



LUFTFARTSSTYRELSEN
Swedish Civil Aviation Authority

UPPFÖLJNING AV SLOTKOORDINERING

RAPPORT 2008:20
ISSN 1652-9707

FÖRORD

Luftfartsstyrelsen ska som sektoransvarig myndighet kontinuerligt följa och analysera utvecklingen inom svensk luftfart samt genomföra eller rekommendera regeringen åtgärder i syfte att förbättra luftfartssektorns funktionssätt.

Som ett led i myndighetens uppdrag att följa upp luftfartsmarknaden har ett behov identifierats att närmare undersöka hur slotkoordineringen tillämpas i Sverige och hur flygbolagen får tillträde till slottider. Tillämpningen av slotfördelningen ska enligt EG-förordningen vara oberoende, opartisk, icke diskriminerande och genomblickbar.

Luftfartsstyrelsen har genomfört intervjuer med dem som berörs och på så sätt fångat upp marknadens synpunkter. Luftfartsstyrelsen har även utvärderat sitt eget ansvar och arbete som behörig myndighet enligt förordning SFS1994:1808. Uppföljningen har visat att nuvarande ordning med en utsedd slotkoordinator för samordnade och tidtabellsanpassade flygplatser fungerar tillfredställande och har godtagbar acceptans från flygbolag och flygplatser. Det har dock framkommit synpunkter som gör att Luftfartsstyrelsen ser behov av en fördjupad analys. Även ett behov av att förtydliga Luftfartsstyrelsens roll och ansvar har framkommit.

Inför en eventuellt kommande revidering av EG-förordningen kan denna utredning ligga till grund för svensk ståndpunkt i de frågor som vi anser är problematiska.

Utredningen har genomförts av en uppföljningsgrupp bestående av utredarna Per Wickenberg och Zachri Forsberg från enheten för Marknad och omvärld (Um). Anders Gradin, Rättsavdelningen och Kalle Keldusild (Um) har bistått uppföljningsgruppen med stöd.

Norrköping den 18 juni 2008

Kerstin Hansdotter Sköld

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING.....	4
2	BAKGRUND	6
3	SYFTE.....	7
4	UPPDRAGET.....	7
5	TILLVÄGAGÅNGSSÄTT.....	8
6	EU:S GEMENSAMMA REGLER FÖR FÖRDELNING AV ANKOMST- OCH AVGÅNGSTIDER	8
7	IATA OCH ANDRA INTRESSEORGANISATIONER.....	9
8	KAPACITETSSITUATIONEN PÅ ARLANDA, BROMMA OCH LANDVETTER.....	10
8.1	Arlanda	10
8.2	Bromma.....	18
8.3	Landvetter	18
9	INTERVJUSYNPUNKTER FRÅN MARKNADSFÖRETRÄDARE.....	19
9.1	Om kapacitetssituationen.....	19
9.2	Om slotkoordinators arbete.....	20
9.3	Om samordningskommittéernas arbete.....	22
9.4	Om möjligheterna att etablera ny trafik.....	23
9.5	Om slotförordningen.....	24
9.6	Om framtiden.....	24
10	TILLÄMPNING AV RÅDETS FÖRORDNING NR 95/93.....	25
11	AIRPORT COORDINATION SWEEDEN (ACS)	28
12	SLOTKOORDINERING OCH TIDTABELLANPASSNING	30
13	SAMORDNINGSKOMMITTÉER	31
14	SLOTKOORDINERINGEN HOS VÅRA NORDISKA GRANNAR	32
14.1	Norge.....	32
14.2	Finland.....	32
14.3	Danmark	32
14.4	Island.....	33
15	KOMMENTARER OCH REKOMMENDATIONER.....	33
15.1	Kapacitetssituationen	33
15.2	Slotsamordnaren	34
15.3	Samordningskommittéerna	34
15.4	Förordningen	34
15.5	Organisationsform.....	35
15.6	Finansiering.....	35
15.7	Ansvarsfördelning	36
15.8	Föreskrift	36
15.9	Allmän trafikplikt	36
15.10	Sammanfattande rekommendationer.....	37
16	KÄLLFÖRTECKNING	38

1 SAMMANFATTNING

Uppföljningen har visat att nuvarande ordning med en utsedd slotkoordinator för samordnade och tidtabellsanpassade¹ flygplatser upplevs fungera tillfredställande och har godtagbar acceptans från flygbolag och flygplatser. Därmed inte sagt att dagens system saknar förbättringsmöjligheter.

Tillämpningen av slotfördelningen för Arlanda (samordnad), Bromma (samordnad) och Landvetter (tidtabellsanpassad) följer i princip EG-förordningen². Utöver förordningen finns ett detaljerat underlag från IATA i form av riktlinjer³ som också tillämpas, om de inte strider mot förordningen.

Tillämpningen av slotfördelningen ska enligt EG-förordningen vara oberoende, opartisk, icke diskriminerande och genomskådlig.

- *Oberoende.* I stort är slotkoordinatören oberoende, men konstruktionen med en ekonomisk förening, Airport Coordination Sweden (ACS), och därmed vem som är uppdragsgivare, samt ingångna avtal bör ses över.
- *Opartisk.* Inget i utredningen tyder på annat än en opartisk tillämpning.
- *Icke diskriminerande.* Inget i utredningen tyder på annat än en icke diskriminerande tillämpning.
- *Genomskådlig.* Även om en öppen redovisning sker av ACS vid flygplatsernas samordningskommittéer och vid förfrågan, så har synpunkter framkommit på avsaknad av en mer lättillgänglig och återkommande information. ACS arbetar för att skapa en hemsida för att sprida information på ett bredare sätt.

I högtrafik på Arlanda och under kortare tider (20 minuter) kan nuvarande kapacitetstak bli otillräckligt. Kapaciteten på Arlanda styrs av efterfrågan och möjligheter finns till en ökning av antalet slot per timme.

För Bromma ligger begränsningen huvudsakligen i den fysiska tillgången på uppställningsplatser och gater. Det nya avtalet med Stockholms stad och de restriktioner som gäller för Bromma är också faktorer som har betydelse för planeringen av flygtrafiken. Föreskrifter finns för Brommas fördelning av kapacitet mellan reguljär och allmän flygtrafik.

Landvetter är en tidtabellsanpassad flygplats. Någon brist på slottider förekommer inte och något behov av att utse Landvetter till samordnad flygplats föreligger för närvarande inte.

¹ Se förklaring i avsnitt 12

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 av den 21 april 2004 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser

³ IATA:s Worldwide Scheduling Guidelines (WSG)

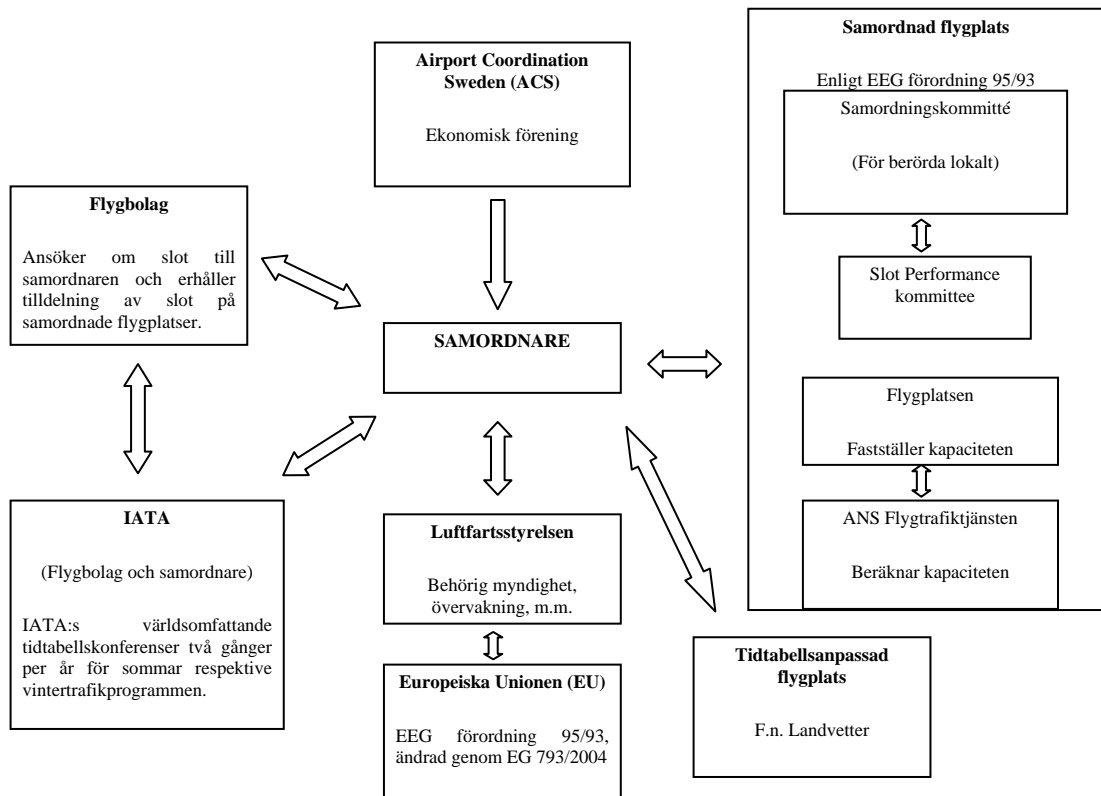
Ett behov av att förtydliga Luftfartsstyrelsens ansvar har framkommit vid några tillfällen under uppföljningens gång. De behov som lyfts fram har i utredningen sammanfattats i rekommendationer för ett fortsatt arbete i Luftfartsstyrelsen.

Inför en eventuellt kommande revidering av EG-förordningen kan denna utredning ligga till grund för svensk ståndpunkt i de frågor som är problematiska. De områden som lyfts fram av kommissionen är:

- Samordnarens oberoende ställning.
- Genomblickbar fördelning av slot.
- Reglerna för nytillträdande lufttrafikföretag.
- Lokala regler och riktlinjer på flygplatserna.
- Andrahandshandel med slot.
- Överensstämmelse mellan slottider och färdplaner.

Våra nordiska grannländer har konstruktioner för slotsamordning som i stort motsvarar de som förekommer i Sverige.

Figur 1: System för slotsamordning i Sverige



2 BAKGRUND

Sverige har två samordnade flygplatser, Arlanda och Bromma samt en tidtabellanpassad flygplats, Landvetter. Arlanda var samordnad (slotkoordinerad) och Landvetter tidtabellsanpassad redan innan tillkomsten av EG-förordning 95/93. Bromma blev samordnad genom tillkomsten av BCL A5⁴, Regler för Stockholms flygplatssystem avseende användningen av Stockholm-Bromma flygplats.

Luftfartsverket uppdrog 1996 åt Airport Coordination Sweden (ACS) att svara för samordning och fördelning av avgångs- och ankomsttider på Arlanda. Genom tilläggsavtal år 2000 mellan Luftfartsverket och ACS omhändertar ACS även dessa uppgifter för Bromma. År 2006 träffades dessutom ett tilläggsavtal om att ACS tar över uppdateringen av tidtabellinformation för Landvetter. På varje koordinerad flygplats finns dessutom en samordningskommitté (AACC för Arlanda och BACC för Bromma).

Myndighetens övervakning av hur ACS hanterar sitt åtagande har hittills främst skett genom myndighetens deltagande som observatör i samordningskommittéernas möten och genom samtal med samordnaren och olika intressenter. Myndighetens företrädare har också deltagit som observatör på några av de internationella slotkonferenser som hålls två gånger om året för flygbolagens globala tidtabellssamordning.

Som ett led i Luftfartsstyrelsens uppdrag att följa upp luftfartsmarknaden har ett behov identifierats att närmare undersöka hur slotkoordineringen tillämpas i Sverige och hur flygbolagen får tillträde till slottider.

Vidare har i ett meddelande från kommissionen om tillämpningen av förordning (EG) 793/2004 den 15.11.2007 kommissionen avrapporterat hur förordningen har tillämpats. Vissa problemställningar har noterats från remissinstanserna. Det gäller till exempel reglerna om nytillträdande flygbolag som inte gett den entydigt positiva effekt på konkurrensen som förväntats. Det finns också oklarheter och brister i tillämpningen av de regler som gäller slotkoordinators neutralitet och funktionella oberoende. Man har även pekat på möjligheten till lokala riktlinjer och åtgärder för att förhindra missbruk av tilldelade slottider. Missbruk kan vara exempelvis att ett flygföretag avsiktligt eller vid upprepade tillfällen bedriver lufttrafik utanför tilldelade tider eller inte utnyttjar tilldelade slottider.

