

Upprättad av  
Pernilla Gunnarsson  
Luffartsavdelningen  
Enheten för marknad, miljö och analys  
Sektionen för marknad

# Utredning av förutsättningarna för lufttrafikföretag i Sverige



Datum

2013-02-20

TSL 2014-5806

**Versionshistorik**

<b>Version</b>	<b>Datum</b>	<b>Beskrivning</b>	<b>Ansvarig</b>
01.00	2013-02-20	Fastställd version	Pernilla Gunnarsson

**Innehåll**

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>6</b>
<b>1.1 Uppdraget .....</b>	<b>6</b>
<b>2 KONKURRENSSITUATIONEN PÅ DEN SVENSKA LUFTFARTSMARKNADEN .....</b>	<b>FEL! BOKMÄRKET ÄR INTE DEFINIERAT.</b>
2.1.1 Beskrivning av den svenska luftfartsmarknaden .....	7
2.1.2 Den svenska luftfartsmarknaden i siffror .....	8
<b>2.2 Jämförelse av konkurrenssituationen på den svenska marknaden med situationen i andra jämförbara länder .....</b>	<b>15</b>
2.2.1 Danmark .....	15
2.2.2 Norge .....	17
<b>2.3 Eventuella strukturella hinder som försvårar lönsamhet och hållbar verksamhet för svenska flygföretag .....</b>	<b>21</b>
<b>2.4 Påverkan av Transportstyrelsens avgifter på de svenska flygföretagens konkurrenskraft .....</b>	<b>26</b>
<b>2.5 Förslag på åtgärder som identifierats för att förbättra konkurrenssituationen på den svenska luftfartsmarknaden .....</b>	<b>31</b>

## Sammanfattning

### Uppdraget

Senaste tiden har präglats av lågkonjunkturer, naturkatastrofer, länder i uppror och ekonomier i obalans. Den ekonomiska tillväxten i Europa har mattats av och det finns mycket som talar för att tillbakagången kommer att fortgå under de kommande åren. Det råder hård konkurrens bland flygföretagen, vilket resulterar i återkommande konsolideringar såväl som konkurser av mindre och större flygföretag.

Under de senaste åren har ett antal svenska flygföretag<sup>1</sup> gått i konkurs och fått lägga ner sin verksamhet, oftast enbart efter ett par års verksamhet. En analys av olika flygföretags marknadsandelar visar dessutom att svenska flygföretag tappar marknadsandelar både på inrikes- och utrikesmarknaden, vilket kan tyda på att svenska flygföretag har sämre förutsättningar än flygföretag från andra länder.

Utredningen syftar till att undersöka förutsättningarna för svenska flygföretag, på såväl inrikes- som utrikesmarknaden. Utredningen ska identifiera eventuella strukturella eller marknadsmässiga problem som kan förklara nedgången av andelen av den svenska luftfarten som utförs av svenska flygföretag. Utredningen omfattar enbart den del av marknaden som berör kommersiella lufttransporter av passagerare.

### Förslag

Transportstyrelsen föreslår:

- genomföra en studie som undersöker förutsättningarna på luftfartsmarknaden för de övriga svenska flygföretag som inte ingår i den här utredningen
- prioritera sin marknadsövervakning och undersökning av konkurrensförhållandena på flygmarknaden med hjälp av branschmöten och att studera flygbolagens totala avgifter,
- vidare utreda varför svenska flygbolag upplever att skillnaderna i hur enskilda flygbolag och medlemsländer tolkar och efterlever EU-regler är stora,

---

<sup>1</sup> Lufttrafikföretag som innehar ett svenskt drifttillstånd och operativ licens.

- ta initiativ till regelbundna informella möten med branschen/delsegment och Näringsdepartementet där situationen på flygmarknaden diskuteras utifrån aktuella frågor om marknadsförutsättningar. Härigenom kan myndigheten även förbättra återkopplingen till branschen,
- klargöra ytterligare vad flygbolagen får för de avgifter de erlägger till Transportstyrelsen,
- ytterligare undersöka möjligheten till samordnad tillsyn med andra myndigheter,
- genomföra en studie vad gäller helhetsbilden av de olika avgifter som flygbolagen betalar,
- undersöka möjligheten att genomföra en komparativ studie för att kartlägga hur finansieringen ser ut inom de olika trafikslagen,
- vidareutveckla de kontakter Transportstyrelsen har med Konsumentverket och klargöra vilken roll Transportstyrelsen har gentemot myndigheten
- vidareutveckla de kontakter Transportstyrelsen har med Konkurrensverket och klargöra vilken roll Transportstyrelsen har gentemot myndigheten

# 1 Inledning

## 1.1 Uppdraget

Under de senaste åren har ett antal svenska flygföretag gått i konkurs och fått lägga ner sin verksamhet. År 2006 fanns det 14 flygföretag med svensk stor operativ licens som sysslade med regelbunden kommersiell passagerartransport, motsvarande siffra 2012 var 7.

En analys av den svenska luftfartsmarknaden visar dessutom att svenska flygföretag tappar marknadsandelar både på inrikes- och utrikesmarknaden, vilket kan tyda på att svenska flygföretag har sämre förutsättningar än flygföretag från andra länder.

Utredningen syftar till att undersöka förutsättningarna för svenska flygföretag, såväl på inrikes- som utrikesmarknaden. Utredningen ska identifiera eventuella strukturella eller marknadsmässiga problem som kan förklara nedgången av andelen av den svenska luftfarten som utförs av svenska flygföretag. Utredningen omfattar enbart den del av marknaden som berör kommersiella lufttransporter av passagerare.

Utredningen har begränsats till de flygbolag som har stor operativ licens, då dessa dominerar den svenska inrikes- samt utrikesmarknaden. Det finns dock all anledning att genomföra en liknande studie för de mindre aktörer som utgör övriga svenska flygföretag vilka inte ingår i den här utredningen.

Uppdraget har genomförts av Helen Axelsson, Pernilla Gunnarsson, Carina Petersson och Tina Schagerström Melin. Uppdragsgivare är Simon Posluk, chef för enheten för marknad, miljö och analys.

## 2 Konkurrenssituationen på den svenska luftfartsmarknaden

### 2.1.1 Beskrivning av den svenska luftfartsmarknaden

För att utföra passagerartransporter på kommersiell basis krävs dels ett driftstillstånd, Air Operator Certificate i enlighet med EU-OPS, dels en operativ licens (OL). Den operativa licensen kan vara stor eller liten beroende på vikt och antal säten för flygbolagens luftfartyg<sup>2</sup>. I december 2012 fanns det 38 kommersiella flygföretag. Av dessa innehar 11 tillståndshavare en stor operativ licens, varav 7 bolag sysslar med regelbunden kommersiell passagerartrafik. Ytterligare två bolag hade vid ingången av 2012 stor operativ licens men gick i konkurs under våren, vi har valt att ha med dem i studien för att spegla deras ekonomiska situation innan detta. Bolagen i tabellen nedan stod 2011 för 82 procent av svenska flygbolags inrikestrafik respektive 28 procent av svenska flygbolags utrikestrafik.

Nedan finns en tabell med svenska flygbolag med stor operativ licens vid ingången av år 2012<sup>3</sup>.

Flygbolag	Ägarstruktur	Antal passagerare inrikes	Antal passagerare utrikes	Antal trafikerade svenska flygplatser	Flygplanstyp
SAS Group	SAS 100 %	3 019 700	2 627 526	16	Airbus Boeing
Malmö Aviation AB	Braathens Aviation AB 100 % Braganza AB	1 300 999	35 073	10	AVRO 146
Braathens Regional AB	Erik Thun AB 100 %	761 915	4 496	24	SAAB 340 SAAB 2000 ATR
Skyways Express AB	Konkurs 2012-05-22	377 863	31 544	19	FOKKER F27
TUIfly Nordic AB	Britannia Sweden AB 100 % TUI Travel Holdings Sweden AB	236	391 947	8	Boeing 737-800 Boeing 757-200 Boeing 767-300
Nextjet AB	Höga Kusten Flyg AB	217 968	14 805	29	SAAB 340 ATP
City Airline AB	Konkurs 2012-05-22	88 441	134 277	19	EMB-135/145
Nova Airlines AB	FT Aviation AB 100 % Kouni Travel Holding Ltd	354	216 379	4	Airbus A321-231
Svenska Direktflyg AB	Largus Holding AB 100 % Westindia AB	44 688	-	21	Jetstream

<sup>2</sup> Stor OL ges till flygbolag som opererar med luftfartyg med högsta tillåtna startmassa större än 10 ton eller har fler än 20 passagerarsäten. Flygbolag vars flygplansflotta understiger dessa värden erhåller en liten licens.

<sup>3</sup> Uppgifter om antal passagerare och trafikerade flygplatser är från 2011.

### 2.1.2 Den svenska luftfartsmarknaden i siffror

För att spegla situationen för svenska flygbolag har vi undersökt efterfrågan på flygresor, fördelningen av passagerare som flugits av svenska respektive utländska flygföretag samt fördelning av flygbolag som trafikerar svensk in- respektive utrikesmarknad.

Här ser vi att efterfrågan ökar i genomsnitt för utrikes flygresor, medan den årliga tillväxten i genomsnitt är noll vad gäller efterfrågan på inrikes flygresor. Inrikesflygmarknaden präglas alltså av hög konkurrens om ett relativt statiskt antal resenärer, medan det fortfarande finns utrymme för att vinna nya kunder på utrikesmarknaden.

De flesta av de svenska flygbolagen har sin största verksamhet på inrikesmarknaden, vilket gör att de har svårt att öka sin verksamhet utan att det sker på bekostnad på deras konkurrenters verksamhet. Lägg därtill att andelen inrikespassagerare som flyger med svenska flygbolag har minskat stadigt sedan 2006. Nya utländska bolag har kommit in på inrikesmarknaden och sätter ytterligare press på de svenska företagen. Med en oförändrad efterfrågan på inrikesresor måste någon ”förlora” i konkurrensen.

Men även på utrikesmarknaden minskar de svenska flygbolagens marknadsandelar och färre passagerare flyger med svenska flygbolag. Situationen på utrikesmarknaden hänger mycket ihop med SAS utveckling, vilket är det dominerande svenska flygbolaget på utrikesmarknaden.

