

En utestående fråga rör själva finansieringen av utökade luftfartsskyddsåtgärder. Det finns stora skillnader mellan EU och USA³⁹ vad gäller finansieringen av luftfartsskyddsåtgärder vilket riskerar att snedvrider konkurrensen. Även inom EU förekommer skillnader. Enligt rättspraxis är statlig finansiering inte att betrakta som statsstöd eftersom det bedöms falla inom ramen för en stats ansvar i dess myndighetsutövning. Samtidigt konstaterar EU Kommissionen att olikheterna i finansieringen av luftfartsskyddsåtgärder inom EU och bristen på transparens om hur avgifterna är uppbyggda och hur pengarna fördelas och används kan snedvrider konkurrensen.

Sedan november 2006 gäller begränsningar av mängden vätska en passagerare får ta med sig ombord flygplan. De nya reglerna har inneburit stora påfrestningar på vissa flygplatser med långa köer vid säkerhetskontrollen som följd. Ett särskilt problem har varit att vätskor som förs in av transferpassagerare från flygplatser i tredje land har konfiskerats på EU flygplatser. Genom en ny förordning⁴⁰ möjliggörs undantag för vätskor som inhandlats på en flygplats i tredje land om vissa villkor är uppfyllda. Kommissionen kommer att verifiera om villkoren är uppfyllda och publicera namn på godkända flygplatser i tredje land.

En studie som genomförts av FOI på uppdrag av SAAB AB⁴¹ visar att passagerarna har en högre tolerans med en säkerhetskontroll som kännetecknas av såväl effektiva tekniker, transparenta regler och individuellt bemötande.

³⁹ Amerikanska flygbolag fick stöd motsvarande 32000 miljoner euro, Report from the Commission to the Council and the European Parliament on transport security and its financing COM(2006) 431 final

⁴⁰ Kommissionens förordning (EG) nr 915/2007 av den 31 juli 2007 om ändring av förordning nr 622/2003 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd

⁴¹ Skydd och övervakning – en kvalitetsstudie av flygresenärers upplevelse av säkerheten på Arlanda FOI-D-0289-SE

5.3 Säkerhetsutvecklingen

Säkerhetsutfallet visar överlag på en positiv trend vad gäller tung kommersiell luftfart, privatflyg⁴² samt ultralätt flyg. Däremot är trenden negativ vad gäller kommersiell luftfart med lättare luftfartyg, kommersiell luftfart med helikopter, skolflyg och segelflyg.

Flygsäkerhetsutvecklingen för tung kommersiell luftfart har varit positiv, dock kommer målet om en halverad haverifrekvens inte att uppnås. För privatflyget är det osäkert om målet kommer att uppnås trots den positiva utvecklingen.

Flygsäkerhetsstandarden ska, enligt det svenska flygsäkerhetsmålet, lägst vara i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. För den tillståndskrävande kommersiella luftfarten är målet att halvera haverifrekvensen under perioden 1998-2007. För privatflyget är målet att halvera antalet haverier under perioden.

Under 2007 års tre första kvartal har haverier inträffat inom samtliga verksamhetsformer. Totalt har 60 haverier inträffat varav merparten (36 st) inom sportflyg. Positivt är att endast 2 personer omkommit i haverier inom svensk luftfart under de tre första kvartalen 2007. I tabellen nedan sammanfattas antalet haverier i Sverige under de tre första kvartalen 2007.

Tabell 5 Antal haverier 2007-01-01 – 2007-09-30

Verksamhet	Antal icke dödliga	Antal dödliga	Antal omkomna
Linjefart/charter	1	-	-
Bruksflyg Flygplan	1	-	-
Helikopter	3	1	1
Ballong	3	-	-
Skolflyg Flygplan	1	-	-
Helikopter	-	-	-
Privatflyg Flygplan	12	-	-
Helikopter	2	-	-
Sportflyg Ultralätt	9	-	-
Segelflyg	10	-	-
Ballong	1	-	-
Skärmflyg	14	1	1
Hängflyg	1	-	-
Totalt	58	2	2

Källa: Luftfartsstyrelsen

År 2006 blev positivt ur säkerhetssynpunkt för svensk linjefart, charter och privatflyg, medan trenden för bruksflyg var negativ. Inom linjefart och charter inträffade inget haveri. Bruksflyget drabbades av sju haverier, varav två med dödlig utgång med sammanlagt fem omkomna. Antalet haverier inom privatflyget var tio, varav tre med dödlig utgång med sammanlagt fem omkomna. Antalet haverier inom den sportbetonade verksamheten var 23, varav två med dödlig utgång.

