

# FLYGT TENDENSER

STATISTIK, ANALYS OCH INFORMATION FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN

2009

「 EU - SPECIAL 」



**Redaktör och ansvarig utgivare:** Jean-Marie Skoglund, [jean-marie.skoglund@transportstyrelsen.se](mailto:jean-marie.skoglund@transportstyrelsen.se)

**Medredaktör:** Christina Berlin, [christina.berlin@transportstyrelsen.se](mailto:christina.berlin@transportstyrelsen.se)

Transportstyrelsen, 601 73 Norrköping.

# FÖRORD

Den 1 juli tar Sverige över ordförandeskapet i EU. Som ordförandeland ska Sverige driva EU:s lagstiftande och politiska arbete framåt. Under påföljande halvår kommer Sverige att leda rådets alla möten och vara EU:s röst i förhållande till länder utanför unionen samt andra internationella organisationer.

I år sammanfaller ordförandeskapet med valet till Europaparlamentet och med att en ny kommission tillsätts, vilket innebär många medarbetare i nya roller inom EU:s organisation. Samtidigt befinner sig världsekonomin i kris vilket inte minst har fått konsekvenser för flygets utveckling.

Mycket har hänt sedan Sverige senast innehade ordförandeskapet första halvåret 2001. EU har utvidgats från 15 till 27 medlemsländer. EU har fått mer kompetens på en rad områden och EU-harmoniseringen har ökat. På luftfartsområdet sker regelutvecklingen i princip uteslutande inom EU. Idag finns över 100 EG-rättsakter på luftfartsområdet. Bildandet av EASA, den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten, har också inneburit en förskjutning av kompetensen från nationell nivå till europeisk nivå. En utmaning för det fortsatta arbetet är att säkerställa att det europeiska regelverket tillämpas enhetligt så att konkurrensen inte snedvrids.

Sverige har i jämförelse med andra länder i Europa relativt små departement och stora myndigheter. Samtliga förvaltningsmyndigheter under regeringen ska ge regeringen stöd vid Sveriges deltagande i verksamheten inom Europeiska unionen och i annat internationellt samarbete, ställa den personal till förfogande för deltagandet som regeringen begär och fortlöpande hålla regeringen informerad om förhållanden av betydelse för samarbetet. För att Sverige ska vara framgångsrikt i EU-arbetet krävs ett nära samarbete och samspel mellan Regeringskansliet och Transportstyrelsen.

Detta specialnummer av Flygtendenser ägnas helt och hållet åt ordförandeskapet. Vi inleder med en historisk tillbakablick på situationen och de frågor som var aktuella när Sverige var ansvarigt för ordförandeskapet år 2001. Därefter redogörs för hur gemenskapsregleringen av luftfarten gradvis har utvecklats. Artikeln om hur EU fungerar ska förhoppningsvis besvara eventuella frågor om bl.a. EU:s beslutsprocess. Ett särskilt avsnitt ägnas åt regleringen av luftfartens miljöpåverkan, en fråga som varit i fokus under en längre tid. I ett annat avsnitt beskrivs vilka utmaningar EU står inför på luftfartsområdet. Avslutningsvis presenteras artiklar om funktionshinderades rättigheter inom flyget och aktuellt inom området luftfartsskydd.

**Lena Byström Möller**  
Luftfartsdirektör



## INNEHÅLL

En tillbakablick	4
EG avreglerar och nyreglerar luftfarten	6
Så fungerar EU	9
Tre arenor för det internationella klimatarbetet	13
EASA – EU:s flygsäkerhetsmyndighet	20
Flygtrafik tjänstens utveckling	24
Utvecklingen av regelverket för luftfartsskydd	28
Fokus på funktionshinderades rättigheter	30
Galileo – Europas rymdprojekt	32
Trafikflygets expansion bidrar till en enhetlig europeisk luftfartspolitik	35
Flygtrafikutvecklingen i Europa med aktuell statistik	41

Heléne Jansson, helene.jansson@transportstyrelsen.se

## EN TILLBAKABLICK

Förra gången Sverige hade ordförandeskapet var första halvåret 2001. Då bestod EU av 15 medlemsstater, nu har antalet utökats till 27. Utvidgningen av EU var en av de svenska prioriteringarna inför ordförandeskapet och en fråga som Sverige engagerade sig starkt i.

De flesta kommer nog ihåg kravallerna i Göteborg 14 till 16 juni 2001 i samband med EU-toppmötet i Göteborg och besöket av George Bush, men inte alla erinrar sig vilka frågor som 2001 var aktuella på luftfartsområdet. Vi gör här en återblick på några av de större frågorna.

De svenska prioriteringarna under 2001 kännetecknades av de tre E:na: Employment, Enlargement och Environment. På luftfartsområdet fick miljöfrågorna rörande buller och emissioner särskild uppmärksamhet. Särskilt buller runt flygplatser var ett stort problem i ett antal medlemsstater. På transportministermötet i april 2001 träffades en överenskommelse om behovet att få ner bullernivåerna.

I förhållande till USA pågick ett tvistemålsförfarande som inleddes i mars 2000, då USA stämde EU:s medlemsstater inför ICAO:s råd med anledning av EU:s så kallade "hush kit"-förordning<sup>1</sup> från den 29 april 1999. Förordningen begränsade möjligheterna att tillföra ytterligare luftfartyg försedda med ljuddämpare på europeiska luftfartygsregister och även användningen av icke EU-registrerade luftfartyg försedda med ljuddämpare efter år 2002 på europeiska flygplatser. Större delen av de luftfartyg som drabbades var av amerikansk tillverkning. USA hävdade att förordningen ensidigt föreskrev normer som inte var förenliga med Chicagokonventionens Annex 16 eftersom den förhindrade marknadstillträde med luftfartyg som uppfyllde gällande normer. Vidare ansåg USA att förordningen var diskriminerande eftersom den begränsade användningen av luftfartyg med ljuddämpare baserat på i vilket lands register luftfartyget var registrerat och att förordningen hade en negativ påverkan på amerikanska intressen.

Frågan fick sin slutliga lösning år 2002 då EU drog tillbaka "hush kit"-förordningen och ersatte den med det s.k. driftrestriktionsdirektivet, vilket innehåller en s.k. "balanced approach" som möjliggör för större flygplatser att införa vissa operationella restriktioner för att begränsa bullereffekterna.

På luftfartsområdet i övrigt var en av de stora frågorna under år 2001 inrättandet av en europeisk flygsäkerhetsmyndighet – EASA.<sup>2</sup>

Diskussionen kretsade kring omfattningen av EASA-förordningen samt målet och formerna för inspektioner. Under Sveriges ordförandeskap träffades en preliminär överenskommelse om den nya myndigheten.<sup>3</sup>

När det gäller det europeiska satellitnavigeringssystemet Galileo antog transportrådet i april 2001 en resolution som lade grunden för att gå vidare med utvecklingsfasen.

Trängselproblematiken i luftrummet, med därav följande förseningar, hade länge varit ett problem inom europeisk luftfart. En högnivågrupp hade arbetat med att utforma förslag om hur flygtrafikledningen i Europa skulle kunna effektiviseras. I mars 2001 bekräftade kommissionen sin målsättning att etablera ett gemensamt europeiskt luftrum. Baserat på högnivågruppens rapport tog kommissionen under 2001 fram förslag som så småningom ledde fram till de s.k. "single sky"-förordningarna.

Dessa förordningar har nu varit föremål för översyn i samband med att ansvaret för säkerhetsrelaterade frågor rörande flygplatser och flygtrafiktjänst ska föras över på EASA.

Ett annat viktigt område år 2001 var passagerarnas rättigheter. ECAC<sup>4</sup> och kommissionen utarbetade tillsammans med konsumentorganisationer, flygplatser och flygbolag frivilliga åtaganden för att förbättra passagerarnas villkor. Åtagandena presenterades vid en gemensam ECAC/EU-dialog i Lissabon i maj 2001 och täckte områden som information och bistånd till passagerare vid förseningar eller inställda flygningar, information om lägsta priser, punktliga bagageleveranser m.m. Ett annat viktigt steg för att främja passagerarnas rättigheter togs av rådet på transportministermötet i april 2001 då man fattade beslut om att ratificera Montrealkonventionen om flygföretagens ansvarighet för skador, i syfte att vid ett senare tillfälle inkorporera relevanta delar av konventionen i EU-lagstiftning.

Efter det att det svenska ordförandeskapshalvåret nått sitt slut inträffade terroristattacker i USA den 11 september 2001, vilket starkt påverkat arbetet inom luftfartsskyddet, och i förlängningen även passagerarna.

### FRÅGOR SOM ÄR AKTUELLA IDAG

När det gäller lagstiftnings- och avtalsarbete på luftfartsområdet känner vi redan nu till några av de frågor kommissionen kommer att ta upp under det svenska ordförandeskapet. Kommissionen lade den 12 maj fram ett förslag till direktiv om finansiering av luftfartsskydd<sup>5</sup>. Frågan om hur åtgärder för luftfartsskydd ska finansieras är en fråga som engagerat Europaparlamentet, som anser att medlemsstaterna ska ta ett större ansvar för finansieringen. Rådet har inte accepterat en sådan lösning. Kommissionen fick istället i uppdrag att sammanställa en rapport över principerna för hur åtgärderna finansieras och hur transparensen i de olika systemen ska sä-

kerställas. Kommissionen presenterade sin rapport i februari 2009 och den följdes senare under våren av nämnda förslag till direktiv, som kommer att behandlas under det svenska ordförandeskapet.

En fortsatt förhandlingsrunda mellan EU och USA är planerad till den 25–26 juni under tjeckiskt ordförandeskap. Dessa förhandlingar förväntas fortsätta under svenskt ordförandeskap. Bland ytterligare länder som det kan bli aktuellt att förhandla med under det svenska ordförandeskapet kan nämnas Israel, Jordanien, Algeriet, Tunisien, Ukraina, Australien och Nya Zeeland.

Kommissionen har vidare aviserat att man under hösten kommer att lägga förslag på ändringar i händelserapporteringsdirektivet och direktivet om olycksutredning. Eventuellt kommer även ett förslag rörande utsläpp av kväveoxider.

Slutligen har kommissionen också aviserat att man har för avsikt att lägga fram ett meddelande rörande framtida transporter i början av sommaren.

Under ordförandeskapet kommer rådets arbetsgrupp om luftfartsfrågor att ledas av den svenske attachén i Bryssel, Tomas Brolin. Personer från näringsdepartementet kommer att representera Sverige i arbetsgruppen, biträdda av sakkunniga från Transportstyrelsens luftfartsavdelning. Inom luftfartsavdelningen har vi tagit fram en beredningsordning för att säkerställa att konsekvensanalyser görs av de regelförändringar som föreslås, att frågorna är allsidigt belysta och att det finns väl motiverade ställningstaganden.

<sup>1</sup> Förordning 925/1999

<sup>2</sup> European Aviation Safety Agency

<sup>3</sup> Arbetet ledde så småningom fram till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1592/2002 av den 15 juli 2002.

<sup>4</sup> European Civil Aviation Conference

<sup>5</sup> COM(2009)217



Anders Gradin, anders.gradin@transportstyrelsen.se

# EG AVREGLERAR OCH NYREGLERAR LUFTFARTEN

Det dröjde ända till mitten av 1980-talet innan luftfartssektorn kom att bli föremål för EG-lagstiftning. Orsakerna var flera. 1986 ändrades dock det juridiska läget med ett prejudicerande rättsfall i EG-domstolen. Idag är EG:s lagstiftning på luftfartsområdet omfattande.

Då EG bl.a. är en rättslig gemenskap är det givetvis av grundläggande betydelse vad lagstiftningen säger. På denna punkt fanns det länge en stor tveksamhet om och i vilken utsträckning luftfarten skulle omfattas av EG-rätten. Problemet ligger i fördragets artikel 80 (tidigare 84) som stadgar att bestämmelserna om den gemensamma transportpolitiken ska gälla för järnväg, landsväg och inre vattenvägar. För luftfart och sjöfart sägs endast att rådet med kvalificerad majoritet får besluta huruvida, i vilken omfattning och på vilket sätt lämpliga bestämmelser ska kunna meddelas.

Länge tog medlemsstaterna allmänt lydelsen i artikel 80 till intäkt för att de inte var skyldiga att besluta om gemenskapsregler för luftfarten om de inte önskade detta – vilket de heller inte gjorde.

Den dominerande uppfattningen bland medlemsstaterna var att flygmarknaden inte var en vanlig marknad lämpad för konkurrensutsättning. Istället reglerade regeringarna normalt tillträdet till luftfartsmarknaden. Flygföretagen – i vart fall de stora – var hårt knutna till statsintresset, ofta helt eller delvis statsägda och med uppgift att förverkliga landets transportpolitiska ambitioner. Trafikeringsrätt inrikes innebar ofta en ensamrätt till trafiken, men å andra sidan även en skyldighet att upprätthålla den. För trafiken mellan medlemsstaterna gällde de bilaterala luftfartsavtalen med mer eller mindre restriktiva arrangemang. För såväl inrikes som utrikes trafik reglerade myndigheterna priserna. I de skandinaviska länderna gällde ursprungligen att SAS hade ensamrätt eller företrädesrätt att som danskt, svenskt eller norskt flygföretag bedriva reguljär utrikestrafik. Övergripande kan sägas att luftfartsmarknaden ofta kännetecknades av monopol inrikes och duopol för trafiken mellan medlemsstaterna.

Det rättsliga läget förändrades emellertid genom att EG-domstolen i det s.k. Nouvelle Frontière-målet 1986 fastslogs att fördragets konkurrensregler gällde på luftfartens område. Men redan 1974 hade man klargjort att de allmänna bestämmelserna i fördraget var tillämpliga för sjöfart, och som en konsekvens av det även borde gälla för luftfart. Domstolen

hade även i ett annat sammanhang 1985 kritiserat ministerrådet för att inte fullfölja fördragets mål när det gällde luftfarten. Medlemsstaterna var nu juridiskt mottagliga för förändring.

Samtidigt hade den rent politiska miljön förändrats. Vissa stater började se fördelarna med en fri inre luftfartsmarknad, givetvis till nytta och glädje för konsumenterna – men ofta också för att bredda basen för sina ”flag carriers” som bedömdes konkurrensdugliga på en friare marknad. Detta skedde samtidigt som EG-staternas samarbete för att generellt upprätta en ”verklig” gemensam marknad till 1992 hade intensifierats. I detta arbete passade luftfarten väl in.

## DET TREDJE LUFTFARTSPAKETET SKAPAR EN INRE LUFTFARTSMARKNAD

Den stegvisa ”avregleringen” fullbordades 1992 med det tredje luftfartspaketet som förutom lagstiftning om konkurrensreglernas tillämpning på luftfartssektorn innehöll tre förordningar:

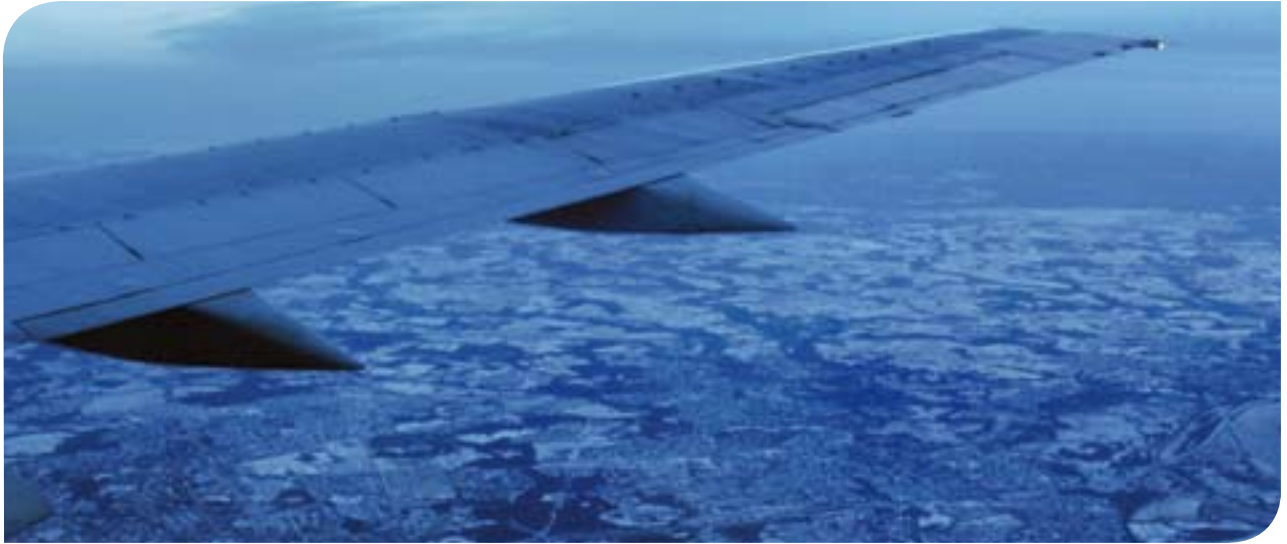
1. Förordning 2407/92, ”Licensieringsförordningen”, som införde ekonomisk/juridisk prövning av flygföretag och krav på ett särskilt tillstånd – den operativa licensen (OL) – utöver det tekniskt operativa tillståndet, drifttillståndet (A.O.C.), för flygbolag i EU.
2. Förordning 2408/92, ”Marknadstillträdesförordningen”, som med några undantag gav innehavare av en operativ licens rätt att fritt bedriva luftfart inom gemenskapen.
3. Förordning 2409/1992, ”Prisförordningen” som erkände rätten till fri pris konkurrens.

Dessa förordningar är nu reviderade och konsoliderade i en rättsakt; förordning 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik inom gemenskapen.

För en närmare redogörelse för liberaliseringen, eller skapandet av en gemensam inre luftfartsmarknad, hänvisas till Jean-Marie Skoglunds artikel på sid 35.

## AVREGLERING – MEN MASSOR AV NYA REGLER

Denna ”avreglering” var dock egentligen början på en omfattande återreglering. Ett viktigt återkommande argument för denna återreglering är att flygföretag och andra aktörer inom sektorn måste följa gemensamma harmoniserade regler för att den inre marknaden ska fungera väl. Till detta kommer givetvis argument för att just den specifika lagstiftningsåtgärden är nödvändig.



Idag omfattar lagstiftningen på luftfartsområdet ett stort antal rättsakter. I juni 2007 gav kommissionen ut en guide över gemenskapslagstiftningen på luftfartsområdet som upptog över 50 rättsakter inom olika områden. På följande områden finns nu enligt EG:s systematik gemenskapslagstiftning:

1. Konkurrensreglernas tillämpning på luftfartsområdet
2. Ekonomisk reglering (vari ingår reglering om operativa licenser, marknadstillträde, slots m.m.)
3. Flygtrafiktjänst
4. Flygsäkerhet
5. Luftfartsskydd
6. Miljö
7. Sociala frågor (arbetsrätt m.m.)
8. Passagerarrättigheter
9. Övrigt

### ÖVERSIKT AV LAGSTIFTNINGEN

Det är omöjligt att i detta sammanhang ge en totalbild av gemenskapsrätten – aquis communautaire – på luftfartsområdet. Här följer dock en översiktsbild målad med bred pensel.

Generellt kan man säga att uppmärksamheten först var riktad mot ekonomisk reglering och passagerarrättigheter. Det är först under 2000-talet som regleringen av flygtrafiktjänst- och flygsäkerhetsområdet tagit fart.

Redan 1993 kom förordning 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser. Förordningen behandlar flygföretagens tillgång till ”slots” dvs. de tider då de får landa och starta. Är efterfrågan större än tillgången på önskade tider måste ”kön” ordnas. Här står flygföretags intresse av att för sin tidtabell-läggning behålla etablerade tider mot andra flygföretags intresse att ”komma in” och förordningen försöker finna den lämpliga balansen, en sak som ofta debatteras. Tillämpningen

av förordningen har ställts på sin spets under perioder av kriser på marknaden, och 2009 förväntas gemenskapen – i enlighet med tidigare praxis – utfärda temporära regler till förmån för flygföretag som ”sitter på” attraktiva tider.

På passagerarrättsområdet kan erinras om förordning 261/2004 om regler för ersättning och hjälp till passagerare vid nekad ombordstigning, inställda flyg och längre flygförse-ningar samt förordning 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

På flygsäkerhetsområdet är 2002 en milstolpe genom förordning 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättandet av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, EASA.<sup>1</sup> Därmed inleddes utvecklingen mot att flygsäkerhetsbestämmelserna blir en del av gemenskapsrätten och EASA det organ där mycket av regelarbetet kommer att utföras. Även tidigare fanns det dock en europeisk harmonisering på området genom att de nationella myndigheterna samverkade i JAA<sup>2</sup> för att ta fram regler, JAR:s<sup>3</sup>, vilka sedan infördes i nationell lagstiftning. Idag har utvecklingen gått så långt mot EG-harmonisering att JAA läggs ned och arbetsuppgifterna övertas av EASA. Förordning 1592/2002 är nämligen nu ersatt av förordning 216/2008 som införlivar flygsäkerhetsområdet, även vad gäller flygplatser och flygtrafiktjänst, i gemenskapslagstiftningen. Övergången till gemenskapsrätt blir dock fullbordad först när kommissionen utfärdat tillämpningsföreskrifter, som ska utarbetas av EASA. En annan nyhet är att gemenskapen numera har gemensamma regler varigenom operatörer från tredje land kan förbjudas att bedriva trafik till medlemsstaterna.

Händelserna den 11 september 2001 ledde till frenetisk aktivitet på luftfartsskyddsområdet, vilket regleras av förordning 2320/2002 om gemensamma regler när det gäller luftfartsskydd med följdförfattningar.

Den fria inre luftfartsmarknaden anses ha bidragit till ökningen av flygtrafiken i Europa sedan 1993. Denna ökande luftfart har inneburit ytterligare påfrestningar för avvecklingen av flygtrafiken i medlemsstaternas luftrum där trängselproblemen länge varit ett tema på europeiska transportministermöten. Svaret på denna utmaning har blivit lagstiftningen om att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum, SES (Single European Sky) genom förordning 549/2004 och relaterade förordningar. Den viktigaste ambitionen med det ”regelpaketet” är att bättre utnyttja luftrummet till gagn för ekonomi, miljö m.m. I det övre luftrummet ska funktionella luftrumsblock bildas, även över nationsgränserna, för effektivare flygtrafikledning än idag.

Miljöfrågor och flyg var länge liktydigt med bullerproblem och det finns gemenskapsbestämmelser på detta område. För dagen är det dock klimatfrågan som står i centrum och det finns anledning att påminna om det ändringsdirektiv till direktiv 2003/87 med vilket luftfarten införlivas i gemenskapens utsläppshandelssystem för koldioxid. Regelverket träffar även icke EG-flygbolag och är minst sagt kontroversiellt i förhållande till stater utanför gemenskapen.

## LÄNDERNA UTANFÖR EU

Slutligen kan sägas något om förhållandet mellan gemenskapen och länder utanför EU – samt förhållandet mellan EU:s medlemsstater som sådana och länder utanför gemenskapen.

Det måste betonas att den inre luftfartsmarknadens regler inte bara gäller inom EU. Genom EES-avtalet gäller de även för Norge och Island och genom ett särskilt luftfartsavtal i stort sett även för Schweiz. Genom ECAA-avtalet<sup>4</sup> kommer också Kroatien, Serbien, Bosnien-Hercegovina, Albanien, Montenegro och Kosovo successivt att bli en del av den inre luftfartsmarknaden där gemenskaprätten på luftfartsområdet gäller.

Den reglering som redovisas här avser givetvis i första hand den inre luftfartsmarknaden. Ibland träffar dock EG:s luftfartsregler även subjekt utanför EU, främst flygföretag och andra operatörer. Direktivet om flyget och utsläppshandeln är ett utmärkt exempel på detta. Ett annat exempel är EG-bestämmelserna om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer.

