



TSL
2016-6757

Internationell luftfartsreglering och Sveriges och EU:s luftfartsavtal

© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för marknad, miljö och analys

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2016-6757
Författare Susanne Aristegui Adolphi
Månad År September 2016

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	5
2	INLEDNING	6
2.1	Syfte och målsättning	6
2.2	Metod och avgränsning	6
3	INTERNATIONELLA ÖVERENSKOMMELSER INOM LUFTFARTEN	7
3.1	Pariskonventionen 1919	7
3.2	Chicagokonventionen 1945	8
3.2.1	Transitöverenskommelsen	9
4	LUFTFARTENS GRUNDLÄGGANDE FÖRUTSÄTTNINGAR	11
4.1	Regelbunden och oregelbunden luftfart	11
4.2	Luftfartens fem friheter	13
4.2.1	Transiträttigheterna	14
4.2.2	Trafikrättigheterna	14
4.3	Bilaterala luftfartsavtal	16
4.4	Flygbolagens förhållande till staten	18
4.5	Luftfartsavtalets uppbyggnad och innehåll	19
5	LUFTFARTSPOLITISKA UTVECKLINGEN INOM EU	23
5.1	Den gemensamma luftfartsmarknaden	23
5.1.1	De tre luftfartspaketen	24
5.1.2	Open-skies domen	25
5.2	Utvidgning av EU:s inre luftfartsmarknad	26
5.2.1	Horisontella avtal (Horizontal Agreements)	27
5.2.2	Vertikala avtal (Comprehensive Agreements)	27
5.2.3	Comprehensive agreements with key partners	30
5.2.4	Andra typer av avtal	30
5.3	EU:s förhandlingsprocedur	31
5.3.1	EU:s påverkan på medlemsstaternas förhandlingsarbete	32
5.4	EU:s standardartiklar	33
5.4.1	Designering	33
5.4.2	Ägarskap och kontroll	34
5.4.3	Prissättning	34
5.4.4	Markttjänster	35
5.4.5	Beskattning av bränsle	35
5.5	Tillämpningen av EU-designeringsartikel	35
5.5.1	Etablering	35
5.5.2	Ägarskap och kontroll	36

6	DET SKANDINAVISKA SAMARBETET OCH DEN SVENSKA TILLSTÅNDSPROCESSEN	37
6.1	Utveckling av den skandinaviska luftfartspolitikerna.....	37
6.2	Det skandinaviska förhandlingsarbetet.....	39
6.3	Trafikillstånd.....	40
6.3.1	Grundförutsättningarna för trafikillstånd enligt Luftfartslagen .	41
6.3.2	Krav för trafikillstånd enligt Luftfartsförordningen	41
6.3.3	Transportstyrelsens föreskrifter.....	43
6.3.4	Gemensam linjebeteckning (code share).....	44
6.3.5	Inhyrning eller uthyrning av luftfartyg (Wet lease).....	45
7	REFERENSER.....	46

1 Sammanfattning

Luftfartspolitikerna har många dimensioner och grunderna till den internationella luftfarten lades till stor del under tidigt 1900-tal. Grunder som speglar luftfartspolitikerna än i dag även om mycket har förändrats. Luftfarten har hela tiden präglats av att utgöra en statlig angelägenhet, där trafiken i luftrummet kontrolleras av den stat som luftrummet tillhör. Den säkerhetsmässiga regleringen har länge präglats av harmonisering genom ICAO¹, där ytterligare steg har tagits inom EU. Den marknadsmässiga regleringen går generellt mot mer och mer liberalisering. Samtidigt spelar konkurrensvillkor och sociala villkor samt miljöaspekter en allt större roll i den fortsatta utvecklingen.

För Sveriges vidkommande går mer och mer styrning över till EU inom luftfartsområdet. Från att tidigare, tillsammans med de skandinaviska länderna Norge och Danmark, ha drivit luftfartspolitikerna nationellt drivs i dag mer och mer gemensamt med samtliga EU stater. Den gemensamma skandinaviska luftfartspolitikerna, koordinering och gemensamma förhandlingar om bilaterala luftfartsavtal kvarstår dock fortfarande. Att ge tillstånd till flygföretag som trafikerar länder utanför EU är fortfarande en nationell angelägenhet men eftersom en stor del av regleringen ligger på EU-nivå är det viktigt att arbetet inom EU följs noggrant.

Transportstyrelsen har ansvar för att utfärda trafik tillstånd samt även bistå regeringen i arbetet med luftfartsavtal, såväl bilaterala som internationella. De bilaterala och internationella avtal som Sverige är knutna till utgör en viktig grund för beviljandet av trafik mellan Sverige och länder utanför EU.

För att öka kunskaperna kring hur frågan om luftfartsavtal och den skandinaviska och internationella luftfartsregleringen har utvecklats görs här ett försök till att ge en övergripande bild med Sverige som utgångspunkt.

¹ International Civil Aviation Conference.

2 Inledning

2.1 Syfte och målsättning

Syftet med denna kartläggning är att presentera ett samlat deskriptivt underlag som ger en översikt av utvecklingen av luftfartspolitiken och Sveriges och EU:s luftfartsrelationer.

Målsättningen är att genom ett lättillgängligt och överskådligt material öka kunskaperna kring luftfartspolitik och Sveriges och EU:s luftfartsrelationer med tredje land. Underlaget riktar sig främst till de som berörs av frågor om trafiktillstånd, luftfartsavtal och marknadsrelaterade frågor.

2.2 Metod och avgränsning

Kartläggningens huvudsakliga del består i en beskrivning av utvecklingen inom luftfartspolitiken och Sveriges, såväl som EU:s luftfartsrelationer med tredje land. Den säkerhetsmässiga utvecklingen kommer inte att beröras i någon stor omfattning. Underlaget baseras i huvudsak på skriftligt material på området och delvis på en muntlig kunskapsöverföring.

3 Internationella överenskommelser inom luftfarten

Den första riktiga flygverksamheten som gav upphov till reglering av luftfarten bedrevs med luftballonger. Det lade grunderna för den internationella luftfarten och utgör fortfarande grunderna i den internationella regleringen på luftfartens område.

En av drivkrafterna bakom arbetet med att reglera luftfarten har handlat om att försöka uppnå internationell likformighet. Den säkerhetsmässiga utvecklingen och olika ekonomiska aspekter har också varit starka drivkrafter bakom behovet av att få till breda internationellt gällande överenskommelser inom den civila luftfarten.²

Flera stater antogs använda luftballonger för att bedriva spionage och flera blev nedskjutna då de flugit in över andra länders territorier, detta gjorde att behovet av någon form av reglering blev allt tydligare. 1910 bjöd den franska regeringen in till en internationell konferens, där även Sverige deltog. Konferensen utgjorde det första försöket att få till en internationell reglering på luftfartens område. Den stora frågan som diskuterades handlade om suveränitet över luftrummet och rätten att överflyga varandras territorium.³ Det var inte förrän i Paris nio år senare som man kom fram till ett resultat.

3.1 Pariskonventionen 1919

Fredskonferensen i Paris 1919 avsåg att, i ljuset av Tysklands nederlag i kriget, reglera Tysklands kommersiella luftfart samt komma fram till en bred överenskommelse kring luftfarten för att undvika meningskiljaktigheter och skapa en *”peaceful intercourse of nations by means of aerial communications”*.⁴

I Pariskonventionen kom man överens om vad för princip som skulle gälla för uppdelning av luftrummet. Överenskommelsen konstaterade att luftrummet skulle sakna en övre gräns och täcka en yta som motsvarade både statens markyta och dess territorialhav. Detta blev konventionens allra första artikel:

”The high Contracting Parties recognise that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory”.⁵

² Malmberg.

³ Milde 2012.

⁴ Milde 2012. Texten är hämtad från Chicagokonventionens ”preamble”.

⁵ Milde 2012.

3.2 Chicagokonventionen 1945

Under andra världskriget drevs den tekniska utvecklingen inom luftfarten framåt i snabb takt, framförallt handlade det om att utveckla ett effektivt vapen för krigförande länder. Efter kriget blev det också ett effektivt transportmedel för personer och gods, då vägar och järnvägar i stor grad var förstörda. Det handlade inte längre om luftballonger utan om snabbare och kraftfullare teknik, vilket också skapade ytterligare behov av en gemensam reglering.

Den 11 september 1944 träffades, efter inbjudan av USA:s president, representanter från 54 länder för ”International Civil Aviation Conference” för att diskutera luftfartens fortsatta utveckling och reglering. Konferensen i Chicago präglades av ett nytt sätt att se på internationell luftfart⁶ och handlade framförallt om trafikrättigheter och att försöka skapa en multilateral överenskommelse.

”make arrangements for the immediate establishment of provisional air routes and services”... ”discuss the principles and methods to be followed in the adoption of a new Convention”⁷

Under mellankrigstiden hade luftfarten utvecklats och gynnat de stora kolonialmakternas flygbolag. Utvecklingen av luftfarten gick särskilt snabbt i Europa och USA, men hade drivits i lite olika riktning. USA drev linjen att liberalisera luftfarten. På europeisk nivå var hållningen mer protektionistisk. Storbritannien var särskilt tydlig motståndare till liberalisering, främst för att trygga kontrollen över samväldet och kolonier. Sverige deltog i förhandlingarna, delvis mot bakgrund av att Sverige hade ett fungerande flygbolag som det också fanns stor potential att utveckla genom den kommersiella luftfarten. Det svenska bolaget ABA⁸ var ett av få europeiska bolag som hade kapacitet att direkt bedriva kommersiell verksamhet.⁹ Vid Chicagokonferensen skapades en helt ny internationellt gemensam luftfartspolitik, som fortfarande utgör stommen för internationell civil luftfart¹⁰, trots att området utvecklats betydligt sedan dess.

Konferensen enades om ett till största delen kanadensiskt förslag, som innebar att huvudkonventionen i stort sett inte innehöll regler om trafikrättigheter. Dessa behandlades i stället i två tilläggsöverenskommelser:

1. International Air Transport Agreement som innehåller principer för trafikrättigheter, kallas också ”the five freedoms agreement”.

⁶ Malmberg.

⁷ Milde 2012.

⁸ Aktiebolaget Aerotransport.

⁹ Malmberg.

¹⁰ Milde 2012.

2. International Air Services Transit Agreement (Transitöverenskommelsen) som innehåller principer för överflygningsrättigheter kallas också ”the two freedoms agreement”.¹¹

Chicagokonventionen har tillträtts av omkring 190 stater.

Chicagokonventionen innehåller fyra avdelningar och omfattar totalt 96 artiklar. Den första avdelningen omfattar sex kapitel. I det första kapitlet behandlas de grundläggande principerna. Där finner man:

- I artikel 1, att varje stat har total suveränitet över luftrummet.
- I artikel 3 tygliggörs att konventionen endast är giltig för civil luftfart och inte statsluftfart.¹²

Chicagokonventionen delar alltså in luftfarten i huvudgrupperna statsluftfart och civil luftfart. Den civila luftfarten är därefter uppdelad i två delar:

- Oregelbunden luftfart (Non-scheduled international flights).
- Regelbunden luftfart (Scheduled International flights).

3.2.1 Transitöverenskommelsen

Transitöverenskommelsen tillkom som ett komplement till Chicagokonventionen för att tillförsäkra den regelbundna luftfarten överflygningsrättigheter och innebär rätten att:

- fritt inpassera och flyga över annan stats territorium samt,
- landa för andra än rent trafikmässiga ändamål¹³.

Dessa rättigheter kunde samtliga stater enas om eftersom man antog att den oregelbundna luftfarten inte skulle utgöra samma ekonomiska hot som om man antog att ett frisläppande av den *regelbundna*¹⁴ luftfarten skulle kunna utgöra. Den regelbundna luftfarten fick alltså inte samma tillträde till luftrummet som den oregelbundna luftfarten.

Alla stater som har tillträtt Chicagokonventionen har dock inte tillträtt Transitöverenskommelsen. Transitöverenskommelsen har tillträtts av ca. 130 stater och undertecknades av Sverige i november 1945. Fortfarande har flera stora stater inte undertecknat överenskommelsen, dit hör Ryssland, Kanada, Kina, Brasilien och Indonesien.

