

LUFTFARTSSTYRELSENS OMVÄRLDSBEVAKNING 2008



Innehåll

FÖRORD	4
1. SAMMANFATTNING OCH TRENDANALYS	6
Sammanfattning	6
Trender	6
2. DEN EKONOMISKA UTVECKLINGEN	10
Global lågkonjunktur väntar	10
Osäker oljeprisutveckling	11
Finanskrisen får effekter på leasingmarknaden	12
3. PASSAGERARUTVECKLINGEN	14
Den globala flygmarknaden	14
Den svenska flygmarknaden	16
4. FRAKTUTVECKLINGEN	20
Introduktion	20
Flygfrakt i Sverige	20
Internationell flygfrakt	21
Flygfraktsbranschen under press	22
Framtidsutsikter	25
5. FLYGBOLAGEN	26
Konkurser, uppköp och konsolideringar	26
Fortsatta svårigheter för SAS	26
Goda tider för flygreseorganisatörer	28
6. FLYGPLANSINDUSTRIN	29
Large jet airliner market	29
Regional aircrafts market	30
7. ÖVERFLYTTNING MELLAN TRAFIKSLAG	32
8. SVENSKARNAS ATTITYDER TILL FLYGET OCH MILJÖN	34
9. AKTUELLT INOM MILJÖMRÅDET	36
Kompensering av utsläpp från flygresor	36
Flygbranschens miljöarbete	37
10. EU:S UTSLÄPPSHANDELSSYSTEM	40
Flyget ska börja handla med utsläppsrätter 2012 - men mycket arbete återstår	40
Hantering av flygets utsläpp av kväveoxider	42
11. FLYGPLATSER OCH SVENSK LUFTFARTSPOLITIK	43
Flygplatser i Sverige och internationellt	43
Översyn av det svenska flygplatssystemet	44
Driftbidraget bör stödja de mest perifera flygplatserna	44
12. INTERNATIONELLT ARBETE	46
Ett nytt EU-fördrag	46
Strategi och handlingsplan för EU-arbetet	46
18-månadersprogrammet	47
Det tredje luftfartspaketet	49
Direktiv för flygplatsavgifter	50
Gemensamma flygsäkerhetsbestämmelser i hela unionen	51
Tredjelandsavtal	52
13. FRAMTIDSSCENARIER	54
FOTNOTER	58

Förord

Luftfartsstyrelsen har av regeringen uppdraget att främja en säker, kostnadseffektiv och miljösäker civil luftfart. Luftfartsstyrelsen ska också följa luftfartsmarknadens utveckling och i samråd med Konkurrensverket övervaka att verksamheten fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv.

Som ett led i detta arbete genomför Luftfartsstyrelsen årligen en omvärldsanalys som belyser händelser och utvecklingstendenser som har eller kommer att få konsekvenser för luftfarten. Syftet med rapporten är att ge marknadens aktörer användbar information om marknaden och dess utveckling samt myndighetens syn på den mest troliga framtida utvecklingen. Omvärldsanalysen ligger även till grund för myndighetens verksamhetsplanering.

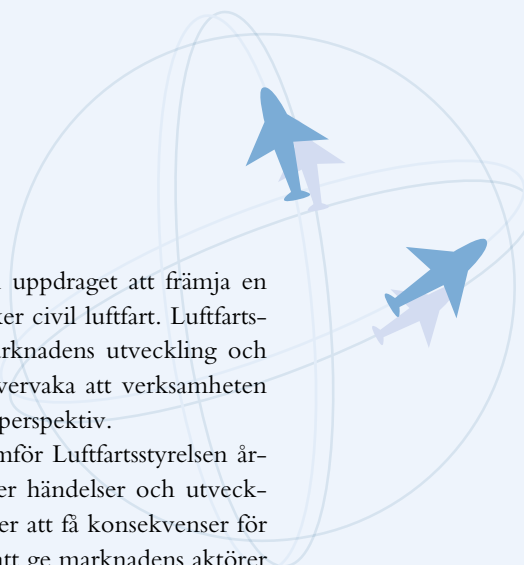
Föreliggande rapport är Luftfartsstyrelsens andra externa omvärldsanalys och kommer att bli den sista. Den 1 januari 2009 övergår Luftfartsstyrelsen till en ny myndighet, Transportstyrelsen. Den nya myndigheten ska arbeta för att uppnå god tillgänglighet, hög kvalitet, säkra och miljöanpassade transporter inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg. Kommande omvärldsanalyser kommer därför också att ha ett trafikslagsövergripande perspektiv.

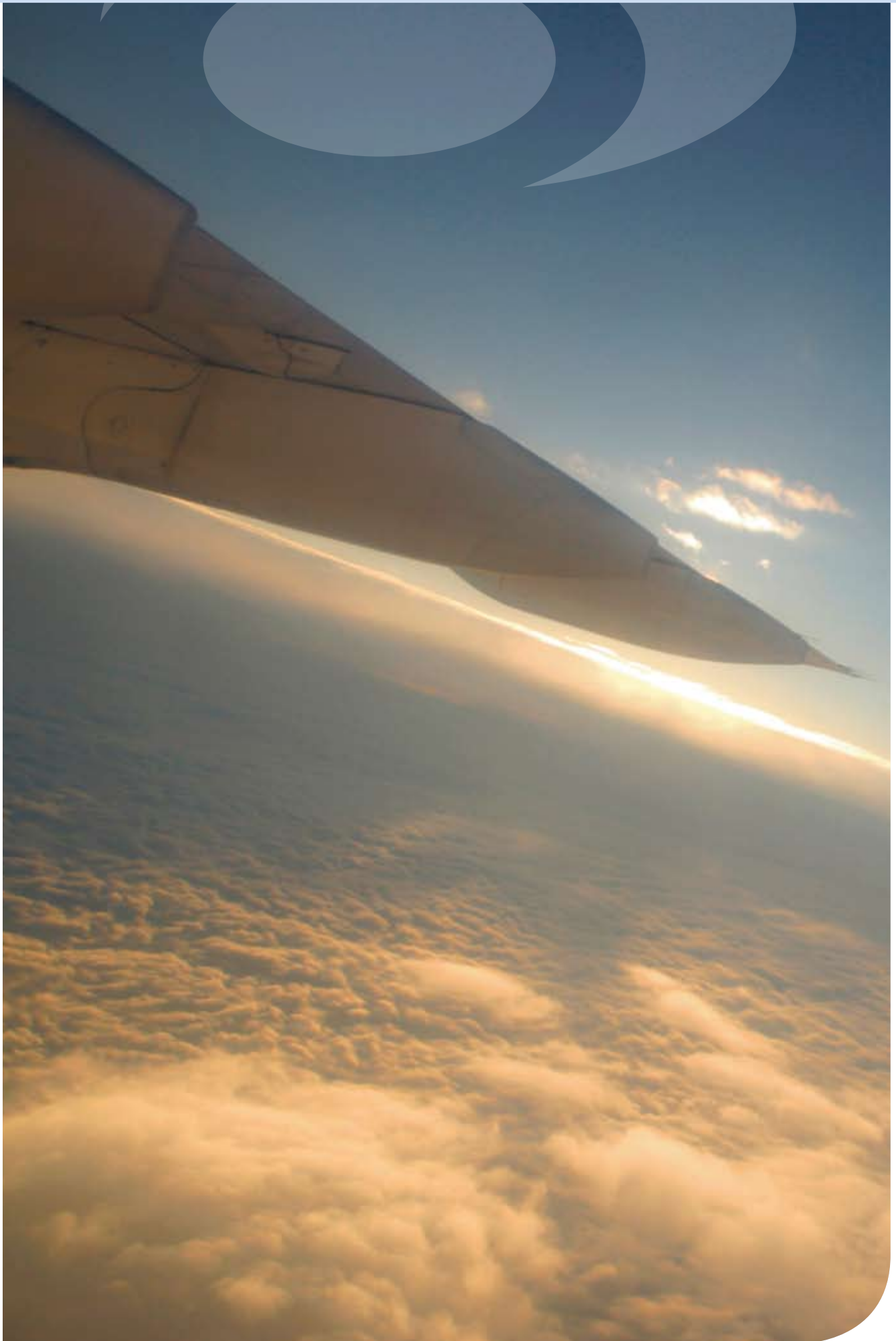
Rapporten har framtagits av enheten Marknad och Omvärld.

Norrköping den 10 december 2008.

Jacob Gramenius

Chef Avdelningen för utredning och omvärldsanalys





KAPITEL ETT

Sammanfattning och trendanalys

Luftfartsstyrelsens omvärldsanalys för 2008 består av fyra delar som beskriver olika aspekter av luftfartsmarknaden och dess omvärld: marknad, miljö, luftfartspolitik samt framtidsscenarier i nämnd ordning. Rapporten inleds med en kort sammanfattning samt en analys av aktuella trender på luftfartsmarknaden.

Arbetsgruppen kring omvärldsanalysen har bestått av Jenny Ryman, Henrik Sandén samt Helen Jakobsson som projektledare, samtliga anställda på enheten marknad och omvärld vid Luftfartsstyrelsen.

Skribenter har, utöver arbetsgruppens medlemmar, varit Helen Axelsson, Christina Berlin, Håkan Brobeck, Anders Gradin, Kerstin Hansdotter Sköld, Barbro Jansson, Kalle Keldusild, Therése Sjöberg, Jean-Marie Skoglund, Anders Torbrand och Per Wickenberg.

Sammanfattning

Luftfartsstyrelsens omvärldsanalys för 2008 ger en dämpad bild av utvecklingen på luftfartsmarknaden det närmaste året. Flygresandet är konjunkturkänsligt och påverkas därför av turbulensen på finansmarknaderna och den allmänna konjunkturdämpningen. Luftfartsstyrelsen beräknar att det svenska flygresandet kommer att uppvisa en nolltillväxt 2009, jämfört med 2008. Globalt kommer flygets tillväxtområden på medellång sikt framför allt att återfinnas i Asien och Mellanöstern.

Flygbolag, som under ett antal år efter den 11 september 2001 har visat stora underskott och först 2007 återhämtat sig, redovisar nu åter negativa resultat. Under 2008 har ett stort antal flygbolag världen över gått i konkurs och fler konkurser, uppköp och konsolideringar är att vänta. Till skillnad från flygbolagen kommunicerar flygplanstillverkarna en ljus bild av framtiden med stora orderstockar. Den ljusa framtidsbilden till trots redovisar de stora flygplanstillverkarna negativa resultat.

Den intensiva klimatdebatten med flyget i fokus har drivit fram en rad miljörelaterade åtgärder och projekt både från flygbranschen och från statsmakterna. Flygindustrin arbetar med att ta fram nya flygbränslen för att minska användandet av fossila bränslen. Inom EU pågår arbete med att göra flygvägarna rakare för att minska bränsleåtgången och utsläppen. Flygoperatörerna ska från och med år 2012 delta i EU:s handelssystem med utsläppsrätter och operatörernas övervaknings- och rapporteringssystem måste finnas på plats redan i slutet av 2009. Kommissionen arbetar dessutom med frågan om hantering av flygets utsläpp av kväveoxider. Samtidigt har möjligheten att kompensera för flygresans utsläpp vuxit. Kri-

tikerna pekar dock på rättvisespekterna med att den rika delen av världens befolkning fortsätter flyga genom att betala för att minska de redan låga utsläppen i vissa utvecklingsländer och att kompenseringsåtgärderna inte alltid håller tillräckligt hög kvalitet.

Under året har Luftfartsstyrelsen genomfört en attitydundersökning för att ta reda på allmänhetens inställning till flyget och miljön. Allt fler svenskar anser att flyget utgör ett miljöproblem, men majoriteten är fortsatt positiv till flyget. Mer än hälften av de svarande i undersökningen tror att flyget är det trafikslag som påverkar miljön mest.

Den svenska regeringen har lagt en infrastrukturproposition som innebär relativt stora förslag till förändringar vad gäller den svenska luftfartspolitiken. Man föreslår ett statligt basutbud som ska inkludera tio flygplatser. Övriga flygplatser som ingår i den statliga infrastrukturförvaltarens ansvarsområde idag anser regeringen bör övertas av regionala och lokala intressen, t.ex. kommuner, landsting och näringsliv. Flygplatser som regionerna inte vill överta ansvaret för kan komma att läggas ned.

EU-arbetet präglas för närvarande av det kommande svenska ordförandeskapet, vilket inträffar andra halvåret 2009. Sverige har, tillsammans med de två angränsande ordförandeskap-länderna Frankrike och Tjeckien, utarbetat ett 18-månadersprogram där de viktigaste målen för perioden identifierats.

Inom transportsektorn avser de tre ordförandeskapen att inrikta sig på tre övergripande koncept: hållbara och konkurrenskraftiga transporter, säkra transportsätt och utveckling av intelligenta transportsystem, ITS. Ordförandeskap-länderna kommer att granska det nya initiativet till ett gemensamt europeiskt luftrum med inriktning på slutförandet av den inre marknaden och med beaktande av den positiva miljöeffekten. De tre ordförandeskapen kommer också att driva på förhandlingarna om luftfartsavtal med tredjeländer, särskilt den andra fasen i luftfartsavtalet mellan USA och EU, luftfartsavtalet mellan Kanada och EU och avtalen med grannländer.

Trender

Luftfartsstyrelsens omvärldsanalys innehåller en beskrivning av luftfartsmarknaden och faktorer i omvärlden som påverkar denna. Luftfartsstyrelsen har identifierat ett antal trender som kommer att karakterisera flygmarknaden den närmaste tiden. Nedan beskrivs fem av dem.

Finansiella utmaningar för flygbranschen

Efter de senaste två årens starka globala konjunkturläge, försvagades konjunkturen i framför allt USA under hösten

2007. Det som började som en kraftig oro på de finansiella marknaderna, smittade av sig på fastighetspriserna, hushållens förväntningar om framtiden och därmed deras konsumtionsbenägenhet. Oron spred sig under våren och sommaren 2008 till Europa och under hösten gick stora delar av världens ekonomier in i en lågkonjunktur.

Flygresandet är i hög grad konjunkturberoende och lågkonjunkturen har redan fått genomslag på flygresandet såväl i Sverige som globalt. I september sjönk det globala internationella flygresandet med 2,9 procent jämfört med motsvarande månad 2007.

Många flygbolag har berörts av krisen och uppvisar svagare finansiella resultat för de första nio månaderna 2009 än tidigare. Orsakerna står både att finna i historiskt sett höga bränslepriser under perioden och i en försvagad efterfrågan på flygresor. Flygbolagen har genomgått en lång period av svaga finansiella resultat och det var först förra året som det samlade nettoresultatet för flygbolagen världen över var positivt. Att resultaten åter försvagas innebär en kraftig påfrestning för många flygbolag, som saknar finansiella buffertar. Ännu en kris för flygbranschen kan därför komma att få större konsekvenser än den förra krisen i början av 2000-talet. De tre första kvartalen 2008 gick ett trettiotal flygbolag i konkurs i världen. I oktober berördes även den svenska inrikesmarknaden genom att Sterling lämnade in konkursansökan. Fler konkurser och konsolideringar är att vänta.

Högst tillväxt utanför de mogna flygmarknaderna

En vikande konjunktur, miljödebatten och höga kostnader skapar stora utmaningar för luftfartsmarknaden och dess aktörer de närmaste åren. Efter lågkonjunkturen i början av 2000-talet tog det fyra år innan flygresandet hade återhämtat sig. Hur långvarig dämpningen blir den här gången beror på kort sikt på hur lång och djup lågkonjunkturen blir.

De senaste fem åren har den högsta tillväxten i passagerartrafik framför allt återfunnits på tillväxtmarknader i Asien och mellan asiatiska länder och Europa. Tillväxten på mer mogna marknader, som Nordostasien, Europa och Nordamerika, har varit betydligt lägre.

Tillväxtpotentialen för flygtransporter är högst även framöver i framför allt Kina och Indien, med en sammanlagd befolkning på 2,4 miljarder¹, stora landarealer, en växande medelklass och expanderande flygplatsinfrastruktur. Tillväxtpotentialen i Asien påverkas också av att lågkostnadsbolagen ännu inte har fått det genomslag i regionen som det har i t.ex. Europa och Nordamerika. I takt med liberaliseringen av marknaderna och inträdet av nya bolag som erbjuder lägre priser, kommer trafiken att öka i regionen.

De senaste åren har tillväxten vad gäller internationell trafik till och från Mellanöstern varit mycket kraftig. Jämfört



med Kina och Indien är befolkningen i regionen betydligt mindre och med en högre genomsnittlig ålder. Sammantaget är den fortsatta expansionen i Mellanöstern på lång sikt mer osäker än i Kina och Indien.

Flyget i fokus i klimatdebatten

Intresset för klimatfrågan hos allmänheten, politikerna och inte minst media ökade markant under 2007. Flyget hamnar ofta i fokus för debatten när transportsektorns utsläpp diskuteras trots att flygets andel av utsläppen är relativt liten, men det är viktigt att vara medveten om att flyget är det trafikslag vars utsläpp av växthusgaser ökar mest.

Kraven ökar på flygbranschen och myndigheter att arbeta aktivt med att minska flygets utsläpp. Beslut har under 2008 fattats om att ansluta flyget till EU:s utsläppshandelssystem från och med år 2012. Kommissionen väntas även lägga fram ett förslag för att hantera flygets klimatpåverkande utsläpp av kväveoxid (NO_x). En utredning har tittat på sex olika alternativ för NO_x-avgifter. Ett avgiftssystem som skulle gälla samtliga flygplatser inom EU skulle få en större genomslagskraft än dagens system med differentierade NO_x-avgifter som tillämpas på ett fåtal europeiska flygplatser. Avgifterna skulle därmed ha större påtryckningsförmåga på flygbranschen att använda sig av bästa möjliga flygplans- och motorteknologi.

På grund av den begynnande lågkonjunkturen börjar flygresandet i Europa minska under senhösten 2008 vilket i sin tur minskar utsläppen från flyget. Om ökningen i det internationella flygresandet dämpas är det troligt att debatten om flygets ökande utsläpp också dämpas. Att flygets utsläpp av koldioxid från och med 2012 omhändertas i EU:s utsläppshandelssystem kan också minska diskussionerna om att flyget har en särställning och inte betalar för sina utsläpp. Kommissionens arbete med att ta fram styrmedel för NO_x-utsläppen kan göra att diskussionen breddas till att även omfatta övriga utsläpp. Bullerfrågan kan bli stor lokalt kring flygplatser, till exempel i samband med nya flygvägar, men därutöver kommer flygets övriga emissioner vara dominerande i diskussionerna.

Samhällsekonomisk effektivitet betonas

I början av 1990-talet liberaliserades marknaden för inrikesflyg i Sverige och SAS/Linjeflygs monopol slogs sönder när nya aktörer trädde in på marknaden. En rad marknader, som telemarknaden, elmarknaden och i viss mån järnvägsmarknaden, har gått igenom liknande processer i syfte att öka effektiviteten på marknaderna. Andra delmarknader, till exempel flygplatser och i ännu högre grad flygtrafikfjänt, präglas av monopol.

Utvecklingen mot konkurrensutsättning av marknader där det råder legala monopol kommer att fortsätta, närmast genom en öppning för konkurrens på marknaden för lokal flyg-

trafikfjänt. Kapacitetsbristen på storflygplatser har också aktualiserat frågan hur tillträdet till begränsad infrastrukturkapacitet framöver ska regleras. Handel med start och landningstider, s.k. secondary trading, förekommer idag på ett antal europeiska storflygplatser med kapacitetsproblem. Att möjliggöra handel med avgångs- och ankomsttider kan bidra till en mer effektiv användning av begränsad kapacitet. Samtidigt finns det anledning att bevaka att dominerande aktörer inte missbrukar sin dominerande ställning på berörda flygplatser genom att köpa upp slottider och hindra nytillträdande aktörer från att komma in på marknaden.

Betoningen av samhällsekonomisk effektivitet har också påverkat valet av styrmedel och principerna för avgiftsättning inom olika områden. Konsekvensanalyser förekommer idag oftare vid val av styrmedel och styrmedlen tenderar att vara marknadsbaserade och så generella som möjligt. Exempel på detta är systemet med handel för utsläppsrätter, som låter marknaden avgöra inom vilka branscher åtgärder för att minska koldioxidutsläpp ska ske.

Det marknadsbaserade synsättet och betoningen av samhällsekonomisk effektivitet är också bakgrunden till betoningen av ett intermodalt synsätt i bl.a. planeringen av infrastruktur. Konkurrensen och överflyttningspotentialen mellan trafikslag har den senaste tiden diskuterats allt mer, inte minst i ljuset av klimatfrågan. Överflyttningspotentialen mellan järnväg och flyg är emellertid i dagsläget begränsad, framför allt pga. av kapacitetsbristen på de järnvägssträckor där tåget i dagsläget tidsmässigt kan konkurrera med flyget.

Fortsatt utveckling mot en gemensam europeisk luftfartsmarknad

Utvecklingen mot en gemensam europeisk luftfartsmarknad har pågått i olika etapper och tog fart först när både Europaparlamentet och kommissionen stämde rådet under 70-talet och 80-talet för underlåtenhet att genomföra en gemensam transportpolitik enligt artikel 70 i Romfördraget. Genom en rad domstolsavgöranden lades grunden för en gemensam luftfartspolitik som har gått ut på att öppna upp luftfartsmarknaden inom gemenskapen och stärka konkurrensen. Genom ett antal paket vidtogs åtgärder för att skapa en gemensam luftfartsmarknad. Det tredje och sista luftfartspaketet antogs 1992 och innehöll harmoniserade regler för licensiering av flygbolag som är etablerade inom gemenskapen, fritt marknadstillträde för gemenskapens flygbolag samt fri prissättning för flygtransporter inom gemenskapen.

Det är viktigt att betona att det övergripande syftet med skapandet av en gemensam marknad är att underlätta den fria rörligheten för varor, personer och organisationer på den inre marknaden.

Utvecklingen går mot ökad europeisk harmonisering. Skapandet av en Europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EASA)

2002 ger gemenskapen exklusiv kompetens när det gäller luftvärdighet, grundläggande krav på miljöskydd samt sedan februari 2008 även kompetens vad gäller drift av luftfartyg, licensiering av piloter och luftfartyg från tredje land.

EU:s lagstiftning på luftfartsområdet, den s.k. "acquis communautaire" är numera omfattande och berör i stort sett samtliga verksamheter inom luftfarten. Kommissionen tar nu nästa steg och föreslår i en dagordning för 2010 ett utvidgat uppdrag för EASA inom andra områden², dvs. flygnavigation och verksamheter på flygplatser. "På sikt måste hela det europeiska luftfartssystemet omfattas av gemensamma regler som tillämpas på ett enhetligt sätt, för att garantera de europeiska medborgarna en enhetlig skyddsnivå inom den civila luftfarten, säkerställa att luftfartsprodukter uppfyller miljökraven, underlätta den fria rörligheten för människor, tjänster och varor och öka regelverkets effektivitet".³

Enligt gemenskapens system är genomförandet av gemenskapslagstiftningen ett ansvar för medlemsstaterna. Kommissionen, medlemsstaterna och Byrån ska enligt den reviderade

EASA-förordningen i högre grad samarbeta om tillsyn och efterlevnad av gemenskapslagstiftningen. Kommissionen får också vidta åtgärder för att avgöra om ett utfärdat certifikat överensstämmer med förordningen. I annat fall måste korrigerande åtgärder vidtas.

Även i förhållande till tredje land har kommissionen fått ökad befogenhet att företräda gemenskapen i olika frågor. EG-kommissionen har fått mandat av medlemsstaterna (det s.k. horisontella mandatet) att förhandla med tredje land i frågor som är av gemenskapskompetens. Kommissionen har också fått mandat att förhandla med vissa länder om fullständiga luftfartsavtal (det s.k. vertikala mandatet). Dessa avtal kommer då att ersätta samtliga bilaterala avtal som gemenskapens medlemsstater idag har med dessa länder. Som exempel kan nämnas avtalet mellan EU och USA som trädde ikraft i mars månad i år.

Vidare fastslås i Lissabonfördraget, som den svenska riksdagen i november 2008 röstade ja till, att gemensamma regler för internationella transporter till och från gemenskapen eller inom gemenskapen ska tas fram av berörda institutioner.



KAPITEL TVÅ

Den ekonomiska utvecklingen

Den globala konjunkturen har under året successivt försvagats och i slutet av år 2008 befann sig stora delar av världens ekonomier i lågkonjunktur. Regeringarna i såväl EU som USA har presenterat flera åtgärds paket och det återstår att se om de är tillräckliga för att vända konjunkturen. Samtidigt har efterfrågan på olja minskat, vilket har gjort att oljepriserna har mer än halverats sedan toppnoteringarna under sommaren 2008. I och med att banksystemet plågas av svår likviditetsbrist kan flygbolag få svårigheter att finansiera moderniseringar av sina flygplansflottor.

Global lågkonjunktur väntar

Efterfrågan på flygresor påverkas i hög grad av den allmänna ekonomiska utvecklingen, eftersom såväl tjänste- som privatesandet är konjunkturkänsligt. De senaste åren har svensk ekonomi befunnit sig i en kraftig högkonjunktur och år 2006 ökade BNP med 4,1 procent från året innan, medan tillväxten uppgick till 2,7 procent 2007.⁴ I slutet av förra året försvagades emellertid BNP-tillväxten avsevärt och har under 2008 försvagats ytterligare. Det tredje kvartalet 2008 uppvisade svensk BNP en nolltillväxt jämfört med motsvarande period 2007 och svensk ekonomi befinner sig nu i en lågkonjunktur.



Under hösten 2007 visade det sig att problemen på de amerikanska kreditmarknaderna var allvarligare än vad som tidigare befarats och de amerikanska huspriserna började falla. Lägre huspriser i kombination med sjunkande aktiekurser ledde till minskningar av investeringar samt hushållens konsumtion. Längre framstod de europeiska ekonomierna som relativt obörda av den amerikanska konjunkturdämpningen, men under sommaren 2008 blev spridningseffekterna allt tydligare i Europa. Samtidigt ledde en stigande inflation, driven bl.a. av ökande energi- och livsmedelspriser, till att flera centralbanker höjde styrräntorna under våren och sommaren. Detta bidrog ytterligare till en dämpad investeringsbenägenhet, minskad konsumtion och därmed en svagare konjunktur.

Oron på de finansiella marknaderna spred sig under sommaren även till Sverige. Den historiskt sett höga inflationen gjorde att Riksbanken i likhet med många andra centralbanker höjde styrräntan i september. Höjningen till 4,75 procent utgjorde den tredje höjningen under året och ränteökningarna har inneburit ökade boendekostnader för svenska låntagare och bidragit till en vikande fastighetsprisutveckling. Genom att börskurserna samtidigt har gått ned kraftigt på Stockholmsbörsen har förmögenhetsutvecklingen hos svenska konsumenter utvecklats negativt, vilket har dämpat hushållens konsumtion. Kraften i nedgången föranledde Riksbanken att sänka sin styrränta med 1,75 procentenheter i december.

Efter kraftiga fall på världens börser har regeringar i såväl EU som USA antagit krispaket för att dämpa oron på de finansiella marknaderna. I kombination med sänkta räntor från centralbankerna är förhoppningen att den negativa utvecklingen ska vända. IMF⁵ har bedömt att de globala krispaketen kan utgöra en början till en vändning, men hävdar samtidigt att fler åtgärder kommer att bli nödvändiga. IMF förespråkar framför allt expansiv finanspolitik i de länder där en sådan är möjlig att genomföra.

Konjunkturinstitutet, KI, reviderade i oktober 2008 ned sin prognos för den svenska tillväxten mot bakgrund av den svaga utvecklingen av olika konjunkturindikatorer. KI beräknar nu att BNP kommer att minska det fjärde kvartalet 2008 och det första kvartalet 2009 och att BNP minskar med sammantaget 0,1 procent 2009 jämfört med 2008. Konjunkturen väntas inte återhämta sig förrän runt 2011, vilket skulle innebära den djupaste lågkonjunkturen sedan början av 1990-talet.⁶

Under lågkonjunkturen i början av 2000-talet uppgick den svenska BNP-tillväxten som lägst till 1,05 procent år 2001 och ökade redan 2002 till 2,4 procent jämfört med året innan. Lågkonjunkturen i början av 1990-talet var både djupare och

mer utdragen, med tre år av sjunkande BNP. Orsakerna till den utdragna lågkonjunkturen var bl.a. att försvaret av den fasta växelkursen föranledde Riksbanken att höja styrräntan till 500 procent. Under 1992 uppgick styrräntan till i genomsnitt drygt 18 procent.

Även dagens lågkonjunktur har sitt ursprung på de finansiella marknaderna, vilket har fått vissa bedömare att dra paralleller till krisen på 1990-talet. Skillnaden mot 1990-talets lågkonjunktur är emellertid stor, inte minst med tanke på dagens relativt sett låga räntenivå och den svenska statens goda möjligheter att bedriva en expansiv finanspolitik.