Ett område där det förelegat motsättningar mellan kommissionen och medlemsstaterna är medlemsstaternas luftfartsrelationer med länder utanför EU. I detta sammanhang kan det därför vara på sin plats att påminna om att för detta område finns numera förordning 847/2004 som bl.a. reglerar medlemsstaternas bilaterala förhandlingsarbete.

För den viktiga transatlantiska trafiken finns ett särskilt luftfartsavtal mellan gemenskapen och dess medlemsländer å ena sidan och USA å den andra. Till detta avtal har även Norge och Island anslutits. Under 2009 inleds i praktiken förhandlingar mellan parterna om ett andra steg där gemenskapens ambitioner är att nå längre när det gäller harmonisering och marknads-tillträde än vad steg ett – det nuvarande avtalet – medger.



<sup>1</sup> European Aviation Safety Agency  
<sup>2</sup> Joint Aviation Authorities  
<sup>3</sup> Joint Aviation Requirements  
<sup>4</sup> European Civil Aviation Area



Karin Österlin, karin.osterlin@transportstyrelsen.se

## SÅ FUNGERAR EU

Det har länge funnits en strävan att i möjligaste mån uppnå harmoniserade regelverk på luftfartsområdet genom att ta fram gemensamma bestämmelser inom olika organisationer som t.ex. Eurocontrol, JAA och ICAO.<sup>1</sup> Sådana bestämmelser måste dock införas i nationell rätt för att bli gällande, vilket har inneburit att regelverket inte alltid har varit fullt harmoniserat. Numera utformas emellertid en allt större del av luftfartens regelverk inom EG, vilket skapar bättre förutsättningar för harmoniserade regler på området. Detta innebär även att 27 medlemsländer ska samsas och komma överens om hur lagstiftningen ska utformas innan den sedan ofta blir direkt tillämplig i alla medlemsländer.

### EU ELLER EG?

EU brukar liknas vid en byggnad med tre pelare. Den första pelaren omfattar den europeiska gemenskapen. Rättsakter som beslutas inom den pelaren har sin rättsliga grund i EG-fördraget. De utgör – tillsammans med de grundläggande fördragen, avtal och EG-domstolens rättspraxis – EG-rätten. Det är även främst inom denna pelare som EG-domstolen har behörighet. Rättsakter på luftfartens område innefattas i den första pelaren och ingår därför i EG-rätten.

EU kan även anta olika typer av rättsakter inom den andra pelaren, som består av utrikes- och säkerhetspolitiskt samarbete, och den tredje pelaren, som innehåller polisiärt och straffrättsligt samarbete.

EG är med andra ord en del av det vidare begreppet EU.



### RÄTTSAKTER

Rättsakter som beslutas inom EG brukar främst delas in i förordningar och direktiv. Förordningar är bindande och direkt tillämpliga i varje medlemsland. Detta innebär att medlemsländerna som huvudregel varken får eller ska införa regler för att en förordning ska kunna tillämpas. Ibland förutsätter dock förordningen att vissa kompletterande regler införs i medlemsstaterna. På luftfartsområdet i Sverige är det ofta Transportstyrelsen som beslutar om sådana kompletterande föreskrifter.

Direktiv är sådana rättsakter som behöver föras in i nationell rätt i varje medlemsland för att de ska bli gällande för medborgarna. Direktiv måste föras in som bindande regler, t.ex. som föreskrifter från Transportstyrelsen, som svenska lagar eller svenska förordningar.<sup>2</sup>

### EG-RÄTTENS FÖRETRÄDE

EG-rättsakter har företräde framför nationell rätt. Medlemsländerna är skyldiga att anpassa sina lagar, förordningar och föreskrifter efter EG-rätten. Detta innebär t.ex. att om EG beslutar om förordningar inom ett visst område och det ändå finns t.ex. en lag som reglerar samma sak i Sverige, är det EG-förordningen som gäller och inte den svenska lagen.

När Transportstyrelsen fattar beslut med stöd av en EG-förordning, måste Transportstyrelsen följa den fullt ut. Myndigheten har m.a.o. inte möjlighet att medge några undantag från förordningen, om inte detta särskilt anges i förordningstexten.

### HUR ÖVERKLAGAS BESLUT SOM FATTATS MED STÖD AV EN EG-FÖRORDNING?

När Transportstyrelsen fattar beslut med stöd av en EG-förordning överklagas beslutet på samma sätt som beslut fattade med stöd av nationell rätt, d.v.s. till allmän förvaltningsdomstol som huvudregel. Ibland kan en domstol vara osäker på hur en EG-rättsakt ska tolkas. Domstolen kan i sådana fall vända sig till EG-domstolen i Luxemburg för att be om ett förhandsavgörande. Däremot kan enskilda personer inte själva överklaga eller på annat sätt begära någon överprövning av nationella domstolars avgöranden vid EG-domstolen. Inom EASA finns dock en särskild överklagandeprocess som tillämpas för beslut fattade av EASA med stöd av en EG-rättsakt. I en sådan situation har beslutet inte fattats av Transportstyrelsen.

### EU:S INSTITUTIONER

Av EU:s institutioner är det främst ministerrådet, Europeiska kommissionen och Europaparlamentet som deltar i arbetet med rättsakter inom luftfarten och även inom andra områden.

## EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Kommissionens huvudsakliga uppgifter är att föreslå ny lagstiftning, genomföra lagstiftningen och övervaka att medlemsländerna följer lagstiftningen. Kommissionen har den exklusiva rätten att ta initiativ till lagstiftning. Andra uppgifter är att anta rättsakter för att genomföra viss lagstiftning och att förhandla med andra länder eller internationella organisationer på mandat av rådet.

När man talar om kommissionen, avser man ibland kollegiet, som består av en kommissionär från varje medlemsland. Det är här besluten på högsta nivå fattas. Ibland är det dock i stället den stora tjänstemannaorganisationen man avser när man talar om kommissionen. På kommissionen arbetar ca 26 000 tjänstemän. Tjänstemannaorganisationen är organiserad inom olika generaldirektorat och avdelningar.

Det generaldirektorat som ansvarar för luftfartsfrågor är Generaldirektoratet för transport och energi (DG TREN). Just nu arbetar tjänstemännen på DG TREN t.ex. med att arbeta fram lagstiftningsförslag angående buller och undersökning av olyckor. Andra uppgifter kan handla om internationella luftfartsrelationer, att tillsammans med medlemsstaterna uppdatera den s.k. svarta listan samt att inom alla områden inom luftfarten följa upp att medlemsländerna inför EG-lagstiftningen på rätt sätt.

## MINISTERRÅDET

Inom ministerrådet (Europeiska unionens råd eller kort och gott rådet) arbetar man på olika nivåer för att i möjligaste mån nå fram till en kompromiss som alla medlemsländer kan enas om. Fr.o.m. den 1 juli 2009 och året ut kommer Sverige att sitta som ordförande på sammanträdena på de olika nivåerna inom rådet.

Ministerrådet, som är EU:s högsta beslutande organ, sammanträder i nio olika konstellationer. Det är därför olika ministrar som deltar, beroende på vilken fråga som behandlas. Den rådskonstellation som ansvarar för luftfartsfrågor är rådet för transport, telekommunikation och energi. Rådet består av en minister från varje medlemsland. Även om det sällan leder fram till att en formell omröstning sker, kan det vara värt att känna till att ländernas röster viktas, främst med hänsyn till landets storlek. Ministerrådet ska inte förväxlas med Europeiska rådet, som består av medlemsländernas stats- och regeringschefer. Europeiska rådet deltar inte i den löpande beslutsprocessen, utan fastställer riktlinjer för det framtida samarbetet.

I Coreper, de ständiga representanternas kommitté, förbereder en ambassadör från varje medlemsland inför ministerrådsmöten. Det finns två sammansättningar av Coreper, Coreper II och Coreper I. Luftfartsfrågor behandlas inom Coreper I.

Innan frågor hamnar hos Coreper, förbereds de av arbetsgrupper inom rådet. Det finns ca 160 olika arbetsgrup-

per. Här sammanträder tjänstemän från medlemsländerna för att arbeta med kommissionens förslag och i möjligaste mån komma fram till en kompromiss. Resultatet lämnas sedan vidare till Coreper. Det finns en särskild arbetsgrupp för luftfartsfrågor. Sverige representeras av regeringen. Ofta deltar även representanter från Transportstyrelsen som expertstöd till Sveriges representant i rådsarbetsgruppen och som resurs i arbetet med att förbereda svenska ståndpunkter.

I rådet brukar målsättningen vara att komma fram till en kompromiss på en lägre nivå, d.v.s. i en rådsarbetsgrupp eller i Coreper, för att sedan lämna vidare ett färdigbehandlat förslag som ministerrådet kan fatta beslut om som en s.k. A-punkt.<sup>3</sup>

Även kommissionen har en roll på de olika nivåerna av möten inom rådet. Från det att kommissionen har lämnat ifrån sig sitt lagstiftningsförslag deltar man under förslaget behandling i rådet och parlamentet fram till beslut, för att försvara och argumentera för sitt förslag. Kommissionen har ett intresse av att förslaget går igenom, samtidigt som det inte får bli urholkat. Kommissionens berättigande i rådsarbetet är att den när som helst kan dra tillbaka sitt förslag. Rådet å sin sida kan med enhällighet rösta igenom ett förslag.

Rådet har även ca 2 500 tjänstemän anställda på det s.k. rådssekretariatet, som bl.a. har till uppgift att bistå ordförandeskapet, t.ex. genom att medverka i planeringen inför arbetsgruppsmötena och bistå med underlag.

## EUROPAPARLAMENTET

Europaparlamentet har 785 ledamöter och tillsätts för fem år i taget genom allmänna och direkta val i alla medlemsländer. Beroende på politisk tillhörighet, delas ledamöterna in i olika partigrupper. För närvarande finns sju olika partigrupper.

Parlamentet har bl.a. till uppgift att tillsammans med rådet fatta beslut om EG-lagstiftning, när lagstiftningen ska beslutas genom det s.k. medbeslutandeförfarandet. Samtidigt som kommissionen lämnar ett lagstiftningsförslag till rådet lämnas det i dessa fall också till parlamentet. Kommissionens lagstiftningsförslag diskuteras hos parlamentet i partigrupperna och i olika utskott. Det slutliga beslutet tas i en s.k. plenarsession.

## HUR BESLUTAS EG-LAGSTIFTNING?

### RÅDS- OCH PARLAMENTSFÖRORDNINGAR – MEDBESLUTANDEFÖRFARANDET

De flesta av EG:s rättsakter beslutas genom medbeslutandeförfarandet, så även inom luftfartsområdet. Medbeslutandeförfarandet är en metod för ministerrådet och parlamentet att gemensamt besluta om rättsakter. Både ministerrådet och parlamentet kan ändra i kommissionens förslag. Båda institutionerna måste komma överrens för att förslaget ska bli beslutat.

Medbeslutandeförfarandet innebär att när kommissionen har antagit ett lagstiftningsförslag, lämnas det över till både

ministerrådet och parlamentet för behandling. Proceduren kan, något förenklat, illustreras enligt figur 1.

FIGUR 1



Illustrationen omfattar två läsningar av både rådet och parlamentet men det finns också möjlighet att enas efter första läsningen. En tredje möjlig utveckling är att man inte kan enas efter två läsningar och då träder en s.k. förlikningskommitté in. Om man inte kan enas i förlikningskommittén kan förslaget inte antas.

Innan de formella besluten fattas har dock oftast rådet, parlamentet och kommissionen kommit överrens om dess innehåll i informella förhandlingar. De ovan beskrivna stegen är de formella stegen. Det pågår dock under hela processen en mängd underhandsförhandlingar av informell karaktär mellan de tre institutionerna. Det är ofta på den informella nivån som överenskommelserna träffas.

## KOMMISSIONENS TILLÄMPNINGSFÖRORDNINGAR

En del av kommissionens roll i arbetet med att genomföra EG-lagstiftningen innebär att man antar tillämpningsförfordningar med hjälp av en kommitté bestående av företrädare för medlemsländerna genom det s.k. kommittologiförfarandet.<sup>4</sup> Rådet och parlamentet har då delegerat vissa beslutbefogenheter till kommissionen. På luftfartsområdet är det ofta företrädare för Transportstyrelsen som, på uppdrag av regeringen, företräder Sverige i kommittéerna. Det finns fyra olika typer av förfaranden för kommittéerna och därmed även olika befogenheter. De olika typerna av förfaranden som finns är

- det rådgivande förfarandet,
- förvaltningsförfarandet,
- det föreskrivande förfarandet och
- det föreskrivande förfarandet med kontroll.

En och samma kommitté kan tillämpa olika förfaranden. Vilket förfarande som ska tillämpas framgår av den grundläggande rättsakten, genom vilken även bildandet av kommittén sker.

Det föreskrivande förfarandet innebär i korthet att kommissionen, efter kommitténs godkännande, kan besluta om t.ex. en tillämpningsförfordning till en råds- och parlamentsförfordning. Förfarandet inleds med att kommissionen lämnar ett förslag till kommittén, som kommittén ska yttra sig över, d.v.s. godta eller motsätta sig. Här görs samma viktning av rösterna som i rådet. Formella omröstningar hålls dock sällan, utan det brukar i stället vara fråga om att enas om en kompromiss. Om kommittén yttrar sig positivt över förslaget ska kommissionen anta detta. Om kommittén yttrar sig negativt över förslaget ska kommissionen lägga fram ett förslag inför rådet samt informera parlamentet. Rådet kan sedan, efter att ha hört parlamentet, antingen anta förslaget eller motsätta sig det.

Genom en ändring som trädde i kraft 2006 i beslutet som reglerar arbetet i kommittéerna, infördes ett nytt förfarande, som kallas det föreskrivande förfarandet med kontroll. I det förfarandet har parlamentet och rådet tilldelats ett större inflytande i flertalet beslut som fattas genom kommittologiförfarandet. Det föreskrivande förfarandet med kontroll innebär att kommissionen, efter att ha fått ett positivt yttrande från kommittén, ska lägga fram förslaget inför rådet och parlamentet för kontroll. Rådet eller parlamentet får motsätta sig förslaget om kommissionens förslag innebär att kommissionen överskrider de genomförandebefogenheter, som anges i den grundläggande rättsakten, eller att förslaget inte är förenligt med syftet med eller innehållet i den grundläggande rättsakten eller att det inte respekterar subsidiaritets- eller proportionalitetsprincipen.

Inom luftfarten finns ett flertal kommittéer av olika typer. Air Safety Committee bistår kommissionen vid uppdateringen av den s.k. svarta listan<sup>5</sup> och EU-OPS.<sup>6</sup> EASA-kommittéen bistår kommissionen när t.ex. tillämpningsförfordningar till förordning (EG) 216/2008 (den s.k. EASA-förordningen) ska beslutas. Aviation Security Committee (Avsec Committee) bistår kommissionen när nya eller ändrade förfordningar inom luftfartsskyddet ska beslutas. Single Sky Committee ansvarar för ändringar i Single Sky-förordningarna. Ovanstående kommittéer tillämpar i de flesta fall antingen det föreskrivande förfarandet eller det föreskrivande förfarandet med kontroll.

<sup>1</sup> Joint Aviation Authorities och International Civil Aviation Organization

<sup>2</sup> Även direktiv kan dock ha direkt effekt, vilket innebär att de under vissa förutsättningar kan åberopas av medborgare, även om ett medlemsland har underlåtit att föra in direktivet i nationell rätt.

<sup>3</sup> Beslutsfattandet är då en formlig till skillnad mot beslut som B-punkt, där diskussion krävs.

<sup>4</sup> Mer information om olika kommittéer finns på <http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/registre.cfm?CL=sv>.

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpasagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG

<sup>6</sup> Bilaga III till rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

<sup>7</sup> Rådets beslut av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (1999/468/EG)

## FAKTA

### HUR TAR MAN REDA PÅ VILKA REGLER SOM GÄLLER FÖR OLIKA KOMMITTÉER?

I den grundläggande rättsakten brukar det i slutbestämmelserna finnas en särskild artikel där det föreskrivs att kommissionen ska biträdas av en kommitté. Som exempel kan nämnas artikel 65 i förordning (EG) 216/2008 (den s.k. EASA-förordningen). Där finns även bestämmelser som hänvisar till det beslut som reglerar de olika typerna av förfaranden för kommittéer.<sup>7</sup> Vilket förfarande som ska användas varierar beroende av vilken punkt man hänvisar till i artikeln, som i sin tur hänvisar till beslutet. Längre fram i den grundläggande förordningen framgår vad kommissionen, med kommitténs hjälp, ges befogenheter att besluta om, t.ex. artikel 7.6 i EASA-förordningen. Till varje kommitté finns även en arbetsordning där procedurregler framgår.



Kalle Keldusild, kalle.keldusild@transportstyrelsen.se

## TRE ARENOR FÖR DET INTERNATIONELLA KLIMATARBETET

I artikeln behandlas arbetet som Sverige, EU och dess övriga medlemsstater är engagerade i på ett internationellt plan för att begränsa flygets klimatpåverkan. Arbetet pågår i många fora och tre områden eller arenor kan urskiljas: arbetet med flygets deltagande i EU:s utsläppshandel, arbetet i ICAO<sup>1</sup> och sist men inte minst klimatförhandlingarna under klimatkonventionen (UNFCCC).<sup>2</sup> Under ordförandeskapet i EU kommer Sverige att ansvara för att driva EU:s förhandlingsposition i Köpenhamn i december 2009 då ett nytt klimatavtal ska manglas fram. Dessförinnan ska Sverige svara för samordningen av europeiska synpunkter på ett högnivåmöte inom ICAO, i Montreal i oktober. Mötet ska utmytna i globala åtgärdsförslag för att begränsa flygsektorns klimatpåverkan.

### KONFLIKT- OCH PROBLEMMÖRÅDEN

Det övergripande problemet är att det internationella flyget på sikt har en tillväxtpotential som överstiger de tekniska och operativa möjligheterna att minska användningen av fossilt bränsle. På medellång sikt växer gapet mot andra sektorer och flyget riskerar att bli en gökunge om inte flygets utsläpp stabiliseras. Detta kan ske med hjälp av utsläppshandel genom att ett tak för utsläppen sätts i linje med vad som beslutats för flygets införlivande i EU:s handelssystem. Flygoperatörerna kan då fortsätta att utveckla sin verksamhet efter näringslivets och resenärernas behov, samtidigt som den totala klimatpåverkan från flygsektorn begränsas.

Det finns flera konfliktområden. Ett är mellan industrialiserade länder och utvecklingsländer. Olika nationer har skilda utgångslägen när det gäller ekonomisk utveckling och tillväxtbehov. Länder har skilda prioriteringar och synen på flygets roll i samhället varierar. Klimatkonventionens formulering ”common but differentiated responsibilities and respective capabilities” när det gäller staternas åtaganden kan uppfattas som svårförenligt med Chicagokonventionens krav om rättvis konkurrens och om att inte utsätta operatörer från olika länder för diskriminering.

Det finns också en inneboende spänning mellan olika arbetsfält eller perspektiv i det nationella och det internationella arbetet. Dels har ett perspektiv sin utgångspunkt i luftfartssystem-

ets etablerade regleringstradition, liberaliseringen av luftfarten och strävan efter en tillfredsställande trafikförsörjning. Ett annat perspektiv utgår från miljöarbetet och behovet av att reducera de klimatpåverkande utsläppen. En nyckel till framgång är att de olika perspektiven sammanförs. Sakkunniga och politiker från transportområdet respektive miljöområdet har mycket att lära av varandra. Allt fler möten och arbetsgrupper i olika internationella fora har deltagande från både miljö- och luftfartsområdet. Det är en trend som förhoppningsvis fortsätter.

Det internationella arbetet med att begränsa flygets klimatpåverkan bedrivs nu, och under den svenska ordförandeskapsperioden, på flera ”fronter”:

- I Europa med utvecklandet av EU:s handelssystem
- Kommande högnivåmöte i ICAO
- I klimatförhandlingarnas förberedande möten och i Köpenhamnmötet (COP/15) i december 2009

### ARENA 1: INFÖRLIVANDET AV FLYGET I EU:S UTSLÄPPSHANDEL

*Flyget ska införlivas i EU:s handelssystem för utsläppsrätter. Luftfartygsoperatörerna måste överlämna utsläppsrätter för sina utsläpp från och med 2012 men rapportera utsläppsdata och tonkilometerdata redan för flygningar under 2010. Operatörernas övervaknings- och rapporteringsplaner för deltagande i handelssystemet tas nu fram under stor tidspress och ska vara godkända den 31 december 2009.*

Europeiska kommissionen lade i december 2006 fram ett lagförslag om att ansluta flyget till systemet för handel med utsläppsrätter för koldioxid, ett system som redan existerar i EU. Idag omfattar EU:s handelssystem drygt 40 procent av EU:s utsläpp av växthusgaser genom att energiintensiv industri och större förbränningsanläggningar ingår i systemet. Syftet med handelssystemet är att på ett kostnadseffektivt sätt minska utsläppen av koldioxid. Beslut har nu tagits om flygets införlivande i handelssystemet<sup>3</sup>, vilket innebär att luftfartygsoperatörerna ska överlämna utsläppsrätter för sina utsläpp från och med 2012. Det gäller utsläpp från alla flygningar från eller till europeiska flygplatser oavsett operatörens nationalitet, alltså även flygningar mellan tredje länder och EU. Även om systemet med utsläpps begränsningar börjar 2012 är det bråda tider för flygoperatörer och myndigheter att möta regelverkets krav

på rapportering redan 2009. Detaljerade övervaknings- och rapporteringsplaner samt interna system behöver tas fram av operatörerna. Ackrediterade kontrollörer måste också utpekas och utbildas innan året är till ända.

En fråga som ofta ställs är hur mycket ett införlivande av flyget i utsläppshandeln kommer att påverka biljett- och fraktpriserna. Det är inte lätt att entydigt svara på frågan eftersom den beror på många faktorer, inte minst på tidsperspektivet och på de krav som kommer att ställas på andra sektorer och deras förmåga att hitta lösningar samt på flygsektorns förmåga att absorbera kostnadsökningar. Det blir dock betydligt lägre prisökningar än genom införande av skatter eller avgifter för att få fram reduktioner som motsvarar en frysning av utsläppen enligt handelssystemet. En mot andra sektorer öppen utsläppshandel för flyget är en kostnadseffektiv metod för att begränsa de globala utsläppen av koldioxid. Initialt torde det röra sig om någon hundralapp per Europaresa, naturligtvis mer om flygresan är längre.

Många länder utanför EU har varit starkt kritiska till att utsläpp från andra länders flygföretag kommer att omfattas av kraven på överlämnande av utsläppsrätter i EU:s handelssystem. Emellertid har en svängning i attityden varit påtaglig

i och med att de gamla motståndarna mot Kyotoprotokollet, Australien och USA, har fått nya regeringar. Den internationella medvetenheten om klimatfrågan har också gradvis ökat och närmandet till klimatförhandlingarna i Köpenhamn gynnar kunskapsuppbyggnaden.

När det gäller operatörer utanför EU som tvingas att delta i systemet har inställningen varit blandad, men i grunden accepterande – ”Vi gör det som myndigheterna kräver”. Det finns en stor inbyggd morot, eller omvänt ett stort risktagande som gör att operatörerna knappast törs stå utanför systemet. Största delen av utsläppsrätterna som ett flygbolag behöver delas nämligen ut gratis. Villkoret för en operatör att få sina gratis utsläppsrätter för hela perioden 2012–2020, dvs. under hela nio år, är att operatören deltar i utsläppsrapporteringen redan 2010. Det kan således vara extremt kostsamt för ett flygbolag att inte omedelbart anpassa sig till regelverket. Dessutom finns det ett omfattande sanktionssystem, som också innehåller en möjlighet för EU att föreskriva flygförbud i EU:s luftrum.