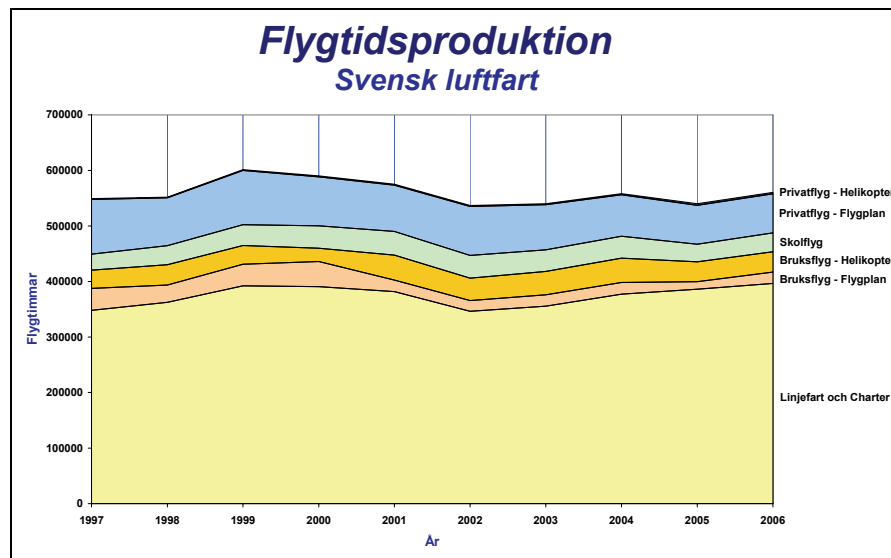
⁴² Beror till stor del på produktionsminskning under perioden

5.3.1 Flygtidsproduktion

Under 2006 ökade flygtidsproduktionen inom alla verksamhetsformer utom för privatflyg med helikopter jämfört med året innan.

Från 2002 har flyget uppvisat en trendmässigt ökad årlig produktion av flygtid, även om produktionen har varierat från år till år (se figuren nedan). Den totala flygtidsproduktionen 2006 är nu på samma nivå som 1998. Den största procentuella ökningen uppvisades inom bruksflyg med flygplan där flygtidsuttaget ökade med 32,97 procent jämfört med 2005.

Figur 11 Flygtidsproduktion svensk luftfart



Källa: Luftfartsstyrelsen

Verksamhetsformen som uppvisar störst ökning jämfört med medelvärdet under perioden 2001 – 2005 är privatflyg med helikopter. Ökningen är 40 procent. År 2006 minskade emellertid flygtidsproduktionen med nästan tre procent jämfört med år 2005.

Tabell 2 År 2006 jämfört med medelvärdet för perioden 2001-2005

Verksamhet	Procents skillnad
<i>Linjefart/charter</i>	7 %
<i>Bruksflyg Flygplan</i>	8 %
<i>Helikopter</i>	-11 %
<i>Skolflyg</i>	-13 %
<i>Privatflyg Flygplan</i>	-12 %
<i>Helikopter</i>	40 %

Källa: Luftfartsstyrelsen

Tillväxten i den svenska ekonomin förutspås vara fortsatt hög under 2007. En ökad globalisering för med sig ett fortsatt behov av flygtransporter. Tendensen för återhämtning av den totala trafiken väntas därför fortsätta under 2007. Inom vissa verksamheter kan återhämtningen komma att ske långsammare, som exempelvis inom privatflyg med flygplan, bland annat pga. av en överströmning till det ultralätta flyget.

Stigande bränslepriser och driftkostnader är några bidragande faktorer till denna utveckling.