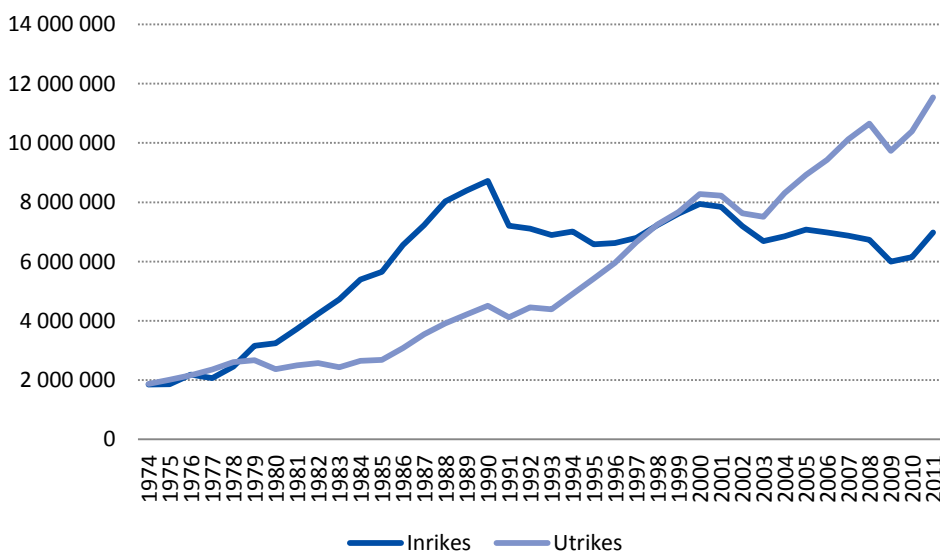


## Efterfrågan på flygresor på svensk in- och utrikesmarknad

De senaste 10 åren visar på en skillnad i efterfrågan mellan utrikes och inrikes flygresor. Efterfrågan fortsätter att öka vad gäller utrikes flygresor, men efterfrågan på inrikes flygresor har stannat av det senaste decenniet. Mellan 1974 och 2011 ökade utrikestrafiken med i genomsnitt 5 procent per år. Inrikestrafiken ökade i genomsnitt med 10 procent per år mellan 1974 och 1990 men mellan 1991 och 2011 har den genomsnittliga årliga tillväxten varit noll (se figur 1).

I samband med lågkonjunkturen och Kuwaitkriget i början av 1990-talet föll efterfrågan på flygresor kraftigt. När det svenska inrikesflyget avreglerades sommaren 1992 befann sig den svenska ekonomin i en djup lågkonjunktur sedan ett drygt år tillbaka. Under 1991 hade antalet inrikespassagerare på de svenska flygplatserna bland annat till följd av lågkonjunkturen minskat med 17,3 procent jämfört med 1990, från 8,7 miljoner till 7,2 miljoner. Detta var något unikt för det svenska inrikesflyget som i det närmaste vuxit kontinuerligt sedan 1950-talet<sup>4</sup>. Ytterligare faktorer som påverkade inrikesflygets utveckling i början av 1990-talet var bland annat införande av moms på persontransporter, omständiga säkerhetsrutiner, förbättrade alternativa transportmöjligheter i form av motorvägar och ett ökat miljömedvetande<sup>5</sup>.

Figur 1: Avresande passagerare i charter- och linjefart, 1974-2011

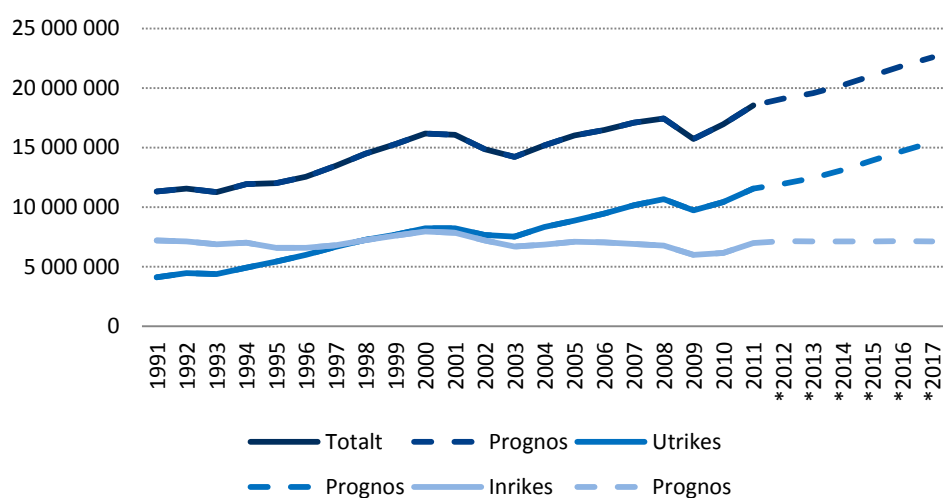


<sup>4</sup> Regeringsuppdrag "Inrikesflygets marknadsförutsättningar", Luftfartsverket 2001

<sup>5</sup> "Inrikesflygets förändringar", Transportstyrelsen 2009

Den rådande trenden för utrikes- respektive inrikestrafik förväntas fortsätta. Efterfrågan på flygresor kommer sannolikt att upprätthållas framöver och förmodligen också öka när det gäller utrikestrafiken. För perioden fram till 2017 prognostiseras en genomsnittlig årlig tillväxt på 5 procent för utrikestrafiken och nolltillväxt för inrikestrafiken (se figur 2).

**Figur 2: Utveckling avresande passagerare inom charter- och linjetrafik från 1991–2017 (2012-2017 baserat på Transportstyrelsens senast fastställda prognos 2012-08-31)**

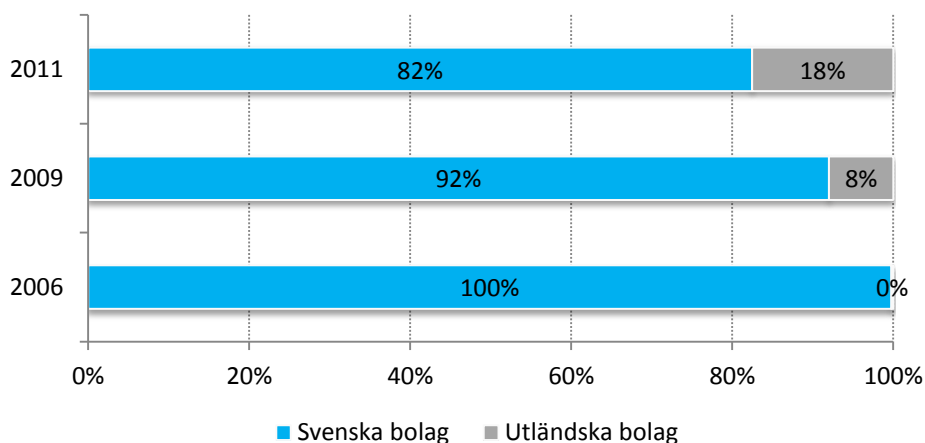


## Passagerare befordrade av svenska respektive utländska flygbolag

### *Inrikesmarknaden*

Andelen inrikespassagerare som flyger med svenska flygbolag har minskat stadigt sedan 2006. Andelen inrikespassagerare som befordrades av svenska bolag var 100 procent år 2006 medan motsvarande siffra för 2011 var 82 procent (se figur 3). Om utvecklingen fortsätter i den här takten skulle det betyda att det inte finns några svenska flygbolag som befordrar inrikespassagerare 2040.

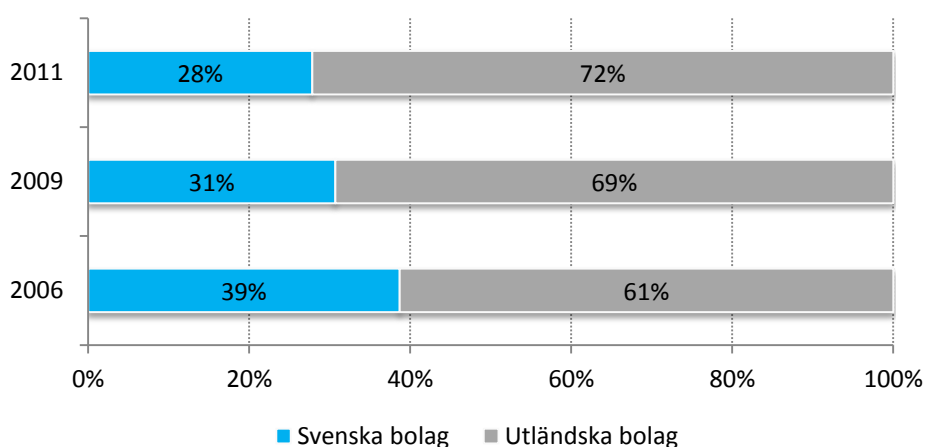
**Figur 3: Inrikestrafik passagerare, fördelning svenska respektive utländska bolag**



### *Utrikesmarknaden*

Även andelen utrikespassagerare som flyger med svenska flygbolag har minskat sedan 2006. Andelen utrikespassagerare som befordrades av svenska bolag var 39 procent år 2006 medan motsvarande siffra för 2011 var 28 procent (se figur 4). Om utvecklingen fortsätter i den här takten skulle det betyda att det inte finns några svenska flygbolag som befordrar utrikespassagerare 2025.