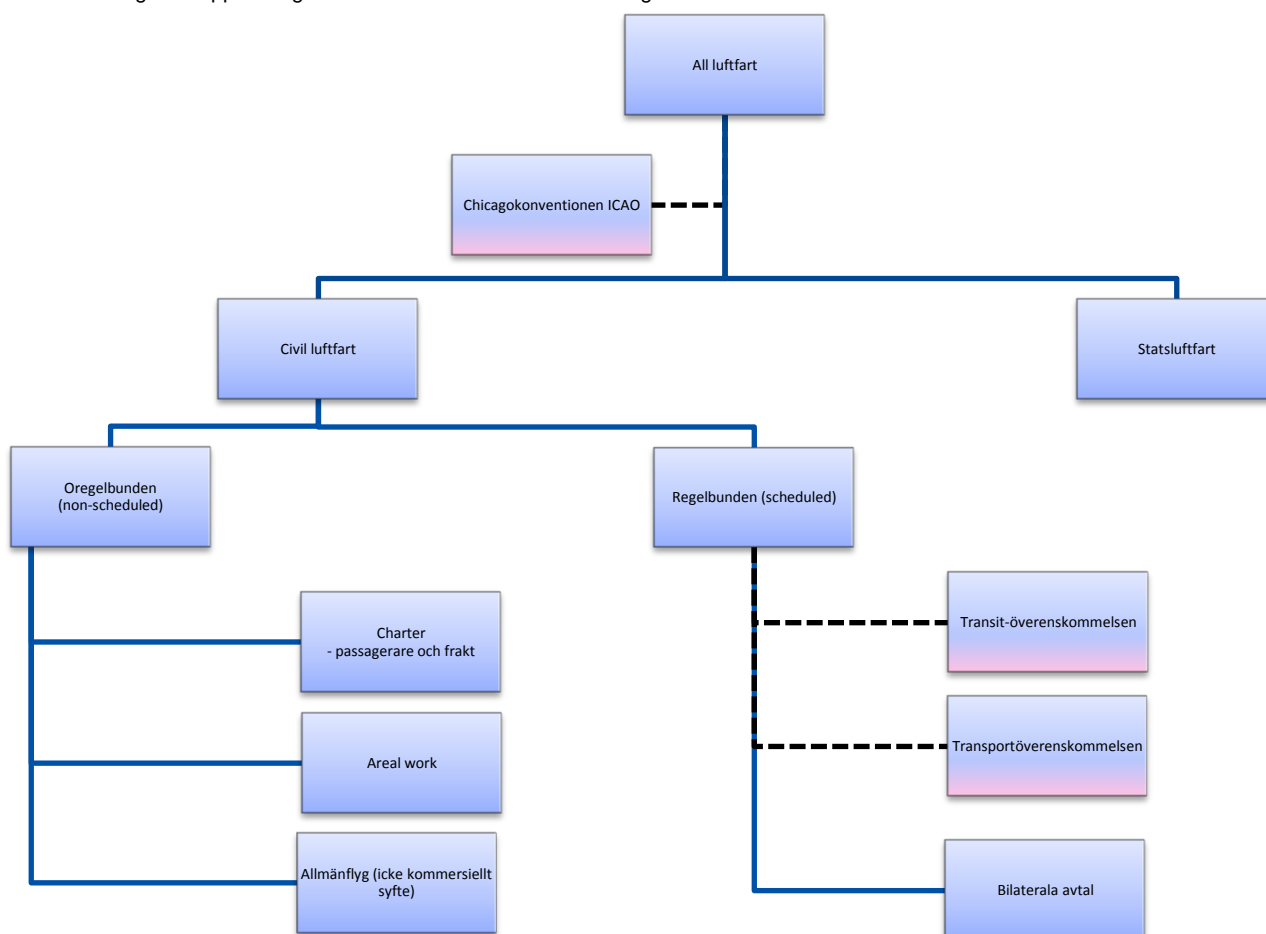
¹¹ Milde 2012.

¹² Inklusivt luftfartyg tillhörande tullen, polisen och militären. Milde 2012.

¹³ T.ex. för tekniska landningar för tankning etc.

¹⁴ Trafik som utförs på reguljär, återkommande basis enligt ett trafikprogram.

Figur 1. Uppdelning av den internationella luftfarten enligt de internationella konventionerna.



I konventionens annex 6¹⁵ finns ytterligare en uppdelning av trafikformerna, *Aerial Work* och *General Aviation*. *Aerial Work* är en verksamhet som saknar transportmomentet, det vill säga en specialiserad luftfartsverksamhet som till exempel jordbruksflyg, fotoflyg eller reklamflyg, även kallat bruksflyg. *General Aviation* översätts bäst som allmänflyg och är all annan civil flygverksamhet med undantag av regelbunden och oregelbunden luftfart som utförs mot ersättning eller hyra. Innebörden av konventionens beteckning ”air service” är att verksamheten bedrivs med ett kommersiellt syfte och i regelbunden trafik. Detta innebär ytterligare en gränslinje som har betydelse, inte minst för tillståndsprövningen, nämligen mellan kommersiell och icke kommersiell luftfart.¹⁶

¹⁵ Operations of aircraft) Part II (General Aviation).

¹⁶ Malmberg.

4 Luftfartens grundläggande förutsättningar

Den internationella flygtrafiken som handlar om att frakta passagerare och deras baggage, gods och post är betydande kommersiella aktiviteter som i varierande men i allt ökande grad präglas av konkurrens. Enskilda staters suveränitet över territoriet och luftrummet handlar inte bara om säkerhetsmässiga intressen utan utgör också ett skydd för staters ekonomiska intressen att tillåta andra staters luftfartyg att utföra transporter till, från och genom sitt territorium. Även om grundprinciperna i Chicagokonventionen kvarstår är det inte alltid den motsvarar de förändrade behov och de ständigt föränderliga globala ekonomiska förutsättningarna.¹⁷

4.1 Regelbunden och oregelbunden luftfart

Den grundläggande bestämmelsen i Chicagokonventionen kring regelbunden luftfart, även kallad scheduled air services uttrycks i Artikel 6 som förbud för regelbunden luftfart att flyga in- och över annan konventionsbunden stats territorium utan tillstånd:

”No scheduled international air services may be operated over or into the territory of a Contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization.”

Regelbunden internationell luftfart är en serie flygningar som har följande utmärkande drag:

1. den passerar genom luftrummet över flera staters territorium;
2. den genomförs med luftfartyg för transport av passagerare, post och gods mot betalning, på sådant sätt att varje flygning är tillgängligt för allmänheten;
3. den betjänar trafik mellan två eller fler punkter antingen:
 - a) genom en offentliggjort tidtabell, eller
 - b) genom så frekventa flygningar att de utgör en serie.¹⁸

Som en del av definitionen av begreppet ”regelbunden internationell luftfart” ingår att luftfarten ska utföras med luftfartyg för transport av passagerare, post eller gods, mot ersättning, på ett sådant sätt att

¹⁷ Milde 2012.

¹⁸ Policy and guidance material on the economic regulation of international air transport, ICAO, third edition 2008.

transporterna är öppna för allmänheten. Luftfart som inte utförs mot ersättning omfattas alltså inte av artikel 6 i konventionen.¹⁹

Bestämmelsen i artikel 6 innebär att en operatör som vill utföra regelbunden luftfart över en annan stats territorium, måste ha tillstånd till det från den andra staten. Undantagna från den här bestämmelsen är de stater som anslutit sig till Transitöverenskommelsen, som ger den regelbundna luftfarten rätt att fritt färdas över annan stats territorium. Rätten till överflygning skrivs också regelmässigt in i de bilaterala luftfartsavtalen. Överflygningsrättigheterna får både hängslen och livrem. Skulle något land träda ur transitöverenskommelsen gäller fortfarande det bilaterala avtalet.

Den regelbundna trafiken utgör den kommersiellt mest betydande delen inom luftfarten. Sådan trafik som inte faller inom ramen för regelbunden trafik omfattas i stället av Chicagokonventionens artikel 5 som anger bestämmelser för oregelbunden trafik (non-scheduled flight).

”Each contracting State agrees that all aircraft of other Contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air service shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, ...”

Innebörden av artikeln är att de till Chicagokonventionen bundna staterna är överens om att alla civila luftfartyg som är registrerade i en annan konventionsbunden stat har rätt att, förutsatt att det inte handlar om regelbunden internationell luftfart, flyga in eller genom den statens territorium eller landa för icke kommersiella ändamål, alltså att landa för andra ändamål än att ta ombord eller släppa av passagerare, gods eller post, utan att behöva ansöka om tillstånd. Den oregelbundna luftfarten lämnas därför att i huvudsak regleras enligt varje stats nationella lagstiftning. I Sverige regleras detta genom Luftfartslagen, Luftfartsförordningen samt Transportstyrelsens föreskrifter. Se även avsnitt 6.3.

Det finns alltså en tydligt markerad skiljelinje mellan regelbunden och oregelbunden internationell luftrafik. Gränslinjen mellan regelbunden och icke regelbunden trafik luckras dock upp mer och mer genom den fortsatta utvecklingen på marknaden.²⁰ Att trafikformerna håller på att skapa likartade mönster gör att det är allt svårare att skilja dem åt. I Chicagokonventionens artikel 5 och 6 anges inte närmare vilka trafikformer som ska omfattas av förbudet att flyga över andra staters territorium enligt artikel 6 respektive vilka som enligt artikel 5 ska medges rätten till flygningar.

¹⁹ Malmberg.

²⁰ Policy and guidance material on the economic regulation of international air transport, ICAO, third edition 2008.

Eftersom skiljelinjen mellan regelbunden och oregelbunden trafik blir allt mer oklara och att det i Chicagokonventionen inte anges några tydliga definitioner har man på EU-nivå specificerat vad som ska betraktas som oregelbunden respektive regelbunden trafik. Skiljelinjen handlar egentligen om formerna för köpet av biljetter.

Enligt Förordning 1008/2008²¹ anges definitionen av regelbunden trafik: en serie flygningar där varje flygning uppfyller kriterierna;

1. att det på varje flygning finns platser och/eller kapacitet att transportera gods och/eller post som allmänheten kan köpa på individuell basis (antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av godkända agenter)
2. den bedrivs så att den betjänar trafiken mellan samma flygplatser, två eller flera, antingen
 - enligt en offentliggjord tidtabell,
 - eller med flygningar som är så regelbundna eller täta att det utgör en tydlig och planmässig serie.

I Transportstyrelsens föreskrifter anges närmare villkoren för charter- och taxitrafik. För chartertrafik är det en grundförutsättning att det finns en chartrare, vilken i stället för flygbolaget tillhandahåller transporten till passageraren.

Som tidigare nämnts lyckades man vid tillkomsten av Chicagokonventionen inte komma överens om ett internationellt globalt gällande avtal som också medgav trafikrättigheter. Mot bakgrund av att någon allmän överenskommelse inte kunde nås öppnades två separata överenskommelser som en kompromisslösning: International Air Services Agreement som handlade direkt om regelbunden trafik och International Transit agreement. Av dessa två överenskommelser överlevde endast Transitöverenskommelsen men tillsammans utgjorde de ändå grunden för utvecklingen av den internationella lufträtten genom formuleringen av de fortfarande så betydelsefulla ”freedom of the air”

4.2 Luftfartens fem friheter²²

Principen om att komma överens om vilka rättigheter som ska ges på en viss marknad beskrivs genom olika s.k. friheter. Det handlar alltså om vilka friheter som stater ger varandra, antingen genom tillträde till en internationell överenskommelse eller, genom bilaterala avtal mellan två stater, vilket också kan vara EU gentemot tredje land.

²¹ Se bilaga 1.

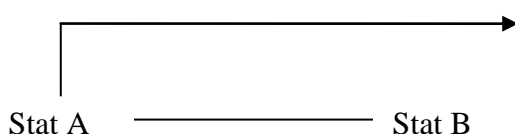
²² Manual on the regulation of International Air transport, ICAO Doc 9626, part 4; Malmberg, Milde 2012.

De första två friheterna följer av Transitöverenskommelsen. De tre efterföljande är av kommersiell natur och utgör sådana friheter som stater oftast kommer överens om genom bilaterala överenskommelser.²³

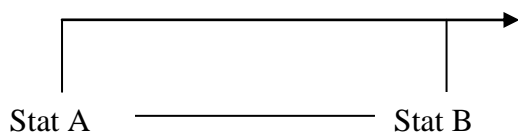
I det följande förutsätts att samtliga inblandade stater är bundna av samma konvention. Stat A är luftfartygets flaggstat. Stat B är den rättighetsgivande staten. Stat X, Y och Z utgör tredje stat. Ritningarna och större delen av beskrivningarna är hämtade ur Malmberg.

4.2.1 Transiträttigheterna

First freedom: Rätten att flyga över annan stats territorium utan att landa.

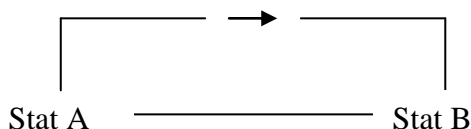


Second freedom: Rätten att landa på en eller flera platser inom annan stats territorium, för andra än trafikmässiga ändamål, t.ex. för att tanka eller för att utföra service.

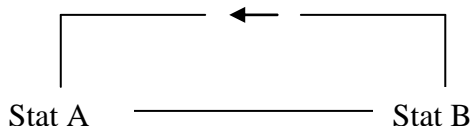


4.2.2 Trafikrättigheterna

Third freedom: rätten att flyga in i annan stat och släppa av passagerare, gods och post som kommer från luftfartygets flaggstat.