Osäker oljeprisutveckling

Få råvarupriser följs lika noggrant som oljepriset, vilket beror på att oljan är den största enskilda energikällan. Oljeprisförändringar har därför en betydande inverkan på industriproduktion och det globala konjunkturläget i stort. Inte minst var detta tydligt under de s.k. oljekriserna under 1970-talet, då kraftiga oljeprisökningar orsakade stigande inflation och recession världen över.

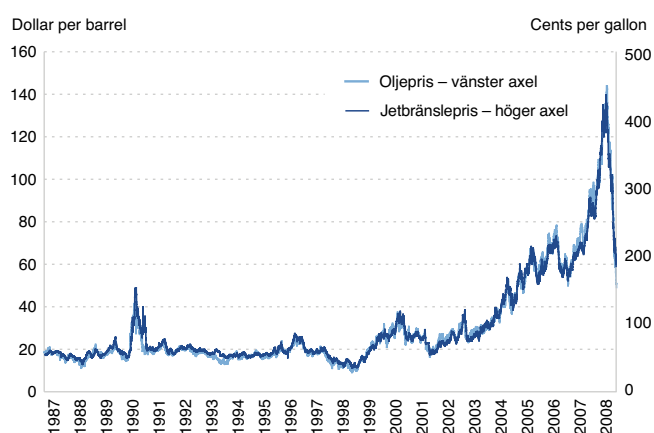
Den globala konjunkturen och förväntningar om denna påverkar i sin tur oljepriserna, eftersom konjunkturen avgör hur stor efterfrågan är på energi. Oljeprisökningarna under 2007 och halva 2008 berodde bl.a. på den starka efterfrågan från tillväxtekonomier i Asien. I samband med turbulensen på de finansiella marknaderna under sommaren 2008 och förväntningarna om en begynnande lågkonjunktur har oljepriset minskat kraftigt och understeg i november 50 dollar fatet. Oljepriset varierar negativt med dollarkurserna. Det beror dels på att oljan säljs i dollar, dels på att vikande dollarkurser gör att kapital flyttas till råvaror som exempelvis olja.

Oljeutbudet bestäms bland annat av OPEC, som står för runt 35 procent av världens utbud av olja.⁷ OPEC har uttalat missnöje över den senaste tidens oljeprisfall. När priset sjönk under 100 dollar fatet minskade OPEC sin kapacitet i ett försök att hålla uppe priset utan att lyckas. OPEC minskade i

november åter sin kapacitet i ett försök att dämpa oljeprisfallet, vilket så här långt har misslyckats. Enligt organisationens talesmän är målet ett oljepris på runt 70–80 dollar fatet.

Flygbolagen påverkas i hög grad av oljepriserna, eftersom bränslepriset följer oljepriset och bränslekostnaderna utgör en betydande del av flygbolagens kostnader. IATA beräknar att bränslekostnaderna kommer att utgöra 36 procent av flygbolagens kostnader i år.

Figur 1 Oljepris och pris på jetbränsle 1987–2008⁸



Källa: Energy Information Administration

Höga bränslepriser gör det viktigare för flygbolagen att använda flygplanstyper med en så låg bränsleförbrukning som möjligt. Höga bränslepriser kommer således att påverka flygbolagens miljöarbete på samma sätt som ekonomiska styrmedel i form av exempelvis miljöskatter och miljöavgifter. I exemplet nedan beräknas bränslekostnaderna på två sträckor (Arlanda–Malmö och Arlanda–Amsterdam) för att belysa storleken på flygbolagens bränslekostnader. Bränslekostnaderna är beräknade på ett pris på 78,6 dollar per fat, vilket motsvarar cirka 4,10 kronor per liter.⁹

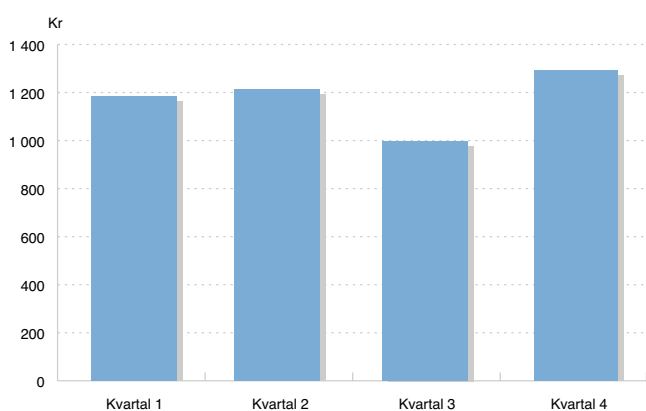
Tabell 1 Bränslekostnad per passagerare på Arlanda–Malmö samt Arlanda–Amsterdam med flygplanstyp Boeing 737-600 med 108 säten, kabinfaktor 90 respektive 65 procent¹⁰

Sträcka	Bränslekostnad per passagerare, kabinfaktor 90 procent (4,10 kr/liter)	Total bränslekostnad, kabinfaktor 90 procent	Bränslekostnad per passagerare, kabinfaktor 65 procent (4,10 kr/liter)	Total bränslekostnad, kabinfaktor 65 procent
Arlanda–Malmö	100 kr	9 600 kr	135 kr	9 400 kr
Arlanda–Amsterdam	170 kr	16 400 kr	230 kr	16 300 kr

Källa: Luftfartsstyrelsens beräkningar

Genomsnittspriset på den minst flexibla biljettkategorin på sträckan Stockholm–Malmö¹¹ var under det fjärde kvartalet i år cirka 1 250 kronor. De beräknade bränslekostnaderna utgör således mellan 8 och 11 procent av de observerade biljettpiserna (beroende på kabinfaktor). Sedan toppnoteringarna under sommaren 2008 har oljepriset mer än halverats.

Figur 2 Genomsnittspriser på den minst flexibla biljettkategorin (lägsta pris), Stockholm–Malmö, avgång tisdag morgon, bokad två månader före avgång, veckovisa observationer, 2008



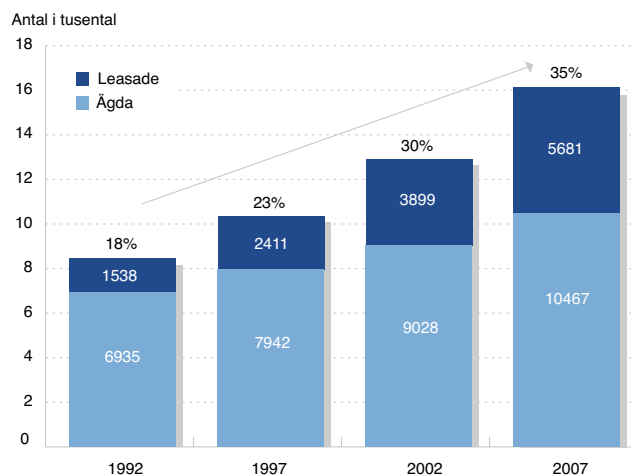
Källa: Luftfartsstyrelsen

Finanskrisen får effekter på leasingmarknaden

Den oljeprisstegring som pågick fram till sommaren 2008 har lett till en rad konkurser bland flygbolag i världen. Sedan dess har oljepriset halverats, vilket har inneburit en lättnad för bolagen. Som en följd av finanskrisen plågas banksystemet av svår likviditetsbrist och stora aktörer på finansmarknaden står inför ett reellt hot om konkurs. Flygbolag kan därmed få svårigheter att genomföra moderniseringar av sin flygplansflotta. Flygplanstillverkaren Boeing har uppmärksammat flygbolagens prekära finansiella situation och inrättade nyligen ett särskilt lånepaket för bolag som har för avsikt att köpa flygplan. Företaget avsätter 9,5 miljarder dollar för detta ändamål.¹²

Finansiell leasing är ett vanligt sätt för flygbolag att införskaffa flygplan. Finansiell leasing innebär att flygplan inhyrs av leasingbolag under en bestämd kontraktstid. Kontraktstiderna brukar i regel vara ett tiotal år eller över flygplanets ekonomiska livslängd. På senare tid har även kortare perioder blivit vanligare. Fördelen med leasing är att flygbolaget binder mindre kapitalkostnader till flygplansinnehavet. Flygplansleasing har ökat stadigt sedan 1990-talet och idag är var tredje jetplan i världen leasat. Andelen beräknas växa ytterligare under kommande år.

Figur 3 Antal och andel leasade flygplan i världen



Källa: Leasinginstitutet AWAS

I den rådande konjunkturen bör flygbranschen ses som en högriskverksamhet. Tillsammans med den rådande kreditkrisen, där bankerna överlag blir mer försiktiga i sin kreditgivning, bör leasing vara ett sätt för många flygbolag utan eget kapital att kunna införskaffa flygplan. Samtidigt är det inte säkert att de leasingbolag som saknar en finansiell institution i ryggen kommer att få tillräckliga egna krediter för inköp av flygplan. På så sätt drabbas också de av krisen.

Försäkringsbolaget American International Group (AIG) äger världens största leasinginstitut, International Lease Finance Corporation (ILFC). ILFC äger drygt 900 flygplan och är Boeings och Airbus viktigaste kund. Institutet är bland annat beställare av bolagens flaggskepp, Dreamliner respektive A380. Finanskrisen har medfört att moderbolaget AIG förmodligen tvingas sälja ILFC för att täcka en del av den likviditetsbrist som bolaget har. Värdet på affären beräknas till 5–8 miljarder dollar och affärens storlek gör att det finns få spekulanter.¹³ Om finanskrisen försämrar ILFC:s kreditvärdighet kommer bolaget att få betala mer vid inköp av nya flygplan, vilket bör leda till att en del order kommer att dras tillbaka.

Parallellt kan dras till situationen 2001 då konjunktur, terrorism, SARS¹⁴ och Irakkriget innebar en kraftigt negativ utveckling på flygmarknaden. Efterfrågan på flygresor sjönk och flygbolagen försökte anpassa sig genom kapacitetsneddragningar. Följden blev att det sammantagna värdet på flygplan föll med 40 procent.¹⁵ Utvecklingen visade sig även i leasingavgifterna, se figur 4.

Figur 4 Leasingavgifter per månad



Källa: SH&E

Av figuren framgår att avgifterna för en Boeing 737-800 sjönk med ca 30 procent efter 2001. Observera att uppgifterna är sammanställda före 2008 och att uppgifterna från och med 2007 baseras på en prognos.

Dagens situation är svår att tyda, men redan nu kan ett växande antal flygbolagskonkurser konstateras tillsammans med en lägre efterfrågan på flygresor. Finanskrisen och den vikande världskonjunkturen bör leda till att leasingavgifterna vänder neråt under 2009. Det finns emellertid motverkande faktorer inom marknaden för leasing som bör medverka till att fallet inte blir lika kraftigt som under 2001. Den globala efterfrågan på flygplan är fortfarande stark och de största flygplanstillverkarna Airbus och Boeing har sin produktion in-tecknad fram till 2012. Den avgörande marknaden är inte längre begränsad till Europa och USA utan efterfrågan finns även i andra regioner, såsom Kina, Indien och Latinamerika. Leasingmarknaden är anpassningsbar och leasingbolagen kan med enkelhet placera flygplanen där efterfrågan finns. Detta innebär en flexibilitet som exempelvis fastighetsbolag aldrig kan uppnå.

En möjlig utveckling är att leasinginstitutens avtal allt oftare kan komma att kortas för att på så vis erbjuda flygbolagen större möjlighet till flexibilitet. Det skulle innebära att finansiell leasing närmar sig den leasing som sker på kortare kontrakt mellan flygbolag, s.k. operationell leasing. Det råder för närvarande ett stort behov hos flygbolag att snabbt minska kapaciteten, vilket utvecklas i kapitel 3.



KAPITEL TRE

Passagerarutvecklingen

För första gången sedan SARS-utbrottet 2003 minskade den globala internationella passagerartrafiken i september 2008, jämfört med motsvarande månad 2007. I Sverige uppvisar utrikestrafiken däremot fortfarande en positiv tillväxttakt. Den svenska inrikestrafiken minskar däremot trendmässigt sedan flera år tillbaka, särskilt vad gäller trafiken mellan Stockholm och flygplatser nära Stockholm och i de södra delarna av landet. Nästa år beräknar Luftfartsstyrelsen att antalet passagerare i svensk flygtrafik kommer att uppvisa en nolltillväxt, för att året efter åter öka något.

Den globala flygmarknaden

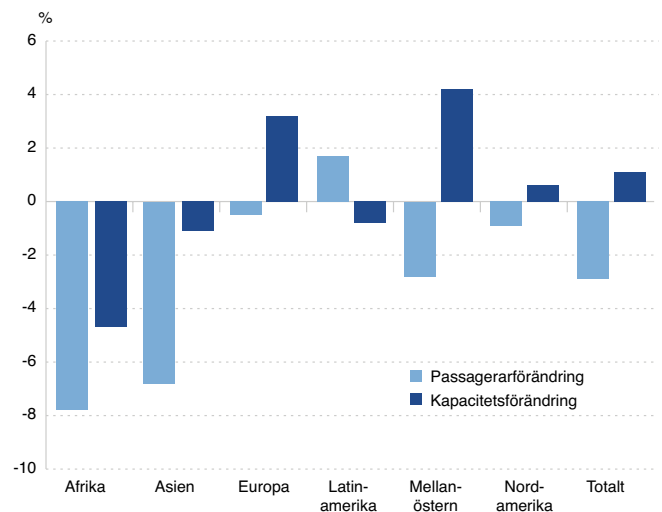
Passagerarutveckling

För första gången sedan SARS-utbrottet 2003 minskade den globala internationella passagerartrafiken i september 2008, jämfört med motsvarande månad 2007.¹⁶ Med undantag för resandet till och från Latinamerika minskade resandet för alla regioner. Många latinamerikanska länder har sedan krisen i början av 2000-talet arbetat hårt för att minska exportberoendet till USA och hoppades länge att krisen inte skulle drabba dem i någon högre grad. Men eftersom regionen samtidigt är en stor producent av råvaror som olja, vars priser har sjunkit, kommer länderna inte att gå oberörda ur krisen. I september och oktober har kurserna sjunkit kraftigt även på de latinamerikanska börserna.

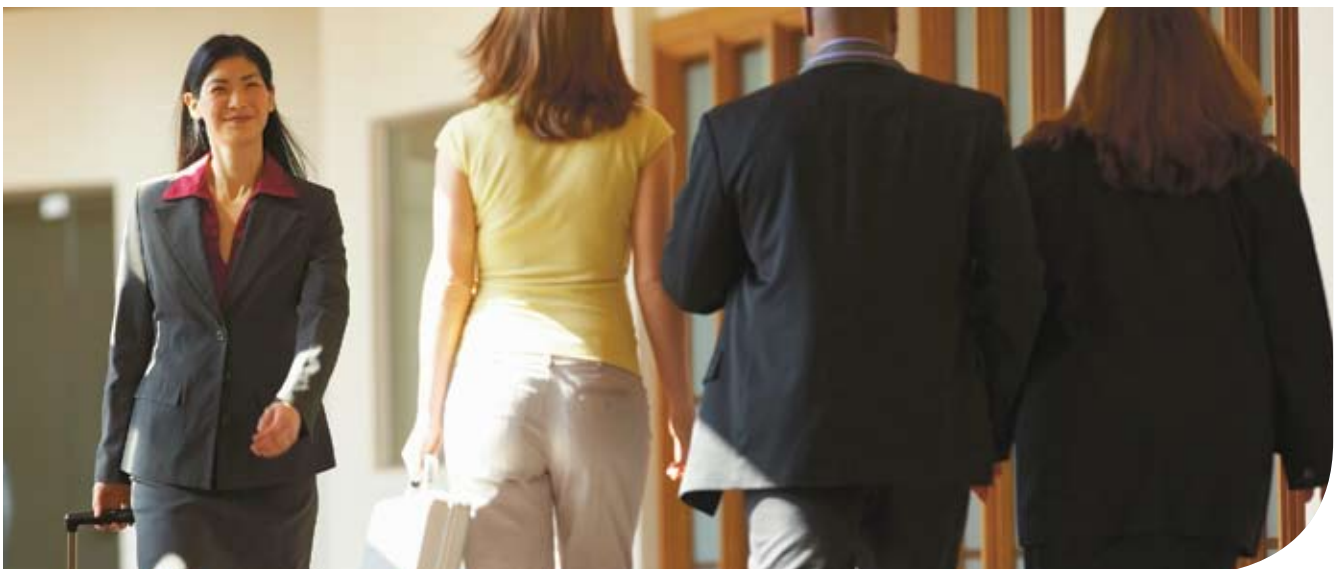
När det gäller de regioner där resandet minskade mest, Afrika och Asien, hade flygbolagen förutsett utvecklingen

och också minskat sin kapacitet till regionerna. Vad gäller t.ex. Mellanöstern, där tillväxten nått tvåsiffriga nivåer de senaste åren, ökade fortfarande kapaciteten kraftigt. De muslimska helgernas placering under 2007 och 2008, kan förklara den dämpade utvecklingen i regionen och flygbolagens agerande vad gäller kapacitet. Flygbolagen verkar däremot ha missbedömt utvecklingen i Europa och ökade sin kapacitet kraftigt även här.

Figur 5 Förändring av internationellt resande och kapacitet, september 2008 jämfört med september 2007

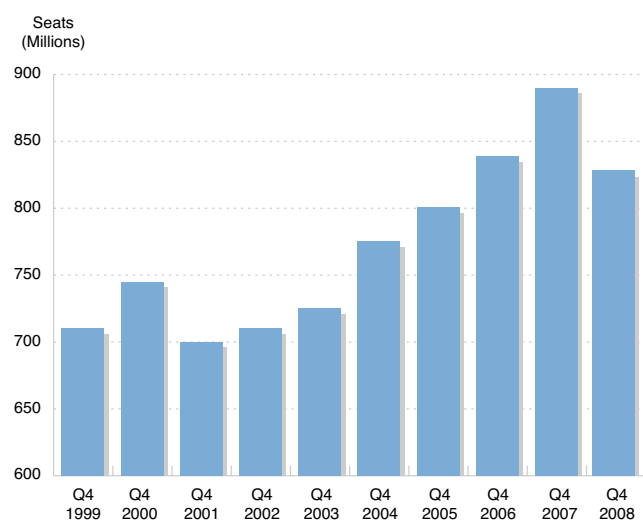


Källa: IATA



För det fjärde kvartalet 2008 har flygbolagen anpassat sig till den rådande marknadssituationen och minskar kapaciteten jämfört med det fjärde kvartalet 2007.¹⁷ Kapaciteten minskar i alla regioner och särskilt i inrikestrafiken i USA där stolsutbudet sjunker med nästan tio procent från motsvarande period 2007. Svaret på huruvida kapacitetsminskningarna är tillräckliga kommer att återspeglas i kabinfaktorerna, dvs. be-läggingsgraden i flygplanen.

Figur 6 Kapacitetsutbud kvartal 4 1999–2008



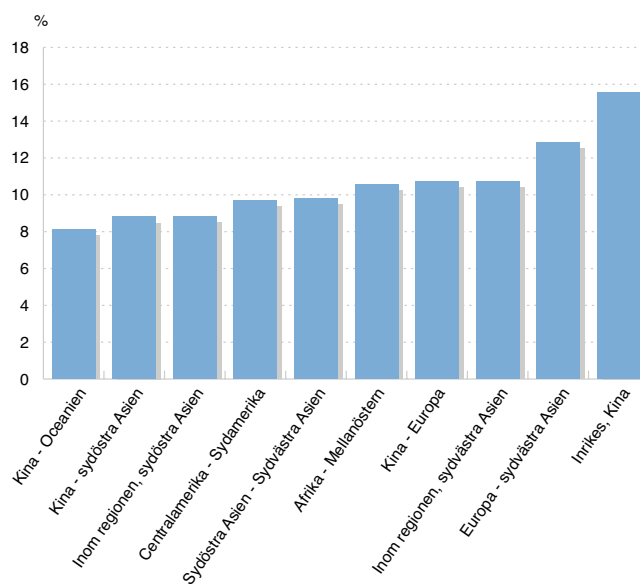
Källa: OAG

Tillväxtområden

En vikande konjunktur, miljödebatten och höga kostnader skapar stora utmaningar för luftfartsmarknaden och dess aktörer de närmaste åren. Efter lågkonjunkturen i början av 2000-talet tog det fyra år innan flygresandet hade återhämtat sig. Flyget blev särskilt drabbat under den perioden pga. terrorattentat och konsekvenserna av mer omfattande säkerhetsregler som innebar ökade kostnader och längre check-in-tider för passagerarna. Hur långvarig dämpningen blir den här gången beror kortsiktigt på hur lång och djup lågkonjunkturen blir. På längre sikt är hanteringen av klimatfrågan avgörande för flygets framtid.

I figur 7 redovisas den genomsnittliga tillväxten i de tio regioner som uppvisat högst tillväxt under perioden 2000 till 2006. Den kraftigaste genomsnittliga tillväxten återfinns i olika asiatiska regioner och länder. Högst tillväxt uppvisar inrikestrafiken i Kina, som har vuxit med närmare 16 procent per år. Det är också i Asien som de största tillväxtpotentialerna återfinns under den närmaste femårsperioden.

Figur 7 Genomsnittlig årlig passagerartillväxt 2000–2006 i de tio största tillväxtregionerna



Källa: Boeing, Current Market Outlook, 2008–2027

Tillväxtpotentialen för flygtransporter är betydande i Kina och Indien, med en sammanlagd befolkning på över 2,4 miljarder,¹⁸ stora geografiska inrikes avstånd, en bristfälligt utbyggd infrastruktur, en växande medelklass och expanderande flygplatsinfrastruktur. Kina¹⁹ meddelade 2006 att antalet flygplatser ska öka från 147 (2006) till 244 år 2020. Kostnaden beräknas bli 450 miljarder yuan.²⁰ Orsaken till den kraftiga utbyggnaden anges vara en beräknad passagerartillväxt på 11,4 procent årligen fram till 2020.

Även i Indien planeras kraftiga utbyggnader av flygplatskapacitet. Indiens luftfartsmyndighet planerar att ha 500 fullt fungerande flygplatser år 2020, mot 80 stycken i dagsläget. Flygtrafiken är koncentrerad till 24 av landets flygplatser, som sammantaget står för 94 procent av flygtrafiken. Problemen med trängsel i infrastrukturen är därför betydande på flera av dessa flygplatser. Det finns i dagsläget över 300 flygplatser i Indien med begränsad möjlighet att ta emot kommersiell luftfart.²¹

Tillväxtpotentialen i Asien påverkas också av att lågkostnadsbolagen ännu inte har fått det genomslag i regionen som det har i t.ex. Europa och Nordamerika. I takt med liberaliseringen av marknaderna och inträdet av nya bolag som erbjuder lägre priser, kommer trafiken att öka.

De senaste åren har tillväxten vad gäller internationell trafik till och från Mellanöstern varit mycket kraftig. Förenade Arabemiraten har investerat stort i Dubais flygplats och flyg-

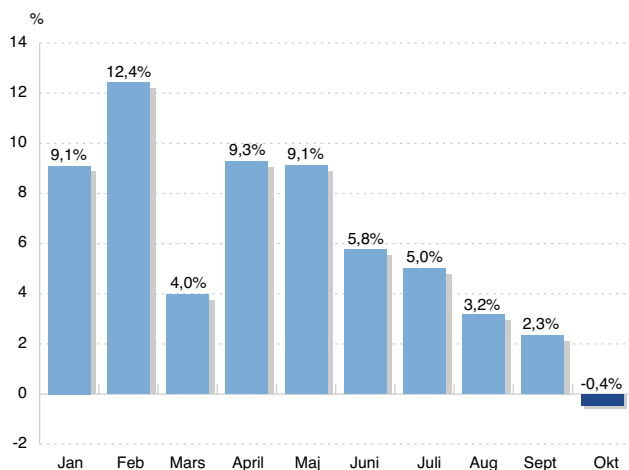
platsens geografiska läge gör att många långflygningar mellan Europa å ena sidan och Asien eller Afrika å den andra, mellanlandar i Dubai. Landets flygbolag, The Emirates, har fortsatt att expandera med drygt 20 procent fler passagerare för det brutna räkenskapsåret 2007–2008 jämfört med närmast föregående år och redovisar därtill en vinstmarginal på drygt 13 procent. Jämfört med Kina och Indien är befolkningen i regionen betydligt mindre och med en högre genomsnittlig ålder. År 2005 hade västra Asien en befolkning på drygt 210 miljoner personer.²² Sammantaget är den fortsatta expansionen i Mellanöstern på lång sikt därför mer osäker än i Kina och Indien.

Den svenska flygmarknaden

Trafikutvecklingen

Fram t.o.m. oktober månad 2008 var antalet passagerare i linjefart- och chartertrafik på de svenska trafikflygplatserna närmare 6 procent fler än under samma period förra året. Som framgår av figur 8 så har tillväxttakten successivt minskat och övergick till att vara negativ under oktober månad.

Figur 8 Passagerarförändringar på svenska flygplatser, 2008 jämfört med 2007



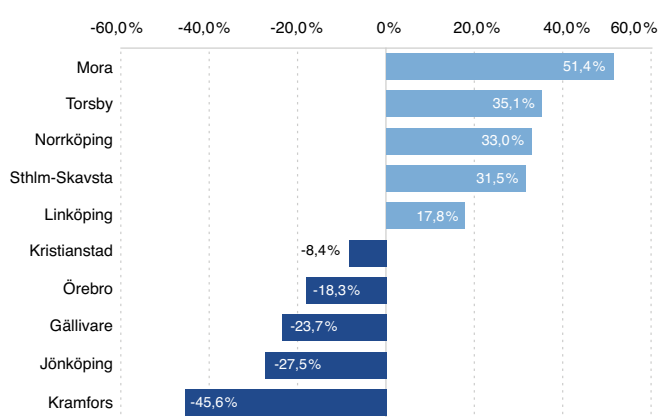
Källa: Luftfartsstyrelsen

Flygtrafikens utveckling är en indikator som tidigt påverkas av förändringar i den underliggande ekonomin. Tillväxttakten i flygresandet avtog redan i juni som en konsekvens av den vikande konjunkturen och har därefter som tidigare nämnts minskat successivt i takt med konjunkturförsvagningen.

Utrikestrafiken står för ökningen av antal passagerare med en tillväxttakt på 7,4 procent jämfört med 2007. Inrikestrafiken är volymmässigt i det närmaste oförändrad. I utrikestrafiken har såväl chartertrafiken som linjefarten ökat, 8,2 respektive 7,2 procent.

Flygplatserna uppvisar tämligen olikartade utvecklingar. I figur 9 visas de fem flygplatser som haft den bästa respektive sämsta utvecklingen hittills i år. Vad gäller Mora och Torsby flygplatser bör det understrykas att det totala antalet passagerare vid flygplatserna är begränsad och att trafiken i hög grad är upphandlad av staten.

Figur 9 Passagerarutveckling vid svenska flygplatser, januari–oktober 2008



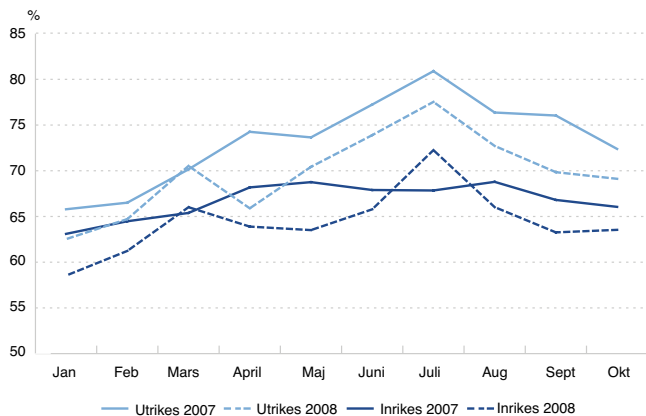
Källa: Luftfartsstyrelsen

Bland de större flygplatserna utmärker sig Stockholm-Skavsta som haft den överlägset kraftigaste tillväxten. Bland de mindre flygplatserna toppar Mora flygplats. En klar majoritet av samtliga trafikflygplatser (26 av 41) uppvisar en positiv trafik-tillväxt jämfört med förra året. Det går inte att se något regionalt mönster i den utveckling som har varit. Flygplatserna i norra Sverige växer generellt inte snabbare än de i söder.

Vad gäller enskilda inrikeslinjer kan det konstateras att de linjer som går till och från de större norrländska flygplatserna växer, medan de i södra Sverige generellt minskar. Till exempel har trafiken från Luleå, Umeå och Östersund ökat med 12, 4 respektive 12 procent, medan trafiken på Stockholm-Göteborg har minskat med 5 procent, Stockholm-Malmö har minskat med 2 procent och Stockholm-Ängelholm har varit oförändrad. För utrikestrafiken har det bland de större destinationerna varit stora ökningarna på trafiken till Alicante, Barcelona och Antalya. Kraftiga minskningar har noterats på Dublin, Madrid och Warszawa.