**Figur 4: Utrikestrafik passagerare, fördelning svenska respektive utländska bolag**



### **Fördelning av flygbolag som trafikerar svensk in- respektive utrikesmarknad**

#### *Inrikesmarknaden*

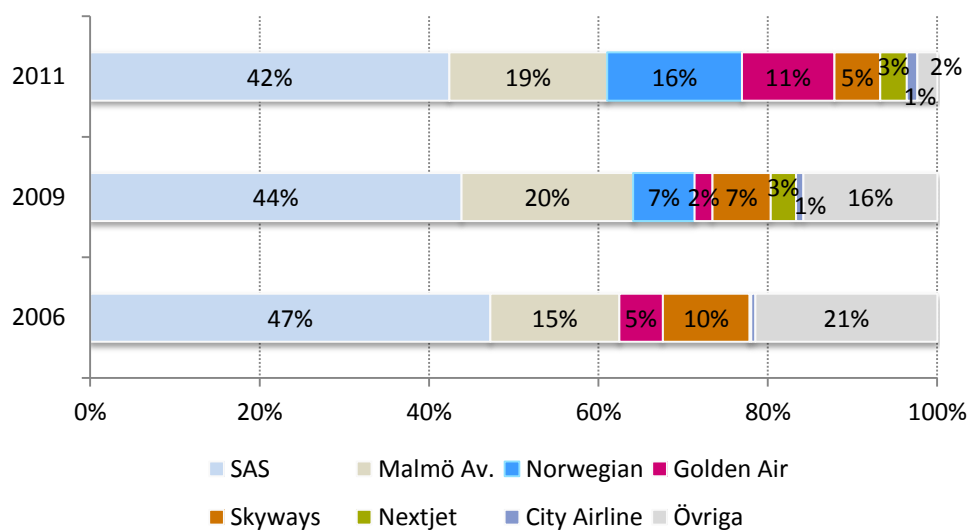
Det har hänt mycket på den svenska inrikesmarknaden sedan 2006. Antalet större aktörer är oförändrat men vilka de är och fördelningen sinsemellan är helt annorlunda.

Figur 5 visar olika flygbolags andelar av inrikesmarknaden, baserat på antal passagerare i linjefart- och chartertrafik, åren 2006, 2009 respektive 2011. Redovisningen av inrikesmarknaden utgår från de 7 bolag som belyses i rapporten och hur deras respektive marknadsandel fördelade sig 2011. Redovisningen av utrikesmarknaden utgår ifrån de 7 bolag som hade störst marknadsandelar 2011.

SAS marknadsandel har minskat 5 procentenheter mellan 2006 och 2011 medan Malmö Aviation har ökat med 4 procentenhet under samma period. Norwegian fanns inte på den svenska inrikesmarknaden 2006 men hade

under 2011 16 procent av marknaden. Andelen övriga bolag utgjordes 2011 av ett mindre antal bolag med en marknadsandel mindre än 1 procent.

**Figur 5: Olika flygbolags andelar av inrikesmarknaden, baserat på antal passagerare i linjefart- och chartertrafik, år 2006-2011**

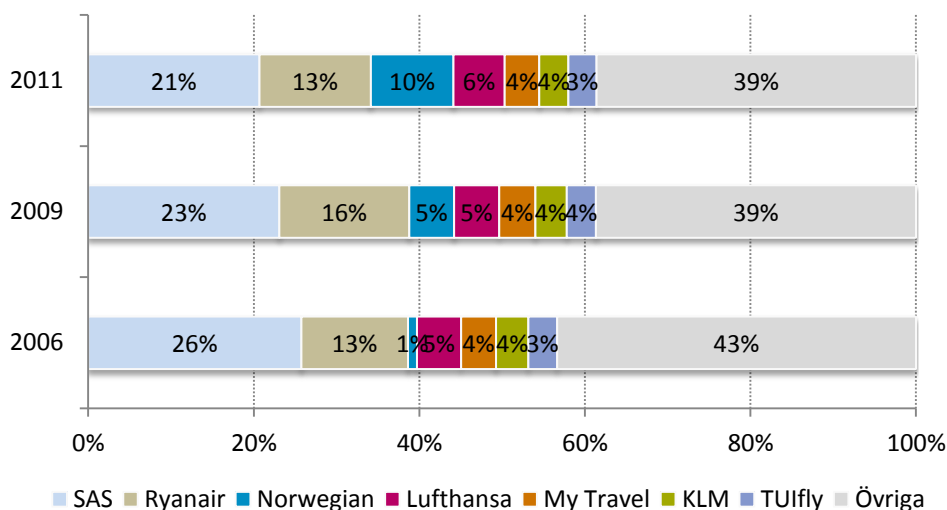


*Utrikesmarknaden*

De svenska flygbolagens marknadsandelar har minskat under den senaste sexårsperioden på den svenska utrikesmarknaden. Detta hänger till stor del ihop med den minskning som SAS står för.

Figur 6 visar flygbolags marknadsandelar på den svenska utrikesmarknaden. SAS hade 26 procent av utrikespassagerarna 2006 medan andelen var 21 procent 2011. Norwegian hade 10 procent av utrikesmarknaden 2011 och fanns inte alls med bland de sju största operatörerna 2006. Andelen övriga bolag på utrikesmarknaden utgjordes 2011 av ett drygt tiotal bolag med en marknadsandel mellan 1 och 3 procent och en mängd bolag med en marknadsandel på mindre än 1 procent .

**Figur 6: Olika flygbolags andelar av utrikesmarknaden, baserat på antal passagerare i linjefart- och chartertrafik, år 2006-2011**



## 2.2 Jämförelse av konkurrenssituationen på den svenska marknaden med situationen i andra jämförbara länder

I följande avsnitt görs en jämförelse mellan Sveriges, Danmarks och Norges konkurrenssituation. I möjligaste mån baseras jämförelserna på samma årtal men när det gäller nedanstående redovisningar för Danmark respektive Norge har vi inte genomgående funnit exakt motsvarande uppgifter som för Sverige med avseende på år och aggregeringsnivå.

### 2.2.1 Danmark

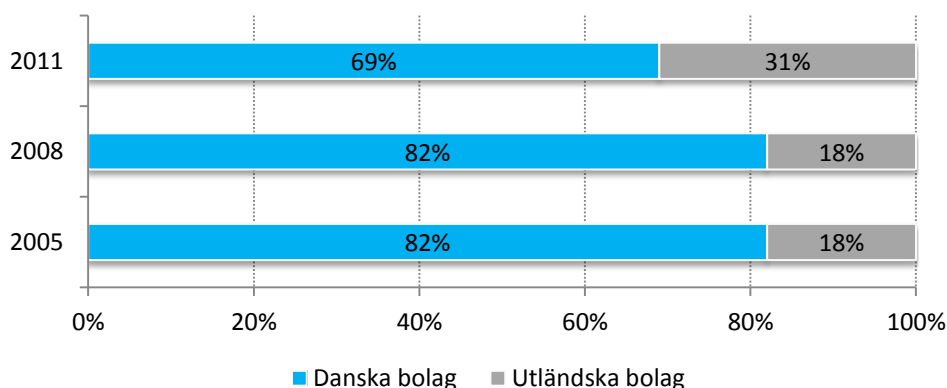
Det finns 23 flygbolag som har dansk licens för att tillhandahålla kommersiell passagerartrafik, av dessa har 13 en stor operativ licens. De tre största företagen efter omsättning enligt årsredovisningen är SAS group, Thomas Cook Airlines Scandinavia och Cimber Sterling.

#### *Den danska luftfartsmarknaden i siffror*

##### *Inrikesmarknaden*

Andelen danska inrikespassagerare som flyger med danska flygbolag har minskat. Andelen danska inrikespassagerare som befordrades av danska bolag var 82 procent år 2005 medan motsvarande andel för 2011 var 69 procent (se figur 7).

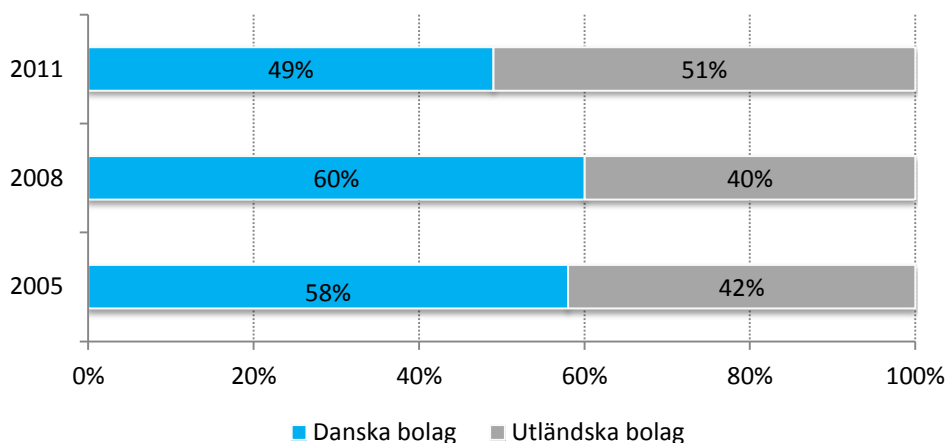
**Figur 7: Dansk inrikestrafik passagerare, fördelning danska respektive utländska bolag**



### Utrikesmarknaden

Även andelen danska utrikespassagerare som befordrats med danska flygbolag har minskat mellan 2005 och 2011. Andelen danska utrikespassagerare som befordrades av danska bolag var 58 procent år 2005 medan motsvarande andel för 2011 var 49 procent (se figur 8).

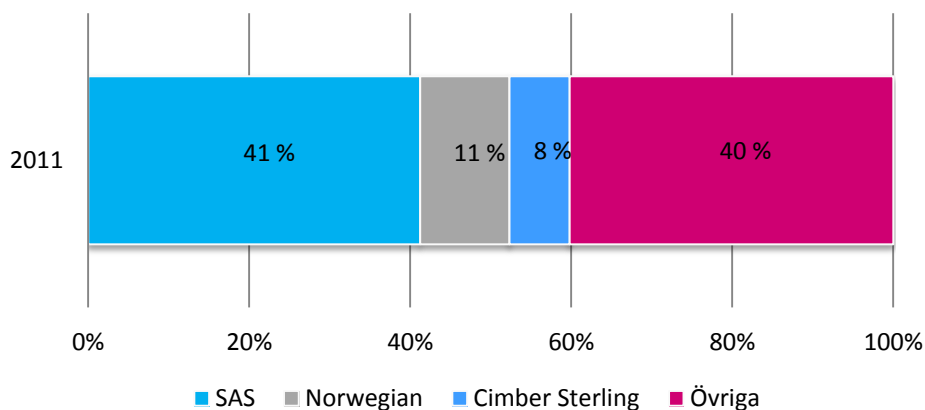
**Figur 8: Dansk utrikestrafik passagerare, fördelning norska respektive utländska bolag**



### In- och utrikesmarknaden

Figur 9 visar flygbolags marknadsandelar på den danska marknaden 2011 (in- och utrikes aggregerat). SAS hade 41 procent av marknaden, Norwegian 11 procent och Cimber 8 procent. Övriga bolag utgjorde 40 procent, det finns tyvärr ingen information om vilka bolag som ingår här.