Flygbolagen menar samtidigt att förändringar i regelverket inte kan åtgärda grundproblemet, nämligen bristen på flygplatskapacitet.

Kommissionen drar bland annat slutsatsen att den befintliga förordningen kan förbättras med ett tolkningsinstrument och så småningom tänka sig att göra en partiell översyn av förordningen om detta skulle visa sig vara nödvändigt.

⁴ LFS 2004:1 Regler för Stockholms flygplatssystem avseende användningen av Stockholm-Bromma flygplats

3 SYFTE

Denna uppföljning syftar till att:

- beskriva den svenska slotkoordineringen och studera hur väl den överensstämmer med EG-förordning 793/2004,
- bedöma marknadskonsekvenser av kapacitetssituationen och tillämpningen av förordningen,
- bedöma om, och i så fall när, Landvetter bör gå från tidtabellanpassad flygplats till samordnad,
- förbereda en svensk ståndpunkt inför kommande revidering av slotförordningen,
- förtydliga myndighetens ansvar och hur detta ansvar ska utövas, och
- bidra till att höja och bredda Luftfartsstyrelsens kunskap om slotfördelningssystemet.

4 UPPDRAGET

Uppdraget avser uppföljning av slotkoordineringen på Arlanda och Bromma.

I uppföljningen skall översiktligt beskrivas hur slotkoordineringen har utfallit vid respektive flygplats de senare åren samt hur olika intressenter upplever nuvarande system med slotkoordinering och ser på den framtida utvecklingen.

Nuvarande kapacitetssituation för respektive flygplats under den högst belastade trafiktiden skall redovisas. Vidare skall beskrivas hur kapaciteten kan komma att utvecklas under de närmast kommande åren samt i vilken mån erbjuden kapacitet förväntas kunna möta flygbolagens framtida behov av avgångs- och ankomsttider

Vidare skall beskrivas för respektive flygplats hur fördelning av avgångs- och ankomsttider har skett under högtrafiktider på olika flygbolag och hur fördelningen har förändrats under de senaste fem åren. Härvid skall särskilt studeras i vilken mån tilldelade slottider har utnyttjats och möjligheterna för nya och gamla flygbolag att etablera ny trafik under högtrafiktiderna. Den nuvarande kapacitetssituationen på Landvetter flygplats skall översiktligt redovisas och kommenteras.

Slutligen skall ett sammanfattande omdöme lämnas för hur berörda aktörer upplever nuvarande system för slotkoordinering och eventuella förslag till förändrade arbetsformer redovisas.

Rapporten ska även kunna tjäna som underlag för ställningstagande vid en eventuell framtida förändring av slotförordningen.

5 TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Utredningen har genomförts av en uppföljningsgrupp bestående av utredarna Per Wickenberg och Zachri Forsberg från enheten för Marknad och omvärld (Um). Anders Gradin, Rättsavdelningen och Kalle Keldusild (Um) har bistått uppföljningsgruppen med stöd.

Uppföljningen har i första hand skett genom individuella interjuver med representativa företrädare för berörda aktörer såsom flygbolag, allmänflyg, flygplatser, flygtrafiktjänst och samordnaren. Vidare har trafikstatistik för de senast fem åren insamlats och analyserats.

Uppföljningsgruppen har också tagit del av relevanta avtal, arbetsordningar, årsredovisningar m.m. (Se källförteckning sist i rapporten.)

6 EU:S GEMENSAMMA REGLER FÖR FÖRDELNING AV ANKOMST- OCH AVGÅNGSTIDER

EU har utarbetat regler som en direkt följd av att man genom det s.k. tredje luftfartspaketet öppnat den inre luftfartsmarknaden för konkurrens med i princip fritt marknadstillträde och fri prissättning. Som medlemsland i EU är Sverige bundet av Rådets Förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider (slot) vid gemenskapens flygplatser. Förordningen är ändrad genom ändringsförordningen (EG) nr 793/2004. Reglerna bygger i stort på branschens praxis i IATA:s riktlinjer WSG.

Utgångspunkten för förordningen är den allt större obalansen mellan luftfartens tillväxt och tillgången på lämplig infrastruktur vid flygplatser och där alltfler europeiska flygplatser inom gemenskapen blir överbelastade. Huvudsyftet med slotfördelningssystemet är därför att säkerställa ett effektivt kapacitetsutnyttjande och att främja konkurrens.

Förordningen betonar hur viktigt det är att fördelningen av ankomst- och avgångstider vid överbelastade flygplatser baseras på neutrala, genomblickbara och icke diskriminerande regler. Förordningen menar att kravet på neutralitet bäst tillgodoses om beslutet att samordna en flygplats tas av den medlemsstat som är ansvarig för flygplatsen och om beslutet baseras på objektiva kriterier.

Den medlemsstat som är ansvarig för den samordnade flygplatsen skall säkerställa att en samordnare utses, vars neutralitet är oomstridd. För att säkerställa en objektiv fördelning av ankomst- och avgångstider är det nödvändigt att informationen är genomblickbar.

Förordning ska också ses som ett led i gemenskapspolitikens strävan att främja konkurrens och uppmuntra ett ökat tillträde till marknaden, i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2408/92 (marknadstillträdesförordningen). För att förverkliga dessa mål krävs ett starkt stöd till lufttrafikföretag som avser att börja med verksamhet på flyglinjer inom gemenskapen.

Samtidigt som slotfördelningssystemet tar hänsyn till hävdvunna rättigheter, så kallade ”farfars rättigheter”, ger regelverket också utrymme för nytillträdande flygbolag på gemenskapens marknad. Vidare finns särskilda bestämmelser som säkerställer staternas möjligheter att upprätthålla regionalpolitisk viktig trafik, s.k. allmän trafikplikt.

I slotförordningen gör man som huvudregel inte någon åtskillnad på utrikes- och inrikesflygtrafiken och det i princip fria marknadstillträdet för flygtransporter inom EU.

7 IATA OCH ANDRA INTRESSEORGANISATIONER

International Air Transport Association (IATA) är en internationell gruppering av ett antal flygbolag som stödjer flygindustrin med att bland annat ta fram riktlinjer för internationell tillämpning av luftfartens regler.

En sådan publikation är IATA:s Worldwide Scheduling Guidelines (WSG). Publikationen innehåller förutom riktlinjer och principer för hur slotkoordineringen kan tillämpas även tekniska anvisningar och praktiska hänvisningar. Utöver slotförordningen har samordnaren att tillämpa de rekommendationer och de principer som återfinns i WSG.

WSG har beaktat Rådets Förordning (EEG) nr 95/93 (slotförordningen) och föreligger idag i sin 15:e utgåva. Utgåvan kan hämtas från IATA:s hemsida.⁵

En annan i sammanhanget intressant hemsida är Online Coordination System (OCS)⁶ som ger möjlighet att se tillgänglig kapacitet på samordnade och tidtabellsanpassade flygplatser. Även bokning och bekräftelse av slot är möjligt via hemsidan.

En intresseorganisation för europeiska flygplatsers samordnare heter European Union Airport Coordinators Association (EUACA) och representerar samordnarnas synpunkter i frågor kring slothanteringen i Europa. Organisationen har en hemsida⁷.

⁵ www.iata.org

⁶ www.online-coordination.com

⁷ www.euaca.org

8 KAPACITETSSITUATIONEN PÅ ARLANDA, BROMMA OCH LANDVETTER

8.1 Arlanda

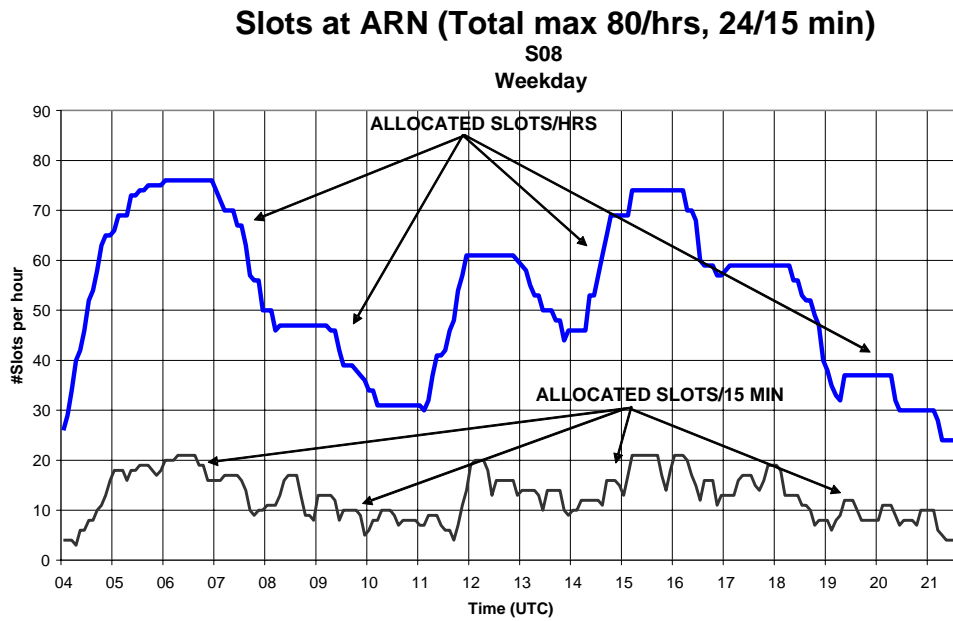
Flygplatsen tog år 2003 en tredje rullbana i drift. Det kapacitetstillskott som rullbanan gett utnyttjas i dagsläget inte fullt ut utom under en mycket smal morgonpeak på vardagarna. Idag ger rullbanesystemet på Arlanda ca 80 rörelser per timme. På sikt kan kapaciteten höjas till ca 90 rörelser.

Under 2007 hade flygplatsen totalt knappt 220 000 rörelser, en minskning gentemot föregående år med ca 3,5 %. För de närmaste åren räknar flygplatshållaren med att antalet rörelser vänder uppåt igen och arbetar efter en prognos på en årlig tillväxt i antalet rörelser med ca 1-1,6 %.

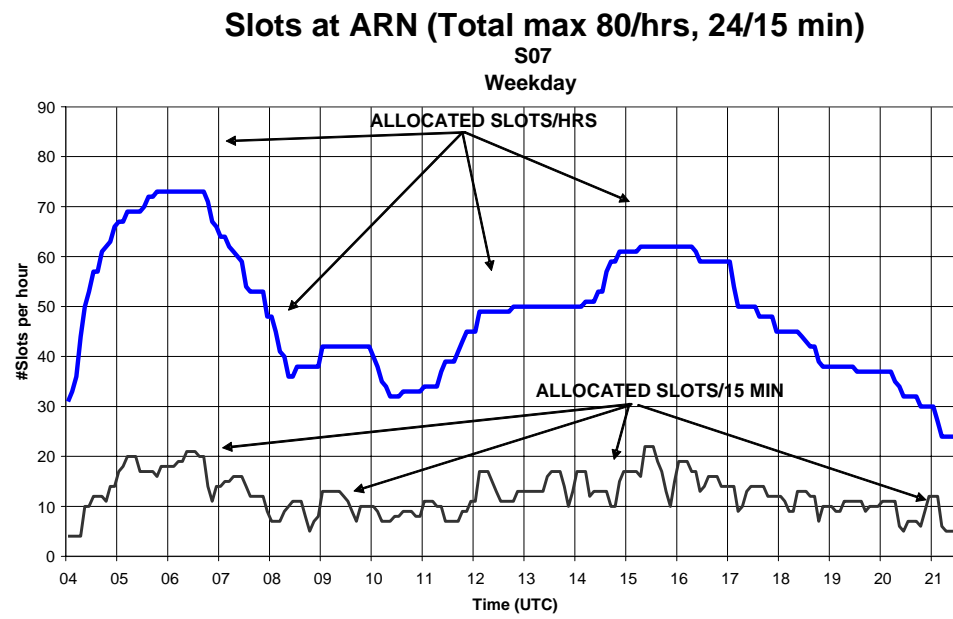
Trots de senaste årens nedgång i antalet rörelser har intresset för att flyga i den mest efterfrågade morgonpeaken ökat något. För Arlanda är det rullbanornas kapacitet som är den avgörande faktorn för flygplatsens kapacitet. Flygplatsen har genom överenskommelse med flygtrafiktjänsten satt nuvarande kapacitetstak till 80 rörelser per timma. Kapaciteten fastställdes inför perioden W04. Under hög belastning fördelas slotar även för kortare perioder vilket momentant kan ge högre antal.

