



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt

LI2025/00230

Utgångspunkter

Konkurrensverket har i uppdrag att verka för en effektiv konkurrens i privat och offentlig verksamhet samt en effektiv offentlig upphandling till nytta för det allmänna. Yttrandet avgränsas till sådana aspekter som följer av Konkurrensverkets ansvarsområden. Yttrandet följer den struktur och de rubriker som används i rapporten.

4.2 Utökning av kraven på de statliga linjerna

I rapporten föreslås att Trafikverket ska stå för risken om trafiken vid upphandling visar sig bli dyrare än beräknat vid utökning av kraven på befintliga linjer. Konkurrensverket har förståelse för att en sådan lösning kan ha praktiska fördelar, till exempel för att kommuner ska kunna ta ställning till om de tillkommande kostnaderna är möjliga att bära. Samtidigt anser Konkurrensverket att det bör beaktas att lösningen också ställer stora krav på Trafikverkets förmåga att uppskatta kostnaderna för trafiken som ska upphandlas och särskilt vad just de utökade kraven leder till för ökade kostnader. Om de överskjutande kostnaderna blir högre i vissa avtal än i andra innebär det att vissa kommuner eller regioner ges en form av subvention. Dessutom kan sådan riskabsorbering från offentligt håll försvaga upphandlade operatörers incitament att i upphandlingen lämna så kostnadseffektiva anbud som möjligt.

Konkurrensverket anser mot denna bakgrund, liksom rapportens konsekvensutredning ger uttryck för, att det är viktigt att det över tid följs upp om utökade krav blir kostnadsdrivande och att det offentliga åtagandet utvärderas.

4.3 Införande av allmän trafikplikt på icke-statliga flyglinjer

Rapportens förslag innebär att möjligheterna att bekosta upphandlad flygtrafik breddas genom att kommuner och regioner på egen hand kan finansiera trafik



som Trafikverket inte bedömer som prioriterad. Konkurrensverket bedömer att det riskerar att leda till att flygbolag agerar mer avvaktande och blir mindre benägna att ta den affärsmässiga risk det innebär att starta en ny flyglinje. Istället kan de hoppas på, eller bedriva påverkansarbete för, att linjen ska upphandlas. Det kan i sin tur leda till ett större offentligt åtagande, och högre kostnader, än vad som annars hade varit nödvändigt.

Ett lufttrafikföretag som vinner ett anbudsförfarande och tilldelas avtalet att bedriva regelbunden trafik på en linje som omfattas av allmän trafikplikt får ensamrätt att bedriva trafik på linjen enligt bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning.¹ I och med att andra aktörer därmed utesluts från att trafikera linjen innebär varje beslut om allmän trafikplikt en begränsning av den fria marknaden. Sådana beslut behöver därför fattas först efter noggranna överväganden och på sakliga grunder. Konkurrensverket är därför positivt till förslaget att Trafikverket ska fatta beslut om allmän trafikplikt, även i fall då trafiken upphandlas av kommuner eller regioner. Konkurrensverket bedömer att Trafikverket utifrån sitt uppdrag att verka för tillgänglighet har bäst förutsättningar att fatta beslut i enlighet med förordningen.

6.2 Trafikverkets hantering av inkomna synpunkter

Många av Sveriges mindre flygplatser går med underskott och situationen har förvärrats av att inrikesresandet minskat kraftigt under de senaste åren.² Det framgår av rapporten att Trafikverket fått synpunkter rörande detta och att kommuner och regioner anser att staten behöver ta ett större ansvar för såväl flygplatserna som den regelbundna flygtrafiken. Med anledning av det är Konkurrensverket positivt till att Trafikverket tydligt poängterar att allmän trafikplikt inte är ett verktyg för att stötta flygplatsernas ekonomi, utan ska användas för att komma tillrätta med bristande tillgänglighet.

Detta yttrande har beslutats av generaldirektören. Föredragande har varit sakkunnige Michael Stridsberg.

Beslutsfattandet har dokumenterats digitalt och yttrandet saknar därför namnunderskrift.

Marie Östman

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning), artikel 16.9 och 17.

² Trafikanalys (2025) *Luftfart 2024*. Trafikanalys Statistik 2025:8.