På nästa sida följer en redovisning av några av de centrala frågorna för flygets införlivande i EU:s handelssystem för utsläppsrätter.



Sakfråga	Beslut
Handlande enhet och operatörsbegreppet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flygoperatören ska överlämna utsläppsrätter till tillsynsmyndigheten motsvarande sina rapporterade utsläpp under föregående år.</li> <li>Flygoperatören är ansvarig för utsläpp för flygningar som i färdplanen har operatörens ICAO-beteckning. Det innebär att utsläpp från kommersiella flygningar med inhyrd kapacitet (wet-lease) normalt hör till den inhyrande operatören.</li> <li>Operatörer som saknar operatörsbeteckning i färdplanen identifieras genom luftfartygets registreringsbeteckning. Ytterst kan ägaren göras ansvarig.</li> </ul>
Administrerande medlemsstat	<ul style="list-style-type: none"> <li>En operatör ska enbart ha en administrerande medlemsstat/tillsynsmyndighet. Kommersiella lufttransportoperatörer som har tillstånd i EU, dvs. de som har operativ licens (OL) ska administreras av den medlemsstat som utfärdat licensen. Övriga operatörer administreras av den stat som operatören har mest utsläpp i förhållande till. Flertalet av operatörerna från länderna utanför EU har därför fördelats på Storbritannien, Tyskland, Frankrike och Italien. Fördelningen görs av kommissionen som publicerar en lista med operatörer per medlemsland.</li> </ul>
Startår, geografisk omfattning och rapportering	<ul style="list-style-type: none"> <li>Från och med verksamhetsåret 2012 ska utsläppsrätter årligen överlämnas för flygningar till/från flygplatser i EU.</li> <li>Övervaknings- och rapporteringsplaner ska godkännas av tillsynsmyndigheten senast 31 december 2009.</li> <li>För verksamhet 2010 och framåt ska rapportering göras av koldioxidutsläpp som beräknas från uppmätt bränsleförbrukningen per flygning.</li> <li>För år 2010 ska rapportering göras av tonkilometerdata för beräkning av riktmärke för tilldelningen av gratis utsläppsrätter under perioden 2012–2020.</li> </ul>
Behandling av utsläpp från flygningar från länder utanför EU till flygplatser i EU	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utsläpp från flygningar från länder utanför EU till EU kan undantas från systemet om ett land inför likvärdiga åtgärder för att begränsa klimatpåverkan från flyget.</li> </ul>
Flexibilitet för att utöka systemet globalt	<ul style="list-style-type: none"> <li>EU strävar efter att nå en överenskommelse om globala åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser från luftfarten och beredskap finns för att ändra regelverket för utsläpp från flyget för en sådan anpassning.</li> </ul>
Klimatpåverkan från kväveoxider (NO <sub>x</sub> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flyget ska enbart handla med koldioxid i handelssystemet. Begränsning av klimatpåverkan från kväveoxider (NO<sub>x</sub>) kan införas genom separat EU-reglering.</li> </ul>
"Tak" för utsläppen – total tilldelning av flygutsläppsrätter till sektorn	<ul style="list-style-type: none"> <li>För 2012: 97 procent av medelutsläppen från flygsektorn under 2004–2006.</li> <li>För åren 2013–2020: 95 procent av ovanstående medelutsläpp.</li> </ul>
Auktionsandel av total tilldelning/gratis tilldelning	<ul style="list-style-type: none"> <li>15 procent av tilldelningen auktioneras ut för 2012–2020.</li> <li>85 procent av tilldelningen fördelas gratis.</li> </ul>
Användande av auktionsintäkter	<ul style="list-style-type: none"> <li>Medlemsstaterna rekommenderas starkt att använda auktionsintäkterna för klimatåtgärder inom EU eller i utvecklingsländer. Kommissionen ska informeras om användandet.</li> </ul>
Metoden för gratis fördelning av utsläppsrätter till operatörerna utöver auktioneringensandelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>82 procent av tilldelningen sker gratis enligt ett riktmärke i form av tonkilometer = operatörens transportarbete under 2010 (massan av transporterade passagerare och transporterat gods).</li> <li>3 procent av tilldelningen sätts av för nytillträdande och för operatörer med stark tillväxt.</li> </ul>
Operatörers tillgång till krediter från det etablerade handelssystemet och från Kyotos projektbaserade mekanismer (CDM och JI)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flygoperatörerna får köpa och överlämna det befintliga handelssystemets utsläppsrätter (EUA).</li> <li>2012 får upp till 15 procent krediter från de projektbaserade mekanismerna användas för att täcka operatörernas underskott av utsläppsrätter. Efter 2012 är möjligheten ytterst begränsad att använda projektbaserade utsläppsrätter.</li> </ul>
Påföljder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utöver de generella påföljderna i handelssystemet om böter eller fängelse och straffavgifter finns möjlighet att i EU:s luftrum gemensamt svartlista operatörer som bryter mot regelverket.</li> </ul>
Exempel på undantag från deltagande i handelssystemet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flygningar med luftfartyg vars högsta tillåtna startvikt (MTOM) är mindre än 5 700 kg – i stort allt sportflyg och operatörer med små luftfartyg behöver inte delta i systemet.</li> <li>Militära och polisiära flygningar.</li> <li>Flygningar som omfattas av visuella flygregler (VFR).</li> <li>Flygningar för FN:s humanitära insatser och ambulansflygningar.</li> <li>Skolflygningar, eftersöknings-, räddnings- och brandbekämpningsflygningar.</li> <li>Flygningar som genomförs av en kommersiell lufttransportoperatör med färre än 243 flygningar per fyramånadersperiod eller där utsläppen är mindre än 10 000 ton CO<sub>2</sub> per år. Denna regel undantar en mängd operatörer från utvecklingsländerna, samt en del taxifygoperatörer. Undantaget gäller inte för icke-kommersiellt firmaflyg t.ex. "business jets" över 5 700 MTOM som måste delta i handelssystemet oavsett hur sällan de flyger i eller till/från EU.</li> <li>Flygningar på linjer med allmän trafikplikt, dels på ultraperifera områden och dels på linjer där utbudet är mindre än 30 000 säten per år.</li> </ul>



## ARENA 2: ARBETET I ICAO

*Bristen på handlingskraft i ICAO:s miljöresolution för att begränsa flygets klimatpåverkan ledde till en europeisk reservation på det senaste generalförsamlingsmötet 2007. I synnerhet protesterade Europa mot skrivningar om krav på samtycke till att införliva flygbolag i EU:s handelssystem. En grupp bestående av 15 personer på generaldirektörsnivå från ICAO:s medlemsstater bildades och ska rapportera ett åtgärdsprogram till mitten av 2009. I oktober ska ett möte på hög nivå hållas angående åtgärder mot flygets klimatpåverkan. Mötet ska komma med synpunkter till klimatförhandlingarna i Köpenhamn i december 2009.*

## EUROPEISK RESERVATION PÅ GENERALFÖRSAMLINGSMÖTE I ICAO

Under hela generalförsamlingsmötet (Assembly) i september 2007 fördes intensiva förhandlingar om hur ICAO borde tackla frågan om flygets klimatpåverkan. Från europeisk sida föreslogs att organisationen skulle utarbeta ett arbetsprogram som omfattar olika typer av åtgärder som ICAO:s medlemsstater bör vidta för att minska flygets klimatpåverkan – åtgärder i form av frivilliga åtaganden, införande av ny teknik, effektivare operativa metoder och marknadsbaserade styrmedel. I förslaget ingick att definiera mål för den internationella luftfartens framtida globala utsläpp. Europa föreslog att en mindre arbetsgrupp, sammansatt på generaldirektörsnivå med allsidig geografisk representation, ansvarar för utarbetandet av ett arbetsprogram och rapporterar till ett extra generalförsamlingsmöte i mitten av 2009 alltså innan klimatförhandlingarna i Köpenhamn.

ICAO:s medlemsstater kunde dock inte enas när ICAO antog sin resolution på miljöområdet. Europas 42 stater (medlemsstaterna i EU och ECAC<sup>1</sup>) reserverade sig enhälligt mot miljöresolutionens bilaga om marknadsbaserade styrmedel (Market-based measures, including emissions trading). Tvis-tefrågan var främst ICAO:s gensvar på Kyotoprotokollets artikel 2.2 och ansvarstagandet för att minska klimatpåverkan från flyget. Den europeiska reservationen riktar sig särskilt mot kravet på ömsesidig överenskommelse mellan länder för att omfatta andra staters flygföretag vid införande av handel med utsläppsrätter. Vidare uttrycker reservationen missnöje med den låga ambitionen och bristen på konkreta åtgärder och utsläppsmål enligt det av majoriteten antagna programmet (ICAO Programme of Action on International Aviation and Climate Change). De europeiska staterna var ändå beredda att fortsätta samarbetet i ICAO om att minska flygets miljöbelastning.



En pådrivande roll emot det europeiska förslaget på Assembly hade bl.a. representanterna för USA, Australien och Kina. Idag har attityden hos både Australien och USA ändrats radikalt, medan Kina fortsatt hävdar att de behöver höja sin levnadsnivå och då inte kan acceptera krav på tvingande klimatåtgärder som hämmar utvecklingen generellt och i luftfartssektorn.

Det bör noteras att ICAO samstämt har erkänt handel med utsläppsrätter som ett kostnadseffektivt verktyg. Organisationen har tagit fram en vägledning för handel med utsläppsrätter, ICAO Guidance on the Use of Emissions Trading, med en inriktning som är i linje med kommissionens förslag. Vägledningen har inte ifrågasatts, utöver oenighet i frågan om införandet av andra länders operatörer i ett handelssystem.

### **HIGH-LEVEL MEETING I ICAO FÖR ATT INFORMERA KLIMATFÖRHANDLARNAS I KÖPENHAMN**

Den av Europa föreslagna processen inom ICAO för att minska flygets klimatpåverkan finns bibehållen om än i urvattnad form. En grupp på 15 personer på generaldirektörsnivå från ICAO:s medlemsstater har bildats, Group on International Aviation and Climate Change (GIACC). GIACC ska arbeta med att ta fram ett program för att minska klimatpåverkan från flyget, ta fram mål för bränsleeffektivitetsutvecklingen och avlägga en rapport i juni 2009 till ICAO:s råd, dock utan att ha absoluta mål för den internationella luftfartens framtida globala utsläpp som utgångspunkt. Vidare ska ett uppföljningsmöte arrangeras i ICAO, "High-level Meeting on International Aviation and Climate Change", 7–9 oktober. Detta möte syftar till att ICAO ska redovisa sitt arbetsprogram och förse klimatförhandlingarna i december 2009 med synpunkter.

Trenden är onekligen att den internationella acceptansen växer när det gäller nödvändigheten att vidta åtgärder för att begränsa flygets klimatpåverkan, särskilt i och med att USA helt ändrat attityd. I USA finns det lagförslag på att begränsa utsläppen även från internationellt flyg genom ett utsläppshandelssystem som baseras på försäljning av fossilt bränsle. Därför är det troligt att flygets införlivande i utsläppshandel är här för att stanna efter en del internationella dispyter och inkörningsproblem. Om det internationella flygets utsläpp kommer att omfattas av krav i den internationella klimatregimen från 2013 blir dessutom en utvidgning eller länkning av EU:s handelssystem till andra delar av världen lättare att genomföra. Alternativt kan utvecklingen gå mot att man länkar ihop handelssystem i olika regioner där USA och EU mycket väl kan visa vägen gemensamt.

### **ARENA 3: KLIMATFÖRHANDLINGARNA UNDER KLIMATKONVENTIONEN – FRÅN BALI 2007 TILL KÖPENHAMN 2009**

*Trots stora motsättningar slöts i Bali i december 2007 en överenskommelse om en "vägkarta" i riktning mot en internationell klimatöverenskommelse som ersätter Kyoto-protokollet. För första gången var USA, Kina, EU, och Indien överens om en gemensam färdplan. På vilket sätt en begränsning av klimatpåverkan från det internationella flyget kommer att tacklas är en öppen fråga. USA:s nya hållning kommer sannolikt inte att bli tydlig förrän sent under 2009.*

Miljöminister Andreas Carlgren sade i ett pressmeddelande efter förhandlingarna i Bali:

"Det var en framgång att vi på Bali nådde bortom Kyoto-protokollets motsättningar. Kyoto-protokollet omfattar 30 procent av världens utsläpp och siktar på utsläppsminskningar på fem procent. Nu siktar vi på att förhandla en överenskommelse som omfattar 100 procent av världens utsläpp och på de utsläppsminskningar som vetenskapen visat behövs för att klara klimatet."

Förhandlingsarbetet som pågår under klimatkonventionen öppnar för en mängd olika lösningar i syfte att begränsa flygets utsläpp av koldioxid. I de tidigare förhandlingarna som ledde fram till Kyoto-protokollet var det faktum att enbart industrialiserade länder omfattas av protokollets åtaganden ett stort problem för det internationella flyget. Förhandlingarna kunde inte lösa frågorna om snedvridning av konkurrensen, svårigheterna med att på ett ändamålsenligt sätt fördela ansvaret för det internationella flygets utsläpp på olika länder och problemen med att enas om metoder för övervakande och rapportering av utsläppen. Det ledde slutligen till att man formulerade artikel 2.2<sup>2</sup> i Kyoto-protokollet och därigenom sköt över problemet med det internationella flygets (och den internationella sjöfartens) utsläpps begränsningar till ICAO (respektive IMO). Att resultatet av ICAO:s arbete hittills inte blivit tillfredsställande är knappast överraskande med tanke på utgångsläget. Emellertid har kunskaperna mognat betydligt om både beräkning och rapportering av flygets utsläpp från in- och utrikeslinjer och om metoder för att ansluta flyget till ett handelssystem som är öppet mot andra sektorer.

## EU VILL ATT DET INTERNATIONELLA FLYGET SKA OMFATTAS AV EN NY KLIMATREGIM

Att få med flyget i en internationell klimatregim är EU:s och Sveriges mål. EU anser att man genom beslut under klimatkonventionen ska fastställa absoluta mål för stabilisering av klimatpåverkan från flyget respektive sjöfarten. Alla länder, inte enbart i-länderna, ska vidare förbinda sig att arbeta med genomförandet i ICAO (och IMO<sup>3</sup>) genom att nå internationella överenskommelser. Resultatet får inte leda till snedvridning av konkurrensen eller till att utsläpp flyttas till länder som saknar motsvarande krav (s.k. koldioxidläckage). EU betonar att marknadsbaserade styrmedel, inklusive utsläppshandel, kan leda till kostnadseffektiva lösningar. I ståndpunkterna framförs också potentialen av att försäljning av utsläppsrätter eller avgifter på utsläpp kan generera finansiella medel till utvecklingsländerna. Det gäller både pengar till anpassningsåtgärder inför klimatförändringar och finansiering av miljövänligare teknik för den omställning av samhället som är nödvändig.

För att nå framgång är det viktigt att ta hänsyn till olika länders utvecklingsnivå när det gäller krav på åtaganden utan att skapa snedvridning av konkurrensen. En positiv utgång av klimatförhandlingarna kan mycket väl bli att man får fram en lösning som utgör en syntes av de konstruktiva inslagen i ICAO-arbetet och EU:s arbete med handelssystemet. Samtidigt får man inte glömma bort att klimatpåverkan från det in-

ternationella flyget utgör en liten och komplex del av förhandlingarna i Köpenhamn. Dessa syftar till att komma överens om åtgärder som radikalt begränsar den mänskliga påverkan på den globala uppvärmningen totalt sett. Sveriges ansvar är att föra hela detta tunga lass i hamn, och flyget kanske inte får den uppmärksamhet och behandling som somliga skulle önska.

Oavsett hur det går i Köpenhamn torde åtgärder som syftar till att begränsa luftfartens negativa påverkan på klimatet sprida sig globalt, särskilt med tanke på den kursändring som har skett i USA. Det ena alternativet är att vi på global nivå går mot en harmoniserad utveckling som drivs av beslut i klimatkonventionen och ICAO. Det andra är att operatörerna kommer att möta ett lapptäcke av nationella eller regionala system som kan kompletteras med bilaterala lösningar genom exempelvis länkning av olika länders eller regioners handelssystem.

<sup>1</sup> European Civil Aviation Conference

<sup>2</sup> "The Parties included in Annex I shall pursue limitation or reduction of emissions of greenhouse gases not controlled by the Montreal Protocol from aviation and marine bunker fuels, working through the International Civil Aviation Organization and the International Maritime Organization, respectively."

<sup>3</sup> International Maritime Organization





Ingrid Lindén, ingrid.linden@transportstyrelsen.se

# EASA – EU:S FLYGSÄKERHETS- MYNDIGHET

EU:s flygsäkerhetsmyndighet, EASA,<sup>1</sup> inrättades under 2002 och hade inledningsvis uppdrag som rörde regelutveckling samt typ- och miljöcertifiering av luftfartyg. Under 2008 utvidgades EASA:s uppdrag till att även omfatta regelutveckling m.m. för pilotcertifikat, all slags flygverksamhet samt säkerhet hos operatörer från länder utanför EU. Under 2009 kommer uppdraget att utökas ytterligare med bl.a. regelutveckling för flygtrafiktjänst och flygplatser. Läs mer nedan om EASA:s organisation och uppdrag samt om ansvarsfördelningen mellan EASA och de nationella luftfartsmyndigheterna.

## OM EASA – INRÄTTANDE OCH UTVECKLING

År 2002 antogs en EG-förordning, ”grundförordningen”,<sup>2</sup> med gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet. Huvudsyftet med denna förordning var att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa. Ytterligare mål var att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig miljöskyddsnivå; underlätta den fria rörligheten för varor, personer och tjänster; gynna kostnadseffektiva reglerings- och certifieringsförfaranden; bistå medlemsstaterna med att uppfylla sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen; främja EU:s syn på flygsäkerhetsbestämmelser i hela världen samt skapa lika villkor för alla aktörer på den inre marknaden för luftfart.

Förordningen innehöll grundläggande krav för certifiering och underhåll av luftfartyg. Samtidigt uppmanades Europeiska kommissionen att så snart som möjligt utveckla grundläggande krav även för drift av luftfartyg och certifiering av flygbesättningar. I en bilaga 2 till förordningen undantogs vissa luftfartyg från förordningens tillämpning. Det handlade t.ex. om historiska luftfartyg, amatörbyggda luftfartyg och små luftfartyg som främst används i hobbybetonade verksamheter. För de undantagna luftfartygen gäller fortfarande nationella bestämmelser.

Genom förordningen inrättades Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, EASA. Byrån inledde sitt arbete i september 2003. Till att börja med utgick verksamheten från Bryssel, men 2004 flyttades den till Köln i Tyskland där EASA nu är baserad. Förutom de 27 EU-medlemsstaterna är Norge, Island, Liechtenstein och Schweiz medlemmar i EASA.

De grundläggande kraven i grundförordningen måste kompletteras med mer detaljerade tillämpningsföreskrifter samt rådgivande material. Genom förordningen har kommissionen därför fått i uppgift att med stöd av EASA utveckla tillämpningsföreskrifter (IR<sup>3</sup>) som sedan antas i ett kommittéförfarande. Tillämpningsföreskrifter<sup>4</sup> för certifiering och underhåll av luftfartyg utarbetades och antogs under 2003. Därutöver har rådgivande material i form av CS, AMC och GM<sup>5</sup> utarbetats och beslutats av EASA. Såväl grundförordningen som tillämpningsföreskrifterna med rådgivande material finns tillgängliga på EASA:s hemsida på Internet.<sup>6</sup>

Under 2008 utvidgades förordningen med grundläggande krav för drift av luftfartyg, pilotcertifiering och säkerhet hos operatörer från länder utanför EU. Den ursprungliga förordningen upphävdes och en ny, konsoliderad grundförordning<sup>7</sup> gavs ut. EASA har utarbetat en ny struktur för regelverket och publicerar nu successivt en serie remisser med tillämpningsföreskrifter och rådgivande material för dessa ämnesområden.

Den första remissen i serien publicerades under 2008 och rör olika typer av pilotcertifikat, däribland ett nytt certifikat för fritidsflygning. Mot slutet av 2008 publicerades en remiss med krav som ska uppfyllas av myndigheter och organisationer. Dessa krav ska till att börja med gälla för drift av luftfartyg och pilotcertifiering, men är på sikt avsedda att gälla för samtliga ämnesområden som grundförordningen omfattar. Under 2009 har EASA hittills publicerat remisser som rör drift av luftfartyg samt driftmässigt godkännande för luftfartyg. Härutöver kommer en remiss som rör operatörer från länder utanför EU att publiceras under 2009. Enligt grundförordningen ska samtliga dessa tillämpningsföreskrifter vara antagna och i kraft senast den 8 april 2012.

För närvarande pågår behandling av ytterligare utvidgning av förordningens behörighetsområden med grundläggande krav för flygplatser och flygtrafiktjänst. Behandlingen är i slutskedet och en ny förordning förväntas bli antagen och publicerad under sommaren 2009.

## EASA:S ORGANISATION

EASA är en egen juridisk person som leds av en verkställande direktör och en styrelse. Styrelsen består av en ordinarie ledamot och en ersättare från varje medlemsstat samt en ordinarie ledamot och en ersättare från kommissionen. Ordinarie ledamot för Sverige är chefen för Transportstyrelsens luftfartsavdelning. I styrelsen finns också observatörer från branschen och från länder utanför EU. Till styrelsen är knutet ett rådgivande organ, EAB,<sup>8</sup> med deltagare från branschen och branschens organisationer. Styrelsen måste höra EAB innan den

fattar beslut i frågor som rör EASA:s årliga arbetsprogram, beslutsprocedurer och budget.

Antalet anställda hos EASA har successivt utökats och uppgår nu till drygt 400 personer. Fortsatt expansion av EASA kan förväntas, i takt med att förordningen utökas med de nya ämnesområdena.

Medlemsstaternas nationella luftfartsmyndigheter är representerade i en grupp, AGNA,<sup>9</sup> som är rådgivande till EASA i frågor som rör regelutveckling och procedurer för detta. En grupp med motsvarande uppgifter, SSCC<sup>10</sup>, finns inrättad för representanter för branschen.

EASA:s beslut kan överklagas till en särskild överklagandenämnd. Nämndens beslut kan i sin tur överklagas till EG-domstolen i Luxemburg. Medlemsstaterna och EU:s institutioner kan överklaga EASA:s beslut direkt till EG-domstolen. För beslut som fattats av en nationell myndighet gäller däremot den nationella rättsordningen i medlemsstaten.

### EASA:S UPPGIFTER

I grundförordningen preciseras ansvarsfördelningen mellan EASA och de nationella luftfartsmyndigheterna. Huvudprincipen är att EASA svarar för utvecklingen av ett gemensamt regelverk för förordningens behörighetsområden, medan de nationella myndigheterna svarar för tillståndsgivning och tillsyn. EASA ger dock tillstånd för konstruktionsorganisationer samt för organisationer/företag som är baserade i länder utanför EU, utfärdar typcertifikat och miljöcertifikat för luftfartyg samt genomför standardiseringsinspektioner i medlemsstaterna för att säkerställa harmoniserad tillämpning av det gemensamma regelverket.

Ansvarsfördelningen mellan EASA och de nationella luftfartsmyndigheterna beskrivs närmare i tabell 1.



