

Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU12

Luftfartsfrågor

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår samtliga motionsyrkanden, bl.a. med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående utrednings- och beredningsarbete. Motionsyrkandena handlar bl.a. om finansiering och drift av flygplatser, beredskapsflygplatser, flygsäkerhet, obemannade luftfartyg, flygets klimatpåverkan och insatser för att utveckla elflyget.

I betänkandet finns 16 reservationer (S, V, C, MP).

Behandlade förslag

67 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Utskottets överväganden.....	7
Finansiering och drift av flygplatser.....	7
Utskottets ställningstagande.....	18
Beredskapsflygplatser	21
Utskottets ställningstagande.....	27
Arlanda och Bromma flygplats.....	28
Utskottets ställningstagande.....	36
Flygets klimatpåverkan	38
Utskottets ställningstagande.....	54
Insatser för att utveckla elflyget	57
Utskottets ställningstagande.....	64
Flygsäkerhet	66
Utskottets ställningstagande.....	70
Utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare	71
Utskottets ställningstagande.....	73
Vissa flygplatsrelaterade frågor.....	74
Utskottets ställningstagande.....	76
Obemannade luftfartyg	77
Utskottets ställningstagande.....	82
Nedstängning av luftrummet	83
Utskottets ställningstagande.....	86
Hinderbelysning vid vindkraftverk.....	86
Utskottets ställningstagande.....	90
Luftfartsavtal och direktförbindelse mellan Sverige och vissa länder	90
Utskottets ställningstagande.....	93
Reservationer	94
1. Finansiering och drift av flygplatser, punkt 1 (S)	94
2. Finansiering och drift av flygplatser, punkt 1 (C).....	95
3. Finansiering och drift av flygplatser, punkt 1 (MP).....	96
4. Beredskapsflygplatser, punkt 2 (S).....	97
5. Beredskapsflygplatser, punkt 2 (C)	98
6. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 3 (S, V, MP)	98
7. Flygets klimatpåverkan, punkt 4 (S).....	100
8. Flygets klimatpåverkan, punkt 4 (V)	101
9. Flygets klimatpåverkan, punkt 4 (C)	103
10. Flygets klimatpåverkan, punkt 4 (MP)	104
11. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 5 (S).....	105
12. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 5 (C)	106
13. Flygsäkerhet, punkt 6 (S).....	107
14. Obemannade luftfartyg, punkt 9 (S)	107
15. Hinderbelysning vid vindkraftverk, punkt 11 (C).....	108
16. Hinderbelysning vid vindkraftverk, punkt 11 (MP).....	109
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	110
Motioner från allmänna motionstiden 2025/26	110

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Finansiering och drift av flygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:127 av Rashid Farivar och Jimmy Ståhl (båda SD),

2025/26:331 av Bo Broman (SD),

2025/26:359 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),

2025/26:558 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 7,

2025/26:1263 av Louise Thunström m.fl. (S),

2025/26:1596 av Sofia Amløh m.fl. (S),

2025/26:1691 av Ann-Sofie Alm och Cecilia Gustafsson (båda M),

2025/26:2511 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2025/26:2584 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:2601 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 35.2 och 68,

2025/26:3685 av Cecilia Engström (KD) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 49, 52 och 67.

Reservation 1 (S)

Reservation 2 (C)

Reservation 3 (MP)

2. Beredskapsflygplatser

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:204 av Josef Fransson (SD),

2025/26:964 av Rashid Farivar och Nima Gholam Ali Pour (båda SD) yrkande 1,

2025/26:1082 av Markus Kauppinen m.fl. (S) yrkande 5,

2025/26:2597 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:2620 av Rickard Nordin (C),

2025/26:3323 av Camilla Brunsberg (M),

2025/26:3630 av Magnus Jacobsson och Magnus Berntsson (båda KD),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 75 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 68.

Reservation 4 (S)

Reservation 5 (C)

3. Arlanda och Bromma flygplats

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 72,

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4,

2025/26:3584 av Mattias Vepsä m.fl. (S) yrkande 18 och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 76 och 77.

Reservation 6 (S, V, MP)

4. Flygets klimatpåverkan

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1918 av Mathias Tegnér (S),
2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 71 och 73,
2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 8,
2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 12,
2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 144 och 146,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 70–72,
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 76 och 77 samt
2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 38.

Reservation 7 (S)

Reservation 8 (V)

Reservation 9 (C)

Reservation 10 (MP)

5. Insatser för att utveckla elflyget

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 75,
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 69,
2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 50 och 51 samt
2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 39.

Reservation 11 (S)

Reservation 12 (C)

6. Flygsäkerhet

Riksdagen avslår motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 73.

Reservation 13 (S)

7. Utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare

Riksdagen avslår motion

2025/26:150 av Eric Palmqvist m.fl. (SD).

8. Vissa flygplatsrelaterade frågor

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:31 av Josef Fransson (SD),
2025/26:254 av Martin Westmont (SD) och
2025/26:3301 av Gustaf Göthberg och David Josefsson (båda M).

9. Obemannade luftfartyg

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:1456 av Sten Bergheden (M) och
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 74.

Reservation 14 (S)

10. Nedstängning av luftrummet

Riksdagen avslår motion

2025/26:530 av Isak From (S).

11. Hinderbelysning vid vindkraftverk

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:716 av Åsa Eriksson (S),

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9,

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 128 och

2025/26:3663 av Magnus Berntsson och Kjell-Arne Ottosson (båda KD).

Reservation 15 (C)

Reservation 16 (MP)

12. Luftfartsavtal och direktförbindelse mellan Sverige och vissa länder

Riksdagen avslår motionerna

2025/26:908 av Serkan Köse och Ola Möller (båda S),

2025/26:2080 av Alexandra Anstrell (M) och

2025/26:3073 av Markus Wiechel m.fl. (SD).

Stockholm den 3 mars 2026

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Aylin Nouri (S), Maria Stockhaus (M), Patrik Jönsson (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Marlène Lund Kopparklint (M), Linus Lakso (MP), Johanna Rantsi (M) och Zara Leghissa (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet 67 yrkanden i motioner från den allmänna motionstiden 2025/26. En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilagan. Förslagen rör en rad olika luftfartsfrågor, som bl.a. finansiering och drift av flygplatser, beredskapsflygplatser, flygets klimatpåverkan, flygsäkerhet och obemannad luftfart.

Utskottets överväganden

Finansiering och drift av flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om finansiering och drift av flygplatser. Utskottet hänvisar till vidtagna och pågående insatser och framhåller att en väl fungerande luftfart och goda flygförbindelser bidrar till att knyta samman Sverige vilket gynnar landet. Utskottet pekar bl.a. på den nya förordningen om statsbidrag för icke-statliga flygplatser och på det driftsstöd till de regionala flygplatserna som regeringen beslutat om. Utskottet ser också positivt på den översyn av statens roll som ägare och förvaltare av flygplatser som pågår och konstaterar att mycket angelägna frågeställningar behandlas där.

Jämför reservation 1 (S), 2 (C) och 3 (MP).

Motionerna

Aylin Nouri m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 35.2 behovet av att stärka statens förmåga och ambition att upphandla flygförbindelser för att binda samman vårt geografiskt stora land. Motionärerna vill se en utökning av Trafikverkets resurser för trafikavtal för att staten ska ha ökad förmåga att upphandla samhällsviktiga flyglinjer. Motionärerna påtalar vidare i yrkande 68 behovet av förstärkt nationell samordning av luftfartens infrastruktur. Motionärerna pekar på att Sverige är starkt beroende av en väl fungerande flygtrafik och att en effektiv och hållbar flygpolitik därför är av yttersta vikt för både individer och näringsliv och för att hålla samman landet.

Ulrika Heie m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 49 vikten av ett fungerande flyg och regionala flygplatser som ger möjlighet för människor och näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet och som därmed skapar arbetstillfällen, förbättrar möjligheterna till turism och binder samman Sverige. Motionärerna framhåller i yrkande 52 att Swedavias vinstdelningsmodell bör utredas i syfte att stärka driftssäkerheten för regionala flygplatser. Motionärerna betonar vidare i yrkande 67 att flygets egenfinansiering av trafikavgifter – i tider när flygtrafiken ligger nere som en följd av myndighetsföreskrifter – bör ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter. Motionärerna pekar på att viktiga system inom flyget som t.ex. flygtrafikledning och säkerhetsverksamhet finansieras via avgifter som kan tas ut under normal verksamhet men att dessa i en kris faller till i princip noll.

Linus Lakso m.fl. (MP) efterfrågar i kommittémotion 2025/26:3275 yrkande 6 en översyn av flygets undervägsavgifter. Motionärerna påminner om att ordningen med undervägsavgifter är reglerad på EU-nivå och att det

bör utredas om de pengar som går till enskilda flygplatser uppfyller EU:s regelverk.

Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S) anser i motion 2025/26:359 att ett statligt övertagande av Ängelholm-Helsingborgs flygplats bör övervägas. Utifrån ett nationellt perspektiv är regionen enligt motionärerna av den digniteten att det torde vara av långsiktigt strategisk betydelse med fortsatt reguljär flygtrafik.

Louise Thunström m.fl. (S) framför i motion 2025/26:1263 att förutsättningarna för behovet att bevara och utveckla Göteborg Stallbacka Airport bör ses över. Enligt motionärerna visar Göteborg Stallbacka Airport med tydlighet de regionala flygplatsernas avgörande betydelse och att de förenar människors behov av tillgänglighet, företagens krav på konkurrenskraft och samhällets krav på beredskap.

Sofia Amløh m.fl. (S) anser i motion 2025/26:1596 att man bör överväga att lyfta fram betydelsen av Skavsta flygplats i den nationella flygstrategin. Enligt motionärerna borde flygplatsen vara intressant för fler än de lågprisbolag som i dag trafikerar flygplatsen.

Rashid Farivar och Jimmy Ståhl (båda SD) framhåller i motion 2025/26:127 att Sveriges kommunala och regionala flygplatser bör förstatligas. Enligt motionärerna skulle ett förstatligande långsiktigt trygga svensk luftfart och flygplatsinfrastruktur, säkra regional tillgänglighet och bidra till att Sverige står bättre rustat i händelse av kris eller konflikt.

Bo Broman (SD) påtalar i motion 2025/26:331 betydelsen av att verka för att bevara och utveckla de skånska flygplatserna. Enligt motionären är det avgörande för regionens tillväxt och utveckling att staten tar ett större ansvar för att utveckla och bevara de regionala flygplatserna i Skåne.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) anser i motion 2025/26:2584 att regeringen bör överväga att utöka den statliga driften av flygplatser. Motionärerna pekar på att flygtrafiken är avgörande för snabba resor mellan södra och norra Sverige och att regeringen därför bör säkerställa fortsatt drift och samordningsvinster.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) framför i motion 2025/26:2601 att regeringen bör överväga att upprätthålla samhällsviktiga flyglinjer i Sverige. Enligt motionärerna är det viktigt att Trafikverket har beredskap för att upprätthålla vissa linjer som är samhällsviktiga för kommunikationerna i hela landet.

Lars Johnsson m.fl. (M) framhåller i motion 2025/26:558 yrkande 7 betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige. Enligt motionärerna är tillgången till bra flygförbindelser avgörande för tillväxten och detta är därmed något som måste beaktas vid planering och satsningar på infrastruktur.

Ann-Sofie Alm och Cecilia Gustafsson (båda M) anser i motion 2025/26:1691 att möjligheten att utveckla Göteborg Stallbacka Airport som en regional och nationell strategisk resurs bör ses över. Enligt motionärerna är

flygplatsen en av de mest strategiskt belägna regionala flygplatserna i Västsverige med avgörande betydelse för kommunerna i Fyrbodalen, Försvarsmakten, Västra Götalandsregionen, näringslivet och totalförsvarsförmågan.

Jesper Skalberg Karlsson (M) framhåller i motion 2025/26:2511 behovet av att överväga nya åtgärder som säkerställer konkurrenskraftiga och tillgängliga flygtransporter till Gotland. Enligt motionären kan detta innefatta ekonomiska incitament, investeringar i infrastruktur och stöd för hållbara transportlösningar, eller andra långsiktiga lösningar.

Cecilia Engström (KD) framhåller i motion 2025/26:3685 behovet av att säkerställa långsiktig drift och utveckling av Ängelholm-Helsingborgs flygplats genom att inkludera den i det nationella basutbudet och överväga ett statligt ägarskap. Enligt motionären är en långsiktig plan för Ängelholm-Helsingborgs flygplats och övriga viktiga regionala flygplatser avgörande för Sveriges framtida tillväxt, konkurrenskraft och sammanhållning.

Bakgrund och pågående arbete

Om ägande och drift av den svenska flygplatsinfrastrukturen

Infrastrukturen på luftfartsområdet ägs och förvaltas av flera olika aktörer, såväl offentliga som privata. Staten äger, driver och förvaltar de flesta större svenska trafikflygplatser sett till antalet passagerare. Totalt äger den svenska staten 18 flygplatser. I Sverige finns 8 statliga flygplatser där det statligt helägda bolaget Swedavia AB (Swedavia) står för både ägandet och driften. Dessa flygplatser är Kiruna, Umeå, Åre Östersund, Stockholm Arlanda, Bromma Stockholm, Visby, Göteborg Landvetter och Malmö. Swedavia ansvarar även för driften av de kommersiella delarna vid 2 statliga flygplatser som ägs av Försvarsmakten. Dessa är Luleå och Ronneby flygplatser. Vid sidan av dessa 10 statliga flygplatser, som ingår i det nationella basutbudet, finns ytterligare 4 flygplatser som tillhör Försvarsmakten och 34 icke-statliga instrumentflygplatser. De icke-statliga instrumentflygplatserna drivs till största delen av kommuner och regioner. I några fall drivs flygplatser av privata aktörer. Det sistnämnda gäller för flygplatserna Skavsta och Sälen som är majoritetsägda av privata intressenter.

Svenska regionala flygplatser

Som framgår av ovanstående beskrivning drivs de icke-statliga flygplatserna med reguljärtrafik i huvudsak av kommuner och regioner och i vissa fall av privata ägare. Dessa flygplatser företräds av Svenska Regionala Flygplatser AB (SRF) som ägs av Svenska Regionala Flygplatsförbundet (SRFF) och är ett samarbetsorgan för Sveriges icke-statliga flygplatser. SRF har för närvarande 33 medlemsflygplatser och 24 av dessa har reguljär passagerartrafik som innebär ett samlat utbud med över 100 destinationer i Sverige och utomlands. Elva av flygplatserna har s.k. allmän trafikplikt, vilket innebär att

Trafikverket upphandlar trafik och anger ett antal minimikrav för den flygtrafik som ska bedrivas på en flyglinje. Vidare har flera av flygplatserna också ett omfattande utbud av frakt. Vid samtliga flygplatser ges ett omfattande stöd till samhället, som ambulansflygningar, brandspaning eller sjöräddning. Försvarsmakten använder också många av flygplatserna regelbundet.

SRF verkar för att utveckla flygtrafiken och därmed tillgängligheten för alla Sveriges regioner. SRF anger även som sin uppgift att stödja flygplatserna i att minska sina kostnader och öka intäkterna, vilket de bl.a. gör genom att gemensamt upphandla material och tjänster när de har likartade behov. För att ytterligare bidra till de icke-statliga flygplatsernas effektivisering bedriver SRF ett antal projekt som tillsätts efter medlemmarnas behov och önskemål. Detta har bl.a. resulterat i att det nu finns ett gemensamt kvalitetslednings-system, utbildningar, marknadsinsatser och databaser. Sveriges regionala flygplatser driver även ett gemensamt arbete för omställningen av framtidens flyg inom ramen för projektet Grön Flygplats.

Den svenska flygstrategin

Den dåvarande regeringen beslutade i januari 2017 om en svensk flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem (N2017/00590). I flygstrategin framhålls de icke-statliga flygplatsernas betydelse för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. Samtidigt konstateras att de kommunala och privata flygplatserna är betydligt fler än de statliga flygplatserna men att de med några undantag är avsevärt mindre sett till volym. Flygstrategin uppmärksammar också att den stora majoriteten av de icke-statliga flygplatserna redovisar återkommande driftunderskott och att staten därför sedan 1999 bidrar med transportpolitiskt motiverat ekonomiskt stöd för driften av vissa icke-statliga flygplatser.

Regler om statsstöd

För de flesta regionala flygplatser behövs löpande driftsstöd och dessa finansieras av en eller flera kommuner och regioner. Staten medfinansierar stöd till de regionala flygplatserna via Trafikverket och detta sker under förutsättning att de inblandade kommunerna och regionerna följer statsstödsreglerna. Det är den kommun eller region som för över medel direkt till flygplatsverksamheten som har ansvaret för att den samlade finansieringen av flygplatsen följer EU:s statsstödsregler.

Huvudregeln är att statsstöd endast får lämnas efter godkännande av kommissionen, men vissa stöd får ändå lämnas utan ett sådant godkännande. Kravet är att stöden har utformats enligt villkor som finns i särskilda undantagsregler. Den allmänna gruppundantagsförordningen (General Block Exemption Regulation, GBER) är ett sådant regelverk och innehåller regler om vilka villkor som gäller för stöd till bl.a. flygplatser. Kommuners och regioners möjligheter att lämna stöd enligt GBER styrs även av andra regler än statsstödsreglerna. Det som främst begränsar dessa möjligheter är

kommunallagens (2017:725) förbud mot stöd till enskild näringsverksamhet. När GBER får tillämpas krävs det att stödet utformas enligt villkoren i förordningen, och för varje stödkategori finns regler som anger när stödet får ges, hur det ska utformas och hur mycket stöd som får lämnas i det enskilda fallet. En kommun eller region som vill tillämpa GBER måste kontakta regeringen. Villkoren i förordningen ska också följas upp och det finns även vissa krav på dokumentation.

Kommuner som har flygplatser med färre än 200 000 passagerare per år omfattas av GBER-regelverket. För flygplatser som har fler än 200 000 men färre än 700 000 passagerare per år kan statsstöd lämnas enligt statsstödsreglerna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (service of general economic interest, SGEI) som godkänts av kommissionen. Under 2025 var det tre svenska regionala flygplatser (Sundsvall, Kalmar och Skellefteå) som fick stöd enligt SGEI.

Om en flygplats får andra stöd, t.ex. omställningsstöd, hyresnedsättningar eller offentliga garantier från Riksgälden, eller om flygplatsen kan få försäkringsersättning för kostnaderna, måste motsvarande belopp dras av från stödet. Om andra stöd eller försäkringsutbetalningar tillfaller flygplatsen i efterhand måste kommunen eller regionen återkräva dem från flygplatsen.

Om en stat, kommun eller region skulle ge ett otillåtet statsstöd kan kommissionen besluta att medlemsstaten ska kräva tillbaka stödet från stöd-mottagaren med ränta.

Statsbidrag för icke-statliga flygplatser för driftunderskott och ökad fossilfrihet

Regeringen beslutade i juni 2024 om förordningen (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser som gäller fr.o.m. den 1 augusti 2024. Om det inom utgiftsområde 22 finns medel för icke-statliga flygplatser får statsbidrag enligt förordningen ges till kommuner för att finansiera delar av icke-statliga flygplatser driftunderskott. Enligt förordningen får bidrag ges till icke-statliga flygplatser där flygtrafik utförs som omfattas av allmän trafikplikt och flygplatser som ingått överenskommelse med staten om att vara beredskaps-flygplats samt icke-statliga flygplatser som bedriver reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. Enligt de förutsättningar för bidrag som anges i förordningen får bidrag endast ges om kommunen inför Trafikverkets årliga prövning ger in dokumentation som visar att flygplatshavarens flygplatsverksamhet är fossilfri eller att åtgärder har genomförts eller planeras för att den ska bli fossilfri. Förordningen innebär även att 1 miljon kronor får ges för varje flygplats när dess flygplatsverksamhet för första gången har blivit fossilfri och flygplatshavaren har informerat Trafikverket om detta.

De regionala flygplatserna kan få statligt stöd via anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* inom utgiftsområde 22. Anslaget får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten eller vid

kommunala och privata flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser eller vid de ytterligare kommunala och privata flygplatser där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. Anslaget får även användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser och ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut.