**Figur 9: Olika flygbolags andelar av den danska in- och utrikesmarknaden, baserat på antal passagerare i linjefart- och chartertrafik, år 2011**





## 2.2.2 Norge

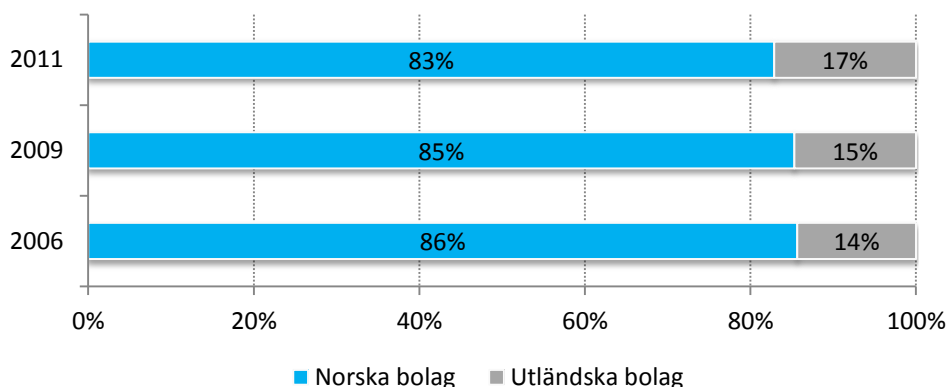
Två större flygbolag flyger på inrikesmarknaden i Norge: SAS och Norwegian. Utöver dessa flyger ett antal mindre flygbolag på de regionala flygplatserna, det dominerande flygbolaget av dessa är Widerøe<sup>6</sup>. Ett nytt bolag, Danish Air Transport (DAT), har fått inträde på den norska inrikesmarknaden och utmanar Widerøe om vissa linjer. Inrikestrafiken är en mycket större andel av den totala trafiken i Norge jämfört med andra länder.

### *Den norska luftfartsmarknaden i siffror*

#### *Inrikesmarknaden*

Andelen norska inrikespassagerare som flyger med norska flygbolag har minskat något, dock är minskningen inte alls på samma nivå som för Sverige och Danmark. Andelen norska inrikespassagerare som befordrades av norska bolag var 86 procent år 2006 medan motsvarande siffra för 2011 var 83 procent (se figur 10). Att minskningen i passagerarandel för den norska inrikesmarknaden inte är lika stor som för Sverige och Danmark kan ha flera förklaringar såsom skillnader i terräng, kollektivtal och övriga nationella förutsättningar som regler och avgifter. Troligtvis beror detta till stor del på de geografiska förutsättningarna, med svårtillgänglig terräng, som innebär att inrikesflyget har en stor konkurrensfördel jämfört med övriga trafikslag då det är ett tidseffektivt och i många fall det enda möjliga transportmedlet. I samband med upphandlingar av inrikesflyg ställs också höga krav på erfarenhet av liknande flygningar.

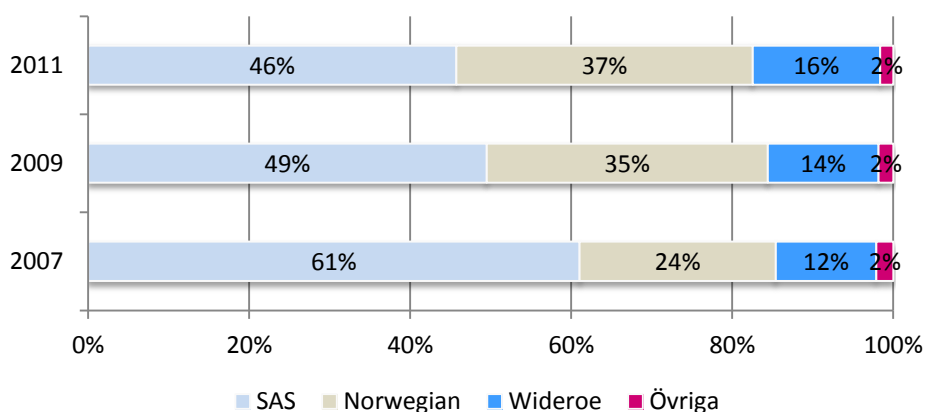
**Figur 10: Norsk inrikestrafik passagerare, fördelning norska respektive utländska bolag**



<sup>6</sup> Ingår i SAS Group

Figur 11 visar att SAS tappat marknadsandelar på den norska inrikesmarknaden mellan 2007 och 2011, från 61 till 46 procent. Norwegian har istället ökat i nästan samma storleksordning, med 13 procent. Bakgrunden till omfördelningen av marknadsandelar är att Norwegian har ökat sin kapacitet och öppnat nya rutter. Dock visar siffror för 2012 att utvecklingen har stannat upp och att SAS tar tillbaka marknadsandelar<sup>7</sup>.

**Figur 11: Olika flygbolags andelar av den norska inrikesmarknaden, baserat på antal passagerare i linjefart- och chartertrafik, år 2007-2011**

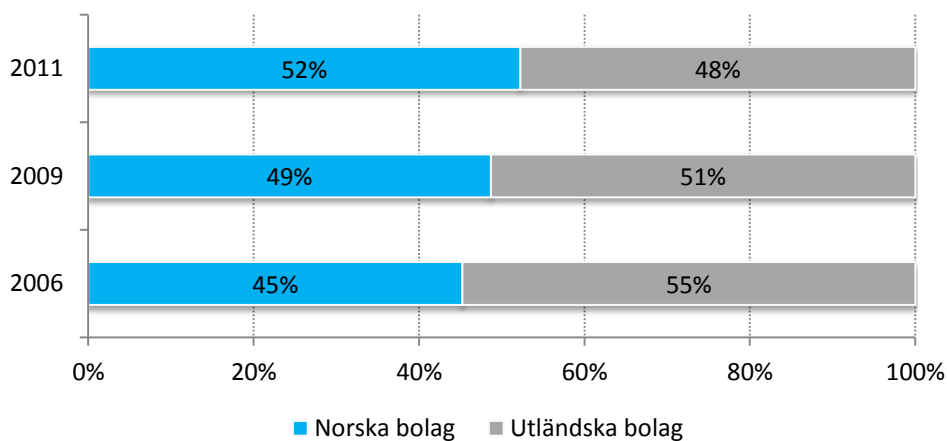


<sup>7</sup> Luftfartstilsynet

*Utrikesmarknaden*

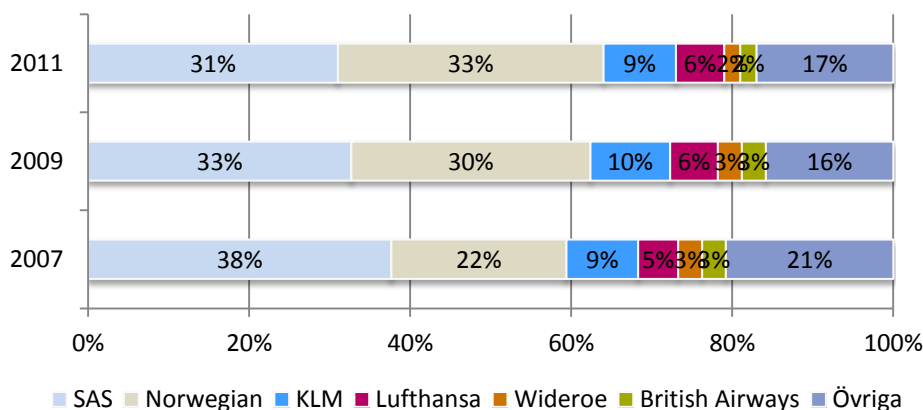
Andelen norska utrikespassagerare som befordrats med norska flygbolag har ökat mellan 2006 och 2011. Andelen norska utrikespassagerare som befordrades av norska bolag var 45 procent år 2006 medan motsvarande siffra för 2011 var 52 procent (se figur 12).

**Figur 12: Norsk utrikestrafik passagerare, fördelning norska respektive utländska bolag**



Figur 13 visar att även på den norska utrikesmarknaden har SAS tappat marknadsandelar mellan 2007 och 2011, från 38 till 31 procent. Norwegian har samtidigt ökat sin marknadsandel från 22 till 33 procent.

**Figur 13: Olika flygbolags andelar av den norska utrikesmarknaden, baserat på antal passagerare i linjefart- och chartertrafik, år 2007-2011**



I tabellen nedan redovisas hur de inhemska flygbolagens andel av inrikes- respektive utrikestrafiken skiljde sig åt mellan länderna år 2011. I Sverige och Norge ligger andelen inhemska bolags andel av inrikestrafikens passagerare på drygt 80 procent medan motsvarande siffra för Danmark är knappt 70 procent, vilket troligtvis till stor del har att göra med Danmarks geografi. Avstånden är små inom landet vilket gör det mindre attraktivt att flyga inrikes, istället väljer man andra färdmedel. Anmärkningsvärt är att svenska bolag står för mindre än en tredjedel av utrikestrafiken från Sverige medan både norska och danska bolag står för omkring hälften av utrikestrafiken i sina respektive länder. Detta tyder på att det är lättare för utländska operatörer att ta sig in på den svenska marknaden och konkurrera med inhemska bolag, för att få reda på vilka faktorer som ligger bakom detta skulle ytterligare studier behöva göras.

**Tabell 1: Inhemska flygbolags andel av inrikes- respektive utrikestrafiken i Sverige, Danmark och Norge år 2011**

	Inhemska bolags andel av inrikestrafiken 2011	Inhemska bolags andel av utrikestrafiken 2011
Sverige	82 %	28 %
Danmark	69 %	49 %
Norge	83 %	52 %

### **2.3 Eventuella strukturella hinder som försvårar lönsamhet och hållbar verksamhet för svenska flygföretag**

Utredningen har begränsat sig till de flygbolag som har en stor operativ licens. För att få en bild av hur de svenska flygbolagen som sysslar med kommersiell passagerartrafik upplever situationen på marknaden har Transportstyrelsen genomfört intervjuer med de berörda flygbolagen. Vi har även talat med representanter från branschorganisationen Svenska flygbranschen samt LFV och Swedavia<sup>8</sup>.