5.3.2 Tung kommersiell luftfart (Linjefart/charter)

Utvecklingen beträffande haverifrekvensen under perioden 1997 – 2006 är positiv. Dock kommer målet att halvera haverifrekvensen under perioden 1998 – 2007 inte uppnås.

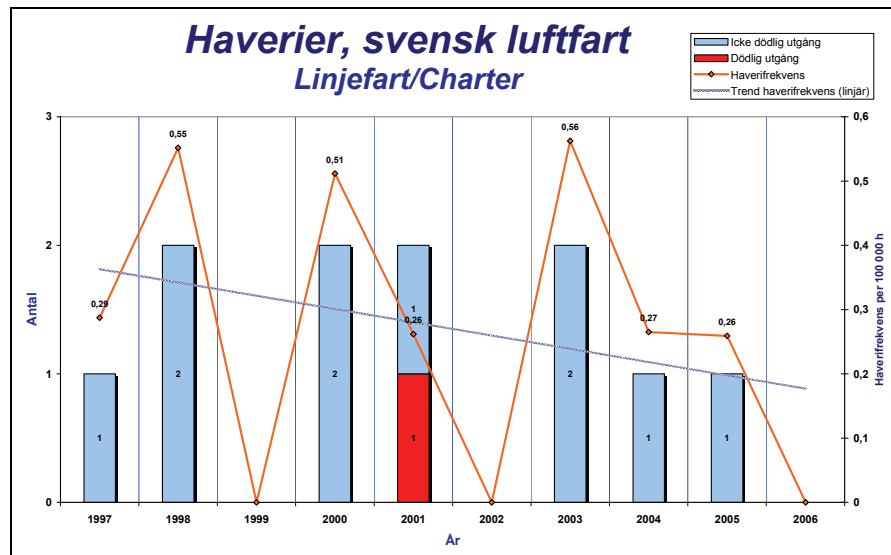
Säkerhetsutveckling

Under 2007⁴³ har ett haveri med svensk tung kommersiell luftfart inträffat. Det inträffade på Arlanda då en MD-83 kolliderade med en cateringlastbil vid intaxning till gate. Målet att halvera haverifrekvensen (antal haverier per 100 000 h mätt i rullande 5-årsmedelvärden) kommer inte att nås, dock har utvecklingen varit positiv och målet hade nåtts om inget haveri hade inträffat under 2007.

År 2006 var svensk linjefart och charter förskonat från olyckor. Under perioden 1997 – 2006 har det inträffat i genomsnitt 1,1 haverier per år för linjefart/charter i svensk luftfart.

Haverifrekvensens 10-årsmedelvärde för perioden 1997 – 2006 är 0,29 haverier per 100 000 flygtimmar. Haverifrekvensens 10-års medelvärde för haverier med dödlig utgång är 0,03 per 100 000 flygtimmar, vilket är i nivå med övriga välutvecklade luftfartsnationer.

Figur 12 Haverier, linjefart och charter



Källa: Luftfartsstyrelsen

⁴³ Här menat årets tre första kvartal. Inget ytterligare haveri har inträffat till dags dato (2007-12-05).