I budgetpropositionen för 2026 framhöll regeringen de regionala flygplatsernas betydelse för att hela Sverige ska fungera och deras viktiga roll för tillgängligheten för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flygets behov (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22). Regeringen underströk även flygplatsernas ökade betydelse för beredskap och totalförsvaret och konstaterade samtidigt att det ekonomiska underskottet för de icke-statliga flygplatserna som helhet har ökat. För att motverka risken för nedläggningar av flygplatser föreslog regeringen att staten delfinansierar upp till 75 procent av de totala driftunderskotten vid de icke-statliga flygplatserna och att ersättningen till 27 beredskapsflygplatser höjs. Ambitionen är att uppnå full kostnadstäckning för flygplatsernas jourberedskap för samhällsviktigt flyg under tider på dygnet då flygplatserna är stängda. För att långsiktigt säkerställa att viktig flyginfrastruktur och samhällsviktig verksamhet fungerar bedömde regeringen att det statliga bidraget till kommuner för driftsstöd till de icke-statliga flygplatserna ska stärkas och att anslaget ska ökas med 318 miljoner kronor fr.o.m. 2026. För 2026 uppgår anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* till 662 miljoner kronor.

Statens stöd till luftfarten under covidpandemin

När det gäller flygets egenfinansiering av trafikavgifter när flygtrafiken ligger nere med anledning av pågående kris beslutade riksdagen under pandemiåren 2020–2022 om att via tillskott i flera ändringsbudgetar stödja flygtrafiken och de regionala flygplatserna genom tillfälliga driftsstöd, mot bakgrund av att en mycket kraftig minskning av transporterna med flyg kunde ses under pandemin och att detta reducerade flygplatsernas intäkter från trafikavgifter. Till de statliga insatser som genomfördes under 2020–2022 med syftet att stödja luftfarten och aktörerna inom flygbranschen hörde bl.a. statliga kreditgarantier för lån till flygföretag, kapitaltillskott till Swedavia, extra statliga bidrag till kommuner för driftsstöd till icke-statliga flygplatser, temporär allmän trafikplikt och flygupphandlingar till Norrland och Gotland samt statliga lån till leverantörer av lokal flygtrafikledning vid icke-statliga flygplatser. Till andra åtgärder som även kom luftfarten till del hörde bl.a. korttidspermitteringar och omställningsstöd.

Upphandlad trafik och trafikplikt

I Sverige ansvarar kommuner, regioner och län för den regionala kollektivtrafiken medan den långväga trafiken bedrivs kommersiellt. På en del platser, främst i norra Sverige, finns det brister i trafiken mellan regionerna eftersom

det inte är lönsamt att köra kollektivtrafik där. Trafikverket har därför i uppdrag av regeringen att verka för en grundläggande tillgänglighet och vid behov avtala om kollektivtrafik där det inte är kommersiellt lönsamt. För att minska bristerna och bidra till en grundläggande tillgänglighet tecknar Trafikverket direkta trafikavtal för flygtrafik med en operatör. Upphandlingen av flygtrafik styrs av EU:s lufttrafikförordning (1008/2008), som reglerar och begränsar vad som är möjligt att upphandla. När det råder allmän trafikplikt på en flyglinje får lufttrafikföretag utöva regelbunden lufttrafik på linjen endast under förutsättning att lufttrafikföretaget uppfyller samtliga krav i den allmänna trafikplikten. Om inget lufttrafikföretag utövar lufttrafik på en flyglinje i enlighet med den allmänna trafikplikten kan medlemsstaten inleda ett offentligt anbudsförfarande i enlighet med bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning.

Trafikverket presenterade våren 2021 en rapport med en utredning inför beslutet om allmän trafikplikt och upphandling av flygtrafik från oktober 2023 (rapport 2022:009). Inom ramen för utredningen inhämtades synpunkter från berörda flygplatser, flygplatsskommuner, regioner och organisationer med koppling till flyget genom ett samrådsmöte och det genomfördes även enskilda intervjuer med trafikoperatörerna. Trafikverket inledde upphandlingen av flygtrafiken under hösten 2022, och våren 2023 tilldelades avtal. För perioden oktober 2023 till oktober 2027 har Trafikverket beslutat om kontrakt för att fullgöra trafikplikten som innebär att Jonair Affärsflyg AB kommer att trafikera Pajala–Luleå, Östersund–Umeå, Sveg–Mora–Arlanda och Torsby–Hagfors–Arlanda. Under samma period kommer Amapola Flyg AB att trafikera Gällivare–Kramfors–Arlanda och Hemavan–Arvidsjaur–Vilhelmina–Lycksele–Arlanda i en s.k. samslingning som hänger ihop i ett nätverk. Ingen sträcka kommer att innebära fler än en mellanlandning. Sträckorna kommer att trafikeras med två flygplan.

Mot bakgrund av de förslag som lämnades i betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3) fick Trafikverket i april 2024 i uppdrag av regeringen att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt (LI2024/00920). I uppdragsbeskrivningen anges att regeringen bedömer att det i dag finns risk att det inte tas tillräckliga hänsyn till de regionala perspektiven inför beslut om allmän trafikplikt. Enligt regeringen kan de nationella och regionala perspektiven skilja sig åt och det är därför viktigt att kommuner och regioner ges en ökad möjlighet att bidra till en förbättring av tillgängligheten till och från sina regioner. Trafikverket redovisade uppdraget till regeringen den 30 januari 2025 i rapporten Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt. Trafikverkets rapport har remissbehandlats fram till den 30 maj 2025 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Bakgrunden till inrättandet av Swedavia och tillkomsten av ett nationellt basutbud av flygplatser

I juni 2006 beslutade den dåvarande regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppgift att se över det svenska flygplatssystemet och lämna förslag till inriktning och prioritering av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser (dir. 2006:60). Utredaren presenterade i oktober 2007 betänkandet Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70).

I propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) gjorde den dåvarande regeringen bedömningen att staten bör ansvara för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet.

I september 2009 föreslog den dåvarande regeringen att flygplatsverksamheten vid Luftfartsverket (LFV) skulle överföras till ett eller flera direkt eller indirekt statligt helägda aktiebolag (prop. 2009/10:16). Enligt förslaget skulle bolaget eller bolagen ansvara för drift, utveckling och finansiering av sina flygplatser. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2009/10:TU7, rskr. 2009/10:114).

Om Swedavia

Swedavia bildades i april 2010 och samtliga aktier i bolaget ägs av svenska staten. Bolagsstämman är bolagets högsta beslutande organ och det forum vid vilket staten som ägare utövar sitt inflytande över bolaget. Det innebär också att styrelsen är ytterst ansvarig för bolagets verksamhet och att det är styrelsen som fattar beslut av strategisk eller operativ karaktär, såsom om strukturfrågor och investeringsvolym. Sådana beslut ska enligt styrmodellen fattas på affärsmässiga grunder, inom ramen för bl.a. de avkastningsmål som ägaren har beslutat om. Swedavia ska i enlighet med sin bolagsordning finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar samt tillhandahålla och utveckla flygplatsoperativa tjänster.

Inom ramen för sin affärsmässighet ska Swedavia aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de transportpolitiska mål som riksdagen beslutat om uppnås.

Swedavias verksamhet finansieras med de intäkter som verksamheten genererar, och inom flygplatsverksamheten äger, driver och utvecklar Swedavia de tio flygplatser som ingår i det nationella basutbudet. Flygplatserna drivs och konsolideras till ett sammanhållet flygplatssystem med gemensamma koncernfunktioner. För tjänsterna som erbjuds på flygplatserna tar Swedavia ut avgifter som baseras på flygplatsernas kostnader och trafikprognoser.

Översyner av statens ansvar för det svenska flygplatssystemet

Dåvarande infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) beslutade den 30 maj 2022 att tillkalla en utredare med uppdrag att utreda och ta fram förslag till

inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige (I2022/01211). Uppdraget redovisades i februari 2023 i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3). I promemorian presenteras förslag till en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige. Enligt utredaren bör regeringen tydliggöra den långsiktiga inriktningen för hur luftfarten och flygplatssystemet bör utvecklas och vilket åtagande staten har för att bidra till önskvärd utveckling. Utredaren framhåller även flygplatsinfrastrukturens stora betydelse för luftfartens och transportsystemets tillgänglighet för medborgare och näringsliv samt samhällsviktig luftfart. Enligt utredaren bör staten ta ett större ansvar för flygplatssystemet för att därigenom säkerställa viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet för Sverige. Vidare bör staten ta ett större ansvar för att säkerställa en grundläggande interregional och internationell tillgänglighet i Sverige. Utredaren konstaterar att staten även i fortsättningen bör ansvara för ett statligt basutbud av flygplatser men att basutbudet behöver justeras. Enligt utredaren bör frågan om vilka flygplatser som bör inkluderas i det nationella basutbudet och i vilken takt detta kan ske utredas vidare. Utredaren föreslår vidare att de kommunala och regionala myndigheterna ges möjlighet att finansiera ett kompletterat utbud, utöver det utbud av flyglinjer som följer av det statliga åtagandet, detta så länge det sammantaget följer av bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning. Enligt utredaren behöver även det statliga åtagandet preciseras och tydliggöras. Utredaren föreslår även att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att vidareutveckla en modell och process som möjliggör ett utökat regionalt inflytande och möjlighet för regionala myndigheter att föreslå och finansiera flyglinjer med allmän trafikplikt. När det gäller en nationell strategi för luftfarten understryker utredaren behovet av att regeringen tydliggör den långsiktiga inriktningen för statens åtagande i fråga om stöd till flygtrafik och flygplatser i den nationella planen för transportsystemet. Utredningen har remissbehandlats och varit föremål för beredning inom Regeringskansliet.

Mot bakgrund av bl.a. det som framkom i utredningen om statens ansvar för flygplatser i Sverige gav regeringen den 28 maj 2025 ett nytt uppdrag att se över statens roll som ägare och förvaltare av flygplatser (dir. 2025:55). Med utgångspunkt i det övergripande transportpolitiska målet ska utredaren bl.a. utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla statens roll som ägare och förvaltare av flygplatser. Utredaren ska utvärdera modeller och principer för ägande, organisering och finansiering av de statliga flygplatserna och utifrån utvärderingen redovisa förslag som bidrar till ökad konkurrenskraft och långsiktig ekonomisk hållbarhet för de statliga flygplatserna samtidigt som en god tillgänglighet i hela landet och till omvärlden samt ett robust flygplatssystem säkerställs. Utredaren ska även utvärdera det nationella basutbudets syfte och funktion samt lämna förslag på vilka flygplatser som staten framöver bör ansvara för, antingen i form av ett nationellt basutbud eller i annan form. Vidare ska utredaren bedöma hur förslagen påverkar förutsättningarna för statens rådighet över såväl statliga som icke-statliga flygplatser vid situationer

av allvarlig kris, höjd beredskap och ytterst krig, samt bedöma förslagens konsekvenser för krisberedskap och totalförsvaret. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2026.

Avgiftssystemet för undervägsavgifter för prestationsplanen inom flygtrafiktjänsten

Den svenska undervägsavgiften tas ut för flygplan över 2 000 kilo som flyger i luftrum där Sverige bedriver flygtrafiktjänst. Undervägsavgiften och dröjsmålsräntan beslutas årligen av medlemsstaterna i den permanenta kommittén inom Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst (Eurocontrol). Undervägsavgiften inom svenskt luftrum kungörs i föreskriften Transportstyrelsens tillkännagivande av Eurocontrols beslut om undervägsavgifter inom svenskt luftrum och beslut om dröjsmålsränta (TSFS 2024:83).

Transportstyrelsen förvaltar och administrerar avgiftssystemet för undervägsavgifter och prestationsplanen inom flygtrafiktjänsten samt avgiften för terminalkontroll. Av undervägsavgiften används ca 7 procent för att finansiera Transportstyrelsens kostnader för tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum och den avgift som Sverige betalar för medlemskapet i Eurocontrol. Den resterande delen av avgiften används för att täcka kostnaderna för leverantörer av flygtrafikledningstjänster för kommunikation, navigation och övervakningstjänst, flygräddningstjänst, flygvädertjänst och flygbriefingtjänst samt Sjöfartsverkets kostnader för flygräddning. Som en del av avgiften ingår sedan den 1 januari 2008 också flygplatsernas kostnader för den utrustning som används vid tillhandahållande av flygtrafiktjänst i fråga om kommunikation, navigation och övervakning (CNS).

Samtliga EU-länder ska ta fram prestationsplaner för flygtrafiktjänster för att få till stånd förbättringar och effektiviseringar inom flygtrafiktjänster i Europa. Europeiska kommissionen sätter mål på EU-nivå och medlemsstaterna sätter nationella mål eller mål på funktionella luftrumsblock som bidrar till att uppfylla EU-målen. Prestationsplanen fastställer indikatorer och mål när det gäller kapacitet, kostnadseffektivitet, miljö och säkerhet.

EU-kommissionen godkände den 19 maj 2025 att målen i den svenska prestationsplanen för referensperiod 4 överensstämmer med de unionsäckande prestationsmålen. Prestationsplanen för den innevarande referensperioden gäller fr.o.m. den 1 januari 2025 t.o.m. den 31 december 2029.

Det gemensamma avgiftssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage

Enligt lagen (2004:1100) om luftfartsskydd ska flygplatshavares kostnader täckas av en avgift som tas ut i ett avgiftsutjämnningssystem som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG)

nr 2320/2002. Avgiftsutjämningsystemet innebär att samtliga svenska säkerhetsgodkända flygplatser kostnader för säkerhetskontroll läggs samman och fördelas per avresande passagerare. Transportstyrelsen förvaltar och administrerar avgiftssystemet och detta görs genom att flygföretagen i efterhand faktureras för kostnaderna baserat på antalet transporterade passagerare. Avgiften för säkerhetskontroll beräknas och fastställs för ett år i taget men får justeras oftare om det finns synnerliga skäl. När avgiften fastställs ska ett under- eller överskott som uppkommit tidigare i avgiftsutjämningsystemet om möjligt utjämnas. I avgiftssystemet ingår 27 parter och Swedavia är en av dessa. Flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroll påverkas av förändringar i flygföretagens utbud och det totala antalet transporterade passagerare. För flygbolagen innebär det dock att de betalar lika mycket per passagerare oavsett vilken flygplats passageraren flyger ifrån eller flygplatsens kostnad för säkerhetskontrollen.

Närmare information om vissa flygplatser

Stockholm Skavsta flygplats

Stockholm Skavsta Airport (i fortsättningen kallad Skavsta flygplats) ligger i Nyköping, 10 mil sydväst om Stockholm. Skavsta flygplats är privatägd till ca 90 procent, medan ca 10 procent ägs av Nyköpings kommun. Flygplatsen var tidigare en militär flygplats som lades ned 1980. Nyköpings och Oxelösunds kommuner köpte flygplatsen 1984 och den första internationella reguljärlinjen öppnades 1997. Under 1998 såldes ca 90 procent av flygplatsen till ett privat utländskt bolag och i maj 2022 köptes denna ägarandel av Arlandastad Group som är ett svenskt fastighetsutvecklingsbolag. Skavsta flygplats har sedan 2023 haft avtal med Trafikverket och är därmed en av Sveriges 27 beredskapsflygplatser. Trafikverket fick i december 2025 i uppdrag av regeringen att ingå avtal med bl.a. Skavsta flygplats om att fortsätta vara beredskapsflygplats under 2026.

Göteborg Stallbacka flygplats

Göteborg Stallbacka Airport är en regional flygplats som för närvarande bedriver linjetrafik till Stockholm, Visby och Sälen samt fraktflyg och privatflyg. Göteborg Stallbacka Airport ägs och drivs av Fyrstads Flygplats AB, som bildades 1984 och ägs av Trollhättans stad, Vänersborgs kommun, Uddevalla kommun och Lysekils kommun. Flygtrafiken bedrivs av flygbolaget Västflyg.

Sedan 2020 är Göteborg Stallbacka Airport även beredskapsflygplats och bedriver därmed också samhällsviktiga lufttransporter som ambulansflyg, akuta organtransporter och brandflyg för att bekämpa skogsbränder. Det kan också handla om viktiga insatser för polis, kustbevakning och sjöräddning samt andra akuta insatser. Regeringen beslutade i december 2025 att flygplatsen ingår i Trafikverkets lista över beredskapsflygplatser för 2026.

Ängelholm-Helsingborgs flygplats

Ängelholm-Helsingborgs flygplats ägs sedan den 1 september 2020 av det kommunala bolaget Ängelholm Helsingborgs flygplats Holding AB som ägs av de sju nordvästskånska kommunerna Bjuv, Båstad, Helsingborg, Höganäs, Klippan, Perstorp och Ängelholm.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) besvarade den 14 februari 2025 en interpellation om initiativ för att långsiktigt säkerställa statligt övertagande av Ängelholm-Helsingborg flygplats (ip. 2024/25:363). Statsrådet framhöll att luftfarten är en viktig del av transportsystemet och flygets särskilda betydelse för inrikesresor. Statsrådet pekade vidare på en debattartikel han skrivit tidigare under året tillsammans med kollegor inom Tidösamarbetet med anledning av att flygbolaget BRA upphört med sin linjetrafik vid Bromma flygplats och att ett internt analysarbete gjorts på Regeringskansliet med anledning av detta. Statsrådet konstaterade att den slutsats som dragits av detta analysarbete är att flera frågor behöver utredas mer på djupet innan vidare ställningstaganden kan göras, bl.a. hur det statliga basutbudet av flygplatser bör se ut och flygplatsernas roll i infrastruktur-systemet för att bidra till att hela Sverige kan fungera och utvecklas.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om stöd till de icke-statliga flygplatserna, senast i betänkande 2024/25:TU13. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och hänvisade bl.a. till de statliga medel som tillförts för att stödja de icke-statliga flygplatserna samt pågående och genomförda utredningar inom området. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att en väl fungerande luftfart och goda flygförbindelser bidrar till att knyta samman Sverige, något som i sin tur gynnar landets ekonomi, internationella konkurrenskraft och regional tillgänglighet. De icke-statliga och statliga flygplatserna har stor betydelse för att hela Sverige ska fungera och är således angelägna för att upprätthålla tillgängligheten för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flyget.

När det gäller frågan om stöd till de regionala flygplatserna vill utskottet påminna om att kommissionen i juni 2017 fastställde riktlinjer som gäller för offentliga investeringar och för driftsstöd till bl.a. flygplatser. Utskottet vill i detta sammanhang peka på att riksdagen årligen beslutar om anslagsmedel till icke-statliga flygplatser som får användas för bl.a. utgifter för driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Utskottet ser i sammanhanget positivt på att riksdagen i de senaste budgetbesluten har ökat anslagsmedlen till de icke-statliga flygplatserna och att de resurser som har tillförts bl.a. syftar till att väsentligt öka antalet beredskapsflygplatser och därmed säkra att det finns tillgång till

infrastruktur för olika typer av samhällsviktigt flyg. De resurser som tillförs har stor betydelse för att upprätthålla och främja tillgängligheten i hela landet med ett väl fungerande flyg till och från de icke-statliga flygplatserna.

Utskottet välkomnar också den översyn som Trafikverket har genomfört på uppdrag av regeringen av hur kommunala och regionala myndigheter kan ges möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och därigenom öka det regionala inflytandet och ge kommuner och regioner möjlighet att bidra till bättre kommunikationer till och från regionen. Trafikverket har redovisat sina förslag i en rapport som remissbehandlades fram till den 30 maj 2025 och är föremål för fortsatt beredning inom Regeringskansliet. Utskottet vill inte föregripa det pågående beredningsarbetet i frågan.

Utskottet ser vidare positivt på det uppdrag som regeringen har låtit genomföra att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige. Den gedigna utredning som presenterades våren 2023 med anledning av uppdraget innehöll ett flertal angelägna förslag. Utskottet ser positivt på att regeringen med anledning av utredningens förslag har beslutat om en ny förordning om statsbidrag för icke-statliga flygplatser som innebär att fler icke-statliga flygplatser kan få bidrag för driftsstöd och att bidraget ska kunna ges till såväl beredskapsflygplatser som flygplatser med statligt upphandlade flyglinjer. Utskottet ser i sammanhanget även positivt på att den nya förordningen innebär att bidrag får ges om flygplatshavarens flygplatsverksamhet är fossilfri eller att åtgärder har genomförts eller planeras för att den ska bli fossilfri.

