

# **FLYGBOLAGSSAMARBETE I SVERIGE**

**En översikt av några samarbetsformers användning och framtid**

Luftfartsstyrelsens rapport 2005:8  
ISSN 1652-9707  
Januari 2006

## INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>FÖRORD</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>BAKGRUND</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>CODE SHARING</b> .....	<b>5</b>
4.1	BAKGRUND.....	5
4.2	FÖREKOMSTEN AV CODE SHARING.....	6
4.2.1	<i>Basdata</i> .....	6
4.2.2	<i>Codesharing som andel av bolag och avgångar</i> .....	7
4.2.3	<i>Olika bolags användning av CS</i> .....	8
<b>5</b>	<b>FLYGRESEORGANISATÖRER</b> .....	<b>10</b>
5.1	KONSUMENTPERSPEKTIVET.....	10
5.2	LFV:S RAPPORT "FLYGBOLAG" SOM INTE FLYGER.....	10
5.3	EASTJET AB.....	11
5.4	SVERIGEFLYG HOLDING AB.....	11
5.4.1	<i>Gotlandsflyg AB</i> .....	12
5.4.2	<i>Kullaflyg AB</i> .....	14
5.4.3	<i>Sundsvallsflyg AB</i> .....	15
5.4.4	<i>Umeåflyg AB</i> .....	16
5.5	STOCKHOLMSPLANET.....	17
5.5.1	<i>Stockholmsplanet i Blekinge AB</i> .....	17
5.5.2	<i>Stockholmsplanet i Växjö AB</i> .....	18
5.6	SCANDJET AB.....	19
5.7	SEAT CONSOLIDATION.....	20
5.8	LFV:S TIDIGARE FÖRSLAG ANG. FLYGRESEORGANISATÖRER.....	21
5.9	UPPFYLLELSE AV LFV:S KRAV – EN INVENTERING.....	21
5.9.1	<i>Krav 1 och 2: operatörsinformation</i> .....	22
5.9.2	<i>Krav 4 och 5 – ansvarsfördelning och resevillkor</i> .....	24
5.9.3	<i>Krav 6 – tillräckligt stark ekonomi</i> .....	24
5.9.4	<i>EU:s gemensamma regler om kompensation till passagerare</i> .....	25
5.9.5	<i>Slutsatser - kravuppfyllelse</i> .....	26
5.10	FLYGRESEORGANISATÖRERNAS FRAMTID.....	26
5.10.1	<i>Marknad</i> .....	27
5.10.2	<i>Brommaberoendet</i> .....	27
<b>6</b>	<b>FRACTIONAL OWNERSHIP</b> .....	<b>28</b>
6.1	FRÅN FIRMAFLYG TILL FO.....	28
6.2	BLUE CHIP JET.....	29
6.3	UTLÄNDSKA FO-BOLAG.....	30
6.3.1	<i>Flexjet</i> .....	30
6.3.2	<i>Flight Options</i> .....	30
6.3.3	<i>Netjets</i> .....	31
6.4	KOSTNADSBILD.....	32
6.5	SEKUNDÄRA FO-BOLAG.....	32
6.6	FLYGPLANSUTVECKLINGENS EFFEKT PÅ FO.....	33
6.7	SLUTSATSER.....	34
<b>7</b>	<b>LEASING</b> .....	<b>35</b>
7.1	ANVÄNDNING AV OLIKA LEASINGFORMER – EN ÖVERSIKT.....	35
7.1.1	<i>Dry lease</i> .....	35
7.1.2	<i>Wet lease</i> .....	36
7.2	LEASING UNDER 2005 – EN JÄMFÖRELSE.....	38
7.3	OPERATIONELL LEASING.....	39

7.3.1	SAS.....	39
7.3.2	Övriga flygbolag.....	41
7.3.3	Utleasande bolag.....	43
7.4	KOMMENTARER .....	45
<b>8</b>	<b>KÄLLOR.....</b>	<b>46</b>

## FIGURER OCH TABELLER

FIGUR 1	FRANCHISING: SUN AIR ATP OCH JETSTREAM 31 I BA:S FÄRGER .....	5
FIGUR 2	CODE SHARING FRÅN ARLANDA 2005-09-09.....	9
FIGUR 3	ANTAL FLYGSTOLAR VISBY-STOCKHOLM .....	14
FIGUR 4	ANTAL FLYGSTOLAR ÄNGELHOLM-STOCKHOLM .....	15
FIGUR 5	ANTAL FLYGSTOLAR SUNDSVALL-STOCKHOLM.....	16
FIGUR 6	ANTAL FLYGSTOLAR UMEÅ-STOCKHOLM .....	17
FIGUR 7	ANTAL FLYGSTOLAR RONNEBY-STOCKHOLM .....	18
FIGUR 8	ANTAL FLYGSTOLAR VÄXJÖ-STOCKHOLM .....	19
FIGUR 9	BILD FRÅN GOTLANDSFLYGS HEMSIDA .....	22
FIGUR 10	BILDER FRÅN STOCKHOLMSPLANETS HEMSIDA .....	23
FIGUR 11	DEKAL PÅ AVITRANS' FLYGPLAN .....	23
FIGUR 12	ECLIPSE 500 OCH DIAMOND D-JET .....	34
FIGUR 13	TOTALT ÄGANDE OCH OPERATIONELL LEASING HOS 18 FLYGBOLAG EXKL. SAS.....	43
TABELL 1	AVGÅNGAR I OAG FRÅN ARLANDA 050909.....	7
TABELL 2	ANTAL RÖRELSER PÅ ARLANDA VECKA 36 2004 OCH 2005 .....	7
TABELL 3	ANTAL BOLAG I OLIKA CS-FORMER PÅ ARN 050909 .....	7
TABELL 4	ANTAL AVGÅNGAR I OLIKA CS-FORMER PÅ ARN 050909 .....	8
TABELL 5	EKONOMI I SVERIGEFLYG HOLDING AB .....	12
TABELL 6	SVERIGEFLYG HOLDING AB:S BOLAGSINNEHAV 2004-12-31 .....	12
TABELL 7	ÄGARSAMMANSÄTTNING I GOTLANDSFLYG AB 2001 .....	13
TABELL 8	EKONOMI I GOTLANDSFLYG AB .....	13
TABELL 9	ÄGARBILD I KULLAFLYG AB .....	14
TABELL 10	EKONOMI I KULLAFLYG AB.....	15
TABELL 11	EKONOMI I STOCKHOLMSPLANET I BLEKINGE AB .....	18
TABELL 12	EKONOMI I SCANDJET AB .....	19
TABELL 13	SCANDJETS TURUTBUD SOMMAREN 2006.....	20
TABELL 14	EKONOMI I MALMÖ AVIATION AB .....	27
TABELL 15	BLUE CHIP JETS FLYGPLANSFLOTTA .....	30
TABELL 16	FLIGHT OPTIONS FLYGPLANSTYPER .....	30
TABELL 17	NETJETS FLYGPLANSTYPER.....	31
TABELL 18	NETJETS KOSTNADSEXEMPEL 1 .....	32
TABELL 19	NETJETS KOSTNADSEXEMPEL 2.....	32
TABELL 20	EUROPEAN SKYTIMES PRISLISTA.....	32
TABELL 21	DRY LEASE 2000-2004.....	36
TABELL 22	KORTVARIG WET LEASE 2000-2004 .....	37
TABELL 23	WET LEASE >14 DAGAR ÅREN 2000-2004.....	38
TABELL 24	DRY + WET LEASE JAN – BÖRJAN AV JULI 2005 .....	39
TABELL 25	SAS-GRUPPENS TOTALA ÄGANDE OCH OPERATIONELLA LEASING 2004.....	40
TABELL 26	SAS-BOLAGENS ÄGANDE OCH OPERATIONELLA LEASING 2004 .....	40
TABELL 27	SAS-BOLAGENS FRAMTIDA OPERATIONELLA LEASINGKOSTNADER 2004 .....	41
TABELL 28	ÄGANDE OCH OPERATIONELL LEASING HOS SAS SVERIGE AB .....	41
TABELL 29	ÄGANDE OCH OPERATIONELL LEASING HOS 18 FLYGBOLAG .....	42
TABELL 30	OPERATIONELL LEASING: UMLEASANDE FÖRETAG.....	44

## 1 FÖRORD

Luftfartsstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att följa den civila luftfartsmarknadens utveckling ur bl.a. ett konsumentperspektiv. Uppdraget innebär att Luftfartsstyrelsen kommer att utreda olika delmarknader, identifiera olika problemområden, sprida information om sakförhållanden samt föreslå åtgärder.

Rörligheten på marknaden och utökade möjligheter att etablera sig fritt inom unionen skapar nya marknadsförutsättningar för flygbranschens aktörer. Luftfartsmarknaden är starkt konjunkturkänslig och påverkas ständigt av förändringar i omvärlden. Terrorattentaten den 11 september 2001 och kriget i Irak har haft ett påtagligt inflytande på utvecklingen. Den dåliga lönsamhet som med få undantag präglar luftfartsmarknaden tvingar bolagen till omfattande kostnadsbesparingar och leder troligen på sikt till en konsolidering av marknaden.

I den strukturförändring som ständigt pågår ställer marknadsaktörer krav på ökad flexibilitet för att anpassa sin verksamhet utifrån vad som är bäst ur kommersiell synvinkel. Under senare år har olika samarbetsformer blivit allt vanligare och nya företagsformer har fått fotfäste på marknaden.

I denna rapport kartläggs codesharingsarbete, flygreseorganisatörer, s.k. fractional ownership och leasing.

Rapporten har med stöd av olika avdelningar inom Luftfartsstyrelsen tagits fram av Arne Karyd på avdelningen för utredning och omvärldsanalys. Luftfartsverket har assisterat med visst underlag till kapitel 7 om leasing.

Norrköping i januari 2006

Nils Gunnar Billinger

Generaldirektör

## 2 SAMMANFATTNING

- ”Code sharing” där ett flygbolag sätter sin egen kod på en flygning som utförs av ett annat bolag har tillämpats under lång tid. Fördelarna är att man utvidgar linjenätet med förbindelser man inte har möjlighet att flyga i egen regi och att man marknadsför sig själv utanför det egna linjenätet. I den mån det finns nackdelar ligger dessa i resenärernas reaktioner. Dessa har kanske köpt en biljett med vad man uppfattar som ett högklassigt bolag men finner att  $\frac{3}{4}$  av sträckan trafikeras av ett helt annat bolag som med rätt eller orätt uppfattas som sämre valuta för pengarna. Motsvarande problem kan uppkomma vid wet lease, se nedan. I sällsynta fall kan code sharing utvecklas till franchising där det mindre bolaget ger intryck av att vara en del av det större genom likartad flygplansmålning etc. Denna företeelse har i vart fall ännu så länge inte spritt sig till svenska bolag och kommer troligen inte att bli särskilt vanlig eftersom den inte är en särskilt flexibel lösning. Code sharing är däremot mycket vanlig. Omfattningen har inventerats under en dag på Arlanda då flygbolagen hade ca 400 avgångar. Det visar sig att mer än hälften, ungefär 230, av dessa flygs av ett annat bolag än det som sålt biljetten. Av de 58 bolag som svarade för dessa avgångar var 35 inblandade i code sharing som användare, utförare eller båda delarna.

- En flygreseorganisatör säljer flygbiljetter men är inte själv ett flygbolag. Skillnaden gentemot en resebyrå är att i det fallet uppkommer inte några oklarheter eftersom kunden inte rimligen tror att resebyrån flyger i egen regi (även om flygplan målade i resebyråernas färger förekommer). Flygreseorganisatörerna ger i varierande grad intryck av att flyga i egen regi och ansvarsfördelningen mellan organisatör och flygbolag kan därför vara oklar. Den finansiella stabiliteten har i vart fall tidigare varit ett problem - av de sex flygreseorganisatörer som Luftfartsverket inventerade år 2002 har fem upphört eller gått i konkurs, i Goodjets fall med mycket stora skulder till ca 11 000 resenärer. Luftfartsverket föreslog därför ett långtgående licensieringskrav för flygreseorganisatörer. Därefter har sex organisatörer tillkommit och vissa av dessa har tagit betydande marknadsandelar på några inrikeslinjer. Inventeringen av de nu aktiva organisatörerna tyder på att motiven för licensiering i huvudsak kvarstår. Under arbetet med denna rapport har en organisatör, Eastjet AB, upphört och kommer sannolikt att försätas i konkurs med betydande förluster för resenärerna.

- Luftfartsstyrelsen lägger en hel del arbete på tillståndsgivning för *leasing* av flygplan. Den tillståndspliktiga delen – dry lease och wet lease – har expanderat i sådan grad att myndigheten under 2005 hanterade ungefär lika många ärenden som Luftfartsverket inklusive Luftfartsinspektionen hanterade under de fem föregående åren. Det har också visat sig att användningen av operationell leasing, som inte är tillståndspliktig, är mycket stor. SAS-gruppen leasade 2004-12-31 operationellt 196 av 297 flygplan. De ytterligare 18 flygbolag som bedrev reguljär passagerar- eller fraktrafik i augusti 2005 leasar operationellt 85 % av sina 134 flygplan, huvudsakligen från utländska finansieringsinstitut.

- ”Fractional ownership”, FO, är en form av avancerat firmaflyg där ett antal bolag eller privatpersoner gemensamt äger ett flygplan men leasar ut detta till ett fristående bolag som utför taxiflyg åt ägarna. Arrangemanget har betydande fördelar framför traditionellt firmaflyg eller delägararrangemang i egen regi, men till ett högt pris. Prisnivån i denna verksamhet är så hög att den inte inom överskådlig tid kommer att bli

särskilt spridd i Sverige. Diskussionen om FO har hittills mest handlat om huruvida organisationen bedriver tillståndspliktig verksamhet, vilket regelverk som ska gälla för tillsyn och om passagerarströmmarna i förekommande fall bör regleras luftfartspolitiskt. Enbart den första frågan behandlas i denna rapport, med slutsatsen att FO, enligt rättspraxis, inte rimligen kan anses vara tillståndsfritt firmaflyg. Detta får konsekvenser för hur FO ska behandlas från flygsäkerhets- och luftfartsskyddssynpunkt. De i jämförelse med reguljär- och chartertrafik diminutiva passagerarströmmar FO kan ge upphov till borde i sig inte motivera någon reglering men den frågan har inte behandlats här.

### 3 BAKGRUND

Luftfartsstyrelsens verksamhet är sådan att den kontinuerligt genererar information om flygbranschens verksamhetsvolym men inte alltid om inriktning, förändringar och trender. Det krävs återkommande inventeringar och kartläggningar för att se mönster och identifiera förbättringsbehov. När det gäller de s.k. leasinginstituterna har Luftfartsstyrelsen noterat att användningen under år 2005 ökade i sådan grad att antalet ärenden detta år troligen blev större än vad den tidigare tillståndsmyndigheten Luftfartsverket hanterade sammanlagt åren 2000-2004. Vilken typ av leasing som ökar och varför den gör det har varit oklart och över huvud taget saknas en inventering av de olika leasinginstitutens användning. En detaljerad studie har därför genomförts.

Code sharing kräver inom EES-området inte något särskilt tillstånd och användningen av detta instrument går därför inte att följa kontinuerligt. Ett allmänt intryck är att användningen har ökat och ett försök att skatta omfattningen har gjorts i denna rapport. Det går dock inte att dra några bestämda slutsatser om ökning eller minskning eftersom det inte finns tidigare skattningar av samma typ att jämföra med. Det mer avancerade codesharingsarbete som benämns franchising, där bolagen delar inte bara flygkod utan även en del yttre kännetecken, har inte spritt sig till svenska bolag men förekommer i enstaka fall hos utländska bolag som trafikerar Sverige.

Luftfartsverket uppmärksammade år 2002 vissa problem kring organisationer som säljer flygbiljetter utan att vara flygbolag eller resebyrå. Dessa s.k. flygreseorganisatörer anlätade ett flygbolag som kunden inte hade någon direkt relation till. Ansvarsfrågorna blev därmed oklara och av de sex då befintliga organisatörerna gick fem i konkurs eller upphörde inom en kort period. Luftfartsverket föreslog i en rapport bl.a. licensiering men inga krav har hittills genomförts. Det finns ett behov av att kartlägga utvecklingen sedan 2002 och försöka besvara frågan om de då föreslagna åtgärderna fortfarande är motiverade.

”Fractional ownership” innebär som ovan berörts att delägda flygplan leasas ut till bolag som utför flygning åt delägarna. Luftfartsstyrelsen har deltagit i diskussionen inom bl.a. ECAC<sup>1</sup> om FO. Företeelsen har ännu inte spridit sig till Sverige i nämnvärd utsträckning. Om den gör det uppkommer vissa frågor som diskuteras i denna rapport, bl.a. om verksamheten fortfarande kan anses vara tillståndsfritt firmaflyg.

Det har varit känt att tillståndspliktig leasing ökar kraftigt men den totala användningen av leasing har varit okänd, särskilt när det gäller tillståndsfri operationell leasing. Dessutom finns ett behov av att undersöka om den ökande tillståndshandlingen verkligen avspeglar ett ökande tillsynsbehov eller bara är en följd av regelverkets utformning.

---

<sup>1</sup> European Civil Aviation Conference, en sammanslutning av europeiska luftfartsmyndigheter.

## 4 CODE SHARING

Code sharing där ett flygbolag sätter sin egen bolagskod på en flygning som genomförs av ett annat flygbolag uppkom i USA och har växt kraftigt under 1990-talet. Detta är ett sätt för flygbolagen att genom samarbete med andra flygbolag utvidga sitt linjenät och marknadsföra sig på linjer de inte själva flyger.

### 4.1 Bakgrund

Beskrivningen av code sharing som ett rent marknadsföringsinstrument har olika tolkning i olika länder. De allra flesta länder, även liberala sådana, förutsätter att de parter som deltar i code sharing - samarbete har underliggande trafikrättigheter dvs. rätten att marknadsföra och sälja biljetter på den aktuella sträckan. Flygbolagen däremot ser code sharing som en ren marknadsföringsåtgärd som inte skall kopplas samman med trafikrättigheter.

De skandinaviska länderna fastställde 1999 en gemensam skandinavisk code-sharing - policy och utvecklade en ny standardklausul i sina luftfartsavtal med en liberalisering av den existerande skrivningen. Numera räcker det att något av flygbolagen har trafikrättigheter på sträckan för att code sharing ska tillåtas. USA kräver, utöver trafik tillstånd, en särskild tillståndsprövning för codesharingsamarbete mellan ett amerikanskt och ett icke amerikanskt flygbolag.