Utbudet i form av antalet avgångar och utbudna stolar har ökat under årets första nio månader jämfört med föregående år. Ökningarna gäller på såväl in- som utrikestrafiken, utbudet i den senare har dock ökat betydligt mer. Utbudet av flygstolar har haft en högre ökningstakt än efterfrågan vilket lett till att kabinfaktorn är lägre i år jämfört med 2007, se figur 10.

Figur 10 Kabinfaktorer i svensk inrikes- och utrikestrafik, 2007–2008



Källa: Luftfartsstyrelsen

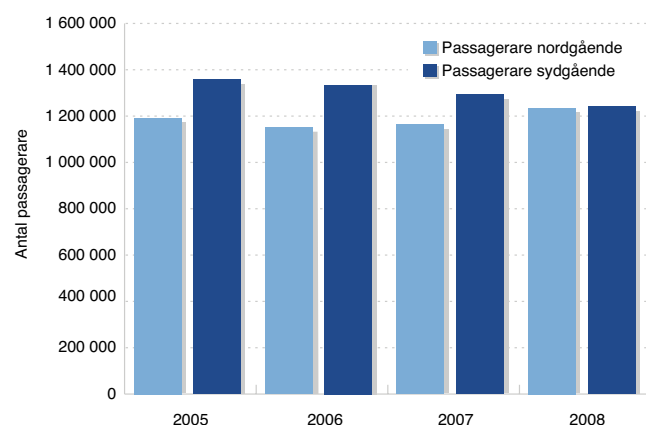
Tudelning av inrikesmarknaden

Antalet passagerare i svensk inrikestrafik har under en längre tid minskat trendmässigt. Orsaken är troligen bl.a. ökad konkurrens från andra trafikslag, framför allt från väg- och tågtrafik.²³

Hela inrikesmarknaden har emellertid inte utvecklats på ett likartat sätt. Medan trafiken från Stockholm till de södra delarna av landet har minskat det senaste året, har trafiken på sträckor med sämre utbud av alternativa transportmedel, som från Stockholm till Gotland och till de nordligaste delarna av landet, ökat. I figur 11 har trafiken från Stockholm–Arlanda och Stockholm–Bromma indelats i två grupper: till destinationer norr om Stockholm och Gotland samt till destinationer söder om Stockholm.

Antal passagerare på destinationer i södra Sverige har successivt minskat från 2005. Mellan 2007 och 2008 uppgick minskningen till cirka fyra procent. Utvecklingen på destinationer till norra Sverige är mindre entydig, men de senaste två åren har passagerarantalet ökat på dessa. Mellan 2007 och 2008 var ökningen drygt sex procent.

Figur 11 Antal avresande passagerare från Stockholm, januari–september 2005–2008²⁴



Källa: Luftfartsstyrelsen

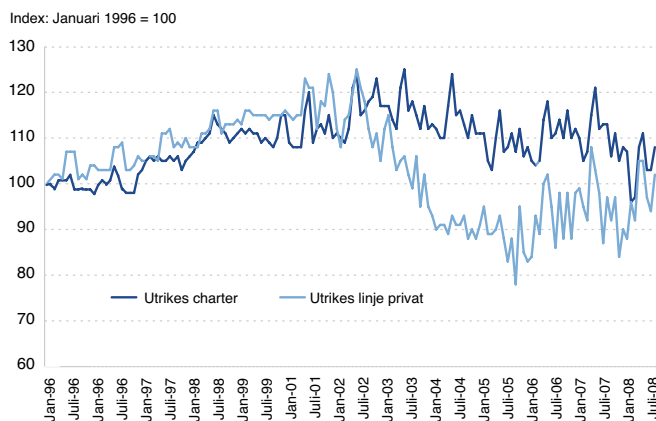


Det senaste året har skillnaderna när det gäller passagerarutvecklingen på sträckor söder om, respektive norr om Stockholm blivit tydligare. Orsaken är troligen till stor del avsaknaden av realistiska alternativa transportmedel på sträckor från Stockholm till destinationer i de norra delarna av landet. Parallellt kan dras till utvecklingen på längre utrikessträckor där tillgången till alternativa transportmedel också är begränsad.

Prisutvecklingen

Utrikespriserna ökar svagt sedan 2006, efter flera år av fallande priser. Priserna för linjefarten har stigit medan priserna på charter varit i stort sett oförändrade under året. En starkt bidragande orsak till prishöjningen är oljepriset som utgör en stor del av flygbolagens operativa kostnader.

Figur 12 Prisutveckling för privata utrikesresor 1996–2008, fasta priser



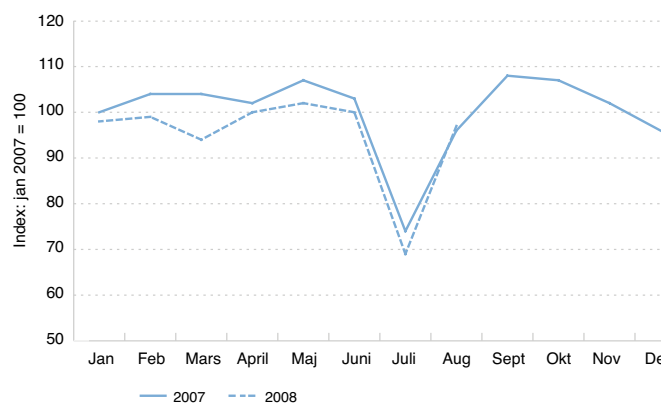
Källa: SCB

Jämfört med 2007 är den genomsnittliga biljettprisnivån för utrikes linjefart, från januari till oktober, 1 procent lägre un-

der 2008. Även för chartertrafiken har priserna fram till och med oktober legat lägre jämfört med 2007.

Enligt Luftfartsstyrelsens index för inrikesmarknaden²⁵ (se figur 13) har biljettpriserna till och med juli månad 2008 legat lägre jämfört med motsvarande period 2007. För augusti månad 2008 ligger dock prisnivån cirka 0,3 procent högre jämfört med 2007. Om detta är ett trendbrott eller ej återstår att se.

Figur 13 Inrikespriser 2007–2008, fasta priser

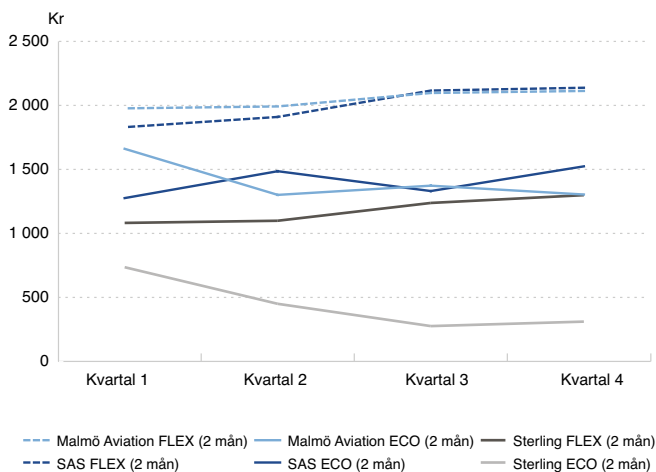


Källa: Luftfartsstyrelsen

Prisutvecklingen²⁶ och prisnivån, på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö är relativt likartad. I figur 14 nedan visas sträckan Stockholm–Göteborg. Skillnaden mellan de mest och minst flexibla biljettkategorierna är från 500 och uppemot 1 500 kronor. Sterling, som nu har gått i konkurs, har varit lågprisaktör på dessa sträckor med biljettpriser på omkring 1 000 kronor lägre än konkurrenterna. Emellertid visade sig bolagets strategi ej vara hållbar och bolaget gick i konkurs i oktober i år.



Figur 14 Genomsnittspriser Stockholm–Göteborg (morgonavgång) bokad två månader innan avgång per bolag och kvartal, 2008



Källa: Luftfartsstyrelsen

Priserna i den mest flexibla biljettkategorin, på dessa båda sträckor, har från första kvartalet 2008 ökat med omkring 7 procent hos Malmö Aviation och med omkring 15 procent hos SAS. Malmö Aviation hade dock en högre prisnivå i början av året jämfört med SAS. Sterlings priser i samma biljettkategori har ökat med 20 procent från första till fjärde kvartalet 2008. Inom den mest flexibla kategorin har SAS och Malmö Aviation generellt följts åt i prisutvecklingen under året.

Under sommaren sjunker generellt passagerarantalen då antalet tjänsteresenärer avsevärt minskar. Flygbolagen håller genomgående lägre biljettpriser under denna period, i syfte att fylla platserna med privatresenärer.

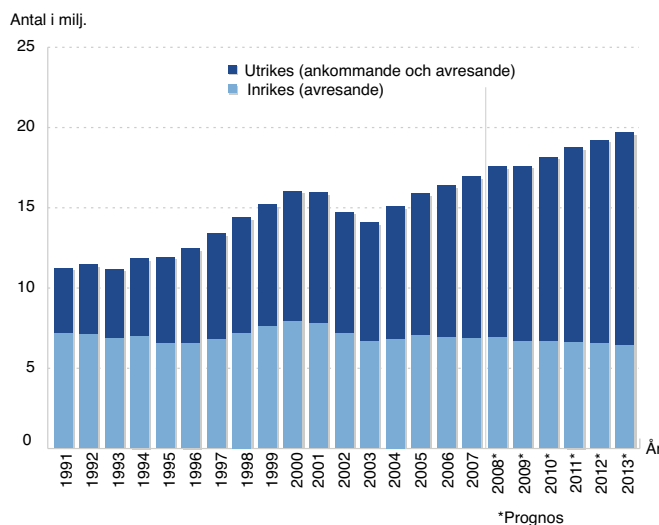
Den framtida utvecklingen – vår prognos

Utvecklingen av antalet avresande passagerare på svenska flygplatser mellan 1991 och 2007, samt en prognos för 2008 till och med 2013 visas i diagrammet nedan. Sedan 1991 har antalet avresande passagerare ökat med drygt 50 procent till 17 082 000 år 2007. Det innebär cirka 5,8 miljoner fler än under 1991. Som framgår är det utrikestrafiken som stått för ökningen där antalet avresande passagerare har ökat med drygt 6,1 miljoner. Antalet avresande i inrikestrafiken var under 2007 337 000 färre än under 1991.

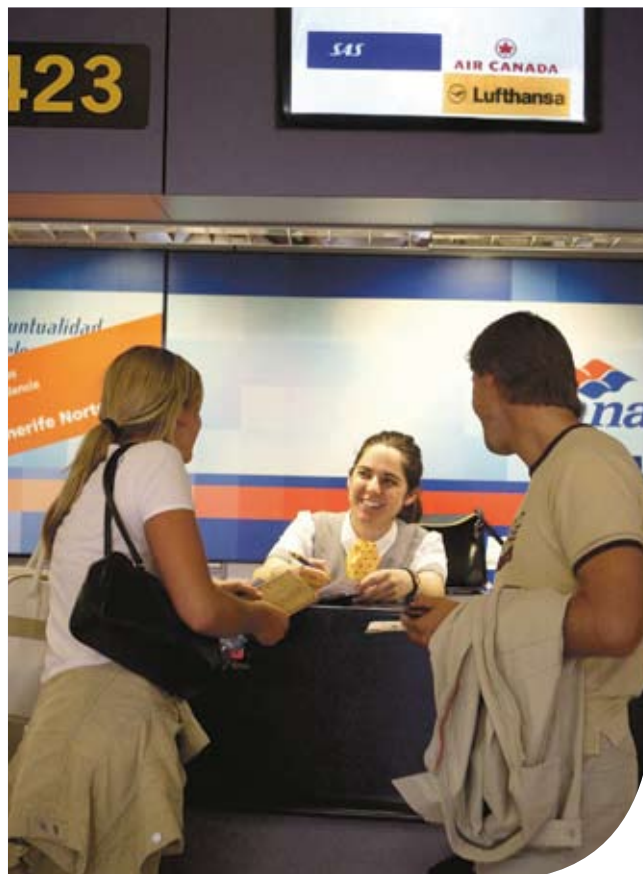
Luftfartsstyrelsens prognosmetod för avresande passagerare utnyttjar sambandet med den ekonomiska utvecklingen, mätt i BNP.²⁷ För antalet avresande passagerare väntas nolltillväxt under 2009 men för hela prognosperioden fram till och med 2013 väntas antalet avresande passagerare öka med i genomsnitt 2,5 procent per år. Enligt prognosen är den genomsnitt-

liga förändringen för utrikes passagerare plus 4,6 procent, medan den för inrikes passagerare är minus 1 procent per år. Antalet IFR-rörelser förväntas, under prognosperioden, öka med i genomsnitt 1,6 procent per år, där delmängden överflygningar utgör den största ökningen med 3,9 procent.

Figur 15 Antal passagerare på svenska flygplatser, 1991–2013



Källa: Luftfartsstyrelsen



KAPITEL FYRA

Fraktutvecklingen

Flygfraktbolag står inför stora utmaningar. Branschen har haft stora svårigheter att nå lönsamhet under förutvarande högkonjunktur och kommer under nuvarande lågkonjunktur att genomgå ett stålbad. Den närmaste tiden kommer att präglas av konsolideringar, samarbeten och utslagningar. På längre sikt ser det dock ljusare ut och flygfrakten i världen antas tredubblas under de närmaste 20 åren.

Introduktion

Flygfrakt kan transporteras på olika sätt. Ett alternativ är i flygplan enbart avsedda för godstransporter (freighters). Freighters används både på reguljär- och charterbasis. Dess specialitet är transporter av gods med särskilda krav, exempelvis vad gäller storlek och vikt. Ett annat är i passagerarflygplanens buk (pax-belly). Kapaciteten vid pax-belly är begränsad men transportlösningen erbjuder frekventa avgångar till åtskilliga destinationer med reguljär- och charterflyg. Flygfrakt kan också transportas i lastbil till eller från ett nav för vidare befördran med flyg (trucking). För Sveriges del innebär det

att godset fraktas med lastbil till flygplatser utanför Sverige, vanligen till Köpenhamn, Bryssel, Frankfurt eller Amsterdam, för att därifrån fraktas vidare med flyg till slutdestinationen. Förekomsten av trucking förklaras av att de flygbolag som inte flyger på Sverige, alternativt inte flyger tillräckligt stora flygplan på Sverige, av ekonomiska skäl truckar sina flygfraktvolymerna till nav i Europa. Upp till hälften av den svenska flygfrakten truckas ut ur Sverige, men andelen har det senaste året minskat något som en följd av att ett flertal nya fraktlinjer etablerats. Fördelningen av truckat respektive flugget gods väntas dock långsiktigt vara stabil.

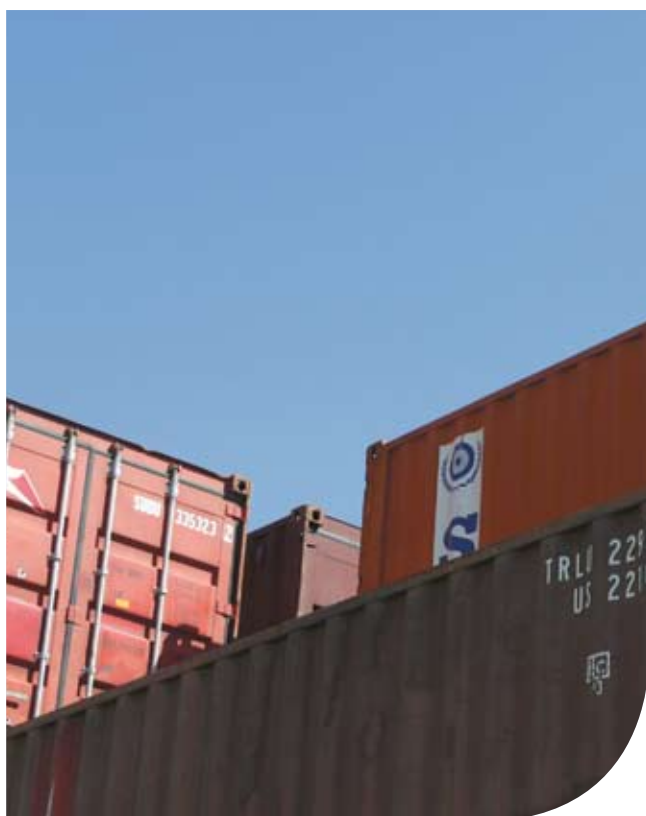
Flygfrakt används för transporter där snabbhet är vitalt och för transport av gods av högt värde. Flygfraktens starka sida ligger också i geografisk räckvidd, flexibilitet, låg stöld- och transportskaderisk samt hög leveranssäkerhet. Exempel på gods som ofta transporteras med flyg är maskinkomponenter (t.ex. reservdelar), elektronik, läkemedel och varor som har stort nyhetsvärde, såsom tidningar och konfektion. Flygfrakt har också avgörande betydelse för transport av transplantationsorgan och levande djur.

Flygfrakt i Sverige

Den övervägande delen av den svenska flygfrakten hanteras på Arlanda, Landvetter och Malmö Airport. West Air är Sveriges största flygfraktbolag vars verksamhet är av regional karaktär. Bolaget kan därför inte jämföras med de stora internationella flygbolagen.

Under de senaste trettio åren har det skett en tredubbling av de fraktvolymerna som hanteras på svenska flygplatser, vilket motsvarar en ökning med 4,5 procent per år. Under första halvåret 2008 har emellertid en vikande internationell konjunktur medfört att fraktvolymerna i Sverige och Europa minskat i jämförelse med samma period föregående år.

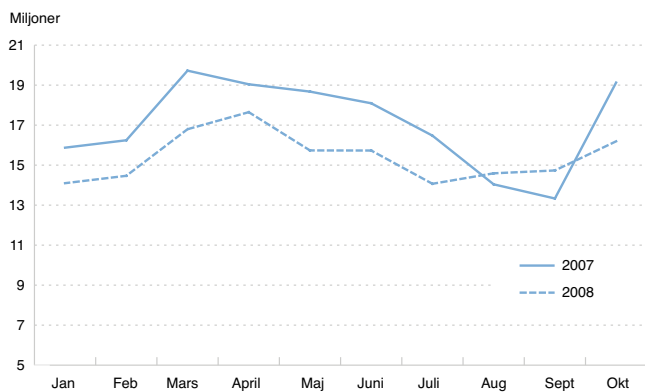
Vikt- och volymmässigt är flygfrakten försumbar i jämförelse med frakt utförd av andra trafikslag. Sett till värdet överstiger den emellertid det som transporteras med järnväg. I Sverige står flygfrakten för omkring 20 procent av landets exportvärde. Flygfrakten är huvudsakligen internationell till sin karaktär och en mycket liten andel går inom Sverige. Under 2007 uppgick den flygbefordrade frakten på de svenska flygplatserna till 214 100 ton. Utrikesfrakten stod för huvuddelen med 209 700 ton, en ökning med 14 procent jämfört med föregående år. Arlanda stod för nästan hälften, 100 897 ton. I ett nordiskt perspektiv är Arlanda med 178 000 ton den andra största fraktflygplatsen efter Kastrup med 395 500 ton frakt. På tredje plats är Helsingfors (136 513 ton).²⁸



Trängsel, nattrestriktioner och hårdnande konkurrens vid de stora europeiska naven har medfört att fraktkompanierna alltmer börjat söka sig till alternativa fraktflygplatser. På senare år har flera asiatiska fraktkompanier etablerat verksamhet på Arlanda. De förbättrade fraktmöjligheterna mellan Sverige och Asien gör också att frakt som tidigare skulle ha truckats till Central-europa nu flygs direkt från Arlanda.

Den pågående lågkonjunkturen har påverkat den svenska flygbefordrade frakten. Tillgänglig statistik visar att fraktvolymer vid svenska flygplatser började minska redan vid årsskiftet 2007/08, det vill säga drygt ett halvår före det att finanskrisen slog igenom med full kraft, se figur 16. Detta speglar flygfraktens konjunkturkänslighet.

Figur 16 Ankommande och avgående utrikes flygbefordrad frakt vid svenska flygplatser



Källa: Luftfartsstyrelsen

Internationell flygfrakt

Den internationella flygfrakten är huvudsakligen koncentrerad till ett fåtal flöden mellan tre olika regioner: Nordamerika–Asien, Europa–Asien samt Nordamerika–Europa. De största fraktkompanierna i världen sett till fraktkilometer (FTK) är FedEx, UPS, Korean Air och Lufthansa.

År 2001 sjönk flygfrakten globalt med 5,9 procent, mätt som RTK (Revenue Tonne-Kilometre), som ett resultat av nedgången i världsekonomin. Sett över tid har dock tillväxten varit kraftig. Mellan 1997 och 2007 ökade den globala flygfrakten med 55,3 procent. Förra året uppgick frakten till 41 miljoner ton enligt statistik från ICAO. Huvuddelen, omkring 24,6 miljoner ton, utgjordes av internationell frakt. Resterande utgjordes av inrikesfrakt, där USA utgör den största marknaden.

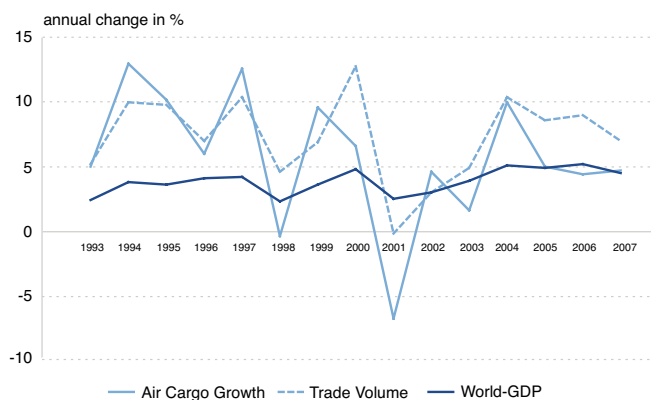


De internationella fraktvolymerna har sedan årsskiftet 2007/08 minskat sin tillväxttakt från den vanliga genomsnittliga tillväxten på omkring 4 procent per år. Utvecklingen förvärrades mellan maj och juli med negativ tillväxt, vilket är mycket ovanligt. Under de två första kvartalen 2008 kombinerades minskande efterfrågan med höga bränslepriser. De asiatiska flygbolagen tvingades konstatera en efterfrågeminskning med 6,5 procent under juli 2008 jämfört med föregående år.²⁹ Situationen kan endast jämföras med den som rådde 2001 då världshandeln minskade.

Flygfraktsbranschen under press

Flygfrakten är i jämförelse med passagerarflyget mer känsligt för ekonomiska förändringar och helt avhängigt handelsutveckling. I figur 17 illustreras relationen mellan BNP och handelsvolymerna i förhållande till flygfraktens utveckling från 1993 till 2007. Historiskt har tillväxten av flygfrakt överträffat den globala BNP-tillväxten med en faktor 2.

Figur 17 Utvecklingen av flygfrakten från 1993 till 2007 i relation till BNP och handelsutveckling



Källa: EU:s årsredovisning för flyg 2007

Under 2008 ersattes den globala högkonjunkturen med en lågkonjunktur, vars djup och omfattning ännu är oklar. Under högkonjunkturen har branschen haft svårighet att nå lönsamhet. Med nuvarande lågkonjunktur blir detta omöjligt för de flesta. Klart är att många fraktbolag går en mycket osäker framtid tillmötes. Några skäl till detta diskuteras nedan.

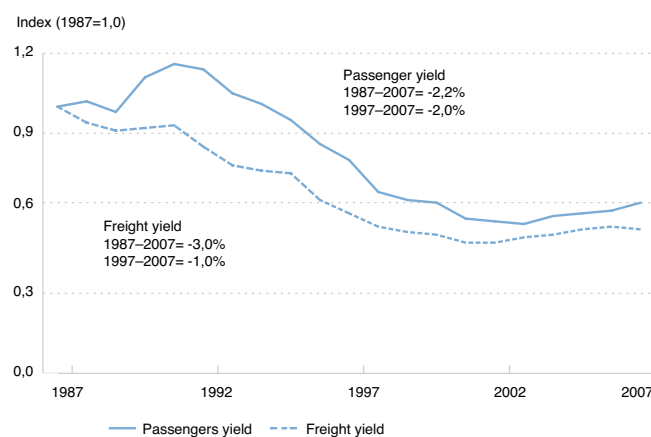
Fallande yield

I likhet med marknaden för passagerarflyg har flygfraktmarknaden under senare år präglats av stor prismedvetenhet bland

fraktköpare. Detta har lett till hård prispress. Fraktbolagen har hittills kunnat klara sig genom effektiviseringar och besparingar men har trots det lidit svårt. Ett huvudskäl till att branschen som helhet trots allt kunnat göra vinst har varit den globala långvariga högkonjunkturen tillsammans med effektiviseringar och besparingar. När nu konjunkturen vänder neråt finns det små utrymmen till ytterligare effektiviseringar.

Såväl passagerar- som frakttransportörer har fått se yelden³⁰ sjunka under en lång rad år. Flygfraktbolag har varit särskilt drabbade med en genomsnittlig 3 procentig minskning per år sedan 1987. Detta förklaras bland annat av hårdnande konkurrens. Sedan 2001 har dock yeldutvecklingen vad gäller flygfrakt förbättrats med omkring 3,2 procent per år, se figur 18.

Figur 18 Yeldutvecklingen 1987-2007



Källa: Boeing

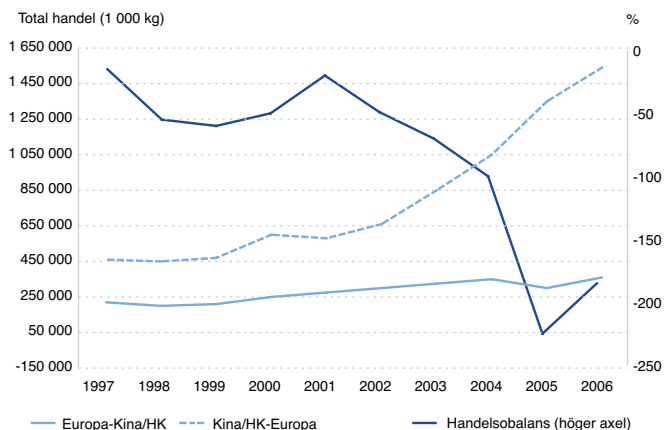
De snabbt stigande bränslepriserna har under 2008 påverkat resultaten negativt. Den dåliga lönsamheten förklaras även av att kapaciteten vuxit snabbare än efterfrågan, vilket pressat vinstmöjligheterna ytterligare. Leveranser av nya fraktflygplan skapar bättre kostnadseffektivitet men spår även på överkapaciteten på marknaden.

Regionala obalanser

Varuproduktionen i Kina och övriga Asien har tagit rejäl fart under det sista decenniet och exporten till bl.a. Europa har vuxit kraftigt. Det finns därför en stor efterfrågan på flygfrakt från framför allt Kina till Europa. Eftersom exporten från Europa inte kan mätas med den från Kina (viktrelationen är 1:3,4), blir konsekvensen en överkapacitet i transporter från Europa. Den regionala obalansen illustreras i figur 19.



Figur 19 Utveckling av handelsmönster Europa–Kina/Hong Kong 1997–2006



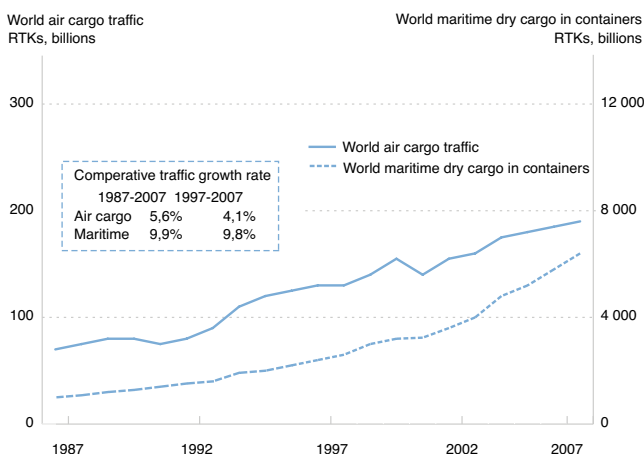
Källa: Atlas Air

Obalansen pressar priserna och fraktkolagen får svårt att göra någon vinst på returresan. Huvuddelen av den europeiska flygfrakten till Kina utgår från Tyskland. En ansenlig mängd frakt truckas till Tysklands större fraktflygplatser från andra europeiska länder, däribland Sverige.

Konkurrens från andra trafikslag

Flygfraktens huvudkonkurrent är transporter till sjöss. Sjöfrakt har utvecklats vad gäller hastighet och effektivitet och är allt oftare ett attraktivt alternativ till flygfrakt. Historiskt har containerfrakten, som utgör en del av sjöfrakten, ökat betydligt snabbare än flygfrakten. Av figur 20 framgår att containerfrakten växer dubbelt så snabbt som flygfrakten och att tillväxttakten fortsätter att öka.