Den planering som ACS gjort inför perioden S08 visar att det är möjligt att avveckla trafiken med nuvarande kapacitet. En iakttagelse är att efterfrågan på eftermiddagen har ökat och nu närmar sig kapacitetstaket. Anmält behov respektive samordnarens fördelning av slot över dygnet för perioden S08 visas nedan. Som jämförelse bifogas även fördelningen för perioderna S07, S06 och S05. Notera att UTC är 2 timmar före lokal tid.

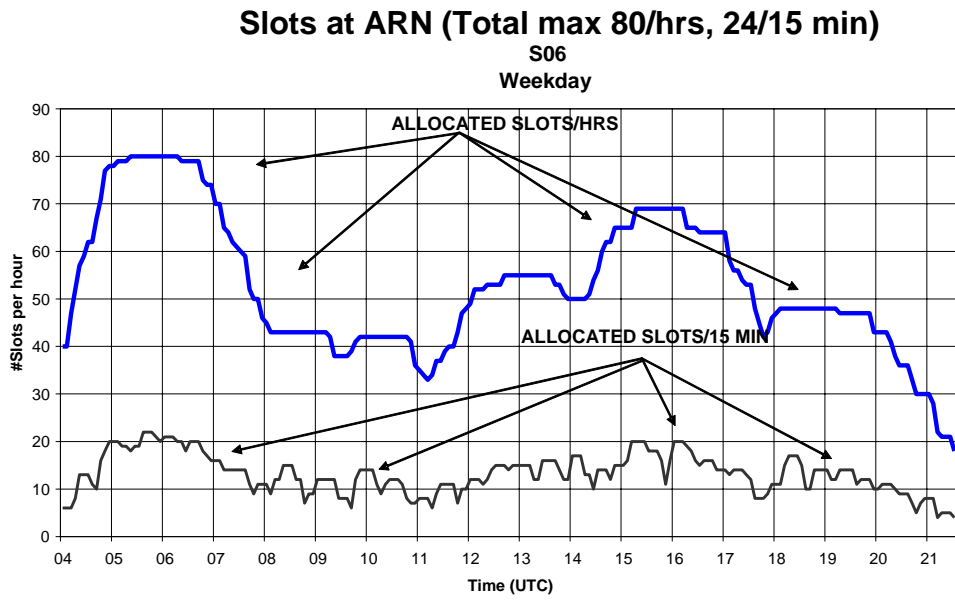
Figur 2. S08



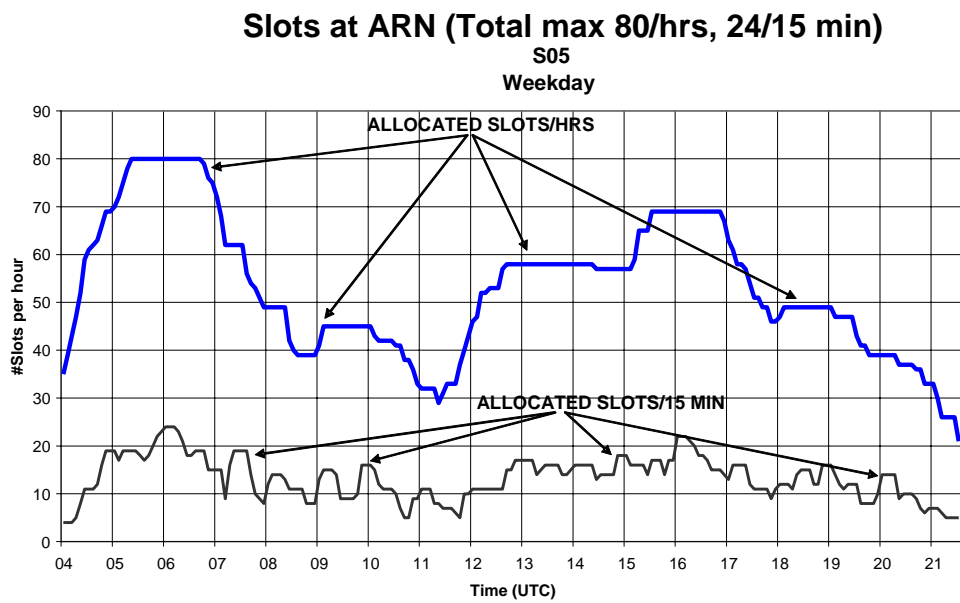
Figur 3. S07



Figur 4. S06



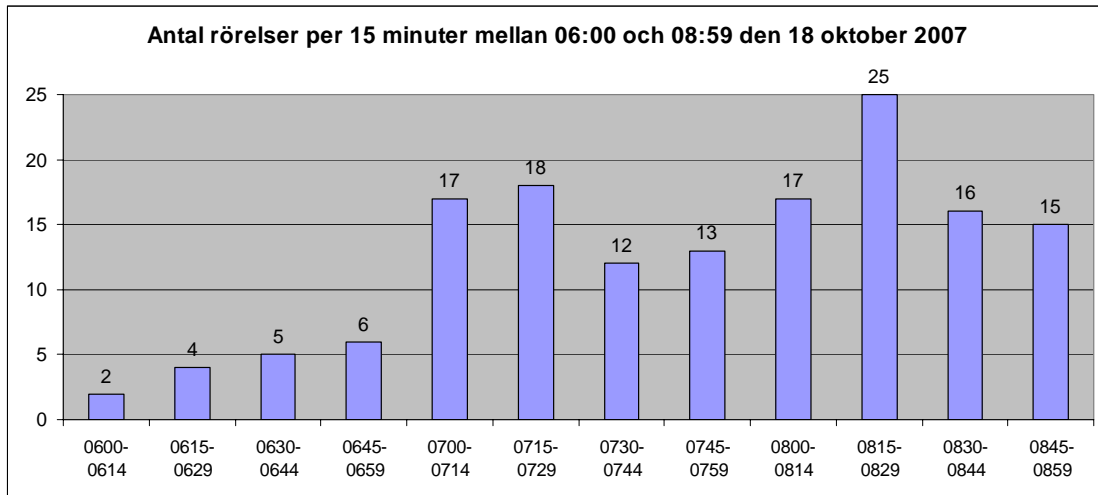
Figur 5. S05



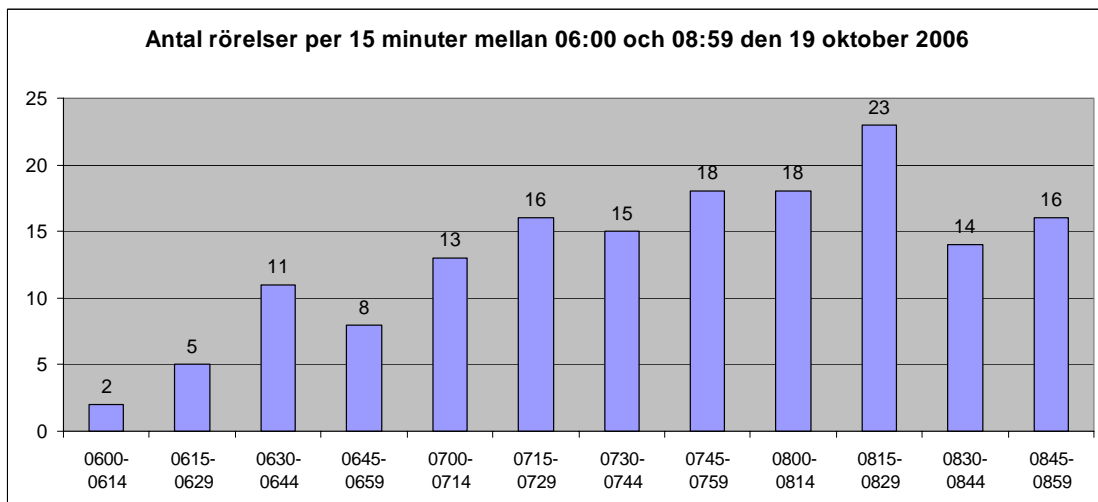
8.1.1 Fördelning av verkligt antal rörelser

En sammanställning har gjorts av flygföretagens verkliga antal rörelser på Arlanda. Underlaget visar en oktoberdag, lokal tid 06:00 till 09:00 för åren 2007, 2006, 2005, 2004 och 2003.

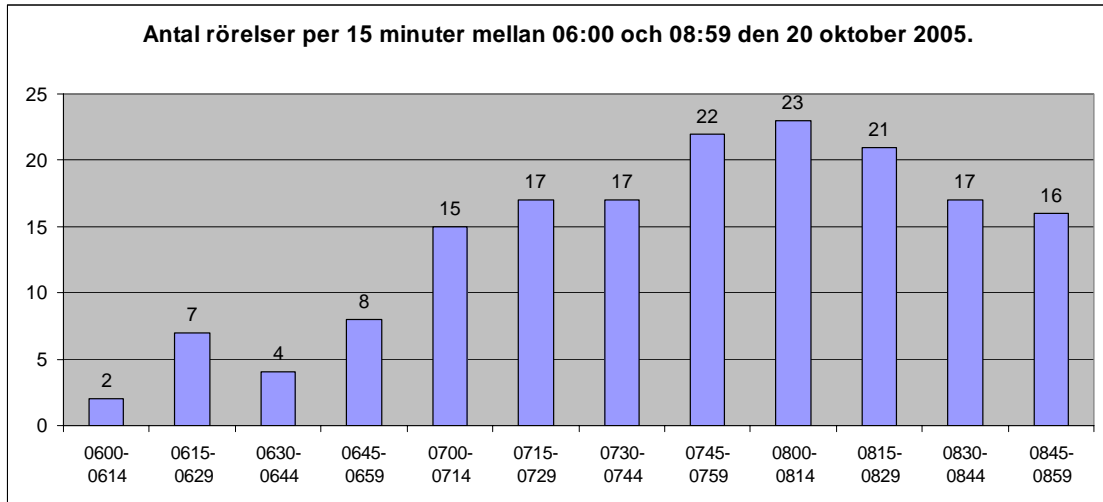
Fördelning 1. 2007



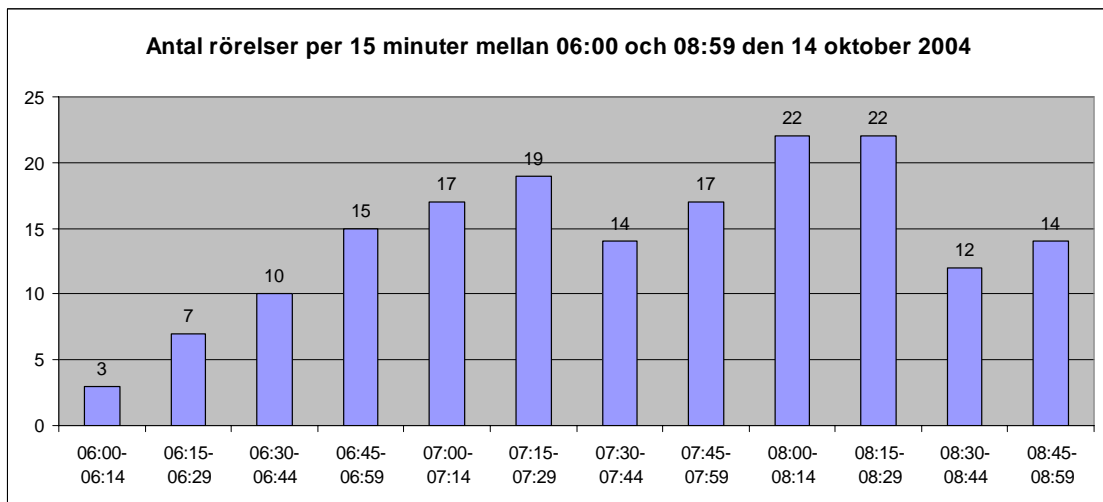
Fördelning 2. 2006



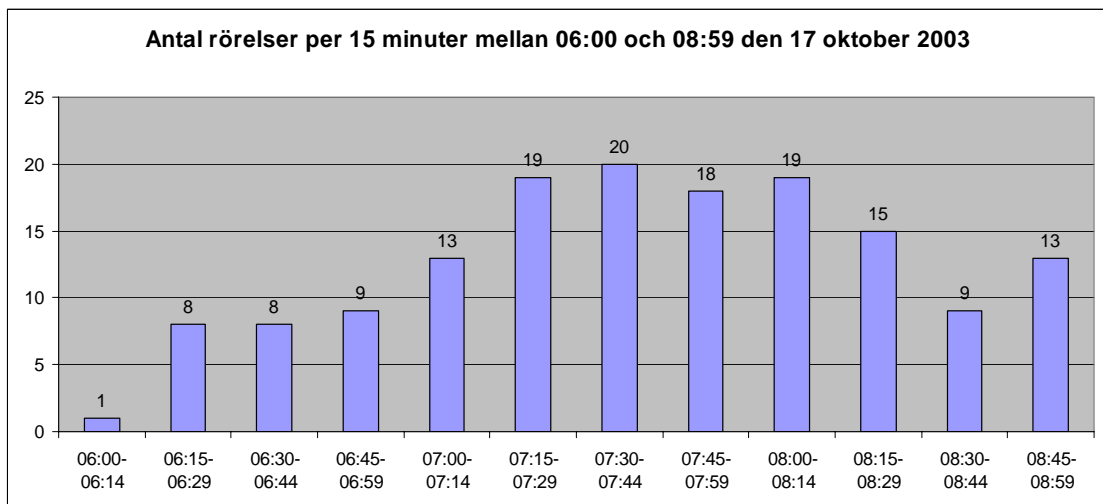
Fördelning 3. 2005



Fördelning 4. 2004



Fördelning 5. 2003



8.1.2 Diagram över verkligt antal rörelser fördelade per bolag.

Nedanstående diagram visar verkligt antal rörelser per bolag under tre timmar i högtrafik på Arlanda för åren 2007, 2006, 2005, 2004 och 2003. Man kan där utläsa att de två mycket dominerande bolagens relativa andel har minskat. Tillkommande start- och landningstider har även gått till andra bolag än de redan väl etablerade på flygplatsen. Det visar att det har kommit in nya bolag på Arlanda som konkurrerar med de etablerade bolagen under de mest belastade morgontimmarna.

