

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Yttrande över promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

Syftet med förslaget i promemorian är att kommuner och regioner ska kunna komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och på så sätt bidra till ökad tillgänglighet till områden där regelbunden linjetrafik inte kan bedrivas på kommersiella villkor. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har utvecklat de förslag som Trafikverket lämnade i en rapport 2025, Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt. Regelrådet yttrade sig över ärendet vid sammanträde den 28 maj 2025 [Yttrande över Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt - Regelrådet](#)

Regelrådet bedömer att beskrivningen av berörda företag, påverkan på företagens kostnader, intäkter och konkurrensförhållanden och om särskilda hänsyn behöver tas till små och medelstora företag vid reglernas utformning är bristfällig. Det är också beskrivningen av vilka åtgärder som har vidtagits för att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå dess syfte, behovet av speciella informationsinsatser och hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas.

De mer generella aspekterna i konsekvensutredningen såsom beskrivningen av problem och syfte, konsekvenser av om ingen åtgärd vidtas, alternativa lösningar, om särskilda hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdande och om förslaget överensstämmer med eller går utöver minimikraven enligt EU-rätten är visserligen godtagbart beskrivna. Regelrådet konstaterar dock att bristerna i beskrivningarna av förslagets effekter för företag är så pass betydande att de får bäring på den sammantagna bedömningen av konsekvensutredningen.

Regelrådet lämnade ett medskick i yttrandet från maj 2025, att förslagsställaren skulle kunna upprätta scenarioanalyser utifrån om ingen, ett par eller ett flertal kommuner och regioner skulle upphandla eller bekosta flygtrafik. Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren inte har hört sammat medskicket, vilket får till följd att inte heller i det nu remitterade ärendet kan förslagets effekter för företag bedömas.

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen sammantaget inte uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Innehållet i förslaget

Remissen innehåller promemorian Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt. I promemorian föreslås ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter och en ny förordning om kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt.

I 1 kap 2 § lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter anges att det krav på anknytning till kommunens eller regionens område eller dess medlemmar som avses i 2 kap 1 § kommunallagen (2017:725) inte gäller vid tillämpningen av vissa bestämmelser i lagen. Det föreslås nu att det krävs särskilda skäl för undantag från kravet på anknytning vid tillämpning av 2 kap 11 § om finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt. 2 kap 11 § föreslås ange att kommuner och regioner får ingå avtal med

1. staten om att medfinansiera statliga flyglinjer, under förutsättning att flyglinjerna omfattas av allmän trafikplikt som har beslutats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen och
2. lufttrafikföretag om att finansiera och utföra lufttrafik på flyglinjer, under förutsättning att flyglinjerna omfattas av allmän trafikplikt som har beslutats i enlighet med förordning (EG) nr 1008/2008 och att bestämmelserna i den förordningen följs.

I förordningen om kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt föreslås regler kring medfinansiering av statliga flyglinjer. Det föreslås att Trafikverket ska ge berörda kommuner, regioner, lufttrafikföretag och företrädare för berörda flygplatser tillfälle att inom viss tid yttra sig över den utredning som verket tar fram inför beslut om allmän trafikplikt för en trafikperiod. Tiden ska vara skälig och inte kortare än fyra veckor.

En kommun eller region som föreslår medfinansiering av en statlig trafiklinje ska ge in förslaget till Trafikverket senast vid utgången av tiden för yttrande. Av förslaget ska det framgå vilken flyglinje som berörs, vilka åtgärder som medfinansieringen avser, vilka ändringar som med anledning av åtgärderna behöver göras i den allmänna trafikplikten och underlag som visar att ändringarna är nödvändiga. Ett förslag om medfinansiering får genomföras endast under förutsättning att det är förenligt med förordning (EG) nr 1008/2008 och att det inte påverkar statens flyglinjer negativt. Trafikverket ska beräkna kostnaderna för de åtgärder som föreslås av kommunen eller regionen.

Om Trafikverket bedömer att förslaget om medfinansiering går att genomföra och den allmänna trafikplikten kan ändras i enlighet med förslaget, ska Trafikverket underrätta kommunen eller regionen om detta och om kostnaden för de föreslagna åtgärderna. Om Trafikverket och kommunen eller regionen inte har ingått ett avtal om medfinansiering inom en månad från underrättelsen får Trafikverket fatta beslut om allmän trafikplikt utan hänsyn till förslaget om medfinansiering.