När det gäller frågorna om flygplatsernas roll i infrastrukturen, hur det statliga basutbudet av flygplatser bör se ut och frågor om statens, regionernas och kommunernas ansvar och del i finansieringen av ett antal olika regionala flygplatser påminner utskottet om att regeringen i maj 2025 gav en utredare uppdraget att med beaktande av de tidigare utredningsinsatserna se över statens roll som ägare och förvaltare av flygplatser. Utskottet ser positivt på att utredaren inom ramen för uppdraget har till uppgift att med utgångspunkt från det övergripande transportpolitiska målet utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla statens roll som ägare och förvaltare av flygplatser. Utskottet ser även positivt på att uppdraget innefattar att utvärdera modeller och principer för ägande, organisering och finansiering av de statliga flygplatserna och att utredaren ska redovisa förslag som bidrar till ökad konkurrenskraft, långsiktig ekonomisk hållbarhet och god tillgänglighet i hela landet och där ett robust flygplatssystem säkerställs. Utskottet konstaterar vidare att utredaren ska bedöma hur förslagen påverkar förutsättningarna för statens rädighet över statliga och icke-statliga flygplatser samt bedöma förslagens konsekvenser för krisberedskap och totalförsvar samt vid allvarlig kris och ytterst krig. Utskottet anser att de frågeställningar som den tillsatta utredningen kommer att hantera är mycket angelägna och ser med stort intresse fram emot att ta del av utredningens resultat, som i enlighet med uppdraget ska presenteras senast i september 2026.

När det gäller frågan om egenfinansiering av trafikavgifter när flygtrafiken ligger nere till följd av myndighetsföreskrifter konstaterar utskottet att det gemensamma avgiftssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage är utformat i enlighet med gällande EU-regler. Den extraordinära situation som uppstod inom luftfartssystemet med anledning av covid-19-pandemin innebar dock att det uppstod ett underskott i avgiftssystemet som även kvarstod vid utgången av 2023. Utskottet påminner om att riksdagen med anledning av förslag i vårändringsbudgeten för 2024 beslutade om en anslagsökning för att täcka det ackumulerade underskott som uppstått till följd av den kraftigt minskade flygtrafiken under pandemin. Utskottet ser med tillförsikt på att adekvata åtgärder kommer att vidtas om liknande eller motsvarande situationer skulle uppstå i framtiden.

När det gäller motionsförslaget om att se över avgiftssystemet för undervägsavgifter konstaterar utskottet att det är Transportstyrelsen som har ansvaret för att förvalta och administrera detta system liksom prestationsplanen inom flygtrafiktjänsten och avgifterna för terminalkontroll. Utskottet finner inte anledning att ifrågasätta att Transportstyrelsen hanterar dessa myndighetsuppgifter i enlighet med gällande regelverk och konstaterar att det därmed inte finns anledning att initiera en översyn på området.

När det slutligen gäller frågan om Swedavias vinstdelningsmodell konstaterar utskottet att bolaget drivs som aktiebolag och därmed ska styras på affärsmässiga grunder och att bolaget har avkastningskrav. Utskottet ser positivt på att Swedavia inom ramen för sin affärsmässighet aktivt ska medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de transportpolitiska mål som riksdagen har beslutat om uppnås.

Mot bakgrund av det som beskrivits ovan om vidtagna och pågående insatser finner utskottet inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:127 (SD), 2025/26:331 (SD), 2025/26:359 (S), 2025/26:558 (M) yrkande 7, 2025/26:1263 (S), 2025/26:1596 (S), 2025/26:1691 (M), 2025/26:2511 (M), 2025/26:2584 (SD), 2025/26:2601 (SD), 2025/26:3275 (MP) yrkande 6, 2025/26:3653 (S) yrkandena 35.2 och 68, 2025/26:3685 (KD) och 2025/26:3728 (C) yrkandena 49, 52 och 67.

Beredskapsflygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om beredskapsflygplatser. Utskottet framhåller den viktiga funktion som beredskapsflygplatserna har för att säkerställa att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras. Utskottet välkomnar att Trafikverket på regeringens uppdrag har ingått överenskommelser med totalt 27 utpekade flygplatser att vara beredskapsflygplatser under 2026 och att detta innebär att ett heltäckande nationellt nät av flygplatser kommer att hålla en beredskap dygnet runt för att kunna ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter. Jämför reservation 4 (S) och 5 (C).

Motionerna

Aylin Nouri m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 75 behovet av att se till att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser. Motionärerna understryker att den samhällsviktiga luftfarten måste förstärkas, beredskapsflygplatserna tryggas och hög flygsäkerhet garanteras.

Ulrika Heie m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 68 att de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet när det gäller samhällskritiska funktioner bör säkerställas även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris. Enligt motionärerna behöver det utredas hur en säker operativ verksamhet ska kunna bedrivas och fungera på landets finmaskiga flygplatsnätverk även under en kris.

Markus Kauppinen m.fl. (S) anser i motion 2025/26:1082 yrkande 5 att staten bör öka sitt ansvar för beredskapsflygplatserna och stärka den nationella samordningen av luftfartens infrastruktur. Enligt motionärerna är det statens ansvar att säkra förutsättningarna för samhällsviktigt flyg.

Josef Fransson (SD) anser i motion 2025/26:204 att regeringen bör inleda förhandlingar med Skövde kommun om att återöppna Skövde flygplats och göra den till en permanent beredskapsflygplats. Enligt motionären har Skövde haft en av Sveriges mest välskötta privatägda flygplatser med en lång rad användningsområden som bl.a. kommersiellt flyg, ambulansflyg, fraktflyg, polisen, brandflyg, Försvarsmakten och Frivilliga Flygkåren.

Rashid Farivar och Nima Gholam Ali Pour (båda SD) betonar i motion 2025/26:964 yrkande 1 behovet av att Säve flygplats fortsätter fungera som flygplats och att verksamheterna där bibehålls. Motionärerna pekar på att flygplatsen bl.a. stöder samhällsviktiga operationer som är avgörande för säkerheten och tryggheten i Göteborgsregionen och Västsverige.

Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD) anser i motion 2025/26:2597 att regeringen bör överväga att ta fram ett lagförslag om veto

mot ändrad verksamhetsinriktning för flygplatser. Motionärerna framhåller att flygplatser runt om i landet är en del av totalförsvaret.

Camilla Brunsberg (M) framhåller i motion 2025/26:3323 att Ronneby flygplats även framöver bör ha den statliga finansiering, funktion och kapacitet som krävs för att fungera som nationell bas- och beredskapsflygplats med förmåga att stödja både civila transporter och totalförsvarsuppgifter. Motionären pekar på att Ronneby flygplats i dag har en etablerad och väl fungerande roll med statlig rådighet och tydlig ansvarsfördelning mellan berörda myndigheter.

Rickard Nordin (C) framhåller i motion 2025/26:2620 behovet av att säkerställa samhällsviktigt flyg på Säve flygplats. Motionären pekar på att en stor del av trafiken på flygplatsen handlar om samhällsviktiga flygningar och menar att regeringen därför bör säkerställa att Säve får de möjligheter som krävs för att fortsätta den samhällsviktiga verksamheten.

Magnus Jacobsson och Magnus Berntsson (båda KD) efterfrågar i motion 2025/26:3630 en utredning av Säve flygplats och de verksamheter som i dag bedrivs på Säve. Motionärerna vill att flygplatsen ska bevaras och utvecklas, och uttalar samtidigt att det behöver säkerställas att all den verksamhet som i dag existerar på Säve måste få möjlighet att fortsätta sin verksamhet även om det inte blir så att flygplatsen bevaras.

Bakgrund och pågående arbete

Om ägande och drift av den svenska flygplatsinfrastrukturen

I det tidigare avsnittet om finansiering och drift av flygplatser finns en beskrivning av ägarstrukturen för de svenska flygplatserna, bakgrunden till inrättandet av Swedavia och det nuvarande systemet med ett nationellt bas-utbud.

Systemet med beredskapsflygplatser

Genom en ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket som gäller fr.o.m. den 15 december 2024 ska Trafikverket ansvara för att koordinera öppnandet av beredskapsflygplatser och ge service och information till operatörer av samhällsviktigt flyg. Trafikverket ska genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras dygnet runt, dvs. även under de timmar på dygnet när flygplatserna normalt är stängda. Överenskommelserna om beredskap ingås med flygplatshållarna på frivillig basis inför varje nytt år. De flygplatser som Trafikverket tecknar överenskommelser med kallas för beredskapsflygplatser, och för dessa ersätter Trafikverket kostnader för den beredskap som flygplatsen har för att kunna öppna en stängd flygplats när som helst på dygnet. I överenskommelserna förbinder sig därmed respektive flygplats att under en tolv månadersperiod hålla beredskap dygnet runt för att

på begäran kunna ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter, räddningsinsatser, uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Beredskapsåtagandet innebär att berörd personal under normala omständigheter ska infinna sig vid flygplatsen inom en timme.

När en flygplats håller sin personal i beredskap utförs inget arbete som har med ekonomisk verksamhet att göra. I stället betalar Trafikverket ut en beredskapsersättning som baseras på lönen för den personal som har beredskap på flygplatsen. Den ersättning Trafikverket betalar ut bygger på den lön en flygledare och två markpersonal får för att vara i beredskap under de timmar när flygplatsen normalt är stängd. Den beredskapsersättning som Trafikverket ger till flygplatserna betraktas inte som ett statsstöd eftersom den inte går till ekonomisk verksamhet. Flygplatserna ska i efterhand redovisa vilken typ av transporter de har tagit emot under beredskapstid och redovisa de kostnader de har haft för att hålla beredskap. Om det i efterhand visar sig att de redovisade faktiska kostnaderna för beredskapshållandet är lägre än den avtalade ersättningen betalar Trafikverket endast ut ersättning upp till de faktiska kostnaderna.

Trafikverkets överenskommelser om beredskapsflygplatser

Det har historiskt funnits tio ordinarie beredskapsflygplatser i Sverige. Dessa är flygplatserna i Gällivare, Luleå, Umeå, Åre Östersund, Sundsvall Timrå, Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Visby, Ronneby och Malmö. Under covid-19-pandemin uppkom ett stort behov av ytterligare flygplatser i systemet och regeringen beslutade därför om att inrätta temporära beredskapsflygplatser. Trafikverket tecknade överenskommelser med 17 temporära beredskapsflygplatser, vilket innebar att det under 2022 fanns överenskommelser med totalt 27 beredskapsflygplatser. Antalet beredskapsflygplatser har därefter varit detsamma under 2023–2025.

Trafikverket fick i december 2025 ånyo i uppdrag av regeringen att förhandla och ingå överenskommelser med 27 flygplatser om att vara beredskapsflygplatser fr.o.m. den 1 januari 2026 t.o.m. den 31 december 2026. I uppdraget till Trafikverket framhåller regeringen att den fäster stor vikt vid ett heltäckande nationellt nät av beredskapsflygplatser.

Enligt uppdraget ska Trafikverket ingå avtal om beredskap med flygplatserna Kiruna, Lycksele, Skellefteå, Örnsköldsvik, Mora-Siljan, Borlänge, Karlstad, Örebro, Västerås, Skavsta flygplats, Göteborg Stallbacka, Linköping-Saab, Jönköping, Växjö Kronoberg, Kalmar, Halmstad, Kristianstad Österlen, Gällivare, Luleå, Umeå, Sundsvall Timrå, Åre Östersund, Stockholm Arlanda, Visby, Göteborg Landvetter, Ronneby och Malmö Sturup. Dessa flygplatser har därmed uppdraget att dygnet runt hålla en beredskap att ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter för bl.a. hälso- och sjukvården (t.ex. ambulansflyg), räddningstjänsten,

kustbevakningen, brandflyget samt andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret.

Avtalen gäller för hela året och ersättningen beslutas på årsbasis. Enligt uppdraget till Trafikverket bör den statliga ersättningen fördelas på ett lämpligt, differentierat och kostnadseffektivt sätt till de beredskapsflygplatser som Trafikverket ingår avtal med. Vid en eventuell situation där en angiven flygplats väljer att inte ingå avtal eller har ett temporärt avbrott i beredskapen, kan Trafikverket om möjligt ingå avtal med någon annan lämplig flygplats inom rimligt geografiskt avstånd från den angivna flygplatsen om den bedöms kunna ersätta den flygplats som väljer att inte ingå avtal.

I uppdraget som Trafikverket fick i december 2025 om att teckna avtal med beredskapsflygplatser ingår även att utreda om det finns skäl att kommande år ta in flygplatserna Scandinavian Mountains (Sälen) och Norrköping-Kungsängen som beredskapsflygplatser. Med anledning av detta ska Trafikverket översiktligt redovisa vilka effekter det skulle få om dessa båda flygplatser skulle bli beredskapsflygplatser. I uppdraget anger regeringen vidare att det därtill finns skäl att utreda om även Säve flygplats ska bli beredskapsflygplats. Trafikverket ska redovisa de sistnämnda delarna av regeringsuppdraget till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 31 mars 2026.

Utredningen om flygplatssystemet

Dåvarande infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) beslutade den 30 maj 2022 att tillkalla en s.k. bokstavsutredare med uppdrag att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige (I2022/011211). Uppdraget redovisades i februari 2023 i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3). I promemorian lämnades bl.a. ett antal förslag som sedermera har genomförts om inrättande av beredskapsflygplatser och statlig finansiering av dessa.

Mot bakgrund av bl.a. det som framkom i utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet gav regeringen den 28 maj 2025 ett nytt uppdrag att se över statens roll som ägare och förvaltare av flygplatser (dir. 2025:55). Regeringen pekar i direktiven till utredningen på att förutsättningarna för flygplatser kan ändras snabbt eller över tid till följd av olika marknadsaktörers beslut. Staten måste därför ha ett långsiktigt perspektiv vid sina överväganden och beslut. Detta gäller inte minst tillgången till infrastrukturell kapacitet i ett längre perspektiv för olika typer av luftfart och i olika beredskapslägen. I direktiven anges att utredaren ska bedöma hur förslagen påverkar förutsättningarna för statens rådighet över såväl statliga som icke-statliga flygplatser vid situationer av allvarlig kris, höjd beredskap och ytterst krig, samt bedöma förslagens konsekvenser för krisberedskap och totalförsvaret. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2026.

Närmare information om vissa flygplatser

Säve flygplats

I oktober 2025 besvarade infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) en skriftlig fråga om vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att Säve flygplats inte ska stängas den 31 december 2025 (fr. 2025/26:49). Statsrådet pekade i sitt svar bl.a. på att de dåvarande ägarna till flygplatsen i januari 2015 beslutade att avveckla den kommersiella reguljära flygtrafiken och att det i dag finns olika verksamheter på flygplatsen, t.ex. allmänflygverksamheter, pilotutbildningsverksamhet och flygskolor samt olika typer av samhällsviktigt flyg som polis-, ambulans- och sjöräddningshelikopter. Statsrådet konstaterade att det är fastighetsbolaget Castellum Aktiebolag som äger Säve flygplats och tillhörande markområde och att Transportstyrelsen har tagit emot en formell ansökan från Castellum Aktiebolag om att få korta ned landningsbanan och att få tillstånd till att inrätta enbart en helikopterflygplats vid Säve. Statsrådet noterade att det sistnämnda är något som Försvarsmakten och Länsstyrelsen i Västra Götalands län har motsatt sig i den formella processen. Mot denna bakgrund konstaterade statsrådet att han inte har någon anledning att kommentera en pågående process.

Som framgår ovan har regeringen i uppdraget till Trafikverket att teckna överenskommelser om beredskapsflygplatser angett att det därtill finns skäl att utreda om även Säve flygplats ska bli beredskapsflygplats. Detta ska redovisas senast den 31 mars 2026.

Ronneby flygplats

Ronneby flygplats är belägen i Kallinge i Blekinge. Statsrådet Andreas Carlson (KD) framhöll i en interpellation den 6 november 2025 som bl.a. handlade om hur regeringen avser att säkerställa att Ronneby flygplats fortsätter att vara en del av det statliga flygplatssystemet (ip. 2025/26:73) att luftfarten är en viktig del av transportsystemet. Ministern påminde om att Ronneby flygplats tillhör Försvarsmakten, men att Swedavia bedriver verksamheter på flygplatsen för den civila trafikens behov. Ronneby flygplats är en av de tio flygplatser som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser, som förvaltas och utvecklas av Swedavia. Basutbudet spelar en viktig roll i flygtransportsystemet för att säkerställa en grundläggande interregional och internationell tillgänglighet för hela landet. Ministern påtalade att regeringen har vidtagit flera viktiga åtgärder för att stärka luftfartens och flygplatsernas konkurrenskraft och förbättra förutsättningarna för god tillgänglighet med flyg. Regeringen har bl.a. gett ett kapitaltillskott på drygt 1 miljard kronor för att täcka flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroller i syfte att motverka avgiftshöjningar, och i budgetpropositionen för 2026 föreslår regeringen att det statliga bidraget till kommunerna för driftsstöd till icke-statliga flygplatser permanent ska öka med 318 miljoner kronor per år. Ministern påminde även om att inrikestrafiken under flera år har brottats med svåra utmaningar och att detta har påverkat flygplatsernas förutsättningar. Samtidigt har totalförsvarets

behov av flygplatser ändrats med anledning av det försämrade omvärldsläget och Natointrädet. Ministern pekade på att regeringen med anledning av detta i maj i år beslutade att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda och utvärdera statens roll som ägare och förvaltare av flygplatser och det nationella basutbudet och att detta uppdrag ska redovisas senast den 30 september 2026.

Som tidigare beskrivits fick Trafikverket i december 2025 i uppdrag av regeringen att teckna en överenskommelse med Ronneby flygplats om att vara beredskapsflygplats under 2026.

Skövde flygplats

Skövde kommun framhöll i årsredovisningen för 2022 att Skövde Airport AB har varit ett av kommunens redskap för att främja tillväxt och utveckling i Skövde kommun med omnejd. Detta har skett genom att bolaget bedrivit flygplatsverksamhet och skapat goda förutsättningar för flygkommunikation som en del av infrastrukturen och samhällsnyttan. Kommunen pekade på att bolaget har arbetat för att möta marknadens efterfrågan på goda flygkommunikationer och att bolaget tillsammans med andra intressenter också har arbetat aktivt för att Skövde kommun ska vara en attraktiv etableringsort.

Hösten 2021 tog kommunfullmäktige i Skövde ett inriktningsbeslut om annan markanvändning för flygplatsområdet, och den 8 mars 2022 beslutade bolagsstämman att bolaget skulle träda i likvidation. Efter dessa beslut vidtog styrelsen och vd:n åtgärder för att bolagets verksamhet skulle upphöra. Avtal tecknades med Skövde kommun om förtida upphörande av tomträtt. Vidare återlämnade bolaget den 31 mars 2022 sitt certifikat för att bedriva flygplats och flygtrafiktjänst till Transportstyrelsen och flygplatsen stängdes för kommersiell trafik. Skövde kommun arbetade tillsammans med bolagets styrelse och vd för att flygplatsen efter den 30 juni 2022 skulle gå över i kommunens regi. Den 30 juni 2022 ersattes styrelsen och vd:n i bolaget av en likvidator som avslutade bolaget under våren 2023.

Myndigheten för civilt försvar

Myndigheten för civilt försvars verksamhet ska bidra till att uppfylla målet för civilt försvar och det övergripande målet för totalförsvaret samt målen för skydd mot olyckor och krisberedskap. I myndighetens uppdrag ingår bl.a. att bidra till att räddningstjänsten kan fungera både i vardagen, vid kriser och olyckor, och ytterst i krig. Myndigheten ska stödja och samordna berörda aktörer i det civila försvaret.

Myndigheten för civilt försvar förfogar över förstärkningsresurser som bl.a. luftburet brandsläckningsstöd med flygplan och helikoptrar som vid behov kan användas när kommunens och regionens egna resurser inte räcker till eller när behovet av ett snabbt ingripande för att begränsa brandspridning är kritiskt. För 2025–2026 har myndigheten avtal med ett företag som ska tillhandahålla en komplett tjänst med helikoptrar för bekämpning av bränder i skog och mark.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden om beredskapsflygplatser, senast i betänkande 2024/25:TU13. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena och hänvisade bl.a. till att Trafikverket hade förhandlat och ingått överenskommelser med 27 flygplatser om att vara beredskapsflygplatser under 2025 och övriga åtgärder som vidtagits. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att flyget har stor betydelse i transportsystemet, såväl för att medverka till god tillgänglighet i hela landet som för att tillgodose behovet av samhällsviktiga transporter. Både statliga och regionala flygplatser har i detta sammanhang en mycket viktig funktion och verksamheten vid dessa måste enligt utskottets mening kunna säkerställas även under pågående kriser.