Figur 20 Utvecklingen av containerfrakt och flygfrakt 1987–2007



Källa: Boeing

Några av Sveriges största köpare av flygfrakt, Ericsson och Astra Zeneca, har signalerat att de ämnar se över det framtida behovet av flygfrakttransporter. Troligen kommer dessa företag att minska andelen frakt med flyg till förmån för fartyg. Det huvudsakliga skälet till denna successiva omställning är behovet av kostnadsbesparingar, men också ambitionen att minska företagens belastning på miljön.

På längre sikt finns möjligheten att flygfrakten mellan Europa och Kina får konkurrens av transporter på järnväg. Det finns långtgående planer att utveckla internationella järnvägskorridorer för gods. DB Schenker, som är dotterbolag till Deutsche Bahn, har tillsammans med ryska och kinesiska samarbetspartners utvecklat grunden till en godstågsförbindelse till Kina. Den 6 oktober 2008 anlände det första godståget till Hamburg från Xiangtang, 700 km norr om Hongkong. Godset utgjordes av bildskärmar och datorchassin från Fujitsu Siemens. Den 1000 mil långa transporten tog 17 dagar, vilket är omkring 2–3 gånger snabbare än med fartyg. Transportkostnaden beräknas till en fjärdedel av vad det skulle kosta med flygfrakt.³¹ Därmed befinner sig transporten såväl kostnadsmissigt som tidsmissigt mellan alternativen flygfrakt och sjöfrakt. Från och med februari 2009 planeras två transporter i veckan. Transporten lämpar sig dock inte för alla typer av gods eftersom det råder stora temperaturskillnader under sträckan (-50 till +35 grader). Det förekommer även en del byråkratiska problem.³² Järnvägsförbindelsen är på sikt en konkurrent till flygfrakten på sträckan, men även till sjöfarten. Företag som visat intresse för transportlösningen är bland annat verksamma inom bil-, kemi- och pappersindustrin.

Ökade säkerhetskrav och regleringar

I juli 2007 fattade den amerikanska kongressen beslut om en lag om att all flygfrakt i passagerarflygplanens buk (pax-belly) ska screenas från och med 3 augusti 2010. I ett första steg ska 50 procent av frakten screenas från den 3 februari 2009. Detta tvingar flygbolagen till stora investeringar i säkerhetshöjande teknologi.³³ I mars 2008 beslutade Europaparlamentet om gemensamma regler som ska höja säkerheten ombord på flyg inom EU. Förordningen omfattar gemensamma regler och normer, bland annat när det gäller screening av passagerare och kabinbagage samt gemensamma normer för säkerhetskontroller. Förordningen omfattar bland annat screening och säkerhetsåtgärder för frakt och post. Säkerhetsprogram på nationell flygplats- och flygbolagsnivå, ska garantera att de gemensamma reglerna tillämpas och upprätthålls.³⁴

Dessa ökade säkerhetskrav, tillsammans med flygets införlivande i EU:s handelssystem för koldioxid från och med 2012, innebär att flygfraktsbranschen står inför en rad kostnadsdrivande göromål framöver.

Framtidsutsikter

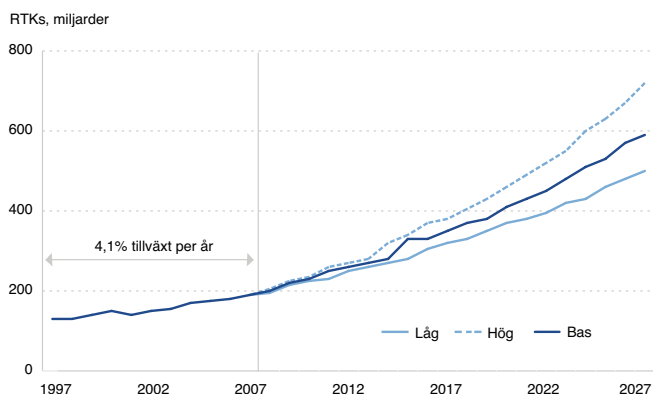
Hela flygbranschen har gjort stora förluster under en rad år. År 2007 lyckades de emellertid göra en samlad vinst på 5,6 miljarder dollar och i december 2007 förutspådde IATA att det efterföljande året skulle innebära en vinst på 5 miljarder dollar. Prognosen har visat sig vara rejält överoptimistisk och IATA tvingades under hösten 2008 ändra sin hållning. Resultatet för 2008 beräknas istället till 5,2 miljarder dollar i förluster.³⁵

I juli 2008 minskade den globala efterfrågan på flygfrakt med 1,9 procent i jämförelse med samma period föregående år. Värst drabbade blev de asiatiska bolagen som tappade 6,5 procent av efterfrågan.³⁶

Under de närmaste två åren har flygfraktbranschen dystra utsikter och ett stålbad är förestående, eller rent av pågående. Branschen är svårt åderlättn trots långvarig högkonjunktur och kommer inte opåverkad att överbrygga konjunktursvackan. För att överleva måste bolagen införskaffa bränsleeffektiva flygplan för att kunna hantera ett högt och fluktuerande bränslepris. Många bolag ser också över möjligheten att förbättra effektiviteten med hjälp av ett utvecklat och samordnat IT-stöd. Den närmaste framtiden kommer även att präglas av konsolideringar, samarbeten och utslagningar. Ett aktuellt exempel är Cargoitalia som i oktober lyckades undvika en konkurs genom att bli uppköpt av ALIS Aerolinee Italiane. Ett annat italienskt fraktbolag, Ocean Airlines, tvingades i konkurs före sommaren 2008.

På lite längre sikt är de flesta bedömare överens om att tillväxttakten kommer att vara hög. Flygfrakten beräknas över tid öka fortare än den personbefordrade. Boeing spår i sin senaste prognos för fraktutvecklingen i världen en genomsnittlig tillväxt på 5,8 procent årligen fram till 2027. Detta skulle innebära en tredubbling av frakten mätt som RTK, se figur 21.³⁷ Asien (i synnerhet Kinas inrikesmarknad) kommer att vara den dominerande fraktmarknaden fram till 2027. Redan nu intar Asien en viktig roll för flygfrakt. Bland de 20 största flygplatserna för frakt återfinns nio i Asien, sju i USA och fyra i Europa.

Figur 21 Uppskattad utveckling av flygfrakt i världen



Källa: Boeing

Boeing har efter lågkonjunktur och finanskris reviderat ner tillväxttakten i förhållande till sin tidigare prognos som uppskattade en årlig tillväxt på 6,1 procent.³⁸

Branschen har stått inför stora utmaningar tidigare i form av oljekriser, Gulfkrig, den asiatiska krisen på 1990-talet, terrorism och IT-kraschen i början av 2000-talet. Historiskt har branschen vid dessa tillfällen drabbats av kortare avbrott i tillväxttakten men sedan snabbt återhämtat sig. Det finns därför skäl att tro på en liknande utveckling denna gång. Men det är troligt att flera av dagens fraktbolag inte kommer att vara med när konjunkturen vänder upp igen.



KAPITEL FEM

Flygbolagen

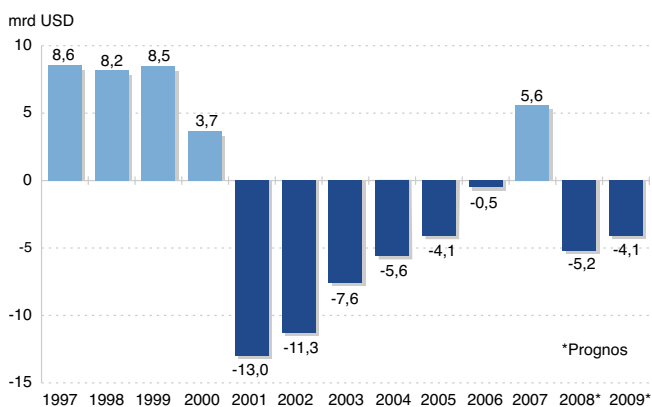
Oron på de finansiella marknaderna, lågkonjunkturen och volatila bränslepriser har åter hastigt försämrat utsikterna för flygbolagen och bolagen väntas redovisa ett samlat nettounderskott på 5,6 miljarder dollar 2008. Flera bolag har gått i konkurs under året och fler konkurser, uppköp och konsolideringar är att vänta. SAS redovisade ett mycket svagt resultat det tredje kvartalet i år, vilket i hög grad berodde på Spanairs svårigheter. Det svaga resultatet har åter aktualiserat frågan om ett uppköp av något av de stora europeiska flygbolagen

Konkurser, uppköp och konsolideringar

Sedan lågkonjunkturen och terrorhandlingarna i början av 2000-talet har många flygbolag världen över uppvisat en svag lönsamhet. Kostnadsbesparingsprogram, konsolideringar och en ökad efterfrågan på flygresor ledde emellertid till att flygbolagens samlade nettoresultat för första gången sedan 2001 blev positivt förra året och flera bolag uttalade sig i försiktigt positiva tongångar. Sedan dess har emellertid situationen förändrats än en gång och oron på de finansiella marknaderna, lågkonjunkturen och volatila bränslepriser har hastigt försämrat utsikterna för flygbolagen.

Efter sex år av negativa resultat redovisade IATA:s medlemsbolag förra året sammantaget en vinst på 5,6 miljarder dollar. I år beräknas de redovisa förluster på nästan lika stora belopp. Efter de svåra åren under 2000-talet saknar många flygbolag finansiella buffertar, vilket gör att ännu en kris i branschen kan få större konsekvenser för flygbolag än krisen i början av 2000-talet.

Figur 22 Flygbolagens nettoresultat



Källa: IATA

Under 2008 års nio första månader gick cirka 30 flygbolag i konkurs globalt och lika många till kan gå i konkurs innan årsskiftet.³⁹ Den svaga utvecklingen har gjort att uppköp och samarbeten inom branschen har ökat.

Konkurserna har även berört den svenska inrikesmarknaden genom att det danska bolaget Sterling lämnade in en konkursansökan i oktober 2008. Bolaget har haft finansiella problem under en längre tid och när den isländska ägaren inte längre kunde upprätthålla det ekonomiska stödet till bolaget blev konkursen oundviklig. Sterling gick in på den svenska inrikesmarknaden 2007 i samband med Fly Mes konkurs och trafikerade bl.a. sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg.

Flera andra europeiska bolag har omgärdats av uppköps- och samarbetsrykten i finanskrisens spår. I Italien har Alitalia varit nära konkurs flera gånger, men verksamheten ser nu ut att fortsätta genom uppköp av konsortiet CAI, troligen i samarbete med något stort flygbolag som British Airways eller KLM/Air France. Ett annat bolag som har omgivits av rykten om ett nära förestående uppköp är Austrian Airlines. Lufthansa uppgavs i november sitta i slutförhandlingar om ett köp av bolaget, som väntas presentera en förlust på närmare 70 miljoner euro i år. British Airways sitter sedan i somras i förhandlingar gällande ett uppköp av spanska Iberia. Facken vid de båda bolagen har gett sitt stöd till samgåendet, men samtalen väntas fortgå in på 2009.

I april meddelade de amerikanska bolagen Northwest Airlines och Delta Airlines att de avser att gå samman. Bolagen planerar att slutföra sammangåendet under 2008, men väntar fortfarande på ett godkännande från de amerikanska myndigheterna. Den europeiska kommissionen godkände affären i augusti 2008. Bolagen skulle tillsammans omfatta cirka 75 000 anställda, nästan 800 plan och uppnå en omsättning på cirka 35 miljarder dollar. Det skulle därmed bli världens största flygbolag.

Fortsatta svårigheter för SAS

Den positiva utveckling som SAS erfor i början av 2007 vände i november och december. Det negativa resultatet har förstärkts under 2008 och SAS redovisade en förlust på 3,5 miljarder kronor för de första nio månaderna 2008. Av förlusten består 2 miljarder av nedskrivningar för Spanair.

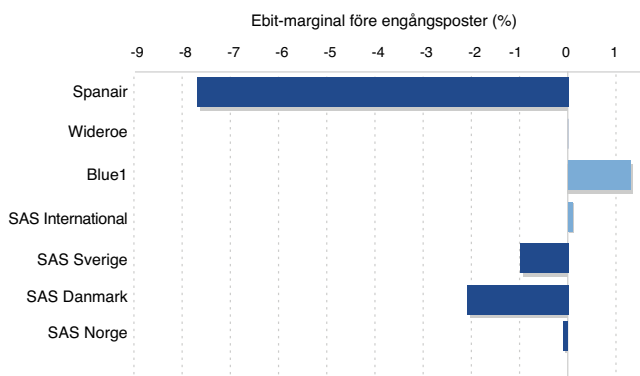
Orsakerna till det svaga resultatet det tredje kvartalet uppges vara en svag marknadstillväxt och överkapacitet på flygmarknaden. Samtidigt som såväl kabinfaktorerna som antalet passagerare minskade, ökade yielden något det tredje kvarta-



let, något som enligt bolaget beror på kostnadsbesparingsprogrammet Profit 2008.⁴⁰

Framför allt har dotterbolaget Spanair redovisat negativa resultat på grund av den svaga spanska konjunkturen, den hårda konkurrensen på den spanska flygmarknaden och haveriet i Madrid. SAS har skrinlagt planerna på att sälja bolaget, eftersom lagda bud inte bedömdes motsvara det underliggande värdet i Spanair. SAS meddelar att bolaget däremot avser att sälja sitt innehav i airBaltic, eftersom SAS inte har möjlighet att nå ett majoritetsägande i bolaget.

Figur 23 SAS vinstmarginaler⁴¹ januari–september 2008



Källa: SAS delårsrapport för det tredje kvartalet 2008

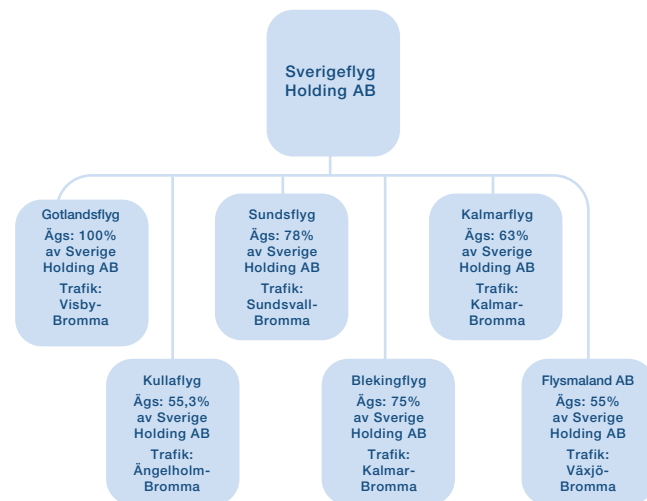
SAS finansiella svårigheter har åter aktualiserat frågan om ett uppköp av något av de stora europeiska flygbolagen. Luft-hansa, KLM/Air France och British Airways har sagts vara intresserade av SAS, men Spanairs svaga utveckling kommer att inverka negativt på möjligheterna till uppköp.

Goda tider för flygreseorganisatörer

Flygreseorganisatörer är inte flygbolag, eftersom den saknar såväl operativ licens som drifttillstånd, men de marknadsför sig vanligen som flygbolag och uppfattas även som flygbolag av konsumenterna.

Konceptet med flygreseorganisatörer introducerades på den svenska marknaden när Gotlandsflyg utförde sin premiärflygning till Bromma 2001. Det gotländska initiativet har resulterat i flera lokalt förankrade flygreseorganisatörer. Idag finns sju flygreseorganisatörer på den svenska inrikesmarknaden och de flesta organiseras under Sverige-flyg Holding AB.

Figur 24 Organisationskarta för Sverigeflyg AB 2008



Vid sidan av Sverigeflyg Holding AB finns två självständiga flygreseorganisatörer, Umeåflyg och Höga Kustenflyg.

Flygreseorganisatörernas verksamhet består i att organisera flygtrafik genom att sluta avtal med flygbolag om att genomföra flygtransporter för egen räkning. Begreppet organisera innefattar i detta avseende bland annat att planera verksamheten, initiera flyglinjer, sluta avtal med flygbolag, marknadsföra flyglinjer och att sälja biljetter till passagerare. Flygreseorganisatörens samarbete med flygbolag utgör således ett koncept där marknadskontakt och produktion sker i olika bolag. Medan flygreseorganisatören sköter försäljningen kan flygbolaget koncentrera sin verksamhet på att flyga i linjetrafik. Ofta drivs verksamheten i samarbete med det lokala näringslivet.

År 2007 blev ett vinstgivande år för flera av Sverigeflygs bolag. Genom att flygreseorganisatören inte behöver investera i egna flygplan och personal, kan verksamheten lättare anpassas till efterfrågan.

Ur ett konsumentperspektiv uppstår emellertid problem när flygreseorganisatörer i sin marknadsföring ger sken av att vara flygbolag, trots att de inte har licens eller andra tillstånd att själva bedriva kommersiell flygtrafik. Ansvar gentemot passageraren vid t.ex. en eventuell konkurs eller inställda flygningar är delat mellan flygbolag och flygreseorganisatör.

KAPITEL SEX

Flygplansindustrin

Flygplansindustrin har en i grunden positiv syn på hur marknaden för flygplan kommer att utvecklas under kommande år. Ett fortsatt högt oljepris medför en ökad press på flygbolagen att byta ut sina äldre och ineffektiva flygplan mot mer bränsleeffektiva modeller. Därmed kan efterfrågan på nya flygplan till viss del hållas uppe.

Large jet airliner market

De ledande tillverkarna av stora flygplan, Boeing och Airbus, redovisar i sina prognoser (före finanskrisen) en samstämd bild av fortsatt tillväxt fram till 2027. De är förvissade om att den långsiktiga trafiktillväxt som pågått sedan många år tillbaka kommer att fortsätta. Den globala konjunkturedgången medför att denna tillväxt avtar, men man menar att det finns en grundläggande efterfrågan på luftransporter. Boeing hävdar också att flygresenärens priskänslighet är relativt låg så länge prisökningarna slår mot hela branschen.⁴²

Beställningarna på större flygplan har växt oväntat mycket under senare år och efterfrågan är störst utanför Nordamerika. Airbus uppskattar att Kina behöver omkring 3000 nya stora flygplan under de kommande 20 åren. Flygplanstillverkaren invigde nyligen en monteringsfabrik i Kina som är företagets första utanför Europa. Fabriken beräknas leverera det första flygplanet, en A-320, till Sichuan Airlines i mitten av 2009.

Kreditvärderingsinstitutet Fitch Ratings tonar ner riskerna för att konjunkturen ska drabba tillverkningsindustrin särskilt hårt. Institutet pekar på att de flygbolag som gått i konkurs under senare tid är små och har liten inverkan på industrin. Flygindustrins orderstock är stor och Fitch Ratings uppskattar att industrin har täckning för annulleringar på 15-20 procent, se tabell 2.⁴³

Prognosen för Boeing och Airbus ser relativt ljus ut, men det finns problem som tillverkarna måste hantera. Lågkonjunktur med åtföljande minskad efterfrågan på flygresor kommer att drabba bägge parter. Även om annulleringarna hittills varit få är det flera stora bolag som önskar skjuta fram leveransen några år.

En svag dollar har skapat problem för Airbus som också tvingats försena leveranser av sitt nya flaggskepp A380. Airbus har nyligen infört ett kostnadsbesparingsprogram som ska spara 650 miljoner euro till 2012. Detta är ett tillägg till bolagets pågående program med syfte att spara 2,1 miljarder euro till 2010.⁴⁴

Konkurrenten Boeing har en trygghet i att dess försvarsindustriella del är lika stor som dess civila, vilket innebär en balans i



verksamheten. De senare årens ökade amerikanska försvarsutgifter har medfört goda affärsmöjligheter. Samtidigt har företaget haft fackliga problem som riskerar att leda till ytterligare förseningar av 787 Dreamliner, en modell som kommer att konkurrera med Airbus A330 och A350. Tanken var ursprungligen att Dreamliner skulle börja användas i linjetrafik i våras. De planerna har fått revideras till tidigast i slutet av 2009. Kostnaden för bolaget beräknas till minst 2 miljarder dollar.⁴⁵

Leasingintitutet ILFC annonserade sommaren 2008 att de överväger att beställa 300 flygplan från Boeing och Airbus för att kunna möta efterfrågan från flygbolag som inte längre har råd att äga sina flygplan. Huruvida dessa beställningar verkligen kommer att läggas är i dagsläget oklart, mot bakgrund av den finanskris som särskilt kan komma att drabba ILFC, se kapitel 2.

Flygplansindustrin hyser god tilltro till att den globala marknaden kommer att bli bättre geografiskt balanserad under de närmaste 20 åren. Från att industrin traditionellt sett varit starkt beroende av Nordamerika och i viss mån Europa visar prognoser att Asien och Mellanöstern kommer att bli allt viktigare regioner.

Regional aircrafts market

Marknaden för regional aircrafts (<100 säten) ser ljus ut och de ledande tillverkarna inom segmentet (Bombardier och Embraer) har under de senaste två åren haft en god orderingång. I likhet med marknaden för stora flygplan har efterfrågan på regionaljetplan ökat snabbast inom tillväxtregionerna. Kanadensiska Bombardier, som tidigare haft vissa finansiella problem har under föreliggande år förbättrat sina finansiella marginaler och därmed sin kreditvärdighet. Orderstocken är stor och företaget har en diversifierad produktportfölj som minskar dess känslighet om efterfrågan sjunker inom ett seg-

ment. I likhet med Bombardier har brasilianska Embraer en god orderingång och ökade sin orderstock med 4,3 procent under tredje kvartalet 2008 i jämförelse med föregående kvartal. På tre år har orderstocken mer än fördubblats.

Bombardier och Embraer kommer efter hand att mötas av ökad konkurrens i form av nya flygplan från Ryssland, Kina och Japan.

Sukhoi Superjet 100 är ett regionalt jetflygplan med kapacitet för 75 till 95 passagerare som tillverkas av den ryska flygplanstillverkaren Sukhois civila division. Sukhoi hävdar att flygplanet kommer att ha 10–15 procent lägre driftskostnad och vara 18–22 procent billigare än konkurrerande flygplan från Bombardier och Embraer. Det är dock oklart om Sukhoi kommer att erbjuda aftersales-program och underhållsnätverk som ligger i nivå med konkurrenterna. Målet är att producera och tillverka 1200 Superjet fram till 2025.

I Japan har Mitsubishi påbörjat utvecklingen att gå från att vara underleverantör av komponenter till Boeing och Airbus till att själv utveckla ett regionaljetplan, MRJ för 70–90 passagerare. Potentiella köpare har hittills haft en avvaktande hållning. Frågan är om Mitsubishi kan erbjuda ett kostnadseffektivt plan där inte bara priset och bränsleeffektivitet räknas, utan även service och underhåll. Konkurrenterna Embraer och Bombardier har byggt upp globala organisationer för service och det kommer att krävas att Mitsubishi bygger upp ett liknande underhållsnätverk om etableringen ska lyckas. Produktionsstart är planerad till 2013.

Även i Kina pågår arbetet med att utveckla ett regionaljetplan i denna storleksklass. Flygplanet ARJ-700 utvecklas av ett statskontrollerat konsortium (ACAC) och rymmer 78–85 passagerare. Den första flygningen var ursprungligen planerad till 2005 men beräknas för närvarande att genomföras i november 2008. Flygplanet beräknas nå marknaden 2010.⁴⁶

Tabell 2 Produktion, order och orderstock, antal flygplan

Leveranser	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	till maj 2008	2008 E
Boeing	620	491	527	381	281	285	290	398	441	195	475-480
Airbus	294	311	325	303	305	320	378	434	453	201	480-490
Total	914	802	852	684	586	605	668	832	894	396	963
%								+25	+7,5		+7,7
Order											
Boeing	384	618	324	251	240	277	1 029	1 050	1 423	414	
Airbus	476	520	375	300	284	370	1 111	824	1 458	470	
Total	860	1 138	699	551	524	647	2 140	1 874	2 881	884	
Orderstock											
Boeing	1 512	1 612	1 357	1 152	1 110	1 097	1 809	2 455	3 427	3 645	
Airbus	1 445	1 626	1 575	1 505	1 454	1 500	2 177	2 533	3 421	3 655	
Total	2 957	3 238	2 932	2 657	2 564	2 597	3 986	4 988	6 848	7 300	

Källa: Boeing, Airbus, Fitch Ratings



KAPITEL SJU

Överflyttning mellan trafikslag

Andelen transferresenärer på vissa flygsträckor i Sverige är hög, vilket indikerar att möjligheten att av miljöskäl flytta över passagerare från flyg till tåg på dessa sträckor är begränsad. Överflyttningen begränsas även i hög grad av kapacitetsbegränsningarna på järnvägens infrastruktur. 2007 hade sträckorna Stockholm–Linköping och Stockholm–Borlänge högst andel transferresenärer.

För att minska utsläppen från flyget diskuteras ibland överflyttning av passagerare från flyg- till järnvägstrafik. Vanligen bortses då från det faktum att det vid nybyggnad av järnväg åtgår stora mängder energi och därmed koldioxidutsläpp, vilket bör räknas med vid en livscykelanalys av transportsektorns miljöpåverkan.⁴⁷

För inrikestrafiken kan man redan nu se en viss överflyttning från flyg till tåg på vissa sträckor, som t.ex. Stockholm–Göteborg. Järnvägen dras emellertid med kapacitetsproblem, vilket gör att det krävs en utbyggnad av infrastruktur eller tekniska förbättringar för att i större skala kunna flytta över flygtrafikens resenärer.⁴⁸

Transferresandet med flyg har mindre potential att flytta över till andra trafikslag, eftersom det finns fördelar med att flyga hela resvägen. Snittet vad gäller andelen inrikes transferresenärer har

ökat på resor från Arlanda till svenska flygplatser – från 0,20 (2005) till 0,23 (jan–sep 2008). Totalt antal resande från Arlanda samt transferandelen per sträcka visas i tabell 3.

Det är på de sträckor som är kortast, dvs. till de flygplatser som ligger geografiskt närmast Stockholm, som andelen transferresenärer är högst. De sträckor som 2007 hade högst andel transferresenärer är Stockholm–Linköping och Stockholm–Borlänge.

Att andelen transferresenärer är hög indikerar, som nämns ovan, att den återstående överflyttningspotentialen från flyg till andra trafikslag är begränsad. Minskande antal passagerare i kombination med en ökande transferandel kan därtill indikera att resenären i allt högre grad väljer andra trafikslag än flyg om denne enbart ska resa den aktuella sträckan.⁵⁰ Det är framför allt sträckorna Stockholm–Borlänge, Linköping, Karlstad, Jönköping och Sundsvall som flyget både tappar passagerare och uppvisar höga transferandelar. På dessa sträckor utgör tåget för många ett realistiskt alternativ med som mest restider (till Sundsvall och Jönköping) på cirka 3,5 timmar.

Överflyttningspotentialen begränsas dessutom i hög grad av bristen på kapacitet i järnvägsinfrastrukturen, framför allt på sträckorna mellan Stockholm och Göteborg samt Malmö.