Gällande finansiering av icke-statliga flyglinjer föreslås följande. Ett förslag från en kommun eller region om att allmän trafikplikt ska införas på en regional, interregional eller internationell flyglinje får när som helst under en trafikperiod ges in till Trafikverket. Till förslaget ska bifogas underlag som visar att förutsättningarna för allmän trafikplikt enligt förordning (EG) 1008/2008 är uppfyllda. Trafikverket ska pröva om den föreslagna allmänna trafikplikten är förenlig med förordning (EG) nr 1008/2008 och fattar beslut. Trafikverkets beslut om allmän trafikplikt för vissa icke-statliga flyglinjer får överklagas till regeringen.

De nya och ändrade författningarna föreslås träda i kraft den 1 april 2027.

Bedömning av delasppekter

Problembeskrivning och syftet med förslaget

I promemorian anges följande. Regeringen gav i april 2024 Trafikverket i uppdrag att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikpikt (LI2024/00920). Trafikverket redovisade uppdraget den 31 januari 2025 i rapporten Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikpikt. Rapporten har remissbehandlats.¹ I den nu remitterade promemorian utvecklar Landsbygds- och infrastrukturdepartementet Trafikverkets förslag genom att föreslå ändringar i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter och en ny förordning om kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikpikt.

I konsekvensutredningen anges att förslagen syftar till att kommuner och regioner ska kunna komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikpikt och på så sätt bidra till ökad tillgänglighet till områden där regelbunden linjetrafik inte kan bedrivas på kommersiella villkor. Det krävs lagändringar för att ge kommuner och regioner den möjligheten. Det behövs även en förordning som reglerar hanteringen hos Trafikverket.

Regelrådet finner att beskrivningen av problem och syfte med förslaget är godtagbar.

Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

I konsekvensutredningen anges följande. Om ingen åtgärd vidtas kommer processen för införande av allmän trafikpikt och upphandling av flygtrafik att se likadan ut som idag, det vill säga att kommuner och regioner kommer även fortsättningsvis att sakna möjlighet att upphandla eller bekosta flygtrafik.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Det hade varit önskvärt med en beskrivning av hur utvecklingen bedöms se ut över tid för flygtrafikmarknaden om någon åtgärd inte vidtas. Med det sagt, kan den beskrivning som finns godtas.

Regelrådet finner att beskrivningen av konsekvenser om ingen åtgärd vidtas är godtagbar.

Alternativa lösningar

I konsekvensutredningen anges följande. Några alternativa tillvägagångssätt än att genomföra författningsregleringar för att möjliggöra för kommuner eller regioner att påverka de statliga flyglinjerna med allmän trafikpikt har inte identifierats. Utan författningsregleringar finns ingen sådan möjlighet.

När det gäller de icke-statliga flyglinjerna framhåller Trafikverket i sin rapport att ett alternativ är att kommuner och regioner självständigt beslutar om införande av allmän trafikpikt och därefter upphandlar trafiken på linjerna. En fördel skulle vara att kommuner och regioner då ges full rådighet över hela processen, inte bara upphandling och avtalsförvaltning. En nackdel, menar Trafikverket, skulle vara att det är svårt att göra en samlad analys av behov

¹ Regelrådet yttrade sig över remissen vid sammanträdet den 28 maj 2025, se ärende RR 2025-75.

av enskilda flyglinjer om beslutanderätten är fördelad över samtliga kommuner och regioner. Det finns också en risk för väldigt olika tolkning av vad som är ett minimiutbud på varje linje och Trafikverket framhåller att det då kan bli svårt att säkerställa förenlighet med EU:s lufttrafikförordning.

Vidare anges att ett annat alternativt tillvägagångssätt som Trafikverket identifierat är att verket beslutar om allmän trafikplikt och därefter upphandlar trafiken även på icke-statliga linjer. Trafikverket ser dock inga fördelar med ett sådant förfarande. En nackdel är däremot att Trafikverket i stor utsträckning skulle vara beroende av att samråda med kommunen eller regionen i egenskap av faktisk beställare av trafiken. En sådan hantering framstår som onödigt administrativt betungande för alla berörda, anser Trafikverket. Det skulle även bli mer tidskrävande än om kommunen eller regionen själv upphandlar trafiken och därigenom fördröja den tidpunkt då flygtrafiken kan vara på plats. Det är heller inte motiverat att begränsa rådigheten för den som är faktisk beställare och finansär av trafiken på sådant sätt.

Slutligen anges att de alternativa lösningar som Trafikverket redovisar i sin rapport inte bör genomföras. Det bör fortsatt vara Trafikverket som beslutar om allmän trafikplikt. En enhetlig tillämpning av EU:s lufttrafikförordning skulle annars äventyras. Efter beslut om allmän trafikplikt bör det vara kommuner och regioner som tar över processen. En förutsättning för nya flyglinjer är att kommunen eller regionen tar på sig fullt kostnadsansvar och då bör de också fullt ut ansvara för upphandling och avtalsförvaltning.