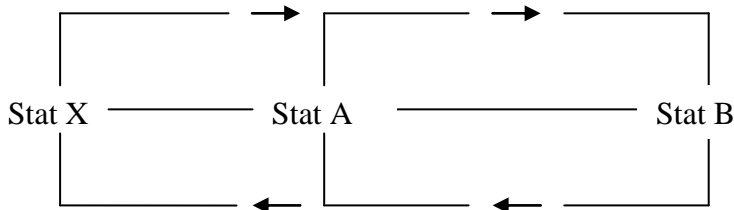
Fourth freedom: rätten att flyga in i annan stat och ta ombord passagerare, gods och post som ska till luftfartygets flaggstat. Den tredje och fjärde friheten hör ihop, med bara den tredje friheten skulle trafiken inte vara kommersiellt hållbar.



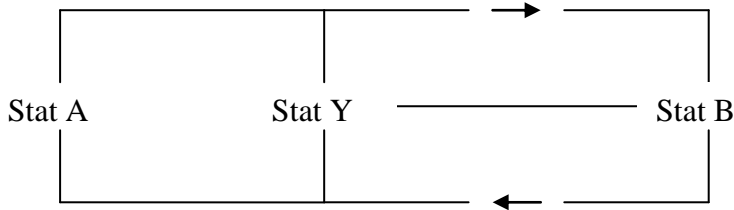
²³ Malmberg.

Fifth freedom: rätten att flyga in i annan stat och ta ombord eller släppa av passagerare som kommer från eller som ska till en tredje stat. Rutten måste börja eller sluta i lufttrafikföretagets egen stat. Det förutsätter också att *alla* inblandade stater är bundna av avtal som tillåter sådan trafik.

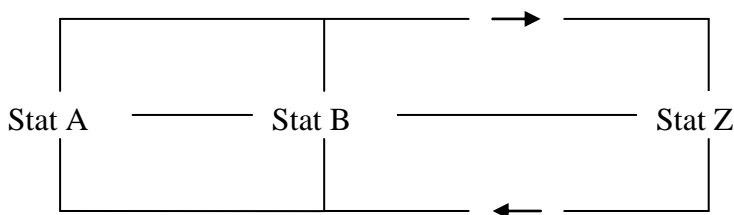
- a) **Anterior-point fifth freedom:** rätten att flyga in i annan stat (B) och ta ombord eller släppa av passagerare, gods eller post som kommer från eller ska till en tredje stat (X), som befinner sig bortom luftfartygets flaggstat.



- b) **Intermediate-point fifth freedom** – rätten att flyga in i annan stat (B) och ta ombord eller sätta av passagerare, gods eller post som kommer från eller ska till en tredje stat (Y), som befinner sig mellan luftfartygets flaggstat och den rättighetsgivande staten.



- c) **Beyond-point fifth freedom** – rätten att flyga in i annan stat (B) och ta ombord eller sätta av passagerare, gods och post som kommer från eller ska till en tredje stat (Z), som befinner sig bortom den rättighetsgivande staten (B).



4.3 Bilateral luftfartsavtal

I Chicagokonventionen erkänns rätten att för varje enskild stat utöva en fullständig och exklusiv suveränitet över luftrummet över sitt territorium. Utövandet av denna exklusivitet sker oftast genom en licensierings- eller godkännandeprocess.²⁴

Ett lufttrafikföretag kan med stöd i transitöverenskommelsen men ofta även med stöd i ett bilateralt luftfartsavtal flyga in och över annan avtalsbunden stats område utan föregående tillstånd och landa för andra än trafikmässiga ändamål. Vill man däremot erhålla kommersiella rättigheter på reguljär basis förutsätts ett mellanstatligt avtal.²⁵ Vilka fri- och rättigheter som ska gälla avgörs genom förhandlingar parterna emellan.

Regleringen av den regelbundna luftfarten sker alltså genom ett mellanstatligt bilateralt eller multilateralt avtal. Bilateral avtal började man förhandla under tidigt 1920-tal. Sverige slöt sina första bilaterala luftfartsavtal 1921 med Storbritannien och 1922-1923 med de övriga nordiska länderna. De bilaterala avtalen innebär till viss del en begränsning av utvecklingen av den internationella luftfarten eftersom tillträdet till marknaden är så noga reglerat. Det finns fortfarande på många håll kvar rester av ett synsätt som handlar om att reglera villkoren till förmån för den egna statens flygföretag.²⁶

De kommersiella friheterna i luften erbjuds traditionellt sett inte på multilateral basis utan måste förhandlas bilateralt mellan två parter. Sverige, Norge och Danmark utgör ett ovanligt exempel på stater som förhandlar luftfartsavtal gemensamt. EU:s förhandlingar med tredje stat är ett exempel på där en stor grupp stater förhandlar gemensamt med en annan stat.²⁷

En modell för de bilaterala avtalen togs fram av Chicagokonferensen i december 1944. Flera delar i många staters nuvarande avtal härrör från Chicagokonferensens mall. I och med framtagandet av standarden för bilaterala avtal kom man också överens om att samtliga avtal skulle registreras i ICAO:s databas DAGMAR²⁸, där samliga registrerade avtal ska finnas sökbara.

Vid förhandlingarna i Chicago stod Storbritannien och USA för tydliga motstridiga intressen, kompromissen dem emellan reflekteras i det bilaterala luftfartsavtal som signerades i Bermuda 1946. Denna form av avtal kallas därför ofta Bermuda I och efterföljande förhandlingsresultat Bermuda II. Avtalet blev modell för ett stort antal avtal. Texten följer i stort sett

²⁴ Malmberg.

²⁵ Malmberg.

²⁶ Malmberg.

²⁷ Milde.

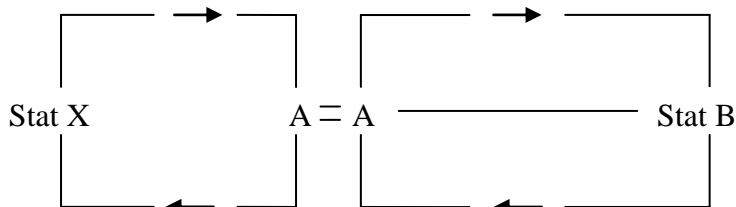
²⁸ <http://cfapp.icao.int/dagmar/main.cfm>.

Chicagokonventionens modell för luftfartsavtal men med vissa skillnader, främst med avseende på att det i Bermudaavtalen bifogas många bilagor. I bilagorna definieras i detalj alla ruter som kan trafikeras. Dessutom finns det särskilda bestämmelser kring tariffer och kapacitet. Enligt Bermuda I fick bolagen själva bestämma den kapacitet som de bjöd ut men principen var att den skulle vara relaterat till behovet av tredje och fjärde frihetstrafik.

Parterna skulle i efterhand se över kapacitetsutvecklingen och bedöma om den stod i överensstämmelse med avtalets principer. En vanlig reglering av kapaciteten i andra avtal var s.k. ”predetermination”, vilket innebar att antalet tillåtna frekvenser och utbudna säten var strikt begränsat. I och med detta introducerades också nya begrepp som tillägg till de fem friheterna till totalt nio stycken. Dessa friheter finns inte definierade genom något internationellt verktyg och tolkningen kan därför variera från stat till stat.

Sixth freedom: rätten att flyga in i annan stat (B) för att där släppa av eller ta ombord passagerare, gods och post som påstås komma från eller som ska till luftfartygets flaggstat. De har i stället hämtats från eller ska till tredje stat (X) via luftfartygets flaggstat.

Tekniskt är det fråga om en kombination av två stycken tredje och fjärde frihetssträckor. Exempelvis sträckorna Stockholm-Dubai och Dubai-New Dehli som utförs av ett flygbolag från Förenade Arabemiraten. Den sjätte frihetstrafiken faller i stort utanför luftfartsavtalens regleringsområde som primärt reglerar flygtrafiken mellan två stater²⁹. Försök har dock gjorts från stater varifrån trafiken avleddes att ha begränsningar i kapacitetsregleringen.



Seventh freedom: rätten att operera helt utanför luftfartygets flaggstat. Rätten att flyga in i annan stat (B) för att släppa av eller ta ombord passagerare, gods eller post som kommer från eller som ska till tredje stat (X, Y och Z).

²⁹ Malmberg och Milde 2012.

Eight freedom: kallas också cabotage och ger rätten att på en internationell flyglinje utföra flygningar med passagerare, gods och post mellan två punkter i samma stat som inte är luftfartygets flaggstat.

Den så kallade **nionde friheten** handlar om helt fristående cabotage där flygningarna sker endast inom en stat som inte är luftfartygets flaggstat. Denna frihet kan inte betraktas som en av luftfartens friheter utan är snarare något som varje enskild stat kan bevilja.³⁰

4.4 Flygbolagens förhållande till staten

Historiskt har det varit mycket liten skillnad mellan flygföretagen och staten eftersom staten har varit en drivande kraft bakom utvecklingen av flygindustrin och det låg en hel del prestige i att ha ett statligt ägt flygbolag. I de flesta länder fanns bara ett flygbolag, som blev statens flaggbärare eller så kallad *flag carrier*. Dessa flygföretag erhöll dessutom ofta statsunderstöd för sin utveckling. Luftfarten har alltid kännetecknats av statlig prestige och protektionism³¹, något som trots liberalisering och marknadsanpassning, fortfarande sätter stor prägel på luftfartspolitikerna och möjligheterna till ytterligare liberalisering.

Efter att marknaden avreglerats har fler aktörer kommit in på marknaden och det är inte längre godtagbart att ett bolag får fördelar som ett annat bolag inte får. I Sverige t.ex. spelar det statligt delägda bolaget SAS enligt samma spelregler som samtliga andra EU-bolag och ska inte heller ges positiv särbehandling gentemot flygföretag i andra länder.

Luftfartsavtalet ger rättigheter och skyldigheter till respektive avtalslutande stat, som i sin tur använder avtalen genom att ge flygbolag rätt att utnyttja de fri- och rättigheter som avtalet medger. Historiskt har det varit vanligt med ett stort nationellt flygbolag, en flag carrier, som inte sällan ägts av staten och som haft monopol på viktigare flyglinjer, särskilt i internationell trafik.

I Europa mottog de flesta flygbolag understöd från staten som öppet gavs som en del i statens transportpolitik. Trots detta ansåg de flesta europeiska flygföretag att de var fria företag och att de inte ingick i statsapparaten.³² Den här frågan diskuteras livligt i förhållande till flera av Gulfstaterna, som påstås ge statsunderstöd till sina flygföretag. Detta har också föranlett en omfattande diskussion kring en mer omfattande klausul i luftfartsavtalet som anger bestämmelser för rättvis konkurrens och lika villkor (fair competition)

³⁰ Milde.

³¹ Malmberg.

³² Malmberg.

ICAO har under en längre tid försökt uppnå en internationell överenskommelse med kommersiella rättigheter för den internationella kommersiella luftfarten. Arbetet bedrivs i dag genom en internationellt sammansatt arbetsgrupp (Air Transport Regulation Panel) med ambition att komma överens om ett globalt luftfartsavtal. Det har dock visat sig svårt att komma överens om ett sådant globalt avtal då parterna fortfarande står långt ifrån varandra i vissa frågor.

4.5 Luftfartsavtalets uppbyggnad och innehåll

Luftfartsavtalet mellan USA och Storbritannien, det så kallade Bermudaavtalet från 1946, tog fram modellen för utformningen av luftfartsavtal. Avtalen utgör i delar reflektioner av eller rena kopior från Chicagokonventionen, även om det inte alltid är uttalat så³³. Varje luftfartsavtal är ett resultat av politiska överväganden.

Oftast följer en förhandling om luftfartsavtal följande upplägg:

1. Agreed minutes³⁴ skrivs vid alla förhandlingar och är en introduktion och förklaring om vad förhandlingen handlat om. Där beskrivs syftet med förhandlingen och vad parterna kommit överens om. Det ska alltså bara vara ett referat och ska enligt svensk tolkning inte innehålla några direkta överenskommelser³⁵. Referatet är fristående från själva avtalet.
2. Själva luftfartsavtalet (som i Skandinaviska förhandlingar skrivs i tre exemplar, ett svenskt, ett norskt och ett danskt).
3. Annex eller linjebilaga som anger vilka rutter som godkänns enligt avtalet.
4. Olika sidodokument ofta i form av Memorandum of Understanding. För Skandinavien del ingås alltid ett särskilt MOU så att motparten accepterar SAS-konstruktionen.

Här ges en kortfattad beskrivning av avtalets olika delar. Eftersom avtalen är på engelska återges rubrikerna på det språket.

Definitions: Här listas de termer som används i avtalet vars mening är viktig att klargöra.

Traffic rights: anger vilka rättigheter parterna ger varandra. Detaljer av mer teknisk karaktär, t.ex. gällande vilka rutter som får trafikeras anges oftast i en bilaga (Annex). Syftet med detta är att bilagan ska kunna ändras utan att behöva ändra hela avtalet, som i de flesta fall innebär en mer omfattande process.