Code sharing har framför allt konsekvenser ur ett konsumentperspektiv. ECAC har mot denna bakgrund utarbetat en särskild rekommendation (Recommendation ECAC-CEAC 19/1) för att förbättra informationen till passageraren. Ur ett legalt perspektiv är det flygbolag som har sålt flygbiljetten till resenären ansvarigt för hela resans genomförande även på sträckor som genomförs av ett annat flygbolag.

Franchising, en från andra branscher känd samarbetsform som i princip innebär att man hyr ut ett varumärke och ofta viss butiksutrustning och skyltar mm, förekommer i någon mån i flygbranschen som en utveckling av code sharing. Det ena flygbolaget, vanligtvis det mindre som ser en marknadsfördel i att bli fastare förknippat med det större, målar sina flygplan i det större bolagets färger och klär personalen i det större bolagets uniformsmode. Ett exempel är det danska Sun Air som sedan länge trafikerar bl.a. Bromma – Århus med bolagskoden BA för British Airways och med flygplan målade i BA:s färger:



**Figur 1 Franchising: Sun Air ATP och Jetstream 31 i BA:s färger**

Källa: [www.sunair.dk](http://www.sunair.dk) 2005-08-23



Franchising förekommer för närvarande inte hos svenska flygbolag. Skyways har devisen "Well connected with SAS" på vissa flygplan men man betalar inget till SAS för detta. Såvitt man nu kan bedöma medför franchising knappast något behov av särskilda åtgärder utan kan ses som en utvidgning av code sharing. Att franchising skulle kunna förekomma utan code sharing verkar högst osannolikt. Det verkar inte heller troligt att företeelsen kommer att växa påtagligt. Franchising motverkar till stor del det man vill uppnå med code sharing – flexibilitet. Om bolaget A målar sitt flygplan i bolaget B:s färger kan det knappast användas till andra flygningar än åt B och i egen regi.

## 4.2 Förekomsten av code sharing

Inom EES-området finns inte något formellt tillståndskrav kring code sharing och utanför EES är omfattningen ofta reglerad i bilaterala avtal. Därmed finns inte heller någon möjlighet att via myndighetsbeslut följa företeelsens omfattning. Det tycks inte heller finnas aktuell statistik från andra källor. Dataprogrammet OAG MAX där OAG står för Official Airline Guide ger däremot vissa möjligheter att skapa en bild av situationen på enskilda flygplatser eller flyglinjer.

### 4.2.1 *Basdata*

Arlanda hade under perioden jan – juli 2005 i genomsnitt 314 landningar per dag i linjefart och ej regelbunden trafik. Denna typ av trafik använder flygkoder bestående av två bokstäver för flygbolaget och 3 - 4 siffror för aktuell avgång. All övrig trafik svarade för knappt fyra landningar per dag. Trafikintensiteten varierar över veckan och kan förväntas vara betydligt tätare än genomsnittet på fredagar. Fredagen den 9 september 2005 har valts som utgångspunkt. Av datatekniska skäl används avgångar i stället för landningar. Totalt sett finns 860 avgående flygkoder denna dag. Av dessa är emellertid 230 tågavgångar med flygkod, huvudsakligen till Stockholm och Uppsala men också till ett dussintal andra destinationer så långt bort som Östersund. Kvar blir 630 flygkoder som avser flyg.

Vid code sharing kommer samma flyg upp två gånger, dels som en kod hos det flygbolag som inte flyger men vars kod står på biljetten, dels som en kod hos det flygande bolaget. Antalet sådana dubbleringar är händelsevis också 230.<sup>2</sup> Kvar blir 400 avgångar. Av dessa är 9 s.k. non-operating vilket innebär att de i praktiken inte finns men det har inte gått att fastställa vilka dessa flygningar är. Detta kan innebära att ett och annat bolag som ingår i tabellerna nedan med en enda avgång egentligen inte ska vara med alls. Analysen är baserad på följande information:

---

<sup>2</sup> Två fall är inte inkluderade då databasen inte ger entydigt besked här. Det gäller 11 avgångar som Lufthansa City Line ev. utför åt Lufthansa och 7 avgångar som Tyrolean Airways ev. utför åt Austrian. Dessa finns inte som egna avgångar.

Totalt antal flygkoder	860	
därav tågavgångar med flygkod	230	
= flygkoder som avser flyg		630
därav dubbelräknade pga. code sharing		230
= <b>verkligt antal planerade flygavgångar</b>		<b>400</b>
därav non-operating som inte går att fördela		9

**Tabell 1 Avgångar i OAG från Arlanda 050909**

Källa: Bearbetning av data från OAG MAX

Antalet planerade avgångar är följaktligen 391 vilket med samma antal starter ger 782 rörelser. Det verkliga antalet rörelser under veckan 5-11 september var följande:

	Vecka	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Ve436	5 246	845	850	864	881	847	399	560
Ve536	4 961	801	811	814	830	792	371	542
+/-	-285	-44	-39	-50	-51	-55	-28	-18
Procent	-5,43%	-5,21%	-4,59%	-5,79%	-5,79%	-6,49%	-7,02%	-3,21%

**Tabell 2 Antal rörelser på Arlanda vecka 36 2004 och 2005**

Källa: ATS Arlanda Nyhetsbrev 36/2005

Antalet rörelser fredagen den 9 september var 792 vilket ger ca 396 starter. Överensstämmelsen med de 391 planerade avgångarna i Tabell 1 är följaktligen mycket god, särskilt som några starter per dag sker utan flygkod och därmed inte ingår i de 391.

#### 4.2.2 Codesharing som andel av bolag och avgångar

I det följande menas med *anlitande* bolag ett flygbolag vars kod står på biljetten men som anlitar ett annat flygbolag för att flyga. Det flygbolag som verkligen flyger kallas *utförande*. Avgångarna denna dag är kodade på sammanlagt 58 flygbolag. 23 av dessa är inte inblandade i CS-samarbete, vare sig som anlitande eller utförande. Kvar blir 35 bolag i CS-samarbete. Av dessa bildar 13 bolag en kärngrupp som både anlitar och utför. 15 bolag anlitar andra, men utför inte själva CS-flygningar. Totalt finns alltså 28 anlitande bolag. Förutom de 13 utförande bolagen i kärngruppen finns 7 bolag som enbart utför CS-flygning åt andra, men inte anlitar andra bolag. Det slumpar sig så att 4 av de 7 flyger enbart åt kärngruppen och 3 enbart åt de övriga; inget bolag flyger åt båda grupperna. Totalt finns följaktligen  $13 + 4 + 3 = 20$  utförande bolag.

ANTAL FLYGBOLAG		<i>som flyger CS och även anlitar CS</i>		enbart utför	som inte utför CS
åt bolag	<i>både anlitar och utför</i>	13	4		
	<i>enbart anlitar</i>	15	3		
som inte anlitar CS					23
<b>Summa</b>		28	7		35
<b>Totalt antal bolag</b>					58

**Tabell 3 Antal bolag i olika CS-former på ARN 050909**

Källa: Bearbetning av data från OAG MAX. Avser avgångar.

Bilden blir helt annorlunda om man i stället för bolag räknar avgångar. Detta beror nästan enbart på att de 20 bolag som utför CS-flygningar har långt fler avgångar än de 38 som inte utför sådana flygningar.

ANTAL AVGÅNGAR		med flygbolag <i>som flyger CS och</i>			+flyg i egen regi	som inte utför CS
		även an- litar CS	enbart utför	Del- summa		
åt bolag som	<i>både anlitar och utför</i>	65	103	168	64	
	<i>enbart anlitar</i>	49	13	62		
<i>Delsumma</i>		114	116	230		
+ flyg i egen regi		55			119	
som inte anlitar CS						51
<b>Summa</b>						<b>400</b>

**Tabell 4 Antal avgångar i olika CS-former på ARN 050909**

Källa: Bearbetning av data från OAG MAX.

Inom kärngruppen, dvs. de 13 bolag som både anlitar codesharingbolag och själva flyger åt sådana bolag, finns 65 avgångar. De 13 bolagen utför dessutom 49 avgångar åt de 15 bolag som enbart anlitar, men inte utför, codesharingflyg. De 7 bolag som inte anlitar utan enbart utför codesharingflyg utför dessutom 116 avgångar varav 103 åt de 13 bolagen i kärngruppen och 13 åt de 15 bolag som enbart anlitar CS-flyg.

De 28 anlittande bolagen lägger inte ut hela sin produktion på codesharingbolag utan svarar för 64 avgångar i egen regi. På samma sätt flyger de 20 utförande codesharingbolagen inte bara åt andra utan har dessutom 55 avgångar i egen regi. Totalt ligger här alltså 119 avgångar i codesharingbolag men utanför codesharingssamarbetet. Slutligen finns 51 avgångar utförda av de 23 bolag som varken anlitar eller utför codesharing. Totalsumman blir då 400.

#### 4.2.3 Olika bolags användning av CS

Med reservation för att de 9 fallen av non-operation inte gått att härleda till respektive bolag, vilket kan medföra att vissa bolags enda avgång i praktiken inte finns, är de 230 codesharingfallen fördelade på 35 olika bolag enligt tabellen nedan.

Föga överraskande, med tanke på bolagets stora andel av trafiken på Arlanda, är SAS den i särklass störste anlittaren av codesharingflyg med 104 av sina avgångar utlagda på 9 andra bolag. Som god tvåa kommer Lufthansa med 29 utlagda avgångar varav 17 utförs av SAS. Trea är United och fyra Air Canada som båda inte själva utför codesharingflyg.

Bland de 20 flygbolag som utför codesharingflyg är Skyways störst med 63 avgångar, alla åt SAS, som i sin tur är näst störst med 60 avgångar. Trea är SAS-ägda Blue 1 med 36 avgångar varav 24 åt SAS och 12 åt Lufthansa, som i sin tur är fyra med 16 avgångar.

ALLA CODESHARE- AVGÅNGAR FRÅN ARLANDA 2005-09- 09	FLYGS AV	Air Baltic	Austrian Airlines	British Airways	Estonian	Finnair	Iberia	Icelandair	Fly Nordic	Lufthansa	Norw. Air Shuttle	SAS	Spanair	Swiss	Air France	Blue 1	Cimber Air	KLM	Skyways	Thai Airways	Wideröe	Summa som flygs av annat bolag	SUMMA
URSPRUNGLIG	FLYGS AV	BT	OS	BA	OV	AY	IB	FI	LF	LH	DY	SK	JK	LX	AF	KF	QI	KL	JZ	TG	WF		
Air Baltic	BT	2																				2	2
Austrian Airlines	OS		1					65														1	1
British Airways	BA			3													103					3	3
Estonian Air	OV				1																	1	1
Finnair	AY			6		1																8	8
Iberia	IB				3																	3	3
Icelandair	FI													2								2	2
Fly Nordic	LF											3										3	3
Lufthansa	LH												17									29	29
Norw. Air Shuttle	DY								2							12						2	2
SAS	SK	2			2			1		6				2		24	2		63		2	104	104
Spanair	JK									2			7									9	9
Swiss	LX					1																1	1
Air Canada	AC									3		8										11	11
Air New Zealand	NZ																				1	1	1
American	AA			4		2																6	6
BMI Br. Midland	BD											8										8	8
Cathay Pacific	CX			1																		1	1
Continental	CO																	1				1	1
Delta	DL														2				1			2	2
Egyptair	MS			1																		1	1
Japan Airlines	JL														1							1	1
Malaysia	MH																		3			3	3
North West	NW																		5			5	5
Portugalia	NI																					1	1
Quantas	QF			2																		2	2
Singapore	SQ									2												2	2
United	UA									3		14										17	17
<b>Summa flyg åt annat bolag</b>		2	1	13	2	9	1	1	2	16	3	60	3	1	3	36	2	9	63	1	2	<b>230</b>	
<b>SUMMA</b>		<b>114</b>													<b>116</b>						<b>230</b>		

**Figur 2 Code sharing från Arlanda 2005-09-09**

Källa: Bearbetning av data från OAG MAX. Avser avgångar.

Bland de anlåtande bolag som har mer än enstaka avgångar att fördela är det vanligt att man lägger ut dessa på flera utförande bolag. SAS använder inte mindre än nio olika bolag. På samma sätt har de utförande bolagen ofta uppdrag åt flera anlåtande bolag. Även här har SAS flest med nio. Lufthansa har fem och British Airways fyra. Undantaget är Skyways vars hela codesharingproduktion, 63 avgångar, utförs åt SAS.

Analysen ger inte underlag för några slutsatser om den totala förekomsten av code sharing, dvs. på alla flygplatser och alla linjer. Arlanda har emellertid långt större antal kommersiella rörelser än de övriga 41 trafikflygplatserna med reguljär trafik har tillsammans. Detta beror huvudsakligen på utrikes trafik där Arlanda dominerar helt; flertalet övriga flygplatser saknar utrikes trafik. Inte heller går det att utläsa om förekomsten av codesharing ökar eller minskar över tiden men det går att få en uppfattning om motsvarande analys genomförs för en septemberfredag tidigare år. Det är också möjligt genomförbart att utsträcka analysen till en hel vecka.

## 5 FLYGRESEORGANISATÖRER

Begreppet myntades av Luftfartsverket i rapporten ”Flygbolag” som inte flyger år 2002.<sup>3</sup> Bakgrunden var att flera företag då uppträdde som om de vore flygbolag men de saknade egna tillstånd. Istället upphandlade man kapacitet från etablerade flygbolag. Ett flygbolag måste ha drifttillstånd (AOC, air operator’s certificate) och för att bl.a. bedriva passagerartrafik mot betalning även operativ licens (OL) enligt EG:s licensieringsförordning.<sup>4</sup> Kravet på OL infördes 1993 och avsåg att garantera en viss miniminivå på ekonomisk stabilitet i syfte att skydda resenärer och andra intressenter. Syftet med kravet på OL blir mer eller mindre förfelat, särskilt i förhållande till resenären, om biljetterna i stället säljs av en organisatör utan licensieringskrav. Resenären har ju inget skydd om organisatören hamnar i ekonomiska svårigheter.

### 5.1 Konsumentperspektivet

Konsumentverket uppmärksammade problemen med flygreseorganisatörer (biljettentreprenörer enligt då använd terminologi) i en artikel 2002-06-25 (Konsumentverket 2002):

*I vissa fall framställer och marknadsför sig biljettentreprenören som flygbolag i traditionell mening. Uttryck som "vi börjar flyga", "våra flygstolar", "våra flygningar" samt det faktum att vissa flygplan målas med biljettentreprenörens logotyp kan förstärka konsumentens uppfattning om att biljettentreprenören i själva verket är ett "traditionellt" flygbolag. /.../ Exemplet ovan leder till många frågor kring den här typen av biljettentreprenörer:*

- Hur ska jag veta vem jag flyger med när flygplanen målas med biljettentreprenörens logotyp?
- Hur ska jag som resenär kunna veta vilken standard det är på flygplanen när bolagen ännu inte träffat avtal med något flygbolag som ska utföra flygningarna åt dem?
- Vem är motpart?
- Vem är ansvarig vid en eventuell olycka?
- Vem ska krävas på ersättning vid nekad ombordstigning?
- Vad händer om företaget skulle gå i konkurs?
- Vad händer om biljettentreprenören ännu inte träffat avtal med något flygbolag den dagen då jag ska resa?

En avstämning av dessa frågors aktualitet vid resor med de nu verksamma flygreseorganisatörerna har gjorts i avsnitt 5.9.

### 5.2 LFV:s rapport ”Flygbolag” som inte flyger

Rapportens utredningsarbete föranleddes närmast av konsumentperspektivet – passageraren uppfattar sig ha köpt en flygbiljett av en organisation som i praktiken lyft över själva transporten på ett flygbolag som resenären saknar avtalsrelation till. Flygbolaget gör ingen marknadsföring alls; man har ju redan sålt en viss kapacitet till flygreseorganisatören och får betalt oavsett om denna kapacitet blir belagd. Frågan blev akut när flygreseorganisatörerna Aer Olympic, Traffic Europa, Gothia Airlines och My Air (de båda senare lyckades inte organisera någon flygning alls) inom en kort period försattes

---

<sup>3</sup> LFV rapport 2002:10.

<sup>4</sup> Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag.

i konkurs eller upphörde. En månad efter rapportens publicering försattes även Goodjet i konkurs med bl.a. över 11 000 strandsatta passagerare som fordringsägare. Skulderna uppgick enligt förvaltningsberättelsen till 144,1 miljoner kr och tillgångarna till 0,9 mkr. LFV fann dessutom att i flera fall hade flygreseorganisatörer sålt biljetter utan att ens ha träffat avtal med någon som kunde ombesörja transporten. Rapporten utmynnade i ett förslag om skärpta krav, se avsnitt 5.8.

Av de sex organisatörer LFV inventerade år 2002 återstår nu bara en, Gotlandsflyg AB. Sedan dess har sex organisatörer tillkommit – Eastjet, Kullaflyg, Scandjet, Stockholmsplanet, Sundsvallsflyg och Umeåflyg. Eastjet och Scandjet sålde resp. säljer enbart utrikesbiljetter. Stockholmsplanet sålde fram till december 2005 både inrikes och utrikes men därefter enbart inrikes. De övriga säljer enbart inrikes biljetter. Ingen organisatör har både tillkommit och försvunnit under perioden men i oktober 2005 meddelade Eastjet att man avvecklar verksamheten. Vid årsskiftet tillkommer ytterligare en organisatör, Blekingeflyg AB, som övertar en av Stockholmsplanets två linjer.

### 5.3 Eastjet AB

En av de ursprungliga bolagsmännen i Scandjet AB bildade Eastjet AB ihop med andra intressenter. På hemsidan var informationen om bolaget relativt sparsam; ”svenska investerare i resebranschen” och Orient Aviation Group uppgavs äga bolaget. Någon årsredovisning finns inte tillgänglig. Aktiekapitalet är 100 000 kr.

Eastjet organiserade vintersäsongen 2004/2005 flyg från Arlanda och Landvetter med en Boeing 747 som flygs av Orient Thai Airways. Fram till mitten av augusti 2005 var, enligt Eastjets hemsida, avsikten att Orient Thai skulle flyga även säsongen 2005/2006. Därefter infördes i stället det amerikanska bolaget North East Airlines som operatör mellan Sverige och Thailand. Någon ansökan från North East Airlines om att få bedriva avsedd trafik inkom dock aldrig till Luftfartsstyrelsen och på hemsidan lanserades återigen Orient Thai som operatör.

Även om antalet turer var begränsat var den totalt utbudna kapaciteten betydande. Med Orient Thais Boeing 747 blir antalet stolar i trafikprogrammet 2005-2006 ungefär 12 000 i vardera riktningen.

