

REMISSYTTRANDE

Till: Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet

Enheten för transportinfrastruktur och planering

Att: Niklas Lundin

103 33 Stockholm

E-post: li.remissvar@regeringskansliet.se och niklas.lundin@regeringskansliet.se

Dnr: LI2026/01127

Datum: 12 oktober 2026

Från: Norwegian Air Shuttle ASA och Norwegian Air Sweden AB (Norwegian)

Office One

Tornvägen 19A

190 60 Stockholm Arlanda

Remissyttrande av promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt.

Inledning och sammanfattning

Norwegian-koncernen välkomnar möjligheten att yttra sig över promemorian "Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt". Koncernen har över 9 000 anställda och över 27 miljoner passagerare. Norwegian trafikerar närmare 400 linjer till över 130 destinationer med en flotta på 96 flygplan, varav ett 60-tal destinationer i trafikerar från Sverige. Norwegian har två operativa flyglicenser (AOC) – en norsk och en svensk – och merparten av flottan är registrerad på den svenska licensen. Widerøe trafikerar 97 linjer till drygt 50 destinationer med en flotta på 51 flygplan.

Norwegian är en betydande aktör på den nordiska flygmarknaden. Genom Norwegian och Widerøe bedriver koncernen såväl kommersiell flygtrafik som regional flygtrafik och trafik som upphandlas med stöd av allmän trafikplikt. Koncernen har därför erfarenhet av samspelet mellan kommersiella flyglinjer, offentligt upphandlad trafik och regionala tillgänglighetsbehov.

Norwegian är i grunden positiv till åtgärder som stärker tillgängligheten och ger kommuner och regioner möjlighet att bidra till ett bättre transportutbud. Flyget har en särskilt viktig roll i områden där avstånden är stora och där alternativa transportmedel inte erbjuder tillräcklig restid, frekvens eller tillförlitlighet.

Samtidigt innebär finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt ett ingrepp i marknaden. Regelverket och den praktiska tillämpningen måste därför säkerställa att offentligt finansierad trafik inte tränger undan befintlig eller potentiell kommersiell trafik, att stödet

begränsas till vad som är nödvändigt och att alla flygbolag ges likvärdiga möjligheter att konkurrera om uppdragen.

Norwegian är positiv till att lokala och regionala transportbehov kan beaktas bättre. Möjligheten att etablera nya flyglinjer med allmän trafikplikt bör dock användas restriktivt.

Utgångspunkten enligt EU:s lufttrafikförordning är att flygtrafik ska bedrivas kommersiellt. Allmän trafikplikt bör endast införas när det kan dokumenteras att rutten är väsentlig för den berörda regionens ekonomiska och sociala utveckling, och när marknaden inte kan säkerställa ett nödvändigt minimiutbud på kommersiella villkor.

Promemorian öppnar för att kommuner och regioner kan föreslå allmän trafikplikt på regionala, interregionala och internationella flyglinjer. För internationella linjer finns ett särskilt behov av försiktighet. En offentligt finansierad internationell direktlinje kan påverka kommersiella matarlinjer, andra svenska flygplatser och befintliga knutpunktsförbindelser. Sådana konsekvenser måste värderas innan beslut fattas.

Värna den kommersiella marknaden

En grundläggande förutsättning bör vara att offentligt finansierad trafik inte etableras när det finns ett trovärdigt kommersiellt alternativ. Även om Norwegian välkomnar regionalt inflytande vill vi starkt betona vikten av att marknaden funktionssätt inte snedvrids. Den svenska flygmarknaden är känslig, och subventionerad trafik får inte tillåtas konkurrera ut befintliga kommersiella flyglinjer.

Innan beslut om en ny PSO fattas bör berörda flygbolag ges möjlighet att beskriva:

- befintlig kommersiell trafik som kan påverkas
- konkreta planer på att etablera eller utöka kommersiell trafik
- möjligheten att tillgodose behovet utan ensamrätt och offentlig ersättning,
- alternativa tidtabeller eller kapacitetslösningar

Det bör även införas en skyldighet att ompröva behovet av allmän trafikplikt om marknadsförhållandena förändras. Om trafiken senare kan bedrivas kommersiellt ska PSO-åtgärden kunna avvecklas.

Samordning

Ett större regionalt inflytande får inte leda till en fragmenterad flygpolitik där enskilda kommuner eller regioner etablerar offentligt finansierade linjer utan tillräcklig hänsyn till det nationella transportsystemet.

Norwegian stödjer därför att Trafikverket behåller beslutanderätten för allmän trafikplikt. Det bidrar till en enhetlig tillämpning av EU-regelverket och gör det möjligt att bedöma den föreslagna trafiken i ett större nätverks- och tillgänglighetsperspektiv.

Kommunal och regional medfinansiering

Norwegian stödjer principen att kommuner och regioner ska kunna finansiera en högre transportstandard än den som staten bedömer vara motiverad ur ett nationellt tillgänglighetsperspektiv. Det kan exempelvis handla om fler avgångar, högre kapacitet eller tidtabellsförändringar som förbättrar möjligheten till dagsresor, arbetspendling och vidareförbindelser.

Den föreslagna modellen, där kommunen eller regionen ingår ett medfinansieringsavtal med staten medan Trafikverket upphandlar trafiken och är avtalspart gentemot flygbolaget, framstår som ändamålsenlig för statliga flyglinjer. Det innebär att flygbolaget har en tydlig offentlig avtalspart och att den lokala finansieringen hanteras mellan kommunen eller regionen och staten.