³³ Marnberg.

³⁴ Kan även kallas Agreed Record, Record of Discussions eller Preamble.

³⁵ Ordet "agreed" bör inte förekomma här, bättre att använda "stated" eller "confirmed".

Designation and Authorization of Airlines: anger om parterna kommit överens om att gentemot vardera part utse endast ett eller flera flygföretag att få trafikera de trafikrättigheter som avtalet medger, kallas single respektive dual eller multiple designation om det är fler än två. Här anges också om det gäller s.k. EU designering eller EES-designering³⁶.

Revocation and suspension of Authorization: Handlar om vilka krav som ställs på ett flygföretag för att få utnyttja trafikrättigheterna enligt avtalet.

Utilization of Airports and Facilities: reglerar flygplatserna och tjänsterna som tillhandahålls på flygplatserna. Detta leder sällan till diskussioner även om det i vissa länder utgör ett ”doing business-problem” där man försöker sätta käppar i hjulet och t.ex. kräva ut mer pengar från andra flygbolag än sina egna, exempelvis genom s.k. ”red tape”, alltså att vissa bolag åläggs överdrivna formella regler och byråkratiska procedurer som gör att de i praktiken hindras från att utföra sin verksamhet.

Customs duties: handlar om rätten att ta ut tullar och skatter. Här finns bland annat bestämmelser kring beskattning av bränsle. Flygbränsle får enligt ICAO inte beskattas. EU-länder får dock beskatta bränsle som endast används för EU-rutter. Detta gäller enligt Rådets direktiv 2003/96/EG om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet.

Storage of Airborne Equipment and supplies: handlar inte specifikt om luftfart utan om frågor om immigration, tull, hälsolagstiftning och lagerhållning av saker.

Entry Clearance Regulations: handlar om ICAO-annex om ”facilitation”.

Capacity Provisions: handlar om principer som gäller rättvis konkurrens (fair competition) och icke diskriminering och reciprocitet. Det handlar alltså om att båda parter flygföretag ska behandlas lika och ha samma marknadsmässiga förutsättningar att bedriva den överenskomna trafiken samt inte ensidigt begränsa trafiken.

Tre typer av kapacitetsregleringar

1. Predetermination (parterna är överens i förväg om vilken kapacitet som får sättas in på marknaden).
2. Bermuda I (USA och UK 1946) innebär att flygbolagen får bestämma hur mycket de vill flyga, därefter ser parterna över detta. Om det blir obalans ser man över det igen.

³⁶ Se mer om detta i avsnitt 5.4.

3. Free determination betyder att parterna och dess myndigheter inte ska lägga sig i utbudet.³⁷

Tidigare föranledde kapacitetsregleringen ofta oenighet eftersom trafiken styrdes av myndigheterna på ett helt annat sätt än i dag. Man tittade bl.a. på statistik, beläggning och efterfrågan på biljetter. Kina, Japan och Ryssland kan fortfarande vara upptagna av sådana frågor.

Tariffs: Tidigare innehöll avtalen ofta principer för prissättningen vilket betydde att priserna på olika sätt behövde godkännas av berörda luftfartsmyndigheter. Detta utgjorde en viktig bestämmelse tidigare då myndigheterna från vardera part godkände priserna, man hade särskild kontroll på att motparten inte sänkte priserna för mycket och därmed riskerade att avleda passagerare till ett annat bolag. I dag gäller fri prissättning. För skandinavisk del bör det i avtalen inte ingå att någon form av prisreglering eller att flygföretagen ska kunna utkrävas ”filing of tariffs”, alltså att priserna ska lämnas in så att myndigheterna ska se priserna.

Transfer of earnings and Airline representation: utgör ”doing business-frågor”. Artiklar som ska underlätta för flygbolagen att inte bli diskriminerade. De ska exempelvis kunna överföra valuta, kunna ha personal på plats och ha rätt att sälja biljetter. Detta har inte alltid varit självklart.

I EU:s luftfartsavtal utgör sådana typer av ”doing business” stora frågor, här kan nämnas förhandlingen med Brasilien som vill föra in, för oss, onödiga byråkratiska strukturer.

Approval of flight schedules: Förr räknade man frekvenser och säten som bjöds ut till försäljning. Ju restriktivare avtal desto viktigare är artikeln. Ju friare desto mindre viktigt. Detta står inte bara i avtalet utan bestämmelser kring detta finns också i Transportstyrelsens föreskrifter om trafiktillstånd och trafikprogram³⁸.

Aviation Safety: Följer den standardklausul som ICAO har tagit fram och innehåller bestämmelser kring att ICAO-standarder uppfylls. Skrivningarna ger den stat som har allvarliga betänkligheter mot säkerheten i ett av motparten designerat flygbolag rätt att ingripa, t.ex. avbryta eller begränsa trafiken.

Aviation Security: hänvisar bl.a. till Tokyokonventionen 1963 med ändringsprotokoll 2013 gällande ”unruly passengers” samt

³⁷ Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport, Dok. 9587.

³⁸ TSFS 2010:168 och TSFS 2011:104.

Kapningskonventionen, Haag 1970 och Pekingkonventionen 2009 som handlar om att flygplan kan användas som vapen. Montrealkonventionen från 1971 som ursprungligen är en sabotagekonvention men utökad i Montreal 1988, handlar om sabotage av anläggningar, exempelvis kontrolltorn.

Consultations: Då en part begär konsultation är den andra parten alltid skyldig att ställa upp

Amendments: Anger formerna för hur avtalet ska ändras.

Settlement of Disputes: anger bestämmelser för om parterna är oeniga.

Registration: handlar om registrering av avtalet hos ICAO.

Termination: anger formerna för eventuell uppsägning av avtalet.

Entry into force: Ikraftträdande sker vid påskrift av avtalet. Genom olika konstitutionella begränsningar varierar detta mellan olika länder. I Sverige ska luftfartsavtal inkl. MOU godkännas av regeringen. Vid förhandlingen heter det att parterna ”paraferar” avtalet. Efter det görs avtalet klart för en formell underteckning av en regeringsföreträdare. Oftast lägger man till i Agreed minutes att parterna kommit överens om att avtalet så långt möjligt ska tillämpas provisoriskt intill dess att det blivit formellt undertecknat.

5 Luftfartspolitiska utvecklingen inom EU

Luftfarten blev föremål för EU-reglering först under mitten av 80-talet, denna utveckling har fortsatt och i dag är den europeiska gemensamma lagstiftningen på området omfattande.

5.1 Den gemensamma luftfartsmarknaden

Internationell luftfart har traditionellt styrts av bilaterala luftfartsavtal mellan enskilda stater och man har styrt antalet lufttrafikföretag som får flyga, rutterna de får trafikera och med vilken kapacitet. Luftfarten har också ansetts som en strategisk näring, med utgångspunkt i en jämlik fördelning av marknaden³⁹. Bilaterala avtal har varit restriktiva i den meningen att de enbart tillåter flygföretag som ägs och kontrolleras av luftfartygets flaggstat.⁴⁰

Skapandet av en inre gemensam luftfartsmarknad har haft påverkan på EU:s externa luftfartsrelationer och fler och fler luftfartsavtal förhandlas av Kommissionen. Kommissionen har i dokument ”EU:s politik för externa luftfartsrelationer”⁴¹ från 2015 beskrivit kommande prioriteringar. Medlemsstater kan fortfarande förhandla bilaterala avtal men under överinseende av Kommissionen och andra medlemsstater. Rätten att förhandla bilateralt gäller bara intill dess att det finns ett rådsbeslut på att Kommissionen ges rätten att inleda en förhandling. Därefter är Kommissionens rätt, ofta numera under en begränsad tid, exklusiv och begränsar medlemsstaternas möjlighet att själva förhandla bilateralt.

För att gemenskapen ska kunna inleda förhandlingar med tredje land måste rådet fatta beslut om ett mandat som bemyndigar kommissionen att förhandla. Rådet kan ge kommissionen mer eller mindre detaljerade direktiv för förhandlingarna. Medlemsstaternas insyn i förhandlingsarbetet sker främst genom en s.k. särskild kommitté ”Special Committee” som är en kommitté under rådet. För förhandlingsarbetet finns procedurregler formulerade i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 847/2004 av den 29 april 2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder. Dessa skapades efter en dom i EG-domstolen som kommit att kallas Open skies domen⁴² och som fick stort genomslag för den fortsatta utvecklingen.

Innan den s.k. Open skies domen avgjordes mot bl.a. Sverige var Kommissionens rätt att ingripa på luftfartsavtalsområdet långt ifrån tydligt.⁴³ Kommissionen slogs länge för att frågor om luftfartsavtal skulle

³⁹ COM(2015) 598 final. An aviation strategy for Europe.

⁴⁰ Development of the EU's external Aviation Policy, European Commission- DG Move.E.1 November 2015.

⁴¹ EU's external aviation policy.

⁴² (Case C- 468/98)

⁴³ European Community External Aviation Relations –The Question of Competence, John Balfour.

vara en del av handelspolitiken, vilket enligt fördraget skulle ge kommissionen fulla rättigheter att själva förhandla, utan särskilt mandat från medlemsstaterna. Den frihet som Kommissionen har genom fördraget inom handelspolitiken har funnits sedan Romfördraget. Medlemsstaterna ställde sig skeptiska till detta och menade att luftfartsfrågor hör hemma i Transportkapitlet i fördraget, vilket skulle betyda att det skulle vara upp till rådet att bestämma om och i vilken utsträckning det behövs regler för luft- och sjöfarten.

Medlemsstaterna ansåg länge att flygmarknaden inte var en vanlig marknad lämpad för konkurrensutsättning och att uppgiften att reglera tillträdet till luftfartsmarknaden exklusivt skulle ligga på respektive lands regeringar. De stora statsägda flygbolagen var också hårt knutna till staten, ofta var de helt eller delvis statsägda och hade en uttalad uppgift att tillgodose landets transportpolitiska behov. För trafiken mellan medlemsstaterna gällde de bilaterala, mer eller mindre restriktiva, luftfartsavtalen. För såväl inrikes som utrikes trafik reglerade myndigheterna priserna och luftfartsmarknaden kännetecknades av monopol inrikes och duopol för trafiken mellan medlemsstaterna.⁴⁴

5.1.1 De tre luftfartspaketen

Det rättsliga läget förändrades genom att EG-domstolen i det s.k. Nouvelle Frontière-målet 1986 fastslog att fördragets konkurrensregler gällde på luftfartens område. Detta lade grunden för *EU:s första luftfartspaket* som antogs av ministerrådet 1987 som egentligen inte ledde till några genomgripande förändringar.⁴⁵

Samtidigt var den rent politiska miljön under förändring. Länder med en stark s.k. ”flag carrier” som bedömdes konkurrenskraftiga på en friare marknad började se fördelar med en fri inre marknad på luftfartsområdet. Detta skedde samtidigt som EG-staternas samarbete för att generellt upprätta en ”verklig” gemensam marknad hade intensifierats och luftfarten passade väl in i detta arbete⁴⁶. Nästa steg i liberaliseringsprocessen genomfördes i juni 1990, då ministerrådet lade fram *EU:s andra luftfartspaket*.

För att den gemensamma marknaden skulle ha förutsättningar att fungera väl och på rättvisa villkor uppkom ett behov av att harmonisera regleringen inom gemenskapen, att alla flygbolag och andra aktörer inom sektorn skulle följa gemensamma regler.⁴⁷ Resultatet blev det s.k. *tredje luftfartspaketet* om en fullt liberaliserad luftfartsmarknad i hela EU/EES-området för alla

⁴⁴ EU avreglerar och nyreglerar luftfarten, Flygtendenser EU-special 2009, Anders Gradin.

⁴⁵ Skoglund, Jean Marie, Flygtendenser.

⁴⁶ Gradin, Anders, Flygtendenser.

⁴⁷ Gradin, Anders, Flygtendenser.

EU/EES-bolag som, förutom vissa övergångsbestämmelser trädde i kraft 1993. Det tredje luftfartspaketet var fullt implementerat 1997. Förutom lagstiftning om konkurrensreglernas tillämpning på luftfartssektorn innehöll den tre förordningar:

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

De tre förordningarna reviderades sedermera och skrevs ihop i en rättsakt; Förordning 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik inom gemenskapen, vilken är den nu gällande förordningen.