Utredningen skickade ut generella frågeställningar före respektive möte som vi bad respondenterna att fundera över till mötet.

- Hur ser du på förutsättningarna att bedriva verksamhet i Sverige nu och i framtiden generellt?
- Hur har förutsättningarna förändrats de senaste åren (5-10-årsperspektiv)?
  - Vad tror du att det kan bero på? (konjunkturläget, regelverk/olika strukturella hinder, miljö, bränslepriser, skatter och avgifter etc.)
- Hur ser förutsättningarna ut i en internationell jämförelse?
  - Hur ser konkurrensen, marknadsläget ut generellt på den nordiska, europeiska, utomeuropeiska marknaden? Och hur upplever du att läget har förändrats de senaste åren? Och kommer att förändras de närmaste åren?
- Vilka faktorer är avgörande för hur ni planerar er verksamhet framöver? Hur ser era framtidsplaner ut?

#### *Förutsättningarna att bedriva luftfartsverksamhet i Sverige*

Nedan följer en sammanfattning av intervjuerna med flygbolagen i studien. Då vi vill spegla en del av flygbolagens uppfattning av den svenska flygmarknaden i den här delen redovisas svaren utan diskussion och vi vill klargöra att det här är flygbolagens syn på hur flygmarknaden ser ut.

Samtliga intervjuade flygföretag är överens om att luftfartsmarknaden har förändrats mycket de senaste 10 åren. Flygmarknaden är en mycket konjunkturkänslig bransch. När stora företag varslar eller drar ned på sin resebudget drabbas de svenska flygbolagen som bygger en del av sin verksamhet på affärsresenärer. Resenärerna har blivit mycket mer priskänsliga och medvetna, de accepterar inte höga flygpriser utan det ska

---

<sup>8</sup> LFV och Swedavia fick inte samma frågeformulär som flygbolagen utan ställdes mer generella frågor om sina avgifter.

”vara billigt” att flyga. Vissa flygbolag anser att det inte finns tillräckligt stort underlag för det antal flygplatser och linjer som erbjuds på inrikesmarknaden<sup>9</sup>. Man ser en utveckling mot färre flygplatser i framtiden.

Antalet svenska aktörer har minskat kraftigt på inrikesmarknaden samtidigt som utländska aktörer kommer in på marknaden. Det råder en viss överkapacitet på inrikeslinjer. Här förutspår flera av de intervjuade flygföretagen en fortsatt minskning av antalet svenska flygbolag, med fortsatta konsolideringar. Vissa anser att det finns för många bolag på marknaden och att det är önskvärt med färre bolag för att få en starkare luftfartsmarknad och en sundare konkurrens bolagen emellan. På utrikesmarknaden har de svenska bolagens marknadsandelar minskat medan utländska lågprisaktörer kommit in på marknaden. Här nämns europeiska lågprisbolag som Ryanair och Wizzair. Utöver detta finns en trend där europeiska bolag tappar marknadsandelar till bland annat amerikanska och asiatiska bolag.

De svenska bolagen har inte i samma utsträckning lyckats ta sig in på den utländska marknaden, flera av flygbolagen nämner det svenska löneläget och ex. pensionsavtal som hindrande faktorer. Vissa bolag är fast i gamla avtal, medan de nya bolagen kan avtala om andra förutsättningar. Det finns en känsla av att Sverige ska vara ”bäst i klassen” och följer EU-regler alltför bokstavligen medan man i andra länder inte är lika regeltrogna utan nöjer sig med att följa reglerna enligt en ”lägsta nivå”. Detta skapar en ojämn konkurrens länderna emellan. Många av de intervjuade framhåller att svenska flygbolag tar sitt sociala ansvar men att de utländska bolag som kommer in på den svenska inrikesmarknaden inte följer samma regler, trots att man bör ”göra rätt för sig där man är verksam”. **Man lyfter att EU-reglerna bör tolkas och följas lika av alla EU-länder för att skapa en rättvis konkurrens.** Här nämns också att antalet tekniska kontroller skiljer sig mycket åt i antal beroende på vilket land man lyder under. Flera bolag anser att myndigheten i det land man opererar bör kunna kontrollera de flygbolag som flyger där, d.v.s. att **om ett utländskt bolag opererar i Sverige så bör kontrollerna av dessa bolag skötas av svenska myndigheter.**

Flera av de intervjuade flygföretagen anser att **Trafikverkets upphandlingar av rikstrafiken behöver förbättras.** Man anser att svenska flygbolag som har högre lönekostnader missgynnas gentemot utländska bolag då Trafikverket väljer de som flyger billigast, snarare än att göra som i Norge där ”upphandlingar uppfattas ske utifrån kvalitet och vana att operera i terränger som i Norge”. I upphandlingar med EU får inte

<sup>9</sup> Enligt Transportstyrelsens statistik ökade linjeutbudet med omkring 20 procent mellan 2006 och 2009, ökningen mellan 2009 och 2011 är ungefär densamma.

kollektivavtalen räknas med, vilket flera av flygbolagen anser ger en konkurrenssnedvridning då avtalen mellan olika länder skiljer sig åt.

Tillsyn på flera olika nivåer (ex. Transportstyrelsen, EASA, Eurocontrol) nämns som en kostnadsdrivande faktor och man anser att man bör kunna **samordna den tillsyn som olika myndigheter** gör alternativt godkänna den tillsyn som är gjord av en annan myndighet. Flera regelverk upplevs också som kostnadsdrivande. Det finns en önskan om **översyn av reglerna**, speciellt då det gäller områden där teknologin har gått framåt och förutsättningarna kan ha ändrat sig vilket kan leda till överreglerande. Det finns en bild av att "EU lyssnar för lite på flygbolagen".

Överlag är de intervjuade flygbolagen nöjda med tillsynen från Transportstyrelsens sida, de är eniga om att mycket hänger på samarbetet med den inspektör man tilldelas. Ju större flygbolag desto mer positiv är man till systemtillsyn. Man önskar att Transportstyrelsen ska vara "en kraftfull myndighet som sätter ned foten i de frågor som myndigheten ansvarar för". Flera av bolagen ser det dock som att Transportstyrelsen bevakar sina intressen utifrån regelverken istället för att tillsammans med operatörerna se möjligheterna. En gemensam och närmare dialog mellan Transportstyrelsen och branschen är önskvärd. Här förs möjligheten fram att inrätta ett **luftfartsråd med representanter från departementet, Transportstyrelsen, LFV, Swedavia och branschen**. Detta skulle underlätta för svensk luftfart, vilken många av de intervjuade anser saknar en gemensam vision i Sverige. Man påpekar att det finns en mer tydlig luftfartspolitik i både Danmark och Norge.

Flera av flygbolagen nämner bristen på **återkoppling från Transportstyrelsen** när de har fått uttala sig om ex. SLOTS-förordningen i remissförfarandet. Här uttryckte branschen åsikter som inte framfördes i Bryssel och man fick ingen återkoppling efteråt. Det påpekas att det är viktigt att få återkoppling och se resultat av de åsikter som branschen för fram. En ytterligare åsikt som förs fram är också att svenska bolag bör få vara med som observatörer då Sverige förhandlar med främmande land i luftfartsfrågor. I andra länder deltar flygbolagen, vilket innebär att dessa får konkurrensfördelar jämfört med svenska bolag.

**Transportstyrelsens avgifter** tas upp som särskild punkt av flera av de intervjuade flygbolagen. Man ser det som oklart vad man får för den avgift man betalar, avgiftsstrukturen upplevs som för rigid och även om myndigheten sänker en avgift så höjs en annan avgift vilket gör att totalkostnaden höjs. Flygbolagen **saknar någon som ser helheten och har överblick på de totala avgifterna som flygbranschen betalar, både Transportstyrelsens, LFV:s och Swedavias avgifter**. De flesta intervjuade

ser att Transportstyrelsen borde ”ta på sig ett ansvar för att se över hela kostnads- och avgiftssystemet för branschen”.

Speciellt nämns Swedavias avgifter, samtliga intervjuade tar upp det avkastningskrav på 9 procent som Swedavia har från staten<sup>10</sup>. De intervjuade flygbolagen anser att ”det behövs en **genomgång och översyn över Swedavias monopolställning och prissättningsmodell**”. 9 procent ses inte som ett realistiskt avkastningskrav. Enligt intervju med Swedavia har de sänkt sina avgifter mellan 2006-2011 med 21 procent på totalen, de framhåller också att det kommer finnas krav på kostnadseffektivisering inom koncernen för att nå avkastningsnivån nästkommande år.

Flera bolag nämner specifikt det incitamentprogram<sup>11</sup> som är i bruk på ex. Malmö flygplats (MMX) som en konkurrensfördel för lågprisbolag. Man anser att redan etablerade flygbolag får betala för nya bolags inträde på marknaden. Charterbolagen anser att man missgynnas då man inte uppfyller kraven på regelbundenhet. Enligt Swedavia handlar det enbart om att skapa större volymer på Sturup och man ser det som att olika saker har värde för olika flygbolag, ex. vill ett bolag som har många passagerare ha startavgift medan bolag som har få passagerare vill ha en passagerarrörlig avgift.

Vidare anser huvuddelen av de intervjuade att Swedavia ”bör tillhandahålla flygplatser och inte kringverksamheter”, **en flygplats bör ses som en infrastruktur nödvändig för att ta sig från A till B** och inte som en chans att tjäna pengar för staten. Flera av flygbolagen anser att kringverksamheter som ex. affärer och restauranger gör flyget mindre effektivt genom att ge resenären långa avstånd att gå och därigenom längre restid vilket gör det mindre attraktivt för resenärerna att välja flyget framför andra transportmedel, särskilt på kortare avstånd. Swedavia anser att det därigenom blir billigare för flygbolagen då intäkterna på hela flygplatsen täcker kostnaderna, vilket innebär att man kan sprida de höga kostnaderna för den rena flygverksamheten på intäkter för alla verksamheter på flygplatsen.