Någon ansökan om trafiktillstånd från Orient Thai för trafiksäsongen 2005-2006 inkom aldrig till Luftfartsstyrelsen. Bytet från Orient Thai till North East och tillbaka igen belyser problemet att biljettförsäljning uppenbarligen skedde innan ett avtal med någon transportör var klart. Detta är tillåtet men utgör också ett av de konsumentskyddsproblem som LFV uppmärksammade 2002 (se avsnitt 5.1). Eastjet har sedermera upphört med all verksamhet och kommer sannolikt att försättas i konkurs med begränsade möjligheter för de resenärer som bokar biljetter att få ersättning ur konkursboet.

### 5.4 Sverigeflyg Holding AB

Enligt bolagsordning 2003-02-04 ska detta bolags verksamhet vara ... ”att starta, driva och utveckla regional flygverksamhet inom Sverige samt idka därmed förenlig verksamhet.” Aktiekapitalet är 100 000 kr. Under år 2004 övertog bolaget affärssystemet



från Gotlandsflyg AB men det driver inte någon egen flygverksamhet. Sverigeflyg har under sina två hittills redovisade år varit mycket lönsamt men har i jämförelse med sina ägda flygreseorganisatörer låg omsättning:

<b>Sverigeflyg Holding AB</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
Omsättning	808 986	5 219 475
Resultat e. fin. poster	2 486	3 497 006
Aktiekapital	100 000	100 000
Eget kapital	6 614 236	10 111 242

**Tabell 5 Ekonomi i Sverigeflyg Holding AB**

Källa: Årsredovisning 2004. Avser moderbolaget, ej koncernen.

Vid utgången av 2004 ägde Sverigeflyg följande bolag:

<b>2004-12-31</b>	<b>% av aktier</b>	<b>Bokfört värde</b>
<b><u>Dotterbolag</u></b>		
Gotlandsflyg AB	100	5 769 250
Kullaflyg AB	66,4	66 400
Sundsvallsflyg AB	100	100 000
<b><u>Intressebolag</u></b>		
Umeåflyg AB	50	50 000
Gotlandnu AB	25	327 500

**Tabell 6 Sverigeflyg Holding AB:s bolagsinnehav 2004-12-31**

Källa: Årsredovisning 2004

Gotlandnu AB är inriktat mot affärssystem för destinationsbokning. Det driver inte någon flygverksamhet och lämnas därhän i detta sammanhang. De övriga fyra bolagen är flygreseorganisatörer i olika grad av mognad. Syftet med holdingbolaget är troligen att samla dessa bolags gemensamma funktioner, t.ex. bokningssystem, i en gemensam organisation för att uppnå effektivitetsvinster.

Holdingbolaget avvecklade 2005-06-30 sitt ägande i Umeåflyg som nu istället är helägt av Umeåflyg Invest AB men i denna rapport behandlas Umeåflyg som dotterbolag till Sverigeflyg eftersom all ekonomisk information avser tiden före försäljningen. Från 2006-01-01 kommer även det nya bolaget Blekingeflyg AB att ingå i koncernen, se avsnitt 5.5.1.

#### **5.4.1 Gotlandsflyg AB**

Bolaget skapades 1999 med ändamål att "bedriva försäljning av flygresor mellan Gotland och fastlandet och därmed förenlig verksamhet". Under år 2000 hann man dock bara förbereda verksamheten med bl.a. ett internetbaserat bokningssystem inför trafikstart den 2 april 2001. Bolaget säljer biljetter enbart på linjen Bromma-Visby. Under somrarna 2003 och 2004 erbjöd man även biljetter på linjen Skavsta - Visby men den linjen återkom inte 2005.

Aktiekapitalet i Gotlandsflyg höjdes från 100 000 till tre miljoner kr under 2001. Under året gick bolaget med betydande förlust vilket föranledde en nyemission om 530 000 kr vid årsskiftet 2001/2002 varefter aktiekapitalet och överkursfonden nedsat-

tes för att täcka förlusten. I juni 2002 gjordes en riktad nyemission till TageHus Förvaltning AB om 750 000 kr.<sup>5</sup> Vid utgången av 2002 var aktiekapitalet 774 200 kr. Den ursprungliga ägarsammansättningen var följande:

Ägare 2001	%
Korken AB	26,30
Kneippbyn AB	26,30
AB WP Musik	26,43
Lars-Gunnar Werkelin	10,97
Apeiron AB	10,00
Summa	100,00

**Tabell 7 Ägarsammansättning i Gotlandsflyg AB 2001**

Källa: Bolagsstämmoprotokoll 2001-06-06

Efter två förlustår har bolagets ekonomiska utveckling varit god:

Gotlandsflyg AB	2000	2001	2002	2003	2004	2000-2004
Omsättning	201 037	23 480 114	36 882 379	44 808 898	55 528 349	160 900 777
Resultat efter fin. poster	-209 513	-3 270 173	3 002 055	2 139 854	2 603 511	4 265 734
Aktiekapital	100 000	3 000 000	774 200	774 200	774 200	
Eget kapital	1 194 122	4 781 002	1 028 948	6 920 856	6 724 367	

**Tabell 8 Ekonomi i Gotlandsflyg AB**

Källa: Årsredovisningar

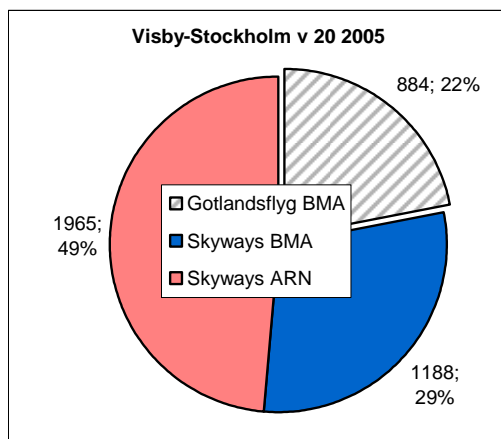
Gotlandsflyg hade i början problem med olika anlitade flygbolag men från den 4 februari 2002 ingick man ett treårsavtal med Golden Air AB. Detta har under 2005 förlängts på okänd tid. Från april 2004 köper man dessutom betydande kapacitet i form av flygstolar hos konkurrenten Skyways. I årsredovisningen 2004 anges volymen till 30 % av Gotlandsflygs ursprungliga kapacitet (enligt pressmeddelande 2004-11-02 avsåg man att öka med 10 % varför i årsredovisningen omnämnda 30 % rimligen avser läget vid årets slut). Gotlandsflygs möjlighet att köpa flygstolar till Bromma kommer att upphöra eftersom Skyways snart avvecklar sina kvarvarande Saab 340 och den återstående flygplanstypen Fokker 50 inte är godkänd för Bromma.

Luftfartsstyrelsens publikationer Destinationsutbud nr 20 och 21 anger stolsutbud veckorna 20, 34 och 48 år 2005. Det går därmed att jämföra kapacitetsandelar men dessa kan inte tolkas som marknadsandelar eftersom beläggingsgraden ("kabinfaktorn") med all säkerhet inte är densamma i alla berörda flygbolag. Vecka 20 (9-15 maj) och 48 (28 nov – 4 dec) har använts då vecka 34 visat sig vara påverkad av tillfälliga sommartidtabeller. För Visby finns inte kompletta uppgifter för vecka 48. Kapacitetsfördelningen vecka 20 Visby – Stockholm var ungefär följande:<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Ingen av Sverigeflyggruppens företrädare är företrädare i detta bolag.

<sup>6</sup> I Destinationsutbud nr 20 finns ett tryckfel då Golden Airs stolsutbud till Bromma anges till 8843 i stället för 884.





**Figur 3 Antal flygstolar Visby-Stockholm**

Källa: Bearb. av Destinationsutbud 20/2005.

Gotlandsflygs andel av stolsutbudet vecka 20 motsvarade ungefär 43 % till Bromma och 22 % till Stockholm totalt. Här ingår dock de stolar Gotlandsflyg köper av Skyways i Skyways' andel. På linjen Bromma-Visby finns konkurrens av Skyways' återstående kapacitet och dessutom flyger bolaget Arlanda-Visby med Fokker 50. Det totala antalet passagerare på Visby flygplats var januari - november 2005 256 800, en minskning med 6 % från 2004. I övrigt utgörs konkurrensen av färjetrafik Nynäshamn-Visby och Oskarshamn-Visby. Färjetrafiken upphandlas av Rikstrafiken.

#### 5.4.2 Kullaflyg AB

Bolaget ska "bedriva inrikes flygverksamhet till och från Kullabygden samt idka därmed förenlig verksamhet". Formuleringen låser bolaget till Ängelholm-Helsingborgs flygplats då det inte finns någon annan trafikflygplats i Kullabygden. Bolaget startades av Gotlandsflyg AB och säljer biljetter till Bromma. Efter bildandet av Sverigeflyg Holding AB var ägarbilden 2005-05-27 följande:

Ägare 2004	Röstandel %
Sverigeflyg Holding	66,40
Golden Air	9,20
Korken AB	9,20
TageHus Förvaltning AB	9,20
Peab AB	3,00
Bjäre Invest AB	1,60
Christer Paulsson	1,40
Summa	100,00

**Tabell 9 Ägarbild i Kullaflyg AB**

Källa: Bolagsstämmoprotokoll 2005-05-27

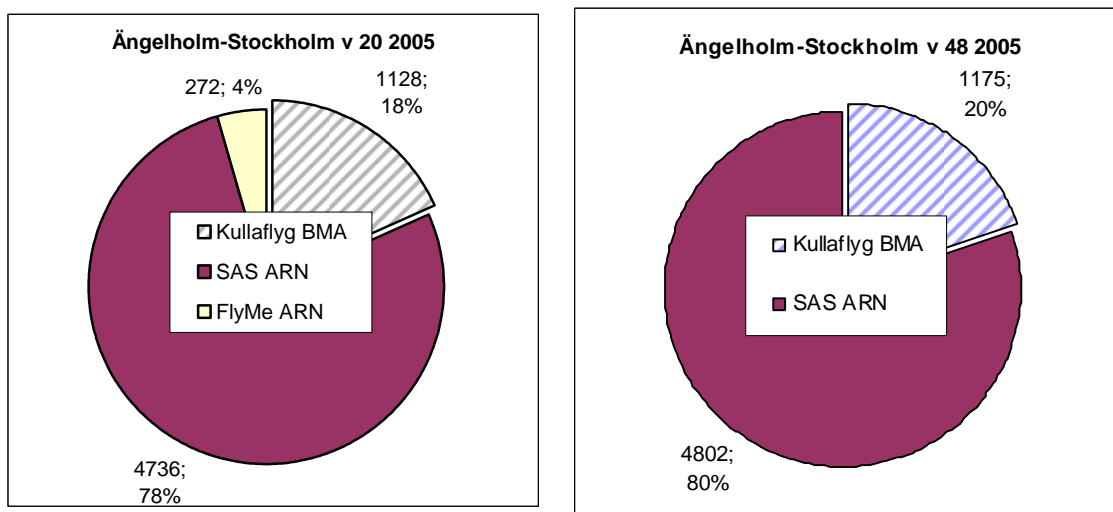
Trafiken inleddes den 22 april 2003 med Golden Air som operatör. Efter ett inledande förlustår gav bolaget ett överskott på 9 % av omsättningen 2004:

Kullaflyg AB	2003 delår	2004
Omsättning	32 807 296	67 491 407
Resultat e. fin. poster	-4 496 321	6 144 659
Aktiekapital	100 000	100 000
Eget kapital	121 479	6 266 138

**Tabell 10 Ekonomi i Kullaflyg AB**

Källa: Årsredovisning 2004

Kullaflyg svarade vecka 20 för hela stolsutbudet till Bromma och ca 18 % av totala stolsutbudet till Stockholm. I augusti 2005 lade Fly Me ner linjen till Ängelholm men detta gynnar antagligen mest SAS som i likhet med Fly Me flyger på Arlanda. Vecka 48 förefaller SAS och Kullaflyg ha delat på Fly Me:s kapacitetsandel:



**Figur 4 Antal flygstolar Ängelholm-Stockholm**

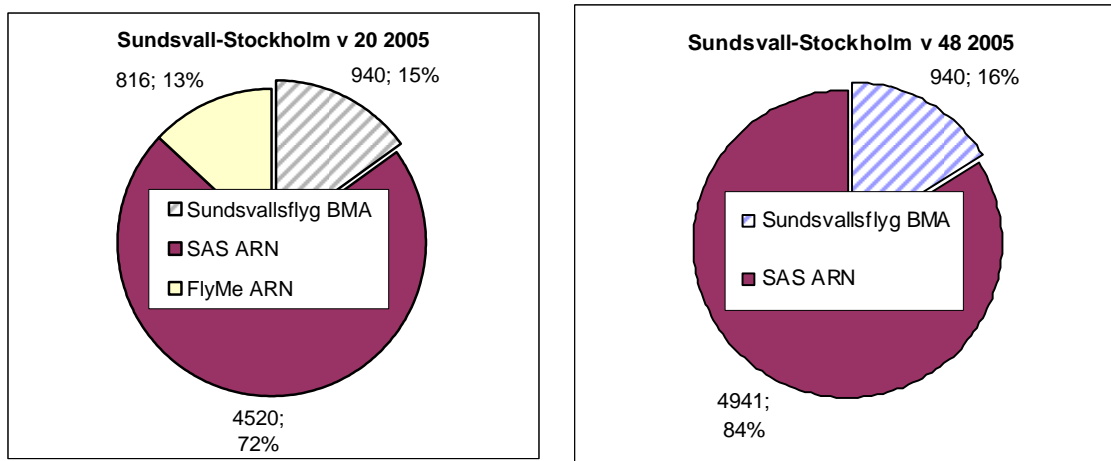
Källa: Bearb. av Destinationsutbud 20 och 21/2005

SAS använder ett flertal jetplanstyper med 123 – 179 stolar medan Fly Me använde 136-sitsiga Boeing 737. Antalet passagerare på Ängelholm/Helsingborg, som inte har andra flyglinjer, var januari - november 2005 345 100, en ökning med 5 % från 2004.

### 5.4.3 Sundsvallsflyg AB

Bolaget ska driva "regional flygverksamhet inom Sverige samt därmed förenlig verksamhet". Verksamheten påbörjades i januari 2005 med linjen Sundsvall/Härnösand - Bromma. Aktiekapitalet är 100 000 kr. Första årsredovisningen lämnas under 2006.

Linjen flygs av Golden Air. SAS och Fly Me flög vecka 20 till Arlanda men Fly Me lade ner trafiken i mitten av augusti 2005. Sundsvallsflyg svarade för hela stolsutbudet till Bromma och ca 15 % av det totala stolsutbudet till Stockholm.



**Figur 5 Antal flygstolar Sundsvall-Stockholm**

Källa: Bearb. av Destinationsutbud 20 och 21/2005

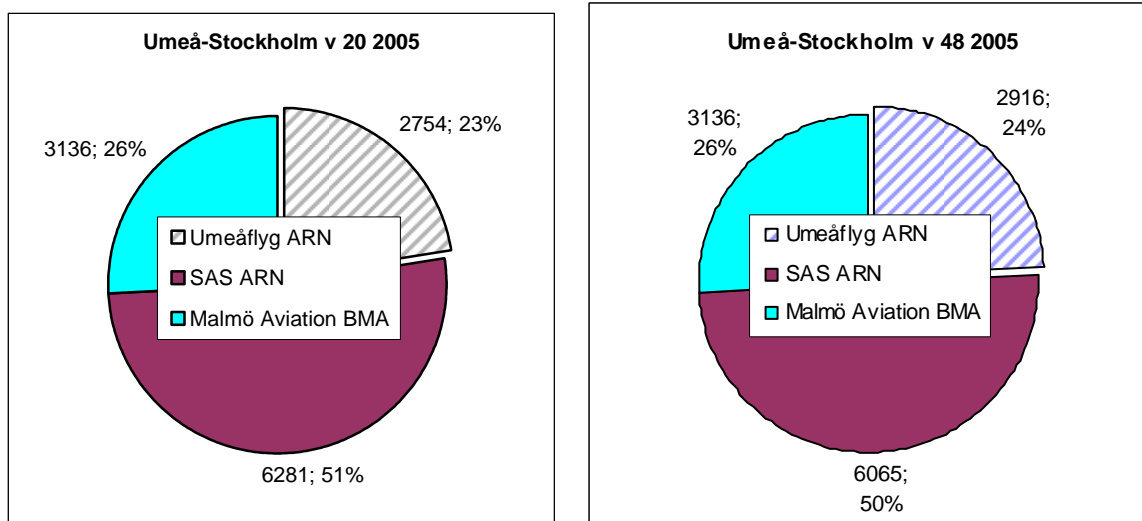
Sundsvallsflyg använder Golden Airs 47-sitsiga SAAB 2000 som är godkänd för Bromma medan SAS använder flera olika typer med 69 – 179 stolar. Fly Me använde 136-sitsiga Boeing 737. Ungefär hälften av Fly Me:s kapacitet vecka 20 är övertagen av SAS vecka 48. Sundsvallsflyg har kvar samma stolsutbud. Den totala passagerarvolymen på flygplatsen var januari – november 2005 327 600 inklusive ett litet antal till andra destinationer än Stockholm. Jämfört med 2004 var ökningen 7 %. Bil och i någon mån tåg är svåra konkurrenter på denna sträcka, även för resenärer som ska transferera på Arlanda.

#### 5.4.4 Umeåflyg AB

Bolaget ska "arrangera flygresor, bedriva linjetrafik med luftfartyg samt idka därmed förenlig verksamhet". Formuleringen öppnar för flygtrafik i egen regi men bolaget har inte drifttillstånd och operativ licens utan agerar som flygreseorganisatör. Aktiekapitalet är 100 000 kr. Årsredovisning för 2004/2005 fanns inte tillgänglig i december 2005.

Umeåflyg trafikerar till skillnad från övriga inrikes flygreseorganisatörer inte Bromma utan Arlanda. Den huvudsakliga anledningen är med all säkerhet att Bromma trafikeras av Malmö Aviation och att konkurrenssituationen där är svår. Enligt hemsidan påbörjades flygverksamheten i mars 2004 på sträckan Umeå – Arlanda. I bolagets första pressmeddelande 2004-03-18 avsåg man att anlita Falcon Air vars kombinerade post- och passagerarflygplan, Boeing 737QC, skulle utnyttjas för ändamålet. Operatör blev emellertid Nordic Airlinck som enligt pressmeddelande 2004-09-27 införde Fly Nordic som sitt varumärke.<sup>7</sup> Fly Nordic ägs av Finnair och använder ett i jämförelse med de andra linjerna i Sverigeflygkoncernen stort flygplan, 162-sitsiga jetplanet MD80. Umeåflyg svarar vecka 48 för ungefär 30 % av stolsutbudet till Arlanda och 24 % av den totala kapaciteten till Stockholm.

<sup>7</sup> Detta skedde i samband med att flygverksamheten övergick från helägda dotterbolaget Nordic East Airlinck AB till Nordic Airlinck Holding AB som är ett helägt dotterbolag till Finnair.