5.1.2 Open-skies domen

2002 fastställde EG-domstolen att de traditionella nationella designeringsklausulerna i de bilaterala luftfartsavtalen var i strid med Romfördraget och principen om fri etableringsrätt.⁴⁸ Open skies domen utgjorde slutpunkten på en fejd mellan Kommissionen och medlemsstaterna. Domen tvingar Kommissionen och medlemsstaterna att samarbeta bättre på luftfartsområdet och ger medlemsstaterna rätten till bilaterala förhandlingar och Kommissionen rätt att förhandla på ett givet mandat från medlemsstaterna.⁴⁹

Flera medlemsstater hade haft luftfartsförhandlingar med USA, för de flesta med syfte att sluta s.k. Open Skies avtal. I de bilaterala förhandlingarna gick USA inte med på att ändra artikeln om ägarskap och kontroll så att EU-ägarskap jämfördes med nationellt ägarskap. EG-domstolen ansåg att avtalen utgjorde ett hinder för den fria etableringsrätten och rätten att fritt utöva en näringsverksamhet eftersom EU:s medlemsländer öppnade sitt luftrum för de amerikanska bolagen, medan det motsatta förhållandet inte gällde för EU-bolag i förhållande till USA. Detta ledde till slut till att medlemsstaterna gav kommissionen mandatet att förhandla gemensamt med USA, vilket också gjordes mellan 2007 och 2010.

⁴⁸ Commission Staff Working document, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions, Bryssel 7.12.2015 SWD(2015) 261 final.

⁴⁹ Gradin, Anders.

Medlemsstaterna (däribland Sverige) var därför tvungna att ändra sina bilaterala avtal med tredjeland. Därefter har kommissionen i samarbete med medlemsstaterna utarbetat en ny designeringsklausul för de bilaterala avtalen. Denna designeringsklausul ger alla flygbolag med operativ licens i ett EU-land rätt att utnyttja de trafikrättigheter som anges i ett avtal. Kravet är att det aktuella bolaget är etablerat i den medlemsstat som har designerat det och att bolaget har en giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat. Mer om detta finns i avsnitt 5.4.

5.2 Utvidgning av EU:s inre luftfartsmarknad

2005 utvecklades EU:s externa luftfartspolitik ytterligare genom Rådets överenskommelse om tre ”pelare” för EU:s externa luftfartspolitik⁵⁰:

- 1) Det konstaterades att bilaterala avtal som står i strid med EU-rätt måste ändras. Många länder har enskilt ändrat sina bilaterala avtal samtidigt som ett 50-tal horisontella avtal har förhandlats fram. I dag erkänner fler än 120 stater i världen principen om EU designering⁵¹.
- 2) Det pågår en utveckling mot ett ”Common Aviation Area” med grannländer i såväl sydlig, sydvästlig och östlig riktning gentemot EU-området. Detta sker genom ett gradvis marknadsöppnande och regelmässig harmonisering till EU lagstiftning på luftfartsområdet.
- 3) EU förhandlar om s.k. Comprehensive Agreements för att integrera den EU-gemensamma marknaden med särskilt viktiga handelspartners. Det handlar om att öppna upp marknaden, ta bort investeringshinder för exempelvis ägarskap av flygföretag, utökad lagstiftningsmässigt samarbete och att lösa praktiska ”doing business-frågor”.

2012 arbetade Kommissionen vidare och tog fram ”EU:s externa luftfartspolitik” där det huvudsakliga budskapet handlar om att fortsätta liberalisera marknaden till tredje land och säkerställa harmonisering av regelverket samt lika villkor och en rättvis konkurrens inom den internationella luftfarten.⁵²

Den inre luftfartsmarknadens regler gäller inte bara inom EU. Genom EES-avtalet gäller de även för Norge och Island och genom ett särskilt luftfartsavtal i stort sett också för Schweiz⁵³.

⁵⁰”The EU’s external Aviation Policy – Addressing future challenges”, COM(2012) 556 final samt Council conclusions on The EU’s external aviation policy – addressing future challenges. Brussels December 2012.

⁵¹”The EU’s external Aviation Policy – Addressing future challenges”, COM(2012) 556 final.

⁵²”The EU’s external Aviation Policy – Addressing future challenges”, COM(2012) 556 final.

⁵³ Norge, Island och Liechtenstein ingår tillsammans med EU i det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES, på engelska EEA). Området är ett frihandelsområde. Avtalen ger företag i de deltagande länderna tillträde till EU:s inre marknad.

Den europeiska gemensamma luftfartsmarknaden är numera under ständig utvidgning. I december 2015 publicerade Kommissionen resultatet av ett nytt arbete kring en gemensam luftfartsstrategi för Europa.⁵⁴ Strategin innehåller ett antal förslag på initiativ från Kommissionens sida i syfte att göra EU:s luftfartssektor mer konkurrenskraftig. Kommissionen har under 2016 bl.a. begärt mandat av rådet att förhandla om globala luftfartsavtal med Kina, ASEAN-länderna⁵⁵, Turkiet, Saudi-Arabien, Bahrain, Förenade Arabemiraten, Kuwait, Qatar, Oman, Mexico, och Armenien. De länder som Sverige i dag saknar luftfartsavtal med är Mexico samt med ASEAN-staterna Brunei, Kambodja, Laos och Myanmar. Enligt förslagen till förhandlingsdirektiv ska avtalen bl.a. säkerställa rättvis konkurrens, innehålla stränga bestämmelser om flygsäkerhet och luftfartsskydd och understryka vikten av klimatåtgärder och en närmare dialog om globala åtgärder. En hög skyddsnivå på det sociala området ska åstadkommas. Ett luftfartsavtal på EU-nivå kommer att i tillämpliga delar ersätta Sveriges bilaterala luftfartsavtal med berört tredje land.⁵⁶

Gemenskapens luftfartsavtal med tredjeland kan ha olika syften och det finns därför olika typer av avtal; horisontella avtal och två typer av vertikala avtal.

5.2.1 Horisontella avtal (Horizontal Agreements)

De s.k. horisontella avtalen är de enklaste ur medlemsstaternas synvinkel. Förhandlingarna går ut på att Kommissionen förhandlar med tredje land om att göra vissa förändringar i medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal. Det handlar om att vissa standardklausuler införs i avtalen så att avtalet följer EU-rätten som den har kommit att tolkas till följd av Open-skies domen. Standardklausulerna kan också införas i de enskilda avtalen genom medlemsstaternas bilaterala förhandlingar.

5.2.2 Vertikala avtal (Comprehensive Agreements)

Genom s.k. Comprehensive Air Transport Agreements ersätts medlemsländernas bilaterala avtal med ett avtal som gäller för hela gemenskapen visavi det tredje landet. Dessa avtal är blandade avtal, dvs. de sluts mellan EU och dess medlemsstater å ena sidan och ett tredje land å den andra.

Normalt skiljer sig dessa avtal från de horisontella avtalen genom en högre grad av samarbete mellan parterna. Det handlar ofta om att harmonisera regler och villkor för luftfarten, även om graden av samverkan och

⁵⁴ Commission Staff Working document, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions (COM2015 598).

⁵⁵ Association of Southeast Asian Nations består av länderna Vietnam, Thailand, Singapore, Filippinerna, Myanmar, Malaysia, Laos, Indonesien, Kambodja och Brunei.

⁵⁶ Faktapromemoria 2015/16:FPM, En flygstrategi för Europa.

harmonisering varierar. Det finns två typer av Comprehensive Agreements, dels s.k. *Neighbourhood Agreements*⁵⁷, vilka även kan kallas integrationsavtal på svenska och dels det så kallade ”*Comprehensive Agreements with key partners*”.⁵⁸

Den första typen handlar om att inkludera tredje land i det bredare gemensamma luftfartsområdet (*Common Aviation Area*). Denna typ av avtal syftar till att utvidga EU:s rättsgemenskap på luftfartsområdet till andra länder. Dessa länder förpliktar sig att helt eller i väsentlig mån, - införliva och tillämpa gemenskapsrätten på luftfartsområdet och får i utbyte tillträde till den inre luftfartsmarknaden. Graden av integration kan alltså variera och dessa avtal kan ha övergångsbestämmelser med stegvis integration.

Första integrationsavtalet slöts mellan EU å ena sidan och Sverige plus Norge å den andra.⁵⁹ Avtalet upphörde att gälla genom att vi fick det s.k. EES avtalet⁶⁰ 1994. Eftersom Sverige blev medlem i EU 1995 blev det svenska EES-medlemskapet mycket kortvarigt. Norge och Island integreras i EG:s rättsgemenskap genom EES-avtalet. Norge och Islands anslutning till de avtal som gemenskapen (och medlemsstaterna) har med tredje land kräver särskilda arrangemang.

När Sverige och Norge anslöts fanns ännu inte så mycket gemensam lagstiftning på luftfartsområdet och all flygsäkerhet låg utanför EU:s kompetens, därför var det aldrig aktuellt med några övergångsordningar och långdragna processer, som integrationsavtalen handlar mycket om i dag.

Integrationsavtal syftar till att införliva gemenskapsrätten på luftfartsområdet och målsättningen är att skapa en gemensam luftfartsmarknad och att alla ska tillämpa samma lagstiftning. Därför är avtalet ofta omfattande med tillhörande bilagor med rättsakter som ska införlivas efter hand. Övergångsordningarna ser olika ut för varje land.

Redan i slutet av 90-talet antog ministerrådet politiska riktlinjer om att försöka integrera stater i öst genom det så kallade ”Pecos-avtalet” men på grund av meningsskiljaktigheter mellan medlemsstaterna och kommissionen om kompetens på flygsäkerhetsområdet resulterade det aldrig i något avtal. Efter att kommissionen fått större befogenheter på flygsäkerhetsområdet påbörjades återigen förhandling om ett liknande avtal som sedan blev det s.k. ECAA(European Common Aviation Area)-avtalet, avtal om en utökad europeisk gemensam marknad.

⁵⁷ Sedan 1999 har sådana avtal ingåtts med Schweiz, länderna på västra Balkan (ECAA-avtalet), Marocko, Georgien, Jordanien, Moldavien och Israel.

⁵⁸ Sådana avtal har ingåtts med Kanada och USA. COM(2015) 598.

⁵⁹ Se Prop. 1991/92:29.

⁶⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/ALL/?uri=CELEX:22013D0043>.

ECAA-Avtalet – inrättandet av ett europeiskt luftfartsområde

ECAA-avtalet⁶¹ handlar om att försöka utvidga gemenskapsrätten i närområdet, knyta europeiska stater i öst som inte är EU-medlemmar närmare och bidra till att de integrerar sig fullständigt i EU:s luftfartsvärld. De länder som övergår till att bli EU-medlemmar faller ur ECAA-kretsen.

ECAA-avtalet är en multilateral överenskommelse som ingicks mellan EU:s medlemsstater med Albanien, Bosnien-Herzegovina, Kroatien, Forna Republiken av Jugoslavien, Makedonien (FYROM) Serbien, Montenegro och FN:s mandatområde Kosovo(UNMIK) till vilken Norge och Island har anslutits. Principen är att länderna ska implementera EU-reglering på luftfartens område med särskild vikt på att uppnå EU-nivåer för flygsäkerhet och luftfartsskydd.⁶² När avtalet är fullt integrerat har EU och ECAA-bolag full rörlighet inom unionen och i de övriga anslutna länderna.

De vertikala avtalen administreras av en s.k. Blandad kommitté där parterna möts. Maktbalansen i kommittén skiljer sig dock avsevärt beroende på avtalen; i integrationsavtalen sitter i praktiken gemenskapen på den mesta av makten medan i avtalen med ”key partners” möts parterna som likar.

Till integrationsavtal räknas även avtal med ett antal länder där målet är att uppnå största möjliga harmonisering och integration. Sådana förhandlingsmandat har getts för förhandlingar med Marocko, Jordanien, Israel, Libanon, Tunisien, Algeriet, Ukraina och Georgien. Avtalet med Israel är ett exempel på en typ av integrationsavtal men där syftet inte är fullständig integration. Medelhavsavtalet är ett annat exempel på ett samarbete av mer teknisk karaktär, som inte heller syftar till fullständig integration.

Medelhavsavtal EU-Marocko

Ett avtal om Luftfart mellan EU, dess medlemsstater och Marocko⁶³ – ett "Europa – Medelhavsavtal" - undertecknades den 12 december 2006. Medelhavsavtalet har ännu inte formellt trätt i kraft. Sverige har dock ratificerat avtalet och EU har fattat beslut om dess provisoriska tillämpning. Sverige kan också administrativt tillämpa avtalets bestämmelser under förutsättning av ömsesidighet.

⁶¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:22006A1016\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:22006A1016(01)).

⁶² Faktapromemoria 2003/04:FPM.

⁶³ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:22006A1229\(04\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:22006A1229(04)).

5.2.3 Comprehensive agreements with key partners

Den andra typen av vertikala avtal handlar om avtal med nyckelpartners- som baseras på liberalisering av marknaden och harmonisering av lagstiftningen på luftfartsområdet.⁶⁴

Luftfartssamarbetet mellan EU och USA grundas på ett sådant Comprehensive agreement. Detta innebär att parterna förhandlar på lika villkor, till skillnad från den andra typen vertikala avtal som beskrivits ovan.