Något som hänger ihop med detta är olikheter i säkerhetskultur på olika flygplatser. Huvuddelen av flygbolagen ser att flygets fördel gentemot taget är den tid man sparar på att flyga. Delar av den tiden äts upp av stora skillnader i tid i säkerhetskontrollen på olika flygplatser, man **efterfrågar en likvärdig nivå på säkerhetskontrollerna på samtliga flygplatser**.

<sup>10</sup> Enligt intervju med LFV har de ett avkastningskrav på 4 procent. Detta nämns dock inte i intervjuerna med flygbolagen.

<sup>11</sup> Swedavia erbjuder rabatt för nya destinationer samt bonus för passagerarökning enligt vissa kriterier. Se [www.swedavia.se/vara-tjanster/flygmarknad/marknadsstimulans/](http://www.swedavia.se/vara-tjanster/flygmarknad/marknadsstimulans/)



Tanken med att flygplatsen bör ses som en infrastruktur likt järnvägsspår eller vägar hör ihop med vad flera av flygbolagen för fram vad gäller intermodalitet och konkurrens med andra trafikslag. Samtliga intervjuade framhåller att **”flyget är kollektivtrafik och bör behandlas så politiskt”**. Man nämner att flyget bör behandlas lika som tåget vad gäller statlig finansiering av infrastrukturen. Det framhålls att det inte är konkurrens på lika villkor mellan trafikslagen så länge flygets infrastruktur inte har statligt understöd. En annan fråga där man ser önskade skillnader mellan flyget och tåget är passagerarnas rättigheter. Regelverken vad gäller ersättning för förseningar/inställda turer skiljer sig åt mellan de båda trafikslagen. Det framhålls av flera intervjuade att ”ersättningen från SJ i princip är obefintlig, men flygbolagen ska ersätta både biljett och kost/logi enligt fasta belopp<sup>12</sup>” oavsett vad flygresan kostade. Efter ett visst antal timmar räknas flygningen som inställd, men måste ändå företas vilket leder till att flygbolagen förlorar mycket pengar. **Frågan om passagerarnas rättigheter ligger på Konsumentverket**. Flera av de intervjuade säger sig ha dåliga erfarenheter av Konsumentverket i dessa frågor. Det framhålls att frågan ligger hos Trafikstyrelsen i Danmark och flera av de intervjuade flygbolagen anser att frågan borde ha hamnat hos motsvarande myndighet i Sverige, d.v.s. Transportstyrelsen.

Flera av de intervjuade efterlyser mer **samverkan mellan trafikslagen**. Hur man tar sig till flyget är en viktig fråga, att transportinfrastrukturen runt om fungerar. Kommunikationen till Arlanda nämns som ett exempel på en positiv utveckling med det nya pendeltåget som precis invigts, om Bottniabanan kan knyta samman tåget och flyget ses detta också som positivt.

Flera av flygbolagen upplever att de **utmålas som miljöbovar** och ”bemöts med en kritik som i vissa fall är missriktad, t.ex. i jämförelse med tåg som också är en miljöbov räknat till elproduktionen”. Man ser en stor skillnad i affärsresandet vad gäller statliga verks resepolicy som förordar att tåget ska vara förstahandsalternativet ur miljöaspekt. Flera av de intervjuade menar att det saknas **gemensamma insatser från medlemsländerna i EU, svenska regeringen och svenska myndigheter för en satsning på aktiviteter för att förbättra miljön, motorer, bibränsle och gröna inflygningar**. Samtidigt ser de möjligheter med Single European Sky som flera av flygföretagen tror kommer att minska utsläppen från flyget kraftigt. Även **uppgradering till nya flygplan har stor påverkan på bränsleförbrukningen** och i förlängningen på utsläppen. Dock ses byte av flygplan som en stor utgift, vilket gör att det tar tid att få ekonomi till att byta ut äldre flygplan mot mer miljövänliga. Vissa flygbolag anser dock att

---

<sup>12</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004

man tjänar tillbaka de pengar man investerar i nya flygplan på att man sänker sin bränsleförbrukning. Med det höga oljepriset är det önskvärt att ha så låg bränsleförbrukning som möjligt. Vad gäller biobränsle anser flera av de intervjuade att flygbolagen själva inte har möjlighet att bekosta detta till fullo. Det nämns att det blir mycket dyrare att flyga med biobränsle och att konsumenten inte vill betala detta. Här förs fram att staten bekostade framtagning av biobränsle vad gäller vägtrafik, men inom flyget förväntas flygbolagen ta kostnaden.

Intervjuerna med flygbolagen resulterade i ett stort spann vad gäller hinder för verksamheten men även idéer om hur man kan underlätta på flygmarknaden. I stycke 2.5 diskuteras förslag till fortsatt arbete inom Transportstyrelsen.

## **2.4 Påverkan av Transportstyrelsens avgifter på de svenska flygföretagens konkurrenskraft**

Strukturen för avgifterna på luftfartsområdet genomgår sedan 2011 förändringar. Riksdag och regering beslutade 2010 att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter. Grundtanken med avgiftsförändringarna är att trafiklagen ska få mer lika villkor<sup>13</sup>. Avgiftshanteringen vid Transportstyrelsens luftfartsavdelning kommer dessutom att baseras på maskinell fakturering, vilket innebär att alla avgiftsgrundande kriterier behöver vara knutna till tillståndet.

Verksamheten inom Transportstyrelsens luftfartsavdelning är fullt ut finansierad genom avgifter. Det finns idag fyra olika avgiftsslag:

- myndighetsavgift,
- direkta avgifter
- avgift för säkerhetskontroll (GAS), och
- avgifter för flygtrafiktjänst (underväg och terminal).

Transportstyrelsens direkta avgifter ska täcka kostnaderna som myndigheten har för att utfärda tillstånd och utöva tillsyn över tillståndshavare inom luftfart. Myndighetsavgiften har hittills finansierat verksamhet som t.ex. regelutveckling och analys- och utredningsarbete. Dessutom finansierar myndighetsavgiften en relativt stor andel av verksamheterna tillsyn, tillståndsprövning, registerhållning samt den delegerade verksamheten till olika intresseorganisationer. En förändring av luftfartsavdelningens finansiering i enlighet med regeringens inriktning innebär därmed att

---

<sup>13</sup> Se TU2 2010-12-02

myndighetsavgiften behöver minska för att slutligen utgå helt samtidigt som de direkta avgifterna ökar.

De direkta avgifter som ett flygbolag som sysslar med kommersiell passagerartrafik betalar är:

- luftvärdighetsavgift
- AOC (Air Operators Certificate, driftstillstånd)
- OL (Operativ licens)
- Security

Tidigare har avgiften för luftvärdighetsorganisationer (CAMO) vad gäller kommersiella aktörer varit inbakad i avgiften för AOC. Enligt avgiftsföreskriften för 2013 kommer avgiften för luftvärdighetsorganisationer enligt Del M kap G (CAMO) särskiljas. Utöver detta betalar bolaget också myndighetsavgift baserad på antal avresande passagerare.

När det gäller avgifterna för luftvärdighetsövervakning och avgifterna för driftstillstånd (AOC) är det svårt att jämföra mellan åren eftersom dessa avgifter hänger ihop med de luftfartyg flygbolaget har i sitt tillstånd. Detta har ändrats under tiden. Avgifterna för stor operativ licens (OL) ökar med 35 180 kronor eller 382 procent mellan 2006-2013<sup>14</sup>. Avgifterna för luftfartsskydd (SEC) ökar med 52 020 kronor eller 73 procent mellan 2006-2013.

Trots detta så innebär avgiftsutvecklingen 2006-2013 totalt sett oförändrade eller minskade avgiftsnivåer till Transportstyrelsen. De totala avgifterna i förhållande till omsättningen för bolagen i Transportstyrelsens urval minskar eller är oförändrade för alla utom två bolag, de minsta i urvalet. För dessa bolag ökar avgiften dock ytterst lite i förhållande till omsättningen. Detta beror till stor del på att myndighetsavgiften sjunker med 2,50 kronor från 2006-2013 (se bilaga 1). Samtidigt ökar de direkta avgifterna, men inte i samma utsträckning som sänkningen av myndighetsavgiften.

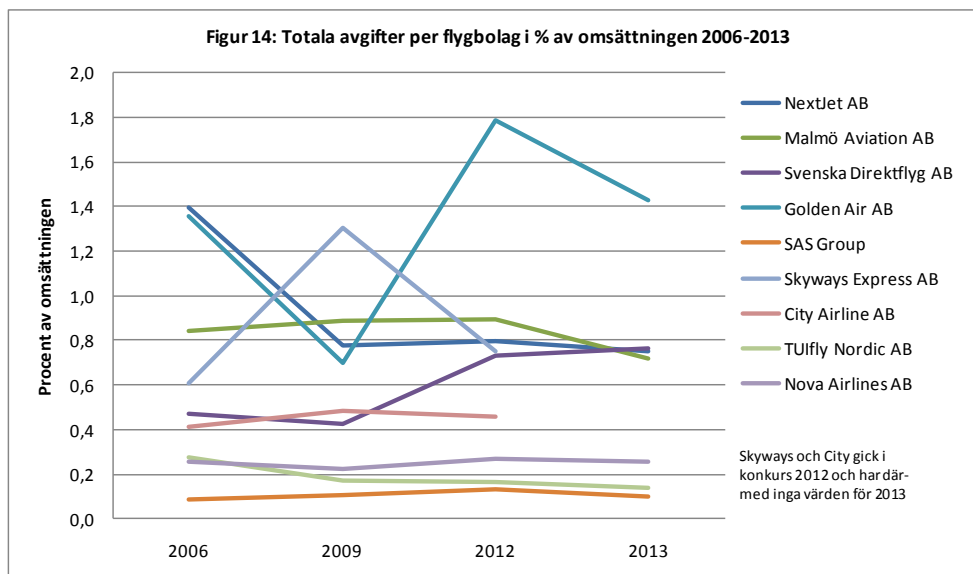
För att se utvecklingen av Transportstyrelsens totala avgifter<sup>15</sup> från 2006 till 2013 har vi räknat ut de totala avgifterna för respektive flygbolag i studien

---

<sup>14</sup> Strukturen på avgiften har ändrats under 2013, kategorin stor OL har delats in i tre kategorier beroende på antal luftfartyg. Avgiften 2006 för stor OL har jämförts med avgiften 2013 för Kategori A 4-20 luftfartyg.