Regelrådet finner att beskrivningen av alternativa lösningar är godtagbar.

Berörda företag

I konsekvensutredningen anges följande. Förslagsställaren anger att Trafikverket bedömer i sin rapport att det inte är möjligt att i nuläget uppskatta vilken inverkan ett införande av allmän trafikplikt på ytterligare linjer kan få för flygmarknaden och befintlig flygtrafik. Det beror på att det inte är möjligt att förutse hur många kommuner eller regioner som har för avsikt att utnyttja möjligheten och hur många flyglinjer som faktiskt får allmän trafikplikt i slutändan. Det anges att det därför skulle vara begränsad nytta att genomföra en sådan analys som Regelrådet föreslår.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. I Regelrådets yttrande över Trafikverkets rapport föreslog Regelrådet att förslagsställaren med fördel hade kunnat belysa ett antal scenarios som kan uppstå till följd av förslaget. Såsom att ingen, ett par eller ett flertal kommuner eller regioner väljer att nyttja möjligheten till nya flyglinjer. Som framgår ovan har förslagsställaren inte med någon sådan analys i den nu remitterade promemorian.

Gällande berörda företag anser Regelrådet att det framgår av förslagets karaktär vilken bransch som primärt påverkas. Sekundärt påverkas dock även potentiellt ett stort antal företag, i de områden där en kommun eller region väljer att genomföra förslaget. De företag som påverkas av det remitterade förslaget gör det på sannolikt olika sätt. Det hade därför behövts en bredare beskrivning i denna del.

Regelrådet kan konstatera att det är oklart hur många företag som påverkas, likaså är det okänt vilken storleksfördelning det är på dessa, inte ens utifrån ovan nämnda scenarioanalyser. Sammantaget kan därför berörda företag inte anses beskrivet på ett fullständigt sätt.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag är bristfällig.

Påverkan på företagens kostnader och intäkter

I konsekvensutredningen anges följande. I rapporten gör Trafikverket bedömningen att de flygbolag som har förutsättningar att lägga anbud har fler möjligheter att få ett avtal vid en upphandling, vilket är positivt för dessa flygbolag. På kort och eventuellt även lång sikt skulle det dock, enligt verket, kunna få negativa konsekvenser såsom att det inte finns tillräckligt med aktörer med lämpliga flygplan. Beroende på om flygbolagen uppfattar kommuner och regioners engagemang som långsiktigt eller inte, kan det även påverka om man är villig att införskaffa fler flygplan för att möta behovet.

Beträffande flygmarknaden bedömer Trafikverket att direktlinjer till utrikes destinationer kan komma att försvaga Arlanda men också komma att påverka befintliga linjer till och från Arlanda.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Enligt Regelrådet är de beskrivningar som finns i denna del alltför svepande för att det ska kunna gå att få någon uppfattning om hur förslaget kan komma att påverka såväl direkt som indirekt berörda företag. Regelrådet vidhåller tidigare hållning att scenarioanalyser hade varit behövligt, för att visa på potentiella utfall och effekter av förslaget. Avsaknaden av sådana beskrivningar medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets påverkan på företagens kostnader och intäkter är bristfällig.

Påverkan på konkurrens

I konsekvensutredningen anges följande. Förslagsställaren anger att det enligt Trafikverkets mening inte går att utesluta att negativ inverkan kan uppstå för såväl statliga som kommersiella flyglinjer samt flygmarknaden som sådan. Allmän trafikplikt är i sig själv ett ingrepp i marknaden i och med att flygbolag inte kan trafikera linjen fritt i den omfattning som flygbolaget vill och därmed utgör ett hinder för befintlig, eller start av ny trafik. Med fler offentligt upphandlade linjer menar verket att risken ökar för att dessa linjer tar resenärer från linjer som inte är upphandlade och undergräver lönsamheten för den trafiken.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Förslagsställarens beskrivning innehåller visserligen värdefull information. Dock enbart utifrån flygmarknaden, som är de primärt påverkade företagen. För de företag som har gagn av ytterligare infrastruktur kan förslaget medföra positiva effekter, om det kommer till fler flyglinjer och/eller avgångar. Utöver det nämnda kan förslaget medföra konkurrenspåverkan för andra färdssätt såsom tåg-, buss- och färjetrafik. Det saknas dock sådana reflektioner i konsekvensutredningen. En beskrivning av konkurrensförhållanden i ärenden som det nu remitterade – där berörda företag påverkas på olika sätt – behöver omfatta samtliga sådana aspekter.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är bristfällig.