Luftfartsavtal mellan EU och USA

Luftfartsavtalet mellan EU, dess medlemsländer och USA⁶⁵ (steg 1) trädde i kraft den 30 mars 2008. Huvudpunkterna i avtalet är för EU:s lufttrafikföretag rätten att etablera flyglinjer till valfria punkter i USA från vilken flygplats som helst i gemenskapen, rätten att operera utan begränsningar när det gäller kapacitet, linjeföring eller flygplanstorlek samt rätten till fri prissättning. Den andra delen signerades och tillämpas provisoriskt från och med juni 2010 och innefattar överenskommelser kring marknadsöppning och utökade möjligheter till investering samt att stärka samarbetet kring säkerhetsfrågor och miljö.⁶⁶ Norge och Island anslöts till avtalet 2011.

Luftfartsavtal mellan EU och Kanada

Ett luftfartsavtal mellan EU, dess medlemsländer och Kanada⁶⁷ undertecknades den 30 mars 2009. Avtalet har ännu inte formellt trätt i kraft. Sverige har dock ratificerat avtalet och EU har fattat beslut om provisorisk tillämpning av avtalet. Sverige kan också administrativt tillämpa avtalets bestämmelser under förutsättning av ömsesidighet. Alla EU-lufttrafikföretag kan enligt avtalet bedriva direkttrafik till Kanada från valfria punkter i EU. Avtalet undanröjer alla restriktioner när det gäller linjer, priser och kapacitet när det gäller trafiken mellan EU och Kanada. Kanada har än så länge inte accepterat att Norge och Island ansluts till avtalet, vilket dessa länder önskar.

5.2.4 Andra typer av avtal

EU kan också träffa till omfånget mer begränsade - men i praktiken - viktiga överenskommelser med andra länder. De flygsäkerhetsavtal som förhandlats med USA och Kanada är exempel på sådana.

Schweiz är inte en del av EES-avtalet och inte heller anslutet till ECAA-avtalet. I stället utgör ändå Schweiz en del av EU:s inre marknad genom ett

⁶⁴ COM(2015)598.

⁶⁵ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:22007A0525\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:22007A0525(01)).

⁶⁶ http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/united_states_en.htm.

⁶⁷ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:22010A0806\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:22010A0806(01)).

omfattande luftfartsavtal/transportavtal⁶⁸ med EU som innebär att man i stort sett har implementerat alla EU-rättsakter på området.

Kommissionen för ibland också samtal med tredje land om luftfartsfrågor utanför rent luftfartspolitiska sammanhang, till exempel vid övergripande möten. Även i GATS/WTO⁶⁹-förhandlingar dyker ibland luftfartsfrågor upp då vissa luftfartstjänster ingår i ett annex till handelsavtalet.

5.3 EU:s förhandlingsprocedur

Innan gemenskapen kan inleda en luftfartsförhandling med tredjeland måste rådet fatta beslut om ett mandat som bemyndigar kommissionen att förhandla och därefter administrera avtalet. Även när ett avtal är påskrivet och i princip klart fortlöper administreringen av avtalet och hantering av uppkomna frågor som kan röra eventuella tvister eller tolknings- och tillämpningsfrågor. Därför skapas för varje enskilt avtal en ”blandad kommitté” eller ”Joint Committee”. Den blandade kommittén utgör de avtalsslutande parternas (inkl. de enskilda medlemsstaternas) form för att diskutera och förvalta avtalet. Förvaltningen av avtalen handlar bland annat om att hantera:

- frågor som ska beslutas av den blandade kommittén, exv. när det gäller avtal som ska införliva EU-rätt,
- övergångsregler, exv. som en del i integreringen med länderna på Västra Balkan,
- utestående frågor som kräver beslut av den blandade kommittén.

När det gäller luftfartsförhandlingar får Kommissionen sitt mandat att sköta en förhandling från rådet och är skyldig att informera och samråda med medlemsstaterna. Detta samråd sker löpande (ca. en gång i månaden) i den så kallade Special Committee.

Under Sveriges ordförandeskap i EU 2009 infördes, på Tysklands begäran ordningen att det sittande ordförandeskapet också skulle sitta som ordförande inom kommittén, alltså ta över den roll som Kommissionen haft. Ordförandeposten flyttades från kommissionen till rådet. Bakgrunden var att vissa medlemsstater var missnöjda med hur Kommissionen förankrade med medlemsstaterna och därför ville man formalisera arbetet mer och flytta mer inflytande till rådet. Trots detta har arbetet i praktiken återgått till den tidigare ordningen där kommittén kallad Special Committee/Consultative Forum samlas utanför Rådet under Kommissionens ledning och

⁶⁸ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:22002A0430\(02\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:22002A0430(02)).

⁶⁹ General Agreement on Trade in Services är ett internationellt handelsavtal som förhandlades fram i Uruguayrundan och som fungerar som regelverket för handel med tjänster på en global nivå. World Trade Organization, Världshandelsorganisationen är en internationell organisation som övervakar och liberaliserar internationell handel.

medlemsstaterna plus industrin deltar. I praktiken är det i detta forum som detaljfrågorna diskuteras.

Special Committee i rådet är i praktiken transportarbetsgruppen⁷⁰ som byter hatt. Transportarbetsgruppen i ministerrådet omvandlas till Special Committee när Kommissionen mer formellt vill diskutera frågor med medlemsstaterna. Transportattachéerna agerar då på instruktion från medlemsstaterna, därefter går frågan vidare till Coreper och slutligen till ministrarna.

5.3.1 EU:s påverkan på medlemsstaternas förhandlingsarbete

Medlemsstaternas bilaterala förhandlingsarbete regleras genom Europaparlamentets och rådets förordning 847/2004⁷¹ om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder.

Som en följd av Open skies- domen tog kommissionen fram ett åtgärds paket för att skapa en juridisk ram för alla bilaterala relationer när det gäller luftfart mellan Europeiska unionen och länder utanför unionen. Syftet med förordningen är att tydliggöra medlemsstaternas förpliktelse att i det bilaterala förhandlingsarbetet följa EU-lagstiftning.

En medlemsstat får inte träffa några nya överenskommelser med ett tredjeland som resulterar i att det blir färre lufttrafikföretag i gemenskapen som kan utses för att trafikera linjer mellan det egna landet och tredjelandet i fråga. Om en fråga finns reglerad av unionsrätten, får enskilda medlemsstater inte förhandla om dessa frågor. Denna princip kallas ”implied competence.

Förordningen anger vissa procedurregler som medlemsstaterna är ålagda att följa när det gäller bilaterala luftfartsförhandlingar med tredje land. Den syftar till att medlemsländerna i sina bilaterala relationer med tredjeländer i fråga om luftfart inte löper risken att bryta mot EU:s lagstiftning. Förordningen kräver också att medlemsstaterna antar och publicerar riktlinjer om fördelning av begränsade trafikrättigheter. Den svenska regeringen har – liksom övriga medlemsstater - gjort detta och riktlinjerna finns publicerade i EGT (2006/C177/06) samt på Transportstyrelsens webbsida. I riktlinjerna anges också vissa uppgifter för Transportstyrelsen. Det gäller t.ex. information om trafikrättigheter enligt de bilaterala luftfartsavtal Sverige har ingått samt beslut om beviljade trafikrättigheter enligt dessa riktlinjer publiceras på webbplatsen. Här ska också information om planerade luftfartsförhandlingar publiceras.

⁷⁰ Transport Working Group.

⁷¹ Europaparlamentets och rådets förordning (eg) nr 847/2004 av den 29 april 2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder.

Om en medlemsstat har för avsikt att inleda förhandlingar ska kommissionen underrättas skriftligt. Om kommissionen inom 15 arbetsdagar efter det att en sådan anmälan mottagits kommer fram till att de avsedda förhandlingarna kan störa pågående förhandlingar mellan EU och tredjelandet i fråga, eller att de kan resultera i ett avtal som strider mot EU-rätten, ska medlemsstaten underrättas om detta. När förhandlingen är slutförd ska medlemsstaterna på samma sätt redogöra för resultatet av förhandlingen, t.ex. vilka standardklausuler man förhandlat om.

De skandinaviska länderna har i sitt standardavtal inarbetat en liknande designeringsartikel, men på grund av att Norge inte är medlem i EU är den skandinaviska designeringsartikeln utformad så att alla EES-bolag likställs med EU-bolag i de skandinaviska ländernas luftfartsavtal. Även om den skandinaviska versionen av designeringsartikeln har accepterats av kommissionen hamnar de avtal som Sverige tecknar med tredjeland alltid i granskningsproceduren eftersom den skandinaviska standardklausulen avviker från det normala.

5.4 EU:s standardartiklar

I enlighet med Förordning 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder⁷² har Kommissionen beslutat kring de standardartiklar som ska vara med när medlemsstaterna förhandlar luftfartsavtal med tredje land.

5.4.1 Designering

Beslutets första standardartikel handlar om designering och upphävande (designation and revocation) som anger att motparten ska godkänna designeringen om det designerade bolaget är etablerat i den medlemsstat som designerat det, att effektiv kontroll över bolaget utövas och upprätthålls inom EU samt att bolaget har en giltig operativ licens i enlighet med förordning 1008/2008. Exemplet nedan är standarddesigneringsartikel med markerad hänvisning till ägarskap och kontroll utvidgat till EEA/EFTA enligt den skandinaviska standardartikeln, det som skiljer sig från EU-standarderna ses i fetstil text nedan.

” On receipt of such a designation the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

In the case of an airline designated by [name of Member State]:

⁷² C(2005)943, Commission Decision on approving the standard clauses for inclusion in bilateral air service agreements between Member States and third countries jointly laid down by the Commission and the Member States.

1. it is established in the territory of [Denmark/Norway/Sweden] under the Treaty establishing the European Community **or under the Agreement on the European Economic Area** and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law **or in accordance with national law adopted under the Agreement on the European Economic Area**; and

2. Effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State **or the EEA EFTA State** responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation.

5.4.2 Ägarskap och kontroll

Den andra standardartikeln handlar om ägarskap och kontroll (references to national or air carriers of a Member State). När ett luftfartsavtal innehåller en generell referens till medborgare (nationals) eller flygföretag i en medlemsstat ska denna ändras så att den refererar till medborgare eller flygföretag inom hela EU:

"References in this Agreement to nationals of [name of Member State] shall be understood as referring to nationals of European Community Member States.

References in this Agreement to [carriers/airlines] of [name of Member State] shall be understood as referring to [carriers/airlines] designated by [name of Member State]."

Om avtalets designeringsartikel hänvisar till EFTA-stater finns en tillhörande skrivning kring ägarskap och kontroll:

"References in this Agreement to nationals of [name of Member State] shall be understood as referring to nationals of Member States of the European Community or the European Free Trade Association.

5.4.3 Prissättning

Den tredje standardartikeln handlar om principer för prissättning (Tariffs to be charged for carriage wholly within the European Community) och ska inkluderas i de fall luftfartsavtalet mellan en medlemsstat och tredje land innehåller "intra-Community traffic rights".

"Notwithstanding the provisions of Article(s) [...]2, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of [name of third country] for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law."

5.4.4 Markttjänster

Den fjärde standardartikeln handlar om markttjänster (ground handling) och ska inkluderas när det finns sådana bestämmelser. Den säkerställer att Rådets direktiv 96/67/EC om möjligheterna att bedriva markttjänstservice efterlevs.

” Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of [name of Member State], European Community law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling (“self-handling”) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.”

5.4.5 Beskattning av bränsle

Den sista standardartikeln som ska finnas med i medlemsstaternas luftfartsavtal med tredje land handlar om beskattning av bränsle som används för ”intra-Community flights” som har sin grund i Rådets direktiv 2003/96/EC om beskattning av energiprodukter och elektricitet. Om motparten inte går med på standarartikeln bör medlemsstaten säkerställa att någon annan artikel om beskattning av bränsle inte införs.

” Nothing in this Agreement shall prevent [name of Member State] from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of [name of the third country] that operates between a point in the territory of [name of Member State] and another point in the territory of [name of Member State] or in the territory of another European Community Member State.”

5.5 Tillämpningen av EU-designeringsartikel

I designeringsartikeln som återges ovan förbinder sig den avtalslutande parten att ge tillämpligt tillstånd om en medlemsstats designerade bolag uppfyller krav om etablering, operativ licens och kontroll.

5.5.1 Etablering

I rådets och Europaparlamentets förordning 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder

anges att etablering på en medlemsstats territorium förutsätter att lufttransportverksamhet verkligen utövas genom varaktiga åtgärder.

Det kan handla om att man har olika kriterier för när ett bolag kan räknas som etablerat, exempelvis krav på kontor, filial, någon kontaktperson som bor i landet etc. I Sverige har vi räknat ett bolag från en annan medlemsstat som har en marknadsnärvaro och kontinuerlig verksamhet också som etablerat i Sverige. Eftersom det inte finns någon närmare EU-reglering kring etableringskravet kan det i vissa medlemsstaters nationella lagstiftning ställas så höga krav att de kan ha diskriminerande effekter på marknaden men som ändå inte kan anses strida mot någon gemensam lagstiftning. I medlemsstater med höga etableringskrav är det svårare för andra medlemsstaters bolag att komma in på marknaden och i praktiken agera i landet.