<sup>15</sup> Direkta avgifter samt myndighetsavgift

för just det året och jämfört detta med företagets omsättning respektive år<sup>16</sup> (se diagram nedan).



Hur stor andel Transportstyrelsens sammanlagda avgifter utgör av bolagens omsättning varierar. Transportstyrelsens totala avgifter utgör en högre del av omsättningen för de mindre bolagen i urvalet, medan avgifterna utgör en mycket liten del av omsättningen för charterbolagen och det största bolaget i urvalet. Transportstyrelsens totala avgifter rör sig i intervallet 0,1-1,4 procent av omsättningen för flygbolagen i studien under 2013.

#### Avgifter i andra länder

I det följande görs jämförelser av Transportstyrelsens avgifter i förhållande till andra länders avgifter. Det är dock svårt att jämföra avgifter mellan olika länder då finansieringen bakom avgifterna oftast skiljer sig åt. Vissa länder har full avgiftsfinansiering medan andra länder till stor del har anslagsfinansiering. Det är i vissa fall inte heller klart vad som ingår i den avgift man betalar i form av service etc. Avgifterna har jämförts ur ett brukarperspektiv gentemot ett urval av våra närmaste grannländer. Även här finns dock svårigheter, då det är svårt att jämföra kostnader länder emellan utan att ta hänsyn till det allmänna kostnadsläget i länderna.

<sup>16</sup> 2012 och 2013 års avgifter jämförs med omsättning för 2011.

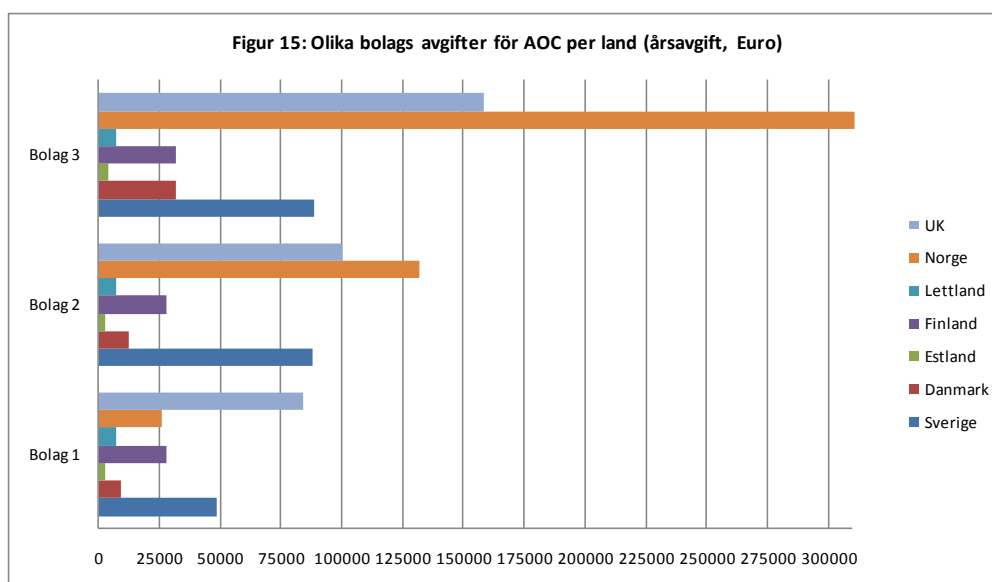
För att sätta Transportstyrelsens avgifter i relation till andra länders avgifter har avgifterna för Air Operators Certificate (AOC) och operativ licens (OL) jämförts för några exempel på flygbolag.

Bolag 1: fler än 10 luftfartyg som väger upp till 10 ton

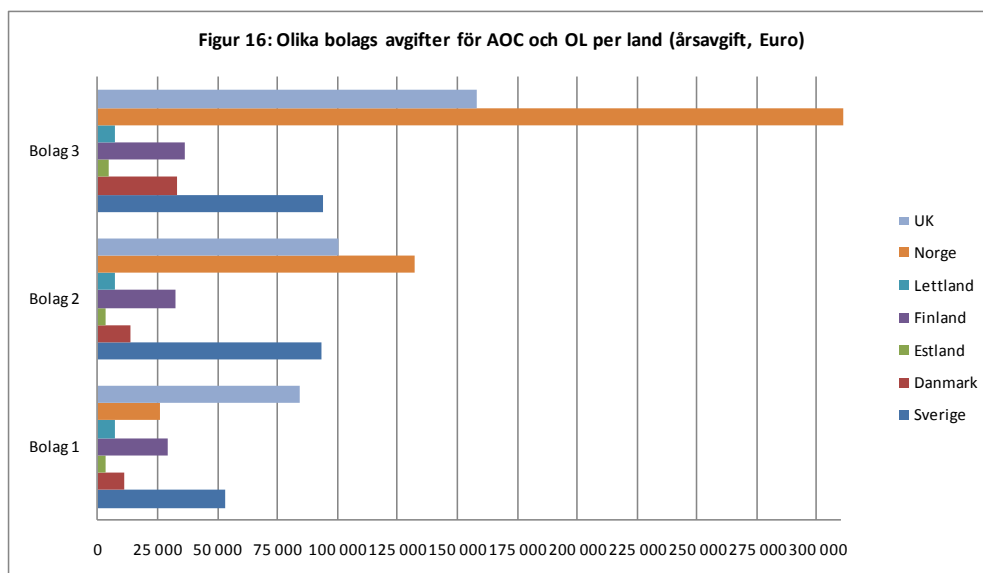
Bolag 2: fler än 10 luftfartyg som väger upp till 30 ton

Bolag 3: fler än 10 luftfartyg som väger över 30 ton

Vad gäller avgiften för AOC är de svenska avgifterna näst högst för bolag 1, endast avgifterna i Storbritannien är högre. Avgifterna i Estland och Lettland är lägst. För bolag 2 och 3 ligger avgifterna i Norge och Storbritannien högre än de svenska avgifterna, lägst avgifter har Estland och Lettland.



För flera av länderna ingår den operativa licensen i avgiften för AOC. Nedan ser vi den kombinerade avgiften för AOC och OL i de utvalda länderna.



Även när man kombinerar avgifterna för AOC och OL är de svenska avgifterna näst högst för bolag 1, endast avgifterna i Storbritannien är högre. Avgifterna i Estland och Lettland är lägst. För bolag 2 och 3 ligger avgifterna i Norge och Storbritannien högre än de svenska avgifterna, lägst avgifter har Estland och Lettland.

Vid en jämförelse av de svenska avgifterna med avgifterna i våra nordiska grannländer har Danmark de lägsta avgifterna av de tre och Norge har de högsta avgifterna förutom för bolag 1<sup>17</sup> där Sveriges avgifter är högst. Trots det går det bra för norska bolag både på inrikes – och utrikesmarknaderna och exempelvis Norwegian fortsätter ta marknadsandelar trots att avgifterna i Norge är höga. En förklaring kan vara val av flygplanstyp. Majoriteten av Norwegians flygplansflotta, som är det största norska bolaget efter SAS, består av typen Boeing 737-800 som har en MTOM på 7,9 ton. Avgifterna för ett bolag med fler än 10 luftfartyg som väger upp till 10 ton är relativt låga i Norge medan avgifterna för tyngre luftfartyg är högst i urvalet. När det gäller inrikesmarknaden i Norge kan en faktor också vara att krav på att kunna operera i den speciella terrängen premierar norska bolag i upphandlingar. Danska bolag tappar marknadsandelar men inte lika mycket som i Sverige. Det senaste året har Danmark sänkt sina avgifter med ca 10 procent och ytterligare sänkningar förväntas komma. Det återstår att se om

<sup>17</sup> Bolag med fler än 10 luftfartyg som väger upp till 10 ton

dessa sänkningar kan stimulera danska flygbolag till att behålla eller öka sina marknadsandelar.

## **2.5 Förslag på åtgärder som identifierats för att förbättra konkurrenssituationen på den svenska luftfartsmarknaden**

Synen på hur förhållandena på flygmarknaden ser ut är olika beroende på vilket segment flygbolagen är verksamma inom. Till exempel tenderar de flygbolag som sysslar med charter att vara lite mer positiva än övriga flygbolag. Dock är man i princip överens om att det kommer att ske en fortsatt minskning av antalet svenska flygbolag på inrikesmarknaden. Detta kommer att ställa nya krav på Transportstyrelsens verksamhet. Då fler utländska bolag kan komma in på den svenska inrikesmarknaden kan myndighetens roll förändras från utfärdande av tillstånd och tillsyn av flygbolag till **ytterligare prioritering av marknadsövervakning och undersökningar av konkurrensförhållandena på flygmarknaden.**

Transportstyrelsen har ingen reglerande möjlighet för de utländska bolagen, men om myndigheten ser missförhållanden bör dessa rapporteras till reglerande myndighet i flygbolagets hemland. De intervjuade flygbolagen eftersöker att Transportstyrelsen i högre grad **kontrollerar att de utländska bolag som kommer in på den svenska inrikesmarknaden följer samma regler som de svenska bolagen**, möjligtvis kan detta göras genom ett utökat antal rampinspektioner. Detta hänger ihop med frågan om svenska bolags möjlighet till att konkurrera utanför landets gränser. En förutsättning för lika konkurrens inom Europa och därigenom utökade möjligheter för svenska flygbolag att konkurrera utanför den svenska marknaden är en likvärdig tolkning av de regler som finns. Här sker kontinuerligt en harmonisering av reglerna inom Europa. Transportstyrelsen bör fortsätta att proaktivt **verka internationellt för att EU-reglerna bör tolkas och följas lika av alla EU-länder.** Här skulle Transportstyrelsen kunna i ett första läge **vidare utreda vad som ligger bakom att flygbolagen uppfattar att det råder stora skillnader i tolkningar, regelefterlevnad och tillsynsverksamhet.** Kan det delvis vara självpåtaget? Kan Transportstyrelsen i så fall påverka och hur kan vi gå tillväga, kanske kan det regelförenklingsarbete som redan pågår inom myndigheten vara ett medel för detta.

