

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
stefan.zetterlind@regeringskansliet.se

Stockholm 2025-05-30

Ref LI2025/00230

Remissyttrande över rapporten ”Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt”

Svenska Flygbranschen (Transportföretagen Flyg) är en bransch- och arbetsgivarorganisation och ett av Transportföretagens sju förbund. Vi har över 90 medlemsföretag som anställer ca 6800 personer. Våra medlemsföretag representerar bland annat flygbolag, flygtrafikledning, flygplatser, flygskolor, service- och underhållsverksamhet samt marktjänster, dvs den privata flygsektorn. Bland våra medlemmar finns flygbolag som flyger både upphandlad och kommersiell trafik.

Svenska flygbranschen tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Trafikverkets rapport om förutsättningar för regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt. Rapporten redovisar två processer för ökat regionalt inflytande över upphandlad trafik; inflytande över statlig allmän trafikplikt och införande av separat kommunal/regional allmän trafikplikt.

Regeringen bekräftar, genom det här uppdraget till Trafikverket, vikten av flygtillgänglighet i hela landet, och att flygtrafik är ett legitimt verktyg för att stärka regional utveckling och sammanhållning. 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 rutten.

Sammanfattning av våra ståndpunkter

- Situationen på flygmarknaden ger behov av en mer dynamisk upphandlingsprocess.
- Trafikplikts kriterier bör reformeras för att stödja marknadsmässiga förutsättningar, tillgänglighet och rättvis konkurrens.
- Det finns risker avseende medfinansiering av statlig allmän trafikplikt.
- Svenska flygbranschen tillstyrker i stort förslag på process för kommunal/regional allmän trafikplikt.
- Fyra-timmarsregeln bör harmoniseras med EU:s tre-timmarsregel och internationella linjer bör inte uteslutas från trafikplikt för att inte hämma svensk konkurrenskraft.



- Offentlig upphandling ska bidra till klimatomställningen genom att premiera elflyg, förnybara bränslen och annan hållbar teknik.

Den svenska flygmarknaden 2025 kräver en mer dynamisk upphandlingsprocess

I nuläget är den svenska flygmarknaden hårt ansatt med kraftigt stigande kostnader och sjunkande marginaler; fortfarande på grund av pandemin, av krig i vår närhet som påverkar flygrutter och av nationella dyra särregleringar som gett sämre marknadsförutsättningar för oss jämfört med andra länder. Dessutom har vi annorlunda demografiska förutsättningar med ett vidsträckt, glesbefolkat land i Europas utkant.

Den geografiska tillgängligheten med flyg har sedan återhämtningen efter pandemin återigen en minskande trend i Sverige. Samtidigt är flyget överbeskattat vilket visas i Trafikanalys årliga rapport Transportslagens samhällsekonomiska kostnader. För 2024 är internaliseringsgraden för inrikesflyg 244 procent, det vill säga att flyget betalar kostnaden för sina utsläpp, buller, slitage på infrastruktur och olyckor nästan två och en halv gång. Överbeskattningen och den negativa inrikestrafiktrenden hänger såklart ihop och bör vara en angelägen fråga för både Trafikverket och regeringen att adressera.

Den snabba klimatomställningen sätter även det sitt avtryck när det gäller förutsättningar att bedriva flygtrafik. Det här behöver en översyn av upphandlingsprocessen för flyglinjer med allmän trafikplikt ta hänsyn till.

Situationen på inrikesmarknaden innebär stora förändringar med konsolidering av de större aktörerna i och med att Braathens Regional Airlines blivit underleverantör till Scandinavian Airlines, samtidigt som uppstickare som Västflyg och Sola Air etablerar nya linjer. En dynamisk marknad kräver dynamiska upphandlingsförfaranden.

En översyn av den fyraåriga upphandlingscykeln bör genomföras i syfte att möjliggöra snabbare och mer flexibla insatser när trafikbehov uppstår eller marknaden förändras. Ett mer dynamiskt system skulle bättre spegla marknadens rörlighet och minska risken för upphandlad trafik som inte längre svarar mot aktuella behov. Samtidigt ser vi att detta kan möjliggöra längre kontraktslängder i de fall där investeringar i ny teknik eller ny trafikstruktur kräver det – något som är särskilt relevant för klimatinriktade upphandlingar.

