

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
niklas.lundin@regeringskansliet.se

Stockholm 2026-10-12

Dnr LI2026/001127

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

Inledning

Svenska Flygbranschen (Transportföretagen Flyg) är en bransch- och arbetsgivarorganisation och ett av Transportföretagens sju förbund. Vi har 93 medlemsföretag som anställer över 7700 personer. Medlemsföretagen representerar bland annat flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service- och underhållsverksamhet samt markttjänster, dvs den privata flygsektorn. Bland våra medlemmar finns flygbolag som flyger både upphandlad och kommersiell trafik.

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för transportsektorn. Våra 9 100 medlemsföretag anställer cirka 204 000 personer, vilket gör Svenska Flygbranschen (Transportföretagen Flyg) till en del av Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

Transportföretagen Flyg anser att förslagen i promemorian behöver bedömas mot bakgrund av det allvarliga läget för svensk inrikesluftfart. Inrikesflyget är kraftigt reducerat jämfört med före pandemin, med färre resenärer och ett minskat utbud av linjer och avgångar. De mycket höga flygbränslepriserna, till följd av Hormuzkrisen och ett fortsatt osäkert geopolitiskt läge med Rysslands krig mot Ukraina och press på den globala bränslemarknaden, förstärker belastningen på en redan ekonomiskt ansträngd svensk inrikesflygmarknad. Det kan därför inte uteslutas att ytterligare samhällsviktiga flyglinjer behöver upphandlas inom den närmaste framtiden för att säkerställa grundläggande tillgänglighet där rimliga transportalternativ saknas. Av den anledningen bör promemorian hanteras skyndsamt.

Regeringen har redan uppmärksammat denna situation. I den extra ändringsbudgeten för 2026 tillfördes sammanlagt 500 miljoner kronor för sänkta säkerhetsavgifter och beredskap för upphandling av flygtrafik. Av dessa avser 100 miljoner kronor beredskap att vid behov införa temporär allmän trafikplikt och upphandla viktig inrikes flygtrafik som tillfälligt avbryts till följd



av bränsleprisutvecklingen.¹ Åtgärden understryker att staten behöver kunna agera snabbt när kommersiella förbindelser inte längre kan upprätthållas.

Även Statliga flygplats- och Brommautredningen framhåller att risken för nedläggning av inrikeslinjer är stor och att grundläggande tillgänglighet i stora delar av landet inte kan säkerställas utan flyg. Utredningen pekar därför på behovet av beredskap för att upprätthålla samhällsviktiga förbindelser om kommersiell trafik upphör eller kraftigt reduceras.²

Mot denna bakgrund är möjligheten till kommunala och regionala initiativ angelägen, samtidigt som statens ansvar för ett nationellt grundutbud och tillräcklig finansiering måste vara tydligt. Parallellt behöver marknadsförutsättningarna stärkas så att så mycket flygtrafik som möjligt kan bedrivas på kommersiell grund. Ett konkret sätt är att offentliga och privata reseköpare tillämpar trafikslagsneutrala resepolicyer som inte på förhand utesluter eller missgynnar flyget. Valet av färdmedel bör utgå från resans syfte, tidsåtgång, kostnad och klimatpåverkan, med hänsyn till möjligheten att minska flygresans klimatpåverkan genom köp av hållbart flygbränsle (SAF).

Även SOU 2026:60 framhåller vikten av färdmedelsneutrala resepolicyer som bidrar till flygets omställning, bland annat genom tilläggsköp av SAF.³

Behovet av fungerande flygförbindelser måste också bedömas ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv. Reguljär flygtrafik bidrar till att upprätthålla operativ kapacitet, kompetens och fungerande flygplatser som även behövs vid samhällskriser, höjd beredskap och ytterst krig. Förlusten av en flyglinje kan därför få konsekvenser som sträcker sig utöver den vardagliga tillgängligheten. SOU 2026:60 framhåller särskilt betydelsen av att säkerställa samhällsviktiga flygförbindelser för hälso- och sjukvård, räddningstjänst och totalförsvarets bredare behov vid allvarliga störningar i den kommersiella trafiken.⁴

Det är därför angeläget att beredskapsperspektivet vägs in i bedömningen av trafikbehov och att nödvändig finansiering kan säkerställas i tid.