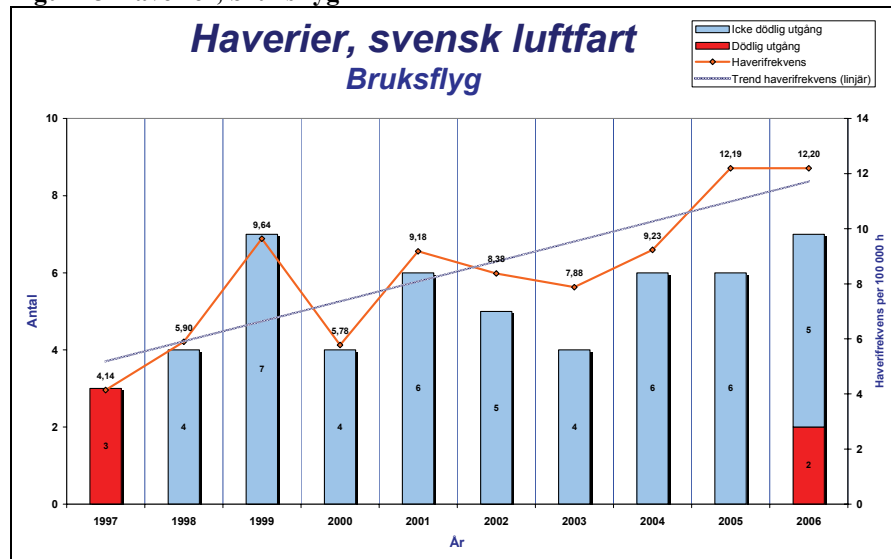
5.3.3 Bruksflyg

Säkerhetsutvecklingen (haverifrekvensen) den senaste 10-årsperioden uppvisar en negativ utveckling. 2006 års haverifrekvens är nära en tredubbling jämfört med början av perioden. Det finns inget i nuläget som tyder på att en halvering av haverifrekvensen fram till och med 2007 kommer att uppnås.

Säkerhetsutveckling

Inom bruksflyget inträffade sju haverier under 2006. Fem av dessa skedde med helikopter. Två haverier resulterade i dödlig utgång där totalt fem personer omkom. Ett haveri drabbade Kustbevakningen där samtliga fyra besättningsmedlemmar omkom. Det andra haveriet inträffade under sträckflygning med helikopter där piloten, som var ensam ombord, omkom. De två haverierna var de första sedan 1997 med dödlig utgång inom bruksflyget.

Figur 13 Haverier, bruksflyg



Källa: Luftfartsstyrelsen

Haverifrekvensens 10-årsmedelvärde för perioden 1997 – 2006 är 8,11 haverier per 100 000 flygtimmar. Haverifrekvensens 10-års medelvärde för haverier med dödlig utgång är 0,78 per 100 000 flygtimmar.

6 MILJÖ

EU:s ministerråd antog vid möte den 7-8 juni 2007 rådslutsatser om en energistrategi för transportsektorn där man på luftfartsområdet särskilt inriktar sig på utvecklingen mot alternativt bränsle, handel med utsläppsrätter och implementeringen av det gemensamma europeiska luftrummet. EU-kommissionen har också lagt fram en rapport i juni 2008 om förutsättningarna för internalisering av externa kostnader som underlag för beräkning av infrastrukturavgifter för samtliga trafikslag.

Nedan följer en beskrivning av vad som är aktuellt inom området för flygets miljöpåverkan.

6.1 Det nationella miljömålsarbetet

Processen med nästa utvärdering av miljömålsarbetet har inletts där nästa rapport ska vara klar och lämnas till regeringen i april 2008. Den fördjupade utvärderingen av miljömålsarbetet ligger till grund för nästa miljömålsproposition som förväntas komma år 2009. Luftfartsstyrelsen har lämnat en redovisning av arbetet inom luftfartssektorn för att uppnå miljömålen som bl.a. innehåller förslag på åtgärder och styrmedel som, utöver utsläppshandel för flyget, kan ses som angelägna om det skulle bli aktuellt att införa nya åtgärder eller styrmedel för att se till att luftfarten bidrar till uppfyllandet av miljömålen.

Efter beslut av riksdagen år 2005 har Sverige 16 miljökvalitetsmål och 72 delmål som hör till dessa. Miljökvalitetsmålen uttrycker den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö och dess natur- och kulturreсурser som riksdagen anser hållbara på lång sikt. Delmålen anger inriktning och tidsperspektiv för att nå miljömålen. Miljökvalitetsmål och delmål styr inriktningen av det svenska miljöarbetet, nationellt och internationellt, ett arbete som är en central del i ansträngningarna för ett hållbart samhälle. De miljökvalitetsmål som luftfarten har en direkt påverkan på är *Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Skyddande ozonskikt, Ingen övergödning, God bebyggd miljö* och *Storslagen fjällmiljö*.

Luftfartsstyrelsen lämnade den 23 april 2007 in sin redovisning av arbetet inom luftfartssektorn för att uppnå miljömålen. I rapporten redovisas bland annat luftfartens påverkan på miljön, de befintliga styrmedel som finns inom luftfarten idag, samt planerade styrmedel. Här nämndes bland annat EU-kommissionens förslag att inlemma flyget i EU:s system för handel med utsläppsrätter som ett troligt kommande styrmedel, men även LFV:s avsikt att införa en koldioxidavgift som en del av startavgiften på sina flygplatser i likhet med de NOx-avgifter som redan finns idag.