Utskottet påminner om att det i utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet som presenterades 2023 ingick att se över såväl systemet med beredskapsflygplatser som det statliga basutbudet av flygplatser. När det gäller frågan om antalet och vilka av flygplatserna som ska vara beredskapsflygplatser vill utskottet påminna om att Trafikverket med bl.a. utredningen som underlag och på regeringens uppdrag har ingått överenskommelser med totalt 27 utpekade flygplatser att vara beredskapsflygplatser under 2026. Mot bakgrund av motionsförslagen vill utskottet särskilt peka på att Ronneby flygplats är en av dessa flygplatser liksom att Trafikverket har fått i uppdrag att ta reda på om det finns skäl att utreda om även Säve flygplats ska bli beredskapsflygplats. Utskottet konstaterar att detta heltäckande nationella nät av flygplatser som Trafikverket har ingått överenskommelser med kommer att hålla en beredskap dygnet runt för att kunna ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter för bl.a. hälso- och sjukvården, räddningstjänsten, kustbevakningen, brandflyget och andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret. Utskottet välkomnar detta. Utskottet bedömer också i likhet med regeringen att den statliga ersättningen för beredskapsflygplatserna bör fördelas på ett lämpligt, differentierat och kostnadseffektivt sätt. När det gäller Skövde flygplats konstaterar utskottet att flygplatsen sedan tidigare har stängt för kommersiell trafik och att det även har tagits ett inriktningsbeslut om annan markanvändning för flygplatsområdet.

Utskottet vill understryka beredskapsflygplatsernas viktiga funktion när det gäller att säkerställa att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras även under kriser och oavsett tid på dygnet. Utskottet ser därför positivt på de angelägna och utökade insatser som gjordes under pandemin för att säkerställa att det skulle finnas god tillgång till infrastruktur för samhällsviktiga transporter. Utskottet vill i sammanhanget också framhålla de åtgärder som

Transportstyrelsen vidtagit för att luftfartsverksamheten ska kunna upprätthållas även i anslutning till långvariga stillestånd inom luftfarten.

Utskottet påminner slutligen om att verksamheten vid Myndigheten för civilt försvar ska bidra till att uppfylla målet för civilt försvar och det övergripande målet för totalförsvaret samt målen för skydd mot olyckor och krisberedskap. Myndigheten ska stödja och samordna berörda aktörer i det civila försvaret och förfogar över vissa förstärkningsresurser som vid behov kan användas när andra samhällsresurser inte räcker till eller vid behov av ett snabbt ingripande.

Mot bakgrund av det som anförts här finner utskottet inte skäl att ta något initiativ och avstyrker därmed motionerna 2025/26:204 (SD), 2025/26:964 (SD) yrkande 1, 2025/26:1082 (S) yrkande 5, 2025/26:2597 (SD), 2025/26:2620 (C), 2025/26:3323 (M), 2025/26:3630 (KD), 2025/26:3653 (S) yrkande 75 och 2025/26:3728 (C) yrkande 68.

Arlanda och Bromma flygplats

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om flygplatserna Arlanda och Bromma. Utskottet anser att det inte finns anledning att föregripa pågående utredningsarbete och framhåller betydelsen av att det genomförs noggranna analyser och att det finns gedigna beslutsunderlag till hands inför kommande ställningstaganden om framtiden för Bromma flygplats.

Jämför reservation 6 (S, V, MP).

Motionerna

Nooshi Dadgostar m.fl. (V) anser i partimotion 2025/26:2780 yrkande 72 att Bromma flygplats snarast bör avvecklas. Enligt motionärerna är en avveckling av Bromma flygplats rätt beslut för både klimatet och bostadsbyggandet och den senaste tidens utveckling visar att ett sådant beslut även är rätt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Aylin Nouri m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 76 att de ekonomiska konsekvenserna för Swedavia av att fortsätta driva Bromma flygplats behöver redovisas. Enligt motionärerna behöver dessa betraktas för bolagets lönsamhet och möjlighet att leverera avkastning till staten, men även för utbyggnaden av Arlanda och för att se vilka ökade kostnader för driften av andra flygplatser runt om i landet som följer av merkostnaderna för fortsatt drift av Bromma. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 77 behovet av att stärka Arlandas utveckling, bl.a. genom att överföra flygtrafiken från Bromma, och att se över hur Arlanda skulle kunna få bättre och mer prisvärda kommunikationer med Stockholm och andra inmatningsorter. Enligt

motionärerna har Arlanda en nyckelposition för det svenska utrikesflyget och är navet för inrikesresenärer som ska vidare ut i världen.

Linus Lakso m.fl. (MP) vill i kommittémotion 2025/26:3275 yrkande 3 att Bromma flygplats tas bort från det nationella basutbudet av flygplatser. Enligt motionärerna behövs detta för att möjliggöra en nedläggning av Bromma flygplats, vilket annars inte skulle vara möjligt. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 4 att Bromma flygplats snarast bör avvecklas. För att få en någorlunda fungerande inrikesmarknad krävs det enligt motionärerna en konsolidering av inrikesflyget och att linjerna samlas på Arlanda.

Mattias Vepsä m.fl. (S) vill i motion 2025/26:3584 yrkande 18 avveckla Bromma flygplats och utveckla Arlanda till ett centrum för fossilfritt flyg. I ett läge där varken Bromma eller Arlanda beräknas ha full kapacitet inom den närmaste tiden är det enligt motionärerna oklokt att låta flygbolagen behöva bekosta båda flygplatsernas verksamhet.

Bakgrund och pågående arbete

Swedavia och det nationella basutbudet av flygplatser

Swedavia bildades 2010 och samtliga aktier i bolaget ägs av svenska staten. I Swedavias bolagsordning beskrivs bolagets verksamhet som att finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar. Swedavia ska inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de transportpolitiska målen som riksdagen beslutat om uppnås. Verksamheten finansieras med de intäkter som Swedavias verksamhet genererar och bolagsstyrningen regleras utifrån externa ramverk som aktiebolagslagen och övrig tillämplig svensk lagstiftning, statens ägarpolicy och Svensk kod för bolagsstyrning.

I propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) gjorde den dåvarande regeringen bedömningen att staten bör ansvara för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet. Den 19 mars 2009 beslutade regeringen att fastställa det nationella basutbudet av tio flygplatser (N2009/2391). Dessa är flygplatserna Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter, Malmö, Stockholm Bromma, Kiruna, Luleå, Umeå, Åre Östersund, Visby och Ronneby.

Arlanda flygplats

Stockholm Arlanda Airport (i fortsättningen kallad Arlanda flygplats) ligger i Sigtuna kommun i Stockholms län och är Sveriges största flygplats liksom en knutpunkt mellan Stockholm och andra svenska städer samt övriga världen. Som framgår ovan är Arlanda flygplats en av de tio statliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet och som finns i bolaget Swedavia AB. Totalt hade Arlanda under 2024 drygt 22,7 miljoner resenärer, vilket innebär en fortsatt ökning jämfört med året före.

Transportstyrelsen ska i enlighet med de mål och återrapporteringskrav som anges i regleringsbrevet för 2026 redovisa vilka åtgärder som har vidtagits och vilka resultat som har uppnåtts för att förbättra förutsättningarna för internationella direktlinjer till Arlanda flygplats.

Riksdagen har tidigare riktat flera tillkännagivanden till regeringen om Arlanda flygplats, se vidare nedan i avsnittet om tidigare riksdagsbehandling.

Arlandarådet

I januari 2017 presenterade den dåvarande regeringen En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. I denna flygstrategi lyfte regeringen som ett fokusområde fram att Arlanda flygplats bör stärkas som nav och storflygplats. I den nationella flygstrategin aviserades även inrättandet av ett Arlandaråd. Den 18 maj 2017 inrättades Arlandarådet med syftet att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv. I Arlandarådets uppdrag ingick att vara ett rådgivande organ för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för myndigheter, statligt ägda bolag och den offentliga sektorn, näringslivet, intresseorganisationer, forskning, akademi m.fl. Vidare innefattade uppdraget bl.a. att lämna bidrag till regeringen i framtagandet av en strategisk plan för Arlanda, en s.k. färdplan. Med en uttalad inriktning att Arlanda ska vara Nordens ledande storflygplats syftade färdplanen till att utveckla flygplatsen utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, lufrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Till de områden som Arlandarådet hade att diskutera hörde bl.a.

- miljö, klimat och energi
- konkurrenskraft, företagande och näringsliv
- regional och lokal utveckling, tillväxt och sysselsättning
- tillgänglighet nationellt och internationellt
- finansiering, kostnader och samhällsekonomi.

Arlandarådets arbete avslutades den 31 mars 2019.

Utredningen om en plan för utveckling av Arlanda flygplats

Dåvarande infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) beslutade i februari 2022 att tillkalla en s.k. bokstavsutredare med uppdrag att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. Utredaren överlämnade i juni 2022 betänkandet Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) med förslag till åtgärder som berör såväl Arlanda flygplats och lufrummet som åtgärder för transport-, infrastruktur- och energiförsörjning till Arlanda flygplats. I betänkandet konstaterade utredaren bl.a. att flyget bidrar till tillgänglighet för Sverige, att Arlanda flygplats har en särställning och att flygplatsen behöver utvecklas. Det förslag till plan som lämnades tar sin utgångspunkt i de transport- och klimatpolitiska målen och fyrstegsprincipen, vilket bl.a. innebär att planen ska bidra i omställningen till fossilfritt flyg.

Utredningen om åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats

Regeringen beslutade den 20 december 2023 att ge en särskild utredare, som fick uppgiften att fungera som samordnare, i uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats (dir. 2023:178). Utredningen, som antog namnet Arlandasamordningen, överlämnade i november 2024 delrapporten Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet. Arlandasamordningen överlämnade därefter i mars 2025 delrapporten Satsningar på väg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom vägområdet.

Arlandasamordningen slutredovisade sitt uppdrag den 31 maj 2025 i betänkandet Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet: Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats (SOU 2025:67). Utredaren pekar bl.a. på att både Arlanda flygplats och transportsystemet i övrigt behöver en tillförlitlig och robust infrastruktur med tillräcklig kapacitet. Enligt utredaren är det bråttom att utveckla funktionen vid Arlanda flygplats liksom funktioner i den övriga infrastrukturen och transportsystemet för att denna bytespunkt och nod ska fungera på ett mer effektivt och tillgängligt sätt i framtiden och därmed bidra till att konkurrenskraften för flygplatsen stärks. Utredaren konstaterar samtidigt att transportsystemet har flera utmaningar ur ett miljö-, klimat-, trafiksäkerhets- och robusthetsperspektiv. Transportsystemet behöver ställas om och det kommer att krävas åtgärder inom de olika trafiklagen och vid intermodala bytespunkter och noder för att åstadkomma detta. Betänkandet var ute på remiss fram till den 17 oktober 2025 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

När det gäller kommunikationer mellan Stockholm och Arlanda kan i sammanhanget även nämnas det som tillkännagavs den 22 december 2025: att EQT AB Group (EQT) förvärvar A-Train som driver Arlanda Express. EQT är ett svenskt globalt inriktat riskkapitalbolag som grundades av bl.a. Investor 1994. Förvärvet innebär att EQT tar över ägandet från investeringsbolaget Portare, som ägs av australiensiska pensionsfonder och den kinesiska delvis statligt ägda investeringsfonden 2026.

Bromma flygplats

Verksamheten vid Bromma flygplats

Stockholm-Bromma flygplats (i fortsättningen kallad Bromma flygplats) ligger ca 7 km nordväst om centrala Stockholm i stadsdelsområdet Bromma. Bromma är därmed den flygplats som ligger närmast staden jämfört med övriga kommersiella flygplatser som trafikerar Storstockholm. Flygplatsen ligger på mark som ägs av Stockholms stad. Bromma flygplats är en av de tio

statliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet och som finns i bolaget Swedavia AB.

Under de senaste åren har flygtrafiken till och från Bromma minskat mycket kraftigt. I september 2024 meddelade flygbolagen Scandinavian Airlines (SAS) och Braathens Regional Airlines (BRA) att BRA blir underleverantör till SAS och därmed upphör med egen trafik den 1 januari 2025. BRA stod vid denna tidpunkt för ungefär 90 procent av den reguljära trafiken på Bromma. Beslutet innebär att den inrikestrafik som BRA hade på Bromma i stället har flyttats över till Arlanda genom SAS. Under 2025 har Västflyg gjort inrikes reguljära flygningar till Växjö och Trollhättan och Brommaflyg har gjort flygningar på en inrikes linje till Visby.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) besvarade den 7 november 2025 en interpellation om huruvida regeringen avser att agera för att förhindra att andra statliga flygplatser finansierar Bromma flygplats under skott och om när Bromma ska kunna bära sina egna kostnader (ip. 2025/26:70). I sitt svar pekade statsrådet bl.a. på att Swedavia AB är ett statligt helägt bolag som driver och utvecklar de tio flygplatserna i det nationella basutbudet och att bolag med statligt ägande lyder under samma lagar som privatägda bolag. Det är därmed Swedavias styrelse och ledning som ansvarar för frågor om de enskilda flygplatsernas verksamhet, ekonomi och trafikutveckling. Statsrådet konstaterade även att riksdagens godkännande krävs för att ändra vilka flygplatser som ingår i det nationella basutbudet. Statsrådet påminde om att regeringen följer upp Swedavias ekonomiska utveckling och måluppfyllelse genom bl.a. ägardialoger och att det är styrelsens och ledningens ansvar att säkerställa Swedavias långsiktiga konkurrenskraft och att bolaget sköts föredömligt inom ramen för lagstiftningen och statens ägarpolicy. Statsrådet uttalade vidare att ett antal frågeställningar har aktualiserats till följd av att Bromma flygplats har tappat majoriteten av sin trafik och att regeringen därför gett en särskild utredare i uppdrag att utreda statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion.

Riksdagen har tidigare riktat flera tillkännagivanden till regeringen om Bromma flygplats, se vidare nedan i avsnittet om tidigare riksdagsbehandling.

Utredningen om statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion

Den 1 januari 2025 upphörde flygbolaget BRA med sin linjetrafik på Bromma flygplats. För Bromma flygplats har det inneburit att nästan 75 procent av den totala flygtrafiken och 90 procent av den reguljära linjetrafiken har försvunnit. För det område närmast Bromma flygplats som syftar till att skydda flygtrafik under start- och landningsfasen, den s.k. kontrollzonen, har det samtidigt inneburit att ca 50 procent av lufrumsrörelserna har försvunnit.

Till följd av situationen på Bromma flygplats har ett internt analysarbete gjorts inom Regeringskansliet för att översiktligt gå igenom ett antal frågeställningar. Regeringens slutsats blev att flera av de frågor som har analyserats behöver utredas grundligt innan det kan göras ytterligare ställningstaganden

och därför beslutade regeringen i maj 2025 att ge en utredare i uppdrag att utreda statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion (dir. 2025:55). I uppdraget ingår bl.a. att utreda hur befintlig kvarvarande verksamhet på Bromma flygplats bör hanteras, inklusive samhällsviktigt flyg som ambulansflyg, ambulans- och polishelikoptrar, övrigt allmänflyg av betydelse som taxi- och affärsflyg samt andra samhällsviktiga verksamheter som är baserade på flygplatsen. I direktiven till utredningen pekar regeringen bl.a. på att Bromma flygplats ingår i det nationella basutbudet och att flygplatsen därmed är en del i ett större system. Att göra förändringar eller anpassa verksamheten på Bromma flygplats behöver enligt regeringen därför ses i ett större sammanhang där samtliga flygplatser som ingår i basutbudet och deras roll i infrastruktursystemet för att bidra till att hela Sverige kan fungera och utvecklas ska belysas. Det gäller bl.a. tillgänglighet och samhällsviktiga funktioner, krisberedskap och totalförsvarets behov, inklusive finansiering. I uppdraget ingår också att bedöma Swedavias förutsättningar att i ett kortare perspektiv hålla Bromma flygplats i drift och samtidigt kunna fortsätta att stärka Arlandas internationella konkurrenskraft. Vidare ingår att utreda möjliga åtgärder för att göra Bromma flygplats till en livskraftig flygplats för att på så sätt bidra till att tillgodose behovet av ett tillgängligt, snabbt och konkurrenskraftigt inrikesflyg. I uppdraget ingår också att undersöka vilka förutsättningar Bromma flygplats har för att användas i luftfartens omställningsarbete, bl.a. vid en framtida framväxt av el- eller elhybridflyg, men även som följd av andra innovationer inom luftfarten. Vidare ingår att analysera vilka åtgärder som krävs för att fortsatt säkerställa ett säkert luftrum för återstående trafik över och runt Stockholm, t.ex. för polisens transporter och sjuktransporter, men också utifrån ett totalförsvarsperspektiv, om verksamheten på Bromma flygplats kraftigt förändras eller skulle upphöra. Utredaren ska även analysera finansiella konsekvenser och påverkan på Swedavias konkurrenskraft av olika handlingsalternativ kopplade till Bromma flygplats samt analysera möjliga alternativa ägare till Bromma flygplats. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2026.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motioner om Bromma och Arlanda flygplats. Riksdagen har även beslutat om att rikta ett antal tillkännagivanden till regeringen om de båda flygplatserna, som regeringen därefter har redovisat som slutbehandlade.

Riksdagens tillkännagivande 2014

Riksdagen beslutade i december 2014 att tillkänna för regeringen vad utskottet anført om att någon förhandlingsperson i frågan om att avveckla citynära flygplatser inte borde tillsättas (bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86). Utskottet ansåg att regeringens aviserade intention att utse en statlig förhandlingsperson för att samordna kontakter med kommuner som kan bygga

fler bostäder på citynära flygplatsmark var mycket olämplig och anförde att tillsättandet innebar en politisk signal som i sin tur skulle framkalla en osäkerhet om flygplatsens framtid, vilket skulle kunna påverka framför allt näringslivet negativt men även ha återverkningar på t.ex. människors val av bostads- eller arbetsort. Därför föreslog utskottet ett tillkännagivande om att det inte borde tillsättas någon förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Av skrivelse 2016/17:75 framgår att regeringen den 18 december 2015 beslutade att ändra uppdraget till den samordnare för Bromma flygplats som hade tillsatts i december 2014. Regeringen redovisade att punkten var slutbehandlad.

Riksdagens tillkännagivande 2015

I mars 2015 riktade riksdagen åter ett tillkännagivande till regeringen om Bromma flygplats. I tillkännagivandet angavs att regeringen tydligt borde ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte skulle läggas ned (bet. 2014/15:TU7, rskr. 2014/15:144). Utskottet framhöll att Bromma flygplats innebär en viktig lösning för goda flygförbindelser och underströk att Bromma flygplats inte bara är en fråga för Stockholm utan en infrastrukturlösning som i allra högsta grad berör hela Sverige.

I skrivelse 2015/16:75 hänvisade regeringen till beslutet från den 18 december 2015 att ändra uppdraget till den samordnare för Bromma flygplats som hade tillsatts i december 2014. Uppdraget begränsades genom beslutet för att tillmötesgå riksdagens önskemål om att regeringen tydligt skulle ta ställning och agera för att Bromma flygplats inte skulle läggas ned. Regeringen redovisade att punkten var slutbehandlad.

Riksdagens tillkännagivande 2016

Riksdagen beslutade därefter i maj 2016 om ett nytt tillkännagivande till regeringen om att den borde verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats (bet. 2015/16:TU14, rskr. 2015/16:226). Utskottet underströk betydelsen av Bromma flygplats och att den är viktig för tillgängligheten i både Stockholmsregionen och övriga landet.

Av regeringens skrivelse 2022/23:75 framgår bl.a. att Swedavia den 14 september 2020 redovisade en konsekvensanalys av den fortsatta driften av Bromma flygplats. Regeringen påminde också om att Regeringskansliet den 27 april 2021 gav en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att ta fram underlag inför en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats. Bokstavsutredaren redovisade sitt uppdrag den 31 augusti 2021 i departementspromemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25). Regeringen framhöll att departementspromemorian hade remissbehandlats och att detta hade gjorts samtidigt som Swedavia AB:s sammanfattning av konsekvensanalysen av den fortsatta driften av Bromma

flygplats remissbehandlades. Regeringen pekade vidare på att Bromma flygplats har stor betydelse för bl.a. tillgängligheten för Stockholmsregionen och övriga landet och att den därför ska bevaras. Regeringen noterade även att Swedavia AB ansvarar för driften och utvecklingen av Bromma flygplats och att regeringen inte avser att vidta någon ytterligare åtgärd med anledning av tillkännagivandet. Regeringen redovisade att punkten var slutbehandlad.