Foto: EASA

TABELL 1. Ansvarsfördelning mellan EASA och de nationella luftfartsmyndigheterna

Uppgift	Föreskrifter (IR)	Rådgivande material (CS, AMC, GM)	Tillståndsgivning inom EASA-medlemsstaterna	Tillståndsgivning utanför EASA-medlemsstaterna
Typ- och miljöcertifiering av luftfartyg och delar till luftfartyg	EU (EASA)	EASA, nationell myndighet	EASA	EASA
Konstruktionsorganisation (DO)	EU (EASA)	EASA, nationell myndighet	EASA	EASA
Tillverkningsorganisation (PO)	EU (EASA)	EASA, nationell myndighet	Nationell myndighet	EASA
Underhåll, flygteknikerskola (CAMO, MO, MTO)	EU (EASA)	EASA, nationell myndighet	Nationell myndighet	EASA
Luftvärdighetsbevis	EU (EASA)	—	Nationell myndighet	—
Flygdrift (OPS), drifttillstånd (AOC)*	EU (EASA)	EASA, nationell myndighet	Nationell myndighet	EASA (auktorisering av operatörer från länder utanför EU)
Pilotcertifiering, flygskola, flygmedicinskt centrum (FCL)*	EU (EASA)	EASA, nationell myndighet	Nationell myndighet	EASA
Pilotcertifikat*)	EU (EASA)	EASA, nationell myndighet	Nationell myndighet	—

\*) Observera att den ansvarsfördelning som beskrivs i de kursiverade raderna i tabellen kommer att gälla först när tillämpningsföreskrifter för drift av luftfartyg, pilotcertifiering och operatörer från länder utanför EU har antagits och trätt i kraft.

## EASA:S REGELPROCESS

I grundförordningen ges alltså EASA i uppdrag att bistå kommissionen med att utarbeta regelförslag. För bindande regler överlämnar EASA dessa förslag, efter remissbehandling, som yttranden till kommissionen. Kommissionen har ensamrätt inom EU att lägga fram lagförslag som sedan antas antingen genom medbeslutandeförfarandet av rådet och parlamentet eller av kommissionen i en kommittéprocedur där medlemsstaterna är representerade i kommittén. Icke-bindande, rådgivande material kan dock EASA själv besluta om.

EASA:s styrelse har beslutat om en regelprocess som tillämpas för alla regelförslag som EASA utarbetar, dvs. för såväl bindande som icke-bindande regler. EASA rådgör med AGNA och SSCC och sammanställer årligen ett program som innehåller prioriterade regelaktiviteter med tidplan och beräknad resursåtgång. EASA utarbetar själv regelförslagen eller tillsätter arbetsgrupper för vilka AGNA och SSCC ombeds att nominera deltagare. Regelförslagen remissbehandlas genom att de publiceras på EASA:s hemsida. Alla som önskar har möjlighet att lämna yttranden, vilket sker på EASA:s hemsida i ett särskilt elektroniskt verktyg, CRT.<sup>1</sup> Normal remisstid är tre månader.

I tabell 2 ges en översikt över olika slag av ”EASA-regler”, deras status och vem som beslutar.

<sup>1</sup> European Aviation Safety Agency

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet

<sup>3</sup> IR är en förkortning av ”Implementing Rules”

<sup>4</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer samt Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

<sup>5</sup> CS är en förkortning av ”Certification Specifications”, AMC en förkortning av ”Acceptable Means of Compliance” och GM en förkortning av ”Guidance Material”

<sup>6</sup> <http://easa.europa.eu>

<sup>7</sup> 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 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG

<sup>8</sup> EAB = EASA Advisory Board

<sup>9</sup> AGNA = Advisory Group of National Authorities

<sup>10</sup> SSCC = Safety Standards Consultative Committee

<sup>11</sup> CRT = Comment-response tool



TABELL 2. EASA-regler

Typ av regel	Procedur	Beslutas av	Resultat	Status
Utvidgning och ändring av förordning (EG) nr 216/2008 "grundförordningen"	EASA:s regelprocess följd av medbeslutandeförfarandet	Parlamentet och rådet	EG-förordning	Bindande föreskrifter
Tillämpningsföreskrifter (IR) med bilagor (Parts)	EASA:s regelprocess följd av det föreskrivande förfarandet med kontroll	Kommissionen (EASA-kommittén)	EG-förordning	Bindande föreskrifter
Avgiftsförordning	EASA:s regelprocess följd av det föreskrivande förfarandet med kontroll	Kommissionen (EASA-kommittén)	EG-förordning	Bindande föreskrifter
Standardiseringsförordning	EASA:s regelprocess följd av det föreskrivande förfarandet med kontroll	Kommissionen (EASA-kommittén)	EG-förordning	Bindande föreskrifter
Certifieringsspecifikation (CS)	EASA:s regelprocess	EASA:s VD	CS	Icke-bindande (jfr Allmänna råd)
Godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC)	EASA:s regelprocess	EASA:s VD	AMC	Icke-bindande (jfr Allmänna råd)
Vägledande material (GM)	EASA:s regelprocess	EASA:s VD	GM	Icke-bindande

Bo Eckerbert, bo.eckerbert@transportstyrelsen.se

## FAKTA

### EU och flygsäkerheten utanför gemenskapen

Inom EU gör man stora ansträngningar för att se till att säkerheten bland gemenskapens flygföretag är hög och jämn. Eftersom europeiska flygpassagerare även reser med flygföretag som kommer från länder utanför EU/EES har EU sett det som en angelägen uppgift att se till att de flygföretag som flyger till och från flygplatser inom gemenskapen uppfyller de standarder som etablerats för internationell luftfart av ICAO.<sup>1</sup> Det är ett faktum att flygsäkerheten inte är densamma i alla delar av världen, något som bl.a. EU, ICAO, IATA,<sup>2</sup> flygplanstillverkare och regionala organisationer arbetar intensivt med förändra så att säkerheten ska bli rimligt jämn världen över. Eftersom flygföretagen samarbetar och hyr in andra flygföretag, har EU också sett det som angeläget att passagerarna blir informerade om vilket flygföretag som verkligen kommer att utföra den flygning man köpt.

För att säkerställa att de flygföretag som kommer från länder utanför gemenskapen uppfyller de internationella kraven har det införts lagstiftning<sup>3</sup> och rutiner som innebär att:

- medlemsstaterna utför s.k. rampinspektioner av luftfartyg från tredjeland,
- medlemsstaterna delar med sig av information om de säkerhetsbrister som uppdagas till kommissionen och övriga medlemsstater,

- det finns en flygsäkerhetskommitté där kommissionen och medlemsstaterna avgör om ett visst luftfartyg eller ett visst flygföretag inte ska få flyga till gemenskapen,
- de flygföretag och stater som blir, eller kan bli, omfattade av flygförbud får möjlighet att förklara situationen och de förbättringar man vidtagit eller avser att vidta,
- flygförbuden hävs när staterna eller flygföretagen kan visa att man ligger på den internationellt överenskomna nivån och att
- de flygföretag som omfattas av flygförbud tas upp på en lista som är tillgänglig för allmänheten; listan uppdateras minst var tredje månad.<sup>4</sup>

Många gånger är en otillräcklig myndighetsfunktion i hemlandet orsaken till att ett flygföretag drabbas av flygförbud. Mer och mer inriktas ansträngningarna från EU:s sida på att stödja arbetet med att återupprätta standarden till den godtagbara nivån.

Det europeiska arbetet med flygsäkerheten för flygföretag utanför gemenskapen kommer att förändras inom en snar framtid. Istället för att arbeta med flygförbud införs ett krav på att flygbolag från länder utanför EU/EES ska vara godkända av EASA för att tillåtas flyga till/från och inom EU/EES. Därmed kommer listan över flygföretag med flygförbud så småningom att kunna avskaffas. En liknande rutin tillämpas sedan lång tid tillbaka av USA.

<sup>1</sup> ICAO – International Civil Aviation Organization, FN-organet för internationell luftfart.

<sup>2</sup> International Air Transport Association

<sup>3</sup> Förordning (EG) 2111/2005

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air-ban/list\\_sv.htm](http://ec.europa.eu/transport/air-ban/list_sv.htm)

Anne-Marie Ragnarsson, anne-marie.ragnarsson@transportstyrelsen.se

## FLYGTRAFIKTJÄNSTENS UTVECKLING

Flygtrafiktjänsten har som resten av flyget haft en kraftig utveckling de senaste 15–20 åren både vad gäller trafikmängd och teknik, vilket har medfört större krav på säkerhet och fått som konsekvens att flygtrafiktjänsten orsakat en del förseningar. Fram till 2004 reglerades flygtrafiktjänsten genom nationella reglerverk som baserades på rekommendationer från ICAO<sup>1</sup>, samt regler och specifikationer framtagna av Eurocontrol och godkända av Eurocontrols medlemsstater.<sup>2</sup>

### SINGLE EUROPEAN SKY – DET GEMENSAMMA EUROPEISKA LUFTRUMMET

I december 1999 tillsattes en högnivågrupp av de civila och militära luftfartsmyndigheterna i Europa som i sin rapport lämnad i november 2000 föreslog att det måste till en stark gemensam reglerare i Europa. En högnivågrupp är en liten grupp av experter, såsom generaldirektörer eller personer på ännu högre nivå, som utifrån sina egna erfarenheter tillsammans bildar den kompetens som behövs för det specifika uppdraget.

I september 2001 tog kommissionen fram en vitbok med en europeisk transportpolicy för 2010 som grundade sig på den strategi som beslutades av Europeiska rådet på mötet i Göteborg juni 2001. Strategierna som presenterades i vitboken tog fasta på att utveckla ett europeiskt transportsystem med möjlighet att utnyttja de olika transportslagens fördelar, men också ta om hand den ökade efterfrågan på flygtransporter. Arbetet resulterade i en gemensam reglering av det europeiska luftrummet 2004 och delades upp i fyra förordningar:

- Förordning om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet – Ramförordningen
- Europaparlamentets och rådets förordning om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet – Förordningen om tillhandahållande av tjänster
- Europaparlamentets och rådets förordning om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet – Förordningen om luftrummet
- Europaparlamentets och rådets förordning om driftkompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst – Förordningen om driftkompatibilitet

Ramförordningen reglerar bl.a. att det ska finnas en nationell tillsynsmyndighet, att kommissionens arbete ska biträdas av en kommitté, att det ska bildas ett samrådsorgan för industrin, att det ska ske konsultation med intressenterna och att det ska ske en kvalitetsgranskning. Förordningen om tillhandahållande av tjänster reglerar bl.a. tillsynsmyndighetens uppgifter, certifiering och utnämning av flygtrafiktjänstleverantörer, avgiftssystemet och förhållande till militära myndigheter. Förordningen om luftrummet reglerar bl.a. det gemensamma luftrummet uppbyggnad, flexibel användning av luftrummet där flödesplanering ingår, samt bildande av funktionella luftrumsblock. Förordningen om driftkompatibilitet reglerar bl.a. att genomförandebestämmelser och gemenskapsspecifikationer ska tas fram, anmälda organ och EG-försäkras som en kontroll av överensstämmelse med förordningens krav.

I juni 2006 genomförde kommissionen en utvärdering av regleringens införande. Utvärderingen fokuserade på om något borde förändras för att möta de nya förutsättningarna som hade tillkommit sedan 2001 – som t.ex. EU:s utvidgning, accelererande globalisering och internationellt åtagande att bekämpa den globala uppvärmningen. Utvärderingen visade att medlemsstaterna inte hade kommit så långt i införandet av regleringen som kommissionen hade förväntat. Därför tillsattes en ny högnivågrupp för en vidare utvärdering, och deras rapport ledde till 10 rekommendationer. Många av dessa har omhändertagits i arbetet med att ta fram det gemensamma europeiska luftrummet andra paket, kallat SES II, i arbetet med att föra över flygtrafiktjänstens flygsäkerhetsfrågor till EASA-regleringen och i arbetet med regleringen och bildande av ett gemensamt företag, SESAR.<sup>3</sup> Förordningarna är beslutade av Europaparlamentet och kommer att beslutas av Europeiska rådet innan sommaren 2009. Det finns en del stora förändringar i SES II, som tar hand om de nya förutsättningarna sedan 2001, samt rena förbättringar som har föranletts av utvärderingen:

- Det införs ett system för att utvärdera och granska utförande av tjänster, detta för att kunna uppmana till förbättringar och effektivisering.
- Samrådsorganet för industrin får en större och tydligare roll.
- Kraven på införande av funktionella luftrumsblock har skärpts då initiativen för införande har varit för få.
- Avgiftssystemet förbättras med bl.a. mer transparens så att luftrumsanvändarna bättre vet vilka kostnader som ingår i avgiften.
- Det införs en nätverksförvaltare för att bättre kunna hantera gemensamma resurser och för att luftrummet ska kunna nyttjas bättre.





- Införande av SESAR har krävt vissa förändringar i regleringen, exempelvis har det getts en möjlighet till finansiering av programmet.

### SESAR – SINGLE EUROPEAN SKY ATM RESEARCH

SESAR-programmet kom till för att säkerställa framtidens teknologi för flygtrafiktjänsten. Programmet ska kunna öka säkerheten med en faktor 10, och kunna hantera en trefaldig ökning av trafiken med halva dagens kostnadsnivå.

SESAR är indelad i tre faser:

- Definitionsfasen 2004–2008; en generalplan för flygledningstjänstens tas fram.
- Utvecklingsfasen 2008–2013; godkända och utvalda aktörer från industrin utvecklar tekniken genom 16 arbetspaket som ett led i att genomföra generalplanen.
- Införandefasen 2014–2020; infrastrukturen byggs upp och stora investeringar behövs.

Ett gemensamt företag, SESAR Joint Undertaking, har bildats och ska ha full kontroll över alla aktiviteter som följer generalplanen. Detta företag styrs av de två grundande medlemmarna: kommissionen och Eurocontrol, med en röstfördelning på vardera 25 procent, flygbolagen har 10 procent av rösterna och industrin de resterande genom sitt medlemskap vid tilldelning av arbetspaket enligt generalplanen. De militära organisationerna har också en representant i styrelsen. Medlemsstaterna följer arbetet och är rådgivare till kommissionen och beslutande när det gäller Eurocontrol i deras roller i styrelsen för SESAR:s gemensamma företag.

### EUROCONTROL – DEN EUROPEISKA ORGANISATIONEN FÖR SÄKERHET INOM FLYGTRAFIKTJÄNST

Eurocontrol bildades 1963 av sex stater och har nu 38 stater som medlemmar. Det är en mellanstatlig civil-militär organisation som har fördelar av ett fullt integrerat flygtrafikledningssystem och som bidrar till att flyget i Europa blir säkrare, tryggare, kostnadseffektivare och mer miljövänligt. Eurocontrol har en betydande roll i arbetet med det gemensamma europeiska luftrummet och i arbetet med SESAR. Med sin kompetens har Eurocontrol haft, och kommer även fortsättningsvis att få, mandat av kommissionen att ta fram utkast till införandebestämmelser. Dessa tas fram i nära samarbete med

medlemsstaterna och intressenter såsom flygbolag, flygtrafiktjänstleverantörer och tillverkningsindustrin. Eurocontrol har lång erfarenhet av att bedriva forskning inom flygtrafikledningssystem och är därför en naturlig grundare av SESAR och kommer att fortsätta driva arbetet framöver.

### FRAMTIDENS FLYGTRAFIKTJÄNST

Flygtrafiktjänsten kommer att se annorlunda ut om några år vad gäller teknik, ägarförhållande, styrning och vilka som är aktörer. Mycket av den förändring vi ser framöver har EU varit en viktig pådrivare av. Den reglering som nu har tagits fram kräver att det bildas funktionella luftrumsblock (FAB) innan utgången av 2012 men ger också bättre förutsättningar att lyckas då det kommer att finnas en FAB-koordinator. Denna koordinator ska vara en medlare för att hitta lösningar i de stater som har svårt att bilda ett funktionellt luftrumsblock.

De funktionella luftrumsblocken kommer att vara gränsöverskridande, vilket innebär att det blir färre antal leverantörer av flygtrafiktjänst, något som förhoppningsvis leder till effektiviseringar och kostnadsbesparing. EASA tar över de säkerhetsrelaterade frågor som rör flygtrafiktjänsten. Detta innebär ändrade uppgifter för Eurocontrol, som kommer att fokusera på utförande av nätverksfunktioner – bl.a. flödesplanering, allokering av frekvenser och koder och hantering av undervägsavgifter. Organisationen kommer också i fortsättningen att arbeta med teknikutveckling, men nu genom SESAR-projektet. Tekniken som utvecklas genom det projektet ska bl.a. förbättra kommunikationen mellan flyplan och torn och mellan de olika tornen. Tekniken ska också skapa förutsättningar för effektivare flygningar med möjlighet till bränslebesparingar.

Medlemsstaterna kommer att ha ett större ansvar framöver när det gäller att styra och kontrollera att utveckling går åt det håll som gemenskapen har beslutat.

<sup>1</sup> International Civil Aviation Organization

<sup>2</sup> Eurocontrol har 38 europeiska stater som medlemmar i maj 2009

<sup>3</sup> SESAR – Single European Sky ATM Research är ett gemensamt europeiskt projekt för att modernisera infrastrukturen och ett led i att införa det gemensamma europeiska luftrummet.

## FAKTA

### Om Eurocontrol

Eurocontrol är en europeisk, mellanstatlig civil-militär organisation för en säker flygtrafiktjänst. Den bildades 1963 av sex stater och har nu 38 stater som medlemmar. Sverige har varit medlem sedan december 1995. Eurocontrol är baserat i Belgien, men har också specialistfunktioner i sex andra stater – bl.a. ett forskningscenter i Frankrike, ett utbildningsinstitut i Luxemburg och en kontrollcentral i Holland. Organisationen har ca 2 800 anställda fördelade i 7 stater, och utöver detta omkring 500 konsulter som arbetar med olika program.

Verksamheten finansieras genom medlemsavgifter som betalas av medlemsstaterna och hade för 2008 ett budgetutfall på 536 miljoner euro exklusive kontrollcentralen som enbart finansieras av fyra berörda stater. Sveriges andel är ca 120 miljoner kronor per år beroende på valutakurs och fördelningsnycklar som kan variera. Som internationell organisation är Eurocontrol inte föremål för beskattning.

Huvudmålet för organisationen är att utveckla ett likformigt all-europeiskt flygtrafikledningssystem som fullständigt införlivar konceptet med det gemensamma europeiska luftrummet. Verksamheten bidrar till att det europeiska flyget blir säkrare, tryggare och mer miljövänligt genom att arbetsprogrammet omfattar dessa frågor. Arbetet bedrivs i nära samverkan med leverantörer av flygtrafiktjänst, flygbolag, flygindustrin, militära organisationer och andra intresseorganisationer.

Eurocontrol arbetar också i ett nära förhållande till EU och har olika uppdrag från kommissionen. Man har fått många mandat att ta fram införandebestämmelser till förordningen om det gemensamma europeiska luftrummet, och är tillsammans med kommissionen en av grundarna av det gemensamma företaget för SESAR-projektet.



Annika Ramstedt, annika.ramstedt@transportstyrelsen.se

## UTVECKLINGEN AV REGELVERKET FÖR LUFTFARTSSKYDD

I slutet av 1960-talet och början av 1970-talet ökade antalet flygkapningar markant och ett resultat av denna utveckling är att en övergripande internationell reglering har utformats, däribland ett antal konventioner som syftar till att bekämpa flygkapningar och andra brott ombord eller brott riktade mot civil luftfart.

1974 utökades Chicagokonventionen med Annex 17, som innehåller standards och rekommendationer avseende luftfartsskyddet. De första svenska föreskrifterna inom luftfartsskyddet tillkom i början av 1990-talet och baserades dels på Annex 17, dels på rekommendationer i ECAC<sup>1</sup> Doc 30.

### UTVECKLINGEN AV ETT GEMENSAMT EUROPEISKT REGELVERK

I september 2001 inträffade terrordåden i USA där flygplan användes som vapen. United Airlines flight 175 och American Airlines flight 11 kraschades i de båda tornen i World Trade Center i New York och American Airlines flight 77 i Pentagon. Ett fjärde flygplan, United Airlines flight 93 kraschade på en åker i Pennsylvania. Totalt omkom nästan 3 000 personer, inklusive 19 terrorister.

En direkt följd av dessa händelser var att gemensamma europeiska skyddsregler antogs genom förordning (EG) nr 2320/2002 och förordning (EG) nr 622/2003. De nya förordningskraven innebar för svensk del bl.a. högre krav på skalskyddet, dvs. det yttre skyddet av flygplatserna, och säkerhetskontroll av personal.

### VÅRT ARBETE MED ETT REGELVERK SOM STYRS AV FÖRORDNINGSKRAV

En EG-förordning är normalt direkt tillämplig utan att några andra åtgärder vidtas. Förordningarna inom luftfartsskyddet har därför en lite ovanlig utformning eftersom de förutsätter att kraven implementeras i det nationella säkerhetsprogrammet. Det innebär mycket kort att Transportstyrelsen i praktiken utfärdar föreskrifter som innehåller förordningskrav och i vissa delar, där så krävs, kompletterande nationella regler.

Det finns dels en ramförordning<sup>2</sup> som beslutas av Europaparlamentet och rådet, dels en förordning<sup>3</sup> med detaljerade tillämpningsbestämmelser. De detaljerade tillämpningsbestämmelserna utarbetas och beslutas inom ramen för det s.k. kommittologiförfarandet.<sup>4</sup> Det innebär att det finns en kommitté, Avsec Committee<sup>5</sup>, som biträder kommissionen i frågor

som rör luftfartsskyddet. Kommittén sammanträder ca 6–8 gånger per år och består av representanter från kommissionen och medlemsländerna. I denna kommitté representeras Sverige av Transportstyrelsen och Luftfartsavdelningen på uppdrag av Näringsdepartementet. Inför varje möte utarbetas en instruktion i form av ett dokument som beskriver agenda-punkterna som ska diskuteras, eventuella konsekvenser för Sverige och förslag på vilka synpunkter som ska framföras. Instruktionen godkänns först av Luftfartsavdelningens ledningsgrupp och därefter av Näringsdepartementet.

Från att den första tillämpningsförordningen publicerades 2003 har sammanlagt 13 ändringsförordningar beslutats inom ramen för Avsec Committee. Arbetet inom EU och kommittén har hög prioritet för oss på myndigheten. Det har bl.a. medfört att olika forum har skapats för att vi löpande ska kunna stämma av nya förslag med de verksamhetsutövare som berörs i Sverige. Synpunkter som framkommer i samband med dessa kontakter utgör ett av underlagen när vi tar fram förslag till ståndpunkter som sedan framförs i kommittén. Sverige har t.ex. framgångsrikt drivit frågor avseende regler som rör små flygplatser.

### EU-AKTUELLA FRÅGOR MED ANKNYTNING TILL LUFTFARTSSKYDD

#### BEGRÄNSNING AV VÄTSKOR I KABINBAGAGET

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 som fick medföras i kabinbagaget.

Kommissionen har nu tagit ett initiativ till en avveckling av vätskebegränsningen som enligt tidplanen ska genomföras senast i april 2010. En avveckling bygger på att det finns teknisk utrustning som kan avgöra innehållet i vätskor. Teknisk utrustning har testats i flera länder och tester kommer också att genomföras ute på flygplatser för att avgöra olika utrustningars kapacitet och användbarhet i säkerhetskontrollen. Det kan i sammanhanget nämnas att en enklare metod för att kontrollera innehåll i vätskor redan har testats på tre flygplatser i Sverige under våren 2009.

Sammanfattningsvis är en avveckling beroende av att teknisk utrustning finns tillgänglig och att den tillsammans med bra rutiner kan fungera operationellt ute på flygplatserna så att inte onödiga kötider eller andra problem uppstår.