Förslaget i korthet

Transportföretagen Flyg tackar för möjligheten att lämna synpunkter promemorian *Kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt*. Promemorian lämnar förslag till ändringar i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter samt en ny förordning i syfte att möjliggöra kommunal och regional finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt.

¹ Regeringens pressmeddelande den 21 maj 2026, *Regeringen föreslår viktiga insatser för luftfarten i extra ändringsbudget*, samt prop. 2025/26:275 och bet. 2025/26: FiU47. Riksdagen biföll förslaget den 17 juni 2026.

² SOU 2026:60, *Sveriges flygplatser i en förändrad omvärld – Flygets betydelse för nationens tillgänglighet och totalförsvaret*, avsnitt 8.13, särskilt s. 339–340 och 343–344.

³ *Ibid*, s. 342.

⁴ *Ibid*, s. avsnitt 8.13.2, särskilt s. 343.

Nedan lämnas synpunkter på förslagen med utgångspunkt i de ståndpunkter som Transportföretagen Flyg redovisade i sitt remissvar den 30 maj 2025 avseende Trafikverkets bakomliggande rapport. (fotnot)

Sammanfattningsvis välkomnas riktningen i promemorian. Att ge kommuner och regioner ett lagstadgat verktyg att komplettera flygutbudet på icke-kommersiella linjer och på så sätt stärka det regionala inflytandet över flyglinjer med allmän trafikplikt är välmotiverat.

Transportföretagen Flyg anser att ett antal frågor där promemorian behöver kompletteras eller justeras och lämnar följande synpunkter.

Samtidigt vill vi påminna om att det övergripande målet måste vara att skapa så goda marknadsförutsättningar, att upphandling av flygtrafik inte behövs, annat än i undantagsfall. En sund marknad med ett gott konkurrens klimat där flygbolag kan verka utan beroende av upphandling bidrar till högre effektivitet, bättre kundservice och långsiktigt hållbara rutter.

Det ska också finnas en tydlig gränsdragning mot den befintliga kommersiella trafiken. Trafikverkets roll att granska och säkerställa att regionalt initierad trafikplikt inte snedvrider konkurrensen på befintliga kommersiella inrikeslinjer (eller närliggande flygplatser) måste upprätthållas strikt. Det regionala inflytandet får inte leda till en osund subventionstävlan mellan flygplatser i närliggande upptagningsområden.

Sammanfattning av ståndpunkter

- Transportföretagen Flyg stödjer ett ökat regionalt inflytande över flygtrafiken, men anser att det ska vara ett strategiskt komplement till, inte en ersättning för, statens ansvar för ett starkt nationellt grundutbud.
- Transportföretagen Flyg avråder från regional medfinansiering av statligt upphandlade flyglinjer, eftersom den kan urholka statens ansvar och finansiering. Staten bör i stället stärka sitt åtagande och kostnadsberäkningarna kvalitetssäkras tydligare.
- Transportföretagen Flyg tillstyrker i huvudsak kommunal och regional trafikplikt på egna flyglinjer, men vill att Trafikverket möjliggör snarare än hindrar regionala initiativ och att avslag motiveras skriftligt.
- Transportföretagen Flyg vill att Trafikverkets fyratimmarsregel harmoniseras med EU:s tre-timmarsregel, eftersom dagens högre tröskel kan försvåra statliga insatser för flygtrafiken.