**Figur 6 Antal flygstolar Umeå-Stockholm**

Källa: Bearb. av Destinationsutbud 20 och 21/2005

SAS använder flera olika flygplanstyper med 69 – 145 stolar, Malmö Aviation har en enhetsflotta med 112-sitsiga Avro Regional Jet. Antalet passagerare på Umeå flygplats januari - november 2005 var 744 100 varav dock ett mindre antal avser trafiken till Östersund och Luleå med Nordic Regional och Kiruna med SAS.<sup>8</sup> Trots att detta var en ökning med 10 % från 2004 är det osäkert om volymen långsiktigt kan försörja tre aktörers trafik med förhållandevis stora flygplan till Stockholm.

## 5.5 Stockholmsplanet

”Stockholmsplanet” uppträder i två olika bolagsskepnader. Fram till december 2005 trafikerade bolagen Ronneby – Bromma, Ronneby – Palanga i Litauen och Växjö – Bromma. Linjen till Litauen lades ner vid månadskiftet november – december. Under lågsäsong trafikeras Växjö genom mellanlandning på linjen Bromma – Ronneby. Operatör på alla linjer är Avitrans AB i Nyköping som flyger Saab 340.<sup>9</sup> Vid årsskiftet 2005/2006 övertogs linjen Ronneby – Bromma av Sverigeflyg Holding AB genom att man köper Stockholmsplanet i Blekinge AB och döper om det till Blekingeflyg AB. Avitrans kvarstår tills vidare som operatör.

### 5.5.1 Stockholmsplanet i Blekinge AB

Bolagsordningen anger att bolaget ska ”bedriva försäljning av flygresor på speciella linjer, konsulttjänster mot flygbolag ävensom idka därmed förenlig verksamhet”. Aktiekapitalet är 100 000 kr. Årsredovisning har lämnats för år 2004:

<sup>8</sup> I Destinationsutbud nr 20-21 saknas Nordic Regionals utbud på Luleå, Umeå och Östersund.

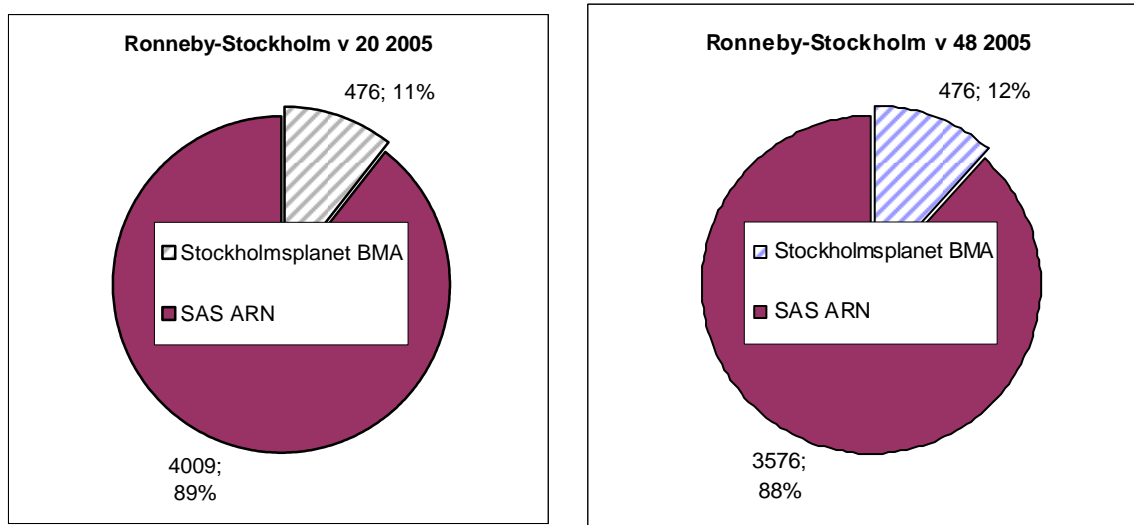
<sup>9</sup> I augusti 2005 kvarstod på Ronneby Flygplats’ hemsida ett påstående att Swedline Express var operatör men detta var felaktigt. Swedline flög till februari 2005 varefter Avitrans övertog trafiken. Swedline Express är ett helägt dotterbolag (det enda) till Swedline Holding AB.

St. i Blekinge AB	2004
Omsättning	14 389 329
Resultat e. fin. poster	139 811
Aktiekapital	100 000
Eget kapital	307 811

**Tabell 11 Ekonomi i Stockholmsplanet i Blekinge AB**

Källa: Årsredovisning 2004

Vecka 48 2005 har Stockholmsplanet hela stolsutbudet till Bromma och ungefär 12 % av det totala stolsutbudet till Stockholm. SAS har dragit ner något jämfört med v. 20. Avitrans flyger med 34-sitsiga Saab 340, SAS använder fyra olika typer med 69 – 145 stolar. Till Palanga fanns ingen annan linje från Sverige.<sup>10</sup>



**Figur 7 Antal flygstolar Ronneby-Stockholm**

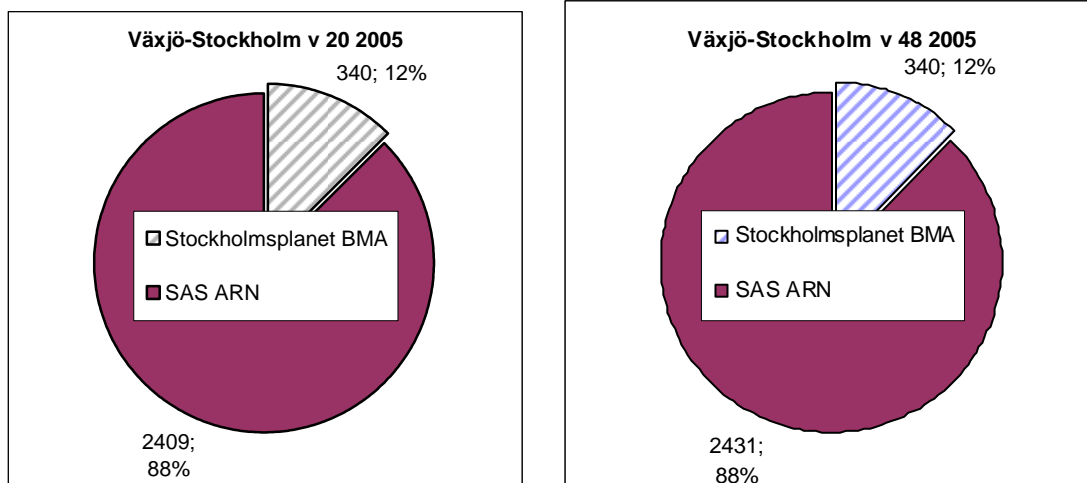
Källa: Bearb. av Destinationsutbud 20 och 21/2005

Ronneby flygplats hade januari – november 2005 189 900 passagerare, 1 % fler än 2004. Som ovan nämnts har Sverigeflyg Holding AB köpt bolaget.

### 5.5.2 Stockholmsplanet i Växjö AB

Detta bolag ska ”bedriva försäljning av flygresor på specifika linjer, förvaltning av fastigheter och material avsedda för flygverksamhet, företrädesvis bogserfordon, markströmsaggregat eller liknande, ävensom idka därmed förenlig verksamhet.” Stockholmsplanet flyger till Bromma med Avitrans’ 34-sitsiga Saab 340 och har konkurrens från SAS till Arlanda med 123-sitsiga Boeing 737-600 och 69-sitsiga Dash 8. Stockholmsplanet svarar för hela stolsutbudet till Bromma och ungefär 12 % av stolsutbudet till Stockholm. Någon årsredovisning fanns i december 2005 inte tillgänglig hos Bolagsverket.

<sup>10</sup> Linjen från Ronneby saknas i Destinationsutbud 20-21.



**Figur 8 Antal flygstolar Växjö-Stockholm**

Källa: Bearb. av Destinationsutbud 20 och 21/2005

Under januari - november 2005 ökade inrikestrafiken på Växjö flygplats med drygt 20 % till ca 142 000 passagerare.<sup>11</sup>

## 5.6 Scandjet AB

Scandjet AB bildades i november 2002. Verksamhetsidén var att köpa upp flygkapacitet till från Stockholm och Göteborg till Sarajevo i Bosnien och Zagreb i Kroatien dit det inte fanns flygförbindelser med konkurrenskraftiga priser. Däremot fanns omfattande busstrafik till priser som inte låg mycket lägre än vad Scandjet trodde sig kunna erbjuda med flyg. Bedömningen var uppenbarligen riktig - under första verksamhetsåret lyckades bolaget redovisa 7 600 kr i vinst på en omsättning av 7,5 mkr, dock fick styrelseledamöterna ingen ersättning.

Scandjet AB	2003	2004
Omsättning	7 466 792	18 499 634
Resultat e. fin. poster	7 614	196 100
Aktiekapital	100 000	100 000
Eget kapital	107 614	303 714

**Tabell 12 Ekonomi i Scandjet AB**

Källa: Årsredovisningar

Under 2004 ökade omsättningen med nära 150 %. Operatör är Fly Nordic med 163-sitsiga MD80; andra operatörer inklusive ett kroatiskt bolag har använts tidigare.

Antalet passagerare uppges till 4 000 år 2003, 13 000 år 2004 och 25 000 år 2005. Scandjet erbjuder ett omfattande linjenät. Inför 2006 planeras följande avgångar:

<sup>11</sup> Statistiken hämtad från [www.flygplatser.nu](http://www.flygplatser.nu). Avser enbart inrikes.

2005-12-28	Från		Antal avgångar/period		
Till	Göteborg	Stockholm	Köpenhamn	Oslo	
Zagreb	9 st 16 jun-11 aug				
Split	25 st 10 jun-30 sep	25 st 10 jun-30 sep	8 st 17 jun-5 aug	8 st 24 jun-12 aug	
Dubrovnik		9 st 11 jun-6 aug	8 st 18 jun-6 aug	8 st 24 jun-12 aug	
Sarajevo	10 st 19 jun-21 aug		10 st 19 jun-21 aug		
Pula	8 st 18 jun-6 aug	9 st 17 jun-15 aug	8 st 17 jun-5 aug	8 st 25 jun-13 aug	
Zadar	10 st 18 jun-20 aug			8 st 25 jun-13 aug	

**Tabell 13 Scandjets turutbud sommaren 2006**

Källa: [www.scandjet.se](http://www.scandjet.se), bearbetning av tidtabeller 2005-12-28

Sammanlagt finns under perioden 10 juni – 30 september 2006 ca 170 avgångar. Verksamheten är säsongsbetonad s.k. seriecharter enligt BCL A2<sup>12</sup>. Här krävs även att andelen stolar som säljs utan inkluderad övernattning inte får överstiga 30 % men Scandjet har ibland fått dispens från kravet Göteborg – Sarajevo för rent etniska flygningar då det inte fanns andra flygförbindelser på sträckan. 2006 års säsong inleds 10 juni.

Scandjet säljer enbart en liten del av stolsutbudet direkt till konsument. Huvuddelen säljs till för närvarande ett dussintal resebyråer. För denna verksamhet finns inte någon bra beteckning så tills vidare introduceras anglicismen *seat consolidation*.

## 5.7 Seat consolidation

Under första säsongen upptäckte Scandjet att mindre resebyråer inriktade mot Kroatien utgjorde en möjlig marknad. Dessa resebyråer är för små för att på egen hand kunna handla upp stolskapacitet till acceptabla priser, särskilt som stora resebyråer sällan vill sälja kapacitet till de mindre. Säsongsmässig charter som Eastjet och Scandjet bedrev respektive bedriver kompliceras av att den första flygningen ner i princip går tom hem och den sista hemflygningen går tom ner. Med de låga marginaler som gäller när de små resebyråerna inte tillräcklig volym för att täcka dessa kostnader. Om flera resebyråer i stället delar kapacitet på ett plan, och dessutom inte börjar och slutar säsongen samtidigt, kan man komma ner i acceptabla prisnivåer. Dessutom skapar lösningen flexibilitet, avbokade platser kan lätt säljas till andra resebyråer i samma plan. Seat consolidation innebär att samordna de olika resebyråernas önskemål i fråga om kapacitet och avgångstider till så välfyllda plan som möjligt. Detta utgör nu huvuddelen av Scandjets verksamhet och från/till Köpenhamn och Oslo säljer man bara ett fåtal platser direkt till resenär. Bolaget uppger att man inom något år troligen helt upphör med att sälja resor direkt till resenär. Man skulle även behöva hitta större flygplan till vissa avgångar; en Boeing 757 skulle vara idealisk men som framgår av Tabell 30 finns för närvarande bara en sådan, hos Nova Airlines.

<sup>12</sup> Bestämmelser för Civil Luftfart – Regler för charter- och taxifygning mellan Sverige och utlandet



Seat consolidation ger vid första påseende intryck av att vara en konkurrensbegränsande verksamhet. De deltagande resebyråerna har inte mycket utrymme att konkurrera med pris, ombordservice eller avgångstider när de delar på samma flygplan. Den dominerande effekten av seat consolidation är emellertid snarare förbättrad konkurrens genom att små resebyråer, som helt saknar möjlighet att själva chartra hela plan, nu kan konkurrera med de stora.

## 5.8 LFV:s tidigare förslag ang. flygreseorganisatörer

I rapporten 2002 föreslog LFV att ...”den som, utan att agera som agent för ett flygföretag och utan att vara arrangör av paketresor eller sälja seat-only biljetter som omfattas av resegarantilagen, marknadsför och försäljer flygbiljetter den inte själv utför ska åläggas att

- 1) Säkerställa att potentiella passagerare görs uppmärksamma på att transporten inte utförs av den som passageraren slutit avtal om transporten med.
- 2) Säkerställa att passageraren vid bokningstillfället ges information om vilket flygföretag som utför transporten oavsett om bokningen sker via Internet, per telefon eller hos annat förekommande försäljningsställe.
- 3) Säkerställa att passageraren ges skriftlig bekräftelse om vilket flygföretag som utför transporten.
- 4) Säkerställa att passageraren får rimlig information om vilken roll flygreseorganisatören resp. lufttrafikföretaget har när det gäller fullgörandet av avtalet, t.ex. vid reklamation, förseningar, ombokning, förfrågningar mm.
- 5) Säkerställa att passageraren får del av, eller möjlighet att ta del av de befordringsvillkor som tillämpas.”

Därutöver skulle en sådan organisation ...”vara föremål för licensieringskrav liknande de som gäller för flygföretag. Följande förutsättningar föreslås gälla för licens att driva verksamhet som flygreseorganisatör.

- 6) Flygreseorganisatören skall ha tillräckligt stark ekonomi för att flygverksamheten skall kunna bedrivas i ett inledningsskede utan att intäkterna från den första tidens biljettförsäljning skall vara avgörande för detta. Vidare bör flygreseorganisatören i likhet med lufttrafikföretag åläggas att i rimlig grad kunna göra sannolikt att det finns förutsättningar för en mera långsiktig verksamhet.
- 7) Licens skall vara förenad med villkor om att biljettförsäljning inte får ske innan flygreseorganisatören ingått ett varaktigt avtal med ett flygföretag om utförande av de transporter som flygreseorganisatören säljer.
- 8) Licensen skall vidare vara förenad med förpliktelse att fullgöra den föreslagna informationsplikten.”

Slutligen föreslogs att frågan om kompletterande försäkringsskydd för passagerarna skulle utredas vidare. Förslagen lämnades till Näringsdepartementet 2003-06-26 men har ännu inte lett till några konkreta åtgärder. I avvaktan på den aviserade transportpolitiska propositionen kan det vara intressant att undersöka om eventuell självsanering bland organisationerna gjort de tidigare förslagen mer eller mindre överflödiga.

## 5.9 Uppfyllelse av LFV:s krav – en inventering

Av de ovannämnda punkterna kan 1-5 uppfattas som föreslagna krav och 6 som ett föreslaget licensvillkor. Med undantag av punkt 3 går det att få en acceptabel bild av



uppfyllandet genom provbokning på och genomgång av företagens hemsidor. Någon provbokning per telefon har inte gjorts men antagligen är informationen mindre framträdande där eftersom bokaren troligen inte läser högt ur resevillkoren. Efter LfV:s rapport har ett krav tillkommit, nämligen EU-förordningen 261/2004 om flygpassagerares rättigheter mm. Följderna av denna förordning behandlas i avsnitt 5.9.4 nedan.

### 5.9.1 Krav 1 och 2: operatörsinformation

Kraven innebär att passagerarna ska uppmärksammas på att transporten utförs av någon annan än den man slutit avtal med och att man vid bokningen får veta vilket flygbolag som anlitas. Efter omarbeting i december 2005 har **Scandjets** hemsida direkt på första sidan rubriken "Flygbolag vi anlitar" och här informeras klart om att Fly Nordic flyger. Hos övriga operatörer är informationen mer svårtillgänglig.

**Gotlandsflyg, Kullaflyg, Sundsvallsflyg** och **Umeåflyg** har likartade hemsidor. Gotlandsflyg, men inte de övriga, har på första sidan en Saab 340 målad i bolagets färger:



**Figur 9** Bild från Gotlandsflygs hemsida

Källa: [www.gotlandsflyg.se](http://www.gotlandsflyg.se) 2005-12-22

Det finns i verkligheten inget plan med denna målning. Alla bolagen i gruppen informerar om sitt flygbolag under fliken Om oss där man dessutom måste gå vidare till fliken Flygplan. Vid bokning måste man bekräfta läsning av resevillkoren och om man verkligen gör detta finns här information om vilket flygbolag som är operativt ansvarigt. Denna information bör flyttas till startsidan så att den inte kan förbigås. Motsvarande gäller för **Umeåflyg** där man måste registrera sig som "medlem" före bokning, dock är resevillkoren åtkomliga innan man gjort detta.

**Stockholmsplanet** har visserligen information om att Avitrans flyger, på hemsidan under Information / Regler och villkor, men den som inte läser detta får definitivt intryck av att Stockholmsplanet flyger i egen regi:



**Figur 10** Bilder från Stockholmsplanets hemsida

Källa: [www.stockholmsplanet.com](http://www.stockholmsplanet.com) 2005-12-22, startsidan resp. Företaget/Flygplansflotta

I verkligheten är flygplanen inte målade på detta sätt utan bilderna på hemsidan upp-  
ges vara följden av en reklamidé. En dekal på planet anger att Avitrans flyger, men  
den informationen kommer för sent för att uppfylla kraven på operatörsinformation  
och dessutom är dekalen diminutiv jämfört med Stockholmsplanets logotyp i Figur 10:



**Figur 11** Dekal på Avitrans' flygplan

Källa: [www.avitrans.se](http://www.avitrans.se) 2005-12-22

Under fliken Information/Regler och villkor får resenären följande information:  
"Stockholmsplanet med personal arbetar under Avitrans Nordic AB:s totala operativa  
ansvar." Det finns ingen länk till Avitrans och för övrigt har detta företag enbart eng-  
elskspråkig hemsida.

