



Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
Tomas Brolin
072-231 1920
tomas.brolin@regeringskansliet.se

Riktlinjer för den skandinaviska luftfartspolitiken

En gemensam luftfartspolitik mellan de tre staterna har funnits sedan bildandet av flygbolaget SAS (Scandinavian Airlines) 1951 och regleras i en internationell överenskommelse.

Nuvarande riktlinjer förankrades med riksdagen i mars 1997 (prop. 1996/97:126). De tog utgångspunkt i att liberalisera möjligheterna till luftfartsförbindelser för SAS och utifrån konsument- och konkurrenshänsyn. Liberalisering har skett på vissa luftfartsmarknader, inte minst inom Europeiska unionen och mellan unionen som helhet och vissa tredjeländer. Samtidigt har flera aktörer etablerat sig på den skandinaviska luftfartsmarknaden och opererar även internationellt från den.

Förslaget till skandinaviska luftfartspolitiska riktlinjer ska som tidigare (bl.a. 1997) förankras med riksdagen genom en proposition. Efter det kan en reviderad internationell överenskommelse om den skandinaviska luftfartspolitiken ingås mellan Sverige, Danmark och Norge.

Ett gemensamt förslag till nya riktlinjer har tagits fram.

Förslag till nya riktlinjer för den skandinaviska luftfartspolitiken

(översättning från norska - inofficiell)

Under de senaste decennierna har marknadsöppningen för internationell luftfart varit begränsad till vissa marknader, bland annat upprättandet av EU:s inre marknad för luftfart, som genom EES-avtalet även omfattar Norge. Den fortsatta liberaliseringen av luftfarten antas begränsas till att successivt omfatta ytterligare ett antal marknader. Eftersom det inte

förefaller som om luftfarten inom överskådlig framtid kommer att liberaliseras på global nivå kommer det fortsatt att finnas ett behov av att använda resurser för att kunna få bästa möjliga trafikrättigheter för skandinavisk luftfart gentemot tredjeländer som har en restriktiv luftfartspolitik.

På motsvarande sätt finns ett behov av samarbete när det gäller de tredjeländer som har en liberal flygpolitik, för att säkerställa att de skandinaviska länderna har lika avtal med dessa länder och för tryggnad av lika konkurrensvillkor för skandinaviska flygbolag. Fortsatt kan det antas att det bäst uppnås genom att myndigheterna i de tre skandinaviska länderna samarbetar kring detta.

Den konkreta utformningen av luftfartspolitiken bestäms som hittills gemensamt mellan de tre skandinaviska länderna inom ramen för samarbetet och i enlighet med följande (luftfartspolitiska) riktlinjer:

1. De skandinaviska länderna förhandlar i huvudsak bilaterala luftfartsavtal med tredjeländer tillsammans i en gemensam delegation och ingår tre separata, i huvudsak likartade avtal med de berörda tredjeländerna. Varje skandinaviskt land kan dock i särskilda fall avstå från gemensamma skandinaviska förhandlingar, till exempel för att Danmark och Sverige omfattas av luftfartsavtal som EU ingår på sina medlemsländers vägnar. De återstående länderna/det återstående landet kan sedan fortsätta att förhandla med det aktuella tredjelandet.
2. Den skandinaviska luftfartspolitiken bör i grunden baseras på marknadstillträde som tar hänsyn till konsument-, konkurrens- och hållbarhetsaspekter. Den skandinaviska flygpolitiken ska därför så långt det är möjligt bidra till skandinavisk välfärd i sociala, ekonomiska, och miljömässiga och klimatomässiga avseenden. Hur detta ska gå till bestäms i samband med specifika förhandlingar om nya och ändrade luftfartsavtal med tredjeländer och utifrån det gällande skandinaviska standardavtalet för luftfartsförhandlingar med tredjeländer.
3. Inom ramen för vilka hänsyn som bör tas och hur detta bör genomföras enligt punkt 1 bör de skandinaviska länderna sträva efter att etablera öppna flygmarknader med så många tredjeländer som möjligt genom liberala bilaterala eller multilaterala luftfartsavtal, det

vill säga avtal som inte innehåller begränsningar av antalet flygbolag som kan flyga mellan avtalsparterna, av antalet frekvenser flygbolagen kan flyga eller av antalet destinationer som kan flygas till/från och som innebär fri prissättning. De skandinaviska länderna måste verka för att de bilaterala luftfartsavtalen innehåller en EES-klausul¹. Norges arbete med att ansluta sig till de luftfartsavtal som EU ingår med länder utanför EES stöds av Sverige och Danmark.

4. Om det inte är möjligt att ingå sådana luftfartsavtal, inom ramen för vilka hänsyn som bör tas och hur detta ska gå till enligt punkt 1, ska strävan vara att uppnå största möjliga marknadsöppning baserad på reciprocitet. Om ett bilateralt luftfartsavtal innehåller begränsningar av antalet lufttrafikföretag som kan utses eller begränsad kapacitet, ska luftfartsmyndigheterna fördela tillstånden i enlighet med de vid varje tidpunkt godkända riktlinjerna för fördelning av begränsade trafik tillstånd inom luftfartsområdet².

¹ Detta är en variant av EU-designering som gör att norska och isländska företag kan utses att flyga från Sverige och Danmark så som EU-företag.

² Riktlinjer för fördelning av begränsade trafikrättigheter inom luftfartsområdet (2009/C 37/07) och (2006/C 177/07) och föreskrifter om fördelning av begränsade trafikrättigheter inom luftfartsområdet av 10 mars 2009 nr. 293