- Transportföretagen Flyg välkomnar att internationella flyglinjer kan omfattas av trafikplikt och anser att Trafikverket inte bör bedöma sådana linjer mer restriktivt än EU-regelverket kräver.
- Transportföretagen Flyg vill att flygupphandlingar ska driva klimatomställningen genom långsiktiga klimatkriterier som premierar ökad användning av hållbara flygbränslen, el(hybrid)flyg och annan klimatsmart teknik.
- Transportföretagen Flyg vill se en mer flexibel upphandlingscykel, med kortare perioder för snabbt föränderliga trafikbehov och längre avtal när investeringar, exempelvis i el(hybrid)flyg, kräver det.
- Transportföretagen Flyg bör stödja undantaget från lokaliseringsprincipen, men efterlysa tydligare vägledning om vilka särskilda skäl som kan motivera det för flygtrafik.

Motiv till synpunkter

1. Principiellt stöd för ökat regionalt inflytande

Promemorian föreslår att kommuner och regioner bör ges möjlighet att komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt när ordinarie kommersiell trafik inte kan upprätthållas. Denna ambition är välmotiverad.

Transportföretagen Flyg konstaterade i sitt remissyttrande den 30 maj till Trafikverkets bakomliggande rapport att en ökad hänsyn till regionala behov i nationellt upphandlad trafik är välkommen, och att regioner och kommuner har bäst kännedom om de lokala förutsättningarna och utvecklingsplanerna.⁵

Mot bakgrund av att den svenska inrikes flygmarknaden befinner sig under press med stigande kostnader, krympande marginaler och en minskande trend i geografisk tillgänglighet med flyg sedan pandemins återhämtning är det av yttersta vikt att lagstiftningen inte skapar incitament som försvagar marknadsstrukturen ytterligare. Det regionala inflytandet bör därför utformas som ett strategiskt komplement till, inte ett substitut för, ett starkt statligt grundåtagande.

Även SOU 2026:60 beskriver i avsnitt 8.13.2, s. 344 kommunala och regionala initiativ som en möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt.

Utredningen uppmärksammar att ytterligare lokala behov kan uppstå när kommersiella flyglinjer läggs ned och att kommuner och regioner kan vilja finansiera trafik för att möta dessa behov.

⁵ Remissyttrande över rapporten "Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt" <https://www.regeringen.se/contentassets/ab43f9236df24ee6bcad80134be8fbf8/svenska-flygbranschen.pdf>

2. Medfinansiering av statliga flyglinjer

Promemorian föreslår att kommuner och regioner ska kunna medfinansiera statligt upphandlade flyglinjer, exempelvis fler avgångar eller fler flygstolar, mot att de tar fullt kostnadsansvar för de tillkommande åtgärderna.

Transportföretagen Flyg har uttryckligen avrått från denna modell och anfört att det i nuläget snarare krävs ett ökat statligt åtagande för grundläggande samhällsviktiga funktioner inom luftfarten, inbegripet allmän trafikplikt.

Promemorian framhåller att avsikten inte är att kostnader ska skjutas från staten till kommuner och regioner, och att det handlar om en möjlighet och inte en skyldighet.

Dessa påpekanden är viktiga men otillräckliga.

Det föreslagna systemet riskerar i praktiken att staten successivt reducerar sin finansiella ambitionsnivå med hänvisning till att regional medfinansiering finns tillgänglig. En tydlig garanti bör därför läggas till i den nya förordningen om att det statliga anslaget för trafikavtal inte ska reduceras till följd av att kommuner eller regioner väljer att nyttja medfinansieringsmöjligheten.

Behovet av ett tydligt och långsiktigt statligt finansieringsansvar understryks även i SOU 2026:60, avsnitt 8.13, s. 340–344. Utredningen föreslår en höjd budgetram för trafikavtal för att säkerställa befintliga samhällsviktiga flyglinjer och framhåller vikten av kontinuitet och förutsägbarhet i det statliga åtagandet. Kommunala och regionala initiativ beskrivs samtidigt som en möjlighet att komplettera det statliga utbudet. Transportföretagen Flyg anser att denna kompletterande funktion bör säkerställas genom att regional finansiering inte används som skäl för att minska statens grundåtagande.

Promemorian är dessutom otydlig i fråga om riskfördelningen. Förslaget innebär att Trafikverket bär risken för att upphandlingskostnaderna överstiger den beräknade kostnaden för de kommunalt eller regionalt initierade tillkommande åtgärderna (§§ 7–8 i förordningsförslaget).