5.5.2 Ägarskap och kontroll

En avgörande fråga i EU:s designeringsartikel handlar om att ägarskapet och den effektiva kontrollen av bolaget ska utövas och upprätthållas av den medlemsstat som ansvarar för att utfärda driftstillstånd (AOC). Det betyder att för att ett EU-land ska kunna designera ett bolag så ska det vara ägt och styrt av personer i EU.

Den här frågan är föremål för diskussion och handlar om hur man ska kunna liberalisera de nuvarande ägarskapsreglerna, som uppfattas som omoderna och hindrande från att söka kapital i andra länder. Detta är också en stor fråga för luftfartsavtalet mellan EU och USA. Detta regleras inte bara i luftfartsavtal utan också i nationella avtal och för USA är det en ansvarsfråga. Det flygbolag som utnyttjar rättigheterna i staternas avtal måste vara knutna till ett av de länder som ingått avtalet.

I förordning 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen anges de regler som gäller för flygbolag inom EU. Det handlar t.ex. om utfärdande av licenser och kontrollen över bolagens finansiella situation. Förordningen syftar till att säkerställa att alla medlemsstater följer samma regelverk och att samma krav ställs på samtliga EU-bolag.

6 Det skandinaviska samarbetet och den svenska tillståndsprocessen

Samarbetet på luftfartens område mellan de skandinaviska länderna Danmark, Norge och Sverige inleddes i början av 1950-talet som en följd av SAS-samarbetet. Förutsättningarna för den skandinaviska luftfartspolitikerna har därefter ständigt utvecklats. Inriktningen har varit liberalisering och de skandinaviska länderna har knutits till EU:s regelverk på luftfartens område.

6.1 Utveckling av den skandinaviska luftfartspolitikerna

Grunden för det gemensamma skandinaviska luftfartspolitikerna och det skandinaviska luftfartspolitiska samarbetet är samarbetet genom SAS som de tre nationella flygbolagen ingick redan 1946. Genom avtal etablerade de tre länderna konsortiet Scandinavian Airlines System (SAS) den 8 februari 1951. Ägandet är uppdelat så att det danska bolaget *Det Danske Luftfartselskab A/S* (DDL) och det norska bolaget *Det Norske Luftfartselskap A/S* (DNL) gick in med 2/7 aktieandelar vardera och det svenska bolaget *Aktiebolaget Aerotransport (ABA)* med 3/7. De tre nationella bolagen var till hälften ägda av staten, vilket alltså gjorde att konsortiet ägdes gemensamt av de tre skandinaviska länderna.

I samband med konsortialavtalet ingick också de tre skandinaviska länderna ett regeringsavtal om samarbete på luftfartsområdet.

Konsortialavtalet godkändes av de tre ländernas regeringar och följdes den 20 december 1951 av ett avtal mellan de svenska, danska och norska regeringarna rörande samarbete på luftfartens område. Vidare utfärdades under år 1951 parallella koncessioner för moderbolagens flygtrafik. Tillsammans utgör dessa beslut grundvalen för det skandinaviska luftfartssamarbetet.⁷³ Mot bakgrund av regeringsavtalet ingick de tre regeringarna 1973 ett avtal om samordning av luftfartspolitiska frågor. I avtalet anges att den skandinaviska kretsen samordnar frågor om förhandlingar, konsultationer och liknande med andra länder som rör trafikrättigheter. Avtalet har förlängts flera gånger och det senaste avtalet gäller fram till den 30 september 2020. Förlängningen gjordes samtidigt i alla tre länder genom en proposition till respektive lands parlament. För svenskt vidkommande gäller Prop. 1996/97:126 Om skandinavisk luftfartspolitik och förlängning av SAS-samarbetet som grund för den senaste förlängningen.

Detta innebär ett nytt steg i liberaliseringsprocessen. Regeringarna har fastslagit att det fortsatta skandinaviska samarbetet och den gemensamma luftfartspolitikerna ska baseras på en liberal grundsyn, att de skandinaviska

⁷³ Prop. 1996/97:126.

länderna bör sträva mot att etablera liberala luftfartsmarknader med så många länder som möjligt, genom mycket liberala avtal (sk. Open-skies avtal eller genom multilaterala luftfartsavtal) samt att SAS företrädesrätt ska falla bort på en liberaliserad marknad. Propositionen anger också att om helt liberaliserade avtal inte är möjliga att uppnå bör det eftersträvas att största möjliga ömsesidiga liberalisering uppnås, så att flygbolagen ges lika villkor.⁷⁴

Passagerarnas och näringslivets behov av bästa möjliga flygförbindelser med omvärlden ska inte längre baseras på en särställning för SAS utan i stället tillgodoses genom konsument- och konkurrenshänsyn. Regeringarna var eniga om att det också i framtiden kommer att finnas ett behov av att samordna resurserna för att uppnå bästa möjliga flygförbindelser.

Eftersom SAS ägs och kontrolleras av flera länder uppfylls inte kraven i den traditionella designeringsartikeln som kom att ingå i de allra flesta bilaterala luftfartsavtal. Designeringsklausulen var ett resultat av luftfartskonferensen i Chicago 1944 och det regelverk för internationell luftfart som följde. Designeringsklausulen ser till att den ena parten i ett luftfartsavtal kan neka att acceptera den andre partens utpekande av bolag att utnyttja trafikrättigheterna i avtalet om den första parten inte kan bevisa att bolaget är ägt och kontrollerat av den andra parten. (substantial ownership and effective control). För att få acceptans för SAS som ett gemensamt och kontrollerat bolag och för att säkra trafikrättigheterna för SAS oavsett om bolaget flyger på ett svenskt, danskt eller norskt avtal, läggs ett Memorandum of Understanding (MOU) till avtalet. I det så kallade SAS MOU, som undertecknas av alla fyra parter, accepterar tredje land samarbetet om SAS och de tre skandinaviska luftfartsmyndigheter garanterar att ta ansvar i förhållande till luftfartsavtalets bestämmelse för certifiering av bolagets flygande materiel och personal.

Sverige, Danmark och Norge har utformat en klausul som inkluderar Norge (och Island) genom EEA och EFTA. Detta förfarande har godkänts av EU Kommissionen. I det skandinaviska avtalet finns en standardartikel som är anpassad till EEA och EFTA-stater. Gemenskapsrätten kan inte reglera vad Norge gör och EU-rätten gäller inte fullt ut för tredjelandsrelationer.

Inrikes flygtrafik har successivt avreglerats i de skandinaviska länderna, i Sverige år 1992, i Norge 1995 och i Danmark år 1996. Den 1 april 1997 öppnades samtliga länder inom EU/EES-området även för cabotagetrafik för flygbolag som hör till det området.⁷⁵

⁷⁴ Prop 1996/97:126.

⁷⁵ Ibid.

Efter detta har marknaden liberaliserats fullt ut och därför gäller att EU/EES-bolag som har en utfärdad licens på objektiva kriterier om ekonomi och teknisk kompetens ska ha fri tillgång till den gemensamma marknaden. För att rättigheterna ska bli lika mellan alla EU-länder krävs att de tredjeländer som respektive land har avtal med också accepterar EU:s designeringspolitik.

6.2 Det skandinaviska förhandlingsarbetet

I samband med regeringsavtalet om skandinavisk luftfartspolitik etablerades också ordningen att de tre skandinaviska länderna skulle förhandla gemensamt med tredje land genom en gemensam delegation. Man skulle alltså ingå tre separata men i huvudsak identiska bilaterala luftfartsavtal med tredje land. För förhandlingsarbetet har världens länder delats upp så att varje land har förhandlingsansvar för ett antal länder. Det finns också en skandinavisk arbetsgrupp som används i det löpande arbetet med koordinering kring avtal och trafiktillstånd.

Antalet bilaterala förhandlingar som Skandinavien genomför har minskat betydligt de senaste åren eftersom EU ingår globala avtal som har direkt verkan på Sverige och Danmark och oftast också indirekt verkan på Norge. EU:s horisontella avtal minskar också behovet av att rätta till de redan ingångna avtal som strider mot EU:s designeringsartikel. De viktigaste faktorerna som leder till luftfartsförhandlingar handlar om behov av utökade trafikrättigheter, justering av befintligt avtal för att rätta till designeringsklausulen samt behov från flygbolag att upprätta nya luftfartsavtal med tredje land. Tidigare var det SAS önskemål om behov av skandinaviska rättigheter som drev på de bilaterala förhandlingarna. I dag har alla bolag samma möjligheter att påverka graden av förhandlingsaktivitet från skandinavisk sida. En luftfartsförhandling skulle också kunna motiveras av andra än rent luftfartspolitiska faktorer.

Den skandinaviska förhandlingsdelegationen består normalt av representanter från de tre ländernas ansvariga departement och luftfartsmyndigheter. Numera bjuds flygbolagen vanligtvis inte in att delta, då delegationerna skulle riskera att bli ohanterligt stora. Även flygplatserna har visat intresse av att delta vid luftfartsförhandlingar, vilket av samma skäl inte har ansetts lämpligt. Kommande förhandlingar ska dock annonseras på Transportstyrelsens webbplats så att flygbolagen har en möjlighet att komma in med synpunkter kring förhandlingen. I vissa fall konsulteras flygbolagen inför förhandlingen. Det är dock fortfarande vanligt att det i motpartens delegation ingår företrädare för ett flygbolag.

Utgångspunkten för förhandlingarna är den skandinaviska luftfartspolitiken så som den fastslagits i Proposition från 1997. Motparten bör göras uppmärksam på det skandinaviska luftfartspolitiska samarbetet. Om

något/några av de skandinaviska länderna inte skulle delta i en förhandling förs den ändå med sikte på det eller dessa i efterhand ska kunna sluta sig till avtalet.

Ett sätt att genomföra luftfartsförhandlingar på ett resurseffektivt sätt kan vara att delta på ICAO:s årliga internationella förhandlingskonferenser (ICAO Air Services Negotiation Meeting) som förkortas ICAN.

6.3 Trafiktillstånd

Trafiktillståndet kan bäst beskrivas som ett luftfartspolitiskt tillstånd. Ett trafiktillstånd ger en operatör rätt att bedriva kommersiella lufttransporter inom tillståndets ramar. Transportstyrelsens uppgift är att administrera den svenska luftfartspolitiken. För kommersiella lufttransporter har skillnaden i den internationella regleringen, mellan regelbunden luftfart och icke-regelbunden luftfart stor betydelse för ärendenas hantering.

Trafiktillstånden styrs i huvudsak av nationella regler – inte EU-rätt.

Transportstyrelsen är den av regeringen utsedda myndigheten som ansvarar för att ge nödvändiga trafiktillstånd till reguljärtrafik och charter mellan Sverige och icke EU-länder. Bestämmelser om detta finns i 7 kap. 10-11 §§ i luftfartslagen och 7 kap. 4-8 §§ luftfartsförordningen. Transportstyrelsen har också utfärdat föreskrifter⁷⁶ på detta område. Det är alltså

Transportstyrelsen som förvaltar och svarar för myndighetstillämpningen av de bilaterala och multilaterala avtalen. I de bilaterala avtalen anges också vilken som är svensk luftfartsmyndighet. På liknande sätt listas de behöriga nationella myndigheterna inom ramen för EU:s multilaterala avtal.

Transportstyrelsen informerar också berörda myndigheter i Danmark och Norge om de ansökningar som ska prövas.

För att flygbolag från en stat ska få flyga kommersiellt på reguljär basis till en annan stat och att det enligt avtalets regler ska få utnyttja det bilaterala luftfartsavtalet måste bolaget först pekas ut/designeras av luftfartygets flaggstat. Det är en förutsättning för att den andra staten ska godkänna att bolaget utnyttjar avtalet. Luftfartsavtal sluts mellan stater och flygbolagen har ingen automatisk rätt att utnyttja avtalen utan måste bli godkända och utpekade.

När ett bolag ska designeras för att utnyttja ett avtals trafikrättigheter gentemot ett annat land ska staten först underrätta den andra avtalslutande parten om att ett visst bolag designeras. Detta förfarande kallas designeringsunderrättelse.

⁷⁶ TSFS 2010:168 Transportstyrelsens föreskrifter om trafiktillstånd och om utövande av trafikrättigheter; TSFS2011:104 Transportstyrelsens föreskrifter om charter- och taxifygning mellan Sverige och utlandet.

6.3.1 Grundförutsättningarna för trafik tillstånd enligt Luftfartslagen⁷⁷

7 kap. Luftfartslagen anger att för att mot betalning få utföra lufttransporter åt allmänheten eller för att mot betalning få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg krävs ett trafik tillstånd.

Den som har ett drift tillstånd som är utfärdat i Sverige behöver inte något trafik tillstånd för att få utföra inrikes lufttransporter och den som har ett bruksflygtillstånd som är utfärdat i Sverige behöver inte något trafik tillstånd för att få utföra arbeten med hjälp av luftfartyg. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får dock meddela föreskrifter om att det krävs ett trafik tillstånd även i dessa fall.