Diagram 1. 2007

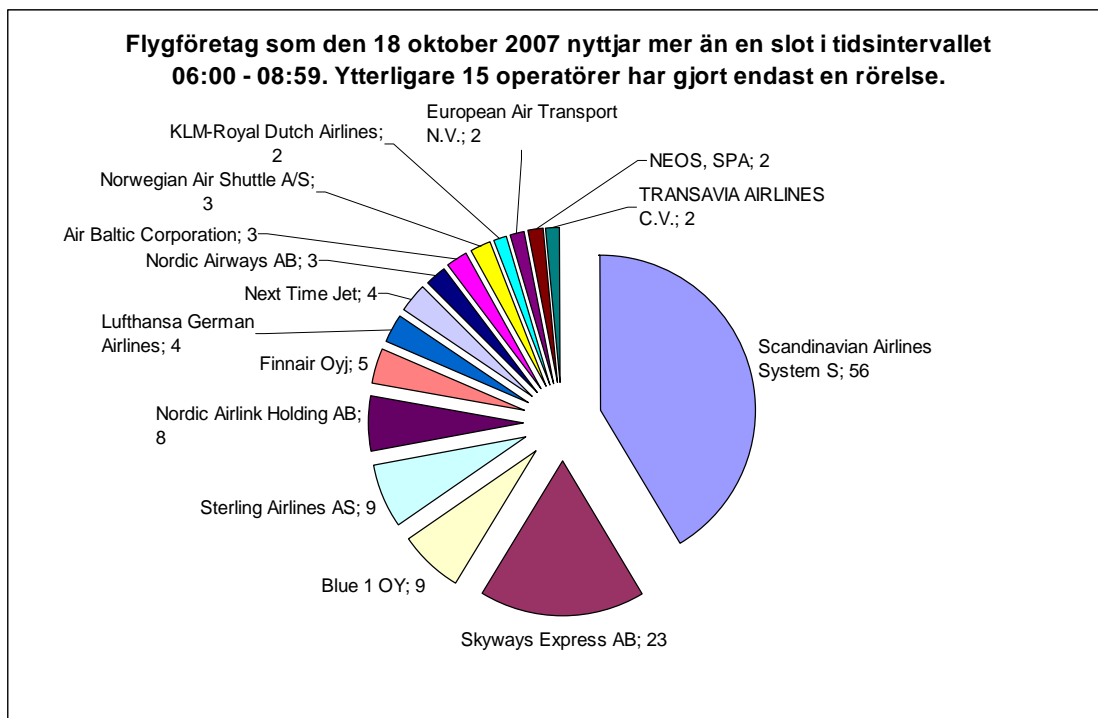


Diagram 2. 2006

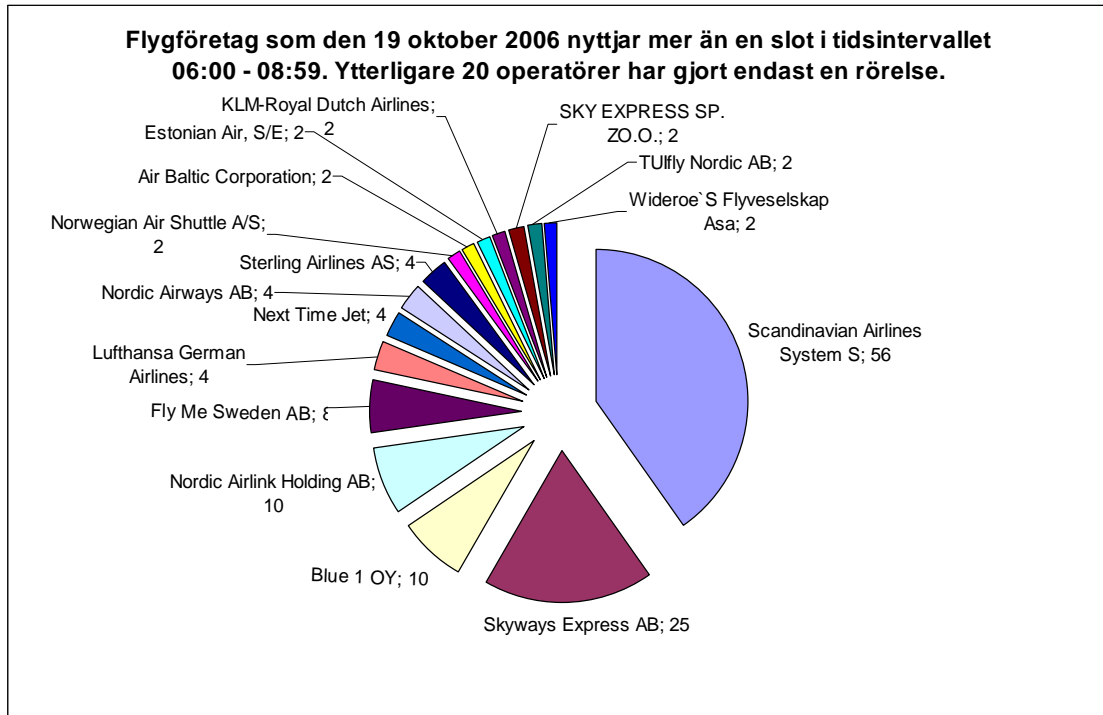


Diagram 3. 2005

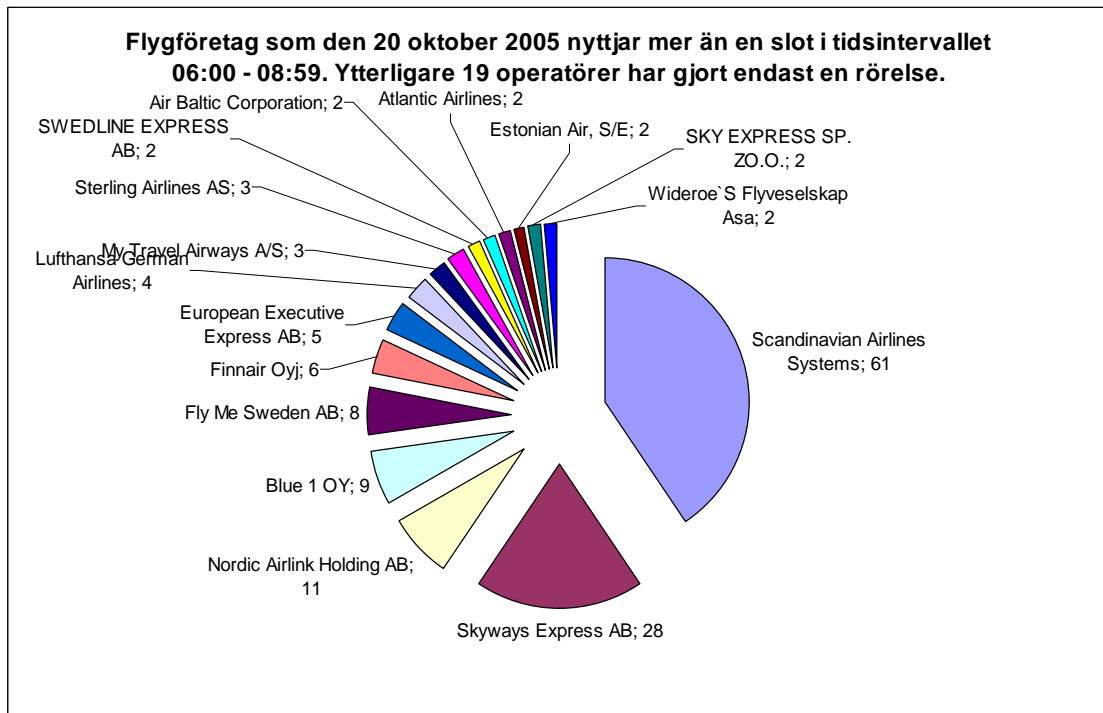


Diagram 4. 2004

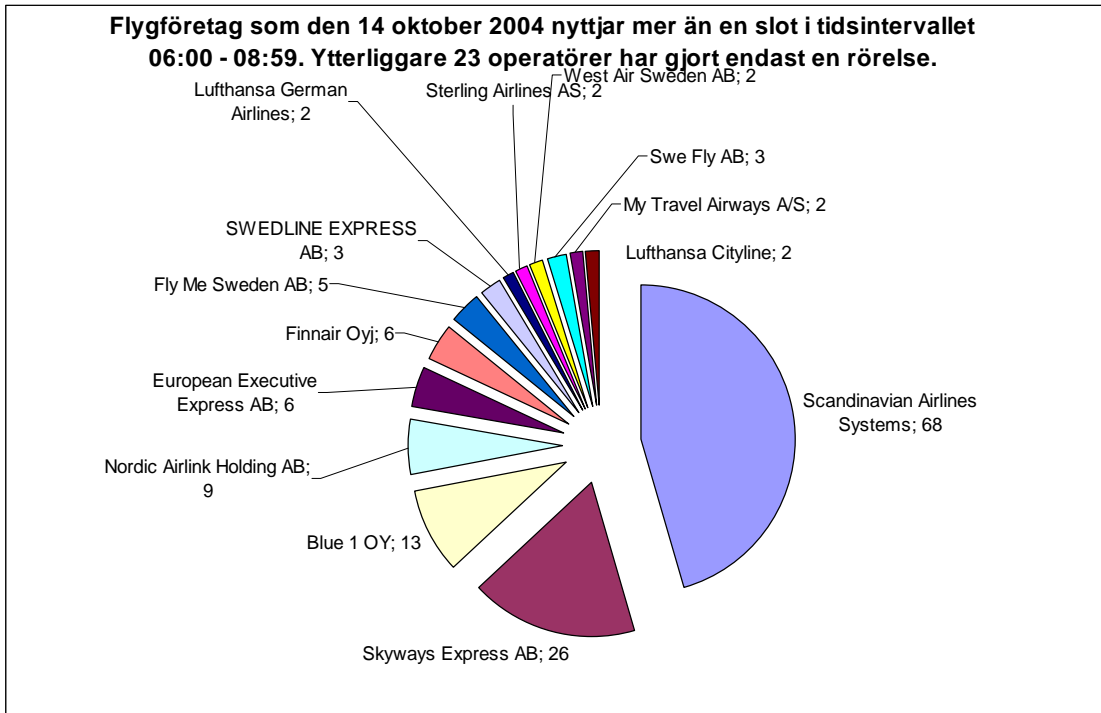
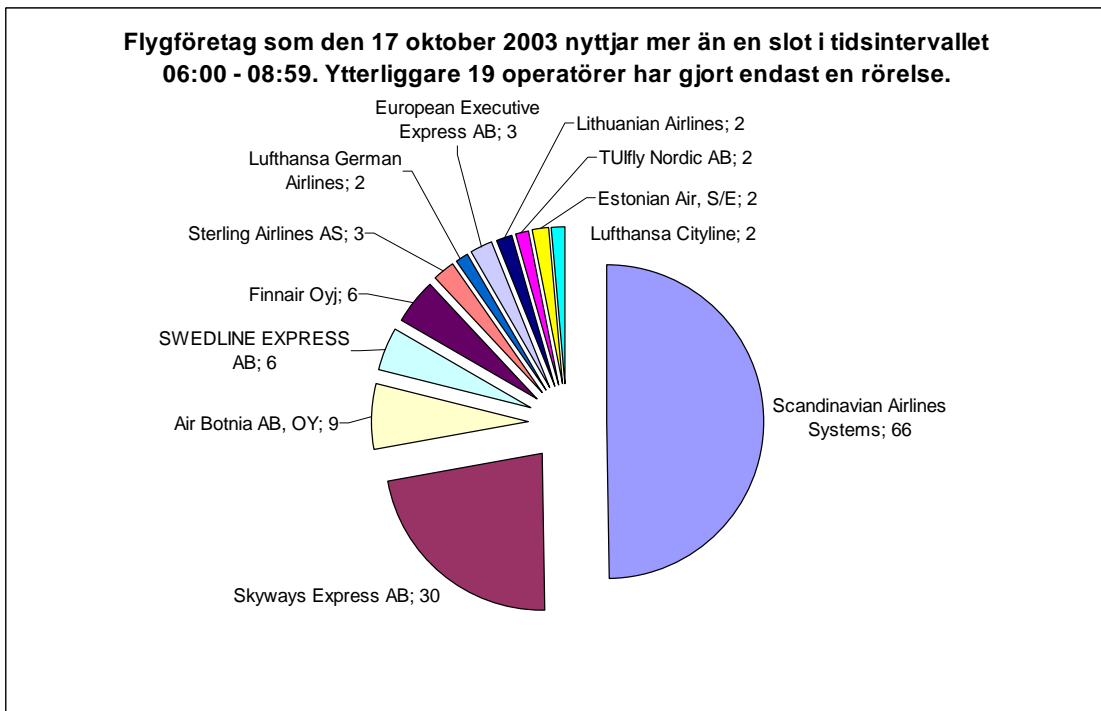