Trafikpliktens utformning bör stödja marknadens funktion

Kriterierna för när trafikplikt får tillämpas behöver reformeras, för att bättre spegla dagens tillgänglighetsbehov. Det bör finnas mål för vad upphandlad trafik ska uppnå – inte enbart begränsningar baserade på restid. Tillgänglighet ska ses i termer av faktisk samhällsnytta, vilket även ska omfatta näringslivets behov, inklusive turismnäringen, och trafikplikt bör i högre grad utgå från helheten i transportsystemet och regioners behov.

Exempelvis bör det vara ett nationellt mål att det ska gå att resa till och från Stockholm över dagen inom hela Sverige, och att Arlanda ska ha direktuppkoppling i nivå med andra europeiska storflygplatser. Sådana mål har länge efterfrågats av branschen och det ger även bättre vägledning för hur upphandlad trafik ska användas strategiskt och långsiktigt.



Risker avseende medfinansiering av statlig allmän trafikplikt

Regeringen behöver ha förståelse för att behovet av upphandlad flygtrafik tyvärr ser ut att vara tilltagande framöver, på grund av fortsatt dåliga marknadsförutsättningar i Sverige, och avsätta mer medel till detta.

En ökad hänsyn till regionala behov i nationellt upphandlad trafik är välkommet. Sverige är ett stort land där förutsättningarna ser olika ut. Regioner och kommuner har bäst kännedom om de lokala förutsättningarna och utvecklingsplanerna. Därför är det rimligt att ett ökat regionalt inflytande införs. Men i den föreslagna processen föreslås att kommuner och regioner ska medfinansiera den statliga allmänna trafikplikten i de fall de vill föra in ökad turtäthet eller dylikt. Här vill Svenska flygbranschen poängtera att det i nuläget krävs ett ökat statligt åtagande för grundläggande samhällsviktiga funktioner inom luftfarten, såsom allmän trafikplikt, och avråder därför medfinansiering av statlig trafikplikt. Avseende kommunal/regional trafikplikt däremot är det rimligt med full finansiering från kommuner och regioner.

Kommunal/regional allmän trafikplikt

Det är viktigt att Trafikverkets roll inte blir ett flaskhalsmoment som försenar eller försvårar nödvändiga upphandlingar. Trafikverkets uppgift avseende kommunal/regional trafikplikt bör framförallt vara att säkerställa att det inte uppstår konkurrens mellan de statliga linjerna och bibehålla en helhetssyn. En förenklad och transparent process skulle gagna både upphandlande myndigheter och operatörer, och säkerställa att upphandlingar kan genomföras i takt med de regionala behoven.

Fyra-timmarsregeln försämrar svensk konkurrenskraft

Vi ifrågasätter logiken bakom att Trafikverket tillämpar en fyra-timmarsregel för restid med alternativa färdmedel för införandet av trafikplikt, när EU:s förordning tillåter tre timmar. Detta är konkurrenskraftshämmande för Sverige, skapar en högre tröskel för statligt ansvar än vad som är nödvändigt, och riskerar att underminera förutsättningar för trafik i delar av landet där marknaden annars hade kunnat fungera.

En harmonisering med EU:s regelverk skulle inte bara vara mer rättvis gentemot regioner med långa restider och stärka svensk konkurrenskraft, utan också skapa mer förutsägbara villkor för flygbolagen. Det möjliggör tidigare etablering av kommersiellt livskraftiga linjer där trafikplikt endast behövs som ett tillfälligt stöd under uppstartsfasen.

Internationella linjer bör inte uteslutas

Arlandas konkurrenskraft behöver stärkas och i Sverige är Arlanda den viktigaste flygplatsen. Men stärkt konkurrenskraft för Arlanda står inte i motsats till trafikplikt på internationella linjer, därför bör det inte finnas ett generellt förbud mot att trafikplikt kan avse internationella linjer. I många fall kan förbindelser till internationella hubbar eller våra grannländer vara mer samhällsekonomiskt motiverade än inrikeslinjer. Sådana förbindelser kan vara avgörande för regional konkurrenskraft och företags etableringsmöjligheter.