## NY TEKNISK UTRUSTNING FÖR SÄKERHETSKONTROLL AV PASSAGERARE

På olika flygplatser pågår tester av utrustning som kan effektivisera och förbättra säkerhetskontrollen av passagerare. En sådan typ av utrustning är s.k. personskanners (body scanners), dvs. en utrustning som kan avgöra om en passagerare har otillåtna föremål dolda på kroppen t.ex. sprängämnen eller vapen. En sådan utrustning 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 finns olika typer av teknik som kan användas och en frågeställning som rests inom EU är bl.a. hänsyn till passagerarens integritet, eftersom utrustningen vanligen genererar en siluett av kroppen tillsammans med de föremål personen bär med sig. Det är därför mycket viktigt att klargöra hur utrustningen fungerar och används och att det utarbetas regler som tar hänsyn till integritetsaspekterna innan användning generellt tillåts på flygplatserna. I sammanhanget kan nämnas att på de flygplatser, där utrustning har testats, och där passagerare och besättningar fått välja att antingen genomgå en manuell kontroll eller att använda personskanner, har en absolut majoritet valt personskannern.

## FINANSIERING AV LUFTFARTSSKYDDET

Frågan om hur åtgärder för luftfartsskyddet ska finansieras har drivits hårt av Europaparlamentet och nu senast i samband med utarbetandet av den nya ramförordningen.<sup>6</sup> Enligt förordningen ska kommissionen presentera en studie som redogör för principerna för finansiering och hur man säkerställer transparens i de olika systemen. Kommissionen presenterade sin rapport i mars 2009.

Kommissionen konstaterar att det vanligaste sättet för finansiering är via en avgift på biljetten, dvs. att det är passageraren som slutanvändare som betalar. De största kostnaderna genereras av säkerhetskontroll av passagerare och frakt, och gäller då huvudsakligen kostnader för personal, infrastruktur och utrustning.

Kommissionen sammanfattar rapporten med att luftfartsskydd i grunden är statens ansvar, men att det för den skull inte måste medföra att finansiering sker via offentliga medel och att principen med att slutanvändaren betalar har sina fördelar. Vidare framhålls att det är viktigt att avgifterna inte är diskriminerande mellan operatörerna och att endast kostnader som avser luftfartsskydd ligger i avgiften. Kommissionen anser därför att gemensamma regler krävs och presenterade i mitten av maj ett förslag till ett direktiv om avgifter för luftfartsskyddet.<sup>7</sup>

I Sverige täcks flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och bagage av en avgift som tas ut för varje avresande passagerare.<sup>8</sup> Eftersom kostnaden varierar mellan olika flygplatser har det utformats ett avgiftsutjämn-

ningssystem, som innebär att avgiften är lika för alla avresande passagerare oavsett från vilken flygplats resan sker. Systemet administreras av Transportstyrelsen som också beslutar om hur stor avgiften ska vara.

Kommissionens förslag kommer inte att styra hur avgiften finansieras och således inte heller att påverka avgiftens storlek. Det är dock för tidigt att avgöra om förslaget i övrigt kommer att medföra några förändringar för svensk del och nuvarande avgiftsutjämningsystem.



- <sup>1</sup> European Civil Aviation Conference (ECAC) är ett mellanstatligt samarbete där man vid den tidpunkten började utveckla rekommendationer för olika åtgärder avsedda att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar.
- <sup>2</sup> Förordning (EG) nr 2320/2002
- <sup>3</sup> Förordning (EG) nr 622/2003, senare ersatt av förordning (EG) nr 820/2008 och kommissionens beslut (EG) nr 4333/2008
- <sup>4</sup> Se vidare om kommittologiförfarandet i artikeln Så fungerar EU på sid 9.
- <sup>5</sup> The Committee for Civil Aviation Security
- <sup>6</sup> Förordning (EG) nr 300/2008
- <sup>7</sup> COM(2009)217 final, 2009/0063 (COD)
- <sup>8</sup> Lagen (2004:1100) om luftfartsskydd, Förordningen (2004:1101) om luftfartsskydd

Annelie Sjölund, annelie.sjolund@transportstyrelsen.se

## FOKUS PÅ FUNKTIONSHINDRADES RÄTTIGHETER

En förordning som ska förhindra diskriminering och säkerställa assistans för funktionshindrade flygpassagerare trädde i kraft sommaren 2008. Flyget är först ut, men snart kommer motsvarande förordningar även för andra trafikslag.

EU har under de senaste åren fokuserat på att stärka konsumenternas rättigheter. Det innebär bl.a. att se till att personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ska ha samma möjlighet som andra medborgare till fri rörlighet, valfrihet och icke-diskriminering. Detta gäller såväl under flygresor som i andra situationer i livet.

Ett arbete med frivilliga överenskommelser om passagerares rättigheter i allmänhet påbörjades inom EU under 2001, arbetet innehöll också delar som särskilt gällde funktionshindrade passagerare. Även om många flygplatser och flygbolag anslöt sig till överenskommelserna fanns många tillgänglighetsproblem kvar, vilket föranledde att en förordning som ger rättigheter för funktionshindrade flygpassagerare arbetades fram och antogs 2006. Förordningen<sup>1</sup> förbjuder diskriminering och säkerställer assistans för funktionshindrade resenärer och trädde i kraft i juli 2008. För flyget innebär den i stora drag att samma kvalitetsnivå ska gälla för assistans inom hela EU, både på flygplatser och för flygbolag. En passagerare med funktionsnedsättning ska kunna lita på att det går att resa hela vägen, även om resan innebär byte av flygbolag, resa mellan olika länder och från olika flygplatser i Europa.

Under hösten 2009 träder en förordning om tågresenärers rättigheter i kraft.<sup>2</sup> Europeiska kommissionen har också i december 2008 presenterat förslag till motsvarande förordningar för resor till sjöss och inre vattenvägar samt för busstransporter.

### FÖRORDNING I 107/2006

Diskrimineringsskyddet innebär att man endast får neka en bokning eller ombordstigning för att uppfylla säkerhetsrelaterade lag- eller myndighetskrav eller om flygplanets storlek eller storleken på dörrarna gör transporten omöjlig. Information om säkerhetsregler och eventuella begränsningar ska finnas hos flygbolag och övriga försäljningsställen. Kostnaden för servicen får inte tas ut av den funktionshindrade resenären, utan ska fördelas på alla resenärer.

Ansvaret för passageraren under den tid då passageraren befinner sig på flygplatsen, övergår genom förordningen från flygbolaget till flygplatsen. Flygplatsen ansvarar för att passa-

geraren får assistans till och från flygplanet. Förutom att man ska kunna få assistans från check-in så ska flygplatserna inrätta speciella ankomst- och avresepunkter, som kan ligga i anslutning till parkeringshus, buss eller tågplattform på flygplatsområdet. Det ska finnas kvalitetskrav på assistansservicen och personalen ska vara utbildad för att kunna bemöta personer med olika slags funktionshinder.

Även flygbolag har krav på servicen. De ska bl.a. kunna transportera assistanshundar, rörelsehjälpmedel och medicinsk utrustning utan extra kostnad. Väsentlig information om flygningen ska förmedlas i tillgängliga format och passageraren ska få en sittplats enligt önskemål samt kunna få assistans till och från toaletten ombord på planet.

Den funktionshindrade passageraren är skyldig att vid bokningen meddela sitt behov av assistans, att boka senast 48 timmar i förväg samt att infinna sig i tid till en mötesplats eller check-in.

### TILLSYN OCH EFTERLEVNAD

Transportstyrelsen är utsedd till ansvarig myndighet över förordningen och deltar i kommissionens arbete med att följa upp den. För att se till att kraven uppfylls kommer olika tillsynsaktiviteter på flygbolag, flygplatser och när det gäller avgifter att genomföras.

Klagomål från passagerare är en viktig indikator på hur väl förordningen följs. Enligt förordningen är Transportstyrelsen det organ som är utsett för att ta emot och handlägga sådana klagomål. Frågan om sanktionsmöjligheter har diskuterats och kommer framöver att omhändertas genom svensk lagstiftning. Sedan förordningen trädde i kraft fullt ut har dock endast ett fåtal klagomål inkommit. I förhållande till förordningen om nekad ombordstigning<sup>3</sup> har det inom hela EU inkommit jämförelsevis få klagomål från funktionshindrade. Detta kan ha många orsaker, men en farhåga från kommissionen är att informationen ännu inte i tillräcklig omfattning har nått ut till passagerarna.

### DET SVENSKA 2010-MÅLET

Ett av de svenska transport- och handikappolitiska målen är att andelen människor med särskilda behov som kan utnyttja luftfarten ska öka och att flygtransportsystemet senast 2010 bör vara tillgängligt för personer med funktionshinder. Förordningen om funktionshindrade flygpassagerares rättigheter ska redan vara omhändertagen av medlemsstaterna och senast i januari 2010 ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om dess tillämpning och resultat. Förordningen blir således en hjälp för att uppfylla det svenska målet.

## FLYGSÄKERHETSREGLER OCH ARBETSMILJÖ

De klagomål som kommer från passagerarna handlar ofta om tillgängligheten ombord på flygplan och tolkningen av säkerhetsreglerna om hur många funktionshindrade som kan resa samtidigt och var i planet de får sitta. EASA<sup>4</sup> arbetar med frågan om säkerhetsreglerna och har under 2009 tillsatt en utredning med uppgift att att genomlysna problematiken. Arbetsmiljöverket har uppmärksammat den dåliga arbetsmiljön ombord vid manuell förflyttning av funktionshindrade passagerare. Det finns dock inga snabba lösningar på problemen vid lyft av passagerare utan det handlar om en kombination av åtgärder, som utbildning, bra hjälpmedel och lämpliga sittplatser ombord med flyttbara armstöd.

## FUNKTIONSHINDRADES RÄTTIGHETER I USA

Flera länder och regioner i världen har på senare år infört lagstiftning om funktionshindrades rättigheter i samband med flygresor, däribland USA<sup>5</sup>. Den 13 maj 2009 utvidgar USA sitt regelverk till att omfatta utländska flygbolag, när de flyger till och från USA eller när en resa i Europa är bokad genom codeshare<sup>6</sup> med ett amerikanskt bolag.

De olika lagarna har alla syftet att underlätta för passagerare med funktionsnedsättning, men det har visat sig att reglerna och tillvägagångssättet ändå skiljer sig så pass mycket att flygplatser och flygbolag kommer att få tillämpningsproblem. Det kan t.ex. handla om vem som har ansvaret för passageraren, regler för placering av funktionshindrade passagerare ombord på flygplanen, föransmälan av assistansbehov och regler för assistansdjur. Diskussioner för att hitta praktiska lösningar mellan USA:s och Europas lagstiftningar pågår för närvarande inom EU, nationella myndigheter, flygbolag och olika branschorganisationer.

- <sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet
- <sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer
- <sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004, om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda flyg eller kraftigt försenade flygningar
- <sup>4</sup> Europeiska byrån för flygsäkerhet
- <sup>5</sup> Air Carrier Access Act. 14 CFR Part 382. Nondiscrimination on the Basis of Disability
- <sup>6</sup> Avtal om gemensam linjebeteckning



Helen Jakobsson, helen.jakobsson@transportstyrelsen.se

## GALILEO – EUROPAS RYMDPROJEKT

Galileo är den europeiska rymdpolitikens flaggskepp. Projektet föddes i slutet av 1990-talet, då EU identifierade ett behov av ett självständigt globalt civilt satellitnavigeringssystem. I dagsläget är Europa beroende av det amerikanska systemet GPS. Nedan beskrivs hur Galileoprogrammet har utvecklats och vilka tjänster det kommer att kunna erbjuda gemenskapen när systemet tagits i drift.

Galileoprogrammet är ett samarbetsprojekt mellan den europeiska kommissionen och den europeiska rymdorganisationen, ESA. Kommissionen är ansvarig för den politiska delen och ESA ansvarar för den tekniska utvecklingen. Projektet föddes i slutet av 1990-talet, då EU identifierade ett behov av ett självständigt globalt civilt satellitnavigeringssystem. En av fördelarna med systemet är att det kommer att minska det europeiska beroendet av det amerikanska systemet GPS. Galileo konstrueras så att det kan förse hela unionens territorium med enhetliga tjänster, även vad gäller de nordliga breddgraderna.

När Galileo är i fullt bruk, kommer det att bestå av 30 satelliter i tre banor och användas för att erbjuda ett antal tjänster.<sup>1</sup> Tjänsterna bygger på innehållet i den grönbok<sup>2</sup> gällande satellitnavigationstillämpningar som kommissionen presenterade i slutet av år 2006. Tjänsterna utgörs av:

- öppna tjänster (Open Service) som tillhandahåller positions- och tidsbestämningstjänster för satellitnavigeringstillämpningar med stor volym och som är kostnadsfria för användarna,
- tjänster för skydd av människoliv (Safety of Life Service) som riktar sig till användare för vilka säkerheten är avgörande,
- en kommersiell tjänst (Commercial Service) med bättre prestanda än den öppna tjänsten, med vilken det är möjligt att utveckla kommersiella eller professionella tillämpningar,
- en offentligt reglerad tjänst (Public Regulated Service) som reserveras för användare med myndighetsverksamhet och slutligen
- deltagande i Cospas-Sarsat-systemets sök- och räddningstjänst som innebär att nödsignaler kan fångas upp och meddelanden sändas till dessa sändare.

Galileoprogrammet indelas i en utformningsfas, en utvecklings- och valideringsfas, en installationsfas och en driftfas.<sup>3</sup> Utvecklingsfasen har i dagsläget övergått till valideringsfas i

omloppsbanan, vilken bör avslutas 2010. Installationsfasen inleddes 2008 och är tänkt att avslutas 2013 när systemet får full operativ förmåga. Förberedelserna för kommersiell användning bör inledas 2010 och den kommersiella fasen när installationsfasen avslutas år 2013.

### VIKTIGA HÄNDELSER I GALILEOPROJEKTET

Europeiska kommissionen presenterade 1999 idén om Galileo<sup>4</sup> och år 2001 grundades ett gemensamt företag (The Galileo Joint Undertaking, GJU) för att finansiera och administrera utvecklingen av Galileo. Europeiska investeringsbanken och privata företag inbjöds senare.

EU och USA kom år 2004 överens om att göra Galileo och GPS kompatibla. Med hjälp av avtalet skapas en global standard för satellitsignaler, som garanterar konsumenten en möjlighet att anlita tjänster i båda systemen.

Ett konsortium av två företag, Eurely och iNavSat, valdes under 2005 ut för att genomföra Galileosystemet i praktiken. Konsortiet övervakas och systemet ägs av den offentliga organisationen Galileo Supervisory Authority, övervakningsmyndigheten för Galileo.

Den första Galileo-satelliten lanserades i december 2005. Det var en provsatellit för att testa tekniken. Totalt ska Galileo bestå av trettio satelliter som enligt planerna skjuts upp åren 2008–2013. Kommissionen publicerade under 2006 en grönbok gällande satellitnavigationstillämpningar.

2007 togs beslut om finansieringen av Galileo fram till år 2013 (se figur 1) och den 7 april 2008 enades EU:s transportministrar om förordningen om genomförande av Galileo. Förordningen reglerar bl.a. rollfördelningen mellan kommissionen, som ska leda projektet, och medlemsländernas insyn samt kriterier för upphandling. Förordningen godkändes av Europaparlamentet och publicerades i juli 2008.<sup>5</sup>

I december 2008 tog kommissionen beslut om en strategisk ram för Galileo, vilken inkluderar bl.a. tidplan och finansiering för programmet.<sup>1</sup>

### FINANSIERING AV PROGRAMMET

Galileo var från början tänkt att finansieras via ett offentligt-privat partnerskap, men förhandlingarna med den tilltänkte koncessionären strandade under våren 2007 utan att någon överenskommelse hade träffats. De avslutade förhandlingarna medförde att 2,4 miljarder euro saknades i finansieringen av projektet.

Kommissionen presenterade i september 2007 ett förslag till alternativ finansiering<sup>2</sup>, som skulle innebära att EU helt finansierar projektet fram till driftfasen. Finansieringen skulle möjliggöras genom en förändring av EU:s långsiktiga budgetramar. Vid diskussionen på Ekofin-mötet i oktober 2007



FIGUR 1. Avgörande händelser i Galileoprogrammet

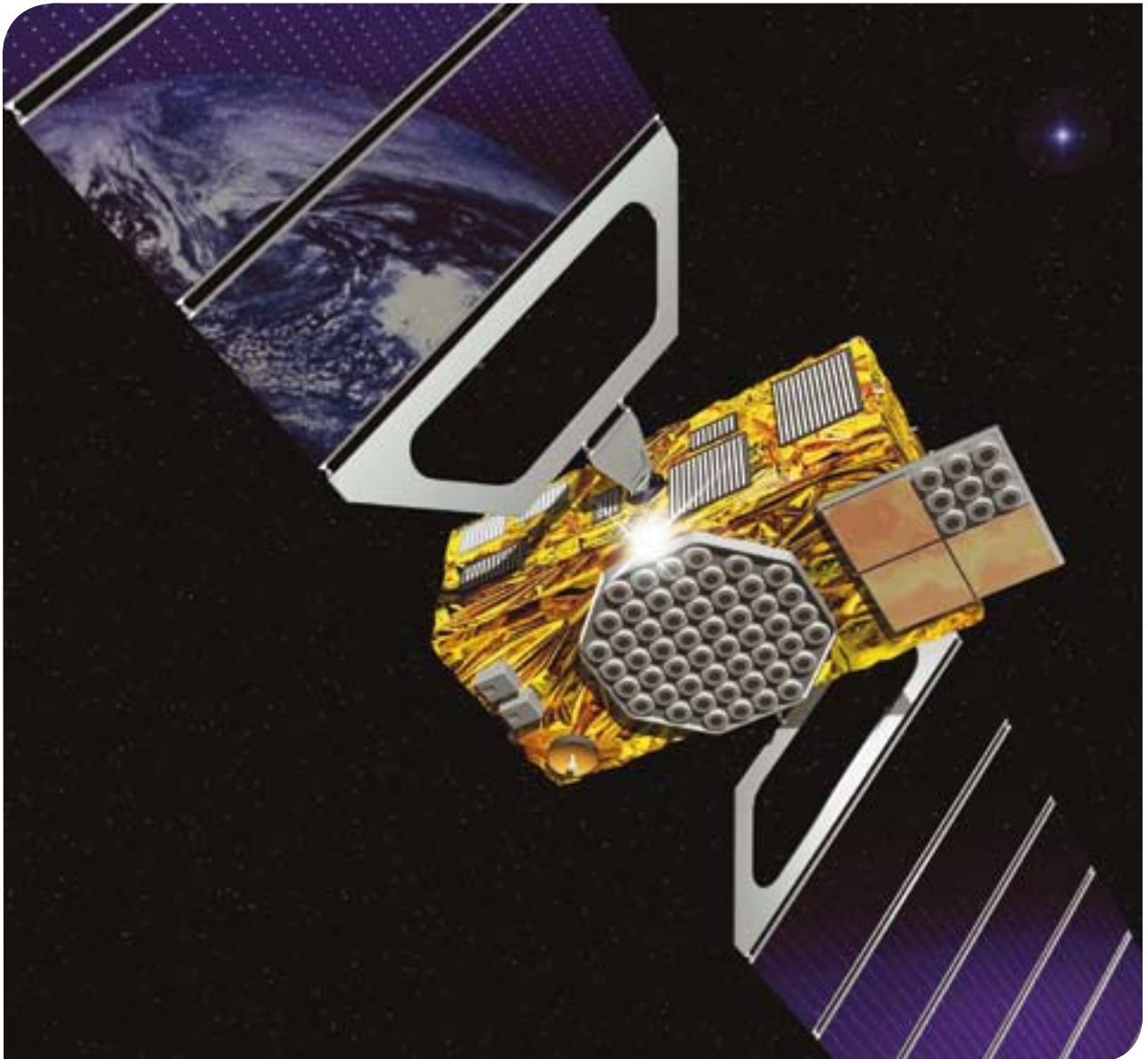
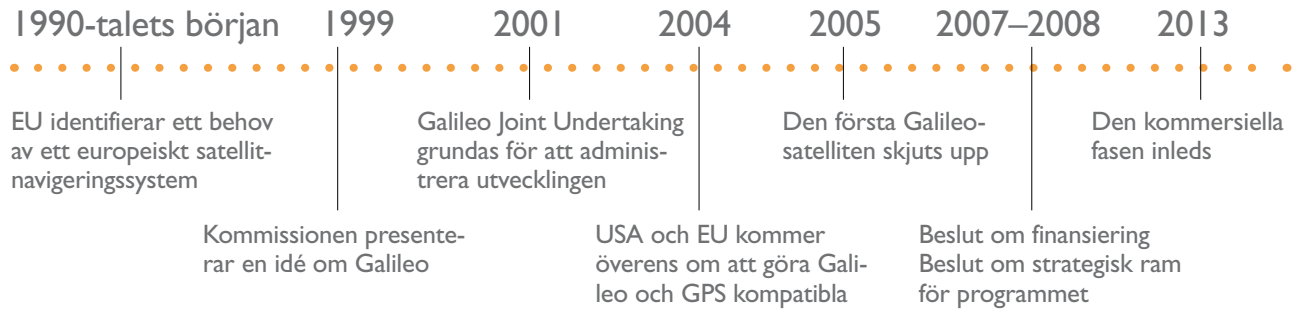


Bild: ESA, J. Huart

motsatte sig bl.a. Sverige kommissionens förslag att ändra i de långsiktiga utgiftsramarna för perioden till 2013.<sup>3</sup>

I samband med budgetförhandlingarna för 2008 på Ekofin den 23 november blev resultatet en kompromisslösning, Galileo skulle finansieras inom de finansiella ramarna som helhet, men via en omfördelning mellan olika ramar. Man gjorde samtidigt en deklaration om att detta var en engångsföreteelse och att eventuellt framtida tillkommande kostnader för projektet måste finansieras inom ramarna. Den 13 december 2007 antogs budgeten för 2008 av Europaparlamentet. Budgeten för Galileo fram till 2013 uppgår till cirka 3,4 miljarder euro.

I betänkandet från Europaparlamentet om det fortsatta genomförandet av de europeiska satellitnavigeringsprogrammen<sup>4</sup> uppmanas kommissionen att i samband med halvtidsöversynen 2010 förelägga parlamentet och rådet ett förslag för budgetplaneringsperioden med början 2014 där möjligheterna till ett offentligt-privat partnerskap under driftfasen ska behandlas. Förslaget ska inbegripa:

- skyldigheter som kan behöva fastläggas för driftfasen och som har med ansvaret rörande offentligt ägande av systemet att göra,
- mål för en prispolitik genom vilken man ser till att kunderna får tjänster av hög kvalitet till rimliga priser och
- den mekanism för inkomstdelning som krävs för driftfasen.

### VAD KOMMER GALILEO ATT ERBJUDA?

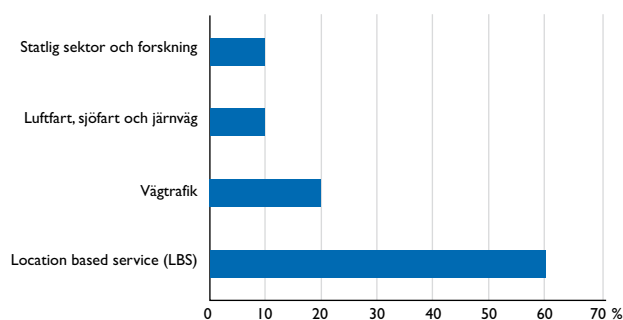
Syftet med Galileo är att ge exakta uppgifter om tid och position för civila tillämpningar. Tillämpningarna spänner över flera sektorer, t.ex. kommunikation, turism och transporter, se figur 2. Förespråkarna för tekniken ser en utveckling med

mottagare i allt fler mobiltelefoner, handdatorer, armbandsur o.d. i framtiden. Även allt fler fordon kan tänkas bli försedda med navigationsutrustning framöver.