Tabell 3 Totalt antal resande från Arlanda till svenska flygplatser samt transferandelar på sträckorna, 2005 och 2007

Destination	Avresande 2005	Avresande 2007	Andel 2005	Andel 2007
Borlänge	15 089	8 216	0,60	0,68
Linköping	4 173	5 729	0,64	0,66
Karlstad	42 845	30 264	0,49	0,57
Jönköping	35 447	32 435	0,36	0,40
Sundsvall-Härnösand	141 829	109 972	0,36	0,40
Örnsköldsvik	65 673	65 048	0,31	0,32
Växjö-Kronoberg	71 776	49 033	0,28	0,28
Kalmar	79 334	57 248	0,21	0,26
Arvidsjaur	1 940	3 516	0,10	0,25
Kiruna	50 489	65 321	0,26	0,24
Visby	57 863	52 338	0,22	0,23
Göteborg-Landvetter	487 011	381 621	0,19	0,22
Åre-Östersund	185 274	178 650	0,21	0,22
Skellefteå	122 995	108 031	0,21	0,21
Lycksele	25 569	25 605	0,22	0,20
Umeå	303 874	260 370	0,22	0,20
Luleå	409 160	412 476	0,19	0,19
Ronneby	87 455	80 412	0,16	0,18
Trollhättan-Vänersborg	9 767	8 489	0,18	0,17
Oskarshamn	6 317	4 784	0,00	0,15
Ängelholm	140 844	111 851	0,14	0,15
Storuman	13 488	11 162	0,15	0,13
Kristianstad	42 537	29 984	0,11	0,12
Malmö Airport	376 492	316 104	0,12	0,12
Halmstad	54 474	56 915	0,12	0,12
Vilhelmina	49	5 591	0,10	0,10
Hemavan	6 520	7 049	0,01	0,04
Örebro	3 790	848	0,71	0,01
Gällivare	20 848	7 491	0,00	0,00
Hagfors	1 517	2 210	0,00	0,00
Kramfors	15 189	29 662	0,20	0,00
Mora	810	4 387	0,15	0,00
Sveg	2 030	37	0,00	0,00

KAPITEL ÅTTA

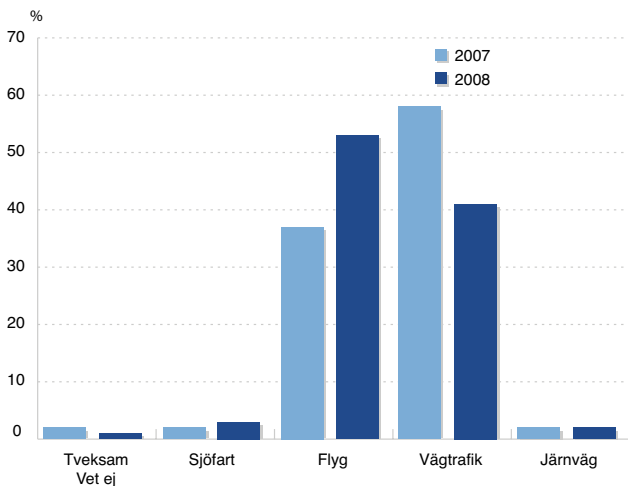
Svenskarnas attityder till flyget och miljön

Under de senaste åren har flygets klimatpåverkan på allvar börjat uppmärksammas av media, politiker och allmänhet. Flyget är den sektor som växer snabbast och spås fördubbla sina utsläpp av klimatpåverkande ämnen under den kommande tjuugoårsperioden. Utsläppen per transportarbete är höga, även om totalutsläppen är lägre än för både vägtrafik och sjöfart, och flyget har ofta stämplats som den "största miljöboven" av de fyra trafikslagen.

Luffartsstyrelsen deltog under våren 2008 i framtagandet av SIFO-undersökningen Flyget och miljön. Opinionsundersökningen är en uppföljande mätning av tidigare undersökningar där den första gjordes 1990. I denna undersökning kan allmänhetens förändrade bild av flyget och dess miljöpåverkan tydligt märkas.

Deltagarna fick bland annat svara på frågan om vilket trafikslag de tror påverkar miljön mest, se figur 25.

Figur 25 "Vilket transportslag tror du påverkar miljön mest?"



Källa: SIFO

År 2008 gick flyget om vägtrafiken som det trafikslag de svarande trodde påverkade miljön mest. 53 procent svarade flyget och 41 procent vägtrafiken.

Denna fråga har funnits med i flera år och ställts på samma sätt. Det bör dock noteras att frågan eventuellt kan tolkas olika bland respondenterna. Man skulle kunna tolka frågan som vilket trafikslag som påverkar miljön mest per transportarbete (t.ex. per personkilometer), men man kan också tolka den som vilket trafikslag som totalt sett påverkar miljön mest.

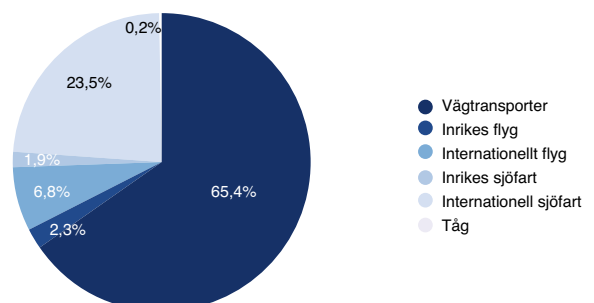
I Sverige står vägtrafiken för 65 procent av koldioxidutsläppen inom transportsektorn, sjöfarten för 25 procent och då är både inrikes och utrikes sjöfart inräknad, se figur 26. Flyget kommer på tredje plats med 9 procent av utsläppen, inrikes- och utrikesflyg inräknat. Tågtrafiken släpper ut en mycket liten andel koldioxid eftersom elanvändningen för den svenska tågtrafiken till största delen är baserad på så kallad "grön el", vilket är el från vatten- och vindkraft.⁵¹ Transportsektorn står för ca 40 procent av Sveriges totala utsläpp av koldioxid. Om man ser till de olika trafikslagens totala utsläpp av växthusgaser och andra klimatpåverkande utsläpp såsom exempelvis partiklar, kondensstrimmor, kväveoxider mm ökar både flyget och sjöfarten sina andelar av de totala utsläppen inom transportsektorn men kommer ändå inte upp i vägtrafikens utsläpp.

Flygets utsläpp per personkilometer är dock relativt höga jämfört med de andra trafikslagen. Men att åka ensam i bil en sträcka släpper ut ungefär lika mycket koldioxid som att åka i ett flygplan med en beläggning på 65 procent.

Tidigare har buller varit den stora miljöfrågan för flygindustrin och här har tekniska framsteg gjorts under de senaste decennierna för att minska bullerproblematiken. Buller kan vara en stor fråga lokalt, t.ex. i samband med ändring av flygvägar, men klimatpåverkan är för närvarande den dominerande miljöfrågan för flyget.

Det finns tankar på att utveckla bränslesnåla "open rotor"-motorer till flygplanen, men dessa flygplan har en negativ effekt i form av ökat buller. En satsning på ökad bränsleeffektivitet kan således gå emot de mål för tystare flygplan som branschen har satt upp.

Figur 26 Fördelning av koldioxid inom den svenska transportsektorn år 2005



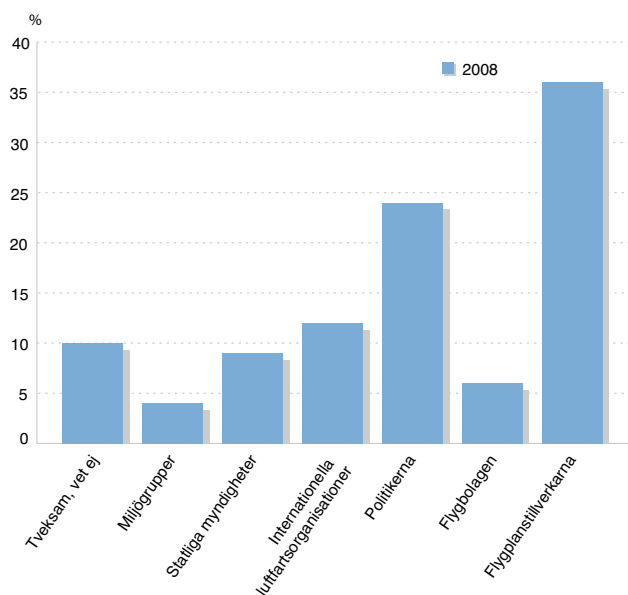
Källa: Sveriges National Inventory Report år 2007

Flyget står för omkring 3 procent av världens koldioxidutsläpp. Deltagarna i undersökningen fick svara på frågan om hur stor andel av världens totala koldioxidutsläpp de trodde att flyget står för. 31 procent svarade ”mer än 20 procent” medan endast 13 procent svarade ”1–5 procent”. Sammantaget trodde 65 procent av de svarande att flyget står för mer än sex procent av världens koldioxidutsläpp.

På frågan om huruvida flyget är ett miljöproblem svarade 71 procent ja, en ökning med åtta procentenheter från året innan. 26 procent svarade nej.

Frågan om vem respondenterna trodde kan göra mest för att minska flygets miljöpåverkan ställdes också, se figur 27.

Figur 27 "Vem tror du kan göra mest för att minska flygets miljöpåverkan?"



Källa: SIFO

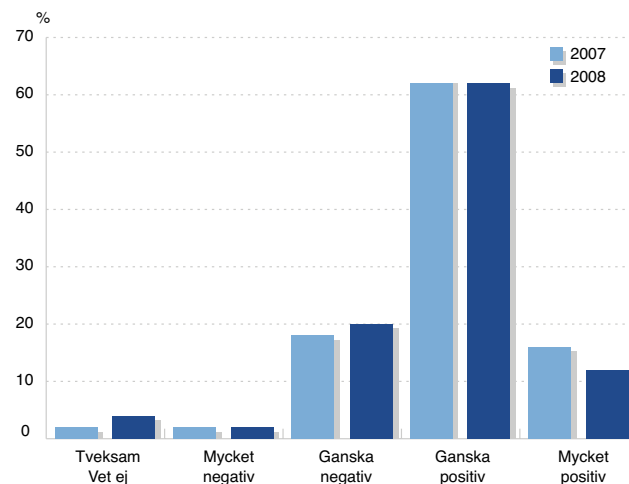
Drygt en tredjedel anser att det är flygplansillverkarna som kan göra mest för att minska flygets miljöpåverkan, följt av politikerna. Statliga myndigheter anges först på fjärde plats, efter internationella luftfartsorganisationer.

År 2008 ställdes en ny fråga till deltagarna i undersökningen, som handlade om hur väl flygbolagen och flygbranschen sköter informationen om flygets miljö- och klimatpåverkan. Tre fjärdedelar av de svarande tycker att informationen sköts dåligt av flygbolagen och flygbranschen. Endast 16 procent ansåg att flygbolagen och flygbranschen sköter informationen mycket bra eller ganska bra.

Deltagarna fick också en fråga om deras allmänna inställning till flyget, se figur 28.

Tre fjärdedelar av de svarande har en positiv inställning till flyget. Andelen som är mycket positivt inställda har minskat något, och samtidigt har andelen som är ganska negativa ökat något.

Figur 28 " Vilken är din allmänna inställning till flyget?"



Källa: SIFO

Uppfattningen att flyget är det trafikslag som bidrar med störst andel av utsläppen har troligen sin grund i medias bild av flygets miljöpåverkan under de senaste åren. Det är viktigt att vara medveten om att flygets bidrag till ökningen av växthusgaser omfattar mer än bara koldioxidutsläpp. IPCC, FN:s klimatpanel, räknade 1999 ut att flygets totala bidrag till utsläppen av växthusgaser utgör mellan 2 och 4 gånger dess utsläpp av koldioxid. Då är inte effekterna till följd av cirrusmolnbildning medräknade eftersom kunskaperna inom detta område är mycket begränsade. År 2000 kom projektet TRADEOFF⁵² fram till att klimatpåverkan till följd av flygets totala utsläpp utgör ca 1,9 gånger dess koldioxidutsläpp, cirrusmolnbildning ej inräknad. Även om flygets koldioxidutsläpp multipliceras med en faktor 2 är totalutsläppen väsentligt lägre än vägtrafikens utsläpp. Däremot är flyget den sektor som ökar sina utsläpp snabbast. Mellan 1990 och 2004 ökade utsläppen från det internationella flyget inom EU med 86 procent. Det svenska inrikesflygets koldioxidutsläpp minskar med omkring 2–3 procent per år, dock ökar inrikesflyget till Norrland och Gotland medan flygandet till södra Sverige minskar, se figur 11. Utrikesflyget står för ökningen av flygets utsläpp. År 2007 var koldioxidutsläppen 9 procent högre än året innan och det svenska utrikesflyget utgör dessutom den större delen av flygandet, omkring 75–80 procent av det totala flygresandet.

Miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan är uttryckt som att de svenska utsläppen av växthusgaser, som ett medelvärde för perioden 2008–2012, ska vara minst 4 procent lägre än utsläppen år 1990. Eftersom detta mål i dagsläget endast omfattar inrikes utsläpp har flyget bidragit till målet genom att koldioxidutsläppen under perioden 1990–2007 har minskat med ca 27 procent. Utrikesflygets koldioxidutsläpp har däremot ökat med ca 31 procent för samma period. Totalt sett har inrikes- och utrikesflyget ökat med omkring 12 procent sedan 1990.⁵³

KAPITEL NIO

Aktuellt inom miljöområdet

Ett nytt fenomen på flygmarknaden handlar om att kompensera för flygresans utsläpp, vilket innebär investeringar i projekt som minskar koldioxidutsläppen någon annanstans. Vissa av dessa klimatkompenseringsprojekt har dock kritiserats, bland annat för att inte bidra till långsiktig minskning av utsläppen. Inom branschen pågår arbete med att ta fram nya flygbränslen, som inte ska bidra till ökning av koldioxidutsläppen i atmosfären, samt effektivare flygvägar.

Kompensering av utsläpp från flygresor

De senaste åren har flera företag och organisationer börjat erbjuda sina kunder eller anställda en möjlighet att kompensera för de utsläpp av koldioxid som sker vid exempelvis en flygresa. Detta görs genom att man betalar en extra kostnad som sedan går till olika typer av projekt som ska minska utsläppen av framför allt koldioxid motsvarande de utsläpp som resan orsakar.

Detta fenomen kallas vanligtvis för ”klimatkompensering” eller ”koldioxidneutralisering”, på engelska benämnt ”offsetting”. Det är dock viktigt att göra skillnad på dessa begrepp. Eftersom flygets totala klimatpåverkan är större än enbart utsläppen av koldioxid är det missvisande om kompensationen benämns som klimatkompensation om den endast innefattar utsläppen av koldioxid. Då är det bättre att använda begrepp som ”koldioxidkompensation” eller ”koldioxidneutralisering”. Flera organisationer som arbetar med utsläppskompensation utgår ifrån de framräknade utsläppen av koldioxid men räknar upp dessa med en faktor, som kan variera mellan 2 och 4, för att på så sätt försöka få med flygets hela klimatpåverkan i kompensationen. Vilken faktor som ska användas för att beräkna flygets totala klimatpåverkan råder det dock stor osäkerhet om.

De projekt som oftast används för kompensering av utsläpp handlar om utbyte av fossila energikällor mot förnybara alternativ såsom vindkraft eller bioenergianläggningar, men även trädplantering och utbyte av glödlampor mot lågenergilampor förekommer. De senare alternativen är mer tveksamma som kompensationsåtgärder då det är svårt att garantera en långsiktig och bestående minskning av utsläppen genom denna typ av projekt. Projekten måste även följa principen om additionalitet, d.v.s. det måste gå att visa att just detta projekt inte hade kommit till stånd utan pengarna från klimatkompenseringen. Projekten sker oftast i u-länder som inte har några egna åtaganden om utsläppsminskningar enligt Kyotoprotokollet.

Ett problem kring utsläppskompenseringen är att det som konsument kan vara svårt att sätta sig in i den uppsjö av organisationer som erbjuder kunden att kompensera för sina orsakade utsläpp. Det är ofta stora skillnader vad gäller bland annat kostnaden för att kompensera för en viss mängd koldioxid, hur stor del av pengarna som verkligen går till projekten samt kvaliteten på de projekt som används i kompensationssyfte.

Reseföretaget Fritidsresor har valt en annan strategi och erbjuder sina kunder att betala fem kronor i klimatbidrag i samband med att de bokar en flygresa. För varje fem kronor som kunderna betalar, betalar Fritidsresor lika mycket. Företaget anger att ca 60 procent av deras kunder under januari till juni 2008 valde att betala detta klimatbidrag.

I den ovan nämnda attitydundersökningen fick deltagarna svara på frågan om de skulle kunna tänka sig att betala 50 kr extra vid en flygresa inom Europa för att kompensera för koldioxidutsläppen. 84 procent svarade att de var beredda att betala denna extra summa, medan 13 procent inte var beredda att betala extra. På frågan om de anser att det är passagerarna

FAKTA



Hur långt räcker 50 kr i koldioxidkompensering?

En flygning Stockholm–London släpper ut omkring 150 kg koldioxid per passagerare, beräknat på en kabinfaktor på 65 procent. En utsläppsrätt i EU:s handelssystem motsvarar utsläpp av ett ton koldioxid. Räknat på ett pris på 300 kr per utsläppsrätt, vilket motsvarar dagens pris på utsläppsrätter i handelssystemet, ger detta en kostnad på 45 kr för att kompensera för 150 kg koldioxidutsläpp.

50 kr skulle således räcka till att kompensera för flygningar på omkring 1600 km. Detta motsvarar avståndet Arlanda–Barcelona eller Arlanda–Venedig.

Inom trafikverken finns en arbetsgrupp kallad ASEK där man har utarbetat värderingar för olika typer av emissioner. ASEK-värderingen för koldioxid uppgår till 1,50 kr per kg koldioxid. Räknat på detta pris för en utsläppsrätt, vilket motsvarar 1500 kr per ton, räcker 50 kr endast till att utsläppskompensera för en sträcka på ca 360 km, vilket motsvarar avståndet Arlanda–Oslo.

Observera att beräkningarna endast gäller flygresans koldioxidutsläpp, inte övriga klimatpåverkande utsläpp.

Källa: Luftfartsstyrelsen

själva som ska bestämma om de vill klimatkompensera eller om kostnaden borde ingå i flygbiljetten ser 86 procent helst att kostnaden ingår i flygbiljetten, medan 11 procent anser att passagerarna själva ska bestämma om de vill klimatkompensera. Denna inställning ses även tydligare i svaren på frågan om hur många av de tillfrågade som verkligen har kompenserat för de utsläpp som en flygresa förorsakat. Endast 4 procent av deltagarna i studien svarade att de någon gång hade kompenserat för utsläppen, medan 90 procent svarade att de inte hade det. Här måste man dock ta hänsyn till att inte alla som deltagit i studien har flugit någon gång, och har därmed heller inte haft någon anledning att kompensera för utsläppen från en flygresa.

Resultatet speglar ändå relativt väl hur verkligheten ser ut vad gäller andelen flygresenärer som väljer att kompensera för utsläppen från en flygresa. Endast ett fåtal procent av alla flygresenärer väljer i dagsläget att kompensera för sina flygresor, trots att denna undersökning visar att betalningsviljan är betydligt större än så.

Flygets FN-organ ICAO, International Civil Aviation Organization, har tagit fram en beräkningsmodell för att räkna ut en flygresas utsläpp av koldioxid. Modellen är tänkt att användas av den som vill kompensera för de utsläpp som en flygresa medför. Modellen är enkel att använda, finns på ICAO:s hemsida⁵⁴ och möjliggör för flygpassagerare att beräkna hur stora utsläpp av koldioxid deras resa resulterat i.

Eftersom flygbranschen har svårt att minska sina utsläpp genom radikal teknikförbättring eller snabbt byte till biobränslen kan utsläppskompensering, trots den bristande kvaliteten på en del kompensationsprojekt, vara ett användbart sätt för dem som aktivt vill minska sina utsläpp. Dock är det i dagsläget upp till passageraren, inte flygbolaget, att välja huruvida kompensering ska ske, och i vilken form. Det är viktigt att påpeka att utsläppskompensering inte kan ersätta ansträngningar inom flygbranschen att minska de egna utsläppen.

Resenärerna kan till viss del minska sitt dåliga samvete – men det är starkt beroende av att företagen erbjuder kompenseringprojekt som är trovärdiga och som ger en reell minskning av de globala utsläppen. Problematiken med att den rika delen av världens befolkning fortsätter flyga genom att betala för att minska de redan låga utsläppen i vissa utvecklingsländer gör att idén med utsläppskompensering fått mycket kritik.

När flyget år 2012 införlivas i EU:s system för handel med utsläppsrätter kommer flygbranschen att få köpa utsläppsrätter för alla sina utsläpp utöver de som tilldelas gratis. Branschen får då ett tak för sina utsläpp och om detta tak överskrids på grund av ökat resande utan att utsläppen minskas genom tekniska eller operativa åtgärder måste utsläppsrätter köpas in från andra branscher inom handelssystemet eller kompenseras via utsläppsminskande projekt i länder som står utanför Kyotoprotokollets åtaganden. En fråga man kan ställa sig är hur detta kommer att påverka systemet med klimatkompensering för passagerare.

Flygbranschens miljöarbete

Svenskt Flyg: Tio punkter för ett mer klimatanpassat flyg

Föreningen Svenskt Flyg har sammanställt tio punkter för ett mer klimatanpassat flyg. Bakgrunden är den rapport med slutsatser och rekommendationer som togs fram av Flygets Miljökommitté hösten 2007.

Föreningen vill ha en öppen och konstruktiv debatt om flygets miljöpåverkan där både flygets nytta och dess negativa påverkan på miljön diskuteras. Väl utformade ekonomiska styrmedel, gemensamma EU-krav och effektivare utnyttjande av luftrummet efterfrågas. En bättre kollektivtrafikförsörjning till flygplatserna skulle minska utsläppen från resorna till och från flygplatsen i samband med en flygresa. Man vill även ha en fungerande konkurrens mellan trafikslagen. Föreningen förespråkar ytterligare satsningar på teknisk utveckling inom flygsektorn liksom forskning kring nya flygbränslen. Alla flygets aktörer bör vidta åtgärder för att minska branschens negativa miljöpåverkan. Att erbjuda möjligheten att kompensera för resans utsläpp ses som en viktig del i miljöarbetet.

Programmet innehåller inga banbrytande förslag om hur branschen ska komma tillrätta med flygets klimatpåverkan. Programmet är ett resultat av att flygindustrin har insett att flyget betraktas som en miljöbov, och är ett försök att visa upp det miljöarbete man bedriver och peka på sätt att minska utsläppen.

Kortare flygvägar

I samband med ett utvecklingsprogram för flygledningsverksamheten driver LFV ett delprojekt som kallas Green Flights, eller Gröna flygningar. I delprojektet finns flera olika åtgärder för att minska utsläppen, bland annat vill man öka användningen av CDA-inflygningar (Continuous Descent Approach, ”Gröna inflygningar”) till Arlanda och genomföra en effektivisering av flygvägarna.

Inom Eurocontrol pågår projektet SESAR, Single European Sky ATM Research. Tanken är att samordna det europeiska luftrummet och räta ut flygvägarna för att spara bränsle och minska utsläppen. Man räknar med att i samband med genomförandefasen (2014–2020) kunna minska utsläppen från flyget med omkring 10 procent.

Alternativa flygbränslen

Dagens flygbränslen avger vid förbränning främst koldioxid och vatten, men också kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid och partiklar. Dessutom kan det vid vissa meteorologiska förhållanden bildas kondensstrimmor, som ibland blir långlivade och kan omvandlas till cirrusmoln. Fördelen med så kallade biobränslen är att vid odling av grödorna som sedan omvandlas till bränsle tas koldioxid upp från luften. Utsläppen vid förbränningen bidrar således inte till något nettotillskott av koldi-

oxid. Dock åtgår det energi vid framställningen av bränslet. Ett stort problem, liksom för biobränslen inom alla branscher, är hur man ska kunna framställa biobränsle utan att ta alltför stora arealer i anspråk och inte heller ta resurser från jordbruket. Att byta till bränslen som är av icke-fossilt ursprung skulle kunna bli ett sätt för flygbranschen att minska sina klimatpåverkande utsläpp och hjälpa flyget att förbättra sitt rykte vad gäller miljöpåverkan, så intresset för dessa nya bränslen är stort.

Etanol kan inte användas som jetbränsle i befintliga motorer eftersom det inte innehåller tillräckligt med energi. Dessutom har det lite annorlunda egenskaper. För att kunna använda etanol som drivmedel krävs ombyggnad av motorerna.

KLM startade under hösten 2008 ett pilotprojekt med jetbränsle av alger. Det holländska företaget AlgaeLink levererar bränslet och målet är att 50 av KLM:s plan ska flyga på bränslet inom två år. Ur algerna utvinns olja som används för att framställa bio-jetbränsle som har liknande egenskaper som "vanligt" jetbränsle. Det kan därför användas i samma motorer som vanligt jetbränsle utan ombyggnad och med fördel även blandas med vanligt jetbränsle. Utsläppen från förbränning av bio-jetbränslet är av samma typ som från vanligt jetbränsle. Utsläppen av aromater, partiklar, kolmonoxid och sulfat är lägre än för vanligt jetbränsle. Utsläppen av kväveoxider kan minska något eller är ungefär desamma som för vanligt jetbränsle. Algerna kan odlas i tankar eller i rörsystem vilka kan placeras så att de inte konkurrerar med odling av grödor, t ex i ökenområden.

Forskningsföretaget Swedish Biofuels har 2007 i ett joint venture med Lantmännen tagit fram ett dieselblandbränsle, där biokomponenterna kommer från växter. Swedish Biofuels har fått anslag från USA:s försvarsmakt till forskningsprojektet. Efter amerikansk önskan tillverkas biobränslet av spannmål och man arbetar nu med att visa att produkten kan kommersialiseras.

Virgin Atlantics testflög över Engelska kanalen i början av 2008 ett av sina plan där en motor av fyra gick på en 20-procentig biobränsleblandning av mestadels kokosnötsolja. Övriga tre motorer gick på vanligt bränsle. Man konstaterade att bränsleblandningen fungerade i en normal jetmotor.

Airbus har i ett projekt i samarbete med Michelin och det tyska rymdcentret DLR testat ett bränslecellsystem som är väte- och syrgasbaserat. Den enda restprodukten är vatten. Ett annat mål med denna teknik är att även minska bulleremissionerna. Bränslecellsystemet provades i början av 2008 för första gången i ett av Airbus civila A320-plan.

Qatar Airways samarbetar med bl a Qatar Petroleum, Shell, Airbus och Rolls Royce och bedriver forskning i syfte

att framställa ett flytande syntetiskt drivmedel av naturgas. Qatar Airways vill bli det första flygbolaget i världen som flyger sina plan med denna förädlade naturgas. Även i Sverige pågår försök med syntetiskt jetbränsle. Ecopar i Göteborg kan idag producera syntetiskt jetbränsle från naturgas men målet är att producera det från biomassa. Avgasmätningar har visat att det cancerogena ämnet bensen försvann helt från avgaserna.

Syntetiskt jetbränsle är fritt från aromater och svavel och om man räknar på hela kedjan, från framställning till utsläpp, så minskar koldioxidutsläppen med 30–40 procent om råvaran är naturgas. Om råvaran är biomassa minskar koldioxidutsläppen med 90 procent. Bränslet går bra att blanda med vanligt flygbränsle och går att använda i vanliga jetmotorer.

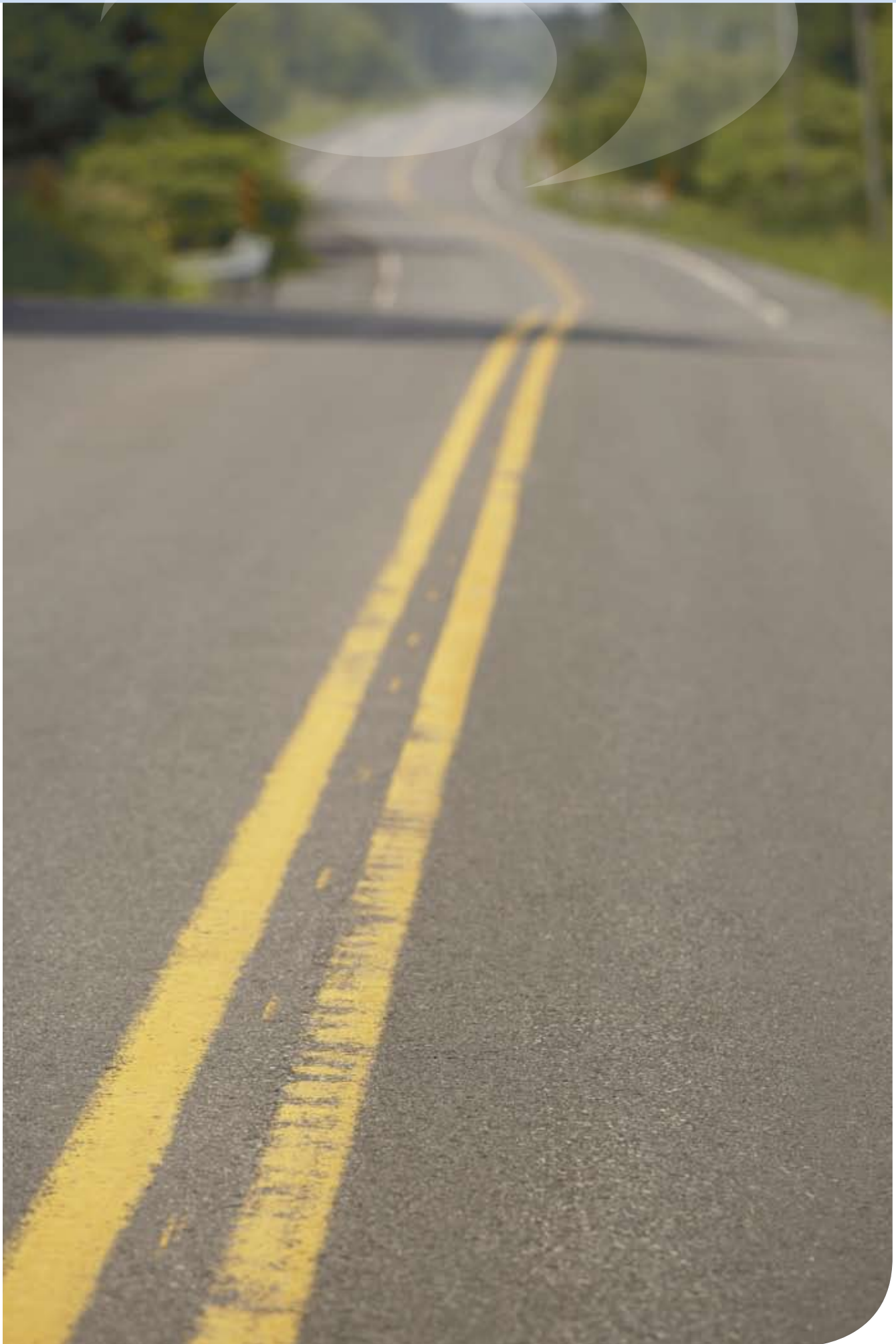
Tio flygbolag, däribland SAS, har gått samman med Boeing och bränsleutvecklaren Honeywell UOP för att påskynda utvecklingen och kommersialiseringen av långsiktigt hållbara flygbränslen. Gruppen tittar bland annat på olja från alger och på Purgerbusken – *Jatropha Curcas*. Purgerbusken har frön som är rika på en olja som kan användas för att producera biobränsle. Busken är resistent och behöver inte mycket vatten och den innehåller fyra gånger mer olja per odlad hektar än sojabönor och tio gånger mer än majs.