Sammanfattningsvis är uppfyllandet av kraven 1 och 2 varierande men med enkla me-  
del skulle det kunna nå godtagbar nivå:

- Informationen om vilket bolag som flyger flyttas till hemsidans förstasida och ges framträdande plats där (alla bolag). Informationen ska också finnas bland resevillkoren.
- Vid telefonbokning upplyser en telefonsvarare om vilket flygbolag organisatö-  
ren anlitar innan kunden kopplas vidare (alla bolag).
- Bilder på flygplan målade i organisatörens färger i stället för flygbolagets tas  
bort från hemsidan (Gotlandsflyg, Stockholmsplanet) och ev. tryckt informa-  
tion. Den omständigheten att planen i verkligheten inte har organisatörens  
målning gör bara resenären än mer förvirrad.
- Information om vilka flygplanstyper operatören använder måste rimligen fin-  
nas på organisatörernas hemsidor men får inte ge intryck av att operatören

är flygoperativt ansvarig. På hemsidorna bör fliken heta "Vår operatörs flygplan" eller liknande och fungera enbart som en länk till operatörens hemsida (alla bolag).

### 5.9.2 Krav 4 och 5 – ansvarsfördelning och resevillkor

Kraven gäller att resenären ska upplysas om vem som är ansvarig i händelse av olika komplikationer, och ha möjlighet att ta del av resevillkoren. Hos alla bolagen är resevillkoren lätt tillgängliga på hemsidan men ansvarsfördelningen är inte alltid tydligt angiven.

**Scandjet** säger uttryckligen att man ... "ansvarar gentemot resenären för vad denne har rätt att fordra till följd av avtalet. Ansvaret gäller även för sådana prestationer som skall fullgöras av någon annan än arrangören". Informationen får anses vara tillräcklig tydlig.

De fyra bolagen i Sverigeflyg **Gotlandsflyg**, **Kullaflyg**, **Sundsvallsflyg** och **Umeåflyg** har likalydande och omfattande resevillkor. Villkoren inleds med att respektive bolag ... "med personal arbetar under Golden Airs/Nordic Airlinks totala ansvar, varför Golden Air/Nordic Airlink är den operativt ansvariga." Vad detta innebär för resenären klargörs inte. Vidare framgår att bolagen "tillhandahåller aldrig kompensationer, transporter, hotellvistelse eller liknande". Villkoren friskriver bolagen från ekonomiskt ansvar för i stort sett allt som kan inträffa. Man återbetalar inte hela biljettkostnaden ens om flygningen blir inställd och lämpligt alternativ saknas. De fyra bolagen kan inte anses ha klargjort ansvarsfördelningen i detta läge.

**Stockholmsplanets** resevillkor inleds med att "Stockholmsplanet med personal arbetar under Avitrans Nordic AB:s totala operativa ansvar" men saknar Sverigeflygbolagens tillägg om att flygbolaget är den operativt ansvarige. Detta ger upphov till samma frågetecken som ovan – vem ansvarar egentligen för vad – men i övrigt är villkoren inte alls så uteslutande som hos Sverigeflygbolagen.

Sammanfattningsvis uppfyller enbart Scandjet kraven på klar ansvarsfördelning. Alla bolagen uppfyller kraven på att resenären ska kunna ta del av resevillkoren, med reservation för telefonbokning där det antagligen inte går, i vart fall inte före bokning.

### 5.9.3 Krav 6 – tillräckligt stark ekonomi

*Flygreseorganisatören skall ha tillräckligt stark ekonomi för att flygverksamheten skall kunna bedrivas i ett inledningsskede utan att intäkterna från den första tidens biljettförsäljning skall vara avgörande för detta.*

Det finns inget självklart mått på bolagens uppfyllande av detta krav. Soliditet, dvs. det egna kapitalets andel av totalt kapital, brukar beskrivas som förmågan att uthärda förluster. Det totala kapitalet är emellertid i flera fall så litet i förhållande till omsättningen att dess fördelning på eget och lånat är av mindre intresse.<sup>13</sup> En tänkbar indikator skulle kunna vara eget eller totalt kapital i relation till omsättningen. Ett annat al-

---

<sup>13</sup> Goodjet AB hade vid konkurstillfället en brist i boet motsvarande 102 gånger aktiekapitalet.

ternativ är att via krav på t.ex. försäkringar eller depositionskonton göra resenärerna oberoende av organisatörernas ekonomiska styrka. Frågan måste utredas närmare innan några krav införs.

#### 5.9.4 EU:s gemensamma regler om kompensation till passagerare

Genom förordningen 261/2004 som trädde i kraft den 15 februari 2005 åläggs de flygbolag som utför eller avser att utföra flygningen en rad skyldigheter vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar. Reglerna gäller om flygningen avgår från en flygplats inom EU eller från en flygplats utanför EU till en flygplats inom EU om flygningen sker med ett europeiskt flygbolag. Därmed omfattas alla flygreseorganisatörerna ovan men för Eastjet, som skulle ha anlitat ett flygbolag baserat utanför EU, skulle förordningen ha gällt enbart avgångarna från Sverige. Konsumentverket har tillsynsansvaret och sammanfattar reglerna vid inställd flygning på följande sätt:<sup>14</sup>

##### **3. Vilka rättigheter har konsumenten när flygresan ställs in?**

*Om flyg ställs in ska flygbolaget erbjuda de berörda passagerarna pengarna tillbaka för biljetten (i vissa fall fri returresa till avgångsorten) eller ombokning till den slutliga destinationsorten. De berörda passagerarna ska även erbjudas måltider och förfriskningar, hotellrum vid behov och möjligheter att ringa nödvändiga telefonsamtal.*

*De berörda passagerarna har även rätt till ersättning:*

- 250 euro för alla flygningar på högst 1 500 kilometer
- 400 euro för alla flygningar inom EU på längre än 1 500 kilometer och för alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer
- 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av föregående punkter.

*Flygbolaget är inte skyldigt att ersätta passagerarna enligt ovan om det inställda flyget beror på "extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits".*

Dessutom finns ett långtgående krav på att passagerarna ska informeras om dessa regler:

##### **6. Hur får passagerarna information om sina rättigheter?**

*Flygbolagen ska se till att det finns ett tydligt och väl synligt anslag för passagerarna vid incheckningen. Anslaget ska ha följande text:*

*"Om ni nekas att stiga ombord eller om er flygning är inställd eller försenad med minst två timmar, kan ni vid incheckningsdisken eller utgången till flygplanet begära att få ett exemplar av den text som anges om era rättigheter, särskilt rätten till kompensation och assistans. Flygbolaget ska dessutom dela ut skriftlig information till passagerare som drabbas av överbokning, inställd flygning eller minst två timmar lång försening om EUs förordning och om hur man kontaktar den myndighet som har tillsyn över reglerna (i Sverige är det alltså Konsumentverket)."*

Även om passageraren har ett avtal med en flygreseorganisatör skall anspråk enligt denna förordning riktas direkt mot det flygbolag som utför själva flygningen. För det fall flygbolaget i god tid före den tidtabellsenliga avgångstiden informerar passagerarna om inställda flygningar och erbjuder rimliga ombokningsalternativ utgår ingen

<sup>14</sup> <http://www.resor.konsumentverket.se/mallar/sv/artikel.asp?lngCategoryId=1630&lngArticleId=4441>

kompensation. I annat fall ska flygbolagen ersätta passageraren enligt beloppen ovan. Arrangörens resevillkor kan ge intryck av att det är föga meningsfullt att ställa krav mot flygbolaget, men i själva verket gäller EU-förordningen oinskränkt gentemot flygbolaget. Passageraren kan rikta kraven dit vilket många antagligen inte skulle upptäcka.

De ersättningsbelopp som kan bli aktuella är 400 euro för Scandjets avgångar och 250 för de övriga. Beloppen är påfallande höga i förhållande till biljettpriserna. En enda inställd flygning med ett stort flygplan kan utsätta organisatörens flygbolag för överstigitliga finansiella påfrestningar.

**Scandjets** resevillkor är oklara när det gäller inställda flyg men innehåller inget som direkt strider mot dessa villkor. Alla bolagen i **Sverigeflyggruppen** har däremot avtalsvillkor som på flera punkter knappast går att förena med förordningen, även om man nu informerar om förordningen i sina villkor. **Stockholmsplanets** resevillkor tycks däremot i huvudsak överensstämma med förordningen.

Utöver dessa villkor finns ett frivilligt åtagande som Luftfartsstyrelsens hemsida beskriver på följande sätt:

Som ett komplement till gällande lagstiftning har de europeiska flygbolagen och flygplatserna arbetat fram frivilliga åtaganden för att förbättra servicegraden och tjänsteutbudet för passagerarna. Åtagandena innebär bland annat:

- utökade rättigheter vid bokning av flygresor
- bättre information om flygresan
- hjälp och information vid förseningar m.m.
- passagerarvänlig och väl underhållen infrastruktur

Tanken är att de flygbolag och flygplatser som ansluter sig skall förses med ett kvalitetsembem.

I december 2005 hade blott fyra bolag, därav inte någon av flygreseorganisatörernas operatörer, anslutit sig: Britannia, Nova Airlines, SAS och Skyways.

### *5.9.5 Slutsatser - kravuppfyllelse*

Motiven för det licensieringskrav som Luftfartsverket föreslog år 2002 kvarstår till större del även om läget förbättrats när det gäller information om flygbolag mm. Det förekommer fortfarande att biljetter säljs utan att organisatören har träffat avtal med något flygbolag eller ens undersökt möjligheterna för flygbolaget att få erforderliga tillstånd. Hur det föreslagna kravet avseende finansiell stabilitet skulle kunna utformas måste utredas ytterligare.

## 5.10 Flygreseorganisatörernas framtid

Genomgången ovan behandlar vad flygreseorganisatörerna gör nu och i förekommande fall vad de gjort under de närmast föregående åren. För att bedöma framtiden krävs en bedömning av hela marknadens utveckling vilket inte varit möjligt inom ramen för denna rapport. Under förutsättningen att såväl inrikes som utrikes flyg totalt utvecklas positivt går det ändå att dra några slutsatser:

### 5.10.1 Marknad

**Scandjet** är som ovan beskrivits dels flygreseorganisatör, dels "seat consolidator" men säger sig planera för enbart den sistnämnda verksamheten i framtiden. Framgången bygger i båda verksamhetsgrenarna på att grundarna kunde identifiera ett stort resebehov till länder vars kultur de var väl förtrogna med och dit flygförbindelserna var påfallande dåliga. Det finns få ytterligare marknader, om ens någon, som uppfyller dessa krav. Till Grekland t.ex. finns stor turisttrafik och etnisk trafik, men också goda flygförbindelser.

Ingen av de sex inrikes flygreseorganisatörerna exploaterar någon egen marknad – alla konkurrerar med något annat bolag som också flyger till Stockholm. Framtiden avgörs av förmågan att konkurrera med pris och marknadsföring. I längden lär det bli allt svårare att vidmakthålla konkurrensfördelarna. En fördel som dock inte eroderar med tiden är att trafikera Bromma i stället för Arlanda.

### 5.10.2 Brommaberoendet

Av de sex inrikeslinjer som trafikeras av flygreseorganisatörer går fem till Bromma (från Ronneby, Sundsvall, Visby, Växjö och Ängelholm). Umeåflyg trafikerar däremot Umeå – Arlanda. Sedan inrikesflyget avreglerades 1992 och linjetrafiken återkom till Bromma har man kunnat konstatera att flygplatsen har en stor men svårkvantifierad lägesfördel. Lägesfördelen har dock inte varit tillräckligt stor för att ge flygplatsens dominerande flygbolag Malmö Aviation lönsamhet:

<b>Malmö Aviation</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>½ 2005</b>	<b>96-½05</b>
Nettoomsättning	792	910	996	1 557	970	931	1 075	1 283	1 259	627	<b>9 775</b>
Resultat e fin poster	1	39	-2	-480	-41	-186	-121	-59	-79	-4	<b>-928</b>
Balansomslutning	196	289	267	632	837	782	650	540	375	485	
Eget kapital	35	36	27	21	36	349	316	222	134	171	

**Tabell 14 Ekonomi i Malmö Aviation AB**

Källa: Årsredovisningar 1997, 1999 och 2004, delårsrapport 2005

Däremot antyder resultaten för Gotlandsflyg, Kullaflyg och Stockholmsplanet i Ronneby (Tabell 8, Tabell 10 och Tabell 11) att Brommas fördelar är tillräckliga för framgångsrik konkurrens med linjer till Arlanda, trots att dessa flygs med större plan med lägre kostnader per stolkilometer. Gotlandsflyg klarar även att konkurrera med Skyways' parallella linje till Bromma. Det är mycket troligt att trafik till Bromma skulle kunna bedrivas från några andra flygplatser som uppfyller kraven tillräcklig linjelängd, tillräckligt avstånd till närmsta Bromma-linje och tillräcklig inrikesmarknad. Dit hör Kalmar, Skellefteå, Örnsköldsvik och Östersund. Halmstad har tillräcklig marknad men ligger för nära Ängelholm; Jönköping och Karlstad har troligen otillräcklig marknad (Jönköping har tidigare haft en brommalinje); Luleå och Kiruna har tillräckliga marknader men för långt avstånd. Kristianstad ligger för nära Ronneby. När det gäller flygreseorganisatörernas möjligheter att framgångsrikt konkurrera till Arlanda finns inte tillräckligt underlag för bedömning. Umeåflyg som är det enda exemplet har ännu inte lämnat någon årsredovisning. Att Sverigeflyg-koncernen sålt bolaget och att Fly Me, ett bolag som under perioden mars 2004 – september 2005 förlorade 222 mkr på en omsättning av 504 mkr, inte drev sin trafik Umeå - Arlanda någon längre tid indikerar svårigheter.



## 6 FRACTIONAL OWNERSHIP

Fractional ownership (FO) är en relativt ny företeelse som har vuxit kraftigt i USA och fått fotfäste i ett fåtal länder i Europa, dock ännu inte i Sverige.

FO-arrangemang kännetecknas av att:

- ✚ Ett antal företag eller personer äger gemensamt ett flygplan. Minsta ägarandel är enligt amerikanska bestämmelser 1/16 för flygplan och 1/32 för helikoptrar.
- ✚ Ägarna upplåter (genom tillståndsfri operationell leasing, se avsnitt 7) flygplanet till ett fristående bolag. I luftfartygsregistret antecknas bolaget som innehavare av flygplanet. Ägarna förbinder sig att utnyttja flygplanet under en viss årlig minimitid, i regel 50 timmar per sextondel.
- ✚ Detta bolag anställer piloter och övrig personal, ansvarar för underhåll, färdplanering mm. och flyger planet åt medlemmarna. Till skillnad från firmaflyg får en delägare inte själv flyga planet även om han/hon har erforderliga behörigheter (detta påpekas noga av de utländska FO-bolagen nedan).
- ✚ Bolaget disponerar flera olika flygplan på samma sätt. Dessa utgör en ”pool” så att alla delägare kan använda alla flygplan. Det förekommer också att bolaget självt äger ett eller flera flygplan som komplement.
- ✚ I det amerikanska regelverket (FAR part 91) får FO-bolaget inte mot ersättning transportera andra än delägarna eller de som delägarna utser.

Utträde sker genom att andelen säljs till rådande marknadspris, men den kan bara säljas på samma villkor som den innehas, dvs. förenad med leasingavtalet. Om FO-bolaget skulle komma på obestånd tar delägarna inte någon finansiell risk eftersom bolaget inte äger planet. Inte heller är delägarna ansvariga för varandras skulder till FO-bolaget. Flexjet (se nedan) uttrycker saken på följande sätt:

*”Each owner has an undivided interest in his or her aircraft, and the joint owners are ‘tenants-in-common’ according to the Joint Ownership Agreement. Therefore, the owner of one interest in a Flexjet is not responsible for the debts of another owner. Flexjet ownership is not a partnership.”*

Huruvida FO skall betraktas som tillståndspliktig verksamhet utreds för närvarande inom ECAC. Sverige genom Luftfartsstyrelsen anser att FO är en form av kommersiell verksamhet som bör motsvara kraven i JAR-OPS, de gemensamma luftfartsbestämmelserna för kommersiella lufttransporter.

### 6.1 Från firmaflyg till FO

Enligt BCL-D<sup>15</sup> 1.1 p. 1.1.2 krävs inga särskilda tillstånd för privatflyg och enligt p. 1.3 ingår s.k. firmaflyg i denna kategori. Firmaflyg är i Luftfartsstyrelsens definitions-samling definierat som ”Privatflygverksamhet som bedrivs för företags eller organisations egen räkning och inte mot ersättning från utomstående och som utgör en mindre

---

<sup>15</sup> Bestämmelser för Civil Luftfart, Driftsbestämmelser.

*del av företagets eller organisationens verksamhet.*” BCL-D 1.1 p. 1.3 hänför firmaflyg till icke tillståndspliktig privatflyg. För privatflyg gäller vissa inskränkningar i rätten att ta betalt av passagerarna. I traditionellt firmaflyg med eget eller inhyrt flygplan finns en viss gråzon kring företagets rätt att *mot betalning* ta med sig andra än sina egna anställda, t.ex. kunder, affärsvänner, andra företags personal etc.

Det är vanligt att flygintresserade ägare eller delägare av småföretag själva flyger en hel del i verksamheten med eget eller inhyrt flygplan. Verksamheten är privatflyg även om företagaren skulle ägna huvuddelen av sin arbetstid åt att flyga. Om emellertid flygandet utförs av en anställd uppstår, när flygverksamheten ökar, så småningom frågan vad som är den anställdes huvuduppgift. Om huvuduppgiften är att flyga kan det fortfarande vara firmaflyg – andelen av verksamheten kan ju fortfarande vara liten – men flera komplikationer uppstår. Den första är att en pilot med privatflygcertifikat inte får vara anställd som pilot.<sup>16</sup> Det krävs minst trafikflygarcertifikat klass 3 (”B-certifikat”) eller CPL enligt JAR-FCL för att få ta en sådan anställning.<sup>17</sup>

Omfattningen av flygverksamheten måste vara tillräckligt stor för att motivera anställning av en pilot som sannolikt inte kan bidra till kärnverksamheten. Om flygverksamheten växer till att inte längre vara en mindre del av verksamheten, eller om man tar betalt från utomstående blir verksamheten tillståndspliktig. Företaget eller den avdelning som sköter flygandet måste då i princip uppfylla kraven på ett flygbolag med undantag för kravet på operativ licens. Ytterst få företag kan motivera arbetsinsatser och kostnader för en sådan ordning. Dessutom är det svårt att hyra flygplan i tillräcklig omfattning och av rätt storlek medan å andra sidan utnyttjandegraden för ett eget flygplan skulle bli för låg. Att deläga ett flygplan ihop med andra företag kräver en betydande administrativ apparat för att fördela ansvar, kostnader och utnyttjande. Taxiflyg ligger skenbart nära till hands men kompliceras av att om resan inte går tur och retur inom något dygn måste taxiflygföretaget antingen flyga fram och tillbaka två gånger eller ta ut betydande väntetidskostnad och därmed kan det inte erbjuda ett konkurrenskraftigt pris. Därtill kommer ofta ansemliga fram- och återflygningskostnader såvida inte taxiflygföretaget råkar vara baserat på beställarföretagets hemmaflygplats.