I rapporten nämndes även åtgärder och styrmedel som, utöver utsläppshandel för flyget, kan ses som angelägna att ta till i första hand om det skulle bli aktuellt att införa nya åtgärder eller styrmedel för att se till att luftfarten bidrar till uppfyllandet av miljömålen. Här nämndes bland annat möjligheten att inrätta samma typ av emissionsavgift (NOx-avgift) som idag finns på de statliga flygplatserna även på de flygplatser som har ett problem med den lokala luftkvaliteten men som idag inte har någon motsvarande avgift. Det ses även som angeläget att se till att det görs en likvärdig bedömning av bullerriktlinjerna för samtliga trafikslag, där luftfarten idag

bedöms hårdare än övriga trafikslag. Som en annan åtgärd nämndes att Luftfartsstyrelsen internt arbetar med ett projekt att få in miljöhänsyn i myndighetens föreskrifts- och tillståndsprocess.

Som en del i arbetet med den fördjupade utvärderingen av miljömålsarbetet ska en åtgärdsstrategi för effektivare energianvändning och transporter (EET) utvecklas tillsammans med övriga trafikverk, SIKa, Energimyndigheten, Boverket och Naturvårdsverket. Inom ramen för EET-processen har Luftfartsstyrelsen gett IVL, Svenska Miljöinstitutet, i uppdrag att med medel från Miljömålsrådet utreda de juridiska, politiska och samhällsekonomiska möjligheterna och behoven att införa skatter och/eller avgifter inom flyget med syfte att minska flygets miljöpåverkan. Slutsatserna i rapporten visar bland annat att endast ett striktare koldioxidmål resulterar i en något minskad efterfrågan på flygresor om man bara ser till inrikestrafiken, medan även lägre satta mål påverkar biljettpriserna för hela flygtrafiken. Man konstaterar också att en kostnad för utsläpp av CO₂ underlättar för att uppnå mål för utsläpp av NO_x och att åtgärder bör riktas mot att minska bränsleförbrukningen eftersom klimatpåverkan från CO₂ är betydligt större än den från NO_x.

6.2 Klimatpåverkan

Internationellt flyg omfattas i dagsläget inte av Kyotoprotokollet och är därmed heller inte berört av utsläppsmålet beskrivet ovan. Därför är det viktigt att verka internationellt för att även utsläppen från det internationella flyget minskas. Enligt ett lagförslag från EU kommer flyget att införlivas i EU:s system med utsläppshandeln för koldioxid fr.o.m. år 2011.

Det svenska miljömålet *Begränsad klimatpåverkan* avseende växthusgaser lyder: ”De svenska utsläppen av växthusgaser ska som ett medelvärde för perioden 2008–2012 vara minst 4 procent lägre än utsläppen år 1990. Utsläppen ska räknas som koldioxidekvivalenter och omfatta de sex växthusgaserna enligt Kyotoprotokollet och IPCC:s definitioner. Delmålet ska uppnås utan kompensation för upptag i kolsänkor eller med flexibla mekanismer.”

Europeiska rådet enades på toppmötet 8-9 mars 2007 om att minska EU:s utsläpp av växthusgaser med 30 procent till år 2020 under förutsättning att andra industriländer förbinder sig till jämförbara minskningar. Eftersom EU endast står för 14 procent av utsläppen av växthusgaser är det viktigt att få med länder som USA, Kina och Indien. I avvaktan på en global uppgörelse åtar sig EU att minska utsläppen av växthusgaser med minst 20 procent till 2020 jämfört med 1990 års nivåer. Genom att anta konkreta mål vill Europeiska rådet visa på EU:s beslutsamhet att tackla klimatproblemet och att ange inriktningen på framtidens globala klimatsamarbete. Stats- och regeringscheferna påpekar också vikten av att förhandlingar om en global överenskommelse efter 2012 inleds i slutet av 2007 och slutförs under 2009.