Riksdagens tillkännagivande 2020 om Arlandas framtid

Riksdagen beslutade i juni 2020 att ställa sig bakom det som finansutskottet anförde om Arlandas framtid och tillkännagav detta för regeringen (bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:364). Finansutskottet framhöll att det i ljuset av den senaste tidens motstridiga besked från regeringen är avgörande för vår konkurrenskraft att vi har goda flygförbindelser inom och utom landet. Vidare framhölls att en fortsatt utbyggnad av Arlanda är viktig för jobb och tillväxt i hela Sverige. Finansutskottet framhöll även vikten av att Arlandas fortsatta utveckling inte stoppas genom politiska beslut. I skrivelse 2022/23:75 påminde regeringen om att den i budgetpropositionen för 2023 återrapporterade om hanteringen av tillkännagivandet och att regeringen i samband med detta konstaterade att tillkännagivandet inte medför något behov av aktiva åtgärder från regeringens sida samt att regeringen bedömde att tillkännagivandet var slutbehandlat (prop. 2022/23:1 utg.omr. 24). I regeringens skrivelse redovisades därmed att punkten var slutbehandlad.

Riksdagens tillkännagivande 2021 om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats

Riksdagen beslutade i juni 2021 att ställa sig bakom det som utskottet anförde i ett utskottsinitiativ om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats och tillkännagav detta för regeringen (bet. 2020/21:TU14, rskr. 2020/21:334). Utskottet uttalade att Bromma ska fortsätta att vara en modern flygplats och att beslut om Brommas framtid tidigast bör fattas när flyget har återhämtat sig och tillförlitliga prognoser kan göras för flygets utveckling. Vidare framförde utskottet att regeringen borde få i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats inklusive miljötillstånd för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Enligt tillkännagivandet borde regeringen återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling. Regeringen redovisade i skrivelse 2023/24:75 bl.a. att Regeringskansliet i april 2021 gav en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att bl.a. beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av Bromma flygplats. Uppdraget redovisades i augusti 2021 i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25). Promemorian har remissbehandlats. I februari 2022 fick därefter en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats,

inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Utredningen redovisades i juni 2022 (Ds 2022:11) och har därefter remissbehandlats. I budgetpropositionen för 2024 konstaterade regeringen att den inte avser att vidta någon ytterligare åtgärd med anledning av tillkännagivandet. Regeringen redovisade därmed att punkten var färdigbehandlad. Riksdagen hade inte något att invända mot detta (prop. 2023/24:1 utg.omr. 22, bet. 2023/24:TU1, rskr. 2023/24:93).

Riksdagens tillkännagivande 2021 om det nationella basutbudet av flygplatser

Med stöd av sin initiativrätt enligt 9 kap. 16 § riksdagsordningen beslutade riksdagen i december 2021 att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att riksdagens godkännande bör hämtas in innan ändringar genomförs i det nationella basutbudet av flygplatser (bet. 2021/22:TU4, rskr. 2021/22:81). I sin beredning av ärendet pekade utskottet bl.a. på att frågan om flygets förutsättningar till och från Stockholm är en nationell angelägenhet. I regeringens skrivelse 2022/23:75 hänvisade regeringen till vad regeringen anförde i budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22) om att den anser att Bromma flygplats ska bevaras. Regeringen konstaterade i övrigt att tillkännagivandet då inte medförde något behov av ytterligare åtgärder från regeringens sida och att tillkännagivandet därmed var slutbehandlat.

Motionsyrkanden om Arlanda och Bromma flygplatser

Riksdagen har återkommande behandlat motionsyrkanden om flygplatserna Arlanda och Bromma, senast i betänkandena 2024/25:TU13 och 2025/26:TU1. Utskottet hänvisade bl.a. till genomförda och pågående utredningsuppdrag och föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att riksdagen under de senaste åren har behandlat ett stort antal motionsyrkanden som rör framtiden för såväl Arlanda som Bromma flygplats liksom att riksdagen har beslutat om flera tillkännagivanden till regeringen som handlar om att bevara och utveckla dessa flygplatser. Utskottet vill också påminna om det flertal utredningar som har genomförts under de senaste åren och som på ett utförligt sätt har belyst framtiden för och utvecklingen av såväl Bromma som Arlanda flygplats. Utskottet vill här även peka på det som framfördes i utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet om att Sverige hålls samman nationellt med både Arlanda och Bromma flygplats som ett nav för flyg-

trafiken i Stockholm och om Arlandas betydelse och särställning för internationell tillgänglighet. Utskottet delar utredningens uppfattning om de båda flygplatserna.

Utskottet välkomnar vidare att regeringen i december 2023 gav en samordnare i uppdrag att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras för att öka kapaciteten och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats så att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Utskottet har tagit del av Arlandasamordningens delrapporter samt den slutrapport som presenterades den 31 maj 2025 och konstaterar att den sistnämnda därefter varit ute på remiss till oktober. Utskottet ser fram emot av få ta del av resultatet av det beredningsarbete som för närvarande pågår inom Regeringskansliet. I frågan om kommande satsningar på infrastruktur kring Arlanda flygplats påminner utskottet även om att Trafikverket den 30 september 2025 redovisade sitt förslag till trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 till regeringen och att regeringen senare under våren 2026 avser att besluta om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för den kommande planperioden.

När det gäller frågan om att ta bort Bromma flygplats från det nationella basutbudet påminner utskottet om att riksdagens godkännande krävs för att ändra vilka flygplatser som ingår i det nationella basutbudet. Utskottet konstaterar i sammanhanget att det i enlighet med vad som framgår av Tidöavtalet inte kommer att vara aktuellt att fatta något beslut om nedläggning av Bromma under den innevarande mandatperioden. Utskottet noterar samtidigt att antalet resenärer som reser till och från Bromma flygplats har minskat och välkomnar därför att regeringen med anledning av bl.a. detta i maj 2025 beslutade att tillsätta en utredning med syftet att se över statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion och ett antal relevanta frågor kopplat till detta. I enlighet med uppdraget ska utredningen redovisas i september 2026. Utskottet emotser även utfallet av detta utredningsarbete med stort intresse.

Utskottet vill framhålla betydelsen av att det genomförs noggranna analyser och att det finns gedigna beslutsunderlag till hands inför kommande ställningstaganden om framtiden för Bromma flygplats. Utskottet välkomnar därför det pågående utredningsarbetet och anser inte att det finns anledning att föregripa detta. Utskottet finner således inte anledning att för närvarande ta något initiativ när det gäller Arlanda och Bromma flygplats och avstyrker därmed motionerna 2025/26:2780 (V) yrkande 72, 2025/26:3275 (MP) yrkandena 3 och 4, 2025/26:3584 (S) yrkande 18 och 2025/26:3653 (S) yrkandena 76 och 77.

Flygets klimatpåverkan

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om flygets klimatpåverkan. Utskottet hänvisar till vidtagna åtgärder och pågående insatser. Utskottet konstaterar att de stora klimatutmaningarna för flyget är gränsöverskridande och att det därför krävs gemensamma internationella åtgärder. Utskottet framhåller även flygets betydelse för ett glesbefolkat och exportberoende land som Sverige och att det samtidigt behövs klimatsmarta lösningar som bl.a. ökad inblandning av fossilfria drivmedel och på lite längre sikt eldrivna flygplan för att minska utsläppen från luftfarten. Utskottet välkomnar också de olika satsningar som görs på forskning och innovationer som kan bidra till omställningen till fossilfritt flyg.

Jämför reservation 7 (S), 8 (V), 9 (C) och 10 (MP).

Motionerna

Nooshi Dadgostar m.fl. (V) anser i partimotion 2025/26:2780 yrkande 71 att regeringen bör återkomma med förslag som innebär att flyglinjer avvecklas på de sträckor där det finns en fungerande järnvägslinje med tillräcklig frekvens. Motionärerna anser vidare i yrkande 73 att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att minska flygsektorns klimatutsläpp enligt de uppsatta målen. Enligt motionärerna bör stöd bara ges till samhällsviktigt flyg och då villkoras med skarpa klimatkrav, såsom nedläggning av korta flyglinjer och harmonisering av klimatmålen med den övriga transportsektorns klimatmål.

Aylin Nouri m.fl. (S) vill i kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 70 göra Sverige till föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg. Att stärka Sveriges position som ett föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg är enligt motionärerna en nödvändighet för att möta de klimatutmaningar vi står inför. Motionärerna anser vidare i yrkande 71 att det behövs en nationell strategi för förnybara drivmedel för luftfarten. Enligt motionärerna bör svenskt biobränsle och framtagandet av nya hållbara flygbränslen utvecklas här där kunskaper finns, vilket även kan leda till nya arbetstillfällen. Motionärerna framför slutligen i yrkande 72 att forskningen och utvecklingen som rör förnybart flygbränsle måste skyndas på i syfte att få ned fossilbränsleanvändningen i flygverksamheten.

Åsa Westlund m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2025/26:3732 yrkande 38 vikten av att verka för mer hållbara bränslen till flyget. Enligt motionärerna är flyget för många det effektivaste sättet att resa kollektivt och därmed är det av avgörande betydelse att flyget ställer om från fossilfritt till förnybart.

Ulrika Heie m.fl. (C) pekar i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 76 på behovet av en hållbar omställning av flygsektorn. Motionärerna menar att

flyget ska stå för sina utsläpp, och för att höja omställningstempot i flygbranschen föreslås åtgärder för att öka användningen av biobränsle i kombination med en satsning på forskning och innovation för att göra flyget mer energieffektivt och elektrifierat. Motionärerna anför vidare i yrkande 77 att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040. Motionärerna menar att Sverige måste få en ny nationell flygpolitik och att det behöver tas fram ett mål om att det svenska flyget ska vara fossilfritt innan 2040.

Linus Lakso m.fl. (MP) betonar i kommittémotion 2025/26:3275 yrkande 1 behovet av att verka för att förbjuda privatjetflygplan. Enligt motionärerna är det inte motiverat att denna typ av klimatskadlig verksamhet fortgår. Motionärerna anser i yrkande 2 att flyglinjer på sträckor där samma sträcka med tåg tar under tre timmar bör avvecklas. Enligt motionärerna finns det ett antal flyglinjer som inte kan motiveras ur tillgänglighetsperspektiv. Motionärerna anser slutligen i yrkande 8 att det bör införas krav på klimatupplysning vid annonsering om och försäljning av flygbiljetter. Enligt motionärerna bör det vid reklam och försäljning framgå på ett enkelt sätt hur mycket koldioxid en resa släpper ut inklusive höghöjdseffekten.

Linus Lakso m.fl. (MP) betonar i kommittémotion 2025/26:3278 yrkande 12 att utsläppen från svenskt flygande måste minska drastiskt.

Katarina Luhr m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2025/26:3422 yrkande 144 betydelsen av att i Sverige och inom EU verka för att det kommersiella flyget ska sluta subventioneras och i stället betala sina egna kostnader och för sin klimatpåverkan. Motionärerna understryker att flyget måste betala för sin klimatpåverkan för att inte överskrida det begränsade utsläppsutrymme som finns kvar för att klara Parisavtalet. Motionärerna påtalar vidare i yrkande 146 behovet av att verka för att förbjuda privatjetplan. Motionärerna pekar på att flygningarna med privatjet genererar orimligt stora utsläpp av ett mycket begränsat antal resenärer.

Mathias Tegnér (S) påtalar i motion 2025/26:1918 behovet av att minska klimatutsläppen från flygtrafiken. Enligt motionären förenas en offensiv klimatpolitik för flyget av ekonomiska styrmedel, teknikutveckling, förändrade resvanor och ett offentligt föredöme.

Bakgrund och pågående arbete

Mål och initiativ som beslutats på internationell nivå för flygets klimatomställning

Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia) är ett globalt marknadsbaserat styrmedel som beslutats av det internationella FN-organet för flyget (International Civil Aviation Organization, ICAO). Corsia omfattar endast internationell flygtrafik och målsättningen är att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på en viss utsläppsnivå. För att det ska kunna stabiliseras måste flygbolagen använda sig av godkända hållbara flygbränslen (sustainable

aviation fuel, SAF) alternativt köpa godkända utsläppskrediter för de utsläpp som överstiger denna nivå.

Hösten 2022 antogs under ICAO:s generalförsamling ett långsiktigt klimatmål för flyget i form av ett nettonollmål 2050 med tydliga referenser till Parisavtalets temperaturmål. Avsikten är att utsläppen ska nå nettonoll genom flera olika metoder, bl.a. ny utsläppssnål flygplansteknik, flygoperativa åtgärder och en ökad användning av hållbara flygbränslen. Nettonollmålet innebär att de koldioxidutsläpp från luftfarten som kvarstår ska minskas inom andra sektorer. Under generalförsamlingen beslutades också om justeringar av Corsia som blir obligatoriska 2027 men började tillämpas på frivillig basis 2021. För 2021–2023 användes utsläppen 2019 som riktmärke i Corsia och överenskommelsen är att riktmärket fr.o.m. ingången av 2024 ska vara 85 procent av utsläppen 2019. De utsläpp som överskrider detta ska flygbolagen kompensera genom att vidta åtgärder för utsläppsminskning inom andra sektorer eller använda flygbränslen som är godkända som hållbara av ICAO.

EU:s medlemsländer genomför kraven i Corsia i samma regelverk som det för EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS). I december 2022 nådde rådet och Europaparlamentet en preliminär politisk överenskommelse om en översyn av de regler för EU ETS som är tillämpliga på luftfartssektorn. Enligt överenskommelsen ska EU:s utsläppshandelssystem gälla för flygningar inom EU (plus flygningar till Storbritannien och Schweiz), medan Corsia kommer att gälla för flygningar mellan EU och tredjeländer som deltar i Corsia mellan 2022 och 2027.

EU har satt upp egna mål för att minska nettoutsläppen i syfte att bli den första klimatneutrala världsdelen 2050. Detaljerade mål och milstolpar fastställs i den första europeiska klimatlagen och i paketet Fit for 55. Det inledande målet är att minska utsläppen med 55 procent till 2030 (jämfört med 1990 års nivå). Som en del av paketet Fit for 55 föreslog kommissionen, utöver skärpning av EU ETS, att användningen av hållbara flygbränslen ökar och att hållbara flygbränslen ska användas vid flygplatser inom EU.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) infördes för att minska växthusgasutsläppen från flyget och skapa gemensamma regler för hållbara flygbränslen. Förordningen anger den minsta andel hållbara flygbränslen som ska finnas tillgängliga på s.k. unionsflygplatser för att minska utsläppen och bidra till att EU blir klimatneutralt senast 2050. Överenskommelsen innebär att minst 2 procent av flygbränslena ska vara hållbara fr.o.m. 2025 och minst 6 procent fr.o.m. 2030 för att därefter ökas successivt och uppgå till 70 procent 2050. Dessutom måste en viss andel av bränslemixen bestå av syntetiska bränslen som t.ex. elektrobränslen. Ökningen innebär att andelen syntetiska bränslen ska uppgå till 1,2 procent 2030, 2 procent 2032 och 5 procent 2035 för att därefter gradvis nå 35 procent till 2050. I enlighet med förordningen ska kommissionen senast den 1 januari 2027 och därefter vart fjärde år lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av förordningen. Genom ReFuelEU

Aviation-förordningen skapades också ett frivilligt miljömärkningssystem för flygningar. Systemet bygger på en gemensam, standardiserad och offentlig metod för att beräkna flygplanens utsläpp.

I Sverige har Energimyndigheten utsetts till tillsynsmyndighet för flygbränsleleverantörerna för ReFuelEU Aviation enligt en kompletterande förordning, SFS 2024:1002, som trädde i kraft den 29 november 2024. Uppdraget innebär bl.a. att säkerställa att de som levererar bränsle till flyget blandar in hållbara flygbränslen enligt den lagstadgade kvoten. Enligt förordningen är Transportstyrelsen tillsynsmyndighet för luftfartygsoperatörer och flygplatsansvariga.

Närmare om EU:s system för handel med utsläppsrätter och ICAO

EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) är världens första större handelssystem för växthusgaser och syftet är att på ett kostnadseffektivt sätt minska utsläppen av växthusgaser från industri, energiproduktion, sjöfart och luftfart. Systemet bygger på EU-gemensamma regler som omfattar alla EU:s medlemsländer samt Norge, Island och Liechtenstein. Handelssystemet inleddes 2005 och sedan 2012 ingår även flygningar som utförs inom EU i utsläppshandelssystemet. I Sverige administreras EU ETS av Naturvårdsverket och Statens energimyndighet (Energimyndigheten). Systemets utformning innebär att verksamhetsutövare tilldelas utsläppsrätter efter ansökan och/eller köper utsläppsrätter på den internationella marknaden. Under den nuvarande handelsperioden som pågår 2021–2030 har EU beslutat att 57 procent av utsläppsrätterna ska auktioneras och att 43 procent av utsläppsrätterna ska delas ut gratis. Naturvårdsverket är den myndighet som beslutar om fri tilldelning av utsläppsrätter för flygoperatörer. Från 2026 kan dock flygoperatörer inte längre få gratis tilldelning av utsläppsrätter. Verksamhetsutövarna ska varje år redovisa sina utsläpp av koldioxid och överlämna utsläppsrätter motsvarande de utsläpp som verksamheten orsakat.

I och med att ICAO enades om att införa ett globalt klimatstyrmedel för det internationella flyget (Corsia) har EU beslutat om ett tillfälligt undantag för internationellt flyg t.o.m. 2026. Det betyder att ETS i dagsläget enbart omfattar flygningar inom EES. Corsia reglerar utsläppen av koldioxid från internationellt flyg men omfattar inte de s.k. höghöjdseffekterna från flyget. I korthet innebär Corsia att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på en viss utsläppsnivå. För att det ska kunna stabiliseras måste flygbolagen använda sig av godkända hållbara flygbränslen alternativt köpa godkända utsläppskrediter för de utsläpp som överstiger denna nivå, även kallad baslinjen.

Corsia är indelat i tre olika faser, där de två första 2021–2023 och 2024–2026 är frivilliga för att därefter i den tredje 2027–2035 bli obligatorisk för de länder som omfattas. Antalet frivilligt medverkande länder uppgår i januari 2026 till 130.

I juli 2026 kommer kommissionen att genomföra en bedömning av om ytterligare åtgärder krävs för flygningar till och från Europa, i enlighet med kriterierna i EU:s ETS-direktiv.

Advisory Council for Aviation Research and Innovation in Europe

Advisory Council for Aviation Research and Innovation in Europe (ACARE) är ett forum för intressenter inom luftfarten och har sedan 2000 satt en forsknings- och innovationsagenda för att leverera betydande förbättringar inom hållbar, pålitlig, prisvärd och passagerarvänlig luftfart. I juni 2022 presenterade ACARE den europeiska luftfartsvisionen Fly the Green Deal som ersatte 2011 års visionsdokument Flightpath 2050. Den nya luftfartsvisionen innehåller ett antal detaljerade, kvantitativa mål som ska uppnås senast 2050 med delmål för 2030 och 2035. Luftfartsvisionen innefattar utöver forskning även ämnen som rör utveckling av bl.a. energi, bränsle, infrastruktur och digitalisering.

Det klimatpolitiska ramverket för Sverige

Riksdagen antog i juni 2017 ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige som består av tre pelare i form av nya klimatmål, en klimatlag och ett klimatpolitiskt råd (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Ramverket syftar till att skapa ordning och reda i klimatpolitiken och är baserat på en överenskommelse inom den parlamentariska Miljömålsberedningen.

Beslutet om det klimatpolitiska ramverket innefattar ett långsiktigt mål som innebär att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen från inrikesflyg ingår dock inte i målet eftersom inrikes flyg ingår i EU ETS. Förutom det övergripande 2045-målet finns tre svenska etappmål för de utsläpp som inte ingår i EU ETS som ska ha uppnåtts till 2020, 2030 och 2040 samt ytterligare ett svenskt etappmål till 2030 för utsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes flyg (som ingår i EU ETS).

Klimatlagen (2017:720) trädde i kraft den 1 januari 2018 och innebär att det införts regler om att regeringens klimatpolitik ska utgå från klimatmålen och hur arbetet ska bedrivas. Regeringen ska därmed varje år presentera en klimatredovisning i budgetpropositionen och vart fjärde år ta fram en klimatpolitisk handlingsplan som bl.a. ska redovisa hur klimatmålen ska uppnås. I lagen anges även vad en handlingsplan bör innehålla, bl.a. Sveriges åtaganden inom EU och internationellt, historiska utsläppsdata, planerade åtgärder för utsläppsminskningar och vilka ytterligare åtgärder eller beslut som kan behövas för att nå de nationella och globala klimatmålen. I den senaste klimathandlingsplanen riktar sig flera av de åtgärder som har föreslagits direkt till luftfarten, se nedan.