Lösningen på dessa problem kan vara att köpa en andel ett flygplan som ingår i en FO-organisation. FO-organisationen har ingen annan verksamhet än flyg och kan närmast betraktas som ett taxiflygbolag med ägarna som enda kunder. Med flera flygplan kan man välja flygplanstyp efter delägarens aktuella behov, och med flera delägare går det att få acceptabel utnyttjandegrad på varje flygplan. Några svenska renodlade FO-bolag tycks inte ha uppstått men det finns ett bolag av FO-karaktär, Blue Chip Jet. Utomlands finns flera FO-bolag som även vänder sig till den svenska marknaden.

## 6.2 Blue Chip Jet

Handelsbolaget Blue Chip Jet ägs av Volvo AB, Volvo Personvagnar AB, Försäkringsaktiebolaget Skandia och AB Aulis som i sin tur ägs av Telefonaktiebolaget Ericsson. Enligt <http://www.scanair.no/aos/bluechipjet.htm> är bolaget bildat ur Volvos

---

<sup>16</sup> BCL-C 2.2 p. 7.1.

<sup>17</sup> BCL-C 2.3 p. 7 för flygplan resp. 2.7 p. 7 för helikopter. Kostnadsskillnaden är dramatisk - i dagens läge kostar ett privatflygcertifikat ca 100 000 kr och ett trafikflygcertifikat ca 600 000 för enmotorflyg och ytterligare runt 100 000 kr för tvåmotor- eller helikopterbehörighet.



flygavdelning, Volvo Flygservice, med anor från 1955. Då bolaget är registrerat som handelsbolag är årsredovisningarna inte offentliga men man har meddelat Luftfartsstyrelsen att verksamheten ska bedrivas utan överskott. Blue Chip är inte ett egentligt FO-bolag eftersom man inte säljer andelar på öppna marknaden, men i princip finns inget som hindrar något av de fyra delägarbolagen att sälja sin andel. Bolaget äger tre flygplan:

Reg.	Typ	Årsmodell	Max startvikt	Inköpt år
SE-DVE	Falcon 900 EX	1997	22 226	1998
SE-DYE	Hawker 800 XP	1998	12 700	1999
SE-DYV	"	1998	12 700	1999

**Tabell 15 Blue Chip Jets flygplansflotta**

Källa: Luftfartygsregistret 2005-12-22

Bolaget har inte driftstillstånd och OL men uppfyller i alla avseenden kraven för att få ett drifttillstånd. Det finns inte något annat svenskt bolag av Blue Chips sort.

### 6.3 Utländska FO-bolag

Genomgången nedan är mycket övergripande. Det förefaller som om de större FO-bolagen även utanför USA tillämpar den amerikanska regeln om att sälja flygplansandelar motsvarande minst 1/16 av ett flygplan och med 50 timmars årligt minimiutnyttjande.

#### 6.3.1 Flexjet

Flexjet är en del av Bombardier-gruppen sedan 1995 och tillhandahåller på FO-basis fem mindre jetplantyper tillverkade av denna grupp – Learjet 40, 45 och 60, Challenger 300 och 604. Antalet flygplan framgår inte. Medan moderbolaget har sitt säte i Montreal är Flexjet baserat i Dallas. Informationen i övrigt är relativt sparsam och bolaget tycks främst vara inriktat på hemmamarknaden. Delägarna måste ha lång framförhållning – för utträde krävs två års uppsägningstid.

#### 6.3.2 Flight Options

Bolaget bildades 1998 och uppger sig ha över 200 flygplan men en hel del används för leasing. År 2002 slogs bolaget ihop med Raytheons Travel Air och är sedan dess en del av Raytheon-gruppen. I FO-programmet erbjuder man fem flygplanstyper:

	Antal stolar
Beechjet 400 A / Hawker 400 A	7
Hawker 400 XP	7
Hawker 800 XP	8
Cessna Citation X	8
Legacy	13

**Tabell 16 Flight Options flygplanstyper**

Källa: [www.flightoptions.com](http://www.flightoptions.com) 2005-07-20

Flight Options har en påtaglig närvaro i Europa men det framgår inte var man är baserad. Även här måste ägarna ha lång framförhållning - kontrakt i bolagets FO-verksamhets skrivs på fem år. Bolaget erbjuder även flygplan av något äldre modell än de andra bolagen och till lägre kostnader. Prisinformation saknas på hemsidan.

### 6.3.3 Netjets

Netjets ägs av den amerikanske dollarmiljardären Warren Buffets investmentbolag Berkshire Hathaway. Bolaget påstår sig ha skapat FO-begreppet redan 1986, när man omorganiserade det dåvarande bolaget Executive Jet, och att man nu är den störste operatören. I vart fall har man störst antal flygplanstyper:

NETJETS FLYGPLANSTYPER		Passenger Capacity	Maximum Flight Range	High Speed Cruise	Overall Cabin Length	Availability (U.S., Europe, Middle East, MJC)
LIGHT CABIN	<u>Cessna Citation Bravo</u>	7	1,610 sm	430 mph	16.00 ft	EU
	<u>Cessna Citation V Ultra</u>	7	2,011 sm	480 mph	17.30 ft	US
	<u>Raytheon Hawker 400XP</u>	7	1,687 sm	511 mph	15.60 ft	US, EU
MIDSIZE CABIN	<u>Cessna Citation Encore</u>	7	2,056 sm	480 mph	17.80 ft	US
	<u>Cessna Citation Excel/XLS</u>	7	2,174 sm	480 mph	18.60 ft	US, EU
	<u>Cessna Citation VII</u>	7	2,298 sm	527 mph	18.60 ft	US
	<u>Raytheon Hawker 800XP2</u>	6	2,961 sm	500 mph	21.30 ft	ME
	<u>Cessna Citation Sovereign</u>	8	3,003 sm	485 mph	24.20 ft	US
	<u>Raytheon Hawker 1000</u>	9	3,413 sm	510 mph	24.42 ft	US
LARGE CABIN	<u>Cessna Citation X</u>	8	3,651 sm	590 mph	23.70 ft	US
	<u>Gulfstream 200</u>	9	4,077 sm	540 mph	24.50 ft	US
	<u>Dassault Falcon 2000</u>	10	3,420 sm	528 mph	31.00 ft	ME
	<u>Dassault Falcon 2000EX</u>	10	4,386 sm	528 mph	31.00 ft	US, EU
	<u>Gulfstream 400 (GIV-SP)1</u>	13	4,594 sm	528 mph	45.10 ft	US, ME
	<u>Gulfstream 5501</u>	14	7,697 sm	560 mph	50.10 ft	US
	<u>Boeing Business Jet</u>	18	6,046 sm	528 mph	79.00 ft	US

**Tabell 17 Netjets flygplanstyper**

Källa: [www.netjets.com](http://www.netjets.com), något modifierad. Obs sm = statute mile (engelsk mil, 1,609 km) och mph = sm per timme. EU = Europa (ej Europeiska Unionen) och ME = Mellanöstern.

Den totala flygplansflottan uppges i augusti 2005 till 586. Netjets har sin europeiska bas i Lissabon och har även en bas i Jeddah, Saudiarabien. Till skillnad från de övriga tillhandahåller man i vart fall yttlig statistik över verksamheten: år 2004 utfördes ca 275 000 flygningar och man flög sammanlagt över 100 miljoner engelska mil.<sup>18</sup> Netjets' organisation av sin europeiska del bygger på tre bolag. I Storbritannien och Tyskland finns bolagen Netjets Management Ltd. och Netjets Europe GmbH som sköter marknadsföring och försäljning av flygplansandelar. Själva flygandet utförs emellertid av bolaget Netjets Transportes Aéreos S.A. i Lissabon, ett EU-flygbolag. Den amerikanska bolagsstrukturen är mer komplicerad.

<sup>18</sup> Om snittbeläggningen antas vara fyra passagerare ger detta ett transportarbete på ca 650 miljoner passagerarkilometer. Det svenska inrikesflyget producerade år 2004 3,27 miljarder pkm (SOS Luftfart 2004).

## 6.4 Kostnadsbild

Netjets anger kostnaden för 1/8 andel av tre flygplanstyper på sin hemsida. De övriga bolagen ger ingen prisinformation på hemsidan. För 1/16 andel är kostnaden hälften utom per flygtimme där den är samma. Minimitid per sextondel är 50 timmar per år.

Typ	Stolar	1/8 andel	Per månad	Per flygtim
Raytheon Hawker 400XP	7	\$ 793 750	\$ 10 582	\$ 1 501
Raytheon Hawker 800XP	6	\$ 158 1250	\$ 15 204	\$ 1 969
Dassault Falcon 2000EX	10	\$ 3 156 250	\$ 22 398	\$ 2 776

**Tabell 18 Netjets kostnadsexempel 1**

Källa: [www.netjets.com](http://www.netjets.com) 2005-07-22

Boeing Business Jet, Netjets största flygplan, är mycket dyrare och finns inte i mindre andel än åttondel. Netjets anger inte kostnaden men Hultén (2004) uppger följande:

Typ	Stolar	1/8 andel	Per månad	Per flygtim
Boeing Business Jet	18	\$ 6 500 000	\$ 43 100	\$ 4 500

**Tabell 19 Netjets kostnadsexempel 2**

Källa: Hultén (2004)

Med nuvarande dollarkurs kring 7:50 innebär minimiåtagandet (1/16 av Hawker 400) en inköpskostnad på 3 000 000 kr, en fast årskostnad runt 475 000 kr och en kostnad för minimitid på ca 560 000 kr plus 10 % tillägg för taxningstid. Förutom inköpskostnaden åtar sig delägaren med andra ord förpliktelser för ca 1,1 mkr per år. Utslaget på 50 flygtimmar per år blir detta 22 000 kr per timme exkl. kapitalkostnaden för insatsen. Med en realistisk snittfart runt 400 km per debiterad timme blir kostnaden ungefär 550 kr per mil. För denna milkostnad går det dock in sju personer. Förutsatt att det verkligen finns ett transportbehov som motiverar de 50 timmarna, att resan ofta går dit reguljärbiljetter är dyra och att åtminstone 4-5 personer reser samtidigt framstår inte kostnaden som orimlig. Det är dock uppenbart att ytterst få svenska företag kan motivera en FO-andel.

## 6.5 Sekundära FO-bolag

Kostnaden även för 1/16 andel av FO-operatörernas minsta flygplan blir som ovan visats ansevärd. Intressant nog finns en andrahandsmarknad där företag som äger en FO-andel i sin tur bjuder ut denna i mindre bitar. Företaget European Skytime erbjuder flygtid med mycket högre timpris än de etablerade FO-bolagens men utan krav på några kapitalinsatser. Det enda kravet är en viss minimitid under ett år, och i Skytimes fall att betalning för denna tid erläggs i förskott.

Flygplan	Pris €/timme	Minimum per år	Minimi- period
Citation Bravo	4 600	20 tim	1 år
Citation Excel	6 400	20 tim	1 år
Hawker 800 XP	7 200	20 tim	1 år
Falcon 2000	10 300	20 tim	1 år

**Tabell 20 European Skytimes prislista**

Källa: [www.europeanskytime.co.uk/price.htm](http://www.europeanskytime.co.uk/price.htm) 2005-08-14

Timpriset är avsevärt högre än hos Netjets. Inte heller denna lösning är något för småföretag – minimiåtagandet motsvarar med en eurokurs på 9:30 drygt 850 000 kr per år.

Netjets försöker själva ta kontroll över andrahandsmarknaden. Bolaget Marquis Jet Partners ingår i bolagsstrukturen och äger ett antal andelar som man hyr ut årsvis i form av färdiga paket med 25 flygtimmar. Nio av de 16 flygplanstyperna i Tabell 17 är tillgängliga på detta sätt. Kunden köper ett ”Marquis Jet Card” som för det minsta flygplanet, Cessna Citation V Ultra, kostar 109 900 US\$. Med samma, mycket grova, beräkning som i föregående avsnitt motsvarar detta ungefär 33 000 kr per flygtimme och 825 kr per mil. Man ligger betydligt under Skytimes prisnivå som är ungefär 43 000 kr per timme och 1 070 kr per mil för den något mindre Citation Bravo.

Ur luftfartspolitisk synvinkel är sekundära FO-bolag som European Skytime egentligen ointressanta. Eftersom det inte finns något deläggande inblandat är bolag av denna typ inte FO-bolag utan taxiflygbolag, om än med abonnemangslänkande betalningsvillkor. Netjets anger klart att verksamheten i Marquis Jet Card bedrivs under ett tillstånd enligt FAR part 135. Hur dessa taxiflygbolag anskaffar sin flygkapacitet har knappast någon luftfartspolitisk betydelse.

## 6.6 Flygplansutvecklingens effekt på FO

Av Tabell 15 och Tabell 17 framgår att den nedre gränsen för flygplansstorlek ligger lågt, men det gör varken kostnader eller prestanda. Med de flygplanstyper som nu finns tillgängliga går det inte att komma påtagligt lägre i fråga om kostnader. Den verksamhet FO-organisationen bedriver får enligt BCL-D 2.2 inte utföras med enmotoriga flygplan. Alternativet nu är vissa snabba tvåmotoriga turbopropeller med lägre driftskostnader men också något sämre prestanda och komfort men ingen FO-operatör använder sådana. Tvåmotoriga kolvmotorflygplan har väsentligt lägre driftskostnader men knappast något kolvmotorplan kan uppfylla en FO-organisations krav på prestanda och modernitet.

Den framtida FO-volymer kommer därför att begränsas kraftigt av sin egen kostnadsbild. På sina håll hävdas emellertid att ett tekniskifte står för dörren, symboliserat av bl.a. ett sexsitsigt, tvåmotorigt jetplan från en ny tillverkare, Eclipse. Bolaget uppger ett pris understigande 1,5 miljoner USD år 2006, att jämföra med t.ex. vad en hel Hawker 400XP kostar i form av andelar hos Netjets – 6,35 milj. USD. En FO-organisation med Eclipse skulle kunna erbjuda andelar till prisnivåer intressanta för företag som nu aldrig skulle överväga ett FO-arrangemang. Eclipse håller dessutom på att sätta upp ett eget taxiflygbolag i USA, ”Dayjet”, men i augusti 2005 saknar Dayjet driftstillstånd.



**Figur 12 Eclipse 500 och Diamond D-jet**

Källa: [www.eclipseaviation.com](http://www.eclipseaviation.com) och [www.diamond-air.at](http://www.diamond-air.at)

Ytterligare en tillverkare, Diamond Aviation, hävdar att man kommer att erbjuda ett liknande flygplan, D-Jet, för ca en miljon USD. D-jet är emellertid enmotorig och därmed utesluten från de flesta kommersiella användningar, däremot inte firmaflyg. Det ligger utanför denna rapport att bedöma effekterna på annat än den svenska flygmarknaden av detta nya utbud. På sina håll är förväntningarna uppenbarligen orealistiska och betingade av bristfällig insikt i vad som styr efterfrågan på flygtransporter, särskilt inom det s.k. SATS (small air transport system)<sup>19</sup>. Innan en Eclipse är införd i svenskt register och den tillhörande driftsorganisationen fått sitt driftstillstånd har kostnaderna stigit långt över 1,5 miljoner USD. Icke desto mindre kommer en FO-organisation utrustad med dessa flygplanstyper säkerligen att kunna erbjuda andelar och flygtid till kostnader långt under vad man nu kan hitta på marknaden. Den svenska totalmarknaden för företagsflyg i jetklass är emellertid så liten att även en halverad kostnadsbild knappast skulle införa mer än ett halvdussin plan i det svenska registret. Någon revolution är det knappast fråga om. Om Eclipse och andra flygplanstyper håller vad som nu utlovas är det därutöver möjligt att taxiflyget skulle kunna få ett uppsving och därmed utöka beståndet med ytterligare ett fåtal flygplan.

## 6.7 Slutsatser

Det är föga troligt att FO inom överskådlig tid blir annat än ett mycket sällsynt inslag i den svenska flygmarknaden. Marknaden för flygtransport till dessa kostnader är ytterligt begränsad, bl.a. av goda reguljärförbindelser och taxiflyg. Ingen svensk operatör erbjuder FO-program på öppna marknaden. Minsta ägarandel i de tre utländska bolagen ovan motsvarar 1/16 flygplan. Tre mycket stora företag har löst sitt flygbehov genom att deläga Blue Chip Jet som i sin tur äger blott tre, i internationell jämförelse relativt små, flygplan. Skanska, också det ett efter svenska förhållanden mycket stort bolag, äger enligt Hultén (2004) motsvarande 1/8 av en Hawker 800 XP som i sammanhanget är att betrakta som medelstort. Framtida utbud av flygplan med markant bättre förhållande mellan prestanda och pris kan göra FO-konstruktionen attraktiv för en vidare krets.

<sup>19</sup> Se <http://sats.larc.nasa.gov/main.html>.

## 7 LEASING

Leasing är ett vanligt arrangemang i såväl företagsvärlden som i privatekonomin och drevs i det senare fallet till stor del fram som ett sätt att undvika kreditmarknadsbegränsningar före kreditmarknadens avreglering 1985. Skillnaden gentemot ren förhyrning är i regel att det inte finns någon avsikt att återlämna det leasade objektet när hyresperioden går ut. När det gäller flygplan är det dock sällan fråga om annat än ren förhyrning med avsikt att återlämna flygplanet vid hyresperiodens slut. Enligt Redovisningsrådets rekommendation 6:99 bör det förstnämnda fallet benämnas *finansiell leasing* och det andra *operationell leasing*; i en balansräkning hanteras fallen inte på samma sätt eftersom finansiell leasing närmast liknar avbetalningsköp. Mellan flygbolag infördes tidigt begreppen *dry lease* för att beteckna traditionell förhyrning av enbart själva flygplanet och *wet lease* för att beteckna förhyrning inklusive besättning och de verkstads- och andra underhållsresurser som behövs för att hålla planet flygande. Det som är *dry* respektive *wet* i de båda fallen är – något långsökt – insidan på bränsletankarna vid överförandet. Vid *dry lease* fylls tanken av inhyraren och vid *wet lease* av uthyraren. Operationell leasing är den till omfattningen helt dominerande upplåtelseformen. Tillstånd krävs för *dry* och *wet lease* men inte för operationell.