För att uppnå målet om att begränsa jordens genomsnittliga temperaturökning med två grader framhåller stats- och regeringscheferna att det är nödvändigt med en integrerad klimat- och energipolitik. Europeiska rådet antog en omfattande energihandlingsplan för 2007-2009 med ambitiösa målsättningar för förnybar energi och energieffektivitet. Stats- och regeringscheferna enades om två bindande mål: att 20 procent av EU:s

energikonsumtion ska komma från förnyelsebara källor år 2020 och att andelen biodrivmedel samma år ska vara 10 procent. Dessutom ska EU nå ett mål om 20 procents energieffektivisering till år 2020.

Det mest konkreta arbetet sker nu på europeisk nivå med beredning av lagförslaget om att införliva flyget i EU:s system för utsläppshandel. Trots att det utvecklas en ökad förståelse från övriga länder om att åtgärder behövs när det gäller att begränsa flygets klimatpåverkan är frågan om att ansluta tredjelandsbolag till handelssystemet mycket kontroversiell.

Detta verifierades tydligt på ICAO:s generalförsamlingsmöte i september 2007. Alla 42 EU och ECAC-stater reserverade sig formellt mot delar av den resolutionstext som antogs av ICAO på miljöområdet. Den europeiska reservationen riktar sig särskilt mot kravet på ömsesidig överenskommelse (*mutual agreement*) för att omfatta andra staters flygföretag vid införande av handel med utsläppsrätter (och även avgifter avseende växthusgaser). Ett sådant krav skulle omöjliggöra en anslutning av flyget till EU:s handelssystem på rimligt lika villkor. Vidare uttrycker reservationen missnöje med den låga ambitionen och bristen på konkreta åtgärder och utsläppsmål för att minska flygets klimatpåverkan.

EU:s förslag bereds nu både i ministerrådet och i Europaparlamentet (EP), som har haft sin första läsning av förslaget. Enighet råder mellan rådet och EP om att införliva flyget genom att ansluta luftfartygsoperatörerna till EU:s utsläppshandelssystem. Förslaget innebär att utsläppshandeln för flyglinjer inom EU, både inrikes och utrikes, träder i kraft 2011 och att alla flyglinjer till och från flygplatserna i EU omfattas fr.o.m. 2012. Rapportering av utsläpp ska göras av luftfartygsoperatörerna (*aircraft operators*) fr.o.m. 2010. Operatörerna ska tilldelas utsläppsrätter och de ska för varje period överlämna utsläppsrätter motsvarande sina faktiska utsläpp av koldioxid till en administrerande medlemsstat. Operatörerna ska kunna köpa utsläppsrätter ur det nuvarande handelssystemet och använda sig av Kyotoprotokollets övriga projektbaserade flexibla mekanismer såsom CDM⁴⁴.

Storleken på utsläppstaket för sektorn per år torde inledningsvis komma att ligga någonstans kring 90-100procent av historiska utsläpp, beräknade som genomsnittet av faktiska utsläpp under perioden 2004-2006. Fördelning till operatörerna av utsläppsrätter ska ske dels genom gratis tilldelning genom riktmärken och dels genom auktionering. Det är troligt att riktmärket kommer att bygga på Revenue Ton Kilometers (RTK), dvs. transporterad last.

Oavgjorda frågor inom rådet och mellan rådet och parlamentet (november 2007) är bl.a. starttidpunkt för systemet och frågan om att först börja med flygningar enbart inom EU. Fördelningen mellan auktionerad tilldelning och gratistilldelning är omtvistad där omfattningen av auktionering i slutändan lär hamna någonstans mellan knappt 10 procent och 25 procent. En mycket kontroversiell fråga är om intäkterna från auktioneringen ska öronmärkas för att användas för miljörelaterade åtgärder eller om pengarna ska gå till statskassan. Det återstår också att finslipa de undantag som ska gälla för att inte omfattas av systemet. Det är klarlagt att militärflyg och flygningar

⁴⁴ CDM = Clean Development Mechanism (Mekanismen för ren utveckling)

enligt visuella flygregler undantas. En nedre storleksgräns kommer också att fastställas. Troligen kommer dessutom en aktivitetsgräns att sättas som utesluter en mängd operatörer från tredje land, och därmed trafik från en mängd utvecklingsländer med liten luftfartsverksamhet i förhållande till EU.