Regeringens klimathandlingsplan

I skrivelse 2023/24:59 Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll, som överlämnades till riksdagen i december 2023, redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som regeringen avser att vidta för att förbättra förutsättningarna för hushåll och företag att fatta de beslut som krävs för att de nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås. Regeringen framhåller i skrivelsen att flyget har en viktig roll för att tillhandahålla tillgänglighet för privatpersoner och företag och för att människor ska kunna bo, leva och verka i hela landet. Regeringen bedömer dock att flygets klimatomställning behöver utvecklas. På kort sikt bör flyget huvudsakligen ställa om genom en övergång till fossilfria flygbränslen och effektivare flygningar men på längre sikt i ökande grad även genom en övergång till flygplan som drivs med el eller vätgas (insatser för att utveckla elflyget behandlas närmare i ett eget avsnitt senare i betänkandet). Enligt regeringen bör Sverige och EU fortsätta att driva på inom ICAO så att utsläppen från den internationella luftfarten minskar i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål.

Regeringen framför vidare att inblandningen av fossilfria flygbränslen är av central betydelse för flygets klimatomställning och att Sverige bör verka för en effektiv prissättning av flygets klimatpåverkan som främjar hållbara och fossilfria drivmedel. I skrivelsen anför regeringen att krav på minskad klimatpåverkan bör övervägas i samband med stödgivning till icke-statliga flygplatser. Regeringen konstaterar också att flygets utsläpp på hög höjd, s.k. höghöjdseffekter, bör minska och att dessa utsläpp bör inkluderas i EU ETS när robusta mätmetoder för höghöjdseffekter utvecklas. Regeringen pekar även på behovet av att ge vägledning till flygoperatörer så att dessa ska kunna bidra till att höghöjdseffekterna minskar.

Regeringen konstaterar att en stor del av flygets klimatpåverkan sker genom utsläpp på hög höjd av bl.a. kväveoxider, vattenånga och partiklar. Regeringen pekar på att det finns olika uppskattningar men att dessa höghöjdseffekter enligt Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (European Union Aviation Safety Agency, Easa) har ungefär samma klimatpåverkan som flygets övriga utsläpp av koldioxid. Kunskapsläget kring hur höghöjdseffekterna kan minska är enligt regeringen begränsat och informationen till luftfartsoperatörer skulle kunna öka i detta avseende. Regeringen anser därför att det behövs vägledning till luftfartsoperatörer för att minska flygets höghöjdseffekter.

Den svenska flygstrategin

Den dåvarande regeringen beslutade i januari 2017 om en svensk flygstrategi (dnr N2017/00590/MRT) med en uttalad inriktning att bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I flygstrategin lyftes sju fokusområden och prioriteringar fram som viktiga för

flyget på både kort och lång sikt och ett av dessa handlar om att flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska. I flygstrategin uttalades att flyget liksom övriga trafikslag ska bidra till målet om Sverige som ett av världens första fossilfria välfärdsländer och att flyget ska bidra till att de nationella miljö- kvalitetsmålen nås. I flygstrategin framhölls även att Sverige ska vara pådrivande i EU och ICAO för effektiva krav och styrmedel för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan.

Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Trafikverket presenterade i januari 2024 ett inriktningsunderlag till regeringen för den långsiktiga infrastrukturplaneringen 2026–2037 (rapport 2024:003). I underlagsrapporten om luftfart konstaterar Trafikverket bl.a. att en ny strategi för luftfarten kan tydliggöra den långsiktiga inriktningen, förutsättningarna för en integrerad infrastruktur- och transportplanering samt statens åtagande för flygtrafik och flygplatser. Enligt Trafikverket behöver den långsiktiga inriktningen utformas i syfte att öka tydligheten i trafikslagets roller och därigenom kunna bidra till ökad intermodalitet och potentiella synergier, inte minst i fråga om klimatomställning, elektrifiering och digitalisering. Trafikverket pekar på att hållbara flygbränslen används i begränsad omfattning redan i dag och kan blandas in upp till 50 procent i befintlig tankinfrastruktur och dagens flygplan. I takt med att produktionen kommer att öka blir det enligt Trafikverket med största sannolikhet denna lösning som kommer att användas i större omfattning inom interkontinentaltrafiken. Detta gäller exempelvis till och från Nordamerika och Asien eftersom denna typ av trafik inte bedöms kunna genomföras med el- eller elhybridflygplan. Trafikverket uppmärksammar även att tester pågår för att kunna blanda in upp till 100 procent hållbart bränsle i flygplanen.

Trafikverket fick i mars 2025 i uppdrag av regeringen att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Uppdraget redovisades den 30 september och planförslaget har därefter varit ute på remiss till den 30 december 2025. Regeringen avser att under våren 2026 besluta om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Se vidare i avsnittet om insatser för att utveckla elflyget.

Trafikanalys rapporter om transportsektorns klimatomställning

Med anledning av ett regeringsuppdrag presenterade Trafikanalys i september 2022 en promemoria med analyser och förslag till styrmedel för flyget som leder till transportsektorns klimatomställning (pm 2022:8). Trafikanalys genomförde uppdraget med bistånd från Trafikverket, Transportstyrelsen och Naturvårdsverket. I promemorian pekade Trafikanalys bl.a. på att flyget är mycket internationellt orienterat genom att betydande delar av flygmarknaden är reglerade via ICAO och EU. Trafikanalys konstaterade även att flyg-

marknadens internationella karaktär också har accentuerats genom att tillväxten inom flygtrafiken skett inom den internationella trafiken. Trafikanalys ansåg att det därför är en fördel om även styrmedlen i stor utsträckning är internationella för att åstadkomma likartade spelregler för att möjliggöra konkurrens på lika villkor och att den internationella prägeln medför att risken för ”läckage” är stor om nationella styrmedel införs. Trafikanalys pekade även på att det är angeläget att Sverige driver klimatfrågan och svenska intressen i förhandlingar om styrmedel för flyget inom både EU och ICAO. Arbetet inom EU är centralt eftersom närmare 90 procent av alla flygningar till eller från Sverige går till, från eller via en flygplats inom EU eller EES. Trafikanalys framhöll att det är angeläget att bejaka kommissionens förslag inom 55-procentspaketet på luftfartsområdet, inte minst förslaget om skärpningar av EU ETS. Trafikanalys konstaterade att det på global nivå är Corsia som är det viktigaste styrmedlet. Trafikanalys menade att även om internationellt införda styrmedel är att föredra på flygområdet finns det samtidigt utrymme för att införa vissa styrmedel nationellt.

I september 2022 presenterade Trafikanalys även rapporten Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning – redovisning av regeringsuppdraget att ta fram underlag inom transportområdet inför den kommande klimatpolitiska handlingsplanen (rapport 2022:14) med förslag på styrmedel som kompletterar dagens styrning när det gäller hållbara förnybara drivmedel och energieffektiva flygplan. När det gäller nationella styrmedel inom hållbara förnybara drivmedel handlar Trafikanalys förslag bl.a. om att upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg och statens flygtransporter samt om att ställa krav på minskad klimatpåverkan vid upphandling av flygtrafik.

Energimyndighetens uppdrag att utreda stöd för att främja luftfartens omställning till fossilfrihet

Energimyndigheten fick i januari 2025 i uppdrag av regeringen att analysera och föreslå hur stöd för att främja sjöfartens och luftfartens omställning till fossilfrihet kan utformas i syfte att på ett effektivt sätt påskynda omställningen av transportsektorn från fossila bränslen (KN2025/00082). Regeringen pekade i uppdraget på att en kraftigt ökad användning av hållbara flygbränslen kommer att vara central i omställningen men att kostnaden för hållbara flygbränslen är högre jämfört med dess konventionella fossila motsvarighet, vilket medför begränsad betalningsvilja och därmed efterfrågan. Regeringen pekade även på att flygplan som utvecklas för att drivas på el eller vätgas har goda möjligheter att på sikt ersätta konventionella flygplan på främst kortare rutter. Regeringen konstaterade samtidigt att det finns tekniska och regulatoriska utmaningar och att delar av flygplansflottan under en överskådlig framtid kommer att vara beroende av fossila och hållbara flygbränslen och därmed stå inför stora utmaningar när det gäller att nå hela vägen till i princip noll koldioxidutsläpp. I uppdraget ingick bl.a. att analysera hur forskning och

innovation om fossilfritt flyg kan stödjas och om stöd till luftfartssektorn bör inkludera luftfartyg med vätgasdrift. Stödet ska beakta relevant EU-lagstiftning och existerande EU-styrmedel, inklusive tillgänglig finansiering för luftfartens omställning. Uppdraget redovisades i en rapport till regeringen den 1 februari 2026. Energimyndigheten konstaterar bl.a. i rapporten att den internationella styrningen är avgörande för luftfartens omställning till fossilfrihet då majoriteten av utsläppen sker i utrikestrafiken och därför hanteras mest effektivt genom globala och europeiska regelverk. Vidare pekar Energimyndigheten på att enbart nationella åtgärder riskerar att få begränsad effekt på utsläppen och leda till konkurrenssnedvridning. Energimyndigheten framhåller även att det behövs en samlad satsning på forskning och innovation liknande programmet Fossilfritt flyg 2045 och pekar samtidigt på att stödet i dag är splittrat på flera myndigheter. Energimyndighetens rapport bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Transportstyrelsens rapport om produktion av hållbara flygbränslen

Transportstyrelsen presenterade i september 2023 rapporten Luft under gröna vingar – Planerad produktion av hållbara flygbränslen i Sverige (TSL 2023-4166) med ett kunskapsunderlag som beskriver befintlig och planerad produktion av hållbara flygbränslen i Sverige fram till 2030. Syftet med rapporten är att skapa en överblick över marknadssituationen för hållbara flygbränslen i Sverige samt vilka möjligheter till finansiering som finns i Sverige och eventuellt internationellt. I detta ingår bl.a. att belysa hur arbetet med att öka produktionen och användningen av hållbara flygbränslen ser ut i Sverige.

Av rapporten framgår att det i nuläget enbart planeras produktion av den typ av hållbart flygbränsle som kan användas som drop-in-bränsle, dvs. bränslen med samma kemiska uppbyggnad som dagens fossila jetbränsle. Bränslet kallas biojet om råvaran kommer från biogent material, såsom skogsrester eller avfall i form av t.ex. frityrolja eller slaktavfall. Det är också möjligt att framställa syntetiskt jetbränsle, som också kallas elektrobränsle, e-fuel, power-to-liquid (PtL), renewable fuels of non-biological origin (RFNBO) och förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. Råvarorna består då av el, koldioxid och vatten. För att bränslet ska klassas som hållbart behöver elen vara fossilfri. Av rapporten framgår även att aktörerna ser goda förutsättningar för produktion av hållbart flygbränsle då de upplever att långsiktiga spelregler nu finns i och med EU:s kvotplikt vilket ger möjlighet att starta upp nya marknader. Vidare bidrar Sveriges tillgång på råvaror samt hållbar och tillförlitlig energiförsörjning till goda möjligheter för storskalig tillverkning av hållbart flygbränsle. I rapporten konstateras även att frågan om beredskap har aktualiserats och att produktion av flygbränsle i Sverige och Europa skulle kunna stärka vårt oberoende och öka försörjningstryggheten. Enligt Transportstyrelsen kan även vätgas komma att fungera som ett alternativ för framdrift av flyget i framtiden och därmed utgöra en annan typ av hållbart flygbränsle.

Uppdrag att främja tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för luftfart och sjöfart

I Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) bedömde regeringen att politiken ska fortsätta att främja utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen. Vidare ansåg regeringen att samverkan bör öka för att samordna arbetet med produktion och distribution av hållbara fossilfria drivmedel för flyget och sjöfarten. Enligt regeringens klimathandlingsplan kräver omställningen till hållbara och fossilfria drivmedel för luftfarten och sjöfarten ett helhetsgrepp om inblandning, produktion och infrastruktur.

Mot denna bakgrund fick en s.k. bokstavsutredare den 20 maj 2025 i uppdrag av Landsbygds- och infrastrukturdepartementet att analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för luftfarten och sjöfarten i Sverige kan främjas (LI2025/01033). I uppdraget ska utredaren analysera hur tillgången kan tillgodoses genom produktion i Sverige och genom import. Utredaren ska analysera hur såväl produktion, import och distribution som lagring av hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel kan bidra till att tillgodose den tillgång som krävs för att svenska aktörer ska uppfylla kraven i relevanta EU-regelverk och Sveriges internationella åtaganden. Analysen ska beakta totalförsvarets behov av hållbara och fossilfria drivmedel, inklusive lagringsmöjligheterna för det civila och militära förvarets behov. I uppdraget ingår att analysera de befintliga styrmedlen, nationellt och på EU-nivå, och identifiera vilka hinder som finns och hur dessa kan övervinnas. Utredaren ska i relevanta delar samråda med Statens energimyndighet som har regeringens uppdrag att analysera och föreslå stöd till sjö- och luftfartens omställning. Utifrån analysen och kartläggningen ska utredaren ta fram en handlingsplan med konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara och fossilfria drivmedel för sjö- och luftfart. Handlingsplanen bör innehålla bl.a. en beskrivning av den förväntade inhemska produktionen och importen och hur en ökad samordning och samverkan med berörda aktörer inom näringsliv, akademi och offentlig sektor kan utformas samt i övrigt vilka andra åtgärder som bör införas. Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2026.

Transportföretagen Flygs handlingsplan för framtidens svenska flyg

Bransch- och arbetsgivarförbundet Transportföretagen Flyg presenterade i maj 2023 en handlingsplan med förslag för ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt svenskt flyg. I handlingsplanen föreslås ett antal åtgärder utifrån fem mål där ett av målen anger att Sverige ska vara drivande i utvecklingen av fossilfritt flyg och att flygplatser, infrastruktur och teknikutveckling på olika sätt ska bidra till ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar utveckling. För att uppnå målet lämnar flygbranschen följande fem förslag:

- Konkretisera målbilden för det fossilfria flyget för hur utsläppen kan minska utan att försämra tillgängligheten med flyg.

- Skapa en statlig kraftsamling för fossilfritt flyg genom ökat samarbete mellan relevanta myndigheter.
- Stötta aktörer som kan och vill utveckla produktion av fossilfria bränslen med ekonomiska incitament som riskdelning, lånegarantier, skattelättnader eller andra typer av åtgärder.
- Regeringen bör öka efterfrågan på fossilfria flygbränslen genom att ställa krav på sådana bränslen för linjer med trafikplikt samt upphandla fossilfritt flygbränsle för statens tjänsteresor utöver reduktionsplikten.
- En översyn av avgifts- och stödsystem för att stimulera användning av fossilfria bränslen bör initieras.

Fossilfritt Sverige och flygbranschens färdplan

Inför FN:s klimatmöte i Paris 2015 startades Fossilfritt Sverige som samlar aktörer i form av företag, kommuner, regioner och organisationer som ställer sig bakom deklarationen om att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Initiativet ska fortgå fram till den 31 december 2026 och arbetet utförs med inriktning på att öka takten i klimatomställningen och att bygga en stark industri och skapa fler jobb och exportmöjligheter genom att bli fossilfria. Som en del i arbetet har Fossilfritt Sverige bjudit in olika branscher att ta fram färdplaner för hur respektive bransch ska bli fossilfri med stärkt konkurrenskraft som följd. Färdplanerna identifierar bl.a. hinder på vägen och innehåller förslag till beslutsfattare på hur arbetet för att nå målen kan underlättas från myndigheters och politiskt håll.

Under 2018 presenterade Föreningen Svenskt Flyg och Fossilfritt Sverige en färdplan för fossilfri konkurrenskraft för flygbranschen med sikte på hur flyget kan bidra till regeringens mål om fossilfrihet till 2045. Därefter presenterades det i september 2024 en uppgraderad färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Enligt färdplanen är målet för 2030 att inrikesflyget ska vara fossilfritt, och för 2045 är målet att både in- och utrikesflyget ska vara fossilfritt. För att genomföra färdplanen arbetar flygbranschen huvudsakligen med

- energieffektivisering hos flygplan, i lufttrum och på flygplatser
- fossilfria flytande bränslen
- vätgas och elektrifiering.

Föreningen Svenskt Flyg ansvarar för processen att följa upp färdplanen som också gett upphov till ett antal samarbetsprojekt, bl.a. innovationsklustret Fossilfritt Flyg 2045 som tagit fram rapporten Vägen till fossilfritt flyg 2045 som ger en mer detaljerad och breddad analys av agerande, hinder och behov samt hur målen i färdplanen ska nås.

Sveriges regionala flygplatser och Grön Flygplats

De regionala flygplatserna arbetar gemensamt för omställningen av framtidens flyg i projektet Grön Flygplats. Projektet leds av branschorganisationen

Sveriges Regionala Flygplatser med stöd från Europeiska regionala utvecklingsfonden 2024–2028. Grön Flygplats är nu inne på sin andra projektperiod, som bygger vidare på det arbete som inleddes och genomfördes 2019–2024 för mer hållbara flygplatser. Grön Flygplats har fokus på att minska flygets klimatpåverkan och samtidigt stärka den regionala utvecklingen. Visionen är en framtid utan utsläpp, med minskade avstånd mellan människor. Inom projektet finns ett trettiotal anslutna flygplatser samt forskare, myndigheter, kommuner och regioner som samarbetar för att utveckla framtidens flygplatser till nav för hållbara resor, energi och gods. Projektet syftar till att visa hur nya tekniker och fossilfria drivmedel kan minska klimatpåverkan, stärka regionerna och bidra till effektiva transporter.

Verksamheten i projektet Grön Flygplats är fördelat på följande fyra arbetspaket:

- flygets betydelse för hållbar och jämställd regional utveckling
- digitalisering och automatisering
- flygplatsen som energihubb
- flygplatsen som ett hållbart rese- och godsnav.

I Grön Flygplats ingår att visa hur flyget med tekniska innovationer och praktiska exempel kan bli en del av lösningen i den gröna omställningen, och i fallstudier undersöks hur nya flygtyper med fossilfria drivmedel och minskat underhåll kan skapa fler jobb, bättre logistik och ökad tillväxt i hela landet. Flygplatserna samarbetar för att göra förnybart bränsle enklare att använda, stötta organisationer i att ta fram gröna resepolicyer och förbereda för el- och vätgasflyg. Målet är att tre av fyra flygplatser ska ha fossilfri markdrift senast 2028.

Om krav på fossilfritt flyg vid upphandlad trafik

I den underlagsrapport om flyg som Trafikverket redovisade till inriktningsunderlaget för den långsiktiga planeringen av infrastruktur 2026–2037 bedömer Trafikverket att det i dagsläget inte är möjligt för Trafikverket att ställa klimatkraV i flygupphandlingar, men att det är möjligt att lägga anbud med t.ex. ett elflygplan när upphandlingarna är teknikneutrala. När el- och vätgasflyg finns kommersiellt tillgängliga eller under förutsättning att Trafikverket framdeles kan ställa krav på sådan trafik, behöver det enligt Trafikverket finnas tekniska och finansiella förutsättningar för en faktisk användning. Utredningar och insatser som rör den upphandlade flygtrafiken bör enligt Trafikverket därmed fokusera på vilken infrastruktur som krävs för en grön omställning liksom finansieringsförutsättningar för detta.

Redovisning av utsläpp vid flygresor

Trafikanalys fick i oktober 2019 i uppdrag av den dåvarande regeringen att analysera och lämna författningsförslag på hur det kan göras obligatoriskt att redovisa klimatpåverkan i samband med marknadsföring och försäljning av

långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja (I2019/02595). Trafikanalys redovisade i april 2020 rapporten Obligatoriska klimatdeklarationer för långväga resor (rapport 2020:6) med lagförslag om klimatdeklarationer för långa resor. Den dåvarande regeringen publicerade i september 2021 en departementspromemoria med förslag till en ny lag och en ny förordning om klimatdeklarationer. Syftet med förslaget angavs vara att minska klimatpåverkan från resor genom att synliggöra deras påverkan på klimatet och att transportörer i samband med försäljning av och erbjudanden om en resa därför ska lämna en klimatdeklaration. Enligt promemorian skulle kravet på klimatdeklarationer till att börja med bara gälla resor med flyg. Promemorian har inte lett till några åtgärder.

ICAO har utvecklat en metod som kan användas i kompensationsprogram för att beräkna koldioxidutsläppen från flygresor, ICAO Carbon Emissions Calculator (ICEC). ICEC finns tillgängligt för användning på ICAO:s webbplats. ICEC använder offentligt tillgängliga branschuppgifter som tar hänsyn till bl.a. luftfartygstyper, ruttspecifika data, belägningsfaktorer för passagerare och transporterad last. Genom att använda ICEC kan passagerare få möjlighet att uppskatta de koldioxidutsläpp som uppstår genom deras flygresor. ICEC kan även användas av bl.a. företag, organisationer och FN-systemorganisationer för att beräkna koldioxidutsläpp och därmed ge underlag för kompensationsberäkningar. Verktaget har tagits fram med utgångspunkten att vara användarvänligt och kräver därmed bara en begränsad mängd information från användaren. ICEC är i dag det enda internationellt godkända verktaget för att beräkna koldioxidutsläpp från flygresor.