Konkurrensverket har lyft att kostnadsberäkningarnas precision är avgörande. Det bör i förordningen anges en tydligare metod för hur Trafikverkets beräkningar ska kvalitetssäkras, exempelvis genom en oberoende granskning.

3. Kommunal och regional allmän trafikplikt på icke-statliga linjer

Promemoriens förslag om att kommuner och regioner ska kunna initiera allmän trafikplikt och upphandla trafik på nya, icke-statliga flyglinjer tillstyrks i sak.

Modellen innebär att Trafikverket beslutar om trafikplikten enligt EU:s lufttrafikförordning (förordning (EG) nr 1008/2008), varefter ansvaret för upphandling och avtalsförvaltning övergår till kommunen eller regionen.

Transportföretagen Flyg tillstyrker i stort förslaget om kommunal och regional allmän trafikplikt på egna linjer, men betonar att Trafikverkets roll i processen inte bör bli en flaskhals. Trafikverkets uppgift bör vara att säkerställa att det inte uppstår konkurrens med de statliga linjerna samt att bibehålla en helhetssyn, snarare än att agera grindvakt för regionalt motiverade behov.

I SOU 2026:60, avsnitt 8.13.2, s. 344, återges Trafikverkets förslag att regionalt initierade behov av allmän trafikplikt på ytterligare flyglinjer ska hanteras löpande när behoven uppstår, utan att knytas till verkets ordinarie utredningsprocess. Transportföretagen Flyg anser att detta är en viktig utgångspunkt för en handläggning som kan möta förändrade trafikbehov i tid.

Det är positivt att promemorian föreslår en överklagandemöjlighet till regeringen för Trafikverkets avslagsbeslut avseende icke-statliga linjer (§ 15 i förordningsförslaget). Fler remissinstanser, inklusive flera kommuner och SKR, har stött detta.

Däremot saknas överklagandemöjlighet vid avslag på medfinansieringsförslag för statliga linjer, vilket Trafikverket motiverat med hänsyn till upphandlingsprocessens integritet. Denna begränsning är förstäelig men bör kombineras med tydligare krav på skriftlig motivering av avslagsbeslut.

4. Fyratimmarsregeln bör harmoniseras med EU:s tre-timmarsregel

Transportföretagen Flyg har tidigare ifrågasatt att Trafikverket tillämpar en fyratimmarsregel för restid med alternativa färdmedel som villkor för allmän trafikplikt, när EU:s lufttrafikförordning tillåter tre timmar. Detta skapar en onödigt hög tröskel för statligt ingripande, vilket kan underminera förutsättningarna för flygtrafik i delar av landet.

Promemorian behandlar inte detta kriterium direkt. Den förutsätter att Trafikverket vid sin prövning i sak följer kraven i EU-lagstiftningen.

Det är dock en brist att promemorian varken tar upp eller bemöter frågan om tillgänglighetskriteriernas utformning, en fråga som flera remissinstanser lyfte redan i anslutning till Trafikverkets rapport. En harmonisering med EU:s tre-timmarsregel bör belysas i det fortsatta lagstiftningsarbetet.

5. Internationella flyglinjer bör kunna inkluderas

Transportföretagen Flyg anser att det inte bör finnas ett generellt förbud mot trafikplikt på internationella linjer, med hänvisning till att förbindelser till internationella hubbar och grannländer i många fall kan vara mer samhällsekonomiskt motiverade än inrikeslinjer.

Promemorians förordningsförslag (§ 11) öppnar för att kommuner och regioner kan föreslå allmän trafikplikt på regionala, interregionala eller internationella flyglinjer. Detta är i linje med Transportföretagen Flygs hållning och välkomnas.

Det är viktigt att detta tillämpas konsekvent och att Trafikverket i sin prövning inte per automatik behandlar internationella linjer mer restriktivt än vad EU:s regelverk kräver.