7 KONKURRENS- OCH KONSUMENTFRÅGOR

Vissa delar av marknaden behöver särskilt övervakas och regleras för att hela transportkedjan ska fungera på ett effektivt och optimalt sätt.

EG-förordningen avseende passagerarnas rättigheter vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flyg har utvärderats av kommissionen och utvärderingen pekar på problem bl.a. när det gäller definitionen av extraordinära omständigheter och lågkostnadsbolagens hantering av ombokningar och passagerarnas rätt till service.

7.1 Behovet av ekonomisk reglering

Avregleringen av luftfartsmarknaden i Europa har inneburit ökad pris- och utbudskonkurrens och fler flygbolag och flyglinjer. Flygresenärerna har därmed kunnat åtnjuta lägre biljettpriser och i många fall nya resmål.

Flygmarknaden är till stor del en nätverksindustri som kännetecknas av naturliga eller nästan naturliga monopol. Det gäller framför allt flygplatser och andra tjänster som är nödvändiga för att kunna bedriva trafik, till exempel flygtrafikledning. När en marknad öppnas för konkurrens eller när en avreglerad marknad inte fungerar tillfredsställande kan det finnas behov av ekonomisk reglering för att motverka konkurrensskadliga beteenden. Som exempel kan nämnas EG-kommissionens förslag till reglering av flygplatsavgifter. Förslaget syftar till att uppnå en mer effektiv flygplatsdrift och konkurrens. EG-kommissionen, genom transportkommissionär Barrot, har tillsatt en högnivågrupp för att utarbeta förslag för Europas framtida flyg. Bland högnivågruppens rekommendationer lyfts behovet av ekonomisk reglering fram för att uppnå effektivitet vid monopolverksamhet.

Under år 2007 har Luftfartsstyrelsen vidare i ett regeringsuppdrag föreslagit hur konkurrensutsättning av lokal flygtrafiktjänst skulle kunna genomföras. Idag har Luftfartsverket (LFV) en monopolsituation på marknaden och LFV kontrollerar dessutom en stor del av den infrastruktur/utrustning som andra aktörer är beroende av att ha tillträde till för att kunna konkurrera i tjänsteproduktionen.

Luftfartsstyrelsen har i sin rapport 2007:8, *Tillträde till infrastruktur – en nödvändig förutsättning för konkurrensutsättning av flygtrafiktjänst*, betonat att en grundläggande förutsättning vid en konkurrensutsättning av flygtrafiktjänstverksamhet är att LFV arbetar under förhållanden som är likvärdiga dem som gäller för privata entreprenörer. Luftfartsstyrelsen har därför föreslagit att Luftfartsverket åläggs att genomföra en funktionell separation av infrastrukturen för flygtrafiktjänst och produktionen av

flygtrafiktjänst i två separata resultatenheter samt att Luftfartsverket åläggs en skyldighet att upplåta infrastruktur/utrustning till kostnadsbaserade priser, på ett öppet sätt och på likvärdiga villkor.

På den avreglerade marknaden har det dock visat sig nödvändigt att särskilt bevaka och skydda passagerarnas rättigheter. Som ett led i detta arbete anser regeringen exempelvis att ett regelverk avseende licensieringsförfarande och informationsskyldighet för flygreseorganisatörer bör övervägas.

7.2 Kompensation och assistans vid nekad ombordstigning och inställda flygningar

År 2004 trädde europaparlamentets och rådets förordning⁴⁵ som rör kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar i kraft. Syftet med förordningen är att förbättra passagerarnas rättigheter. Reglerna omfattar alla flygningar från EU och flygningar från tredje land till EU som flygs av EG-flygbolag. I Sverige är Konsumentverket behörig myndighet för förordningen.

Beroende på omständigheterna ställs det i förordningen krav på flygbolagen att vid försening, inställda flyg eller nekad ombordstigning:

- erbjuda service i form av måltider, övernattningar m.m.
- erbjuda återbetalning och ombokning
- utbetala kompensation på upp till 600 euro per passagerare och
- självmant informera passagerarna om deras rättigheter.