Europeiska kommissionen antog den 18 december 2024 en förordning om införande av en märkning för utsläpp från flyg. Märkningen är frivillig och kommer att vara ett erbjudande till samtliga flygbolag som flyger inom eller avgår från EU. Kommissionen pekade på att avsaknaden av en gemensam metod och gemensamma kriterier för uppskattning av utsläpp från flygresor medför att flygbolag och resebyråer redovisar utsläppsnivåer med hjälp av olika metoder som inte nödvändigtvis är jämförbara. Syftet med införandet av märkningen är att ändra detta genom att fastställa en tillförlitlig och harmoniserad metod för uppskattning av utsläpp, med beaktande av faktorer som t.ex. flygplanstyp, genomsnittligt passagerarantal, fraktvolym ombord och använt flygbränsle. Fram till den 1 februari 2025 har flygbolag som flyger inom eller avgår från ett EU-land kunnat välja att delta i märkningen av flygutsläpp. För att kunna delta har flygbolagen behövt lämna in de uppgifter som krävs till Easa. Under 2025 har Air France/KLM ingått ett samarbete med Easa om märkningen. För de flygbolag som vill delta i märkningen av flygutsläpp under 2026 gäller att de behövde ansöka om detta senast den 1 februari 2026.

Förbud mot privatjet

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) besvarade i april 2023 en skriftlig fråga om huruvida regeringen vill förbjuda privata jetplan på

Bromma flygplats (fr. 2022/23:571). I svaret framhöll statsrådet bl.a. att Bromma flygplats har stor betydelse för tillgängligheten för såväl Stockholmsområdet som övriga landet och att flygplatsverksamheten där drivs av statligt helägda Swedavia. Statsrådet påminde om att styrelsen i ett bolag med statligt ägande i enlighet med statens ägarpolicy ansvarar för att bolaget sköts på ett föredömligt sätt inom de ramar som riksdagen har beslutat om, i bolagets uppdrag, lagstiftningen och statens ägarpolicy. Statsrådet framförde vidare att Swedavia bedriver ett mycket ambitiöst miljöarbete och att frågor som rör Swedavias avtal med kunder, t.ex. sådana som använder privata jetflyg, är operativa frågor för bolagets styrelse och ledning att hantera.

Frågan om miljö- och klimatpåverkan från privatjetflygningar har diskuterats på EU-nivå, bl.a. vid det möte med rådet för transport, telekommunikation och energi (TTE-rådet) som hölls den 1 juni 2023. Vid rådsmötet framförde Österrike sin, Frankrikes, Irlands och Nederländernas vilja att diskutera privatjetflygets bidrag till klimatomställningen och behovet av att hantera privatjetflygets oproportionerliga klimatpåverkan. Länderna menade att det behövs regler för att begränsa denna typ av luftfart. Vid rådsmötet uttryckte några medlemsländer sitt stöd för initiativet, medan en annan medlemsstat framhöll att affärsflyget även bidrar till tillgänglighet för länder med specifika förutsättningar. Ytterligare en medlemsstat menade däremot att frågan bör hanteras inom ramen för EU ETS. TTE-rådet noterade informationen.

Förbud mot kortdistansflygningar

Frankrike antog i maj 2023 en lag om bekämpning av klimatförändringar och förstärkning av motståndskraften mot deras effekter. Lagen innebar ett förbud mot reguljär kollektivtrafik för persontransport på alla flyglinjer inom franskt territorium där det finns flera motsvarande direkta järnvägsförbindelser per dag med kortare restid än två och en halv timme.

Lagändringen föregicks av att kommissionen i genomförandebeslutet (EU) 2022/2358 som fattades den 1 december 2022 gav Frankrike rätt att förbjuda inrikes kortdistansflygningar av miljöskäl på sträckor där restiden med tåg understiger två och en halv timme. I skälen för beslutet uppger kommissionen att den lagt stor vikt vid att tågtrafiken måste vara ett fullgott alternativ till flyget och att åtgärden inte påverkar konkurrensen mellan flygbolagen. Vidare menade kommissionen att en positiv bieffekt av åtgärden är att den sätter press på järnvägsbolagen att erbjuda tjänster av hög kvalitet och lämpliga service-nivåer eftersom en försämring kan medföra att flygtrafiken återupptas. I praktiken har beslutet haft påverkan på flygtrafiklinjerna mellan Paris (Orly) och Lyon, Paris (Orly) och Nantes samt Paris (Orly) och Bordeaux. I enlighet med beslutet ska Frankrike ompröva åtgärden efter att den varit i kraft i 24 månader.

Färdmedelsneutrala tjänsteresor

Regeringen beslutade i december 2025 att 60 myndigheter ska redovisa hur de säkerställer färdmedelsneutrala tjänsteresor. Syftet med beslutet är att myndigheterna ska välja trafikslag efter behov utan att något trafikslag missgynnas på förhand. Enligt regeringen ger beslutet en signal om att tjänsteresor ska vara effektiva och ändamålsenliga och att alla trafikslag kan nyttjas när berörda myndigheter köper tjänsteresor. I regleringsbrevet för 2026 anges för dessa statliga myndigheter i fråga om färdval och resepolicy vid tjänsteresor att alla trafikslag ska kunna nyttjas (väg, järnväg, luft- och sjöfart) för att säkerställa effektiva och ändamålsenliga transporter. Enligt regleringsbrevet ska myndigheterna redovisa hur de har säkerställt att valen av färdväg vid tjänsteresor görs färdmedelsneutralt och utifrån behov. Vidare ska myndigheterna redovisa huruvida de har köpt in hållbart flygbränsle till organisationens flygresor. När kostnader jämförs för olika färdval ska hela resans kostnad beaktas, exempelvis kostnader för nödvändig övernattning och total arbetstid för hela resan.

Forsknings- och innovationsprojekt för omställning till fossilfritt flyg

Energimyndigheten finansierade mellan 2018 och 2023 flera forsknings- och innovationsprojekt som syftade till att påskynda omställningen till fossilfritt flyg. Utifrån detta presenterade Energimyndigheten i juni 2023 en rapport som beskriver 34 genomförda projekt och forskningsresultaten från dessa. De genomförda projekten handlade om innovationskluster, hållbara drivmedel för flyg samt vätgas- och elflyg. Ett av dessa projekt, Fossilfritt samhällsviktigt flyg 2045, genomfördes av Sjöfartsverket tillsammans med flera samarbetspartner och syftade till att påbörja omställningsprocessen till en fossilfri flygflotta för räddningstjänstaktörer. Som en del i projektet flög en av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar under sex månader 2022 med hållbara biobränslen. Vidare ingick att testa alternativa bränslen, utvärdera bränsleförsörjningskedjor och jämföra strategier för omställningen till fossilfri drift.

Swedavia medverkar i flera innovativa strategiska samarbeten. Här kan bl.a. nämnas att Swedavia i början av 2024 ingick ett partnerskap med Airbus, SAS, Avinor, Vattenfall och Statkraft för att utforska möjligheterna att flyga med vätgasdrivna flygplan från 2035. Målet är att föreslå åtgärder för att möjliggöra vätgasflyg i Sverige och Norge, inklusive scenarier för antalet vätgasflygplan och volymer av flytande vätgas vid flygplatserna. Projektet har också undersökt produktion, transport och lagring av vätgas samt flygplatsoperationer för tankning. Projektet avslutades under 2025 och de slutsatser som presenterades visar att hanteringen av vätgasflygplan på marken på det stora hela kommer att likna dagens rutiner. Tankning kommer dock att kräva ny teknik, nya procedurer och ny layout, vilket kan skapa konflikter med t.ex. snöröjning. Teknikutveckling pågår för att möjliggöra säker och effektiv tankning, men osäkerheter kvarstår kring bl.a. tidsåtgången för att tanka ett flygplan. Den största utmaningen handlar dock om tillgången till grönt

flytande väte, vilket kommer att kräva god samordning mellan producenterna och transportörerna för att etablera värdekedjor. Swedavia och Avinor har reserverat ytor för att möjliggöra framtida lagring och förvätskning av vätgas, vilket är avgörande för att möta kommande behov. För att uppnå samma säkerhets- och effektivitetsnivå som med dagens standarder krävs dock ytterligare forskning och investeringar.

Swedavia har därefter arbetat vidare med andra projekt, bl.a. FlyH2UME där de tillsammans med Rise och Umeå kommun utreder vätgasinfrastruktur för regionala flygplatser. Swedavia deltar även i ett projekt om främjande av vätgasdriven flygverksamhet i Östersjöregionen (BSR HyAirport) som är ett transnationellt initiativ inom Interreg Baltic Sea Region Programme. Projektet syftar till att underlätta den tidiga användningen av vätgasdrivna flygplan genom att förbereda flygplatser för lagring, hantering och leverans av gasformigt grönt väte (GH2) som en hållbar energikälla inom flyget. BSR HyAirport-projektet fokuserar på att utveckla nödvändig infrastruktur för att integrera väteteknologi i flygindustrin samtidigt som efterlevnaden av juridiska och säkerhetsmässiga föreskrifter säkerställs. Projektet pågår från november 2023 till oktober 2026.

Forskning och övervakning av flygets höghöjdseffekter

Föroreningar som kväveoxider, partiklar och vattenånga samt kondensstrimmor som uppstår vid förbränning av flygbränsle på hög höjd har större klimatpåverkan än om de förbränns vid marknivå. Denna s.k. höghöjdseffekt förstärker klimatpåverkan av koldioxid från fossilt bränsle, men även från biojetbränsle.

Det pågår olika forskningsprojekt med inriktning på att belysa flygets höghöjdseffekter. Trafikverket och Transportstyrelsen finansierade under 2019–2021 ett forskningsprojekt som IVL Svenska Miljöinstitutet genomförde med SMHI, Totalförsvarets forskningsinstitut, Novair, Swedavia och Luftfartsverket som samarbetspartner. I projektet undersöktes hur långt man kan nå med ruttoptimering för minskad klimatpåverkan och med biojetbränsle. Höghöjdseffekten förstärker klimatpåverkan av koldioxid från fossilt bränsle, men även av rent biojetbränsle. I forskningsprojektet undersöktes om användningen av biobränsle påverkar höghöjdseffekten och hur klimatpåverkan påverkas genom att undvika flygningar genom luftrum som är is-övermättade och molnfria. Genom att ta hänsyn till rådande atmosfäriska förhållanden kan varje flygning skraddarsys för att uppnå minsta möjliga climateffekt. Detta ska ske genom atmosfärmodellering och simulering av daglig flygruttsplanering, med och utan klimatoptimering.

Vid Chalmers tekniska högskola bedrivs under 2026–2029 ett forskningsprojekt med inriktning på kartläggning, värdering och styrmedel för svenskt inrikes och utrikesflyg. Projektet fokuserar särskilt på kondensstrimmor eftersom dessa har störst klimatpåverkan bland flygets höghöjdseffekter. För att beräkna höghöjdsfaktorer för svenska inrikes- och utrikesflygningar kommer

forskarna att ta fram årliga medelvärden, säsongsvisa medelvärden och värden för individuella flygningar under ett visst år samt kartlägga höghöjdsfaktorer för alternativa flyghöjder i svenskt luftrum. Forskarna kommer även att analysera hur höghöjdsfaktorer beror på bränsletyp genom att jämföra fossila jetbränslen blandat med olika andelar hållbara flygbränslen (SAF). Vidare kommer forskarna att beräkna kondensstrimmornas samhällsekonomiska kostnader och analysera olika styrmedel för att hantera kondensstrimmor baserat på svenska och europeiska förhållanden.

Europeiska kommissionen och Eurocontrol håller på att lansera ett verktyg för övervakning, rapportering och verifiering av flygets höghöjdseffekter. Den första versionen av verktyget blev tillgängligt för flygoperatörer 2025 och ger möjlighet för luftfartsoperatörer att tillhandahålla uppgifter som kan fungera som indata för att kunna beräkna flygningars höghöjdseffekter. Nästa version kommer att möjliggöra affärsvalidering av primärdata och beräkningar av luftfartens höghöjdseffekter, medan en nästkommande tredje version kommer att lägga till ytterligare rapporteringsmöjligheter. Eurocontrol pekar på att detta innebär viktiga steg mot en formaliserad och sammanhängande process för att hantera flygets fulla klimatpåverkan och förbättra sektorns hållbarhet. Genom att effektivisera och, där det är möjligt, automatisera övervaknings-, rapporterings- och verifieringsprocessen för höghöjdseffekter – såsom kondensspår och kväveoxider – kommer verktyget enligt Eurocontrol att stödja genomförandet av EU:s direktiv om utsläppshandel (EU ETS) och stärka EU:s roll som global ledare inom klimatinnovation. I slutet av 2027 kommer kommissionen att lämna en rapport om resultaten och om lämpligt lägga fram ett lagstiftningsförslag för att hantera flygets höghöjdseffekter.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om flygets klimatpåverkan behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU13. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå motionsförslagen och hänvisade bl.a. till vidtagna åtgärder och pågående insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla flygets betydelse för ett såväl avlångt och glesbefolkat som exportberoende land som Sverige men att det samtidigt behövs klimatsmarta lösningar som bl.a. ökad inblandning av fossilfria drivmedel och på lite längre sikt eldrivna flygplan för att minska utsläppen från luftfarten. Utskottet anser att det är viktigt att minska utsläppen från svenskt flyg samtidigt som utskottet konstaterar att de stora klimatutmaningarna för flyget är gränsöverskridande och att det därför även krävs gemensamma internationella åtgärder. Utskottet vill följaktligen peka på

nödvändigheten i att driva på det internationella arbetet för att minska luftfartens klimatpåverkan. Utskottet ser därför också positivt på det arbete som regeringen bedriver i bl.a. FN:s civila luftfartsorganisation ICAO och EU för att klimatstyrmedlen på internationell nivå ska bli så effektiva och optimala som möjligt i syfte att uppnå en verklig omställning av det internationella flygets fossilberoende och klimatbelastning. Som framgår av redovisningen ovan framhålls det även i den svenska flygstrategin att Sverige ska vara pådrivande i ICAO och EU för effektiva krav och styrmedel för att minska flygets miljö- och klimatpåverkan.

Utskottet påminner om att flygningar inom EES omfattas av EU ETS, världens första större handelssystem för växthusgaser som har som syfte att på ett kostnadseffektivt sätt minska koldioxidutsläppen från fossila bränslen. Vidare konstaterar utskottet att det globala klimatstyrmedlet Corsia som införts för det internationella flyget innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på en viss utsläppsnivå och att flygbolagen för detta ändamål ska använda sig av godkända hållbara flygbränslen eller köpa godkända utsläppskrediter för de utsläpp som överstiger denna nivå. Utskottet ser positivt på detta och välkomnar i sammanhanget att regeringen framför tydliga uttalanden och ståndpunkter vid internationella sammankomster om behovet av en klimatomställning inom luftfarten. Utskottet ser även positivt på de initiativ som har tagits inom EU för att främja flygets klimatomställning, bl.a. inom ramen för det s.k. 55-procentspaketet, och att en överenskommelse om reglerna för ReFuelEU Aviation kom till stånd i april 2023 som innebär att användningen av hållbara bränslen ska öka inom luftfartssektorn.

Utskottet vill understryka betydelsen av produktion av och tillgång till fossilfria bränslen i Sverige och anser att det fortsatt finns mycket att göra inom detta område. Utskottet ser därför positivt på att Transportstyrelsen har tagit fram ett kunskapsunderlag som beskriver befintlig och planerad produktion av hållbara flygbränslen i Sverige fram till 2030. Syftet är att ge en överblick över marknadssituationen när det gäller hållbara flygbränslen och vilka möjligheter till finansiering som finns i Sverige och eventuellt internationellt. I detta har bl.a. ingått att belysa hur arbetet med att öka produktionen och användningen av hållbara flygbränslen ser ut i Sverige. Utskottet välkomnar vidare att regeringen i maj 2025 beslutade att ge en utredare i uppdrag att analysera och lämna förslag till hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidneutrala drivmedel för luftfarten kan främjas. Utskottet ser med stort intresse fram emot att ta del av utredningens resultat som enligt uppdraget kommer att presenteras i april 2026.

När det gäller motionsförslaget om klimatdeklarationer vid flygresor konstaterar utskottet att ICAO har utvecklat en metod som kan användas i kompensationsprogram för att beräkna koldioxidutsläppen för flygresor (ICEC) och att detta finns enkelt tillgängligt för användning. När det gäller motionsförslagen om förbud mot kortdistansflygningar där det finns fungerande järnvägsförbindelser och förbud mot privatjetplan anser utskottet

att användningen av sådana styrmedel är fel väg att gå. Utskottet vill understryka vikten av att de styrmedel som används för att främja fossilfrihet och minska luftfartens klimatpåverkan är effektiva. Utskottet delar regeringens bedömning i den senaste klimathandlingsplanen att flygets klimatomställning behöver utvecklas och att flyget på kort sikt huvudsakligen bör ställa om genom en övergång till fossilfria flygbränslen, effektivare flygningar, hybridplan och flygplan som drivs med el, men på längre sikt i ökande grad även genom en övergång till flygplan som drivs med vätgas. Utskottet anser även i likhet med regeringen att inblandningen av fossilfria flygbränslen är av central betydelse för flygets klimatomställning och att Sverige bör verka för en effektiv prissättning av flygets klimatpåverkan som främjar hållbara och fossilfria drivmedel. Utskottet delar också regeringens syn på att flygets utsläpp på hög höjd, s.k. höghöjdseffekter, bör minska och att dessa utsläpp bör inkluderas i EU ETS när robusta mätmetoder för höghöjdseffekter utvecklas. I klimathandlingsplanen framför regeringen även att krav på minskad klimatpåverkan bör övervägas i samband med stödgivning till icke-statliga flygplatser. Utskottet ser positivt på att sådana krav övervägs och välkomnar därför också inriktningen i den förordning om statsbidrag för icke-statliga flygplatser som regeringen beslutade om 2024 och som innebär att bidrag får ges om flygplatshavarens flygplatsverksamhet är fossilfri eller att åtgärder har genomförts eller planeras för att den ska bli fossilfri.

Utskottet välkomnar likaså de olika satsningar som görs på forskning och innovationer och som kan bidra till omställningen till fossilfritt flyg. Här ingår bl.a. ett antal forsknings- och innovationsprojekt som Energimyndigheten, Trafikverket och Transportstyrelsen har finansierat. Utskottet ser även med stort intresse på forskningen om flygets höghöjdseffekter liksom forskningen om vätgasdrivna flygplan.

Avslutningsvis ser utskottet även positivt på att de regionala flygplatserna arbetar gemensamt för omställningen av framtidens flyg i projektet Grön Flygplats, att Föreningen Svenskt Flyg har tagit fram en reviderad gemensam färdplan med inriktning på att skapa fossilfri konkurrenskraft inom flyget och att Transportföretagen Flyg har tagit fram en handlingsplan för ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt flyg.

Mot bakgrund av vidtagna åtgärder och pågående insatser för att minska luftfartens klimatpåverkan finner utskottet inte att det för närvarande finns skäl för riksdagen att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:1918 (S), 2025/26:2780 (V) yrkandena 71 och 73, 2025/26:3275 (MP) yrkandena 1, 2 och 8, 2025/26:3278 (MP) yrkande 12, 2025/26:3422 (MP) yrkandena 144 och 146, 2025/26:3653 (S) yrkandena 70–72, 2025/26:3728 (C) yrkandena 76 och 77 samt 2025/26:3732 (S) yrkande 38.

Insatser för att utveckla elflyget

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om elflyg. Utskottet hänvisar till olika insatser som har initierats för att påskynda utvecklingen och underlätta införandet av elflyg. Utskottet framhåller att utvecklingen av elflyg har stor potential att kunna minska flygets klimatpåverkan och bidra till transportsektorns omställning.

Jämför reservation 11 (S) och 12 (C).

Motionerna

I kommittémotionerna 2025/26:3653 yrkande 69 av Aylin Nouri m.fl. (S) och 2025/26:3732 yrkande 39 av Åsa Westlund m.fl. (S) framhålls vikten av och möjligheten att främja elflyg. Motionärerna anser att Sverige har goda möjligheter att leda elektrifieringen av inrikesflyget inom EU och att vi genom en tydlig satsning på fossilfritt flyg kan bidra till att både reducera utsläppen från transportsektorn och stärka vår konkurrenskraft på den internationella arenan.