Inom transportsektorn finns vissa av de mest uppenbara användningsområdena för navigationsutrustningen. När det gäller t.ex. frakttransporter är redan ett antal containrar försedda med utrustning som gör det möjligt att spåra frakten. Även när det gäller persontransporter via luftfart kan navigationsutrustningen användas i högre grad än idag, bl.a. i syfte att öka kapaciteten i luften.

Kärnfrågor som återstår är bl.a. att finna former för finansieringen av Galileo under driftfasen. Under 2010 ska kommissionen presentera ett förslag till finansiering, något som med största säkerhet kommer att skapa ytterligare diskussioner om hur mycket medlemsstaterna ska bekosta av driften.

FIGUR 2. Galileos användningsområden



Källa: ESA

<sup>1</sup> Commission decision of 12.12.2008 adopting the strategic framework of the GNSS programmes, Kommissionen, Strategisk ram för globala satellitsystem i samband med de europeiska programmen för satellitbaserad radionavigering och därmed förbunden verksamhet, KOM(2008) 8378

<sup>2</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén - GALILEO vid skiljevägen: Genomförandet av det europeiska programmet för globala system för satellitnavigering (GNSS)

<sup>3</sup> Finansdepartementet, Anteckningar från rådsmöte den 9 oktober 2007

<sup>4</sup> Betänkande den 10 april 2008 om ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om det fortsatta genomförandet av de europeiska satellitnavigeringsprogrammen (Egnos och Galileo) (KOM(2007)0535 – C6-0345/2007 – 2004/0156(COD))(Nytt föreläggande)

Jean-Marie Skoglund, jean-marie.skoglund@transportstyrelsen.se

# TRAFIKFLYGETS EXPANSION BIDRAR TILL EN ENHETLIG EUROPEISK LUFTFARTSPOLITIK

Flyget spås en fortsatt stark tillväxt i Europa, men står samtidigt inför stora utmaningar, inte minst när det gäller flygets miljöpåverkan och när det gäller att säkerställa tillräcklig kapacitet på marken och i luften. EU har visat sig vara en pådrivande aktör för att balansera mellan flygets utveckling och reglering. Med olika styrmedel hanterar man utmaningarna för det framtida trafikflyget i Europa och andra regioner.

Den traditionella bilden av flygmarknaden i Europa har karaktäriserats av statlig kontroll och nationella intressen med starka nationalistiska och protektionistiska strömningar. Trafikflyget i Europa symboliserade tidigare statens suveränitet och anseende, något som fortfarande existerar på vissa håll i världen – i regioner som Asien, Mellanöstern och Afrika. Då liksom nu brukar man säga att en suverän stat kännetecknas av följande omständigheter:

1. Ett territorium med en befolkning
2. En nationell hymn
3. En nationell flagga
4. Ett nationellt flygbolag

För en stat, och särskilt för en nybildad stat, utgör ett nationellt flygbolag en företeelse av nästan samma dignitet eller självklarhet som att bygga upp en försvarsmakt. Uppkomsten av nationella flygbolag är ett europeiskt fenomen som bygger på principen ”ett flygbolag per land” och som spreds vidare till andra världsdelar, dock inte Nordamerika. Statens roll i luftfarten bottnar i två faktorer:

För det första symboliserar ett nationellt flygbolag ett lands nationella prestige; ”every country wants to show the flag around the world and what better symbol of power is there than an airline that can be readily identified through its name or national colours? The very existence of flag-carrier indicate that the nation is distinctive, efficient and progressive and that it is also contributing to the progress of the mankind.”<sup>21</sup> Därför skyddar varje land sitt flygbolag och flygindustrin från konkurrens från andra länder genom att forma bilaterala avtal, där man tillgodoser och garanterar det egna nationella flygbolaget. Denna utveckling har varit mer påtaglig i Europa än på någon annan plats.

För det andra, utifrån ett politiskt perspektiv utgjorde de nationella flygbolagen en samhällelig service för medborgarna. För i synnerhet länder med långa avstånd blev flyget ett medel att binda samman nationen och bedömdes således inte vara föremål för konkurrens, utan ansågs vara en inre angelägenhet. Konkurrens betraktades därför som ett hot mot den nationella samhälleliga servicen.

Fram till 1980-talet saknades en sammanhållande luftfartspolitik av reell betydelse inom den Europeiska gemenskapen, trots att Romfördraget från 1957 även inkluderar transportsektorn. 1987 beslutade ministerrådet att luftfarten på allvar skulle omfattas av intentionerna i Romfördraget<sup>2</sup> och därmed ses som en viktig sektor för att uppnå den enade marknad, ”single market”, som senast 1992 skulle fullbordas.

Under de senaste 15 åren har det skett en utvidgning av EU med flera nya medlemmar.<sup>3</sup> Behovet av att harmonisera och skapa en sammanbunden luftfartspolitik ökar i takt med att nya medlemmar tillkommer och EU:s politikområden fördjupas.

## UTVECKLING MOT EN GEMENSAM EUROPEISK LUFTFARTSPOLITIK

I slutet av 1970-talet gjordes försök att utforma en gemensam policy i luftfartspolitiska frågor, utan större framgång. En övervägande majoritet av medlemsstaterna var inte villiga att släppa in flyget i den gemensamma transportpolitiken och än mindre att införliva näringen med Romfördragets intentioner<sup>4</sup> om fri konkurrens. Dock hade vissa medlemsländer, som Storbritannien och Nederländerna, inlett en liberalisering och avreformerat av de bilaterala avtalen.<sup>5</sup> Man kan säga att det rådde en fragmentering inom den europeiska luftfartspolitiken, där några länder öppnade upp flygmarknaden för konkurrens, men där flertalet medlemmar bibehöll en restriktiv reglering av marknaden. Anledningen var att trafikflyget fortfarande ansågs vara en del av statens suveränitet och statligt ägande var dominerande. Under slutet av 1980-talet kunde man skönja ett embryo till en gemensam europeisk luftfartspolitik. Tre avgörande faktorer banade väg för detta:

För det första stämde Europaparlamentet i början av 1980-talet rådet inför EG-domstolen för dess underlåtenhet att förverkliga den fria rörligheten för internationella transporter. 1985 fastslog EG-domstolen att rådet genom bristande agerande hade förhalat införlivandet av trafikflyget i enlighet med Romfördraget.<sup>6</sup> Utarbetandet av en handlingsplan med

konkreta förslag på hur transportpolitiken skulle införlivas med Romfördraget blev konsekvensen av domen.

För det andra fattade EG-domstolen 1986 ett avgörande beslut i tvisten mellan den franska staten och den franska resebyrån Nouvelles Frontieres, i det s.k. "Nouvelles Frontieres-fallet".<sup>7</sup> Resebyrån dömdes av den franska staten för att otillbörligt ha tillhandahållit marknadens lägsta flygpriser, priser som understigit de officiella tarifferna uppgjorda inom ramen för IATA:s<sup>8</sup> priskonferenser. Domen överklagades sedan till EG-domstolen, som i sitt beslut från 1986 fastslog att EG-fördragets allmänna konkurrensregler var tillämpliga på luftfartsområdet och att den franska domen stred mot dessa bestämmelser.

För det tredje skedde en intensifiering av arbetet med EU:s inre marknad. I början av 1980-talet inledde Tyskland och Frankrike samtal om en fördjupning av det europeiska samarbetet. Dessa samtal utmynnade 1985 i en s.k. vitbok, där kommissionen angav förslag på åtgärder och tidsram för att fullborda den inre marknaden genom upprättandet av en gemensam marknad senast 1992. Utvecklingen mot en inre marknad innebar i stora drag bl.a. en avveckling av tullar samt undanröjandet av hinder för fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital.

För trafikflyget kom processen med den inre marknaden tveklöst att vara den enskilt viktigaste faktorn för verksamhetsutvecklingen i Europa under slutet av 1980-talet och början på 1990-talet. För EU-processen kom flyget att betraktas som ett medel och ett verktyg för att uppnå den inre marknaden. Omdaning av flyget mot liberalisering och harmonisering inleddes 1987, då ministerrådet antog det första av tre av det som i luftfartspolitiska kretsar benämns "paketen" och som för all framtid kom att förändra förutsättningarna för flygsektorn i Europa.

## FLYGETS TRE PAKET DET FÖRSTA PAKETET

Det första steget mot en liberalisering av trafikflyget skedde då ministerrådet i december 1987 antog det första luftfartspaketet. Det innehöll fyra luftfartspolitiska beslut, varav två berörde frågan om tillämpningen av EG:s konkurrensregler på flygets område. De två övriga utgjordes av direktiv om prissättning och rådsbeslutet om kapacitet och marknadstillträde. I samtliga beslut antog ministerrådet förslag som innebar lättnader av regelverket. Bl.a. förordades genomförandet av en liberal prissättning, en uppluckring av kapacitetsfördelningen bland flygbolagen inom ramen för bilaterala avtal stater emellan och slutligen rätten för nya flygbolag att få tillträde till marknaden.

Det första steget mot en liberalisering av flyget ledde inte till några genomgripande förändringar. Enligt kommissionens utvärdering blev effekterna minimala. De grundläggande intentionerna hade inte tillämpats nämnvärt, bl.a. var biljettpriserna oförändrade.<sup>9</sup> På en punkt hade vissa framsteg gjorts, ca

117 nya flyglinjer hade tillkommit som ett resultat av beslutet. Dock bör tilläggas att majoriteten av de nya linjerna startades mellan länder som Storbritannien, Holland och Irland, där avregleringen på nationell nivå genomfördes i en snabbare takt än i Italien, Grekland, Danmark och Frankrike. I de sistnämnda länderna kom myndigheterna inte att tillämpa ministerrådets beslut fullt ut.

## DET ANDRA PAKETET

Nästa steg i liberaliseringsprocessen genomfördes i juni 1990, då ministerrådet lade fram det andra luftfartspaketet. Härifördes friare prissättningar, rätt till femte friheten för flygbolag inom EG och ett förbud mot all form av kartellbildning mellan flygbolag angående prissättning. Förslaget möttes av en hel del kritik. Bland nationella flygbolag och deras branschorganisationer, IATA och AEA<sup>10</sup>, kom beslutet om en friare prissättning och kapacitet att ifrågasättas. För anhängare av en avreglering av flygmarknaden kom det andra paketet att bli en besvikelse. Man ansåg att ministerrådets beslut inte gick tillräckligt långt för att uppnå en total avreglering. Storbritannien och Holland, som var pådrivare för detta, ansåg att EG borde genomföra en avreglering i enlighet med den amerikanska modellen. Kommissionen bedömde att en total avreglering inte var önskvärd med motiveringen att förutsättningarna i Europa var annorlunda än i USA. Avregleringen skulle därför ske successivt genom att nuvarande system gjordes flexibla och genom att inom ramen för systemet skapa förutsättningar för konkurrens.

## DET TREDJE PAKETET

Det tredje paketet från 1992 utgjorde den slutliga fasen i den europeiska liberaliseringsprocessen och skulle tillämpas senast 1 januari 1993. I korthet består det tredje paketet av tre delar:

- **Licensiering av flygbolag.** Enligt förordningen måste samtliga flygbolag som bedriver trafik inom EU inneha en s.k. operativ licens, en licens som både tar sikte på säkerhet och ekonomiska faktorer. Licensierade flygbolag ska ha en god ekonomi och en hög säkerhetsnivå, som är enhetlig för samtliga flygbolag i medlemsländerna.
- **Marknadstillträde.** Flygbolag som förvärvat en s.k. operativ licens har med något undantag rätt att fritt bedriva trafik inom EU. Femte och sjunde friheten tillåts. Cabotagetrafik medges från 1 april 1997.
- **Prissättningen blir fri.** Prissättningen inom EU blir fri. Myndigheterna kan ingripa mot överprissättning eller uppenbart osund priskonkurrens.

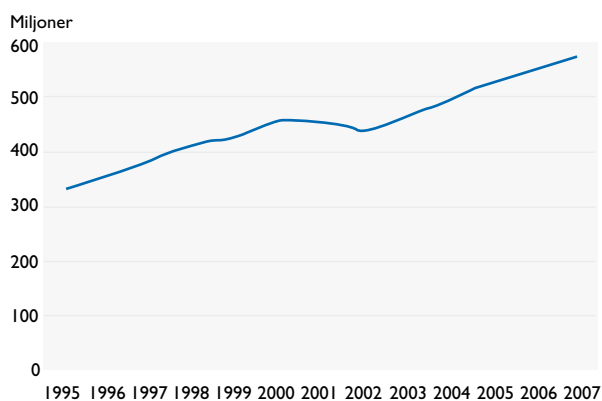
Den grundläggande tanken med de olika paketen var att avregleringen skulle ske i etapper, evolution snarare än revolution.



## EFFEKTERNA AV LIBERALISERING PÅ FLYGETS OMRÅDE

Sedan 1993 har flygtrafiken på den intra-europeiska marknaden ökat lavinartat. Mellan 1995 och 2007 ökade trafiken årligen med 4,3 procent. Harmoniseringen av medlemsländernas flygmarknad till en enad marknad, där licensierade EU-flygbolag fritt kan bedriva trafik inom och mellan medlemsländer har resulterat i en mångfald av olika typer av flygbolag. Lågkostnadsflygbolag (LCC<sup>1</sup>) och regionala flygbolag är idag de dominerande aktörerna på den europeiska marknaden. 1994 flög de europeiska LCC-bolagen 4 miljoner passagerare. Sju år senare hade siffran stigit till 17,5 miljoner och 2008 var antalet passagerare 256 miljoner, vilket är en ökning med 10 procent från föregående år.<sup>12</sup> Det kan jämföras med 1,8 procent ökning för nätverksflygbolagen såsom SAS, Lufthansa, British Airways m.fl. LCC-bolagens marknadsandel i Europatrafiken uppgår till 44,8 procent.

FIGUR 1. Passagerarutveckling i EU mellan 1995 och 2007



Källa: EU

Sammanfattningsvis kännetecknas utvecklingen av den europeiska flygmarknaden sedan 1990-talet av följande faktorer:

- Flygpriserna har sedan mitten av 1990-talet generellt sjunkit, främst på den intra-europeiska marknaden.
- Konkurrensen på Europamarknaden har ökat. Antalet destinationer där minst tre flygbolag konkurrerar har blivit fler. Tidigare kännetecknades trafiken på Europa av två operatörer, som delade kapaciteten mellan sig i enlighet med de s.k. Poolavtalen.
- Antalet direktlinjer har ökat i takt med lågkostnadsflygbolagens expansion i Europa.
- Trafiken på regionala flygplatser har ökat genom att LCC-bolagen förlagt trafiken på dessa.
- Den europeiska flygmarknaden präglas av en mångfald av

aktörer; nätverksflygbolag, lågkostnadsflygbolag, regionala flygbolag, charterflygbolag och ACMI-flygbolag.

- På de intra-europeiska linjerna har en passagerarförskjutning från nätverksflygbolag till LCC-bolag skett.

## NYA INSTITUTIONELLA RAMAR FÖR MEDLEMSLÄNDERNA

Den civila luftfarten konfronteras ständigt med nya utmaningar i form av ökad tillväxt men också kraftiga stagnationer, som i slutet av 2008. En förutsättning för luftfartssektorns utveckling är framtagandet av ett regelverk som speglar det rådande samhällstillståndet, inklusive det ekonomiska. Med en fortsatt liberalisering av luftfartssektorn runt om i världen under 2000-talet följer behovet av att forma och harmonisera nationella regelverk med internationella regelverk och avtal för att hantera den snabba efterfrågan som "open skies" förväntas medföra. Trycket på flygplatser och luftrummet kommer tillsammans med säkerhet och miljö att vara de största utmaningarna för den framtida utvecklingen inom trafikflyget. I det här avseendet ligger EU långt framme. Nedan presenteras de viktigaste institutionella förändringarna som genomförts på luftfartens område i EU, men också en genomgång av det pågående reformarbetet.

För internationell, regelbunden trafik krävs enligt artikel 6 i Chicagokonventionen ett särskilt tillstånd eller annat bemyndigande från berörda stater. Detta är bakgrunden till det system med bilaterala luftfartsavtal som har utvecklats sedan andra världskriget. Under senare år har EU:s transportpolitik på luftfartsområdet genomgått stora förändringar vilket fått konsekvenser för medlemsländernas relationer med tredje länder. I samband med "open skies"-målen den 5 november 2005<sup>13</sup> fastslog EG-domstolen att gemenskapen har exklusiv kompetens att sluta avtal med tredje land inom vissa områden. Domstolens dom innebär att medlemsländerna även fortsättningsvis kan förhandla luftfartsavtal med länder utanför gemenskapen utom på de områden där gemenskapen förvärvat exklusiv behörighet att göra åtaganden. De gällande avtalen (ca 2 000) måste anpassas så att de överensstämmer med EG-rätten<sup>14</sup>, däribland principen om den fria etableringsrätten. Därmed möjliggörs för EU-flygbolagen att bedriva trafik mellan ett medlemsland och tredje land. Sedan 2004 har totalt 700 bilaterala avtal reviderats för att överensstämma med gemenskapsrätten.

## KAPACITETSPROBLEM I LUFTRUMMET OCH PÅ FLYGPLATSER

Passagerartillväxten de senaste 10–15 åren har synliggjort svagheten i flygets infrastruktur. Det europeiska luftrummet är ett av de mest trafikerade i världen. Det nuvarande systemet är starkt fragmenterat utifrån nationella indelningar och medger därmed inte ett maximalt nyttjande. Till detta kan även tilläggas militärens behov av stora delar av luftrummet, vilket ytterligare bidrar till att försvåra en optimal användning.

Infrastrukturen har inte anpassats för att möta ökningen av flygtrafiken i samband med öppnandet av den inre marknaden. Såväl flygplatssystem som flygtrafiktjänst uppvisar svagheter i förmågan att möta efterfrågan på resandet i Europa. Förseningar hör till vardagen för såväl passagerare som flygbolag.

Enligt en studie gjord av Eurocontrol<sup>15</sup> bedöms antalet IFR-rörelser öka årligen med 2,3 procent fram till 2030, dvs. 1,8 gånger fler rörelser än idag. I rena tal innebär detta mellan 16,5 och 22,1 miljoner fler rörelser, på veckobasis blir det 50 000 till 60 000 fler rörelser jämfört med 2007. Fram till 2030 uppskattas flygplatsernas kapacitet att öka med 41 procent. Luftrummet kring flygplatserna (TMA) och bankapacitet kommer att utgöra en flaskhals om inget görs.<sup>16</sup>

I oktober 2001 antog Europeiska kommissionen de s.k. ”Single Sky”-förfordningarna med ambition att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum för att hantera kapacitetsproblematiken och skapa ett mer effektivt flygledningssystem inom EU, Norge och Schweiz. I detta arbete får Eurocontrol en central roll. EASA<sup>17</sup> får som uppgift att säkerställa säkerhetsfrågorna i gemenskapen. I vårt närområde har svenska LfV/ANS ingått samarbete med Danska Naviair under namnet NUAC för att hantera luftrumsblock mellan de båda länderna. Utöver detta har Sverige och Danmark även inlett samarbete med ett antal länder i norra Europa under beteckningen NEAP<sup>18</sup> för bl.a. ett bättre utnyttjande av luftrummen i norra Europa.<sup>19</sup>

## KONKURRENS OCH KUNDPERSPEKTIV

Det skulle dröja fram till 1990-talet innan EU tillämpade och fullt ut implementerade Romfördragets intentioner om konkurrens i artikel 81 och 82 på flygets område. Det finns två skäl för detta. Det första är att liberaliseringen inom EU inte kom igång fullt ut förrän i början av 1990-talet, och att tillämpa konkurrensreglerna innan dess ansågs inte vara fruktbart. Det andra skälet är att luftfarten var baserad på avtal mellan stater, där trafiken delades mellan de nationella flygbolagen, i enlighet med den tidens rådande system. När så flygtrafiken liberaliserades hamnade konkurrensfrågorna i ett annat ljus. EU har också en viktig roll när det gäller att tillämpa Romfördragets syften i gemenskapen. Idag har EU ett mycket starkare fokus på konkurrensen på flera områden inom flyget, exempelvis:

- Reglering av statligt stöd till flygbolag och linjer
- Missbrukande av dominerande ställning, t.ex. hos flygbolag eller flygplatser m.m.
- Bokningssystemet
- Flygplatsavgifter för att undvika snedvridning av konkurrensen bland de större flygplatserna i EU<sup>20</sup>

Passagerarnas rättigheter är ett annat område där EU framlagt direktiv för att stärka flygpasagerarnas ställning. I förordningen 261/2004 ges passagerarna en rad rättigheter vid nekad ombordstigning, överbokning, inställda flyg och förseningar, och det åligger flygbolagen att informera sina passa-



Foto: Jean-Marie Skoglund

gerare om dessa rättigheter. I direktivet finns också nivåer för kompensation till flygresenärerna. Det råder fortfarande brister i flygbolagens rutiner för att tillgodose resenärerna men också i att hörsamma förordningen. I detta sammanhang bör även nämnas EU-förordningen 1107/2006 om funktionsförhindrades rätt till assistans och förbud mot diskriminering vid flygresandet.

## MILJÖPERSPEKTIVET

Miljöfrågor är de viktigaste och mest uppmärksammade frågorna i EU och unionen har visat sig vara en drivande aktör på det området. Den kanske viktigaste frågan som organisationen beslutat på flygets miljöområde är att flyget ska anslutas till EU:s handelssystem. I stora drag är själva utformningen av regelverket klart och innebär att alla flyglinjer till och från flygplatserna i EU och även tredje land ska omfattas av systemet, som är tänkt att börja tillämpas senast 2012. Systemet är kontroversiellt för flygbolag och organisationer samt stater utanför EU. Att skapa en konsensus kring detta med omgivningen utanför EU blir en av Sveriges viktigaste uppgifter under ordförändskapet 2009. Även för utsläpp av kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och buller har EU genomdrivit en enhetlig handlingsplan.

## SAMMANFATTNING

Harmoniseringen och utvecklingen av trafikflyget i Europa är en process som till skillnad från processer i andra sektorer har präglats av starka nationella strömningar. Under 1970- och 1980-talet fanns det motstånd mot att införliva trafikflyget med konkurrenslagarna inom ramen för både GATT-avtalen och Romfördraget. I samband med intensifieringen och utvidgningen av EU-samarbetet under 1990-talet kom EU:s institutioner att anta en aktivare roll som reglerande och grantande instans gentemot flygsektorn och medlemsländernas agerande på luftfartens område.