### 7.1 Användning av olika leasingformer – en översikt

Den hittillsvarande användningen av leasing har inventerats via genomgång av diarielistor hos Luftfart och Samhälle och Luftfartsinspektionen t.o.m. år 2004 och Luftfartsstyrelsen därefter. Resultatet är inte helt exakt och särskilt när det gäller *dry lease* går det inte alltid att direkt ur diariet fastställa till eller från vem flygplanet har leasats. Felkällorna är dock inte så stora att de kan ha påverkat den allmänna bilden av institutens användning. Tabellerna i detta avsnitt är arrangerade med aktörerna i fallande storleksordning mätt efter antalet ärenden.

#### 7.1.1 *Dry lease*

Luftfartsinspektionen hanterade till 2004-12-31 hela tillståndsprocessen för *dry lease*. Under åren 2000-2004 finns drygt 80 ärenden varav ca 30 avser helikoptrar.



<b>DRY LEASE</b> <i>antal fall</i> <b>2000-2004</b> <i>Grå = HKP</i>	UTHYRARE	Uppgift saknas - helikopter	Britannia Airways Ltd	Uppgift saknas - flygplan	Skyways <sup>1</sup>	Britannia Airways AB	Business Jet	Golden Air	Heliflyg	Helix-Team A/S	SAS (SA)	Scand. Helicopter Group	Air Ulven	Crossair	Europ. Turboprop Management	Finnair (1W)	Helikopterservice	Helikoptertjänst i Kittelfjäll	Highland Air	Kato Airlines A/S	Largus Aviation	Lars Anders AB	LidAir	Malmökogens Aerocenter	Notodden Flyinvest A/S	Nya Skyline Helikopter	Nyge Aero	Svenska Direktflyg	Trans Jet International	<b>SUMMA</b>
INHYRARE																														
Britannia Airways AB			15	1	X																									16
Uppgift saknas - flygplan			X		1	1	1								1						1	1				1	1			8
Skyways <sup>1</sup>			5	X																										5
Norlandsflyg	2								2																					4
Osterman Helicopter	4																													4
Air Lift Helicopter AB	3																													3
Polarflyg	3																													3
Uppgift saknas - helikopter	X							2																	1					3
Aurigny air Services				2																										2
Aviation Assistance						2																								2
Helikopterservice	1			1																										2
Jämtlandsflyg	2																													2
Nordic East Airlink												1	1	X																2
Premiair										2																				2
Swedline Express			1				1																	1						2
Airlift AS																														1
Alpeagles			1																											1
Arctic Air A/S																			1											1
Britannia Airways Ltd					1																									1
Coyot Air											1																			1
Dala Helikopter		X	1																											1
Dancopter																	1													1
Eastair			1																											1
Endeks Holding												1																		1
Golden Air			1				X																							1
Jämtlands Aero	1																													1
Lapplandsflyg																			1											1
Loganair				1																										1
Malmö Air Taxi																				1										1
Maxair			1																											1
Norcopter A/S												1																		1
Northeast Airlines																													1	1
Nova Airlines			1																											1
Polar Helikopter	1																													1
Reguljair																									1					1
Svenska Direktflyg			1																											1
Taf Helicopters SL																						1								1
West Air			1																											1
<b>SUMMA</b>		<b>17</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>83</b>

Skuggat fält - helikopter  
 X = bolaget är både inhyrare och uthyrare  
 Kursiv text = enbart inhyrare  
 Understruken text = enbart uthyrare  
 1) Inkl. Skyways Regional AB, Skyways Enterprise AB, Skyways Express AB.

Enstaka kodningsfel kan förekomma

1-2 fall (orange)  
 3-4 fall (cyan)  
 >4 fall (yellow)

(SA) Star Alliance  
 (1W) Oneworld

**Tabell 21 Dry lease 2000-2004**

Källa: Se text

Osäkerheten i materialet är för stor för någon djupare analys. Det är emellertid helt klart att Britannia Airways AB:s leasing från Britannia Airways Ltd är den största posten. Att denna upplåtelse är tillståndspliktig beror på att planen är utlandsregistrerade. En jämförelse med wet lease, där det bara förekommit något enstaka fall, visar också att helikopterbranschen nästan enbart använder dry lease.

### 7.1.2 Wet lease

Kortvarig wet lease avser perioder upp till 14 dagar och hanterades fram till 2004-12-31 helt av Luftfartsinspektionen.

<b>WET LEASE &lt;15 dgr antal fall 2000-2004</b>																																											
UTHYRARE	Uppgift saknas	Pegasus Airways	Skyways <sup>1</sup>	FlyMe	My Travel	Nova Airlines	Walt Air	Falcon Air	Air Finland	Air Greenland	Golden Air	Inter Air	Jonair	Nordic Airlink	Nordic East Airlink	Swedline	Trygg-Flyg	Viking Airlines	Air Alfa	Air Foyle	Atlantic Airways	City Airline	Eastair	Farnair	KLM Express (ST)	LTE International Airways	Monarch Airlines	Nordic Regional	North flying AS	Novair	Sterling Air Airways	Swedline Express	Swedeways	Svenska Direktflyg	Thomas Cook Airlines	West Air	World Airways	SUMMA (>39 bolag)					
<b>INHYRARE</b>																																											
Nova Airlines	2	8		2	X			2	2					1	1			1								1																21	
Nordic East Airlink				3	2			1						X				1	1								1	1								1					1	1	12
Skyways <sup>1</sup>	6		2										1																														9
Malmö Aviation											1						2				1																						4
Svenska Direktflyg							4				1											1																				4	
West Air		2																						1	1																	4	
Britannia Airways		1																		1																						3	
Maxair												2									1																					3	
Nordic Regional		1													1	1													X		1											3	
Thomsonfly				3																																						3	
Eastern Airways			2																																							2	
European Exec Express												1											1																			2	
Golden Air											X						2						1																			2	
Transair								1																						1												2	
Wideröe			2																																							2	
Uppgift saknas	X			1																																						1	
Air Algerie						1																																				1	
Air Luxor						1																																				1	
British Midland Comm.																							1																			1	
EAE Luftverkehr											1																															1	
Falcon Air								X																								1									1		
Farnair																									X																	1	
Fly Me				X				1																		X																1	
Highland Air																																										1	
Lagun Air			1																																							1	
Nordic Airlink															X																					1					1		
Swedline *Express			1																																						1		
Volare				1																																						1	
<b>SUMMA (&gt;28 bolag)</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>89</b>	

X = bolaget är både inhyrare och uthyrare  
Kursiv text = enbart inhyrare  
Understruken text = enbart uthyrare  
Några fall avseende helikoptrar har uteslutits.  
1) Inkl. Skyways Regional AB, Skyways Enterprise AB, Skyways Express AB. Förekommer därför som in- och uthyrare samtidigt.  
Enstaka kodningsfel kan förekomma  
1-2 fall  
3-4 fall  
>4 fall  
(ST) Sky Team

**Tabell 22 Kortvarig wet lease 2000-2004**

Källa: Se text

Ärendena berör under perioden 89 fall men det går inte alltid att utläsa vilka flygbolag som berörs. Huvuddelen av ärendena är ansökan om tillstånd att hyra in.

- ✚ Minst 39 bolag har under perioden hyrt ut till minst 28 bolag.
- ✚ Inhyrningen domineras av Nova Airlines, Nordic East Airlink och Skyways med 21, 12 resp. 9 fall.
- ✚ I 12 fall saknas uppgift (i diariet) om vilket bolag som hyrts in. Med reservation för detta domineras uthyrningen av Pegasus och Skyways internt, med 8 fall vardera följt av Fly Me och My Travel.
- ✚ 17 bolag förekommer både som inhyrare och uthyrare.
- ✚ Totalt förekommer 58 olika relationer (av 1 080 möjliga) mellan uthyrare och inhyrare. 17 fall är upprepade eller förlängda avtal mellan samma parter. 41 är engångsföreteelser under femårsperioden.

Luftfart och Samhälle hanterade ärendena om perioden var mer än 14 dagar. Under åren 2000 – 2004 finns totalt 73 ärenden registrerade under wet lease.



WET LEASE >14 dgr antal fall 2000-2004	UTHYRARE																					SUMMA (35 BOLAG)																
	Lufthansa <sup>1</sup> (SA)	Skyways <sup>2</sup>	Golden Air	Air Luxor	Falcon Air	LOT (SA)	Earnair	New Air AS	Nordkalotflyg	Malmö Aviation	Air Borgia (SA)	Air Inuit	Air Kåre	Airborne	Atlantic Air	Atlantic Airways	Baltic Air	Britannia Airways Ltd	DAT	Flyng Enterprise	Inner Air		Jet 2000	Luxair	Nordic Airlink	Nordic Regional	North Flying	Novair	SAS Commuter (SA)	Sundt Air	Swedline	Svenska Direktflyg	Transair	Värmlandsflyg	Channel Express			
INHYRARE																																						
Skyways <sup>3</sup>		X	1		1	3		1	1	1			1							1			1														15	
SAS (SA)	8	5																											1		1	1	1				13	
Novair				3																							X										4	
West Air							2					1																X									4	
City Airline				2													1																				3	
Highland Air			1					1						1																							3	
Falcon Air					X						1				1																						2	
FlyMe				2																																	2	
Maxair																						1					1										2	
Avisto Ltd																					1																1	
Brit. Midland		1																																			1	
Britannia Airways AB																		1																			1	
Edelweiss																												1									1	
European Reg. Airlines																							1														1	
Eurofly (Italien)																																		1			1	
Golden Air			X																															1			1	
Malmö Aviation									X						1																						1	
Nordic Airlink																1																					1	
Nordic Regional																											1	1										1
Swedways										1																											1	
Swedline		1																																	X		1	
SUMMA (21 BOLAG)	8	7	4	3	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	60		

X = bolaget är både inhyrare och uthyrare  
 Kursiv text = enbart inhyrare  
 Understruken text = enbart uthyrare  
 Kursiv siffra = anmälan om uthyrning, ej ansökan om inhyrning  
 Ett fall där inhyraren var en fallskärmsklubb har uteslutits.  
 1) Inkl. Lufthansa Cargo  
 2) Inkl. Skyways Regional AB, Skyways Enterprise AB, Skyways Express AB

Enstaka kodningsfel kan förekomma

1-2 fall (Gult)  
 3-4 fall (Blått)  
 >4 fall (Rött)

(SA) Star Alliance

Tabell 23 Wet lease >14 dagar åren 2000-2004

Källa: Bearbetning av LFV:s diarielistor

Ärendena berör under perioden 60 fall av leasing; de övriga 13 är administrativa ärenden eller överförda till Luftfartsinspektionen etc. Flera bolag har gått i konkurs, köpts upp eller i något fall som Jet 2000 aldrig kommit i luften.

- ✚ 35 bolag har under perioden hyrt ut till 21 bolag.
- ✚ Nio bolag förekommer både som inhyrare och uthyrare, 12 är enbart inhyrare och 26 enbart uthyrare.
- ✚ Inhyrningen domineras av Skyways-gruppen och SAS med 15 resp. 13 fall.
- ✚ Uthyrningen domineras av Lufthansagruppens uthyrning till SAS, 8 fall, och Skyways med 7 fall.
- ✚ Totalt förekommer 42 olika relationer (av 724 möjliga) mellan uthyrare och inhyrare. Blott sju fall är upprepade eller förlängda avtal mellan samma parter. 35 ärenden avser ett enda fall under femårsperioden.

Utän en betydligt mer arbetskrävande genomgång är det inte möjligt att fastställa vilka typer av flygplan som avtalen avser.

## 7.2 Leasing under 2005 – en jämförelse

Från årsskiftet 2004/2005 övertogs tillståndshanteringen av Luftfartsstyrelsen. Det finns nu inte någon administrativ uppdelning mellan kortvarig och långvarig leasing.

<b>DRY+WET antal fall jan-juli 2005</b>		<b>UTHYRARE (&gt;33 bolag)</b>																		<b>SUMMA</b>																					
		Uppgift saknas - flygplan	Viking Airlines	Air Finland	Uppgift saknas - helikopter	Nordic Regional	Swedline Express	West Air Luxembourg	Malmöskogens Hkp-leasing	SAS Sverige (SA)	Air Comet	Dubrovnik Airline	Falcon Air	Holland Excel	My Travel Airways	Nordic Airlink	Pegasus/Sterling/Premiar	Svenska Direktflyg	Transwede	West Air Sweden	Advanced Aviation	Air Greenland	Air Luxor	Air Pullmantur	Atlantic Airways	Britannia Airways Ltd	Edelweiss Air	Euro Atlantic Airways	Fly Me	Mogmac AB	Nordkalottflyg	Ocean Airlines	Regional Jet Leasing	Scandinavia Helicopter Group	Volare Airlines	<b>SUMMA</b>					
<b>INHYRARE (&gt; 34 bolag)</b>																																									
Nova Airlines																																									
Uppgift saknas - flygplan		6	5	4							2			2	2	2	2	2	1			1	1	1			1	1												18	
Swe Fly		1		1			1				2					2		1		2																				7	
Fly Me			1											2																										6	
City Airline			4			3																													1				6		
Skyways Express			1			3												1																					5		
Malmö Aviation									3																	1													4		
Olympic Airways			4																																				4		
Luftransport Svenska						3																																	4		
Spanair (SA)		1						1													1																		3		
West Air Sweden								3																																3	
Aviapaolauga						2																																		2	
Nordic Airlink Holding			1			1																																		2	
Nordic Regional		1	1				1																																	2	
Osterman Helicopter						2																																		2	
Uppgift saknas - helikopter									1																															2	
Britannia Airways AB																										1														1	
Excel Airways			1																																					1	
FA Forest OY									1																															1	
Futura							1																																	1	
German Wings						1																																		1	
Hahn Helicopter																																								1	
Heli West OY		1																																						1	
HeliNord Norden						1																																		1	
Helitour OY									1																															1	
Islandsflug HF			1																																					1	
Jersey European Airways			1																																					1	
Jämtlandsflyg						1																																		1	
Lufthansa (SA)			1																																					1	
Nordic Leasure																																								1	
Part Bygg																																								1	
SOS Flygambulans		1																																						1	
Swift Air																						1																		1	
Tunisair																																									1
<b>SUMMA</b>		16	16	7	7	6	4	4	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	101	
		Enstaka kodningsfel kan förekomma																																							

**Tabell 24 Dry + wet lease jan – början av juli 2005**

Källa: Bearbetning av Luftfartsstyrelsens diarielistor

Tabellen visar klart att omfattningen av leasing ökat mycket kraftigt under 2005. Under januari – början av juli finns drygt 100 ärenden registrerade, att jämföra med summan av Tabell 21, Tabell 22 och Tabell 23 som är ca 230. Under helåret 2005 kommer Luftfartsstyrelsen troligen att hantera ungefär lika många leasingärenden som Luftfartsverket gjorde under femårsperioden 2000-2005. Ökningen gäller både dry och wet lease.

### 7.3 Operationell leasing

Vissa flygbolag anger förekomsten av operationell leasing i sina årsredovisningar. I övrigt går det att få fram uppgifter via luftfartygsregistret som från årsskiftet 2004/2005 administreras av Luftfartsstyrelsen. Här är flygplanen uppdelade i ägda och ”innehavda” vilket normalt bör betyda lease.

#### 7.3.1 SAS

SAS lämnar en mycket detaljerad redogörelse för gruppens leasinganvändning i årsredovisningen 2004.

**SAS Group's total aircraft fleet**

	Average- age	Owned Dec 04	Leased In*	Total Dec 04	Leased out	Order
Airbus A340/A330	2.6	5	6	11		
Airbus A321-200	2.8	8	5	13		4
Airbus A320	2.1		14	14		
Boeing 767-300	14.3		3	3	3	
Boeing 737-series	6.5	28	52	80	5	2
Boeing 717	4.2		4	4		
Douglas MD-80-series	15.4	28	60	88	3	
Douglas MD-90-30	7.9	8		8		
Avro RJ-85/100	3.2		9	9		
Fokker F50	14.8	7	1	8	2	
deHavilland Q-series	7.1	17	37	54		
SAAB 2000	7.6		5	5		
<b>Total</b>	<b>9.0</b>	<b>101</b>	<b>196</b>	<b>297</b>	<b>13</b>	<b>6</b>

\* Refers to aircraft under operating leases.

Average age of the owned fleet was 8.9 years as of December 31, 2004.

**Tabell 25 SAS-gruppens totala ägande och operationella leasing 2004**

Källa: Annual Report 2004

Av den totalt disponerade flygplansflottan, 297 plan, är nära 2/3, 196 plan, inleasade. MD90 – serien är den enda flygplanstyp där man äger alla plan medan å andra sidan alla A320, B767, RJ85 och SAAB 2000 är inleasade. SAS uppger att leasing främst används för nya flygplan och sådana som närmar sig slutet av sin tjänstgöring hos SAS men det är svårt att i tabellen se något klart mönster. De tre relativt gamla 767 är alla leasade men leasingandelarna för de ungefär lika gamla flottorna av MD80 och F50 är inte högre än genomsnittet. A320-flottan är helt inleasad medan andelarna för A340 och A321 är lägre. 13 flygplan av fyra olika typer är utleasade. Ser man till de olika bolagen i gruppen visar det sig att Spanair och Blue 1 leasar hela sina flottor på 53 resp. 14 flygplan. Det är SAS Airline och Wideröe som har ägda flygplan.

**Breakdown of the fleet by airline**

	Average- age	Owned Dec 04	Leased In*	Total Dec 04	Leased out	Order
Scandinavian Airlines Businesses	8.9	85	115	200	13	6
Spanair	10.0		53	53		
Wideröe	8.5	16	14	30		
Blue1	4.8		14	14		

\* Refers to aircraft under operating leases.

For technical information on the SAS Group's aircraft fleet, see page 119.

**Tabell 26 SAS-bolagens ägande och operationella leasing 2004**

Källa: Annual Report 2004

Årsredovisningen innehåller även en bedömning av framtida leasingkostnader. För perioden 2005-2008 bedöms leasingkostnaden bli följande.

**Contracted \* operating aircraft leasing 2005-2008**

Present value (NPV) at 5.5% for 2004-2013	MUSD	MSEK
Scandinavian Airlines Businesses	972	6,424
Spanair	542	3,587
Widerøe & Blue1	87	576
<b>SAS Group</b>	<b>1,601</b>	<b>10,587</b>

Capitalized leasing-costs (x7), MSEK	2005	2006	2007	2008
SAS Group	18,095	17,137	15,876	13,034

\* Only existing contracted aircraft leasing contracts at December 31, 2004.