Flygbolagens förmåga att knyta samman regioner med globala nav spelar en viktig roll för Sveriges exportorienterade ekonomi. Genom att möjliggöra trafikplikt även på strategiska utrikeslinjer kan staten och regioner gemensamt minska beroendet av långsiktig upphandling skapa bättre underlag för kommersiell trafik, inte minst för kommande elektrifierat flyg.



Offentlig upphandling som pådrivare av flygets klimatomställning

Vi vill särskilt betona att upphandlad trafik kan och bör användas som ett verktyg för att stödja den pågående klimatomställningen inom flygbranschen. Genom att i upphandlingar premiera operatörer som använder en större andel förnybara flygbränslen än obligatorisk kvot, elflyg eller andra klimatvänliga tekniker, kan staten och regioner bidra till snabbare marknadsintroduktion av ny teknik.

I det här sammanhanget vill vi även uppmärksamma att Trafikverket i rapporten i flera avsnitt tråkigt nog tenderar att likställa flygtrafik med utsläpp, utan att samtidigt redovisa de möjligheter som finns redan idag att minska klimatpåverkan genom tillval av hållbart flygbränsle. Det är viktigt att den fortsatta policyutvecklingen erkänner dessa framsteg och inte bygger på förenklade eller statiska antaganden om flygets klimatpåverkan.

Tydliga och långsiktiga klimatkriterier i upphandlingar skapar incitament för investeringar i mer hållbara lösningar. Detta är avgörande för flygbolag som planerar sin flotta och affärsutveckling på flera års sikt. Upphandlingar som stödjer klimatomställningen blir därmed inte bara ett miljöverktyg, utan också en industriell strategi för att stärka svensk innovations- och konkurrenskraft inom flyget.

Sverige bör aktivt verka för att möjliggöra ett framtida EU-regelverk som tillåter särskilda "gröna trafikplikter" (Green PSOs) vilket kräver på sikt en översyn av artikel 16–18 i förordning 1008/2008, där möjligheten att upphandla klimatstyrande trafik bör bli tydligare för medlemsstaterna. Svenska flygbranschen förespråkar att svenska myndigheter verkar proaktivt för ett sådant regelverk.

En nationell strategi för elflyg bör i detta sammanhang inkludera riktade upphandlingar som skapar affärsmöjligheter för elflyg på kortare linjer. Dessa linjer bör ha längre kontraktstider och tillåta särskilda klimatkrav i upphandlingar. Det är viktigt att svensk politik är proaktiv i dessa frågor inför en kommande översyn av EU:s förordning 1008/2008.

Avslutande kommentarer

Transportföretagen Flyg ser positivt på att regeringen vill möjliggöra för större lokal och regional medverkan i Trafikverkets trafikpliktsupphandlingar. Vi betonar dock att det viktigaste för att möta landets behov av tillgänglighet är att skapa förutsättningar för att marknaden ska kunna fungera utan långvariga stöd. Den upphandlade trafiken bör därför i högre grad användas strategiskt för att understödja kommersiella förbindelser, snarare än att etablera parallella system.

Men den finansiella ramen för upphandlad flygtrafik behöver öka. Dels för att behoven tyvärr ser ut att öka, dels för att staten fortsatt bör ha hela finansieringen för statliga linjer även då större hänsyn tas till regionala behov.

Flyget spelar en avgörande roll för Sveriges ekonomi och för att hela landet ska kunna leva och delta i den globala ekonomin. Detta gäller inte minst för tillväxt och konkurrenskraft i norra Sverige men även delar av södra Sverige, där flyget ofta är det enda realistiska alternativet för långväga resor. Betydelsen är väl dokumenterad, bland annat i rapporten från WSP "En vingklippt nation?" som belyser flygets och Arlandas roll för hela landets tillgänglighet och konkurrenskraft. Det är därför av största vikt att upphandlad flygtrafik inte bara ses som en



nödvändighet för vissa områden, utan som en strategisk metod att säkerställa Sveriges framtida utveckling och sammanhållning.

Vi uppmanar Trafikverket och regeringen att i det fortsatta arbetet särskilt beakta hur reglering och samordning kan stödja marknadsutveckling, konkurrensneutralitet och kommersiell hållbarhet i svensk luftfart.

Vi står som alltid till förfogande för vidare dialog i frågan.

Med vänlig hälsning

Svenska Flygbranschen

Fredrik Kämpfe, Branschchef
Victoria Barrsäter, Näringspolitisk expert