- <sup>1</sup> Sochor Eugene, "The Politics of International Aviation", Macmillan 1991, sid 182
- <sup>2</sup> Artiklarna 85 till 90 i Romfördraget behandlar frågan om konkurrens inom EG. Där framgår klart att EG förbjuder konkurrensbegränsade avtal (artikel 85) och utnyttjande av marknadsdominans (artikel 86).
- <sup>3</sup> I maj 2004 gick tio länder med i EU: Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tjeckien, Slovakien, Ungern, Slovenien, Malta och Cypern. I januari 2007 tillkom Bulgarien och Rumänien.
- <sup>4</sup> Artikel 61.1 i Romfördraget föreskriver att fri rörlighet för tjänster på transportområdet ska regleras av bestämmelserna i avdelningen om transporter (artikel 74–80). I artikel 74 anges att medlemsstaterna ska uppnå fördragets mål inom ramen för en gemensam transportpolitik.
- <sup>5</sup> En viktig aspekt när det gäller Storbritanniens avreglering var det faktum att detta låg i linje med den privatiseringsväg som resulterade i utförsäljning av statliga bolag såsom British Airways och British Airport Authority (BAA) m.fl.
- <sup>6</sup> Mål 19/83 Parlamentet mot Rådet, REG 1985, sid. 1513
- <sup>7</sup> Målen 209–213/84 Ministère Public mot Asjes, REG 1986, s. 1425
- <sup>8</sup> International Air Transport Association
- <sup>9</sup> "Konkurrens i inrikesflyget" SOU 1990:58, sid 113.
- <sup>10</sup> Association of European Airlines
- <sup>11</sup> Low Cost Carrier
- <sup>12</sup> Airline Business maj 2009
- <sup>13</sup> De s.k. "open skies"-målen från 5 november 2005, där åtta medlemsländer, däribland Sverige, ställdes inför EG-domstolen för att ha ingått bilaterala avtal med USA, handlar om huruvida de bilaterala avtal som ingåtts mellan åtta av EU:s medlemsstater och USA strider mot gemenskapsrätten eller inte. Särskilt betydelsefull är domstolens slutsats att avtalens s.k. nationalitetsklausuler strider mot EG-fördraget. (Nationalitetsklausulerna är bestämmelser som begränsar de internationella trafikrättigheterna till att gälla enbart flygbolag som är majoritetsägda och kontrollerade av nationella intressen i en viss stat.) Kommissionen gjorde gällande att dessa bestämmelser undergräver EG-fördragets bestämmelser om etableringsrätten. Enligt dessa bestämmelser har gemenskapens rättssubjekt rätt att etablera företag var som helst i gemenskapen utan att de får diskrimineras på något sätt. Domstolen slår fast att nationalitetsklausulerna innebär att företag i gemenskapen diskrimineras på grundval av vilken stat som kontrollerar dem.
- <sup>14</sup> Medlemsstaterna måste själva anpassa sina avtal antingen genom att initiera egna förhandlingar eller genom att ge ett mandat för gemenskapen att förhandla med tredje land. Standardklausuler har arbetats fram för att användas i förhandlingarna, förordning (EG) nr 847/2004.
- <sup>15</sup> En europeisk, mellanstatlig, civil-militär organisation för en säker flygtrafik-tjänst.
- <sup>16</sup> Challenges of Growth 2008 Summary Report. Eurocontrol.
- <sup>17</sup> European Aviation Safety Agency
- <sup>18</sup> North European ANS Providers
- <sup>19</sup> I NEAP ingår förutom Sverige även Island, Irland, Norge, Finland, Estland, Lettland och Danmark. För en mer utförlig beskrivning av projektet se Christina Berlins artikel i Flygtendenser nr 1 2008.
- <sup>20</sup> Gäller flygplatser med mer än 5 miljoner passagerare.



# AKTUELL STATISTIK



Jean-Marie Skoglund, jean-marie.skoglund@transportstyrelsen.se

## FLYGTRAFIKUTVECKLINGEN I EUROPA 2007–2008

Passagerarutvecklingen inom EU förändrades dramatiskt under 2008. För första halvåret uppvisar trafiken en ökning med 4,4 procent jämfört med 2007. Mycket av ökningen är avhängigt tillväxten hos lågkostnadsflygbolagen, som visar en fortsatt uppgång med 10 procent för hela 2008, medan nätverksflygbolagen ökar blygsamt med 1,8 procent under året. Utvecklingen under senare delen av 2008 innebär en viss tillbakagång i passagerartrafiken. När det gäller fraktflyget inleds året med en ökning för att avslutas med ett kraftigt tapp i trafiken.

Antalet passagerare 2008 bland EU:s 27 medlemsstater uppgick enligt Eurostat till strax över en miljard.<sup>1</sup> Storbritannien utgör den största flygmarknaden med 213,9 miljoner passagerare 2008, en minskning med 1,6 procent, jämfört med 2007. Därefter följer Spanien med 161,4 miljoner passagerare, en minskning med 1,3 procent. Spaniens nedgång är den största bland de större EU-länderna. Detta kan förklaras av den ekonomiska nedgången som drabbat speciellt turistnäringen och att spanska inrikesflyget tappar resenärer gentemot höghastighetstågen som konkurrerar på de större inrikes destinationerna.

### FLYGPLATSER

London Heathrow är Europas ledande flygplats mätt i antal passagerare. Under 2008 uppgick antalet passagerare till 67 miljoner, en minskning med 1,5 procent. Heathrow har det största flödet av internationell trafik; 61,3 miljoner passagerare, en minskning med 1,2 procent. Under de senaste fyra åren har passagerarutvecklingen stagnerat något, främst genom att inrikestrafiken stadigt minskat på flygplatsen. Procentuellt har Heathrow tappat passagerare, såväl gentemot de övriga Londonflygplatserna, som gentemot de övriga europeiska ”hub”-flygplatserna. Något som kan förklaras med att andelen intra-europeisk trafik minskat genom att lågkostnadsflygbolagen ökat från Stansted, Luton och Gatwick.

Den mest trafikerade flygplatsen i Europa är Charles de Gaulle-flygplatsen i Paris, som 2008 hade 559 812 flygplansrörelser, en ökning med 1,3 procent. Därefter följer Frankfurt och London Heathrow, se tabell 3, sid 50.

Europas ledande, och världens sjunde största, fraktflygplats är Frankfurt med 2,1 miljoner ton flygbefordrad frakt 2008. Minskningen med 2,5 procent kan jämföras med en nedgång på 4,3 procent totalt för flygfrakten i Europa. Fraktflyget befinner sig generellt i en kraftig nedgång, bara under första kvartalet 2009 minskade flygfrakten på Frankfurt flygplats med 23,5 procent jämfört med motsvarande period 2008.

De huvudflygplatser som ökade procentuellt mest i Europa under 2008 var Helsingfors-Vanda som uppvisade en ökning med 10,2 procent, Moskva Domodedovo som ökade med 9 procent och Berlin-Tegel med en tillväxt på 8,5 procent. Mest negativ utveckling hade Milano-Malpensa med -19,5 procent, Barcelona med -7,9 procent, och London-Stansted med -6 procent. Milano-Malpensas nedgång under 2008 hänger samman med kapacitetsneddragningar av Alitalia.

Den högsta procentuella tillväxten bland de europeiska flygplatserna under 2008 uppvisar lokala och regionala lågkostnadsflygplatser. I tabellen nedan presenteras den största ökningen bland utvalda LCC-flygplatser<sup>2</sup> i Europa.

TABELL 1. Passagerarutvecklingen på ett antal utvalda flygplatser med LCC-trafik

Land	Flygplats	Antal passagerare 2007	Antal passagerare 2008	Förändring i procent
Tyskland	Allgäu-Memmingen	170 000	462 000	+173,0
Tyskland	Saarbrücken	311 000	518 000	+48,1
Tyskland	Düsseldorf-Weeze	846 000	1 524 000	+79,7
Italien	Brescia	186 000	255 000	+36,9
Holland	Maastricht	178 000	281 000	+57,8
Polen	Poznan	897 000	1 275 000	+42,1
Slovakien	Kosice	443 000	591 000	+33,4
Sverige	Stockholm-Skavsta	1 975 000	2 456 000	+24,4

Källa: Flygplatsernas hemsidor

## MARKNADEN

Den europeiska flygmarknaden kan indelas i ett antal kategorier. Första kategorin består av nätverksflygbolag som till största delen är anslutna till Association of European Airlines (AEA) såsom SAS, Finnair, Lufthansa m.fl. Under 2008 minskade antalet passagerare för AEA-anslutna flygbolag med 1,7

procent jämfört med 2007. Antalet passagerare för 2008 uppgick till 355,5 miljoner. Bland nätverksflygbolagen har det under 2007–08 genomförts konsolideringar som resulterat i tre stora flygbolagskoncerner i Europa; Lufthansa, Air France-KLM och British Airways-Iberia.

TABELL 2. De största nätverksflygbolagen i Europa mätt i kapacitet

Flygbolag	Antal passagerare (miljoner)	Kabinfaktor (procent)	RPK <sup>3</sup> (miljoner)	ASK <sup>4</sup> (miljoner)	Antal destinationer	Antal flygplan (in service)
Lufthansa	57,1	78,6	126 014	160 368	179	253
Air France	50,4	78,9	131 848	166 806	171	259
British Airways	33,1	77,0	114 301	148 443	160	229
SAS	25,3	71,9	27 890	38 776	72	89
Iberia	25,3	80,0	52 885	66 098	80	108
KLM	23,4	82,9	75 073	90 563	97	115
Alitalia	18,0	68,5	29 205	42 629	56	151

Källa: ATI och flygbolagens årsredovisningar



Andra kategorin består av lågkostnadsflygbolag (LCC) och charterflygbolag. Sedan början av 2000-talet har antalet LCC-flygbolag ökat från 21 stycken år 2002 till 26 bolag 2008. Även LCC-marknaden har konsoliderats de senaste åren med uppköp och vidareutveckling av den klassiska LCC-modellen samt utvecklandet av allianser mellan flygbolagen. De 9 största LCC-flygbolagen innehar 70 procent av LCC-marknaden i Europa. Under 2008 uppvisade LCC-flygbolagen en ökning med 10 procent, från 120,7 till 149,5 miljoner passagerare. Ryanair är Europas ledande LCC-flygbolag och uppvisade en passagerarökning med 13,2 procent jämfört med 2007. Detta gör Ryanair till Europas enskilt största flygbolag, och det rankas enligt IATA som världens största flygbolag med

internationell trafik. Ett annat LCC-flygbolag som visar passagerarökning är easyJet. Totalt uppgick antalet passagerare på ELFAA-an slutna<sup>5</sup> flygbolag till 149,5 miljoner, en ökning med 15,7 procent. De ELFAA-an slutna flygbolagen<sup>6</sup> transporterade tillsammans med övriga lågkostnadsflygbolag sammanlagt 256,3 miljoner passagerare 2008, vilket motsvarar en ökning med 10 procent jämfört med föregående år.

Den största utmaningen för LCC-flygbolagen är att hantera kombinationen av att fler aktörer ska dela på en minskad marknad. De senaste åren har den procentuella ökningen inte varit lika markant som i början av 2000-talet, se tabell 1 som illustrerar LCC-marknaden i Tyskland.

TABELL 3. De största lågkostnadsflygbolagen i Europa mätt i kapacitet

Flygbolag	Antal passagerare (miljoner)	Kabinfaktor (procent)	RPK (miljoner)	ASK (miljoner)	Antal destinationer	Antal flygplan
Ryanair	57,6	82,2	61 983	75 403	139	139
easyJet	44,6	84,6	131 848	42 147	171	259
Air Berlin	28,6	Na	44 310	56 480	87	90
Thomsonfly UK	12,2	91,1	33 640	36 925	Na	65
TUfly	10,6	86,0	18 309	21 292	69	46
Aer Lingus	10,4	74,5	16 655	22 370	65	45
Germanwings	7,6	81,7	6 810	8 340	58	26

Källa: ATI och flygbolagens årsredovisningar



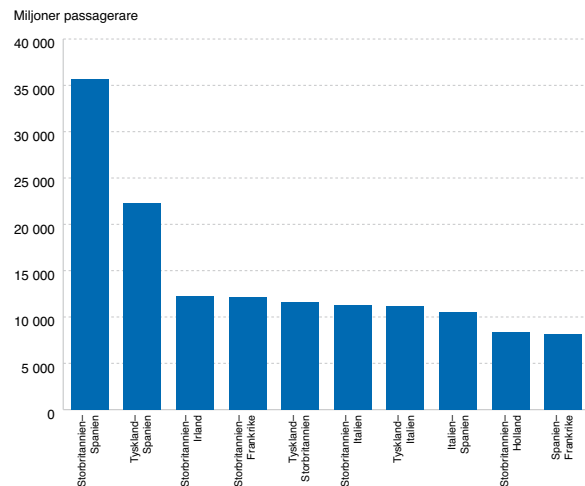
Den tredje kategorin består av regionala flygbolag som betjänar och sammanbinder mindre regionala flygplatser med hub-flygplatser i Europa. Flertalet av de större regionala flygbolagen ingår som självständiga operatörer i de nationella flygbolagens verksamhet. Konsolideringen på den europeiska flygmarknaden förändrar de regionala flygbolagens struktur. Sammanslagningar och uppköp har genomförts bland de regionala flygbolagen under de senaste åren. Men det finns exempel då de nationella flygbolagen behållit de regionala flygbolagens självständighet som i fallet Air France-KLM; KLM Cityhopper, Brit air och Régional är fortfarande självständiga efter sammanslagningen av KLM och Air France 2004. Även Lufthansa har än så länge bevarat de olika regionala flygbolagens intakta med sina respektive nätverksflygbolag.

Under 2008 uppgick antalet passagerare till ca 74 miljoner i Europa, en ökning ned 0,4 procent jämfört med 2007. Kabinfaktorn bland ERA<sup>7</sup>-flygbolagen ligger i genomsnitt på 64,5 procent.

### PASSAGERARFLÖDET INOM EU<sup>8</sup>

Trafiken mellan EU:s 27 medlemsstater uppgick 2007 till 270 miljoner passagerare. Största passagerarflödet inom EU är trafiken mellan Storbritannien och Spanien som 2007 uppgick till 35,6 miljoner passagerare, en ökning med 2 procent jämfört med 2006. Därefter följer Tyskland–Spanien och Storbritannien–Irland. Den största procentuella ökningen 2007 rapporterades för trafiken mellan Storbritannien och Polen, 33,6 procent, följd av Spanien–Portugal och Italien–Spanien med en uppgång på 27,5 respektive 21,4 procent. En stor del av ökningen är kopplad till LCC-flygbolagens etableringar i de ovan nämnda länderna.

FIGUR 1. Passagerartrafiken mellan EU:s medlemmar 2007



Källa: Eurostat

Den mest trafikerade linjen inom EU är Madrid–Barcelona med 4,6 miljoner passagerare 2007, antalet avgångar under 2007 uppgick till 45 100. Största intra-europeiska linjen är den mellan Dublin och London med 1,9 miljoner passagerare 2007, se tabell sid. 43.

### EUROPA OCH ÖVRIGA REGIONER<sup>9</sup>

Antalet passagerare som flyger utanför EU uppgick 2007 till 270,9 miljoner, en ökning 8,3 procent från föregående år. Trafiken mellan EU och övriga Europa utgör den största marknaden med 85 miljoner passagerare 2007, dvs. 31,53 procent av den totala trafiken utanför EU. Turkiet, Ryssland, Schweiz

TABELL 4. De största regionala flygbolagen i Europa mätt i kapacitet 2008

Flygbolag	Antal passagerare (miljoner)	Kabinfaktor	RPK (miljoner)	ASK (miljoner)	Antal destinationer	Antal flygplan	Samarbetspartner
Lufthansa CityLine	6,8	69,7	4 601	6 598	70	70	Lufthansa
Aegean Airlines	5,9	70,0	Na	8 543	30	29	Air One, Lufthansa
KLM Cityhopper	5,5	73,3	3 481	7 749	45	55	KLM
Air Nostrum	5,3	59,3	2 912	4 907	55	58	Iberia
Austrian Arrows	4,6	66,3	3 368	5 076	77	57	Austrian Airlines
Régional	4,3	61,7	2 587	4 194	39	64	Air France
Brit Air	4,1	66,6	2 423	3 640	29	43	Air France

Källa: ATI och flygbolagens årsredovisningar

FIGUR 2. Passagerarflödet mellan EU och övriga regioner i världen



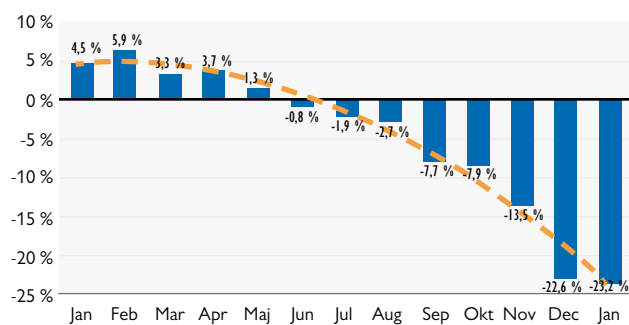
Källa: Eurostat

och Norge tillhör de största destinationerna. Tyskland har den största trafiken på övriga Europa bland EU-länderna. Utanför Europa är Atlantrafiken den största marknaden för EU med 60,1 miljoner resenärer 2007, vilket är en ökning med 5,6 procent jämfört med 2006 och motsvarar en marknadsandel på 22,29 procent av den totala trafiken mellan Europa och andra regioner. Storbritannien har den största trafiken på Nordamerika med 37,3 procent, varav trafiken London–New York uppgår till 2,8 miljoner, London–Chicago 1,6 miljoner och London–Los Angeles 1,4 miljoner. Den största procentuella ökningen utgjordes av trafiken mellan EU och Mellanöstern och uppgick till 13,7 procent, därefter EU–Afrika som ökade med 13,3 procent. I Norden är trafiken mellan Köpenhamn och Oslo med 1,3 miljoner passagerare största linjen, följd av Stockholm–Oslo med över 1 miljon passagerare.

## FRAKT

Fraktflyget under 2008 kännetecknas av stora förändringar. I början av 2008 uppvisade fraktflyget en ökning för att sedan dramatiskt falla i slutet av året, se figur 3. Värst drabbade är de asiatiska aktörerna där frakten är dominerande bland flygbolagen.<sup>10</sup>

FIGUR 3. Förändringen av den internationella flygfrakten 2008



Källa: SH&amp;E

Utvecklingen av den internationella flygfrakten under 2008 har inneburit nedskärningar för de europeiska flygbolagen. Bland de europeiska huvudflygplatserna uppvisar Stockholm-Arlanda den största procentuella ökningen med 21,1 procent, därefter Rom Leonardo da Vinci-Fiumicino flygplats med 17,5 procent. London-Gatwick är däremot den flygplats som minskar mest, med 34,3 procent, se tabell 4, sid 51.

<sup>1</sup> Eurostat Date in focus 10/2009. Passagerarantalet är inte fullständigt då flera av medlemsländerna inte rapporterat in för helåret 2008.

<sup>2</sup> LCC – Low Cost Carrier

<sup>3</sup> RPK=betalda passagerarkilometer. Antalet betalade passagerare multiplicerat med den sträcka i kilometer som dessa flygs.

<sup>4</sup> ASK=offererade säteskilometer. Antalet tillgängliga passagerarsäten multiplicerat med den sträcka som dessa flygs.

<sup>5</sup> ELFAA – European Low Fares Airline Association.

<sup>6</sup> Alla LCC-flygbolag är inte medlemmar i ELFAA, detta gäller t.ex. Air Berlin, Germanwings och Air Baltic.

<sup>7</sup> European Regions Airline Association.

<sup>8</sup> Passagerarflödet för 2008 har inte publicerats och därför presenteras 2007 års statistik.

<sup>9</sup> Se not 8.

<sup>10</sup> De asiatiska flygbolagen står för 45 procent av den totala flygfrakten.



Jean-Marie Skoglund, jean-marie.skoglund@transportstyrelsen.se

TABELL 1. Största flygplatserna mätt i antal passagerare (1 000-tal)

Ranking i världen 2008 (2007)	Flygplats	1999	2007	2008	Förändring 2007-2008	Förändring 1999-2008	Antal flygbolag	Antal nonstop destinationer
3 (3)	London/Heathrow	62 263	68 068	67 056	-1,5	+7,7	97	162
5 (6)	Paris/Charles de Gaulle	43 597	59 922	60 874	1,6	+39,6	122	237
9 (8)	Frankfurt (Main)	45 838	54 161	53 467	-1,3	+16,6	128	253
11 (10)	Madrid/Barajas	27 994	52 122	50 846	-2,4	+81,6	86	162
14 (12)	Amsterdam/Schiphol	36 722	47 794	47 429	-0,8	+29,2	113	228
25 (31)	Rom/Leonardo da Vinci-Fiumicino	24 029	32 945	35 132	6,6	+46,2	118	151
27 (28)	München	21 282	33 959	34 530	1,7	+62,2	83	188
28 (25)	London/Gatwick	30 559	35 218	34 214	2,8	+12,0	66	158
38 (32)	Barcelona/Internationella	17 421	32 793	30 208	7,9	+73,4	90	136
42 (45)	Istanbul/Atatürk	13 207	25 251	26 364	3,1	+99,6	80	161
44 (43)	Paris/Orly	25 349	26 440	26 209	0,9	+3,4	44	126
49 (53)	Dublin	12 802	23 287	23 467	0,8	+83,3	34	148
23 (54)	Palma de Mallorca	19 018	23 224	22 826	-1,7	+20,0	44	95
55 (50)	London/Stansted	9 452	23 777	22 355	-6	+136,5	26	145
56 (63)	Zürich/Klote	20 875	20 682	22 051	6,6	+5,6	78	145
59 (62)	Köpenhamn/Kastrup	17 402	21 356	21 479	0,6	+23,4	65	113
60 (58)	Manchester	17 760	22 362	21 407	-4,3	+20,5	69	110
65 (71)	Moskva/Domododovo	NA	18 755	20 438	9	iu	76	139
66 (70)	Wien	11 204	18 768	19 747	5,2	+76,2	78	148
67 (69)	Oslo/Gardemoen	14 121	19 044	19 399	1,5	+37,4	35	92
68 (49)	Milano/Malpensa	16 973	19 220	23 885	-19,5	+40,7	102	111
70 (81)	Antalya	NA	17 767	18 855	6	iu	27	50
73 (79)	Bryssel/Zaventem National	20 005	17 800	18 500	3,9	-7,5	93	168
79 (80)	Düsseldorf	15 926	17 833	18 151	1,8	+14,0	63	141
75 (77)	Stockholm/Arlanda	17 128	17 877	18 107	1,2	+5,7	68	107
84 (85)	Aten	Na	16 519	16 451	-0,4	iu	78	111
88 (94)	Moskva/Sheremetyevo	9 557	14 040	15 214	8,4	+59,2	44	112
90 (98)	Berlin/Tegel	9 603	13 358	14 487	8,5	+50,9	54	84
91 (99)	Helsingfors/Vantaa	9 562	13 139	14 481	10,2	+51,4	35	90
99 (100)	Hamburg	9 458	12 781	12 839	0,5	+35,7	50	91