**Tabell 27 SAS-bolagens framtida operationella leasingkostnader 2004**

Källa: Annual Report 2004

Nuvärdet av SAS-gruppens leasingåtaganden för åren 2004-2013 uppgår till 10,587 miljarder kr vid utgången av 2004. Raden "Capitalized leasing costs" grundar sig på en schablonmetod för nuvärdesberäkning. Att nuvärdet sjunker från 2005 till 2008 indikerar inte minskad leasingverksamhet utan beror på att värdet enbart avser redan befintliga kontrakt vid utgången av 2004. SAS Sverige AB som sedan hösten 2004 är koncernens bolagiserade svenska del är registrerat för 22 flygplan:

2005-08-11	Ägare	Inneh.	Summa
Airbus A321-232		1	1
Airbus A330-343		2	2
Boeing 737-600	4		4
MD 81	1		1
MD 82	5		5
MD 87	5	1	6
MD 90	1	2	3
<b>Summa</b>	<b>16</b>	<b>6</b>	<b>22</b>

**Tabell 28 Ägande och operationell leasing hos SAS Sverige AB**

Källa: Bearbetning av luftfartygsregistret

### 7.3.2 Övriga flygbolag

Ett antal övriga flygbolags leasinganvändning har inventerats via luftfartygsregistret. De 18 bolagen bedriver reguljär passagerartrafik eller fraktflyg. Nextjet (egentligen Nex Time Jet AB) har inte medtagits då bolagets reguljära trafik inte var påbörjad vid undersökningstillfället. I slutet av oktober började Nextjet flyga Arlanda-Hagfors/Torsby. Sedan European Executive Express ställt in betalningar och flygtrafik 2005-12-09 har Nextjet även fått Rikstrafikens uppdrag att flyga Arlanda – Mora - Sveg med trafikstart i januari 2006. Bolaget äger en Beech 1900D och leasar en Cessna 560XL.

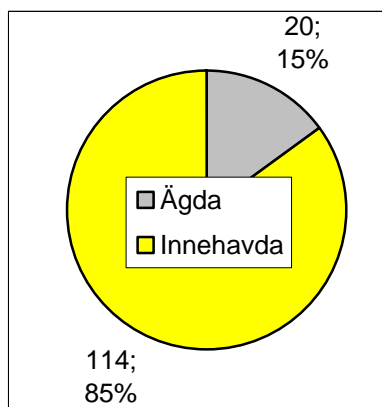
Flygbolaget Swe Fly inställde betalningarna 2005-09-05. Ett rekonstruktionsförslag hade 2005-12-23 inte slutförts.

Avitrans			
2005-08-10	Ägare	Inneh.	Summa
Saab 340 A	1	2	3
Britannia			
2005-08-11	Ägare	Inneh.	Summa
B757-200		1	1
B737-800		4	4
Summa	0	5	5
City Airline			
2005-08-12	Ägare	Inneh.	Summa
EMB 135		1	1
EMB 145		2	2
Summa	0	3	3
European Exec. Express			
2005-08-10	Ägare	Inneh.	Summa
Jetstream 31/32		5	5
Falcon Air			
2005-08-12	Ägare	Inneh.	Summa
B737-300		2	2
Fly Me			
2005-08-10	Ägare	Inneh.	Summa
B737-300		4	4
Golden Air			
2005-08-10	Ägare	Inneh.	Summa
Saab 2000		5	5
Saab 340 A	3	3	6
Saab 340 B	3		3
Summa	6	8	14
Malmö Aviation			
2005-08-10	Ägare	Inneh.	Summa
Avro RJ100		9	9
Nordic Airlink (Fly Nordic)			
2005-08-10	Ägare	Inneh.	Summa
MD82		5	5
MD83		3	3
Summa	0	8	8
Nordic Regional			
2005-08-10	Ägare	Inneh.	Summa
MD81	1		1
MD83		1	1
MD87		1	1
MD90		1	1
Saab 340 A		1	1
Summa	1	4	5
Nordkalottflyg			
2005-08-11	Ägare	Inneh.	Summa
Beech 200	1		1
Piper PA31	1		1
PA31-350	1		1
Summa	3	0	3
Nova Airlines			
2005-08-11	Ägare	Inneh.	Summa
Airbus A321-231		3	3
Airbus A330-223		2	2
Summa	0	5	5
Skyways			
2005-09-14	Ägare	Inneh.	Summa
Embraer 145		1	1
Fokker 50	2	18	20
Saab 340 A	4	4	8
Summa	6	23	29
Svenska Direktflyg			
2005-08-11	Ägare	Inneh.	Summa
Jetstream 32		7	7
Swedline Express			
2005-08-11	Ägare	Inneh.	Summa
Aero Comm. 680	3		3
Saab 2000		2	2
Saab 340A		3	3
Summa	3	5	8
Swe Fly			
2005-08-11	Ägare	Inneh.	Summa
Boeing 767-200		1	1
Fokker 50		3	3
Summa	0	4	4
Viking Airlines			
2005-08-12	Ägare	Inneh.	Summa
MD83		4	4
West Air			
2005-08-11	Ägare	Inneh.	Summa
BAe ATP		7	7
Cessna 500		1	1
HS 748		8	8
Summa	0	16	16
Bolag med enbart ägande		1	
Bolag med enbart leasing		12	
Bolag med båda		5	
Totalt antal bolag		18	

Tabell 29 Ägande och operationell leasing hos 18 flygbolag

Källa: Bearbetning av luftfartygsregistret

Av de inventerade 18 flygbolagens totala flotta på 134 flygplan är inte mindre än 114, dvs. 85 %, leasade. 12 bolag leasar hela sin flotta och bara ett, Nordkalottflyg, äger hela. Med undantag av en MD81 hos Nordic Regional är ägandet koncentrerat kring mindre flygplan med relativt låga kapitalvärden.



**Figur 13 Totalt ägande och operationell leasing hos 18 flygbolag exkl. SAS**

Källa: Bearbetning av luftfartygsregistret

Alla uppgifter i tabellerna ovan rör bolagens svenskregistrerade flygplan och det finns sannolikt ingen överlappning alls med Tabell 21 Dry lease 2000-2004. Det rör sig i stället om operationell, icke tillståndspliktig uthyrning.<sup>20</sup>

### 7.3.3 Utleasande bolag

Luftfartygsregistret innehåller uppgift om vem som äger ett svenskregistrerat flygplan. De 18 innehavarna<sup>21</sup> av de sammanlagt 120 operationellt leasade flygplanen i Tabell 28 och Tabell 29 har sammanställts i nedanstående tabell.

- ✚ De 18 flygbolagen leasar sina flygplan från sammanlagt 58 olika bolag varav 41 (71 %) är utländska. Några residerar i s.k. skatteparadis.
- ✚ De 41 utländska svarar för 77 av de 120 flygplanen (64 %).
- ✚ Största aktören är Largus Aviation med nio flygplan. 37 uthyrare har bara ett utleasat flygplan i Sverige.
- ✚ Inget flygbolag täcker hela sitt leasingbehov från en enda aktör; möjligen är Malmö Aviations båda uthyrare inom samma koncern. Skyways' 23 flygplan kommer från sju uthyrare och West Airs 16 från fem.

Eftersom registret enbart innehåller svenskregistrerade flygplan går det inte att fastställa hur stor del av uthyrarnas sammanlagda flotta som de inventerade flygbolagen disponerar.

<sup>20</sup> Nordkalottflygs flygplan är inte leasade.

<sup>21</sup> Dvs. de 18 i Tabell 29 Ägande och operationell leasing hos 18 flygbolag minus Nordkalottflyg plus SAS Sverige.

Operationell leasing 2005-08-12																				
<i>Kursiv = utländskt bolag</i>		INHYRARE (18 bol)																		
UTHYRARE (58 bolag)		Skyways	West Air	Malmö Aviation	Golden Air	NordicAirlink	Svenska Direktflyg	SAS Sverige (SA)	Britannia	European Exec. Ex.	Novair	Swedline	Fly Me	Nordic Regional	Swe Fly	Viking Airlines	City Airline	Avitrans	Falcon Air	SUMMA
Largus Aviation	1	4					5													9
Trident Jet (Jersey), Storbritt.	2			8																8
European Turboprop Management	3		7																	7
AeroCentury, USA	4	6																		6
Aircraft Financing & Trading, Holland	5	6																		6
Gladshiem Aviation Finance	6	4	1	1																6
SG Finans AS (Norge, sv filial)	7		6																	6
AWMS I, USA	8											3								3
Erik Thun AB	9				3															3
Finnair Aircraft Finance, Finland	10					3														3
Gecas Technical Services, Irland	11														3					3
International Lease Finance, USA	12							1		2										3
Rurik, Irland	13						3													3
Swedish Aircraft Holdings	14				3															3
BCC Grand Cayman, USA	15					2														2
Brazilian Aircraft Finance, Holland	16													2						2
Nordea Finans	17										2									2
SEB Finans	18	1															1			2
Skylease Sweden	19								2											2
Swiss International Airways, Schweiz	20											2								2
Whitney Leasing, Bermuda	21									2										2
ACG Acquisition, USA	22							1												1
ACG Trust, USA	23							1												1
Aircastle Bermuda Holding, US	24							1												1
Airplanes Holdings, Irland	25														1					1
Alandia Air, Finland	26																1			1
Ancon Inc, USA	27																	1		1
Boeing Capital Leasing, IR	28													1						1
Bromma Air Maintenance	29								1											1
CLJ Avenue, Cayman Islands	30									1										1
Commuter Invest, Norge	31										1									1
Corporate Aircraft Leasing, Guernsey	32	1										1								1
Dasa Aircraft Finance, Holland	33														1					1
DB Export-Leasing, Tyskland	34				1															1
Enar Lindström	35								1											1
Farnell Assets, Br. Virgin Islands	36					1														1
Fryering, Br. Virgin Islands	37												1							1
Gatx Third Aircraft, USA	38															1				1
GE Capital	39									1										1
Germanair Flygzeug Leasing, Tyskland	40							1												1
Inter Comm Capital	41					1														1
Investment AB Janus	42																1			1
J L Bellona Lease, Japan	43							1												1
J L Venus Leasing, Japan	44							1												1
Kebnekaise Finance, Holland	45													1						1
Lakera Assets, Liechtenstein	46					1														1
Matsuda Enterprise, Japan	47																		1	1
Medicinkonsulterna Berglund	48		1																	1
MSA I, USA	49											1								1
Orbit Leasing, Japan	50							1					1							1
RentAbility Sweden	51						1													1
SAS Sverige* (SA)	52													1						1
Skyways Express*	53																1			1
Stockholm Aircraft Finance, Holland	54	1																		1
Trident Aviation Leasing, Jersey	55		1																	1
Trident Jet (Ireland), Irland	56			1																1
Wells Fargo Bank, USA	57					1														1
Viking Leasing, Island	58													1						1
<b>SUMMA</b>		<b>23</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>120</b>
* = uthyraren är flygbolag		1-2 fall		3-4 fall			>4 fall			Star Alliance										

**Tabell 30 Operationell leasing: utleasande företag**

Källa: Bearbetning av luftfartygsregistret



#### 7.4 Kommentarer

Av Tabell 30 framgår att det 2005-08-12 fanns operationella leasingavtal för 120 flygplan hos de 18 undersökta flygbolagen. Antalet vid en viss tidpunkt gällande dryleaseavtal och wetleaseavtal framgår däremot inte av den tidigare genomgången men kan knappast, även med hänsyn till den snabba ökning som Tabell 24 indikerar, vara mer än några tiotal.

Operationell leasing är helt dominerande mätt inte bara i antal flygplan utan än mer i antal flygplan gånger upplåtelsestid (flygplansmånader). Av Tabell 30 framgår också att i två fall är uthyraren ett flygbolag (SAS Sverige och Skyways). Att upplåtelsen trots detta inte blir tillståndspliktig dry lease beror på att flygplanen registreras hos inhyraren. Om ett flygbolag hyr ett flygplan från ett finansbolag och registrerar det i sitt eget namn krävs inte tillstånd. Om inhyrningen i stället sker från en JAA-operatör och planet inte registreras i inhyrarens namn krävs tillstånd, trots att uthyraren då är föremål för tillsyn enligt JAR.

I tabellerna framgår även hur många av flygbolagen som ingår i någon av allianserna Star Alliance, Oneworld och Sky Team.<sup>22</sup> Inslaget av sådana alliansbolag är påfallande litet i förhållande till deras andel av marknaden. Den troliga förklaringen är att man inom alliansernas ram kan täcka de behov som utanför allianserna måste täckas genom leasing.

---

<sup>22</sup> Alliansernas sammansättning är hämtad ur Luftfartsstyrelsens rapport Flygets utveckling 2004.

## 8 KÄLLOR

### Tryckt material

ECAC Recommendation on Consumer Information/Protection Needs in connection with Code-Shared Air Services, 26 June 1996

Council Regulation (EEC) No 2299/89 of 24 July 1989 on a code of conduct for computerized reservation systems

#### *Konsumentverket:*

-Biljetter men inga flygplan – nya operatörer på flygmarknaden. 2002-06-25

[http://www.konsumentverket.se/mallar/sv/artikel\\_datum.asp?lngArticleId=2273&lngCategoryId=1495](http://www.konsumentverket.se/mallar/sv/artikel_datum.asp?lngArticleId=2273&lngCategoryId=1495)

-Konsumentverket får tillsyn över nya flygregler. 2005-07-01

<http://www.konsumentverket.se/mallar/sv/artikel.asp?lngArticleId=4441&lngCategoryId=1495>

#### *Luftfartsstyrelsen:*

-Air Information Circular (AIC) A3/2005  
AIC B130/2004

-BCL-A, BCL-C, BCL-D

-JAR-OPS 1

-Destinationsutbud nr 20 och 21 2005 (rapport 2005:4).

-Flygets utveckling 2004. Rapport 2005:2.

-Internremiss – Förslag till införande av ändring 7 och 9 till JAROPS 1 samt förslag till ändring av JAR-OPS 3, BCL-D 6.1, BCL-D 6.3 och BCL-D 1.15

-Licensieringsförordningen (EEG 2407/92) finns som bilaga till BCL-A 3.

#### *Luftfartsverket:*

-ATS Arlanda Nyhetsbrev 36/2005

-"Flygbolag" som inte flyger. Luftfart och Samhälle, rapport 2002:10.

-Fördelning av ansvar och uppgifter mellan Luftfartsinspektionen och LFV i övrigt. Policydokument 1/2001.

-Förslag till ändring av Bestämmelser för civil luftfart – Driftbestämmelser (BCL-D). Dnr L 2002-3760-101.

-Trafikstatistik 2005.

#### *Övrigt tryckt material:*

Financial Times, 2005-08-27/28

Dagens Industri, 2005-11-09

Göteborgs-Posten, 2005-10-21

Hultén, Bertil (2004): Köp en andel, flyg privatjet. Affärsresenären 1/2004.

Malmberg, Lars-Göran (1990): Rätt till luftfart. Juridiska föreningen i Lund, nr 108.

Sehlberg, Bo (2001): Spara pengar med eget flygplan. Affärsresenären 4/ 2001.

Tidningen Metro, 2005-09-27 och 28, 2005-10-20

SFS 1992:1672 Lag om paketresor

SFS 1996:354 Resegarantilag

SFS 2004:1110, Instruktion för Luftfartsstyrelsen

SOS Luftfart 2004.

### Hemsidor:

[www.diamond-air.at](http://www.diamond-air.at)

[www.eastjet.se](http://www.eastjet.se)

[www.eclipseaviation.com/](http://www.eclipseaviation.com/)

[www.europeanskytime.com](http://www.europeanskytime.com)

[www.flexjet.com](http://www.flexjet.com)

[www.flightoptions.com](http://www.flightoptions.com)

[www.flygplatser.nu](http://www.flygplatser.nu)

[www.gotlandsflyg.se](http://www.gotlandsflyg.se)

[www.jaa.nl](http://www.jaa.nl) (Joint Aviation Authorities)

[www.kammarkollegiet.se](http://www.kammarkollegiet.se)

[www.kov.se](http://www.kov.se) (Konsumentverket)

[www.kullaflyg.se](http://www.kullaflyg.se)

[www.netjets.com/](http://www.netjets.com/)

[www.netjetseurope.com/website/index.html](http://www.netjetseurope.com/website/index.html)

[www.orient-thai.com](http://www.orient-thai.com)

[www.rattsinfosok.dom.se/lagrummet/index.jsp](http://www.rattsinfosok.dom.se/lagrummet/index.jsp)

[www.rattsinfosok.dom.se/lagrummet/ReferatVisa.jsp?tmpAvgorandeIdNr=4860](http://www.rattsinfosok.dom.se/lagrummet/ReferatVisa.jsp?tmpAvgorandeIdNr=4860)

<http://www.rattsinfosok.dom.se/lagrummet/ReferatVisa.jsp?tmpAvgorandeIdNr=4707>

[www.raytheon.com](http://www.raytheon.com)

<http://www.redovisningsradet.se>

[www.rikstrafiken.se](http://www.rikstrafiken.se)

<http://sats.larc.nasa.gov/main.html>

[www.scanair.no/aos/bluechipjet.htm](http://www.scanair.no/aos/bluechipjet.htm)

[www.scandjet.se](http://www.scandjet.se)

[www.skyways.se](http://www.skyways.se)

[www.sundsvallsflyg.se](http://www.sundsvallsflyg.se)

### Övrigt

Brev till LFV från Eastjet AB, 2004-09-03, dnr. LFV2004-2906-26

Dataprogrammet OAG MAX

Diverse material från ECAC Task Force on Fractional Ownership

Förvaltarberättelse i Goodjet AB:s konkurs, Göteborgs Tingsrätt K539/02 aktbil. 39  
2003-08-28.

Nyhetsbrevet @irmail från [www.flygtorget.se](http://www.flygtorget.se)

Årsredovisningar från [www.bolagsverket.se](http://www.bolagsverket.se), i vissa fall även från respektive bolags  
hemsida.

### E-postkontakter

Christer Forsberg, Umeåflyg AB  
Lars Ingman, Skyways AB  
Michael Juniwik, Sverigeflyg Holding AB m.fl.  
Torben Jørgensen, SLV Danmark

### Möten

Sasha Djakovic, Scandjet AB

Därutöver har ett stort antal medarbetare på Luftfartsstyrelsen lämnat värdefulla kom-  
mentarer på tidigare versioner.

### Telefonkontakter

Anders Svidén, SAS  
Pontus Lyckman, Kammarkollegiet  
Jim Magnusson, Ronneby Flygplats  
Stefan Nilsson, Stockholmsplanen