Arlandas utsläppstak

Stockholm-Arlanda Airport har i sitt miljövillkor ett så kallat utsläppstak. Villkoret, som nyligen omprövades av Miljööverdomstolen, säger att utsläppen av koldioxid och kväveoxider år 2016 inte får överskrida 1990 års nivåer. LFV ansvarar för alla utsläpp på flygplatsen, såväl från flygtrafiken som från vägtrafiken till och från flygplatsen.

Utsläppstaket har redan nu överskridits, och i juni 2008 fick LFV i uppdrag av regeringen att utarbeta en handlingsplan för hur verket avser att agera för att uppnå gällande villkor för utsläpp av koldioxid på Stockholm-Arlanda Airport utan att behöva avvisa flygtrafik. Handlingsplanen lämnades 30 september 2008 och innehåller följande förslag:⁵⁵

- införa vägavgifter för icke miljöfordon
- endast tillåta miljötaxi på flygplatsen
- förbättra flygplatsens fordonspark
- fasa ut oljebaserade värmeanläggningar hos företag på flygplatsen
- arbete med ett antal mindre åtgärder.



KAPITEL TIO

EU:s utsläppshandelssystem

Från och med 2012 ska flyget delta i EU:s handelssystem med utsläppsrätter. Alla flyglinjer till och från flygplatserna i EU ska omfattas. Omkring tre fjärdedelar av det uppskattade behovet av utsläppsrätter kommer att fördelas gratis för 2012. Redan under 2009 ska mycket av förberedelsearbetet genomföras. EU-kommissionen arbetar också med frågan om hur flygets utsläpp av kväveoxider ska begränsas.

Flyget ska börja handla med utsläppsrätter 2012 – men mycket arbete återstår

EU:s utsläppshandelssystem baseras på att det sätts ett tak för hur stora de totala utsläppen av koldioxid får vara under en period. Utsläppsrätter motsvarande de fastställda utsläppen delas ut gratis och/eller auktioneras ut. Företagen som är anslutna till systemet måste årligen överlämna utsläppsrätter som motsvarar deras faktiska utsläpp. Om inte tilldelningen räcker till måste företagen köpa utsläppsrätter av andra företag som inte använt hela sin tilldelning. I viss utsträckning kan också projektbaserade utsläppsminskningensheter överlämnas i stället för utsläppsrätter innebärande att utsläppsminskningen även kan ske i länder utanför EU. På så sätt skapas en internationell marknad för utsläppsrätter och utsläppsminskningensheter, där priset bestäms av tillgång och efterfrågan. Genom att minska tilldelningen av utsläppsrätter för de företag som är anslutna till systemet kan EU minska koldioxidutsläppen. En utsläppsrätt innebär utsläpp av ett ton koldioxid från fossilt bränsle.

Hösten 2008 var de beslutande organen i EU eniga om hur flyget ska anslutas till EU:s handelssystem för utsläppsrätter. Alla flyglinjer till och från flygplatserna i EU, även avseende länder utanför EU, ska omfattas direkt av systemet från och med 2012. Direktivet för flygets införlivande i systemet beräknas träda i kraft kring årsskiftet 2008/09 vid publicering i EU:s officiella tidning. Att flyget ska börja handla med utsläppsrätter för koldioxid 2012 kan låta avlägset men övervaknings- och rapporteringsplaner ska finnas färdiga redan 2009.

Den totala tilldelningen av utsläppsrätter till flygsektorn kommer år 2012 att vara 97 procent av medelvärdet av sektorns koldioxidutsläpp under perioden 2004–2006. Den årliga tilldelningen av utsläppsrätter till flygsektorn reduceras därefter till 95 procent för perioden 2013–2020 men nivån efter 2012 kan ändras inom ramen för den allmänna översynen av utsläppshandelsdirektivet. Under 2012 kommer 15 procent av tilldelningen av utsläppsrätterna att fördelas genom

auktionering. Tre procent läggs i en reserv avsedd både för nya deltagare i systemet och för operatörer med snabb tillväxt. Resterande 82 procent av tilldelningen kommer att delas ut gratis. Flygoperatörerna måste ansöka om gratis utsläppsrätter och fördelningen sker enligt ett riktmärke⁵⁶ som kräver uppföljning och rapportering av tonkilometerdata redan år 2010. Kommissionen har föreslagit som huvudregel att andelen auktionerade utsläppsrätter ska öka successivt och att 100 procent av utsläppsrätterna ska auktioneras ut av medlemsstaterna 2020. Strävan bland EU:s medlemsstater är att redan i slutet av 2008 komma i mål med regelverket för utsläppshandeln till och med 2020.

Flygoperatörernas behov av utsläppsrätter kommer överstiga tilldelningen om inte resandet med flyg kommer att minska drastiskt fram till år 2012. Med ett antagande om ca två procents tillväxt per år kommer i runda tal tre fjärdedelar av utsläppsrätterna att fördelas gratis för 2012. Resterande andel utsläppsrätter som kommer att behöva inhandlas via auktionering eller från marknaden med utsläppsrätter. Flygoperatörerna får köpa utsläppsrätter av de industrianläggningar som ingår i handelssystemet men industrin får inte handla av flyget.

Frågan om hur stor andel av de totalt tilldelade utsläppsrätterna som ska säljas av staterna till operatörerna genom auktion är mycket kontroversiell och är kopplad till hur auktionsintäkterna bör användas och till relationerna med länder utanför EU. Medlemsstaterna rekommenderas starkt att använda auktionsintäkterna till klimatåtgärder inom EU eller i utvecklingsländer. Något legalt bindande åtagande att använda intäkterna till klimatåtgärder finns emellertid inte, men länderna ska rapportera till EU hur auktionsintäkterna används.

Listan på undantagen från utsläppshandeln är ganska detaljrik. Undantagna är flygningar med flygplan under 5 700 kg maximal startmassa och operatörer som genomför kommersiella lufttransporter med få avgångar inom EU eller med låga utsläpp, under 10 000 ton per år. Det innebär att i stort sett allt sportflyg och de flesta operatörer som har en liten operativ licens inte är berörda av handelssystemet. Även militärt flyg, flygningar enligt visuella flygregler och brand- och räddningsflyg undantas bland annat.

Deltagande i handelssystemet av flygoperatörer från länder utanför EU kan bli en turbulent fråga, särskilt om stora aktörer utanför EU motsätter sig deltagande i systemet. Hur omvärlden utanför EU kommer att reagera på handelssystemet för

flyget är avhängigt hur framgångsrikt EU och dess medlemsstater är i det internationella arbetet och hur attityden från omvärlden, inte minst från USA, kan utvecklas. Hållpunkter är utgången av de generella klimatförhandlingarnas avgörande möte i Köpenhamn under det svenska EU-ordförandeskapet i december 2009 och arbetet i högnivågruppen i ICAO, Group on International Aviation and Climate Change (GIACC). GIACC ska ta fram en offensiv handlingsplan mot flygets klimatpåverkan i mitten av 2009. ICAO:s råd har beslutat att ICAO håller en uppföljande konferens (troligen i september 2009) om handlingsplanen i syfte att påverka klimatförhandlingarna i Köpenhamn när det gäller åtgärder mot flygets klimatpåverkan. Utformningen av EU:s handelssystem är inte huggen i sten utan det finns en uttrycklig vilja att anpassa systemet till andra länders motsvarande åtaganden och till en internationell klimatöverenskommelse som inkluderar flyget.

Både inom EU och i ICAO är man överens om att ett införande av flyget i ett handelssystem som är öppet mot andra sektorer är mer kostnadseffektivt än införandet av skatter eller avgifter för att begränsa klimatpåverkan från luftfarten. I ett handelssystem ("Cap and Trade") fastställs utsläppsnivån för flyget på politisk väg och reduktioner av utsläppen kan ske där de är billigast att genomföra samtidigt som flygsektorn kan växa utan att de totala utsläppen av koldioxid ökar. För de första åren i handelssystemet beräknas biljettpriserna påverkas med någon hundralapp per resa inom Europa. Systemet torde, åtminstone initialt, inte leda till några påtagliga negativa effekter för uppfyllandet av de transportpolitiska tillgänglighetsmålen.

I Sverige administreras det nuvarande handelssystemet av Naturvårdsverket, Energimyndigheten (registeransvar) och Länsstyrelserna. Naturvårdsverket föreslås också bli den myndighet som planerar, utreder och prövar frågor om tilldelning av utsläppsrätter och har tillsynsansvaret för flyget. I arbetet med flygverksamhet ska Naturvårdsverket samråda med den nya Transportstyrelsen. Tidsfristerna blir mycket snäva under 2009. Arbetet med EU-kommissionens bindande riktlinjer för operatörernas övervaknings- och rapporteringsplaner, det nationella införandet av föreskrifter och flygoperatörernas förberedelser måste ske parallellt. De operatörer som har en svensk operativ licens (OL) kommer att administreras i Sverige. Operatörer som saknar europeisk OL, dvs. operatörer som kommer från länder utanför EU samt det allmänflyg som omfattas av systemet kommer att tilldelas ett och endast ett EU-land som administrerande medlemsstat. Principen är att den stat som en operatör flyger mest på utsläppsmässigt blir den administrerande staten. EU-kommissionen ska publicera en lista på operatörer och administrerande stater senast januari 2009. Storbritannien, Tyskland, Frankrike och Spanien kommer att bli administrerande medlemsstater för de flesta flygbo-



lag och för allmänflyg med säte utanför EU. Även de mindre länderna, inklusive Sverige, kan bli tilldelade s.k. tredjelandsoperatörer att administrera. Som en yttersta påföljsåtgärd, om allt annat har misslyckats, finns det en möjlighet att man på begäran av en medlemsstat i ett gemensamt EU-förfarande inför verksamhetsförbud för en operatör i större eller mindre omfattning.

Hantering av flygets utsläpp av kväveoxider

Förslaget om att införliva flyget i EU:s utsläppshandelssystem riktar enbart in sig på att begränsa utsläpp av koldioxid (CO_2). Flyget har dock andra klimatpåverkande utsläpp, t.ex. kväveoxider (NO_x). Det finns en trade-off-effekt mellan CO_2 och NO_x , vilket innebär att en optimering av motorprestanda avseende CO_2 kan leda till ökade utsläpp av NO_x . Ett system som enbart syftar till reduktion av CO_2 kan alltså medföra ökade utsläpp av NO_x . Därför vill EU-kommissionen arbeta vidare med frågan om reduktion av NO_x -utsläpp.

Svårigheten ligger i att styra och värdera klimateffekterna av utsläpp av NO_x från flyget på ett ändamålsenligt sätt. Kväveoxiderna kan delta i olika processer i atmosfären, och dessa processer kan se olika ut beroende på plats och tid för utsläppen. Detta gör att det är mycket svårt att relatera en viss mängd utsläpp till en specifik påverkan på klimatet. Det går

således inte att direkt översätta en viss mängd NO_x -utsläpp till motsvarande mängd koldioxid via en faktor. NO_x -utsläppen kan heller inte mätas vid varje flygning utan måste beräknas via modeller.

Under 2008 har konsultfirman CE Delft haft i uppdrag att i samarbete med intressenterna utreda möjligheten att hantera flygets klimatpåverkande NO_x -utsläpp vid sidan av utsläppshandelssystemet för CO_2 . Rapporten från CE Delft innehåller dels en översyn av de vetenskapliga belägen för NO_x -utsläppens bidrag till den globala uppvärmningen, och man kommer fram till att det inte råder någon tvekan om att flygets NO_x -utsläpp bidrar till den globala uppvärmningen via en ökning av ozonhalterna i atmosfären. Dessutom utredes nedanstående sex förslag på hur reglering av NO_x -utsläppen skulle kunna ske.

- NO_x -avgift för LTO-cykeln⁵⁷
- NO_x -avgift för LTO-cykeln inklusive en avståndsfaktor för att inkludera enroute⁵⁸
- NO_x -avgift enroute
- Inkludering av NO_x i EU:s handelssystem
- ICAO-standards för NO_x i LTO-cykeln
- Multiplikator för CO_2 -utsläppen.

Sammanfattningsvis anser CE Delft att det tar tre till fem år att ta fram ett fungerande styrmedel för att hantera flygets NO_x -utsläpp. En enhet för att mäta klimatpåverkan från NO_x måste tas fram, liksom ett sätt att räkna fram utsläppen under cruisefasen.

Dagens svenska system för differentierade NO_x -avgifter tillämpas endast på LFV:s flygplatser och syftar till att förbättra den lokala och regionala luftkvaliteten. Systemet är uppbyggt så att flygplan med stora utsläpp av NO_x får betala en högre avgift än de flygplan som har låga utsläpp, vilket bygger på att flygplansflottan är differentierad. På många av de icke-statliga svenska flygplatserna är flygplansflottan ganska likartad vilket inte ger någon större differentiering, avgiften blir således ungefär densamma. De lågkostnadsbolag som trafikerar flertalet icke-statliga flygplatser har dessutom redan en moderniserad flygplansflotta med relativt låga NO_x -utsläpp. Införande av en NO_x -avgift på dessa flygplatser skulle därmed inte ge några incitament för att byta till flygplan med lägre NO_x -utsläpp vilket innebär att den miljömässiga vinsten av att utöka systemet är ganska liten i dagsläget.

Inom CAEP pågår arbete vad gäller utvidgning av NO_x -avgiftssystemet till enroute-delen av flygningen. En utredning inom CAEP har funnit ett samband mellan LTO-utsläpp och enroute-utsläpp för vissa motorer men mycket arbete återstår innan riktlinjer finns framtagna inom detta område.



KAPITEL ELVA

Flygplatser och svensk luftfartspolitik

Den svenska regeringen har lagt en infrastrukturproposition som innebär förslag till relativt stora förändringar vad gäller den svenska luftfartspolitik. Man föreslår ett statligt basutbud som ska inkludera tio flygplatser. Övriga flygplatser som ingår i den statliga infrastrukturförvaltarens, LfV:s, ansvarsområde idag anser regeringen bör övertas av regionala och lokala intressen. Flygplatser som regionerna inte vill överta ansvaret för kan komma att läggas ned.

Flygplatser i Sverige och internationellt

Det finns enbart inom EU ca 3 390 flygplatser (2006).⁵⁹ I statistiken inkluderas alla typer av flygplatser såsom allmänna flygplatser – dvs. av Luftfartsstyrelsen godkända och till allmänt bruk inrättade och drivna flygplatser, instrumentflygplatser (trafikflygplats) – dvs. godkända enskilda flygplatser, allmänna flygplatser, eller militära flygplatser upplåtna för civil luftfart där flygtrafikledningstjänst utövas (utgörs av minst AFIS⁶⁰) och slutligen enskilda flygplatser – för enskilt bruk inrättade och drivna flygplatser.

Sverige har 250 flygplatser och intar därmed fjärdeplatsen i Europa och en 27:e placering internationellt. Flertalet av de svenska flygplatserna är enskilda flygplatser som drivs i privat regi eller av flygklubbar. I tabell 4 presenteras det totala antalet flygplatser i ett antal europeiska länder.⁶¹

Tabell 4 Urval av europeiska länders flygplatser

Ranking i världen	Land	Antal flygplatser
13	Tyskland	550
14	Frankrike	476
17	Storbritannien	449
27	Sverige	250
37	Spanien	154
40	Finland	148
46	Italien	132
48	Polen	123
49	Tjeckien	122
51	Turkiet	117

Källa: The World Factbook CIA 2008

Antalet flygplatser med kommersiell trafik uppgår till 2 642 stycken, varav Europa har det största antalet, 913 stycken. Antalet nya flygplatser med flygtrafik ökar mest i Asien och Mellanöstern. Där planeras och prospekteras nya flygplatser för att möta behovet som regionerna uppvisar, speciellt inom lägstkostnadssegmentet.

Under 2007 ökade passagerartrafiken på världens flygplatser med 6,9 procent i jämförelse med föregående år. Totalt uppgick antalet passagerare på ACI⁶² flygplatser till 4,8 miljarder och 88,5 miljoner ton gods samt 76,4 miljoner flygrörelser mättes upp på dem. I tabell 5 presenteras de tio största flygplatserna i världen mätt i passagerare. Under de senaste tio åren har den amerikanska dominansen bland de tio största flygplatserna minskat något.

Tabell 5 De tio största flygplatserna mätt i miljoner passagerare

Rank	Flygplats	Passagerare 1998	Passagerare 2007	Förändring % 1998/2007
1	Atlanta GA (ATL)	36,1	89,3	147
2	CHICAGO IL (ORD)	34,8	76,1	119
3	London (LHR)	28,8	68,0	136
4	Tokyo (HND)	23,6	66,8	161
5	Los Angeles (LAX)	29,5	61,8	109
6	Paris (CDG)	18,1	59,9	230
7	Dallas/Fort Worth TX (DFW)	28,2	59,7	112
8	Frankfurt (FRA)	20,0	54,1	170
9	Peking (PEK)	7,9	53,5	577
10	Madrid (MAD)	12,1	52,1	331

Källa: ACI, ATI sammanställt av Luftfartsstyrelsen

En tydlig tendens som kan skönjas såväl i det svenska som i det europeiska flygplatssystemet är att sekundärflygplatser⁶³ har den största procentuella trafikökningen under 2000-talet, medan de allra största huvudflygplatserna, såsom London Heathrow, Frankfurt och Paris CDG uppvisar en blygsam ökning eller till och med negativ utveckling. Flertalet lägstkostnadsbolag har valt att förlägga sin trafik på sekundärflygplatser, dessutom råder det en kapacitetsbrist på huvudflygplatserna, vilket har bidragit till utvecklingen. Det bör till-

läggas att avgiftsnivån på huvudflygplatserna under de senaste 10 åren har ökat markant och därmed öppnat för mindre flygplatser i storstadsregioner för att attrahera lågkostnadsflygbolagen. En annan intressant utveckling är att flygplatserna i östra Europa uppvisar en tydlig ökning under 2000-talet, såsom Bratislava, Sofia, Riga Vilnius, Katowice m.fl., vilket delvis beror på den kraftiga ekonomiska tillväxt länderna har haft under perioden samt flera länders medlemskap i EU. I Sverige är flygplatserna Stockholm-Skavsta, Stockholm-Västerås och Göteborg-City flygplatser med ett dominerande inslag av lågkostnadsbolag och liksom i övriga Europa uppvisar dessa flygplatser en påtaglig passagerarutveckling under de senaste tio åren, se tabell 6.

Tabell 6 Passagerarutveckling 1998-2007 på Stockholm-Skavsta, Stockholm-Västerås och Göteborg-City

	Göteborg-City	Stockholm-Skavsta	Stockholm-Västerås	Summa
1998	13055	210388	96075	319518
1999	6704	240233	107565	354502
2000	2972	271778	113755	388505
2001	90508	252619	185312	528439
2002	193002	319123	190038	702163
2003	304095	974716	197584	1476395
2004	433935	1346811	242376	2023122
2005	499293	1741301	221422	2462016
2006	535997	1773330	182700	2492027
2007	743809	1994512	178741	2917062
Förändring 1998-2007				
	5598%	848%	86%	813%

Källa: Luftfartsstyrelsen

Det finns olika grupper av flygplathållare i Europa. Första gruppen består av flygplatsbolag med endast en flygplats. Andra gruppen består av flygplatsförvaltare som handhar ett nätverk av flygplatser på nationell nivå. Tredje gruppen består av privata globala flygplatsbolag. En tydlig trend sedan 2000 är att internationella flygplatser blivit intressanta investeringsobjekt bland privata flygplatsbolag. BAA är hittills det enda bland europeiska flygplatsbolag som är helt privatägt genom Ferrovials förvärv av BAA 2006.

Lufthansa är ett av få flygbolag som visat intresse av att inneha ägarandel i en flygplats. Under 2006 ökade flygbolaget sin andel i Frankfurts flygplats från 4 procent 2005 till 9 procent 2006.

Översyn av det svenska flygplatssystemet

Regeringen har i propositionen Framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:35) redovisat sin syn på det svenska flygplatssystemet. Regeringen föreslår att staten bör ansvara för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet. I det nationella basutbudet föreslår regeringen att följande flygplatser ska ingå: Stockholm-Arlanda, Stockholm-Bromma, Kiruna, Göteborg-Landvetter, Luleå, Malmö, Umeå, Visby, Åre-Östersund och Ronneby.

Flygplatserna i Jönköping, Karlstad, Skellefteå, Sundsvall, Ängelholm och Örnsköldsvik som i dag förvaltas av LfV och som inte föreslås ingå i det nationella basutbudet bör övertas av regionala och lokala intressen, t.ex. kommuner, landsting och näringsliv.

Regeringen bedömer att regionala och lokala intressen torde ha bättre möjligheter än staten att utveckla flygplatsen i det regionala sammanhanget. Ett aktivare kommunalt och regionalt huvudmannaskap för en flygplats bör också stärka incitamenten för ett ökat engagemang från det lokala näringslivet. Skulle inga intressen föreligga från regionalt eller lokalt håll för ett övertagande av en statlig flygplats föreslås att LfV får mandat att besluta om nedläggning av flygplatsen.

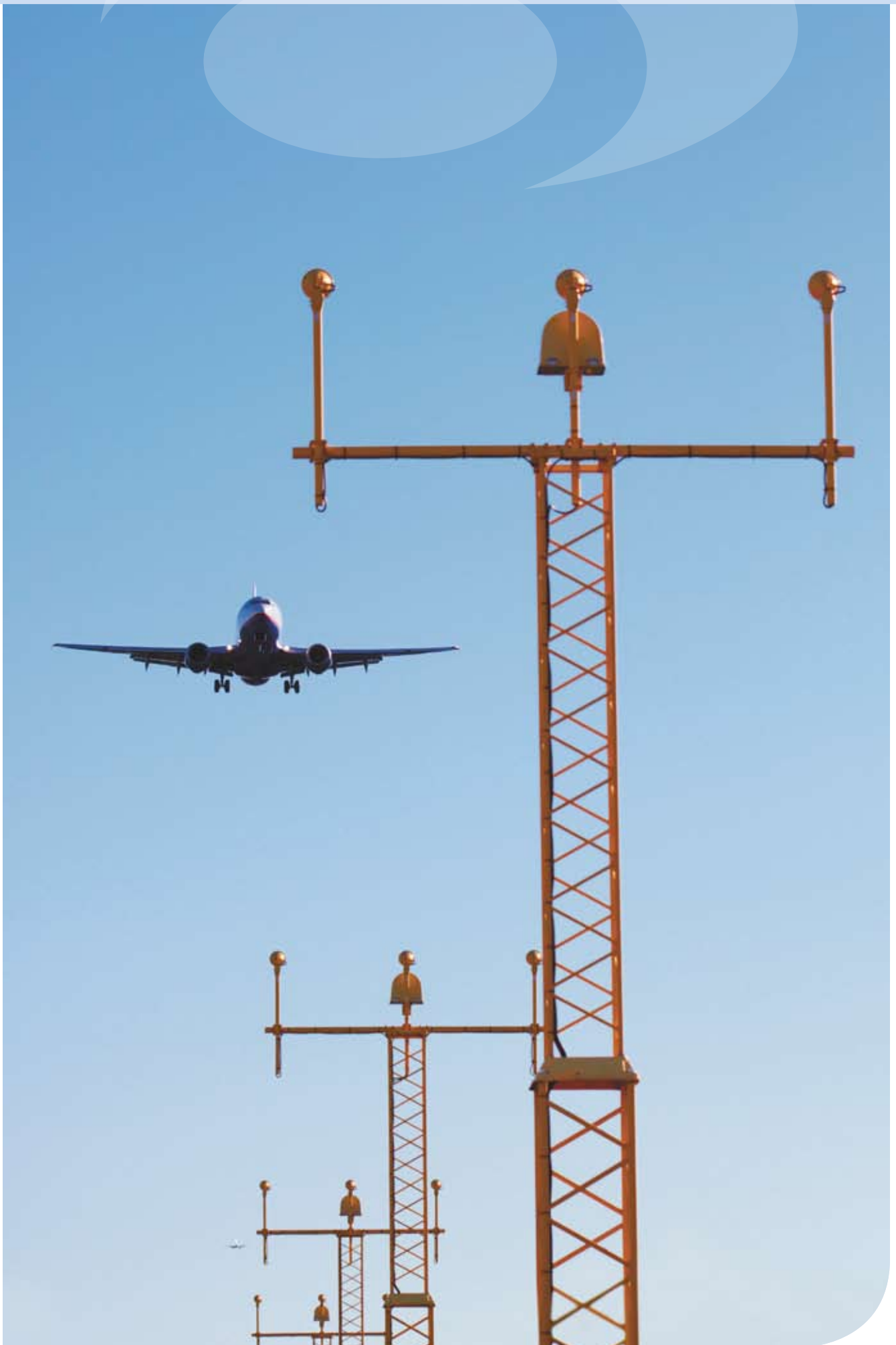
En flygplats som övergår från statligt till kommunalt/regionalt huvudmannaskap föreslås få del av driftbidrag på samma premisser som gäller för befintliga icke-statliga flygplatser.

Driftbidraget bör stödja de mest perifera flygplatserna

I propositionen föreslås att driftbidraget bör ges en mer preciserad koppling till behovet av att säkerställa den interregionala tillgängligheten i de fall det saknas tillfredsställande kollektiva transportalternativ.

Statligt driftbidrag till icke-statliga trafikflygplatser ska, efter en övergångstid fram till och med 2011, huvudsakligen ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik. För närvarande upphandlar Rikstrafiken trafik på nio flygplatser som är bidragsberättigade. För bidragsåret 2008 utbetalades driftbidrag till totalt 18 flygplatser.

De medel som framöver frigörs från anslaget till driftbidrag föreslås bli överförda till de regionala planerna. Inom ramen för de regionala planerna kan summan av dessa överförda medel prioriteras och användas för drift av icke-statliga regionala flygplatser, omfattande även de eventuella statliga flygplatser som övergår till icke-statlig regi. Det blir på detta sätt regionernas ansvar om man, inom ramen för ett trafikslagsövergripande perspektiv, vill prioritera överförda medel antingen till drift av flygplatser eller till andra åtgärder i de regionala trafiksystemen.



KAPITEL TOLV

Internationellt arbete

Det svenska ordförandeskapet inträffar andra halvåret 2009, efter valet till Europaparlamentet samt när en ny EU-kommission har tillträtt. De tre påföljande ordförandeländerna arbetar ihop ett gemensamt 18-månadersprogram. Målet är bl.a. att i Köpenhamn 2009 komma fram till ett globalt avtal om klimatförändringar för tiden efter 2012.

Flygsäkerheten måste ses som ett system som bygger på att operatörerna verkar på en gemensam marknad på lika villkor. Staternas främsta uppgift är att säkerställa att regelverken tillämpas på ett enhetligt sätt över hela EU genom att brister i flygsäkerheten identifieras och åtgärdas.

Ett nytt EU-fördrag

Det råder en osäkerhet runt Lissabonfördragets framtid – om och när en övergång till nya regler kommer att äga rum.

Lissabonfördraget är det andra försöket att upprätta ett nytt EU-fördrag efter Frankrikes och Nederländernas nej till det konstitutionella fördraget år 2005. Det irländska folket röstade nej till fördraget i en folkomröstning i juni i år. Det råder även en viss osäkerhet om möjligheten till ratificering på andra håll, bland annat i Tjeckien. Det franska ordförandeskapet driver starkt frågan och hoppas på en lösning som innebär att ”det irländska problemet” är löst i god tid innan 2009 års Europaparlamentsval den 4 juni. Lissabonfördraget kan träda i kraft först efter det att, i enlighet med artikel 48 i det befintliga EU-fördraget, det har ratificerats av samtliga medlemsstater i överensstämmelse med deras konstitutionella bestämmelser. Sveriges riksdag röstade ja till Lissabonfördraget den 20 november 2008.