Diagram 5. 2003



8.2 Bromma

För verksamhet vid Bromma flygplats gäller särskilda förutsättningar som på olika sätt begränsar flygplatsens användning. Begränsningarna följer bland annat av villkoren enligt miljöskyddslagen och avtalet med Stockholms stad om markupplåtelsen.

Utöver verksamheten från den reguljära flygtrafiken finns även en betydande mängd allmänflyg. Till allmänflyg räknas här även in övrig flygverksamhet, exempelvis s.k. affärsflyg och den statsluftfart, som förekommer på Bromma.

Bromma har ett kapacitetstak på cirka 30 rörelser per timme. Antalet tillgängliga avgångs- och ankomsttider för slotkoordinatören att fördela till reguljärflyget är satt till 23 per timme. Mellanskillnaden är den pool som föreskrivits för allmänflyget.

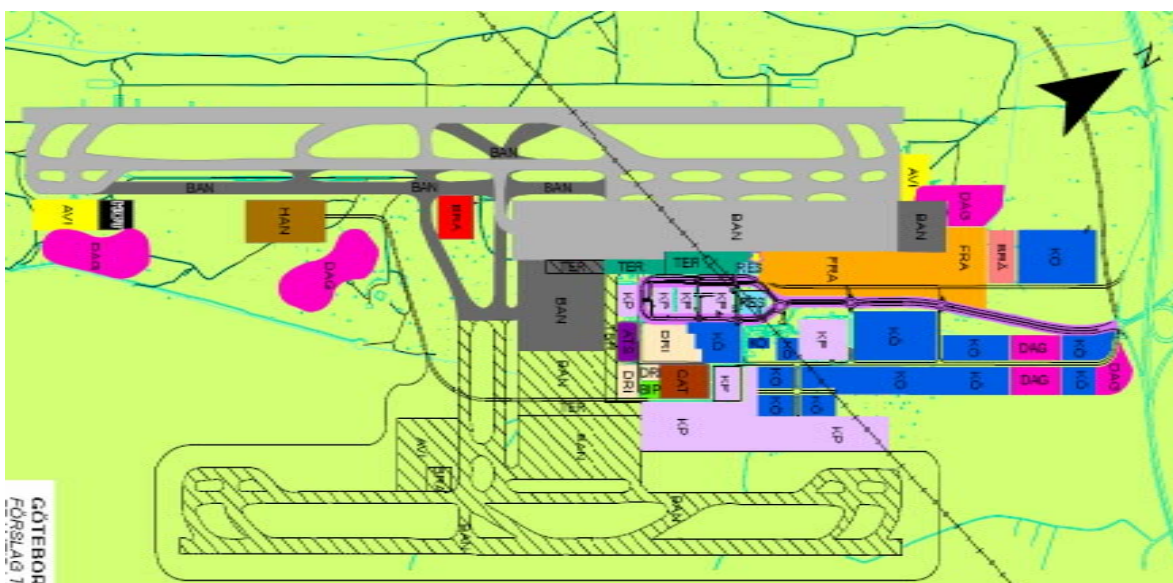
8.3 Landvetter

Landvetter har varken nu eller för de närmaste åren någon uttalad kapacitetsbrist på rullbanorna. Av rullbanornas teoretiska kapacitet på cirka 35 rörelser per timme utnyttjas normalt under morgonpeaken i storleksordning 70-80 %. Men flygplatsen har trots en fortlöpande kapacitetsutbyggnad av bland annat uppställningsplatser och incheckningsdiskar en begränsning i dessa funktioner under peaktid.

Under hösten 2008 tas nästa om- och tillbyggnad av terminalbyggnaden i drift. Terminalbyggnaden bedöms därefter ha ett kapacitetstak på cirka 6 miljoner passagerare per år, att jämföra med dagens faktiska antal passagerare på ca 4,3 miljoner. Även en utbyggnad av antalet uppställningsplatser planeras för de närmaste åren.

Landvetter är en så kallad tidtabellsanpassad flygplats och har i princip inte brist på kapacitet för avvecklingen av flygtrafiken. Någon samordning är därför inte heller aktuell. En kännedom om flygföretagens trafik under perioder av hög belastning underlättar dock för flygoperatörernas och flygplatsens planering.

Figur 6: Masterplan Landvetter, utkast augusti 2007



9 INTERVJUSYNPUNKTER FRÅN MARKNADSFÖRETRÄDARE

Nedan redogörs för belysande utdrag från de intervjuer som gjorts med branschföreträdare. Utdragen är hämtade från de minnesanteckningar som gjorts efter varje intervju. Samtliga intervjupersoner har tagit del av anteckningarna från respektive intervju och erbjudits möjlighet att korrigera eventuella missuppfattningar. Valet av utdrag svarar utredningen för.

9.1 Om kapacitetssituationen

9.1.1 Flygplatser

- Arlanda anmäler till slotkoordinatören efter samtal med flygtrafiktjänsten den kapacitet som flygplatsen planeringsmässigt kan klara av.
- De förestående förändringarna på Bromma kommer att påverka kapaciteten men snarare då på grund av brist på uppställningsplatser och terminalutrymme än antalet avvecklade rörelser per timme.
- Landvetter har i princip ingen brist på kapacitet. Landvetters mest belastade tidsperiod är flygavgångarna på morgonen.

9.1.2 Flygoperatörer

- Kapacitetssituationen på Arlanda upplevs inte som något stort problem. En begränsning finns i morgontrafiken.
- De 82 slot som nämns som kapacitet på Arlanda upplevs inte nås i verkligheten.
- Det är svårt för reguljärflyget att få slot på Arlanda i peaktiden.
- Charter har oftast sitt behov utanför peaktiden.
- Långlinjer kan på grund av med- eller motvind hamna utanför tilldelad slot och i den högbelastade tiden på Arlanda.
- Tillfälliga störningar på grund av väder eller teknik kan innebära att tilldelad slottid på Arlanda inte kan hållas men dessa avvikelser har kunnat lösas på ett tillfredställande sätt.
- Rekvisition av slot i peak för att tillgodose upphandlad flygtrafik är dåligt utnyttjande av tillgänglig kapacitet.
- Behoven av slottid skiljer sig åt mellan olika flygbolag då produkterna inte är likvärdiga eller jämförbara. Exempelvis Charter - linjefart, lågpris - reguljär eller transport till en destination - transport med flera omstigningar.

- Ett problem för vissa operatörer är att flygplatsen måste göra många omparkeringar bland annat på grund av uppdelningen av passagerare i Schengen, icke Schengen och 3:e land.
- Flygbolagen menar att de följer regelverket och i tid gör anmälan av behov respektive återlämning av icke utnyttjade slot.

9.1.3 Flygtrafiktjänsten

- Den faktiska peaken på Arlanda är för närvarande 20 minuter på morgonen.
- Flygtrafiktjänsten gör beräkningar till flygplatsen för en teoretisk och planerad kapacitet för Arlanda. För närvarande ligger den på 40 landningar och 42 starter.
- Nuvarande arbetsmetoder för flygtrafiktjänsten på Arlanda (TWR) kan förbättras och en kapacitet på 90 rörelser kan vara möjlig att uppnå till år 2012.

9.1.4 Slotsamordnaren

- Uppgifter om Arlandas och Brommas kapacitet fås från flygplatsen och ifrågasätts inte.
- Fördelningen av slot sker enligt principer i EG-förordningen och IATA:s WSG.

9.1.5 Allmänflyget

- Allmänflyget har en del av den totala kapaciteten på Bromma avsatt för sin verksamhet och detta har fungerat bra hittills.
- Mycket liten del av allmänflyget nyttjar Arlandas kapacitet.

9.2 Om slotkoordinators arbete

9.2.1 Flygplatser

- Arlanda flygplats har ingen del i slotkoordinators bearbetning av flygbolagens behov och slottilldelningar.
- Samordningen av Bromma är kvotinriktad och har delvis andra förutsättningar än motsvarigheten på Arlanda.
- Slotkoordinatör levererar ett underlag till Landvetter som förs över och också finns tillgängligt i förekommande informationssystem SCORE och SAFIR.

9.2.2 Flygoperatörer

- Upplever att arbetet är neutralt och inte har några bindningar till intressenterna.
- Koordineringen sker enligt EG regelverket och IATA:s WSG.
- ACS anses som den formellt ansvarige för slothanteringen i Sverige.
- I princip all tilldelning av slot i peak sker på grund av farfars rättigheter.
- Framförde att det är bra att myndigheten övervakar slothanteringen.
- Utgår från att alla flygbolag behandlas lika.
- Genomblickbarheten kan göras bättre.
- Beroende på hur aktiv man är i hanteringen så uppfattas tillgången till och spridningen av information som bra och tydlig till att spridningen kan förbättras.
- Nuvarande tillämpning skiljer sig åt mellan olika stater. Det är önskvärt med en mer likformig hantering.
- Klagomål på tilldelningen av slot förekommer sällan vilket tolkas som ett bra betyg för slotkoordinators arbete.
- Man efterlyser en tidigare och bättre återkoppling av möjligheten att få en viss slottid.
- Alternativ till nuvarande slothantering är möjligt att tänka sig, exempelvis en myndighet som huvudman.
- Den allmänna uppfattningen är att en slotkoordinering är nödvändigt på Arlanda.
- De utländska flygföretagen representeras på Arlanda genom Airline Operators Committee (AOC).

9.2.3 Flygtrafiktjänsten

- Ingen direkt dialog förekommer med slotkoordinatören. Dialogen sker med flygplatsen.

9.2.4 Slotsamordnaren

- Arbetsfördelningen är att Arlanda tar 55 %, Bromma 25 % och Landvetter 20 % av den tillgängliga resursen på 2 årsarbetare.
- Arbetet med slotfördelningen sker enligt fasta rutiner som finns publicerade i WSG.

- Direkt missbruk påtalas omedelbart till operatören men det finns även irriterande problem som inte är så lätta att komma åt. Exempel är att flygbolagets tidtabell anger en annan tid än den tilldelade slottiden.
- Flygbolagen är bra på att lämna erforderligt underlag och i rätt tid.
- En Slot Performance Committee finns att aktivera för att undersöka missbruk eller överträdelser.
- Arbetet sker på uppdrag av ACS och regleras av ett uppdragsavtal för Arlanda samt tilläggsavtal för Bromma och Landvetter.
- Avtal finns även med Arlanda ramptorn för arbetet som behövs utanför ordinarie kontorstid.

9.2.5 Allmänflyget

- Blir av intresse om den påverkar allmänflyget.