6. Upphandling som klimatpolitiskt instrument

Transportföretagen Flyg betonar att upphandlad flygtrafik bör användas som ett verktyg för att stödja klimatomställningen, bland annat genom att premiera operatörer som använder förnybara flygbränslen, elflyg eller annan hållbar teknik.

SOU 2026:60 framhåller i avsnitt 6.1.3, s. 183–184, att ökad tillgång till biobränsle är central för flygets omställning och att elflyg kan komplettera det reguljära inrikesflyget. Utredningen pekar också på flygplatsernas betydelse för att tillhandahålla laddnings- och tankningsinfrastruktur. Transportföretagen Flyg anser att upphandlad trafik bör bidra till denna utveckling genom klimatkriterier som är anpassade till respektive linjes operativa förutsättningar.

Transportföretagen Flyg efterfrågar tydliga och långsiktiga klimatkriterier i upphandlingar och förespråkar att Sverige verkar proaktivt inom EU för att möjliggöra så kallade gröna trafikplikter (*Green PSO:s*).

Promemorian konstaterar att om antalet flygningar ökar bedöms utsläppen av växthusgaser bli något högre, men behandlar inte klimataspekterna mer aktivt. Det är en påtaglig brist att varken den föreslagna lagen eller förordningen innehåller hållbarhetskriterier eller incitament för klimatsmart teknik.

I ljuset av det pågående arbetet med omställning av flygsektorn bör sådana kriterier övervägas, åtminstone som frivilliga villkor för kommuner och regioner som upphandlar egna linjer.

7. Behovet av en mer dynamisk upphandlingscykel

Transportföretagen Flyg förespråkar en översyn av den fyraåriga upphandlingscykeln för att möjliggöra snabbare och mer flexibla insatser när trafikbehov uppstår eller marknadsförutsättningarna förändras.

Behovet av snabbare insatser måste samtidigt förenas med långsiktighet i det grundläggande trafikutbudet. SOU 2026:60 framhåller i avsnitt 8.13.2, s. 342–344, att kontinuitet och förutsägbarhet är avgörande för medborgare och näringsliv och föreslår att finansieringen av trafikavtal förs över till den tolvåriga nationella planeringen för transportinfrastrukturen.

Transportföretagen Flyg anser därför att systemet behöver kombinera stabil finansiering av långsiktiga trafikbehov med möjlighet att snabbt hantera nya eller tillfälliga behov.

Promemorian beaktar inte detta perspektiv. Ikraftträdandet den 1 april 2027 innebär att de nya reglerna om icke-statliga linjer visserligen kan tillämpas omedelbart, men att möjligheten till medfinansiering av statliga linjer i praktiken inte påverkar nästa trafikperiod (2027–2031).

Längre upphandlingsperioder kan vara motiverade för investeringstyngda åtaganden såsom elflyg, men kortare perioder för mer flexibla behovsinsatser förtjänar att belysas i det fortsatta arbetet.

8. Lokaliseringsprincipen – undantaget bör klargöras

Promemorian föreslår att det ska krävas *särskilda skäl* för undantag från lokaliseringsprincipen vid finansiering av flyglinjer med allmän trafikplikt, i likhet med vad som gäller för bidrag till väg, järnväg och farleder. Det finns starka skäl för detta, då rättsläget annars är oklart och proportionalitetsbedömningarna i domstol komplicerade.

Det är dock angeläget att vägledning ges om vad som i praktiken kan utgöra *särskilda skäl* i detta sammanhang, utöver de generella exempel som hämtats från förarbetena till bidrag till väg och järnväg (prop. 2008/09:21 och prop. 2012/13:153). Flygtrafik har i vissa avseenden en annan karaktär och geografisk räckvidd än landbaserad infrastruktur, vilket kan kräva att vägledande exempel specificeras för just denna transportform.

Avslutning

Transportföretagen Flyg tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter och bidra till föreliggande förslag. Transportföretagen Flyg bistår gärna i det fortsatta arbetet.

Fredrik Kämpfe, Branschchef
Transportföretagen Flyg