Lissabonfördraget undertecknades av EU:s stats- och regeringschefer i december 2007 med en tidplan att godkännas av samtliga medlemsstater under 2008 och träda i kraft innan Europaparlamentsvalet 2009. Syftet med de ändringar och tillägg som införs i och med Lissabonfördraget är att effektivisera och demokratisera beslutsfattandet genom:

- Mer insyn och öppenhet: EU:s offentlighetsprincip ges en större tyngd
- Lättare att fatta beslut: Fler beslut ska fattas med kvalificerad majoritet i stället för enhällighet
- Mer makt åt nationella parlament: De nationella parlamenten ska kontrollera EU-institutionernas maktutövning dvs. om beslut ska fattas på EU-nivå eller i medlemsländerna (subsidiaritetskontroll).
- Antalet kommissionärer kommer på sikt att bli färre än antalet medlemsstater.

En övergång till beslut med kvalificerad majoritet kan å ena sidan innebära att beslutsprocessen blir snabbare men det finns en risk att medlemsstater med få röster får svårare att få igenom sina ståndpunkter eftersom kravet på 62 procent av befolkningen gynnar folkrika stater.⁶⁴

Inom transportområdet ska berörda institutioner enligt fördraget fastställa gemensamma regler för internationella transporter till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier, de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat, åtgärder för att förbättra transportsäkerheten och alla andra lämpliga bestämmelser.⁶⁵

Strategi och handlingsplan för EU-arbetet

Det kommande året kommer att präglas av förberedelsearbete inför det svenska ordförandeskapet i EU, andra halvåret 2009. Den sittande kommissionen byts ut under 2009 vilket innebär att merparten av kommissionens lagstiftningsinitiativ läggs fram under 2008. Nästa val till Europaparlamentet inträffar i juni 2009 och det nya parlamentet kommer att kunna återuppta arbetet först under hösten. Under slutet av 2009 kommer anslutningsförhandlingar med Kroatien att nå ett avgörande skede. Förhandlingarna med Turkiet fortskrider dock med större osäkerhet då landet enligt kommissionen bara i liten omfattning gått vidare med de prioriteringar som EU tidigare pekat på.

Den svenska regeringen har identifierat följande fem övergripande prioriteringar för sitt ordförandeskap:

- Klimat, miljö och energi
- Jobb, tillväxt och konkurrenskraft
- Ett tryggare och öppnare Europa
- Östersjön och relationerna med närområdet⁶⁶
- EU som global aktör och fortsatt utvidgning.

Sverige ska vara pådrivande när det gäller miljöarbetet på internationell nivå.⁶⁷ Rådets slutsatser⁶⁸ om en europeisk energistrategi för transportsektorn utgår från att det behövs en kombination av olika åtgärder för att nå uppsatta mål. Den betonar behovet av energieffektiviseringar inom samtliga trafikslag, en ökad andel förnybara drivmedel och olika förändringar av beteendet. Transporterna svarar för över 20 procent av växthusgasutsläppen inom EU, därför anser de tre kommande ordförandeskapen att prioritet bör ges åt att avsluta arbetet med förordningen om minskade koldioxidutsläpp från bilar och att se till att utsläppen från civilflyget på ett smidigt sätt inkluderas i gemenskapens system för utsläppshandel.

För att stärka den svenska positionen och inflytandet i EU-arbetet och skapa bättre förutsättningar i förhandlingsarbetet har Luftfartsstyrelsen och Näringsdepartementet inlett ett arbete med att ta fram en handlingsplan och strategi för EU-arbetet inom luftfartens område.

18-månadersprogrammet

Ordförandeskapet hösten 2009 innebär att Sverige under ett halvår kommer att leda arbetet i EU och ansvara för att driva utvecklingen framåt i ett antal viktiga EU-frågor. För att förbättra kontinuiteten i EU-arbetet arbetar de tre påföljande ordförandeländerna ihop i ett 18-månadersprogram. Sverige ingår i en trio med Frankrike (ordförande i EU hösten 2008) och Tjeckien (ordförande våren 2009). Programmet består av ett strategiskt ramverk som beskriver trions gemensamma intresseinriktning och en katalog över mer direkta åtgärder under 18-månadersperioden. Att ta itu med klimatförändringarna och dess kopplingar till energipolitiken kommer att vara en av huvudprioriteringarna. Målet är att i Köpenhamn 2009 komma fram till ett ambitiöst, globalt och övergripande avtal om klimatförändringar för tiden efter 2012, i enlighet med EU:s tvågradersmål.

Inom transportsektorn avser de tre ordförandeskapen att inrikta sig på tre övergripande koncept: hållbara och konkurrenskraftiga transporter, säkra transportsätt och utveckling av intelligenta transportsystem. De tre ordförandeskapen kommer att ägna särskild uppmärksamhet åt Galileoprogrammet. När det gäller luftfarten avser ordförandeskapen att nå en slutlig överenskommelse om en reviderad uppförandekod för system med datoriserad bokning. De kommer att granska det nya initiativet till ett gemensamt europeiskt luftrum med inriktning på slutförandet av den inre marknaden och med beaktande av den positiva miljöeffekten. De tre ordförandeskapen kommer också att driva på förhandlingarna om luftfartsavtal med tredje-länder, särskilt den andra fasen i luftfartsavtalet mellan USA och EU, luftfartsavtalet mellan Kanada och EU och avtalen med grannländer. När det gäller den andra fasen i luftfartsavtalet mellan USA och EU kommer de tre ordförandeskapen att på alla sätt försöka slutföra förhandlingarna.

Målet att bekämpa terrorism i alla dess former förblir en av Europeiska unionens främsta prioriteringar och kommer att ligga högt på dagordningen för de tre ordförandeskapen. För luftfarten kommer frågor kring vätskor i kabinbagaget och utrustning för säkerhetskontroll av passagerare vara prioriterade. Den 29 april 2008 trädde en ny ramförordning (EG) nr 300/2008 i kraft med gemensamma skyddsregler avseende luftfartsskydd. Förordningen ska tillämpas senast den 29 april 2010. Då de nya kraven med största sannolikhet medför vissa lättnader, särskilt för flygföretagen, är det önskvärt att arbe-



tet med utarbetandet av tillämpningsbestämmelser slutförs så snart som möjligt. Lättnaderna baseras på andra och/eller alternativa metoder som innebär att samma nivå på luftfartsskyddet bibehålls.

I augusti 2006 avslöjades långt gångna planer på att genomföra terrordåd riktade mot det civila flyget, där en ny typ av flytande sprängämne skulle användas ombord i kabinen. Detta resulterade i att medlemsstaterna inom EU och många länder världen över införde begränsningar avseende vätskor i kabinbagaget. EU-kommissionen har nu tagit ett initiativ till att en avveckling av vätskebegränsningen ska genomföras före april 2010. Avvecklingen bygger på att det finns teknisk utrustning framtagen som kan avgöra innehållet i vätskor.

På många flygplatser pågår tester av utrustning som kan effektivisera och förbättra säkerhetskontrollen av passagerare. En sådan typ av utrustning är s.k. personskaners (body scanners). Utrustningen visar föremål oavsett om de är gjorda av metall eller av annat material och är avsedd att i framtiden kunna ersätta både metalldetektorbågen och den manuella kontrollen. Det är mycket viktigt att klargöra hur utrustningen fungerar och används och att de regler som utarbetas tar hänsyn till integritetsaspekterna. I sammanhanget kan nämnas att på de flygplatser, där utrustning har testats, och där passagerare och besättningar fått välja, har en absolut majoritet valt personskanern.

Det gemensamma luftrummet i Europa år 2012 – Single European Sky, SES

Luftfarten är viktig i den europeiska ekonomin. Totalt sett omsätter den 220 miljarder EUR och sysselsätter 3,1 miljoner människor. Det europeiska luftrummet är ett av de mest belastade i världen. Under 2006 tog luftrummet emot nästan 10 miljoner flygningar och under en dag kunde antalet uppgå till nästan 33 000 flygningar. Fram till år 2020 förväntas en fördubbling av flygtrafiken och ett sätt att hantera denna trafikfördubbling är att skapa ett gemensamt luftrum inom Europa (Europeiska kommissionen, 2008).

År 1960 uttalade Eurocontrol⁶⁹ att någon form av gemensamt övre luftrum skulle skapas bland de då sex medlemsstaterna. År 1999 meddelade kommissionen rådet att ett gemensamt luftrum skulle inrättas och år 2004 fastställdes förordningarna som hanterar detta.⁷⁰

Ett gemensamt luftrum innebär högre säkerhetsnivå, bättre kapacitetsutnyttjande och effektivare användning av flygtrafikfiktjänsten. Eurocontrol ansvarar för att utveckla regleringen för införandet av Single European Sky (Eurocontrol, 2008). Anledningen till inrättandet av det gemensamma luftrummet är att dagens system inom gemenskapen snart har nått gränsen för sin kapacitet och de flygvägar som nyttjas idag är inte

optimala. Tid och pengar går förlorade och dessutom orsakar luftfartygens onödiga bränsleanvändning utsläpp. Om trafiken dubbleras fram till 2020 kommer tekniska och organisatoriska lösningar inte att räcka till som de är utformade idag, vilket kan leda till otillfredsställd efterfrågan, minskad konkurrenskraft och outnyttjad ekonomisk potential för såväl operatörer av luftfartyg som ekonomin i stort.⁷¹

Det gemensamma luftrummet kan dock inte enbart skapas genom gemensamma tekniska och operativa åtgärder, utan det krävs även en gemensam styrning av luftrummet och en omorganisering av luftrummet strukturer och användning (Europeiska kommissionen, 2008). Det gemensamma luftrummet är även en del av slutförandet av den inre marknaden och ska även beaktas som en positiv miljöeffekt. Luftrummet ska upprättas med hjälp av SESAR⁷² som utformar flygledningssystemet som ska nyttjas i det gemensamma luftrummet.⁷³ Under 2008 har SESAR inlett arbetet med att ta fram konkreta förslag till hur implementeringen av SES ska genomföras.

Arbetet med det gemensamma luftrummet pågår och under 2008 har bland annat kommissionen arbetat vidare på de första regleringarna.⁷⁴ De områden som kommissionen önskade förändra efter en utvärdering som genomfördes 2007 handlar om: att kravet för en nationell tillsynsmyndighets oberoende ska skärpas, att samrådsorganet för industrin ska få en utökad roll, att periodisk granskning ska inrättas (det vill säga mätning och utvärdering av kvalitet och prestation). Dessutom ska medlemsstaterna genomföra funktionella luftrumsblock till 2012. Till detta kommer även att en mer centraliserad styrning ska upprättas för styrning och planering av luftrummet (detta sker i dag på frivillig basis genom ICAO och Eurocontrol, men genom förslaget flyttas ansvaret till EU). Bland förslagen finns vidare att SESAR:s plan för flygledningstjänst ska hanteras i regelverket samt att behörigheten för Europeiska byrån för Luftfartsäkerhet (EASA) ska utökas.

De grundläggande kraven i EASA-förordningen måste koordineras med SES II, eftersom frågor som har att göra med säkerhet föreslås lyftas över till EASA. Sverige delar i stort sett kommissionens ståndpunkter, men menar även att det är viktigt att se till att militära intressen på området inte åsidosätts. Dessa förslag till förändringar kommer att behandlas under hösten 2008, men arbetet kommer även att fortsätta under våren 2009 (Regeringskansliet, 2008) Förslaget innefattar dessutom att det görs ett förtydligande om att medlemsstater inte får vägra att utnämna en leverantör av flygtrafikfiktjänster för att denne är etablerad i en annan medlemsstat eller ägs av medborgare i den medlemsstaten.⁷⁵

Som nämns ovan föreslås att flygsäkerhetsbyråns (EASA) behörigheter ändras så att befogenheterna omfattar även flyg-

platser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster. Även detta ser regeringen i huvudsak positivt på eftersom flygsäkerhet är ett prioriterat område. Integreringen av flygsäkerhetsaspekter för flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster föreslås ske genom en utökning av tillämpningsområdet för den nya EASA förordningen nr 216/2008. Gemensamma regler för flygledningstjänst och flygtrafiktjänst finns genom reglering av det gemensamma luftrummet och delar av detta förs nu över till EASA-regleringen. Den svenska regleringen har redan tagit hänsyn till detta, eventuellt kan det komma att bli några mindre förändringar i Luftfartsstyrelsens bestämmelser. Förändringen bedöms inte ge några statsfinansiella konsekvenser. Rent principiellt ser Regeringen att när det gäller gränsöverskridande luftfartsverksamheter är det en fördel om lagstiftningen gäller samtidigt i alla medlemsstater. Vidare anser Regeringen att EASA bör ha det övergripande ansvaret för regelutveckling och uppföljning av tillämpning, vilket förhoppningsvis leder till minskat dubbelarbete. Tillståndsgivningen och tillsynsverksamheten bör dock hanteras på nationell nivå och genom att EASA inspekterar medlemsstaterna blir arbetet harmoniserat på

ett bättre sätt än om beslut skulle fattas centralt av EASA. I allmänhet stödjer övriga medlemsstater att ansvaret för flygsäkerhetsrelaterade frågor ska föras över till EASA.⁷⁶

Det tredje luftfartspaketet

Kommissionen antog den 18 juli 2006 efter ett omfattande förberedelsearbete – inklusive ett konsultationsförfarande – ett förslag till revision av de tre centrala förordningarna som vanligtvis brukar kallas det tredje luftfartspaketet, nämligen ”licensieringsförordningen” (2407/92), ”marknadsförordningen” (2408/92 och ”prisförordningen” (2409/92). Förslaget innebar att dessa förordningar skulle konsolideras i en enda ny förordning och innefattade även förslag på revision av regelverket.

Efter en grundlig behandling i ministerrådet där kommissionens ursprungliga förslag kom att ändras på flera punkter lyckades ministerrådet (och kommissionen) även träffa en uppgörelse med parlamentet som i sin tur ursprungligen hade ett stort antal ändringsförslag.

Denna nya förordning (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1009/2008 av den 24 september 2008



om gemensamma regler för tillhandahållande av flygtrafik i gemenskapen) trädde i kraft den 1 november 2008.

Allmänt kan sägas att förändringarna inte är dramatiska. Detta var heller inte kommissionens avsikt. I förslaget beto- nade kommissionen att förordningarna i mångt och mycket fungerat väl men att vissa ändringar krävdes, särskilt på de områden där kommissionen ansåg att medlemsstaternas till- lämpning borde bli mera enhetlig för att villkoren inom den inre luftfartsmarknaden skulle vara rimligt harmoniserade samtidigt som några regler bedömdes ha spelat ut sin roll.

Ändringarna i den nya förordningen i förhållande till de tre ersatta berör i huvudsak.

- Reglerna för operativa licenser och inhyrning av luftfartyg, särskilt med besättning (wet lease)
- Förhållandet mellan den gemensamma europeiska luft- fartsmarknaden och tredjelandstrafik
- Reglerna för allmän trafikplikt
- Trafikdistributionsreglerna mellan flygplatser
- Prisförordningens regler om ingripande mot flygpriser.

Genom den nya förordningen skärps kraven något vid pröv- ningen av förstagångsansökan om operativ licens. Dessutom skärps något kraven på medlemsstaterna när det gäller tillsynen av operativa licenser och bestämmelserna om återkallande av operativ licens har utvecklats och gjorts tydligare. Reglerna för inhyrning av luftfartyg med besättning (wet lease) från tredje land har utvecklats och blivit tydligare.

När det gäller allmän trafikplikt har lättnader skett i admi- nistrationen samtidigt som kommissionens roll stärks när det gäller att förhindra felaktig användning av allmän trafikplikt. En viktig sak är att en regel införts som reglerar hur man ska förfara vid avbrott i trafiken, något som nuvarande lagstift- ning saknar. Koncessionstiden för allmän trafikplikt förlängs från tre till fyra eller fem år.

När det gäller reglerna om fördelning av flygtrafik mellan flygplatser innebär regleringen att nuvarande system med sär- skilt inrättade flygplatssystem avskaffas. Istället får medlems- staterna införa regler om trafikfördelning mellan flygplatser som betjänar samma stad eller storstadsregion.

När det gäller flygpriser innebär reglerna öppnare och tyd- ligare prisredovisning för kunderna. Bl.a. måste passagerarpris- erna inkludera alla tillämpliga avgifter och skatter. Dessutom ska bl.a. skatter och avgifter av olika slag särredovisas.

Sammantaget kan sägas att slutresultatet är tillfredställande för svensk del. I arbetet var det en svensk målsättning att för- enkla och tydliggöra reglerna samtidigt som onödiga bördor inte skulle läggas på flygföretag och myndigheter. För Sveriges del var det särskilt viktigt att reglerna om allmän trafikplikt blir

praktiska att tillämpa och möjliggör effektiva och ekonomiskt gynnsamma trafiklösningar. På denna punkt blev slutresultatet bättre än kommissionens ursprungliga förslag. Slutligen torde slutresultatet vara rimligt med hänsyn till Sveriges uppfattning om proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna.

Direktiv för flygplatsavgifter

Det förslag till direktiv för flygplatsavgifter som kommissio- nen lade fram under våren 2007 har nu färdigberetts inom EU i och med att förslaget efter ett antal bearbetningar och avstämningar passerat Parlamentets andra läsning. Därmed är rådets direktiv klara för publicering och kan börja gälla under slutet av nästa halvår. Från ikraftträdandet har medlemslän- derna 24 månader på sig för implementering av direktivet. Syftet med direktivet är i första hand att förbättra kostnads- effektivitet och undvika snedvridning av konkurrensen bland EU-områdets större flygplatser.

Förslaget är också en del i ett flygplatspaket vari även ingår kommissionens meddelande om en åtgärdsplan för flygplats- kapaciteten i Europa samt en rapport från kommissionen om tillämpningen av direktivet om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen. Flygplats- paketet syftar till att uppnå ett mer effektivt utnyttjande av flygplatskapaciteten inom gemenskapen.

Flygplatsavgiftsdirektivet avser flygplatser med mer än 5 miljoner årspassagerare eller den flygplats som har mest trafik i ett medlemsland och innehåller generella principer som ska tillämpas när flygplatsavgifter fastställs på nationell nivå. För att uppnå förbättrad kostnadseffektivitet och undvika snedvridning av konkurrensen förordas i förslaget bland annat en kostnads- baserad prissättning och transparent information till flygbolagen om flygplatsernas ekonomiska förutsättningar. Avgifterna får inte diskriminera mellan flygbolag eller mellan passagerare och ska vara transparenta. Konsultationer mellan flygplatsförvaltare och brukare ska äga rum på regelbunden basis. Parterna ska kunna avtala om specifika kvalitetsstandarder. Förslaget möjlig- gör också differentierade avgifter beroende på den tjänst som erbjuds vid terminalerna och att avgifter differentieras för att minska flygets miljöpåverkan. Flygplatserna kommer även fort- sättningsvis att fastställa sina egna avgifter.

Vidare blir en tillsynsmyndighet inrättad i varje medlems- stat. Den ska vara oberoende och ha till uppgift att kontrol- lera att direktivet tillämpas på ett korrekt och effektivt sätt och ska vid klagomål från brukarna bedöma om exempelvis en avgiftshöjning är skäligen eller ej. I Sverige förväntas rollen som oberoende tillsynsmyndighet tillfalla Luftfartsstyrelsen/ Transportstyrelsen.

Direktivet förutsätter en nationell reglering som rör till- lämpningen av direktivet i Sverige och aktualiserar även be-

hovet av kompletterande svenska föreskrifter om principerna för fastställandet av flygplatsavgifter på mindre flygplatser.

Gemensamma flygsäkerhetsbestämmelser i hela unionen

Den reviderade EASA-förordningen⁷⁷ trädde ikraft i mars 2008. Den nya förordningen som ersätter förordning 1592/2002 innehåller en rad viktiga förändringar. Bl.a. innebär förändringarna att kompetensen att reglera inom områdena pilotcertifikat, flygdrift och säkerheten hos flygbolag från tredjeland flyttas från medlemsstaterna till EU och utrymmet för medlemsstaterna att reglera verksamheten på nationell nivå minskar därigenom. Förordningen ställer också krav på att medlemsstaterna, kommissionen och EASA samarbetar i tillsynen över efterlevnaden av de gemensamma reglerna. Bl.a. ges EASA befogenhet att utreda enskilda företag i medlemsstaterna för att övervaka tillämpningen av reglerna. För att säkerställa en enhetlig tillämpning av bestämmelserna ges kommissionen möjlighet att ingripa mot enskilda tillstånd som medlemsstaterna lämnat i strid med bestämmelserna.

Den bakomliggande tanken med att skapa gemensamma flygsäkerhetsbestämmelser är att Europas medborgare ska kunna lita på att en hög och enhetlig säkerhetsnivå gäller över hela unionen. Ett gemensamt regelverk säkerställer samtidigt

principen om fri rörlighet på den inre marknaden för tjänster, personer och företag. Den fria marknaden inom EU innebär att tillsynsansvaret på sikt utvidgas till att omfatta även operatörer som inte utgör nationell luftfart i traditionell bemärkelse. Begreppet svensk luftfart förlorar sin betydelse i det gemensamma europeiska flygsäkerhetssystemet.

EASA har en plan att utvidga sitt ansvarsområde. Närmast i tur står ATM och flygplatsfrågor. Byråns behörighet har stegvis utvidgats och omfattar nu luftfartygs luftvärdighet, drift av luftfartyg och licensiering av flygbesättningar. Denna behörighet kompletteras av ansvar för tillhörande mekanismer för kontroll av efterlevnaden i medlemsstaterna och deras företag. I linje med detta föreslår kommissionen att utvidga byråns behörighet till att även omfatta de återstående viktiga säkerhetsområdena flygplatser och flygledning/flygtrafiktjänster. Denna pelare utgörs följaktligen av säkerhetsaspekterna på initiativet för ett gemensamt europeiskt luftrum.

EASA har tagit fram en NPA⁷⁸ rörande "Essential Requirements for Civil Aviation Environmental Protection". Regelförslaget går ut på att föra in grundläggande krav rörande miljöskydd i EU-förordningen 216/2008, vilken idag i huvudsak behandlar flygsäkerhetsrelaterade frågor. Artikel 6 i förordningen hanterar grundläggande krav på miljöskydd. Annex 16 om buller och utsläpp gäller men artikel 6 är endast



kopplad till typcertifiering och miljöcertifiering av luftfartyg. I syfte att uppnå synergieffekter i och med att EASA har hand om säkerhetsregleringen inom ett antal områden föreslås EASA-systemet utökas till att även omfatta miljösäkerhetsregleringen inom dessa områden. Det handlar bland annat om utformning och drift av flygplatser, inklusive rullbanors utformning och in- och utflygningssvägar. Dock avses inte här samtliga miljöaspekter som härrör från användning av flygplatser. Det handlar också om ATM och ANS, flygoperativa frågor och driftrestriktioner.

Tredjelandsavtal

Open Skies, EU/USA

Open Skies-avtalet som trädde i kraft den 30 mars 2008 ger flygbolagen inom EU och USA full frihet att trafikera destinationer på båda sidor av Atlanten. Avtalet anses vara ett av de viktigaste luftfartspolitiska avtalen inom den internationella lufträtten sedan Chicagokonventionen från 1944 och ersätter en mängd bilaterala avtal mellan USA och enskilda EU-länder. Med Open Skies försvinner även restriktioner på London-Heathrow. Fraktflyget inkluderas i avtalet. I avtalet förbinder sig USA och EU att i nästa steg även öppna upp möjligheten till cabotagetrafik.

För svenskt vidkommande kommer Open Skies-avtalet att innebära att såväl europeiska som amerikanska flygbolag i större omfattning än vad som är möjligt idag kan inleda trafik på Sverige. I första hand kommer Stockholm att vara av intresse. Men på längre sikt kan även Göteborg, som fram till mitten av 1990-talet hade trafik på New York, vara av intresse. Också Malmö med närheten till Köpenhamn kan bli föremål för ökat internationellt intresse. Två tänkbara utfall kan bli resultat av Open Skies-avtalet. Ett alternativ är att trafik kan komma att bedrivas i större omfattning från sekundära destinationer. Redan nu ser vi denna utveckling i Tyskland och Storbritannien. Ett annat alternativ är att avtalet kan komma att bana väg för lågkostnadsbolagen att finna nya marknader över Atlanten. Atlantrafiken är den största enskilda marknaden med över 50 miljoner passagerare årligen. Ryanairs planer på långflygningar till lågpris har varit på gång i flera år. Enligt bolagets kommunikationschef kommer detta att bli verklighet inom 12–18 månader. Stockholm-Skavsta är en av de flygplatser i Europa som väntas att få USA-flyg.

Bilaterala och multilaterala överenskommelser inom luftfartens område

Från de bilaterala luftfartsavtalens område kan nämnas att Sverige – tillsammans med de övriga skandinaviska länderna – haft luftfartsförhandlingar med Japan, Singapore och Thailand.

Förhandlingarna med Singapore och Thailand resulterade i att enighet nåddes om texter till helt nya luftfartsavtal. Dessa förhandlingar syftade främst till modernisering och EU-anpassning av avtalen. Det sistnämnda innebär att Singapore och Thailand accepterar att även icke-svenska (icke-skandinaviska) flygföretag kan flyga med stöd av vårt avtal med dessa länder.

Förhandlingarna med Japan syftade inte till nya avtal, men väl till EU-anpassning, viss modernisering och sist men inte minst ökade möjligheter för flygföretag som designeras av ett skandinaviskt land att flyga på Japan. Förhandlingarna kan bedömas som delvis framgångsrika.

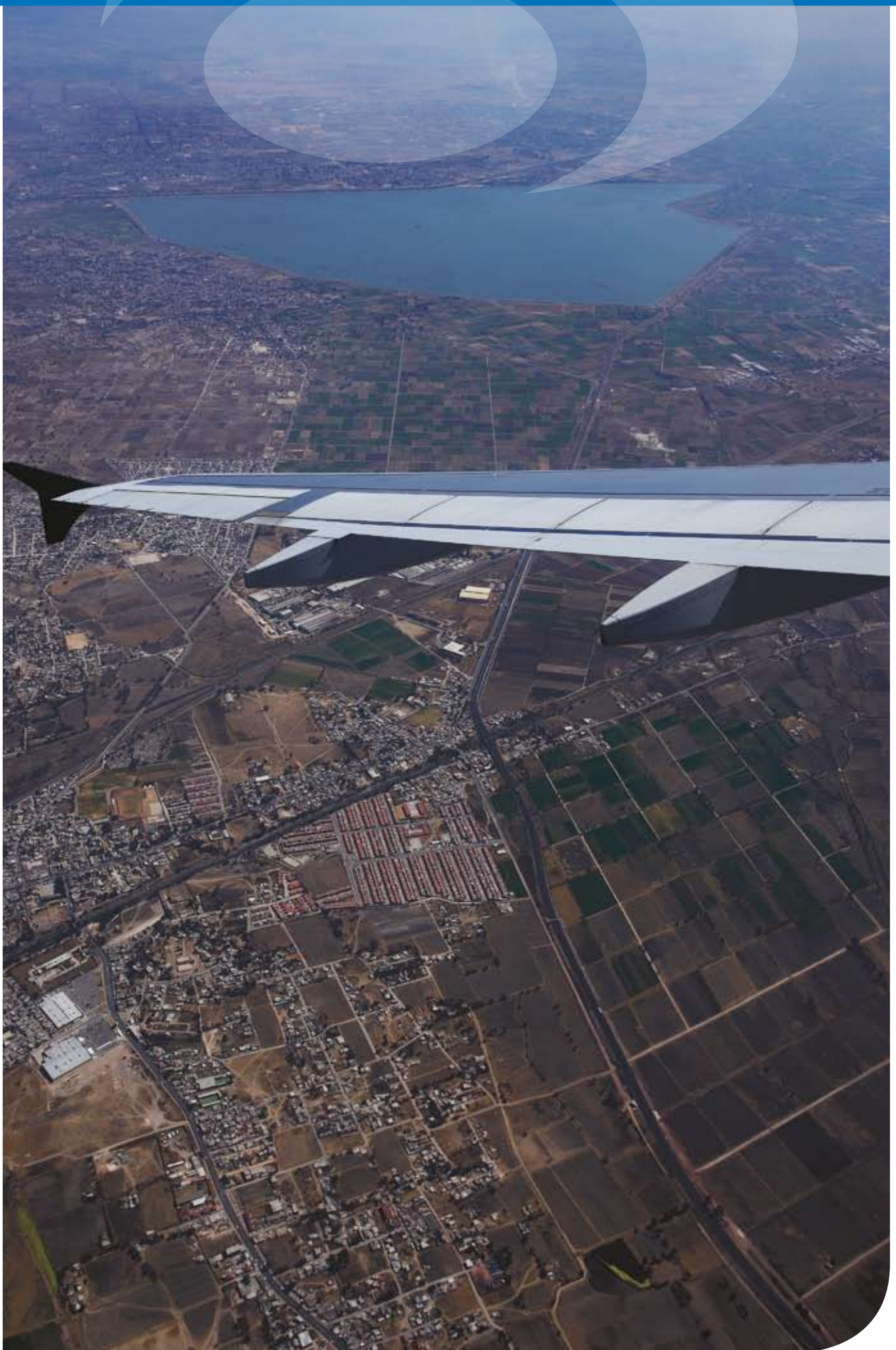
Ett stående tema för de skandinaviska länderna är luftfartsrelationerna med Ryssland. Planerade luftfartsförhandlingar är dock uppskjutna till nästa år. Ett särskilt problem som hela gemenskapen har med Ryssland är betalningarna för överflygning av Sibirien. Ryssland har ännu inte skrivit på den överenskommelse som framförhandlats mellan gemenskapen och Ryssland om avveckling av detta system. Kommissionen önskar att gemenskapen lagstiftar om möjligheten att vidta motåtgärder för att sätta press på Ryssland.