Särskilda hänsyn till små och medelstora företag

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små och medelstora företag vid reglernas utformning. Om sådan hänsyn inte bedöms möjlig att ta, behöver det anges och motiveras.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskilda hänsyn behöver tas till små och medelstora företag vid reglernas utformning är bristfällig.

Åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av vilka åtgärder som har vidtagits för att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå dess syfte. Om det inte bedöms möjligt att vidta sådana åtgärder, behöver det anges och motiveras.

Regelrådet finner att beskrivningen av vilka åtgärder som har vidtagits för att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå dess syfte, är bristfällig.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I promemorian anges att beslut om allmän trafikplikt för statliga flyglinjer fattas av Trafikverket för en trafikperiod om fyra år i taget. Eftersom nästa avtalsperiod avser åren 2027-2031 kommer förslagen i promemorian inte att påverka de statliga flyglinjer som upphandlas för den perioden. Ett ikraftträdande i närtid kommer däremot att kunna påverka möjligheten för kommuner och regioner att finansiera och upphandla nya flyglinjer och därför bör lagändringarna och den nya förordningen träda i kraft den 1 april 2027.

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av behovet av speciella informationsinsatser.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Beskrivningen av om särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdande kan godtas. Gällande behovet av speciella informationsinsatser har Regelrådet inte kunnat återfinna en sådan beskrivning. Om det inte bedöms relevant med speciella informationsinsatser behöver det anges och motiveras.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdande är godtagbar.

Regelrådet finner att beskrivningen av behovet av speciella informationsinsatser bristfällig.

Hur och när konsekvenserna kan utvärderas

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas. En sådan utvärdering bör exempelvis omfatta hur förslaget påverkar olika sorters företag. Exempel på hur en sådan beskrivning kan se ut finns i Regelrådets vägledning.

Regelrådet finner att beskrivningen av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas är bristfällig.

Överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven

I promemorians avsnitt 4 beskrivs styrande EU-rättsliga regler på området. Det anges exempelvis att för att avtal om medfinansiering ska kunna tecknas, måste förslaget om kompletteringar vara förenligt med kraven för allmän trafikplikt i EU:s lufttrafikförordning. En komplettering av flygtrafikutbudet genom att kommunerna eller regionerna finansierar och

upphandlar nya flyglinjer bör kunna göras närsomhelst under en trafikperiod. En grundförutsättning är att Trafikverket kan besluta om allmän trafikplikt för den föreslagna linjen. Beslutet ska fattas i enlighet med EU:s lufttrafikförordning. Om Trafikverket beslutar om allmän trafikplikt för den linje som förslaget omfattar, bör den fortsatta hanteringen gå över till kommuner och regioner som får upphandla trafiken. Kommuner och regioner måste följa kraven i EU:s lufttrafikförordning, som bland annat gällande offentligt anbudsförfarande.

Vidare framgår att finansiering av allmän trafikplikt på flyglinjer kan komma att utgöra statsstöd. Kommuner och regioner måste därför tillämpa kravet på offentligt anbudsförfarande i artikel 17 i EU:s lufttrafikförordning men även bedöma om det kan vara aktuellt att tillämpa EU:s statsstödsregelverk.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Enligt Regelrådet hade det varit önskvärt med ett tydligare ställningstagande och bedömning, om förslaget är i enlighet med eller går utöver minimikraven enligt EU-rätten. Med det sagt, kan den beskrivning som finns godtas.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten, liksom om förslaget går utöver minimikraven, är godtagbar.

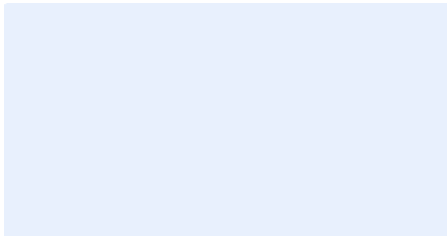
Övrigt som Regelrådet vill framföra

Regelrådet har inte funnit något övrigt av vikt för Regelrådets bedömning.

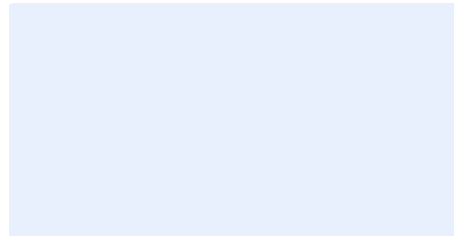
Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 7 oktober 2026.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Martin Mörman, Roland Sigbladh och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Katarina Garinder Eklöw.



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Katarina Garinder Eklöw
Föredragande