I april i år publicerade kommissionen en utvärdering av hur förordningen har efterlevts de första två åren sedan sitt ikraftträdande.⁴⁶ I utvärderingen pekar kommissionen på en rad problem vad gäller såväl flygbolagens efterlevnad av förordningen som de behöriga myndigheternas hantering av passagerarnas klagomål.

Ett av dessa problem är att bolagen i de flesta fall av inställda flyg anger extraordinära omständigheter som skäl, eftersom de under dessa omständigheter inte är skyldiga att erbjuda de drabbade passagerarna någon ekonomisk kompensation. Kommissionen konstaterar också att de nationella myndigheterna inte alltid ifrågasätter om det verkligen rör sig om extraordinära omständigheter, vilket i princip innebär att passagerarna är tvungna att acceptera bolagens beslut om de inte vill inleda en juridisk process. Eftersom dispyter om vad som utgör extraordinära omständigheter upptar mer än 70 procent av de nationella myndigheternas resurser vad gäller klagomål, överväger kommissionen att ge ut riktlinjer för hur termen extraordinära omständigheter kan tolkas.

Vid nekad ombordstigning eller inställda flyg har flygbolagen möjlighet att antingen erbjuda passagerarna ekonomisk kompensation eller att boka om deras resa med

⁴⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 261/2004 av den 11 februari 2004

⁴⁶ Kommissionen, ”Communication of the Commission to the European Parliament and the Council pursuant to Article 17 of Regulation (EC) No 261/2004”, 8708/07

jämförbart transportslag. Nätverksbolag som inte kan erbjuda lämplig ombokning med eget flyg, har vanligen avtal med andra bolag för att, om det blir nödvändigt, boka om passagerarna till dessa till en rimlig kostnad. Lågstkostnadsbolag har emellertid sällan jämförbara avtal, vilket gör att deras passagerare kan fastna på regionala flygplatser i flera dagar. Det finns därtill rapporter om att vissa flygbolag inte heller har erbjudit dessa passagerare rimlig assistans i form av exempelvis hotellövernattningar.

Även avseende rätten till service vid förseningar på minst två timmar förekommer det att lågstkostnadsbolag, som ofta opererar från mindre flygplatser med ett mindre utbud av övernattningsmöjligheter, restauranger m.m., inte uppfyller de krav som ställs i förordningen. Det har även rapporterats om brister i flygbolagens information om passagerarnas rättigheter.

När det gäller de nationella myndigheternas klagomålshantering skiljer sig dessa åt mellan medlemsstaterna. De mest effektiva systemen har Belgien och Danmark, där förbrytelser mot regleringen är kriminaliserade. I Belgien kan förbrytelser mot regleringen leda till fängelsestraff på upp till ett år för personalen vid flygbolagen. För att harmonisera tillämpningen av reglerna, vill kommissionen öka samarbetet mellan de nationella myndigheterna. Kommissionen pekar också på att den har möjligheten att inleda ett förfarande mot medlemsstater om dess hantering av reglerna inte är tillfredsställande.

7.3 Förstärkta rättigheter för passagerare med funktionshinder

EU har beslutat om en ny förordning om funktionshindrade personers rättigheter i samband med flygresor med syfte att stärka deras rättigheter. Förordningen innehåller dels regler om förbud mot diskriminering vid bokning av flygbiljett på grund av funktionshinder, dels regler om assistansservice på flygplatserna. Ansvaret för passageraren under den tid passageraren befinner sig på flygplatsen flyttas från flygföretaget till flygplatsen. Den assistansservice som en funktionshindrad passagerare behöver för att genomföra flygresan kommer att finansieras genom avgifter som fördelas på samtliga passagerare. Förordningen träder i kraft fullt ut i juli 2008.

Implementeringen av förordningen - införandet av sanktioner och upprättandet av oberoende organ att hantera klagomål - kommer att innebära uppdrag åt Luftfartsstyrelsen.



LUFTFARTSSTYRELSEN
Swedish Civil Aviation Authority

**601 73 Norrköping. Telefon 011-415 21 00. Fax 011-415 22 50.
luftfartsstyrelsen@luftfartsstyrelsen.se www.luftfartsstyrelsen.se**