De skandinaviska länderna har dessutom kontaktat Turkiet för att få till stånd konsultationer eller förhandlingar. Detta är ett stort intresse bland skandinaviska flygföretag att få bättre möjligheter att trafikera Turkiet. Det är dock i dagsläget oklart när förhandlingar kan komma igång.

Sverige följer och deltar i viss utsträckning i gemenskapens förhandlingar med tredje land som leds av kommissionen. Under året har det s.k. andra stegets förhandlingar inletts mellan gemenskapen och USA. Några konkreta framsteg har dock inte kunnat ske ty utan alla avvaktar att den nya administrationen kommit på plats i Washington. Under vårt ordförandeskap kommer arbetsbelastningen på Sverige när det gäller gemenskapens luftfartsförhandlingar att öka markant.

EU-kommissionen har under året ingått s.k. horisontella avtal med ytterligare ett antal vilket gör att dessa länder accepterar att EG-lufttrafikföretag utan diskriminering kan designeras från vilken medlemsstat som helst.

Inom ICAO pågår arbetet under svenskt ordförandeskap att skapa en multilateral överenskommelse inom luftfartens område som inte rör flygtrafik som sådan utan ersättnings- och ansvarsfrågor, den s.k. revisionen av Romkonventionen. Lyckas projektet skapas en internationell ordning för ansvar och ersättning vid stora terroristattacker, inklusive en fond som skall ersätta det försäkringsmarknaden inte kan betala. Därmed skulle flygföretagen inte heller riskera att bli stående på backen om försäkringsmarknaden skulle kollapsa vid en terrorishändelse, nationella garantiordningar bli onödiga och en rimlig riskfördelning och en effektiv ersättningsmekanism etableras.



KAPITEL TRETTON

Framtidsscenarier

Luftfartsstyrelsens prognos är baserad på den mest troliga utvecklingen den närmaste framtiden. De antaganden som prognosen är grundade på är förknippade med större eller mindre osäkerhet. Utifrån en kartläggning av olika omvärldsfaktorer har Luftfartsstyrelsen valt ut två som har stor inverkan på utvecklingen inom branschen och samtidigt är förknippade med stor osäkerhet, samt kombinerat dessa i fyra hypotetiska scenarier i syfte att belysa osäkerheten i prognosen och hur omvärlden påverkar flygbranschen.

Utifrån de två omvärldsfaktorererna skapas fyra scenarier som beskriver alla kombinationer av omvärldsfaktorernas utfall. Luftfartsstyrelsens framtidsscenarier behandlar konjunkturutvecklingen (kortvarig och svag konjunkturdämpning respektive långvarig och djup lågkonjunktur) samt miljöpolitikens utformning gentemot flyget (inga direkta miljöpolitiska åtgärder som särskilt berör flyget respektive kraftfulla miljöpolitiska åtgärder som särskilt berör flyget). Bränslepriserna antas vara desamma i konjunkturscenarierna.

En kortvarig och svag lågkonjunktur innebär ett scenario där turbulensen på de finansiella marknaderna redan i slutet av 2008 nådde sin kulmen. De kraftfulla stödpaketerna från regeringar i såväl EU som USA ger effekt och den amerikanska ekonomin börjar återhämta sig under andra kvartalet 2009. Den amerikanska återhämtningen innebär i sin tur att den begynnande lågkonjunkturen i EU kommer av sig och bostadspriserna stabiliseras för att det andra halvåret 2009 åter börja stiga med ökande konsumentförtroende som följd. Även den inhemska konsumtionens tillväxttakt antas öka redan 2009. Arbetslösheten ökar endast marginellt och sjunker tillbaka under 2010.

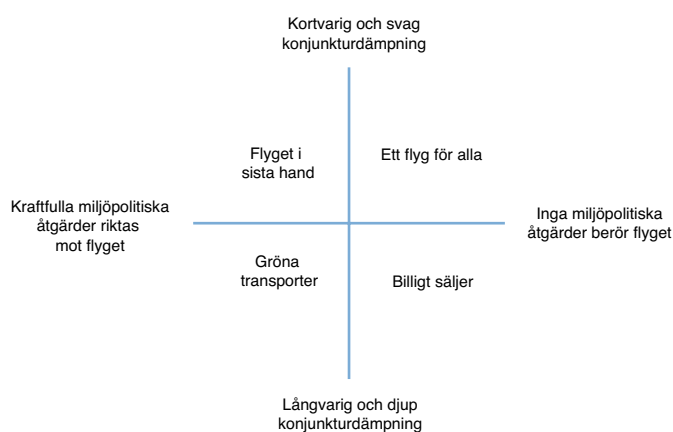
I det andra scenariot, en långvarig och djup lågkonjunktur, fortsätter försvagningen av den amerikanska ekonomin och spridningseffekterna blir allt allvarigare i Europa. Även Asien drabbas hårt av konjunkturedgången och förmår inte ta över rollen som draglok i den globala ekonomin. Bostadspriserna och börsutvecklingen i hela världen fortsätter att sjunka med minskande konsumtion och högre arbetslöshet som följd. Lågkonjunkturen blir den kraftigaste sedan depressionen under 1930-talet.

Konjunkturscenarierna kombineras med miljöpolitikens utformning. Ett scenario där kraftfulla miljöpolitiska åtgärder riktas särskilt mot flyget innebär att man på internationell nivå bestämmer sig för att införa betydande styrmedel mot fly-

gets klimatpåverkan. Ett globalt system för utsläppsrättshandel med hundra procentig auktionering införs och koldioxidtaket sätts lågt, vilket leder till höga utsläppsrättspriser. På europeisk nivå införs riktlinjer för hur NO_x -frågan ska hanteras och höga NO_x -avgifter införs både för LTO-utsläppen och utsläppen under väg på flygplatser i hela unionen. Den nationella miljöpolitiken omfattar införandet av en skatt på flygbränsle. Sammantaget innebär detta att priset på flygresor ökar kraftigt relativt andra transporter.

I det motsatta scenariot, där inga miljöpolitiska åtgärder särskilt riktas mot flyget, har EU:s medlemsstater svårt att komma överens om den miljöpolitiska inriktningen. Som konsekvens införs inga riktade ekonomiska styrmedel mot flyget utöver de som redan idag finns på plats eller har beslutats om på europeisk nivå. I den nationella miljöpolitiken arbetar man mer med generella riktlinjer och inga specifika styrmedel införs. Det innebär att endast en mindre del av utsläppsrätterna för flyg auktioneras och att utsläppstaket för koldioxid är generöst, vilket leder till låga utsläppsrättspriser.

Figur 29 Fyra framtidsscenarier

**Ett flyg för alla**

Efter en kortvarig konjunkturdämpning återhämtar sig ekonomierna i större delen av världen. Den amerikanska ekonomin får hjälp av en växande efterfrågan från Kina och Indien och länderna tar över rollen som draglok i den globala ekonomin. Efter en kort dämpning av resandet ökar de totala resandevolymerna åter kraftigt. Inga nya miljöpolitiska åtgärder införs vad gäller flyget, vilket gör att relativprisförändringar på

flygresor gentemot andra trafikslag pga. politiska åtgärder utelämnas. Miljöarbetet pågår framför allt hos flygplanstillverkarna, som driver på utvecklingen av mer miljöanpassade motorer i flygplan. Miljödebatten i media svänger till att fokusera på andra områden än flyget.

Konjunktordämpningen leder till en kort period av dämpad tillväxt för flyget följt av nya passagerarrekor på flygplatserna. Särskilt kraftigt ökar efterfrågan på långväga resor, framför allt till tillväxtländerna i Asien, men de nya avtalen mellan EU och Nordamerika gör att även den transatlantiska trafiken uppvisar höga tillväxttal.

Inrikesresandet med flyg i Sverige fortsätter att dämpas på sträckor mellan Stockholm och södra Sverige. Däremot ökar resandet mellan Stockholm och flygplatser i norra Sverige och Gotland. Sträckorna mellan Stockholm och Luleå samt Umeå går om Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg i passagerarantal. Regioner satsar i högre grad på sina flygplatser och fler kommuner tar över driften av dessa i samarbete med regionens näringsliv.

Kapacitetssituationen på flygplatserna försämras och allt fler storflygplatser i Europa och Nordamerika når sina kapacitetstak. I stället växer mindre regionala flygplatser i närheten

av storstadsregioner. I Asien fortsätter utbyggnaden av flygplatsinfrastruktur. Även kapacitetssituationen i luftrummet försämras och samarbetet inom Single Sky intensifieras.

Flertalet lågkostnadsbolag och nätverksbolag överlever konjunkturedgången och bolagen satsar även fortsättningsvis på olika konsumentgrupper. Affärsresenärer och långdistansresenärer väljer i högre grad nätverksbolag, även om Open Skies-avtalen gör att flera lågkostnadsbolag är verksamma på den transatlantiska marknaden. Lågkostnadsbolagen vänder sig till kort- och medeldistansresenärer och tillgodoser en stor del av efterfrågan på weekendresor och spontanresor. Konkurrensen på flygmarknaden intensifieras när det gäller internationell trafik.

Flyg i undantagsfall

Efter en kortvarig konjunkturdämpning återhämtar sig ekonomierna i större delen av världen. Den amerikanska ekonomin får hjälp av Kina och Indien som ekonomiska draglok i den globala ekonomin och efter en kortare dämpning av utvecklingen av resandet ökar de totala resandevolymerna åter kraftigt. Nya miljöpolitiska åtgärder riktade mot flyget gör att relativpriserna på flyg ökar gentemot andra trafikslag.



Utrikestrafiken berörs av ett nytt globalt handelssystem för utsläppsätter samt betydande NO_x -avgifter inom EU och när det gäller inrikestrafiken införs en bränsleskatt som sammantaget bidrar till fördubblingar av biljettpriserna för flyg.

Efterfrågan på resor ökar, men resenärer väljer pga. prisökningarna andra trafikslag där det är möjligt. Överflyttningen från flyg till framför allt bil och tåg sker successivt och på medellång sikt återfinns flyget på inrikesmarknaden framför allt på sträckor mellan Stockholm och de nordligaste delarna av landet samt Gotland. På övriga sträckor kvarstår framför allt efterfrågan på flygresor från tjänsteresenärer och transferresenärer.

Även på kortare internationella resor inom Europa tar tåget marknadsandelar av flyget. Arbetet med harmonisering och konkurrensutsättning av tågmarknaden inom Europa intensifieras för att möta den ökande efterfrågan. Charterbolag erbjuder ett stort utbud av paketresor med tåg.

Efterfrågan på flygresor kvarstår för privatresenärer på långväga resor, där inga andra transportalternativ är realistiska. Eftersom priset på flygresorna ökar kraftigt, kommer privatresenärer att begränsa antalet längre utlandsresor med flyg i högre grad än tidigare. Andelen tjänsteresenärer ökar, vilket gör att det framför allt är flexibla och bekväma resor som efterfrågas. Det totala antalet flygbolag minskar och många lågkostnadsbolag tvingas ompröva sina affärsmodeller för att bättre anpassas till tjänsteresenärernas behov.

Kapacitetsituationen såväl på flygplatser som i luftrummet är god. Allt fler svenska flygplatser tas över av kommuner och regionalt näringsliv, men pga. den dämpade passagerarutvecklingen dras flygplatserna med stora underskott. Flera flygplatsers långsiktiga överlevnad diskuteras. Endast de största flygplatserna samt flygplatser belägna i de nordligaste delarna av landet uppvisar en stabil passagerarutveckling.

Gröna transporter

Den utdragna och kraftiga konjunkturnedgången gör att det totala resandet uppvisar en mycket svag utveckling. Samtidigt riktas miljöpolitiska åtgärder mot flyget som gör flygresor dyrare relativt övriga trafikslag. Privatresorna minskar totalt sett och särskilt flyget berörs av minskningarna. Den tydliga miljöpolitiska inriktningen gör att flyget fortfarande är i fokus i miljödebatten.

De resor som genomförs av privatresenärer är av kostnadsskäl kortare. Bussresorna, som utgör ett konkurrenskraftigt alternativ ur prissynpunkt, växer på bekostnad av bil-, tåg- och flygresandet. Även om efterfrågan på tågresor ökar något på längre distanser, gör de minskande totala resandevolymer att efterfrågan på internationella tågresor fortfarande är måttlig. Tjänsteresenärer väljer i högre grad bil och tåg i stället för flyg där det är möjligt. Efterfrågan på video- och telefonkonferenser ökar och teknikutvecklingen på dessa områden går snabbt framåt.

Det segment av transportmarknaden, de långväga resorna, där flyget har en stark ställning, minskar kraftigt, eftersom utrymmet för privatresenärer att genomföra långväga semesterresor minskar.

Inrikesmarknaden för flyg försvinner i princip helt, utom på ett fåtal sträckor mellan Stockholm och de nordligaste delarna av Sverige. Kapacitetsfrågan vad gäller både flygplatser och luftrum blir inaktuell i takt med att flygresandet minskar. Allt fler svenska flygplatser tas över av kommuner och regionalt näringsliv, men pga. den dämpade passagerarutvecklingen dras flygplatserna med stora underskott. Flera flygplatsers långsiktiga överlevnad diskuteras. Endast de största flygplatserna samt flygplatser belägna i de nordligaste delarna av landet uppvisar en stabil passagerarutveckling. Antalet flygbolag minskar kraftigt, såväl på inrikes- som på utrikesmarknaden.

Lågrprisalternativen tar över

Den utdragna konjunkturnedgången gör att det totala resandet dämpas över hela världen. Flyget drabbas på samma sätt som den övriga transportsektorn, eftersom inga särskilda miljöpolitiska åtgärder riktas mot flyget. Lågrprisalternativ vinner mark, oavsett trafikslag.

När det gäller flyget innebär detta att de bolag som kan hålla de lägsta priserna tar marknadsandelar på privatresemarknaden. Det innebär de bästa traditionella lågkostnadsbolagen och stora flygbolag som kan utnyttja de stordriftsfördelar som storleken innebär. Uppköp i stor skala gör att antalet flygbolag och därmed konkurrensen minskar kraftigt på marknaden. På den europeiska marknaden är endast ett fåtal nätverksbolag verksamma.

Flyget konkurrerar med såväl bussresor som billiga tågresor på både korta och medellånga sträckor. Privatresorna blir av kostnadsskäl kortare, men flyget är konkurrenskraftigt även på marknaden för regionala och medellånga sträckor. Utvecklingen på marknaden för långväga resor dämpas pga. att privatresenärerna begränsar antalet långa semesterresor i högre grad än tidigare. Efterfrågan på weekendresor och spontana resor minskar kraftigt, oavsett trafikslag.

Inrikesmarknaden förblir tudelad, med en starkare utveckling för flyget på sträckor där flyget saknar konkurrens från buss och tåg. Tjänsteresenärer väljer emellertid fortfarande i hög grad flyget på sträckor mellan Stockholm och Malmö samt Göteborg. Eftersom lågkostnadsbolagen får en starkare ställning på såväl inrikes- som utrikesmarknaden tar de regionala flygplatserna, som Stockholm-Skavsta, Stockholm-Västerås och Göteborg City, trafik från Stockholm-Arlanda och Göteborg-Landvetter.

Kapacitetsutrymmet såväl på flygplatser som i luftrum är gott.

Framtidsscenarier och framtiden

I avsnitten ovan har fyra framtidsscenarier beskrivits utifrån de mest extrema utfallen av konjunkturutvecklingen och miljöpolitikens utformning. Den mest sannolika utvecklingen är en gradvis förflyttning i riktning mot något av de fyra scenariofallen och en utmaning är därför att i ett tidigt stadium identifiera åt vilket håll utvecklingen går. I tabell 7 beskrivs några indikatorer som ger information om riktningen.

Framtidsscenarier är skapade utifrån tänkbara trender i omvärlden och kan ligga till grund för ett långsiktigt strategiarbete i en organisation. Scenarierna syftar till att i ett tidigt skede identifiera nya trender och tendenser och därigenom öka organisationens beredskap för att möta förändringar.

För myndigheten på luftfartsområdet är det av vikt att kunna förutse utvecklingen och planera sin verksamhet, exempelvis vad gäller regelutveckling, utbildning och kompetensförsörjning. Scenarierna och indikatorerna är ett verktyg i det arbetet.

Tabell 7 Indikatorer, framtidsscenarier

Indikatorer på en långvarig och djup konjunkturdämpning		Indikatorer på strikta miljöpolitiska åtgärder riktade mot flyget	
Svensk BNP-förändring	Negativ tillväxttakt samtliga kvartal 2009	Skatt på inrikes flygresor	Införande av skatt på flygresor eller flygbränsle inrikes
Amerikansk BNP-förändring	Negativ tillväxttakt de tre första kvartalen 2009	Utsläppsrätter i handelssystemet	Taket ligger kvar på medelvärdet av utsläppen för åren 2004–2006, eller sänks ytterligare. Inga gratis utsläppsrätter.
Arbetslöshet	Arbetslösheten överstiger 7,5 procent 2008 och fortsätter att stiga 2009–2010	Obamas energipolitik	Införande av handelssystem för CO ₂ som på sikt kan länkas till EU ETS. Även skärpning i regleringen av andra utsläpp som NO _x , SO ₂
Global BNP-tillväxt	En spridning av konjunkturförsvagningen till Asien indikerar en utdragen lågkonjunktur	NO _x -avgifter	Införande av NO _x -avgift LTO och/eller undervägs inom EU
Svenska fastighetspriser	Fastighetspriserna minskar med 30 procent under 2009 och fortsätter sjunka under 2010	Tekniska krav	Rejäl skärpning av de tekniska kraven på flygplan m.m.
Indikatorer på en kort och svag konjunkturdämpning		Indikatorer på svaga miljöpolitiska åtgärder riktade mot flyget	
Svensk BNP-förändring	Positiv och stigande tillväxttakt fr.o.m. andra kvartalet 2009	Skatt på inrikes flygresor	Ingen skatt införs
Amerikansk BNP-förändring	Positiv och stigande tillväxttakt fr.o.m. första kvartalet 2009	Utsläppsrätter i handelssystemet	Taket höjs i takt med marknadsbehovet. Stor andel gratis utsläppsrätter.
Arbetslöshet	Arbetslösheten stiger över sju procent under våren 2008, men sjunker tillbaka under året. År 2010 är arbetslösheten tillbaka på en nivå under sju procent.	Obamas energipolitik	Inga skärpningar i regleringen av utsläpp av CO ₂ eller andra utsläpp
Global BNP-tillväxt	Konjunkturförsvagningen sprider sig inte på allvar till Asien	NO _x -avgifter	Inga nya NO _x -avgifter inom EU
Svenska fastighetspriser	Fastighetspriserna bottnar under sommaren 2009 och börjar stiga under andra halvåret 2009	Tekniska krav	Ingen skärpning av tekniska krav

Fotnoter

- 1 United Nations Population Division, befolkningsstatistik för år 2005
- 2 Förordning (1592/2002), skäl nr 2
- 3 KOM(2005) 578 Utvidgat uppdrag för EASA – en dagordning för 2010
- 4 Konjunkturinstitutet, Konjunkturläget, augusti 2008
- 5 International Monetary Fund
- 6 Konjunkturinstitutets prognosrevidering, 29 oktober 2008
- 7 OPEC, Monthly Oil Market Report, oktober 2007
- 8 Statistiken sträcker sig till och med 18 november 2008
- 9 I enlighet med IATA:s bränsleprismonitor för den 14 november 2008 och en växelkurs gentemot dollar på 8,30 kr.
- 10 Kabinfaktor avser belägningsgraden i flygplanen.
- 11 På en avgång på tisdag morgon, bokad två månader innan avgång, källa Luftfartsstyrelsen.
- 12 www.chicagotribune.com, Boeing taking Steps to Finance Airplane Deals, 2008-11-10
- 13 www.marketwatch.com, Troubles at AIG could bruise aircraft backlogs, 080917
- 14 Severe Acute Respiratory Syndrome, en smittsam lunginflammation som upptäcktes i Kina 2002
- 15 Uppgift från leasingbolaget Aircastle
- 16 IATA; Press release 24 oktober 2008
- 17 OAG, Press release 8 oktober 2008
- 18 United Nations Population Division, befolkningsstatistik för år 2005
- 19 Källa: China Daily
- 20 Drygt 550 miljarder SEK (oktober 2008)
- 21 Referat av rapport från Indiens luftfartsmyndighet i The Economic Times 2008-02-05
- 22 United Nations Population Division, befolkningsstatistik för år 2005
- 23 Statistik saknas för antal passagerare på järnväg
- 24 I gruppen nordgående sträckor ingår avresande passagerare från Arlanda och Bromma till flygplatser belägna norr om Stockholm samt Visby. I gruppen sydgående sträckor ingår avresande passagerare från Arlanda och Bromma till övriga svenska flygplatser.
- 25 Luftfartsstyrelsens index omfattar samtliga sträckor och bolag verksamma på den svenska inrikesmarknaden.
- 26 Priser har samlats in för dels den mest flexibla och dels den minst flexibla biljettkategorin, förutsatt att biljetter funnits tillgängliga inom respektive kategori. Insamlingen har skett veckovis 2 månader, 2 veckor samt 1 vecka innan avgång för en morgonavgång per vecka.
- 27 För närmare beskrivning se rapporten Prognos för perioden 2008–2013, LS 2008–5632
- 28 Uppgifterna inkluderar truckad frakt. Källa: LfV
- 29 IATA
- 30 Genomsnittlig intäkt per passagerar- eller tonkilometer
- 31 www.dbschenker.com, DB Schenker links continents, 081020
- 32 www.abendblatt.de, Deutsche Bahn startet Containerzug zwischen China und Deutschland, 080920
- 33 Airline Business, Air cargo faces security nailbiter, november 2008
- 34 www.europarl.europa.eu Högre säkerhet ombord på flyg 080311
- 35 Aviation Week, IATA Outlook: Demand Drop Signals Bleak 2009 for Airlines, 080905
- 36 Air Cargo News, IATA forecasts huge losses for 2008, 080908
- 37 Boeing, World Air Cargo Forecast 2008–2009
- 38 Boeing, World Air Cargo Forecast 2006–2007
- 39 Svenska Dagbladet, 30 flygbolag i konkurs före jul, 2008-09-13
- 40 SAS, Third quarter 2008
- 41 Mäts av den s.k. EBIT-marginalen, dvs. resultat före räntor och skatter
- 42 Boeing, Current Market Outlook 2008–2027. Notera att Boeings bedömning gjordes före den finansiella krisen hösten 2008
- 43 Fitch Ratings, Global Aerospace & Defence Credit Review and Outlook, juli 2008
- 44 Dagens industri, Airbus tvingas spara ytterligare, 080910
- 45 Dagens industri, En försening som kostar 12 miljarder, 080931
- 46 www.flightglobal.com China's ARJ21 faces further delays to first flight and deliveries, 081009
- 47 Banverkets hemsida, www.banverket.se
- 48 Regeringen gav den 26 maj 2008 trafikverken och SIKA i uppdrag att kartlägga möjligheter till överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslagen. SIKA Rapport 2008:10
- 49 dvs. resenärer som fortsätter en flygresa från annan flygplats inrikes
- 50 Det kan även påverkas av andra faktorer, som exempelvis en ökande andel tjänsteresor från andra delar av landet eller ett minskat totalt resande från regionerna. För att undersöka överflyttning mellan exempelvis tåg och flyg krävs statistik även över tågresandet, vilket inte finns tillgängligt i dagsläget.
- 51 SJ:s hemsida, www.sj.se
- 52 TRADEOFF-projektet finansierades av EU:s femte ramprogram och koordinerades av Oslo universitet. Ett flertal olika europeiska universitet och institut deltog i projektet.
- 53 Luftfartsstyrelsens statistik
- 54 www.icao.int
- 55 LfV (2008). Handlingsplan avseende LfV:s åtgärder för att Stockholm-Arlanda Airports utsläpp av koldioxid ska uppnå flygplatsens miljövillkor.
- 56 Riktmärket för gratis utsläppsrätter (tonkilometer) grundar sig på den nyttolast av passagerare och gods som operatören har transporterat. För operatörer som inte är nyttillräddande baseras riktmärket på antalet rapporterade ton kilometer för 2010.
- 57 LTO: landing and takeoff-cycle. Start- och landningsfasen av en flygning.
- 58 Enroute är den del av flygningen som inte utgörs av start och landning.
- 59 CIA, The World Factbook, 2008
- 60 AFIS – Flyginformationstjänst för flygplats, Aerodrome flight information service. förekommer på de mindre flygplatserna och utgör en servicefunktion för piloterna, dvs piloten är ansvarig för flygningen. De nordiska länderna förutom Danmark, samt Skottland uppvisar en hög andel av AFIS tjänst på flygplatserna. Medan flertalet flygplatser i Österrike, Danmark, Irland, Portugal och Spanien bedriver flygtrafikkontroll. Vid vissa förekommer en kombination av TWR (Aerodrome control tower) och AFIS på samma flygplats beroende på flygtrafikens art och tid.
- 61 I tabellen ingår samtliga flygplanstyper, även enskilda flygfått.
- 62 ACI (Airports Council International) är en organisation som representerar flygplatsintressenter.
- 63 Flygplatser belägna i närheten av en storflygplats, ofta trafikerade av låg kostnadsbolag.
- 64 Från och med den 1 januari 2007, och efter unionens utvidgning, uppnås kvalificerad majoritet om ett förslag får 255 röster av 345 och har stöd av en majoritet av medlemsstaterna. En medlemsstat kan dessutom begära att det undersöks huruvida den kvalificerade majoriteten verkligen representerar minst 62 % av unionens totala befolkning. Om så inte är fallet kan beslutet inte antas.
- 65 Artikel 91 Lissabonfördraget
- 66 Kommissionen har i uppdrag att ta fram en Östersjöstrategi till juni 2009
- 67 Regeringens deklaration vid 2008 års utrikespolitiska debatt i Riksdagen, 13 februari 2008
- 68 Juni 2007
- 69 EUROCONTROL (European Organisation for the Safety of Air Navigation) initierar, utvecklar och samordnar europeisk flygtrafikledning
- 70 Förordning (549/2004), Förordning (550/2004), Förordning (551/2004) och Förordning (552/2004)
- 71 Europeiska Gemenskapernas Kommissionen, Sammanfattning av konsekvensanalysen beträffande förslaget om ändring av lagstiftningen om ett gemensamt europeiskt luftrum. Arbetsdokument från kommissionens avdelningar, SEC (2008) 2094. Kommissionens Konsekvensanalys, SEC (2008) 2093
- 72 Single European Sky ATM Research, ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av den europeiska flygledningstjänsten. Där samarbetar aktörer inom flygledningstjänsten, flygplatser, flygbolag och industrin.
- 73 Europeiska Unionens Råd Utkast till 18-månadersprogram för rådet. Polgen 76 Bryssel. 30 juni 2008. 11249/08), Regeringen (2007). Regeringens skrivelse 2007/08:85, Berättelse om verksamheten i Europeiska Unionen 2007
- 74 SES I respektive SES II
- 75 Europeiska Gemenskapernas Kommission (2008b). Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning. Om ändring av förordningarna 549/2004, 550/2004, 551/2004, 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet. SEC (2008) 2093 SEC (2008) 2094
- 76 Regeringskansliet (2008) Förordning om Flygsäkerhetsbyråns (EASA:s) behörighet. Näringsdepartementet. Faktapromemoria 2007/08:FPM1138
- 77 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/970/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG
- 78 Notice of Proposed Amendment, förslag till ändring i EASA:s grundförordning.



LUFTFARTSSTYRELSEN
Swedish Civil Aviation Authority