Källa: ATI, flygplatsernas årsredovisningar, Airline Business, Eurostat



TABELL 2. Dominerande flygbolag som trafikerar europeiska flygplatser

Ranking i världen 2008 (2007)	Flygplats	Dominerande flygbolag 1	% av totalt antal landningar	Dominerande flygbolag 2	% av totalt antal landningar	Dominerande flygbolag 3	% av totalt antal landningar
3 (3)	London/Heathrow	British Airways	41,3	bmi	11,2	Lufthansa	4,1
5 (6)	Paris/Charles de Gaulle	Air France	42,4	Aérienne Européenne	8	easyJet	4,8
9 (8)	Frankfurt (Main)	Lufthansa	51,4	Eurowings	4,9	Lufthansa CityLine	4,6
11 (10)	Madrid/Barajas	Iberia	37,5	Air Nostrum	13,9	Spanair	9,3
14 (12)	Amsterdam/Schiphol	KLM	30,7	KLM Cityhopper	24,1	Transavia Airlines	5,4
25 (31)	Rom/Leonardo da Vinci-Fiumicino	Alitalia	28,9	Air One	19,7	Blue Panorama Airlines	3,6
27 (28)	München	Lufthansa	27,8	Lufthansa CityLine	19,7	Air Dolomiti	9,4
28 (25)	London/Gatwick	easyJet	29,6	British Airways	20,7	Flybe	8,6
38 (32)	Barcelona/Internationella	Spanair	14,5	ClickAir	12,9	Air Nostrum	9,4
42 (45)	Istanbul/Atatürk	Turkish Airlines	73,8	Atlasjet Airlines	3,7	Lufthansa	1,9
44 (43)	Paris/Orly	Air France	36,8	Brit Air	8,6	Airlinair	8,1
49 (53)	Dublin	Ryanair	40,5	Aer Lingus	32,8	Aer Arann	8,1
23 (54)	Palma de Mallorca	Air Berlin	25	Air Europe	8,6	Air Nostrum	7,4
55 (50)	London/Stansted	Ryanair	63	easyJet	21,8	Air Berlin	3,1
56 (63)	Zürich/Klote	Swiss	48,4	Lufthansa	4,5	Air Berlin	4,1
59 (62)	Köpenhamn/Kastrup	SAS	34,7	Cimber Sterling	18,2	Norwegian	6,4
60 (58)	Manchester	Flybe	17,8	Thomsonfly	8,4	bmi	8,2
65 (71)	Moskva/Domodovovo	Siberia Airlines	26,6	Transaero Airlines	15,3	Lufthansa	4,7
66 (70)	Wien	Tyrolean Airways	39	Austrian Airlines	15,8	NIKI	6,4
67 (69)	Oslo/Gardemoen	SAS	39,7	Norwegian	28,9	Wideroe	5,1
68 (49)	Milano/Malpensa	easyJet	21,7	Lufthansa	12,8	Air One	4,6
70 (81)	Antalya	Turkish Airlines	20,3	Sunexpress	12,5	TUIfly	8,6
73 (79)	Bryssel/Zaventem National	Brussels Airlines	36,3	Jetairfly TUI Airlines	4,8	bmi	4,3
79 (80)	Düsseldorf	Lufthansa	19,9	Eurowings	15,9	LTU	10,3
75 (77)	Stockholm/Arlanda	SAS	37,1	Skyways	12,7	Norwegian	8,7
84 (85)	Aten	Olympic Airlines	37,1	Aegean Airlines	28,8	Air Nippon	6,9
88 (94)	Moskva/Sheremetyevo	Aeroflot	60,7	Aeroflot-Nord	8,1	Rossiya Russian Airlines	4,9
90 (98)	Berlin/Tegel	Air Berlin	23,7	Lufthansa	21,8	Lufthansa CityLine	5,6
91 (99)	Helsingfors/Vantaa	Finnair	45,6	Finnish Commuter Airlines	20,6	Blue1	12,6
99 (100)	Hamburg	Lufthansa	24,1	Air Berlin	14,8	Lufthansa CityLine	12,4

Källa: ATI, flygplatsernas årsredovisningar, Airline Business

TABELL 3. Mest trafikerade flygplats i Europa, antal rörelser (1 000-tal)

Rank	Flygplats	Land	2003	2006	2007	2008	Förändring 2007/2008 %
1	Paris/Charles De Gaulle	FR	545,4	559,7	569,3	559,8	-1,7
2	Frankfurt (Main)	DE	444,5	480,5	484,6	485,8	+0,2
3	London/Heathrow	UK	457,1	470,9	475,8	478,6	+0,6
4	Madrid/Barajas	ES	363,2	422,2	470,3	469,7	-0,1
5	Amsterdam/Schiphol	NL	394,9	429,5	443,7	446,6	+0,7
6	München	DE	338,9	387,8	407,6	433,3	+6,3
7	Rom/Leonardo da Vinci-Fiumicino	IT	286,6	308,6	332,9	346,6	+4,1
8	München	DE	338,9	411,3	431,8	432,3	+0,1
9	Barcelona	ES	257,1	312,4	339,0	321,5	-5,2
10	Wien/Schwechat	AT	193,6	233,5	251,2	297,7	+18,5
11	Istanbul/Atatürk	TR		241,4	262,2	276,1	+5,3
12	Zürich/Klote	CH		260,8	268,5	275,0	+2,4
13	Köbenhavn/Kastrup	DK	253,8	251,4	250,2	264,1	+5,6
14	London/Gatwick	UK	234,5	254,4	258,9	263,7	+1,9
15	Bryssel	BE	231,2	231,7	240,3	258,8	+7,7
16	Oslo/Gardemoen	NO		214,6	226,3	237,9	+5,1
17	Paris/Orly	FR	211,6	234,9	238,4	234,0	-1,8
18	Düsseldorf	DE	173,3	208,1	223,4	228,5	+2,3
19	Stockholm/Arlanda	SE	220,8	214,5	205,3	222,9	+8,6
20	Milano/Malpensa	IT	222,7	241,5	257,8	216,6	-16,0
21	Dublin	IE	163,3	183,4	200,9	211,9	+5,5
22	Manchester	UK	191,5	213,0	206,5	204,6	-0,9

Källa: Eurostat, ATI, flygplatsernas årsredovisningar

TABELL 4. Europas största fraktflygplatser

Rank	Flygplats	Land	2006 I 000 ton	2007* I 000 ton	2008* I 000 ton	Förändring 2007/2008 %
1	Paris/Charles De Gaulle	FR	1 884,2	2 052,7	2 280,0	+11,1
2	Frankfurt (Main)	DE	2 031,2	2 074,4	2 111,0	+1,8
3	Amsterdam/Schiphol	NL	1 566,7	1 651,0	1 602,6	-2,9
4	London/Heathrow	UK	1 342,6	1 393,2	1 486,0	+6,7
5	Bryssel/Zaventem	BE	713,5	734,2	616,0	-16,1
6	Köln-Bonn	DE	691,0	709,3	578,0	-18,5
7	Luxemburg	LU	633,7	702,8	788,0	+12,1
8	Liège/Bierset	BE	406,5	489,9	518,0	+5,7
9	Milano/Malpensa	IT	405,5	471,1	416,0	-11,7
10	Istanbul/Atatürk	TR	292,7	332,8	359,6	+8,1
11	Madrid/Barajas	ES	325,7	322,2	359,5	+11,6
12	Köpenhamn/Kastrup	DK	380,0	395,5	347,0	-12,3
13	Zurich/Klote	CH	257,1	264,6	307,5	+16,2
14	Nottingham East Midlands	UK	272,7	275,4	294,6	+7,0
15	München	DE	224,4	251,1	259,6	+3,4
16	London/Stansted	UK	228,0	206,6	232,0	+12,3
17	Wien/Schwechat	AT	187,9	191,8	200,1	+4,3
18	Rom/Leonardo da Vinci-Fiumicino	IT	123,3	130,2	153,0	+17,5
19	Manchester	UK	149,7	165,8	143,4	-13,5
20	Helsingfors/Vantaa	FI	123,6	133,7	131,0	-2,0
21	Stockholm/Arlanda	SE	84,8	100,5	121,7	+21,1
22	London/Gatwick	UK	212,2	171,2	112,4	-34,3

Källa: Eurostat, ATI, flygplatsernas årsredovisningar \* Ingår inte postflyget

TABELL 5. Totalt antal passagerare, inklusive inrikesflygningar 2007 (1 000-tal passagerare)

Land	Land													
	Belgien	Bulgarien	Tjeckien	Danmark	Tyskland	Estland	Irland	Grekland	Spanien	Frankrike	Italien	Cypern	Lettland	Litauen
Belgien	60,0	113,4	276,2	452,3	1 362,8	31,6	393,7	764,8	3 445,4	1 111,2	2 334,2	50,8	49,5	49,5
Bulgarien	111,3	98,6	307,5	167,9	1 273,8	9,9	97,0	117,5	154,1	201,8	347,1	75,4	5,2	6,1
Tjeckien	274,9	298,5	268,0	255,5	1 125,7	99,3	278,2	718,0	747,1	796,4	898,4	81,8	92,1	100,9
Danmark	450,1	169,6	253,6	1 950,9	2 115,3	144,2	228,3	663,6	1 976,6	1 226,8	892,8	67,4	167,6	230,6
Tyskland	1 355,0	1 252,4	1 106,5	2 112,1	24 377,9	182,9	1 514,6	4 934,9	21 914,3	7 253,8	10 943,9	335,2	484,8	259,4
Estland	31,5	10,0	99,3	144,6	184,0	20,0	17,7	47,8	57,1	22,5	36,3	0,0	41,9	53,2
Irland	393,6	113,5	280,8	230,0	1 523,6	17,6	888,1	154,9	3 620,5	1 917,7	1 223,0	60,2	230,9	204,8
Grekland	776,1	117,6	728,0	665,3	5 050,2	47,8	154,2	6 684,7	507,8	1 610,1	2 380,8	1 204,4	48,4	55,0
Spanien	3 476,5	158,5	806,6	2 041,3	22 360,7	56,6	3 564,0	507,7	44 171,3	8 084,7	10 216,7		52,0	38,1
Frankrike	1 057,3	201,1	771,5	1 185,7	7 366,5	22,0	1 897,1	1 494,8	8 089,7	27 191,8	7 747,9	123,6	34,5	25,9
Italien	2 335,7	341,3	917,2	885,7	10 842,7	36,1	1 223,0	2 342,3	10 375,2	7 870,8	28 670,0	77,4	83,9	50,6
Cypern	51,9	75,9	82,8	69,7	342,2	0,0	57,4	1 187,3	2,6	130,3	78,2	0,3	5,0	4,6
Lettland	48,2	5,2	92,2	170,6	489,3	42,8	231,2	48,8	49,7	34,7	86,0	5,3	14,6	28,7
Litauen	48,7	6,2	100,5	230,6	259,9	53,2	202,8	55,4	39,5	26,6	65,4	4,5	29,3	0,4
Luxemburg	2,3	8,2	0,1	72,8	214,5	0,0	2,8	60,4	233,1	149,9	107,3	8,1	0,0	0,0
Ungern	289,9	121,1	170,5	190,9	1 453,0	0,0	177,9	298,0	304,1	526,9	574,6	59,6	0,0	0,0
Malta	78,3	19,0	7,9	45,5	424,7	0,5	58,7	19,9	53,7	137,2	467,3	19,5	0,9	3,6
Holland	203,6	126,5	406,3	1 042,7	2 612,1	76,3	776,4	1 530,4	5 000,4	2 491,3	2 858,8	104,6	109,0	83,6
Österrrike	465,3	335,3	183,9	386,1	5 594,2	20,7	197,1	927,5	1 136,1	916,2	975,0	152,9	65,1	36,7
Polen	329,5	110,2	155,9	391,3	2 611,2	20,8	1 174,2	453,2	494,3	755,7	948,6	53,6	35,0	51,9
Portugal	717,5	8,0	56,9	195,6	2 449,5	5,0	645,5	6,5	2 988,1	2 256,2	1 004,0	0,4	1,1	0,0
Rumänien	120,6	31,8	128,2	21,5	847,3	0,0	5,6	276,2	563,7	436,5	1 493,6	72,2		0,1
Slovenien	91,7	6,8	36,9	20,3	205,3	0,1	3,5	93,7	19,9	127,1	6,0	1,4		0,0
Slovakien	2,0	75,4	231,0	19,8	158,6		128,2	151,3	61,5	129,7	197,0	5,5	0,0	0,0
Finland	226,3	118,5	134,1	745,5	1 554,3	177,1	104,0	339,9	1 022,7	458,1	403,1	41,3	189,6	90,5
Sverige	398,3	165,0	123,2	1 654,6	2 388,6	178,1	205,6	722,9	1 977,9	1 170,1	668,1	231,7	201,7	52,6
Storbritannien	1 624,5	952,6	2 069,7	2 353,5	11 599,2	179,4	12 204,2	5 456,8	35 529,9	12 346,0	11 206,7	2 968,7	479,1	339,9

Källa: Eurostat.

Note: \*: passengers carried are fewer than passengers on board, due to transit passengers staying on board the aircraft not being counted.

Luxemburg	Ungern	Malta	Holland	Österrike	Polen	Portugal	Rumänien	Slovenien	Slovakien	Finland	Sverige	Storbritannien	
0,4	291,1	78,7	231,1	469,0	329,8	714,7	139,7	91,9	2,2	225,0	399,7	1 626,9	Belgien
8,1	125,1	13,6	128,6	337,7	117,6	8,0	29,9	6,7	88,7	119,2	176,1	893,6	Bulgarien
0,1	182,8	7,8	398,8	185,9	155,5	47,9	128,1	36,6	250,1	135,1	122,7	2 067,1	Tjeckien
72,6	189,2	45,3	1 040,4	386,5	391,9	197,9	25,3	20,2	20,3	751,4	1 783,0	2 347,0	Danmark
194,6	1 504,6	424,3	2 602,5	5 585,3	2 588,7	2 411,7	892,2	204,6	162,9	1 551,3	2 394,9	11 467,6	Tyskland
		0,5	76,6	20,9	20,8	4,6	0,1	0,1	1,0	174,4	173,1	181,6	Estland
13,3	224,3	59,0	774,7	198,0	1 357,7	645,1	5,6	3,5	129,3	104,9	207,6	12 018,3	Irland
60,1	314,1	21,5	1 550,0	931,2	488,0	6,5	274,1	94,4	155,8	348,2	734,9	5 451,0	Grekland
237,1	334,7	55,0	5 061,1	1 154,4	493,7	2 906,7	603,6	21,2	61,1	1 020,0	2 022,6	35 682,6	Spanien
146,9	510,2	139,0	2 326,7	923,6	757,0	2 113,2	472,9	126,3	99,3	457,6	1 151,7	11 726,1	Frankrike
108,0	585,9	470,5	2 821,3	966,7	939,0	967,1	1 600,7	6,4	215,2	404,3	675,1	11 238,7	Italien
8,2	59,9	19,3	104,8	154,0	52,7	0,4	72,1	1,5	6,4	41,9	227,9	2 982,6	Cypern
0,0	0,0	1,0	108,8	65,8	34,9	1,4	0,0	0,0	0,0	190,4	201,7	481,1	Lettland
0,0	0,0	3,6	86,4	36,8	51,8	0,1	0,1		0,0	91,2	52,9	337,7	Litauen
0,1	0,2	4,7	75,2	49,6	0,1	120,8	2,6	0,2	0,2	0,2	2,2	224,9	Luxemburg
0,2	0,2	18,0	415,6	81,0	128,6	46,3	294,4	21,9	0,1	190,7	268,1	915,4	Ungern
4,7	18,1	0,0	70,7	54,6	6,8	5,8	8,9	5,5	0,2	18,6	49,7	1 118,0	Malta
75,9	412,2	72,5	55,9	543,8	355,8	987,4	300,8	19,0	51,6	443,9	953,1	8 367,6	Holland
53,5	82,0	55,5	540,9	666,4	257,3	80,1	417,0	79,0	33,8	191,0	321,4	1 866,9	Österrike
0,2	154,5	6,8	360,2	258,9	1 086,9	55,1	58,6	10,9	1,1	160,4	467,2	3 864,8	Polen
138,6	41,4	5,9	1 043,7	81,1	58,3	2 953,0	15,1	0,1	1,7	110,7	164,9	5 288,8	Portugal
0,4	220,4	5,3	297,0	369,6	63,4	12,3	543,8	0,6	8,3	21,3	0,6	325,0	Rumänien
0,2	21,0	5,5	18,8	78,9	11,2	0,1	1,2	0,2	0,0	26,1	0,1	165,3	Slovenien
0,0	0,4	0,3	51,9	34,0	0,5	1,5	8,6	0,0	175,1	0,1	16,4	485,3	Slovakien
0,2	192,0	18,7	440,3	191,2	159,9	107,3	17,0	25,7	0,1	2 887,5	1 301,0	936,0	Finland
1,9	230,4	50,5	953,7	319,6	480,0	164,3	1,1	0,1	16,5	1 314,9	6 893,2	2 267,1	Sverige
251,3	960,2	1 148,0	8 347,6	1 876,7	4 351,8	5 257,3	333,3	165,4	529,4	944,4	2 268,1	26 105,5	Storbritannien

TABELL 6. De största passagerarlinjerna inom EU mellan 2005–2007 (1 000-tal passagerare)

Rank	Destination	2005	2006	2007	Förändring 2005/2007
1	Madrid/Barajas–Barcelona	4 358,3	4 442,4	4 627,4	+6,2
2	Milano/Linate–Roma/Fiumicino	2 414,6	2 387,0	2 510,1	+4,0
3	Paris/Orly–Toulouse/Blagnac	2 328,1	2 350,9	2 327,2	-0,0
4	Nice/Côte D'Azur–Paris/Orly	2 262,9	2 318,9	2 311,9	+2,2
5	London/Heathrow–Dublin	2 089,4	1 991,1	1 974,4	-5,5
6	London/Heathrow–Amsterdam/Schiphol	1 895,0	1 846,4	1 799,1	-5,1
7	London/Heathrow–Paris/Charles de Gaulle	2 011,1	1 970,8	1 790,0	-11,0
8	Palma De Mallorca–Barcelona	1 689,3	1 740,3	1 784,9	+5,7
9	Palma De Mallorca–Madrid/Barajas	1 641,5	1 757,3	1 758,0	+7,1
10	München–Hamburg	1 450,5	1 582,9	1 756,9	+21,1
11	Frankfurt (Main)–Berlin/Tegel	1 545,6	1 541,1	1 647,9	+6,6
12	Las Palmas/Gran Canaria–Madrid/Barajas	1 388,1	1 434,4	1 541,3	+11,0
13	Catania/Fontanarossa–Roma/Fiumicino	1 368,7	1 371,6	1 534,2	+12,1
14	München–Düsseldorf	1 381,5	1 362,2	1 528,9	+10,7
15	München–Berlin/Tegel	1 419,2	1 424,7	1 509,9	+6,4
16	Madrid/Barajas–Malaga	1 399,8	1 423,9	1 502,4	+7,3
17	London/Heathrow–Frankfurt (Main)	1 530,4	1 513,3	1 450,1	-5,3
18	London/Heathrow–Edinburgh	1 659,9	1 495,0	1 436,5	-13,5
19	Paris/Charles de Gaulle–Milano/Linate	1 064,8	1 201,7	1 400,6	+31,5
20	Roma/Fiumicino–Paris/Charles De Gaulle	1 240,4	1 262,1	1 351,8	+9,0
21	Hamburg–Frankfurt (Main)	1 288,3	1 289,7	1 297,4	+0,7
22	Amsterdam/Schiphol–Barcelona	1 103,9	1 235,2	1 271,7	+15,2
23	Roma/Fiumicino–Palermo/Punta Raisi	1 111,2	1 134,8	1 244,2	+12,0
24	Paris/Charles de Gaulle–Madrid/Barajas	869,7	1 086,0	1 236,1	+42,1
25	München–Köln-Bonn	1 165,3	1 209,3	1 235,0	+6,0
26	Madrid/Barajas–Roma/Fiumicino	929,7	1 094,0	1 233,1	+32,6
27	Paris/Orly–Marseille/Provence	1 342,1	1 276,7	1 231,6	-8,2
28	Frankfurt (Main)–München	1 303,1	1 278,0	1 217,8	-6,6
29	Thessaloniki–Athinaï/Eleftherios Venizelos	1 113,5	1 117,3	1 209,9	+8,7
30	Glasgow–London/Heathrow	1 425,5	1 283,9	1 207,1	-15,3
31	Stockholm/Arlanda–København/Kastrup	1 230,0	1 170,2	1 196,4	-2,7

Källa: Eurostat

TABELL 7. Största linjer mellan EU icke EU-land i antal passagerare 2005–2007 (1 000-tal passagerare)

Rank	Destination	2005	2006	2007	Förändring 2006/2007
1	London/Heathrow–New York/John F. Kennedy Intl, NY, USA	2 940	2 752	2 839	+3,2
2	Paris/Charles De Gaulle–New York/John F. Kennedy Intl, NY, USA	1 730	1 659	1 729	+4,2
3	London/Heathrow–Chicago/O’Hare Intl, IL, USA	1 522	1 521	1 605	+5,5
4	London/Heathrow–Dubai Intl, United Arab Emirates	1 183	1 374	1 571	+14,3
5	London/Heathrow–Hong Kong Intl, China	1 258	1 417	1 453	+2,6
6	London/Heathrow–Los Angeles Intl, CA, USA	1 383	1 429	1 406	-1,7
7	København/Kastrup–Oslo/Gardemoen, Norway	1 247	1 285	1 332	+3,7
8	London/Heathrow–Singapore/Changi	996	1 086	1 075	-1,1
9	Stockholm/Arlanda–Oslo/Gardemoen, Norway	937	1 036	1 057	+2,0
10	Paris/Charles De Gaulle–Montreal/Pierre Elliot Trudeau Intl, Canada	929	977	1 057	+8,2
11	London/Heathrow–Washington/Dulles Intl, DC, USA	1 074	1 040	1 055	+1,4
12	London/Heathrow–San Francisco Intl, CA, USA	1 005	1 027	1 032	+0,4
13	London/Heathrow–Toronto/Lester B. Pearson Intl, Canada	1 067	1 046	1 024	-2,1
14	London/Heathrow–Mumbai/Chhatrapati Shivaji Intl, India	725	1 007	1 006	-0,1
15	London/Heathrow–Johannesburg Intl, South Africa	995	998	1 003	+0,6
16	Madrid/Barajas–Bueons Aires/Ezeiza Ministro Pistarini, Argentina	873	965	992	+2,8
17	Paris/Charles De Gaulle–Tokio Intl, Japan	926	955	972	+1,7
18	London/Heathrow–Zürich, Switzerland	905	940	909	-3,3
19	London/Heathrow–Boston/Gen. E. Lawrence Logan Intl, MA, USA	929	931	889	-4,6
20	London/Heathrow–Narita Intl, Japan	992	915	886	-3,2
21	Frankfurt (Main)–Chicago/O’Hare Intl, IL, USA	827	857	858	+0,1
22	London/Heathrow–Miami Intl, FL, USA	878	837	834	-0,4
23	London/Heathrow–Sydney/Kingsford Smith Intl, Australia	823	797	824	+3,4
24	Frankfurt (Main)–Washington/Dulles Intl, DC, USA	709	793	795	+0,2
25	Frankfurt (Main)–Narita Intl, Japan	780	796	787	-1,0
26	Amsterdam/Schiphol–Detroit/Metropolitan Wayne County, MI, USA	776	717	739	+3,0
27	Frankfurt (Main)–Bangkok/Suvarnabhumi Intl, Thailand*	667	749	718	-4,1
28	Paris/Charles De Gaulle–Tel Aviv/Ben Gurion, Israel	608	644	711	+10,5
29	Frankfurt (Main)–Singapore/Changi	721	722	711	-1,5
30	London/Heathrow–Newark/Liberty Intl, NJ, USA	740	689	710	+3,1
31	Paris/Charles de Gaulle–Genève/Cointrin, Switzerland	695	692	710	+2,5
32	Frankfurt (Main)–New York / J.F. Kennedy Intl, NY, USA	726	685	696	+1,6
33	Wien / Schwechat–Zürich, Switzerland	597	623	692	+11,1
34	London / Gatwick–Genève / Cointrin, Switzerland	643	712	687	-3,6
35	Paris / Orly–Marrakech / Menara, Morocco	502	619	687	+11,0
36	London / Gatwick–Orlando Intl, FL, USA	739	668	687	+2,7
37	Frankfurt (Main)–Istanbul/Atatürk, Turkey	661	650	686	+5,7
38	Paris/Charles de Gaulle–Zürich, Switzerland	630	665	684	+2,9
39	London/Heathrow–Bangkok/Suvarnabhumi Intl, Thailand*	669	665	672	+1,1
40	London/Heathrow–New Delhi/Indira Gandhi Intl, India	384	600	665	+10,9

Källa: Eurostat

**A**

PORTO  
BETALT

09-0161 | www.jerhammar.se LfV Tryck 2009

 **TRANSPORTSTYRELSEN**

Transportstyrelsen 601 73 Norrköping  
[www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)