Transportstyrelsen har under året haft ett flertal möten med branschen, t.ex. flygchefmöten och AM/QM-dagar (Accountable manager/Quality manager). Dessa tillfällen att träffa myndigheten har varit uppskattade. Dock efterlyser flygbolagen möten som inte är lika fokuserade på regler och avgifter utan

mer informella möten där man kan diskutera utvecklingen på flygmarknaden och där myndigheten kan ta del av branschens synpunkter. Detta hänger ihop med att flygbolagen saknar **återkoppling från Transportstyrelsens sida** när branschen har yttrat sig t.ex. i remissfrågor. Om Transportstyrelsen ber om synpunkter från branschen är det mycket viktigt för förtroendet för myndigheten att man följer upp och återkopplar vad utkomsten blev. Båda parter skulle vinna på detta. Flygbolagen saknar också en luftfartsstrategi från departementets sida. Här förs möjligheten fram av att inrätta ett **luftfartsråd med representanter från Näringsdepartementet, Transportstyrelsen, LFV, Swedavia och branschen som träffas 2-3 gånger årligen**. Detta förslag skulle också kunna gynna Transportstyrelsen i den framtida marknadsövervakning som bör ske av luftfartsområdet. Transportstyrelsen bör ta en dialog kring detta med Näringsdepartementet för beslut. Sammanhållande part för ett luftfartsråd skulle beroende på inriktning kunna vara Transportstyrelsen i egenskap av sakmyndighet alternativt Trafikanalys om inriktningen är mer trafikslagsövergripande och mer av samordningskaraktär. Transportstyrelsen kan dock redan nu **ta initiativ till informella möten med branschen** som inte är inriktade på regler eller avgifter utan mer på övriga förutsättningar för att bedriva svensk luftfartsverksamhet. Förslagsvis kan träffarna ske efter bolagstyp (exempelvis stor/liten OL eller fördelat på verksamheterna kommersiella transporter respektive frakt) samt sammansättas efter deltagarnas behov/önskemål om inriktning (exempelvis deltagarstyrd agenda kombinerat med information från myndigheten och insamling av data till gagn för vår marknadsövervakning). Viktigt i sammanhanget är att poängtera branschens synpunkter om att ytterligare möten som inte leder till att gemensamma beslut kan fattas eller förändringar påbörjas inte är prioriterade, man önskar ett deltagande från personer med mandat att fatta beslut.

Vad gäller Transportstyrelsens avgifter bör myndigheten arbeta med att ytterligare **klargöra vad flygbolagen får för den avgift de erlägger**, det är också viktigt att Transportstyrelsen fortsätter att syna de konsekvenser som avgifterna får för marknaden. Dock är det inte enbart Transportstyrelsens avgifter som företagen betalar, utan det totala avgiftsuttaget inbegriper också avgifter från LFV och Swedavia. Flygbolagen framhåller att någon bör se över Swedavias monopolställning och prissättningsmodell. I dagsläget ingår det inte i Transportstyrelsens uppdrag att granska Swedavia även om det rimligen borde kunna falla på Transportstyrelsen; en fråga som också bör diskuteras med myndighetens uppdragsgivare. Andra angränsande myndigheter är Konkurrensverket och eventuellt Riksrevisionen. Idag har Transportstyrelsen ansvar för granskning av terminalavgifterna på Arlanda och Landvetter. Utöver detta har Transportstyrelsen ingen granskningsrätt i



nuläget. I anslutning till bl.a. de här frågeställningarna bör Transportstyrelsen **vidareutveckla de kontakter man har med Konkurrensverket och klargöra vilken roll Transportstyrelsen har gentemot myndigheten.**

**Flera av flygbolagen saknar en aktör som ser helheten och har överblick av de totala avgifterna som flygbranschen betalar.** Trots att Transportstyrelsen är en trafikslagsövergripande myndighet som betonar helhetssyn ligger det i dagsläget inte inom myndighetens uppdrag att kontrollera helhetsbilden vad gäller avgifter som flygbolag betalar. Dock skulle det vara intressant att utforska detta ytterligare, först då kan man få en komplett bild av hur förhållandena på luftfartsmarknaden ser ut. Om vi ska eftersträva konkurrens på lika villkor mellan trafikslagen är översyn nödvändig. Det fanns inte möjlighet att göra detta inom det här utredningsuppdraget, men är möjligt att göra i ett fortsättningsuppdrag.

Redan idag jobbar Transportstyrelsen med att samordna den tillsyn myndigheten utför, exempelvis har det utförts ett flertal gemensamma verksamhetskontroller under året. Från flygbolagens sida finns önskemål om ytterligare samordning vid exempelvis tillsyn från olika aktörer. Myndigheten bör **undersöka om det finns möjlighet till ytterligare samordning** för att underlätta för flygbolagen och minska de kostnader som flygbolagen upplever att man har i samband med detta.

Flera av de intervjuade anser att Trafikverkets upphandlingar av rikstrafiken behöver förbättras. De för också fram att man bör ha en modell mer liknande den som finns i Norge med mer fokus på vana att operera i liknande terränger. Detta sker dock med anledning av att flera norska flygplatser avviker mot ICAO:s krav p.g.a. fjällmiljö, vilket innebär krav på certifiering för att få operera på dessa flygplatser. Det är möjligt att rutinerna för rikstrafiken ses över av Konkurrensverket eller genom Riksrevisionens instruktioner/uppdrag, men det har inte studerats inom ramen för detta uppdrag.

Flygbolagen efterlyser mer samverkan mellan trafikslagen. Här har Transportstyrelsen en viktig roll att fylla då det är trafikslagsövergripande myndighet tillsammans med Trafikanalys som genomför trafikslagsövergripande analyser. Gemensamma projekt inom Transportstyrelsen men även tillsammans med andra myndigheter såsom Trafikanalys, Trafikverket och Sjöfartsverket kan främja samverkan och även hitta synergier som kan utnyttjas i Transportstyrelsens arbete med tillstånd och tillsyn, men även regelutveckling. Detta hänger också ihop med frågan om konkurrens mellan olika trafikslag. Flygbolagen framhåller att det inte är konkurrens mellan trafikslagen på lika villkor så länge som flygets infrastruktur inte har statligt understöd i likhet med exempelvis tåget.

Troligtvis kommer dock inte utvecklingen gå mot mer statligt stöd utan snarare mer avgiftsfinansiering inom de trafikslag som idag har en stor andel anslagsfinansierad verksamhet. Regeringen skriver exempelvis att ”Intäkterna från banavgifterna bör i högre utsträckning än i dag täcka kostnader för drift, underhåll och reinvestering av järnvägsinfrastruktur.”<sup>18</sup> En undersökning av hur situationen ser ut skulle dock vara intressant för Transportstyrelsen i egenskap av trafikslagsövergripande myndighet samt eventuellt kunna hjälpa myndigheten i det avgiftsarbete som pågår. Transportstyrelsen skulle därför kunna **undersöka möjligheten att genomföra en komparativ studie för att kartlägga hur finansieringen ser ut inom de olika trafikslagen.**

En annan fråga där de intervjuade flygbolagen ser oönskade skillnader mellan flyget och exempelvis tåget är passagerarnas rättigheter. Frågan om passagerarnas rättigheter ligger på Konsumentverket. Flera av de intervjuade säger sig ha dåliga erfarenheter av Konsumentverket i dessa frågor. Det framhålls att frågan ligger hos Trafikstyrelsen i Danmark och att Konsumentverket saknar kunskap om flygverksamhet. Här föreslås en **vidareutveckling av de kontakter Transportstyrelsen har med Konsumentverket och klargöra vilken roll Transportstyrelsen har gentemot myndigheten.**

Flygbolagen efterlyser mer stöd från svenska myndigheter för satsningar på aktiviteter för att förbättra miljön, motorer, biobränsle och gröna inflygningar. Innovationsmyndigheten Vinnova har i uppdrag att främja innovationer inom transporter och miljö samt utmaningsdriven innovation där samverkansprojekt kan ges nationell medfinansiering. Likaså har Tillväxtverket särskilda satsningar på projekt som syftar till miljöförbättringar. Transportstyrelsen arbetar aktivt med olika åtgärder som ska bidra till minskad miljöpåverkan från flyget i form av utsläpp till luft och buller. Frågan om alternativa bränslen (biobränslen) för flyget är en strategiskt viktig fråga för Transportstyrelsen och inom ramen för myndighetens internationella strategi har handlingsplaner tagits fram för Transportstyrelsens arbete med alternativa flygbränslen, utsläpp av koldioxid och partiklar, buller och marknadsbaserade styrmedel för åren 2013-2016. Transportstyrelsen bidrar även med expertkunskap i olika arbetsgrupper inom ICAO:s miljökommitté CAEP. Förhoppningen är att kunna ta fram nya standarder för utsläpp av koldioxid och partiklar, samt få till en skärpning av befintliga bullerstandarder. I syfte att främja ny teknikutveckling för att lösa samhällsutmaningar såsom miljöfrågan, samtidigt som vi vill säkerställa effektiva transporter för såväl näringsliv som medborgare, krävs att Transportstyrelsen följer med i utvecklingen, är

---

<sup>18</sup> Regeringens proposition 2012/13:25

proaktiva samt bidrar med kunskap och erfarenheter som underlättar för ny teknik etc. Det kräver en hög grad av helhetssyn och vilja att lösa gemensamma utmaningar där Transportstyrelsen kan spela en viktig roll.

Intervjuerna med flygbolagen i studien har gett en inblick i hur verkligheten uppfattas av de intervjuade flygbolagen som opererar på den svenska inrikes- och utrikesmarknaden. Vissa av de faktorer som flygbolagen tar upp är av sådan karaktär att Transportstyrelsen inte kan påverka dem. Dessa synpunkter har då noterats men har inte diskuterats mer ingående. Andra synpunkter har diskuterats och mynnat ut i ett antal förslag till hur Transportstyrelsen kan underlätta för svenska flygföretag och förbättra konkurrenssituationen på den svenska luftfartsmarknaden.