I vissa särskilda fall får regeringen eller den utpekade myndigheten besluta om undantag från kravet på trafik tillstånd. Transportstyrelsen har föreskrivit om sådant undantag som gäller för luftfartyg som inte har fler än 10 passagerare eller vars maximala startmassa understiger 5700 ton. Lufttransporter med dessa luftfartyg behöver alltså inte ansöka om trafik tillstånd.

Trafik tillstånd meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. När trafik tillstånd meddelas, får tillståndet förenas med villkor. Om tillståndet meddelas av regeringen, får sådana villkor beslutas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Ett trafik tillstånd eller trafik rättigheter får återkallas helt eller för viss tid eller begränsas, om tillståndshavaren eller utövaren av trafik rättigheten inte iakttar de föreskrifter eller villkor som gäller för verksamheten, eller det i övrigt finns särskilda skäl.

6.3.2 Krav för trafik tillstånd enligt Luftfartsförordningen

I Luftfartsförordningen 7 kap 4-8 §§⁷⁸ anges ytterligare att Transportstyrelsen prövar frågor om trafik tillstånd för luftfart i regelbunden trafik och bestämmer de villkor som ska gälla i de enskilda fallen. Vid prövning enligt första stycket ska Transportstyrelsen särskilt beakta

- sökandens förmåga att bedriva den sökta verksamheten och därmed knutna förpliktelser,
- de trafikpolitiska riktlinjer som regeringen beslutat,
- den sökta verksamhetens förenlighet med internationella förpliktelser som binder Sverige,

⁷⁷ SFS 2010:500.

⁷⁸ SFS 2010:770.

- eventuella hinder mot den sökta verksamheten med hänsyn till flygsäkerhet, luftfartsskydd och miljö,
- omständigheter som påverkar konkurrensförhållanden, inbegripet frågor om icke-diskriminering och ömsesidighet.

Om trafiken berör en stat mot vilken sanktioner eller andra handelshinder gäller eller där väpnad konflikt pågår, liksom om det finns andra motsvarande omständigheter eller i övrigt särskilda skäl, ska Transportstyrelsen med eget yttrande överlämna frågan till regeringen. Ett exempel där Transportstyrelsen för närvarande lämnar över beslut till regeringen är ansökningar om trafik till Iran eftersom det föreligger handelshinder mot Iran. Då är det regeringen som beslutar om trafiktillstånd och Transportstyrelsen som godkänner trafikprogrammet.

Ett luftfartyg som är registrerat i ett annat land som har biträtt Chicagokonventionen och som används för annan luftfart än luftfart i regelbunden trafik får flyga och landa inom svenskt område utan trafiktillstånd, under förutsättning att passagerare eller gods inte tas ombord eller sätts i land inom Sverige. Detta gäller inte luftfart för vilken det krävs bruksflygtillstånd.

Transportstyrelsen får

- meddela föreskrifter om annan luftfart än luftfart i regelbunden trafik,
- i fråga om annan luftfart än luftfart i regelbunden trafik meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att den får utföras utan tillstånd, om det är lämpligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning,
- återkalla eller inskränka trafiktillstånd samt helt eller delvis begränsa utövandet av trafikrättigheter om tillståndshavaren eller utövaren av trafikrättigheten inte iakttar de föreskrifter eller villkor som gäller för verksamheten, eller om det i övrigt finns särskilda skäl för det.

För chartertrafiken har Transportstyrelsen utfärdat myndighetsföreskrifter (TSFS 2010:168). Flertalet ärenden rörande charterflygningar kan beredas ganska rutinmässigt även om det förekommer charterärenden som innehåller trafikpolitiska överväganden.

Svenska bolag behöver inte trafiktillstånd om de opererar inom Sverige. Direkt av EU-lagstiftning följer också att detta även gäller EU-bolag.

När det gäller bruksflyg (Areal work) utgör det hittills ingen gemensam EU kompetens. Detta håller dock på att utvecklas och kommer att börja gälla under 2017.

Då det endast finns nationella regler krävs tillstånd för verksamheten och om det är EU-regler som gäller för verksamheten krävs inget tillstånd. Ett exempel på ett område som heller ännu reglerats är obemannade luftfartyg, RPAS. Här gäller fortfarande nationella regler och därmed särskilda trafik tillstånd.

Den pågående förändringen av Förordning 261/2004 kommer att så småningom leda till att det inte kommer att behövas några trafik tillstånd alls för trafik av EU-bolag inom EU.

6.3.3 Transportstyrelsens föreskrifter

I Transportstyrelsens föreskrifter om trafik tillstånd (TSFS 2010:168 och TSFS 2011:2004) anges ytterligare vad som gäller för ansökan om trafik tillstånd, dels för lufttransporter i regelbunden trafik, dels för charter och taxiflygningar. Föreskrifterna innehåller exempelvis för vem de gäller samt vilka förutsättningar och krav som måste uppfyllas för att myndigheten ska kunna utfärda trafik tillstånd.

Definitionen av charterflygning är att det är en icke regelbunden lufttransport mot betalning för passagerare med luftfartyg som är typgodkänt för befordran av mer än tio passagerare eller av frakt med luftfartyg vars högsta tillåtna startmassa överstiger 5700 kg. En seriecharter omfattar fler än fyra charterflygningar inom två månader till samma destination.

En grundläggande förutsättning som anges är att lufttrafikföretaget betalar i Sverige förfallna luftfartsavgifter, och kan visa att lufttrafikföretaget fullgör den försäkringsplikt som följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer⁷⁹. Som en följd av terroristattacker i USA den 11 september 2001 införde Europeiska Kommissionen krav på samtliga EU stater att kräva av bolagen att de har tillräcklig försäkring. Förordningen gäller alla flygföretag och flygoperatörer som flyger inom, in, ut och över en medlemsstats territorium och gäller såväl civil som allmänflyg.

Ett lufttrafikföretag som en utländsk stat har utpekat (designerat) enligt ett gällande luftfartsavtal, för trafik som omfattas av avtalet, eller lufttrafikföretag som innehar ett för trafiken gällande trafik tillstånd, behöver endast ansöka om trafik program godkännande.

⁷⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer

En ansökan om trafiktillstånd/trafikprogramgodkännande för regelbunden luftfart ska göras senast 45 dagar innan trafiken tar sin början. Vidare är det också angivet att lufttrafikföretag dessutom ska lämna de ytterligare upplysningar som Transportstyrelsen behöver för att kunna pröva ansökan eller meddela närmare villkor för trafiken.

Föreskrifterna kommer att ses över under 2016 som en följd av Kommissionens förordning (EU) nr 452/2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden som avser flygdrift som utförs av operatörer från tredje land, som trädde i kraft den 26 maj 2014. Detta innebär att samtliga flygbolag från tredje land från och med den 1 december 2016 kommer att behöva ett säkerhetsgodkännande utfärdat centralt av den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten EASA för att operera inom, till eller från Europa.

Syftet med säkerhetsgodkännandet är att harmonisera ansökningsförfarandet för den här typen av tillstånd, samt att säkra att de bolag som trafikerar EU uppfyller de internationella säkerhetskraven. Den nya processen kommer att ersätta medlemsländernas enskilda processer och innebär att Transportstyrelsen behöver anpassa processen för trafiktillstånd.

6.3.4 Gemensam linjebeteckning (code share)

Vad gäller arrangemang om gemensam linjebeteckning (code share) ska svenska flygbolag som samarbetar med icke EU-bolag ansöka om tillstånd hos Transportstyrelsen. Tillstånd krävs även för samarbete med flygbolag inom EU som trafikerar ett icke EU-land samt för icke EU-bolag som samarbetar med EU-bolag på trafik till och från Sverige. Gemensam linjebeteckning är en form av samarbete mellan flygbolag. Det innebär att ett flygbolag sätter sin egen bolagskod på en flygning som genomförs av ett annat flygbolag. Detta är ett sätt för flygbolagen att genom samarbete med andra flygbolag utvidga sitt linjenät och marknadsföra sig på linjer de inte själva flyger. § 15.5 i förordning 1008/2008 pekar på att en medlemsstat i princip måste tillåta EU bolag att ingå code share avtal med vilket annat flygföretag som helst, till från eller via flygplatser i deras territorium, från eller till vilken punkt som helst i tredje land. Vid varje enskilt fall, bör luftfartsavtalet med tredje land kontrolleras då ett fåtal länder kan ha restriktioner.

EU-bolag ska alltså ha rätt till code share arrangemang oavsett vem som söker. Om det icke opererande tredje landsbolaget söker kan Transportstyrelsen kontrollera om det opererande bolaget har sökt, om inte ber vi om en ansökan. När trafikprogrammet är klart bör det icke opererande tredjelandsbolaget notifieras att code share arrangemanget är godkänt.

6.3.5 Inhyrning eller uthyrning av luftfartyg (Wet lease)

Luftfartslagen och luftfartsförordningen anger vidare att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det behövs av hänsyn till flygsäkerheten eller annars till luftfarten inom svenskt område, meddela föreskrifter om att det krävs tillstånd för att hyra in eller hyra ut ett luftfartyg. Frågor om tillstånd till in- eller uthyrning av luftfartyg prövas av Transportstyrelsen. Ett villkor för att få genomföra detta är att ett EU-lufttrafikföretag som bedriver lufttransporter till och från eller inom Sverige med ett inhyrt luftfartyg med besättning, ska på begäran av Transportstyrelsen kunna styrka behörig myndighets tillstånd till inhyrningen. Lufttransporter som bedrivs av ett lufttrafikföretag som inte är ett EU-lufttrafikföretag, till och från eller inom Sverige, får ske med ett inhyrt luftfartyg med besättning endast efter godkännande av Transportstyrelsen. En ansökan om tillstånd ska ha skickats till Transportstyrelsen och godkänts innan trafiken påbörjas. Det inhyrande lufttrafikföretaget ska kunna styrka att behörig myndighet har godkänt inhyrningen.

Att bolag på svarta listan flyger med EU bolag på wet lease är inte ovanligt. Vad gäller detta finns inget som förbinder Sverige till något, utan det handlar snarare om en enskild nationell bedömning.

Inom EU behöver man inte ge tillstånd för att hyra in andra EU-bolag, enligt den flygoperativa förordningen 965/2012, där det finns regler om inhyrning. Enligt förordning 100/2008 krävs, för att hyra in tredjelandsbolag att hela EU kapaciteten ska vara uttömd så att det inte finns några EU bolag att hyra från.

7 Referenser

Balfour, John, European Community External Aviation Relations – the question of Competence. AIR & Space LAW, VOL XXI NUMBER 1, 1996.

Case C- 468/98, Open skies domen angående bilaterala avtal med USA.

Commission Decision 29/03/2005 on approving the standard clauses for inclusion in bilateral air service agreements between Member States and third countries jointly laid down by the Commission and the Member States

Commission staff working document An aviation strategy for Europe COM (2015) 598

Convention on international Civil Aviation, Doc 7300/9, Ninth Ed. 2006, ICAO.

Council conclusions on The EU's External Aviation Policy (3213th TTE Council meeting, 20 December 2012).

"Development of the EU external aviation policy" (DG MOVE) Background note.

Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer

European Commission Communication "The EU's External Aviation Policy - Addressing Future Challenges" - COM(2012) 556

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr. 847/2004 av den 29 april 2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredje länder.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning).

Gradin, Anders, EU avreglerar och nyreglerar luftfarten, Flygtendenser EU-special 2009.

Kommissionens Förordning (EU) nr 452/2014 av den 29 april 2014 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygdrift som utförs av operatörer från tredjeland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

Malmberg Lars Göran, Rätt till luftfart, Lund 1990, ISBN 91-544-2091-1.

Manual on the Regulation of International Air Transport, Doc 9626, Second Edition, 2004, ICAO.

Milde, Michel, Essential air and space law, 2nd edition 2012.

Regeringens proposition 1996/97:126 Om skandinavisk luftfartspolitik och förlängning av SAS-samarbetet.

Riktlinjer för fördelning av begränsade trafikrättigheter på Europeiska unionens officiella tidning luftfartsområdet, (2006/C177/06).

Regeringskansliets faktapromemoria 2003/04:FPM”Gemenskapens luftfartspolitik i förhållande till sina grannländer” från 2004-03-15.

Rådets direktiv 2003/96/EG om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet.

SFS 2010:500 Luftfartslag.

SFS 2010:770 Luftfartsförordning.

Skoglund, Jean-Marie, Trafikflygets expansion bidrar till en enhetlig europeisk luftfartspolitik, Flygtendenser EU-special 2009.

TSFS 2010:168 Transportstyrelsens föreskrifter om trafiktillstånd och om utövande av trafikrättigheter.

TSFS 2011:104 Transportstyrelsens föreskrifter om charter- och taxifygning mellan Sverige och utlandet.

http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/horizontal_agreements_en.htm



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503