9.3 Om samordningskommittéernas arbete

9.3.1 Flygplatser

- Slotkoordinatören lägger fram sitt förslag till fördelning. Inga större problem har aktualiserats vilket tolkats som att kommitténs arbete fungerar bra på Arlanda och Bromma.
- Arlanda har en egen kommitté med en egen arbetsordning.
- Bromma har en egen kommitté med en egen arbetsordning.
- Landvetter saknar motsvarighet till samordningskommitté.
- Förslag på lokala regler har tagits fram på Bromma.

9.3.2 Flygoperatörer

- Alla berörda flygbolag har inte alltid kallats till kommitténs möten på Arlanda.

9.3.3 Flygtrafiktjänsten

- Flygtrafiktjänsten deltar i kommitténs möten.

9.3.4 Slotsamordnaren

- Slotsamordnaren deltar vid kommitténs möten som observatör.

9.3.5 Allmänflyget

- Allmänflyget blir för närvarande inte kallat på Bromma men önskar att AOPA blir det i framtiden.

9.3.6 Övrigt

- Arlanda flygplats sköter det praktiska, kallelse, lokal, protokoll, etc.
- Möten sker återkommande vid Arlanda och Bromma.
- Diskuterar de frågor som anmäls.
- Protokoll sprids till mötesdeltagarna. Eventuell övrig spridning är oklart.
- Protokoll på engelska även för Bromma

9.4 Om möjligheterna att etablera ny trafik

9.4.1 Flygplatser

- Någon möjlighet för nya bolag att få slottider på Arlanda under peaktid är praktiskt inte möjligt.
- Restriktionerna på Bromma gör att det i praktiken inte tillkommer någon ny trafik.

9.4.2 Flygoperatörer

- Nuvarande situation på Arlanda ger små möjligheter att få nya slot i peak.
- Flygbolagen får inte exakt vad de begär men oftast så accepteras den erbjudna tilldelningen. Skillnader på 5 eller 10 minuter har i praktiken liten betydelse men blir avvikelserna 1 timme så är tilldelningen inte längre lika attraktiv.
- Vid planeringen av bolagets slotbehov är även utestationens agerande av betydelse. För inrikestrafiken bör detta uppmärksammas då oberoendet hos en markttjänst som ägs av ett konkurrerande flygbolag kan ifrågasättas.

9.4.3 Flygtrafiktjänsten

- Flygtrafiktjänsten avvecklar den trafik som är aktuell och styrs ej av flygföretagens tilldelade slottider.

9.4.4 Slotsamordnaren

- Det har funnits utrymme för nytillträdande bolag att få slot.

9.4.5 Allmänflyget

- Brommas avtal med Stockholms stad kommer att förändra förutsättningarna för allmänflyget då flera aktörer i framtiden ska samsa där.

9.5 Om slotförordningen

9.5.1 Flygplatser

- Man menar att nuvarande tillämpning på Arlanda och Bromma är effektiv och följer regelverket samt att det inte förekommer prioriteringar som missgynnar en enskild operatör.
- Landvetter är inte så bekant med regelverket kring slotsamordning.

9.5.2 Flygoperatörer

- EU borde ställa högre krav på en förutsägbar hantering och en begränsning av staternas möjlighet till lokala tillämpningar.
- Medvetet missbruk av slot bedöms inte förekomma.

9.5.3 Slotsamordnaren

- Mer konkurrens genom strängare krav på återlämning av slot. Det ska kosta om slot ej utnyttjas.
- Skydda nytillkomna operatörer genom att ge dem egna kriterier.
- Friare händer för slotkoordinatören att skapa konkurrens.

9.6 Om framtiden

9.6.1 Flygplatser

- Den framtida planeringen för Arlanda bygger på att nå 90 rörelser år 2012.
- Stora förändringar på Bromma tack vare nytt avtal med Stockholms stad.
- Landvetter har en utbyggnadsplan som sträcker sig över cirka 10 år.

9.6.2 Flygoperatörer

- Det är möjligt att större plan och mindre antal rörelser kommer att minska behovet av slotkoordinering.
- En större miljömedvetenhet, högre bränslekostnader och en eventuellt kommande lågkonjunktur innebär att flygbolagen anpassar utbudet av flyglinjer till en ändrad efterfrågan.

- Handel med slot har både för- och nackdelar. För små bolag kan det bli dyrt att köpa attraktiva slot för att kunna konkurrera.
- Sker handeln med slot på lika villkor för alla bolag så är den acceptabel.

9.6.3 Slotsamordnaren

- En hemsida för ACS håller på att tas fram.

9.6.4 Allmänflyget

- Framtiden för allmänflyget på Bromma är besvärligt och alternativa lokaliseringar saknas för närvarande.

10 TILLÄMPNING AV RÅDETS FÖRORDNING NR 95/93

Enligt förordning SFS 1994:1808 är Luftfartsstyrelsen behörig myndighet när uppgifter skall fullgöras enligt rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser, (Slotförordningen). Förordningen 95/93 är ändrad genom ändringsförordningen (EG) 793/2004. I samband med bildandet av Luftfartsstyrelsen den 1 januari 2005 har styrelsen bemyndigats det ansvar som tidigare legat på Luftfartsverket enligt förordningen.

I detta sammanhang är det naturligt att redovisa de uppgifter som åvilar en medlemsstat enligt förordningen och hur detta är omhändertaget i Sverige, särskilt som det i uppdraget till denna uppföljning ingår att lämna förslag på förändrade arbetsformer om så skulle vara motiverat.

Artikel 3 i slotförordningen anger villkoren för när och hur en medlemsstat är skyldig, respektive får utse en flygplats som samordnad eller tidtabellsanpassad. Arlanda blev föremål för samordning (slotkoordinering) och Landvetter blev en tidtabellsanpassad flygplats före tillkomsten av slotförordningen. Något myndighetsbeslut som ger flygplatserna denna status har aldrig fattats. Vid tidpunkten för slotförordningens tillkomst gjorde Luftfartsverket den bedömningen att det inte var nödvändigt att fatta ett särskilt myndighetsbeslut (eventuellt i form av föreskrift) om detta. För Bromma flygplats, som fick status som samordnad flygplats efter slotförordningens tillkomst, meddelade dock Luftfartsverket detta genom föreskrift i samband med att regler för Stockholms flygplatssystem avseende användningen av Stockholm - Bromma flygplats utfärdades år 2000. LFS 2004:1 (BCL-A5)

Artikel 4 ålägger en medlemsstat ett antal uppgifter i förhållande till samordnaren:

- Samordnaren är oberoende vid samordnade flygplatser genom att samordnaren är funktionellt åtskild från enskilda berörda parter. Systemet för finansiering av samordnarens verksamhet skall vara så inrättat att samordnarens oberoende ställning tryggas.
- Samordnaren handlar i enlighet med denna förordning på ett opartiskt, icke-diskriminerande och öppet sätt.

När det gäller att utse samordnare tog Luftfartsverket initiativ till att Airport Coordination Sweden bildades. Förordningen kräver på intet sätt att medlemsstaten själv svarar för samordningen. Det uttryck som används i förordningen är "att se till". Den ordning som är etablerad i Sverige med att ACS är bildat och förvaltar samordningsfunktionen torde vara tillfyllest ur förordningens synvinkel. Liknande arrangemang finns i de övriga nordiska länderna.

Artikeln ålägger dock medlemsstaten ett antal övervaknings- eller tillsynsuppgifter när det gäller samordnarens verksamhet. Hittills har dessa uppgifter i huvudsak fullgjorts genom att myndigheten, på det sätt förordningen anger, medverkar i samordningskommittéernas möten. Funktionellt har detta hittills visat sig fungera tillfredställande. Frågan är dock om detta bör kompletteras med andra åtgärder och vilka formella krav som behöver uppfyllas för att tillgodose kraven på genomblickbarhet, icke diskriminering och öppenhet.

Artikel 5 behandlar samordningskommittén som medlemsstaten har att se till att den finns på samordnade flygplatser. Sådan kommitté finns idag utan någon särskild myndighetsåtgärd härom på Arlanda medan för Bromma är kommittén föreskriven i BCL-A5.

Enligt *Artikel 6* skall den ansvariga medlemsstatens myndighet se till att samordningsintervall och tilldelningsparametrarna för ankomst- och avgångstider fastställs två gånger per år för samordnade flygplatser, varvid de tekniska, driftsmässiga och miljömässiga begränsningarna och förändringar beträffande dessa skall beaktas. Detta sker i Sverige, utan särskild medverkan av Luftfartsstyrelsen, genom överenskommelse mellan flygtrafiktjänsten och flygplatsen. Med hänsyn till tidtabellskonferenserna skall parametrarna lämnas till flygplatsens samordnare i god tid före den första tilldelningen av ankomst- och avgångstider. Dessa och andra viktiga tidpunkter publiceras i IATA:s riktlinjer WSG.

Funktionellt synes detta fungera tillfredställande. Förordningen ställer även här kravet på "att se till". Innebär detta att myndigheten skall fastställa eller godkänna tilldelningsparametrarna? Ordalydelsen "se till att tilldelningsparametrarna för ankomst- och avgångstider fastställs två gånger per år för samordnade flygplatser" torde inte innebära att Luftfartsstyrelsen har en skyldighet att göra detta. En annan sak är hur Luftfartsstyrelsen kontrollerar att detta sker. Här finns ett utrymme för viss reglering och frågan kan behöva aktualiseras särskilt om Luftfartsverket bolagiseras.

Artikel 8 anger att en samordningskommitté kan anta lokala regler. Sådana regler måste godkännas av medlemsstaten, alltså Luftfartsstyrelsen. Luftfartsstyrelsen har dock ännu inte haft något sådant ärende. Frågan kan dock komma att bli aktuell för Bromma.

Enligt *Artikel 9* får en medlemsstat reservera de ankomst- och avgångstider vid samordnade flygplatser som krävs för planerad trafik på flyglinjer där det råder allmän trafikplikt i enlighet med artikel 4 i förordning (EEG) nr 2408/92. Luftfartsverket har fattat sådana beslut som alltjämt är i kraft. För Luftfartsstyrelsen blir det aktuellt att fatta nya beslut först om och när Rikstrafiken anmäler behov av reservation av nya tider för de linjer som enligt regeringens beslut omfattas av allmän trafikplikt. Någon närmare reglering från Luftfartsstyrelsen sida bedöms inte vara nödvändig.

Vid föregående reservation gavs ACS i uppdrag att ha hand om och fördela dessa reserverade ankomst- och avgångstider. En ny upphandling av flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt pågår för närvarande för perioden 26 oktober 2008 till den 30 oktober 2011.

Artikel 10 som har rubriken ” Ankomst- och avgångstidsreserv” innehåller viktiga bestämmelser om och i vilka fall samordnaren skall ”konfiskera” tilldelade tider från flygföretag som inte utnyttjar tilldelade tider i tillräcklig grad. Här finns även en befogenhet för medlemsstaten att begära att kommissionen skall granska denna del av samordnarens verksamhet. Artikel 10 innehåller vidare en skyldighet för medlemsstaten att se till att samordningskommittén sammankallas om nytillträdande flygbolag har problem. Frågan är om detta kräver någon form av reglering.

Artikel 11 innehåller ett bemyndigande för medlemsstaten att föreskriva om medling.

Artikel 12 innehåller krav på medlemsstaten att informera kommissionen om problem som ett lufttrafikföretag kan stöta på vid flygplatser i tredje land.

Artikel 14 innehåller ett allmänt stadgande om att medlemsstaten skall sörja för att det finns påföljder eller likvärdiga åtgärder mot lufttrafikföretag som flyger i strid mot tilldelade tider. Denna fråga har tidigare behandlats av en arbetsgrupp i Luftfartsstyrelsen som drog slutsatsen att Luftfartsstyrelsen inte har stöd för att själv föreskriva sanktioner. Något allvarligt missbruk har hittills inte påvisats på de två samordnade flygplatserna. En gruppering kallad Slot Performance Committee (SPC) har upprättats på Arlanda och dess syfte är att stävja eventuellt missbruk av tilldelade slot.

Artikel 14a som handlar om rapportering och samarbete mellan kommissionen och medlemsstaterna när det gäller förordningens tillämpning, innehåller en bestämmelse om insamling av uppgifter. Det kan noteras att 92 § Luftfartsförordningen ger Luftfartsstyrelsen behörighet att samla in alla uppgifter som erfordras för myndighetens uppgifter enligt förordningen SFS 1994:1808 om behöriga uppgifter på den civila luftfartens område.