Det är samtidigt viktigt att den statliga grundnivån fastställs oberoende av möjligheten till lokal medfinansiering. Kommunal eller regional medfinansiering får inte leda till att staten över tid reducerar sitt ansvar och förutsätter att lokala myndigheter ska finansiera trafik som är nödvändig ur ett nationellt tillgänglighetsperspektiv.

Behov av transparent kostnadsberäkning

Enligt förslaget ska Trafikverket beräkna kostnaden för den åtgärd som kommunen eller regionen önskar finansiera. Kostnaden ska fastställas före upphandlingen, trots att den faktiska kostnaden först blir känd när anbudet har kommit in. Staten kan därmed bära risken om den tillkommande standarden blir dyrare än beräknat.

Norwegian delar uppfattningen att kommuner och regioner behöver förutsägbarhet. Samtidigt kan en på förhand fastställd kostnad skapa risk för korssubventionering eller felaktig kostnadsfördelning mellan den statliga grundtrafiken och den lokalt finansierade tilläggstrafiken.

För att begränsa denna risk bör en transparent och enhetlig metod för beräkning av merkostnader tas fram. Det är särskilt viktigt att merkostnaden bedöms på nätverksnivå när flera flyglinjer upphandlas tillsammans eller trafikeras med gemensam flygplansproduktion. En isolerad kostnadsberäkning för en enskild avgång kan annars ge en missvisande bild av både kostnader och intäkter.

Teknik- och kapacitetsneutralitet i upphandlingarna

Tidigare upphandlingar har ofta låsts vid mindre flygplanstyper i kombination med ett stort antal dagliga turer. Detta har i praktiken hämmat konkurrensen och lett till höga kostnader per transporterad passagerare.

Förordningen och Trafikverkets vägledning bör därför uttryckligen föreskriva teknik- och kapacitetsneutralitet.

Trafikbehov bör formuleras i total tillgänglig stolskapacitet och ändamålsenliga tidtabellslägen framför låsta krav på specifika flygplanstyper. Systemet måste tillåta både större jetflygplan (med lägre enhetskostnader och god fraktkapacitet) på tyngre linjer och mindre regionalflyg där banförhållanden och passagerarunderlag så kräver.

Koncernens flotta och kapacitetsbredd: Från regionalflyg till Boeing 737

Norwegian och Widerøe kan erbjuda optimalt anpassad flygkapacitet för skilda regionala behov. Med många års erfarenhet av upphandlad trafik i Norge och krävande regionala förhållanden, opererar Widerøe en flotta anpassad för kortare banor och tunnare passagerarströmmar. Detta möjliggör bibehållen turtäthet och god tillgänglighet även på mindre orter. Norwegians större flygplan erbjuder hög kostnadseffektivitet och komfort på strategiska förbindelser mot Stockholm Arlanda och internationella nav.

Skärpta klimatkriterier och incitament för omställning

Promemorian konstaterar att ökad flygtrafik kan leda till marginellt ökade utsläpp, men saknar konkreta verktyg eller krav för att använda upphandlingarna som en drivkraft i klimatomställningen.

Norwegian anser att upphandlingar av allmän trafikplikt bör innehålla tydliga och transparenta hållbarhetskriterier. Kraven måste dock vara proportionerliga, teknikneutrala och möjliga att uppfylla. De bör samordnas med EU:s befintliga klimatregler för luftfarten och inte utformas så att endast en viss operatör eller flygplanstyp i praktiken kan kvalificera sig.

Genom att låta kommuner och regioner medfinansiera en ökad inblandning av hållbara flygbränslen (SAF) på de upphandlade linjerna, kan offentlig sektor aktivt bidra till att driva på efterfrågan och stimulera marknaden för hållbara flygbränslen. Regional medfinansiering av biobränsle stimulerar inte bara marknaden utan sänker linjens direkta klimatavtryck. Upphandlingarna bör premiera dokumenterade utsläppsminskningar utan att ställa krav på teknik som ännu inte är kommersiellt tillgänglig eller certifierad för den aktuella trafiken.

Avslutande kommentarer

Norwegian tillstyrker förslaget att ge kommuner och regioner ökat initiativansvar och ställer sig positivt till promemorians ambition att öka det regionala inflytandet över flygtrafiken.

För att reformen ska bli framgångsrik krävs emellertid tydliga skyddsmekanismer. Offentlig finansiering måste vara proportionerlig, transparent och inriktad på dokumenterade transportbehov som marknaden inte kan tillgodose. Befintlig och potentiell kommersiell

trafik måste skyddas mot undanträngning, och upphandlingarna måste utformas så att konkurrensen mellan flygbolagen upprätthålls.

Norwegian rekommenderar därför att förslaget kompletteras med tydligare nationella regler och riktlinjer om marknadsprövning, kostnadsberäkning, statsstöd, konkurrensanalys, riskfördelning och uppföljning.

Med dessa kompletteringar bedömer Norwegian att förslaget kan bidra till förbättrad regional tillgänglighet utan att i onödan försvaga förutsättningarna för kommersiell flygtrafik.

Med vänlig hälsning,
Charlotte Holmbergh
Country Director Corporate Affairs
E-post: charlotte.holmbergh@norwegian.com