11 AIRPORT COORDINATION SWEDEN (ACS)

1988 infördes krav på flygbolagen att ha en godkänd start eller landningstid på Arlanda för att få trafikera flygplatsen. Flygplatsen uppdrog åt SAS via avtal att sköta slotkoordineringen i enlighet med IATA:s rekommendationer. I avtalet föreskrevs den insyn flygplatsen skulle ha vad gäller fördelning av slottider.

1993 tog Luftfartsverket initiativ till att skapa en samordnare som är oberoende från någon enskild intressent och som har tillgång till egna verktyg vid sidan av flygbolagens och flygplatsens system.

Efter avtal med Luftfartsverket fullgör sedan januari 1996 den ekonomiska föreningen Airport Coordination Sweden (ACS) slotfördelningen på Arlanda. Genom tilläggsavtal ansvarar ACS sedan år 2000 dessutom för slotfördelningen på Bromma och sedan 2006 även för en tidstabellsanpassning på Landvetter.

År 2006 träffades ett avtal mellan ACS och Landvetter flygplats om att ACS skall utföra en uppdatering av flygplatsens tidtabellsinformation. Luftfartsstyrelsen har formellt inte tagit ställning till om ACS ska utföra tidtabellsanpassning av Landvetter.

Enligt ACS:s stadgar har föreningen som ändamål att främja medlemmarnas ekonomiska intressen genom ekonomisk verksamhet i vilken medlemmarna deltar genom att begagna föreningens tjänster, bestående av samordning och fördelning av ankomst- och avgångstider (slot) för flygrörelser på svenska flygplatser i enlighet med gällande lagstiftning, administration av därtill hörande frågor samt annan, därmed förenlig, verksamhet. Föreningen skall även på motsvarande sätt tillhandahålla ovanstående tjänster till andra flygbolag än medlemmar i föreningen.

Till medlem antas den som bedriver luftfartsverksamhet för passagerare och frakt och som innehar giltig Operativ Licens utfärdad av svensk myndighet.

Medlem skall till föreningen som ersättning för utnyttjande av föreningens tjänster betala en avgift som är proportionell till medlems utnyttjande av slot i förhållande till summan av samtliga medlemmars utnyttjade slottider vecka 37 närmast föregående år. Avgiften fastställs av styrelsen och skall erläggas på så sätt som styrelsen beslutar.

Enligt förenings årsbokslut för 2006 hade föreningen en total årsnettoomsättning på cirka 2,3 miljoner kronor. Föreningens kostnader utgörs huvudsakligen av lönekostnader för två heltidsanställda samordnare.

I uppdragsavtalet och dess tilläggsavtal, mellan ACS och Luftfartsverket, uppdrogs åt föreningen att ansvara för slotkoordinering och uppdatering av tidtabellsinformation på avtalade flygplatser. Uppdraget skall utföras i enlighet med slotförordningen och IATA:s rekommendationer.

Uppdragsavtalet ger Luftfartsverket rätt att utse högst två ledamöter och två suppleanter i föreningens styrelse.

Slotkoordineringen skall utföras 24 timmar per dygn under samtliga veckodagar. Uppdraget omfattar såväl planerade flygningar som ad hoc flygningar intill 3 timmar före aktuell flygrörelse. Uppdatering av tidtabellsinformation sker vardagar under kontorstid. ACS har rätt att i samråd med Luftfartsverket uppdra åt underleverantör att helt eller delvis utföra uppdraget.

I enlighet med uppdragsavtalet har ACS i sin tur uppdragit åt Trafikplaneringen på Arlanda (SAOAt) att mot ekonomisk ersättning utföra föreningens arbetsuppgifter vardagar under icke kontorstid samt helgdagar. En hemsida för ACS håller på att tas fram.

Tabell 1: Airport Coordination Sweden (ACS) utveckling:

Händelse	Tidpunkt	Ersättning
Initiativ tas till en från SAS oberoende samordnare	1993	
Bildande av en ekonomiska föreningen, Airport Coordination Sweden (ACS).	1996	
Uppdragsavtal mellan ACS och Luftfartsverket om "slotkoordinering" på Stockholm-Arlanda flygplats.	Jan 1996	LFV betalar motsvarande hälften av den årskostnad som budgeterats för ACS arbete för Arlanda.
Ändring av uppdragsavtalet.	Maj 1999	
Tilläggsavtal mellan ACS och Luftfartsverket om "slotkoordinering" på Stockholm-Bromma flygplats.	Dec 2000	LFV betalar motsvarande hälften av den årskostnad som budgeterats för ACS arbete för Bromma.
Avtal mellan ACS och Trafikplaneringen på Stockholm-Arlanda flygplats om tjänst utanför kontorstid.	April 2004	ACS betalar flygplatsen 72,8 Kkr.
Uppdragsavtal mellan ACS och Luftfartsverket om uppdatering av tidtabellsinformation på Göteborg-Landvetter flygplats.	Jan 2006	Landvetter betalar ACS 300 Kkr.

12 SLOTKOORDINERING OCH TIDTABELLANPASSNING

I förordning EEG 95/93, artikel 3, Villkor för samordning av flygplatser, anges att en flygplats av medlemsstaten kan utses som samordnad eller ges status som tidtabellsanpassad. I Sverige är Arlanda och Bromma samordnade samt Landvetter tidtabellsanpassad. Orsaken till att en flygplats blir samordnad eller tidtabellsanpassad ska vara att det finns kapacitetsbrist. Att det finns brist ska enligt förordningen initieras av flygoperatörerna eller kommissionen.

Med samordnad menas en flygplats där lufttrafikföretag och andra luftfartygsoperatörer måste ha tilldelats en ankomst- eller avgångstid av samordnaren för att få starta eller landa, med undantag för statsluftfart, nödlandningar och humanitära flygningar.

Med tidtabellsanpassad menas en flygplats där överbelastning kan uppstå vid vissa tidpunkter på dagen, under veckan eller året, men där överbelastningen sannolikt kan åtgärdas genom frivilligt samarbete mellan lufttrafikföretag och där en tidtabellsanpassare utsetts för att underlätta verksamheten för lufttrafikföretag som trafikerar eller avser att trafikera flygplatsen.

De aktiviteter för insamling av tidtabelldata från flygföretagen som utförs för en tidtabellsanpassad flygplats är i princip likvärdigt med det arbete som sker för en samordnad flygplats. Resultatet publiceras enbart som en information om flygplatsens kapacitetssläge.

Processen för slotkoordinering är en återkommande händelse och är uppdelad på en vinter (W) respektive en sommar (S) period. Den internationella konferensen för slotkoordinering sker i november respektive i juni och behandlar förhållanden med en periods framförhållning. Beredningen av slotkoordineringen kräver att alla inblandade levererar de underlag och håller de tidsgränser som är uppsatta enligt IATA:s Worldwide Scheduling Guidelines. Dessa guidelines uppdateras efter varje internationell slotkonferens.

Även om fördelningar av slottider görs på säsongsbasis sker förändringar fortgående, exempelvis på grund av nedlagda linjer, byte av flygplanstyper och öppning av nya linjer på kortare varsel.

Tabell 2: Processen för planering av en tidsperiod. I detta fall sommaren (S) som gäller perioden april – oktober:

Tidpunkt	Händelse
September	Parametrar för flygplatsens kapacitetsförmåga lämnas till samordnaren.
Början av oktober	Samordningskommittén har möte.
Mitten av oktober	Slutdatum för flygföretagens möjlighet att anmäla behov av slot till samordnaren.
Början av november	Utskick av samordnarens sammanställda fördelning av slot.
Mitten av november	Internationella slotkonferensen.
Slutet av januari	Sista datum för återlämning av outnyttjade slot.
Slutet av mars	Start av den planerade sommarperioden.

13 SAMORDNINGSKOMMITTÉER

Arlanda och Bromma har etablerade samordningskommittéer. De namnges Arlanda Airport Coordination Committee (AACC) respektive Bromma Airport Coordination Committee (BACC). Båda kommittéerna har arbetsordningar, träffas två gånger per år och protokoll upprättas. Val av språk vid mötet beror på deltagarna men protokollen för AACC upprättas på engelska. Vid BACC skrivs protokollen på svenska.

Förordning EEG 95/93, artikel 8.5 ger samordningskommittén möjlighet att föreslå lokala riktlinjer. För närvarande finns inga lokala riktlinjer på svenska flygplatser. På Bromma har dock ett förslag till lokala riktlinjer tagits fram som för närvarande är bordlagt i väntan på att avtalet med Stockholms stad träder i kraft.

Någon motsvarighet till samordningskommitté finns inte föreskriven för tidtabellsanpassade flygplatser. På Landvetter sker kontakterna genom det handlingbolag som företräder flygföretaget.

Från de intervjuer som genomförts kan noteras att samordningskommitténs möten i stort anses fungera bra men att informationen från vad som behandlats är knapphändig. Förbättringsåtgärder är att även allmänflyget bjuds in, att protokollen på Bromma vid behov skrivs på engelska och att de distribueras på ett sätt som gör dem mer åtkomliga för intresserade.

I händelse att en olämplig tillämpning eller ett missbruk skulle uppträda finns på Arlanda en Slot Performance Committee (SPC) upprättad. Den ska följa upp och i dialog med berörd aktör förmå dem till bättring. Misslyckas detta finns en möjlighet att återkalla fördelade slot. Allvarliga händelser har inte inträffat och sanktioner har man inte behövt tillgripa.

Frågan om sanktioner är under bevakning på Luftfartsstyrelsen och det bör övervägas att till regeringen föreslå effektivare sanktionsformer om missbruk riskerar att uppkomma till följd av ökad brist på attraktiva tider.

14 SLOTKOORDINERINGEN HOS VÅRA NORDISKA GRANNAR

14.1 Norge

Slotkoordineringen i Norge är arrangerat som ett aktiebolag, Airport Coordination Norway AS (ACN). Ägare är Avinor och Oslo flygplats 50 % samt Scandinavian Airlines, SAS Braathens och Wideroe 50 %. Bolaget har en anställd.

Två flygplatser, Gardemoen och Stavanger, är samordnade och två är tidtabellsanpassade, Bergen och Kirkenes.

Norge har som icke EU-land ingått avtal att införliva EG-lagstiftning i norsk rätt. Detta innebär att även slotförordningen återfinns i den norska lagen och att den norske slotkoordinatören arbetar efter samma regler som sina kolleger i EU-länderna.

14.2 Finland

Slotkoordineringen på Helsingfors flygplats sköts av Helsinki-Vantaa Slot Coordination Association ry som bildades som en fristående slotkoordinator år 2002.

Bolaget ägs av Finavia (flygplatshållare) till 45 % och av flygbolagen gemensamt med 55 %. Flygbolagen utgörs av Finnair, Finncomm Airlines, Blue 1 och Air Finland, samtliga finländska flygbolag.

Kostnaden för verksamheten finansieras av flygplatshållaren och de fyra flygbolagen i proportion till antalet passagerare per år med förbehållet att ingen får betala mer än 50 % eller mindre än 3 %. Bolagets operativa resurs utgörs av en heltidsanställd samordnare.

14.3 Danmark

Slotkoordineringen på Köpenhamns och Billunds flygplatser sköts av aktiebolaget Airport Coordination Denmark A/S (ACD). Bolaget ägs till 50 % av CPH (flygplatshållare), till 41 % av Scandinavian Airlines System och till 9 % av Maersk Air. Utöver detta erbjuds danska flygbolag tillsammans 2 styrelseplatser.

Verksamhetens kostnader på knappt 3 miljoner kronor per år finansieras med 50 % av CPH och 50 % av danska flygbolag. Flygbolagen betalar i proportion till deras antal slot. Flygbolag med mindre än 400 slot behöver inte betala. Bolagets operativa resurser utgörs av två heltidsanställda samordnare.

14.4 Island

På uppdrag av Island sköter Airport Coordination Denmark A/S (ACD) även slotkoordineringen av Reykjaviks internationella flygplats.

15 KOMMENTARER OCH REKOMMENDATIONER

Efter genomförd uppföljning av slotkoordineringen på Arlanda och Bromma och tidtabellsanpassning på Landvetter lämnas följande kommentarer och rekommendationer.

15.1 Kapacitetssituationen

15.1.1 Arlanda

På Arlanda finns en viss kapacitetsbrist under en kort morgon-peak (under cirka 1-1½ timme) på vardagarna. För närvarande har slotkoordinatören 80 rörelser per timme att fördela. Det teoretiska kapacitetstaket ligger något högre (82 rörelser fördelade på 40 landningar och 42 starter). Flygplatsledningen och flygtrafiktjänsten är överens om att kapacitetstaket successivt kan lyftas till ca 90 rörelser per timme fram till 2012, men att detta förutsätter en efterfrågeökning i motsvarande mån för att det ska vara kostnadsmotiverat.

Det förefaller vara en uppfattning hos flygbolagen att alla som ansöker om slottider under peaken i stort också får de tider man önskat på cirka 15 minuter när. Detta gäller även för nya aktörer.

15.1.2 Bromma

Flygplatsen har en tydlig kapacitetsbrist, under tider med hög belastning, för den reguljära trafiken beroende på begränsningar i flygplatsens antal uppställningsplatser och utrymmen i terminalbyggnad. Allmänflyget som flyger utan krav på slottider nyttjar i huvudsak andra uppställningar och byggnader.

Det nya avtalet mellan staten (LFV) och Stockholms Stad säkrar flygplatsens framtid på långsikt, men löser inte flygplatsens problem med fysiska begränsningar. Utrymme saknas för nya uppställningsplatser och utbyggnad av terminalbyggnad och flygplatsens kapacitetstak för reguljär trafik kommer under överskådlig framtid att ligga kvar på cirka 23 rörelser.

15.1.3 Landvetter

Landvetter kommer i första hand genom en fortsatt utbyggnad att lösa bristen på kapacitet. På lång sikt, vid fortsatt stark trafiktillväxt och tydlig begränsning av de fysiska utbyggnadsmöjligheter, kan det bli aktuellt att överväga om Landvetter borde bli en fullständigt koordinerad flygplats.

15.2 Slotsamordnaren

Verksamheten med samordning av ankomst- och avgångstider på en flygplats har en direkt påverkan på de flygbolag som trafikerar där. Utövändet har en myndighetsliknande karaktär och framgången för ett bra resultat är starkt beroende av hur tillämpningen utövas och av det förtroende som samordnaren åtnjuter.

Det verkar finnas en samstämd uppfattning bland berörda aktörerna att slotkoordinatören lever upp till förordningens krav på oberoende, opartiskhet, icke diskriminerande och ett öppet sätt. Det finns heller inget uttalat missnöje mot koordinatörens sätt att fördela slottider.

Några större aktörer har framför att det vore bra om koordinatörens arbete blev öppnare och mera genomblickbart. Ett öppnare sätt kan vara att koordinatören fortlöpande och öppet redovisade förutsättningar och resultat av sina ställningstaganden på till exempel en egen hemsida.

15.3 Samordningskommittéerna

Samordningskommittéerna fungerar i stort bra och i enlighet med förordningens intentioner. Vissa förbättringsmöjligheter kan emellertid noteras.

Viktigt för framtiden är att företrädare för allmänflyget inbjuds till kommittémötena och att protokoll från mötena vid behov skrivs på engelska så att även icke svenskspråkiga aktörer kan ta del av vad som avhandlats.

Myndighetens roll som observatör vid kommittémötena bör klargöras tydligare.

Om ett flygföretag skulle uppträda olämpligt eller missbruka tilldelade slot så finns på Arlanda en Slot Performance Committee (SPC) upprättad. Uppgiften för kommittén är att för samordningskommitténs räkning följa upp och om möjligt lösa uppkomna problem. Kommitténs uppdrag och mandat är dock oklart och bör klaras ut.

15.4 Förordningen

För flygbolagen skulle det underlätta om den praktiska tillämpningen av slotkoordineringen var mer likartat hos världen flygplatser.

Det har under intervjuerna uttalats önskemål från flygbolagens sida att det internationella slotkoordineringsarbetet blir mer likformigt. För närvarande finns i IATA:s rekommendationer möjligheter till nationella anpassningar men även EU:S förordning ger visst utrymme för anpassningar.

Tankarna på att införa ett handelssystem för slottider ställer sig de svenska aktörerna neutrala till. Samtidigt påpekar man att flygbolag som opererar med tyngre flygplan får en fördel och att det kan bli dyrbart att köpa attraktiva slot för att bedriva konkurrens.

15.5 Organisationsform

Den svenska samordnarens verksamhet bedrivs i form av juridisk person och som en ekonomisk förening (ACS). En ekonomisk förenings syfte skall vara att främja medlemmars ekonomiska intressen genom ekonomisk verksamhet i vilken medlemmarna deltar genom att t.ex. begagna föreningens tjänster. De formella kraven på en ekonomisk förening är något mindre administrativt betungande än för ett aktiebolag.

Till medlem i ACS tas bara den som har Operativ Licens utfärdad av svensk myndighet. Detta krav torde inte stå i samklang med EG-rätten eftersom det kan betraktas som nationell diskriminering. Det bör beaktas att syftet med medlemskapet är bland annat att bidra till finansiering av samordningsverksamheten.

I lagstiftningen framgår också att en styrelseledamot eller verkställande direktör inte får handlägga frågor rörande avtal mellan föreningen och tredje man, om han i frågan har ett väsentligt intresse som kan vara stridande mot föreningens. Uppföljningsgruppen finner det därför mindre lämpligt att ACS:s ordförande, som tillika är operativ chef på Arlanda, för föreningen räkning träffar avtal som har ekonomisk betydelse för sig underställd verksamhet på Arlanda. Så har skett vid något tillfälle.

I våra nordiska grannländer bedrivs motsvarande verksamhet som aktiebolag, med en ägarsammansättning och ägarrepresentation som i stort motsvarar den svenska samordnarens verksamhet i den ekonomiska föreningen.

Sammantaget har uppföljningsgruppen funnit att den svenska modellen med en ekonomisk förening ändå får anses vara ändamålsenlig och konstaterar att det i detta sammanhang inte finns några väsentliga skillnader mellan de olika tillämpade associationsformerna, båda tjänar sitt syfte.

15.6 Finansiering

Som tidigare nämnts är det de svenska flygbolag som är medlemmar i ACS och som tillsammans med flygplatshållaren svarar för finansieringen av slotkoordineringen. Vad uppföljningsgruppen förstår följer detta i stort internationell praxis.

Samtidigt pågår en diskussion inom EU-området kring alternativa finansieringsformer. Ett sätt är att låta flygplatshållaren ta ut kostnaden för samordnarens verksamhet fullt ut via flygplatsens trafikavgifter. En fördel med detta är att kostnadsuttaget blir mer konkurrensneutralt samt att finansieringen blir enklare och billigare att administrera.

Nackdelar kan vara att det, åtminstone inledningsvis, strider mot gängse praxis och möjligen att engagemanget och insynen från de inhemska flygbolagens sida i ACS verksamhet minskar något.

Enligt uppgift har Österrike infört den nya finansieringsformen. Flera andra länder diskuterar för närvarande förändringar i finansieringsformen.

Som räkneexempel kan nämnas att om Sverige skulle välja att ta ut hela kostnaden för samordnarens verksamhet på den tunga jettrafik som trafikerar Arlanda, Bromma och Landvetter skulle startavgiften behöva höjas med i genomsnitt ca 10 kronor, en nästan försumbart höjning.

Uppföljningsgruppen föreslår att Luftfartsstyrelsen närmare studerar för- och nackdelar med att ändra nuvarande finansieringsform för samordnarens verksamhet.

15.7 Ansvarsfördelning

Uppföljningsgruppen finner det oklart i vilken roll Luftfartsverket har agerat som uppdragsgivare till ACS när man 1996 träffade uppdragsavtalet med ACS, om det skett såsom luftfartsmyndighet eller som flygplatshållare.

Det har funnits anledning att vid bildandet av Luftfartsstyrelsen 2005 klarlägga vem som efter detta tillfälle borde ses som ACS uppdragsgivare/motpart. Så har inte skett.

Gruppen föreslår därför att Luftfartsstyrelsen nu tar initiativ till att frågeställningen klaras ut och att avtalskonstruktionen ses över.

Avtalet mellan ACS och Landvetter flygplats om uppdatering av tidtabellsinformationen på flygplatsen har träffats utan ett formellt ställningstagande från Luftfartsstyrelsens sida. Uppföljningsgruppen finner det angeläget att avtalets status klaras ut.

Uppföljningsgruppen konstaterar att slotförordningen ger medlemsstaterna relativt stor frihet när det gäller sättet att tillämpa förordningen. Den översiktliga genomgång som gjorts i avsnitt 10 tyder inte på att några uppenbara brister föreligger när det gäller hur Luftfartsstyrelsen tagit sig an uppgiften.

Detta till trots finner uppföljningsgruppen att det kan finnas skäl för Luftfartsstyrelsen att närmare klarlägga sitt ansvar som behörig myndighet för övervakning av slotförordningens tillämpning och hur detta ansvar lämpligen ska utövas. Särskilt gäller detta fastställande av parametrar för samordnaren, i synnerhet om Luftfartsverket bolagiseras.

15.8 Föreskrift

När avtalet mellan Luftfartsverket och Stockholms Stad blir gällande så uppstår ett behov att rätta upp nuvarande föreskrift LFS 2004:1.

15.9 Allmän trafikplikt

För närvarande pågår en ny upphandling av flygtrafik för perioden 26 oktober 2008 till den 30 oktober 2011. Beroende på resultatet av upphandlingen kan behov uppstå av rekvisition av slot för denna flygtrafik.

15.10 Sammanfattande rekommendationer

Sammanfattningsvis rekommenderar uppföljningsgruppen att Luftfartsstyrelsen:

- Verkar för att slotkoordineringen sker på ett mer öppet och genomblickbart sätt än i dag, exempelvis genom en hemsida. (15.2)
- Luftfartsstyrelsens ansvar för övervakning av samordningskommitténs arbete inklusive tillämpningen mot andra berörda grupper bör ytterligare klaras ut. (15.3)
- Verkar för att samordningskommittéernas protokoll görs tillgängliga för alla och vid behov skrivs på engelska. (15.3)
- Verkar för att företrädare för allmänflyget bjuds in till samordningskommittéernas möten. (15.3)
- Närmare studerar för- och nackdelar med att ändra nuvarande finansieringsform för samordnarens verksamhet. (15.6)
- Närmare klarlägger sitt ansvar som behörig myndighet för slotförordningen och hur detta ansvar lämpligast ska utövas. (15.5 och 15.7)
- Tydliggöra vem som är ACS uppdragsgivare och se över aktuella uppdragsavtal i enlighet med detta, (15.7)
- Initierar en översyn av ACS:s stadgar så att dessa bättre överensstämmer med gällande lagstiftning. (15.7)
- Uppdaterar föreskrift LFS 2004:1 (BCL-A5). (15.8)
- Se över formerna vid rekvisition av slot för upphandlad trafik. (15.9)

16 KÄLLFÖRTECKNING

1. ACS årsredovisning år 2006.
2. Avtal mellan LfV och Stockholmsstad om Bromma.
3. Förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område.
4. Lag (1987:667) om ekonomiska föreningar.
5. Förordning (1987:978) om ekonomiska föreningar.
6. IATA Worldwide Scheduling Guidelines, 15th edition.
7. Rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser.
8. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 894/2002
9. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1554/2003
10. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004
11. Meddelande från kommissionen om tillämpningen av förordning (EG) nr 793/2004. Bryssel den 15.11.2007. KOM (2007) 704 slutlig.
12. LFS 2005:14, BCL-A4 LFS 1995:57 Trafikprogram, biljettpriser och tariffer samt wet lease och cabotage.
13. LFS 2004:1, BCL-A5 Regler för Stockholms flygplatssystem avseende användningen av Stockholm-Bromma flygplats
14. AIC vit 5/2004, Regler för Stockholms flygplatssystem avseende användningen av Stockholm/Bromma flygplats.
15. Statistik hämtad från Luftfartsstyrelsens datalager
16. Protokoll från AACC möten 2007-03-13 och 2008-10-09.
17. Protokoll från BACC möte 2007-12-03
18. LfV 2004-4041-120, Reservation av ankomst- och avgångstider för flygtrafik för vilken allmän trafikplikt gäller.
19. Airport Coordination Sweden, org.nr. 769601-1936.
20. Airport Coordination Sweden stadgar.
21. Uppdragsavtal LfV P 1996-197-07 inklusive ändring samt tilläggsavtal för Bromma och Landvetter
22. Avtal A-SA 4829 Trafikplaneringen och ACS.
23. Arbetsordningen för Arlandas (AACC) och Brommas (BACC) samordningskommittéer.
24. Arlandas beslut för kapacitet på Arlanda flygplats vinterperioden år 2004, SA2004-1151-070.
25. Brommas beslut för kapacitet på Bromma flygplats daterat 06-11-28.