Rickard Nordin m.fl. (C) pekar i kommittémotion 2025/26:3582 yrkande 75 på behovet av att kartlägga möjliga rutter för regionalt flyg på el i syfte att påskynda övergången till ett hållbart, fossilfritt och mer energieffektivt flyg samt till elektrifiering.

Ulrika Heie m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2025/26:3728 yrkande 50 att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet och att de regionala flygplatserna bör stå redo med rätt infrastruktur när elflyget utvecklas i snabb takt. Enligt motionärerna krävs ett större statligt engagemang för att ta till vara elflygets fulla potential. Motionärerna anser vidare i yrkande 51 att Sverige ska ta fram en nationell elflygsstrategi. Motionärerna pekar på att elflyget endast behandlas summariskt i den flygstrategi som antogs 2017.

Bakgrund och pågående arbete

EU-förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen

I förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel fastställs obligatoriska nationella mål för EU:s medlemsstater om att bygga ut infrastruktur för alternativa drivmedel (särskilt elektricitet och vätgas) som är tillgänglig för allmänheten. Infrastrukturen avser bl.a. stillastående luftfartyg. Förordningen innehåller bl.a. gemensamma regler för användarinformation, uppgiftslämnande och betalningskrav samt planerings- och rapporteringskrav på medlemsstaterna.

Förordningen innebär att alla flygplatser inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och övergripande nät fr.o.m. den 31 december 2024

måste tillhandahålla ström till stillastående luftfartyg som används för kommersiell lufttransport vid brygganslutna uppställningsplatser. Detsamma gäller för alla s.k. remoteplatser (en uppställningsplats på en särskild del av flygplatsplattan som inte är utrustad med en passagerarbrygga) som ska ha detta till senast den 31 december 2029.

Utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet

I utredningen Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet (Ds 2023:3) som presenterades i februari 2023 pekar utredaren på att den svenska flygbranschen har satt upp etappmål för flygets klimatpåverkan som innebär att inrikesflyget ska vara fossilfritt senast 2030 och att utrikesflyget ska vara fossilfritt senast 2045. Utredaren tar i detta sammanhang upp att svenska flygbolag har en uttalad målsättning att använda elflyg i kommersiell drift före 2030 och att de flygplan som i dag verkar vara aktuella att kunna sätta i drift kommer att ha en räckvidd på ungefär 300 kilometer. Enligt utredaren kommer dessa flygplan i bästa fall att således bara vara ett komplement till det reguljära inrikesflyget, men utredaren konstaterar samtidigt att det även finns hybridlösningar med elmotorer och flytande flygbränsle i kombination som är under utveckling och som kommer att kunna öka räckvidden. Utredaren menar även att elflygets intåg på flygmarknaden kan öppna för nya flyglinjer och att man beroende på kostnadsläget för elflyget kan tänka sig helt nya destinationer såväl inrikes som utrikes. Här skulle exempelvis flyglinjer över Bottenhavet till Finland liksom flyglinjer från västra Sverige till Norge kunna bli aktuella. Utredaren konstaterar samtidigt att det är svårt att prognostisera hur utvecklingen kommer att se ut efter 2030 men att det pågår en kraftig teknikutveckling för elflyg och att det finns ett stort antal företag i världen som tävlar om att bli leverantörer på området till de stora flygbolagen.

Utredaren pekar även på att Sverige är välförsett med kunskap om både flygplansutveckling och batteriteknik när det gäller elflyg. Enligt utredaren bör en nationell plan för flygbränsle inkludera en handlingsplan för elflygets utveckling inom elektrifieringsstrategin.

I utredningen framhålls även betydelsen av att Swedavias flygplatser senast till 2030 ska tillhandahålla laddutrustning som möjliggör laddning av elflyg och infrastruktur som möjliggör tankning av fossilfritt flygbränsle, men att det även är önskvärt att regionala och/eller kommunala flygplatser kan erbjuda samma service till de flygplan som i framtiden besöker dessa flygplatser.

Trafikverkets förslag till nationell plan 2026–2037

I förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen för planeringsperioden 2026–2037 som Trafikverket presenterade för regeringen den 30 september 2025 pekar Trafikverket bl.a. på att de kan komma att få en viktig roll inom elektrifieringen av flygtrafiken. Enligt Trafikverket är dock oklarheterna kring ansvarsfördelningen en utmaning och detta gäller bl.a. kraven på ny infrastruktur för att snabbt kunna ladda el- och vätgasflygplan.

Trafikverket pekar på att utvecklingen av nya flygplan också påverkar den markbaserade infrastrukturen och flygplatsernas utformning, och detta kan även komma att påverka var det behövs start- och landningsplatser och vilka principer som behövs för etablering av sådana platser.

Forskning om elflyg

Trafikverkets kartläggning av det statliga stödet till forskning och innovation på elflygsområdet

Med anledning av ett regeringsuppdrag om det statliga stödet till forskning och innovation på elflygsområdet redovisade Trafikverket i juni 2022 rapporten Vi ser himlen runt hörnet (publikationsnummer 2022:110). I uppdraget ingick bl.a. att analysera och lämna förslag på hur det befintliga statliga stödet till forskning och innovation kan utvecklas, samordnas och organiseras för att påskynda införandet av elflyg i Sverige och att analysera forskning och innovation om den markbaserade infrastrukturen. I rapporten påtalade Trafikverket att ingen av de statliga forskningsfinansiärerna i nuläget har en dedikerad satsning på elflyg, men att forsknings- och innovationsprojekt har finansierats inom ramen för andra statliga program, bl.a. Energimyndighetens program Fossilfritt flyg 2045 som sedan 2021 har varit den viktigaste statliga satsningen på utveckling av batteri-, vätgas- och bränslecellsteknik med tillämpning på flygområdet. Trafikverket pekade på att även de och Vinnova har finansierat projekt som bidrar till elektrifieringen av flyget men att det finns relativt få tekniskt inriktade projekt om elflyg och att det finns ett behov av att ge både små och stora aktörer en ökad möjlighet att driva utvecklingen gemensamt. Trafikverket pekade även på att elektrifieringen av flygsektorn är ett globalt fenomen där många länder och enskilda bolag satsar på forskning och innovation, bl.a. partnerskapet Clean Aviation i EU:s senaste forsknings- och innovationsprogram Horisont Europa. Trafikverket menade att medlen för forskning och innovation inom elflygsområdet bör utökas, med fokus på systemfrågor och demonstration, och underströk samtidigt att utökningen ska komplettera befintliga program och utlysningar som bör fortsätta. Trafikverket pekade också på behovet av att satsa statliga medel på forskning för att säkerställa den långsiktiga kunskapsutvecklingen inom batteriteknik och elektrifiering. Trafikverket påtalade även att elektrifieringen av flyget förutsätter en tillräcklig energitillförsel på flygplatserna och att dessa frågor bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Forskningsprojekt om elflyg

Från och med 2023 tillför regeringen via Trafikverket 15 miljoner kronor per år som ska användas för en forsknings- och innovationssatsning på elflyget. Beslut om finansiering av forskning och innovation inom luftfartsområdet ska fattas i samverkan med LfV.

Trafikverket har sedan hösten 2023 finansierat ett projekt om elflygets potential i Sverige (Elflysve) där bl.a. LfV, Rise, Chalmers tekniska högskola,

Linköpings universitet, Örnköldsvik Airport, Swedavia Airports, Vattenfall och Heart Aerospace medverkar. Projektet ingår som en del i en bredare nordisk satsning på hållbart flyg, och Trafikverkets finansiering har t.o.m. 2025 uppgått till ca 8,5 miljoner kronor. LFV är huvudpart och finansiell koordinator av projektet medan projektledningen utförs av Rise. För att ta reda på hur elflyg kan bli en del av framtidens svenska transportnätverk undersöker projektet hur elflyg kan implementeras praktiskt i Sverige och vilka lösningar som krävs för att göra detta möjligt från 2030 och framåt. Projektet omfattar följande tre huvudsakliga arbetspaket för att belysa de största utmaningarna med att införa elflyg. I det första paketet läggs fokus på elflygplanens prestanda och hur dessa kommer att fungera i lufterummet. I det andra paketet läggs fokus på luftrumsfrågorna samt hur ett framtida elflyg i Sverige rimligen kan genomföras och hur detta påverkar flygtrafikledningen. I det tredje paketet läggs fokus på infrastrukturen på flygplatserna och här undersöks vilka energitekniska lösningar som krävs för att möta elflygets behov och hur flygplatser kan fungera som energihubbar. Projektet ska resultera i en rapport som belyser hur elflyg kan etableras i Sverige fram till 2030–2035 och framåt och där resonemang förs om potentiella rutter för elflyg, där kortare sträckor är mest realistiska i ett första steg.

I sammanhanget kan även nämnas forskningsprojektet Energieffektivt fossilfritt flyg i regional kollektivtrafik för en grön omställning (Norrflyg). I forskningsprojektet som pågår under 2024–2026 undersöks förutsättningarna för att införa ett regionalt system av flyglinjer med elektriskt drivna flygplan i norra Sverige. Projektet finansieras av Energimyndigheten och genomförs av forskare vid Centrum för regionalvetenskap vid Umeå universitet (Cerum) och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Den nationella trafikslagsövergripande planen med inriktning på forskning och innovation för att främja utvecklingen av elflyg

Trafikverket ansvarar för de satsningar på forskning och innovation som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294).

I Trafikverkets forsknings- och innovationsplan för 2025–2030 (publikationsnummer 2025:001) ingår elflyg i några av målområdena. Inom målområdet En fossilfri luftfart med mindre miljöpåverkan pekas bl.a. på frågeställningar om hur elflygets introduktion som en del av transportsystemet kan påskyndas och vad flygplatserna behöver förberedas på för att möjliggöra elflyg. Trafikverket konstaterar i planen att ett successivt införande av elflyg kan innebära omfattande tekniska, affärsmässiga, infrastrukturella och juridiska förändringar som bör studeras utifrån ett helhetsperspektiv, med fokus på systemfrågor och systemdemonstration.

För att möjliggöra en snabb introduktion av elflyg i Sverige har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att göra en ny forsknings- och innovationssatsning på elflygsområdet och ta initiativ till ökad samverkan mellan de aktörer som

arbetar med forskning och innovation på området. I enlighet med regleringsbrevet för 2026 ska Trafikverket fortsätta att redovisa hur myndigheten har arbetat för att öka samverkan samt utbytet av information mellan Trafikverket och berörda aktörer i fråga om forskning och innovation som rör elflyg.

I sitt inriktningsunderlag till regeringen för den långsiktiga planeringen av infrastruktur 2026–2037 bedömer Trafikverket att el- respektive elhybrid-flygplan kan flyga på den intraeuropeiska marknaden fr.o.m. 2040-talet.

Regeringens klimathandlingsplan

Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) publicerades i december 2023. Regeringen redovisar där hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden inklusive de beslutade och planerade åtgärder som regeringen avser att vidta för att förbättra förutsättningarna för hushåll och företag att fatta de beslut som krävs för att de nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås.

I skrivelsen gör regeringen bedömningen att det behöver skapas förutsättningar för introduktion av elflyg i Sverige och att ett marknadsintroduktionsstöd för inköp eller finansiell leasing bör analyseras i takt med att marknaden för elflyg utvecklas.

Upphandling av elflyg för linjer med allmän trafikplikt

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att analysera om det enligt gällande regler finns förutsättningar för att ställa krav på elflyg i upphandling av flygtrafik för linjer med allmän trafikplikt (I2022/02384). Om Trafikverket bedömer att detta behövs ska myndigheten lämna förslag på åtgärder som kan bidra till en tidig introduktion av elflyg på de upphandlade linjerna. Trafikverket genomförde under 2020 en förstudie om möjligheten att handla upp fossilfria flyglinjer och presenterade därefter i maj 2024 rapporten Förutsättningar för elflyg i upphandlad flygtrafik (publikationsnummer 2024:100). I rapporten har Trafikverket fokuserat på de praktiska förutsättningar som behöver vara på plats innan eventuella juridiska krav är meningsfulla. Dessa förutsättningar är enligt Trafikverket att

- elflyg måste utvecklas färdigt och kommersialiseras och finnas till försäljning på marknaden
- flygbolag måste kunna se affärsmässiga möjligheter att investera i tekniken för att sedan offerera dem i Trafikverkets upphandlingar
- flygplatserna med upphandlad trafik måste ha adekvat infrastruktur som möjliggör operativ drift.

I rapporten påminner Trafikverket om den utredning som myndigheten genomförde 2020 på uppdrag av regeringen och som skulle belysa huruvida det var möjligt att ställa krav på fossilfria flyg i upphandlingarna av flygtrafik. En slutsats från den utredningen var att det råder stor osäkerhet om dagens

EU-regler ger utrymme för att ställa krav på fossilfria alternativ, såsom bioflygbränsle eller elflyg. Trafikverket konstaterar att de i den aktuella utredningen inte ser någon anledning att göra en annorlunda bedömning än 2020 eftersom förutsättningarna är desamma, dvs. att EU:s lufttrafikförordning inte har reviderats, vilket eventuellt skulle kunna möjliggöra klimatkrav i upphandlingar. Trafikverket framhåller även att krav på elflyg sannolikt kommer att försämra konkurrensen och att det under en relativt lång period framöver finns en överhängande risk att ett krav skulle innebära att inga anbud kommer in.

Nordiskt samarbete för att främja utveckling av elflyget

Vid ett tidigare transportministermöte som hölls i Fredrikstad i november 2022 enades de nordiska transportministrarna om att bana väg för etablering av nordiska fossilfria flyglinjer senast 2030, och denna överenskommelse innefattade även att främja en global fossilfri flygsektor och att uppmuntra framtida samarbete mellan de nordiska länderna.

Vid det nordiska transportministermötet som hölls i Göteborg i augusti 2024 konstaterades bl.a. att elflyg är en betydande del i omställningen mot en fossilfri flygsektor, inte minst i de mer glesbefolkade delarna av Norden och att de nordiska länderna har potential att bli pionjärer för etableringen av kommersiellt elflyg i större skala. Transportministrarna framhöll samtidigt behovet av att intensifiera ansträngningarna för att målen i Fredrikstadsdeklarationen ska kunna nås. Mot denna bakgrund och en gemensam vision enades de om att stärka det nordiska samarbetet för att främja utvecklingen av flyglinjer som trafikeras av elflyg genom att samarbeta om utformning av nödvändiga regelverk och tillståndprocesser och uppmuntra till nära dialog mellan berörda nordiska myndigheter. Transportministrarna enades även om att verka gemensamt inom globala forum som EU och ICAO för en harmoniserad introduktion av elflyg samt att främja och påskynda etableringen av kommersiellt elflyg i Norden, samtidigt som möjligheterna för ländernas industrier att bli världsledande inom viktiga teknologier som rör elflyg stöds.

Kartläggning av rutter för elflyg

The Nordic Network for Electric Aviation (NEA) är ett branschdrivet samarbets- och innovationsprojekt som sedan starten 2019 stötts och delfinansieras av Nordic Innovation. NEA fick 2024 i uppdrag att utvärdera vilka framsteg som gjorts och att identifiera hinder för förverkligandet av elflyg i Norden. Av den rapport som NEA presenterade i november 2024 framgår bl.a. att inget av de nordiska länderna ännu har formulerat mål för el- eller hybrid-elektrisk flygning. I Norge och Danmark har man dock tagit fram planer som omfattar elflyg och till dessa finns även budgeterade medel kopplade. I rapporten framhålls även behovet av att säkerställa tillgången till infrastruktur för elflyget och den framtida utvecklingen av detta. En av de rekommendationer som lämnas i rapporten är att inrätta en nordisk arbetsgrupp för att dela

med sig av bästa praxis, harmonisera regelverk och samordna infrastruktur-utveckling och förberedelser för införande av elflyg före slutet av decenniet.

NEA har även tagit fram ett webbaserat simuleringsverktyg (NEA Vision Tool) där alla nordiska flygplatser är inritade på en interaktiv karta som ger möjlighet att med hjälp av tillgängliga uppgifter simulera potentiella rutter, marknader och möjligheter. Verktöget riktar sig till flygplanstillverkare, flygplatsägare, operatörer, politiker, regioner och destinationer samt allmänheten så att de kan fatta kvalificerade beslut baserat på tillgängliga data. Verktöget kommer senare att uppgraderas med fler funktioner, bl.a. sådana som ger möjlighet att simulera policyförändringar. Därmed är NEA Vision Tool även tänkt att kunna fungera som ett verktyg för politiker och andra beslutsfattare.

Energimyndighetens uppdrag att utreda stöd för att främja luftfartens omställning

Regeringen gav i januari 2025 Energimyndigheten i uppdrag att analysera och föreslå hur stöd för att främja bl.a. luftfartens omställning till fossilfrihet kan utformas i syfte att på ett effektivt sätt påskynda omställningen av transportsektorn från fossila bränslen (KN2025/00082). Energimyndigheten har genomfört uppdraget i samarbete med Trafikanalys och det har bl.a. omfattat stöd för marknadsintroduktion av el- och vätgasflyg, luftfartens behov av hållbara flygbränslen samt forskning och innovation för fossilfritt flyg, se vidare under tidigare avsnitt om flygets klimatpåverkan. I uppdraget ingick även att, om det bedömdes lämpligt, lämna förslag på utformning av stöd för utbyggnad av nödvändig ladd- och infrastruktur på flygplatser eller andra landningsplatser. En sådan bedömning ska göras med beaktande av Energimyndighetens pågående uppdrag om effektivare stöd för laddinfrastruktur (KN2024/01680). Vid genomförandet av uppdraget skulle också slutsatserna från Energimyndighetens rapport Utformning av en klimatpremie för elflygplan beaktas. Uppdraget redovisades till regeringen den 1 februari 2026 i en rapport (ER 2026:04) som för närvarande bereds inom Regeringskansliet. I rapporten konstateras bl.a. att el- och vätgasflyg är viktiga för luftfartens långsiktiga omställning till fossilfrihet men att de inte kan ersätta dagens fossila bränslen i närtid. Energimyndigheten föreslår även att en lämplig myndighet får ett uppdrag som nationell samordnare för utbyggnaden av infrastruktur för framtidens fossilfria luftfart.

Swedavias arbete för att utveckla elinfrastruktur på flygplatserna

Swedavia är medlem i EU-kommissionens initiativ Alliance for zero emission aviation (AZE) vars syfte är att förbereda flygbranschen och marknaden för eldrivna och vätgasdrivna kommersiella flygplan.

Swedavia uttalar i sin års- och hållbarhetsredovisning för 2024 att ett viktigt steg mot en helt fossilfri verksamhet är att säkerställa en god elinfrastruktur på Swedavias alla flygplatser. Swedavia driver därför projektet Flygplatsen som energihubb där kunskap samlas om det framtida energibehovet i ett större

perspektiv. Under året färdigställdes en första rapport där Swedavia har tittat på behov, möjligheter och utmaningar som finns inom flera områden, bl.a. flygplatsernas olika elbehov, solcellsanläggningar, eldrivna vägfordon, uppvärmning och kylning av terminaler, batteriladdning och vätgastillverkning till framtidens fossilfria flygplan. Arbetet drivs nu vidare i fördjupade delprojekt som rör respektive område och flygplats.

Som förnybar energikälla är solenergi ett av de mest hållbara alternativen för elproduktion. Swedavia konstaterar i sin hållbarhetsredovisning att solcellsanläggningar nära flygplatser samtidigt innebär en utmaning med anledning av de hårda krav på flygsäkerhet som gäller där. I anslutning till Stockholm Arlanda Airport installerades 2023 en solcellsanläggning som enligt Swedavia är ett viktigt referensprojekt för framtida elinfrastrukturprojekt.

Swedavia planerar och förbereder infrastruktur för kommersiellt elflyg på vissa flygplatser, bl.a. Arlanda där förberedelser görs för att i framtiden kunna koppla på en MCS-laddare (Megawatt Charging System) som ska kunna leverera laddningar upp till drygt 3 megawatt. Swedavia har även gjort investeringar för laddstolpar på flygplatserna Visby och Åre Östersund för att kunna ladda mindre elflygplan.

Swedavia har även deltagit i flera forskningssamarbeten med inriktning på elflyg och laddinfrastruktur för elflyget. Här kan bl.a. nämnas Flexibel och automatiserad laddning via energilager på flygplatser (FAACE), Air-charge om högeffektsladdning av elflygplan på flygplatser samt samarbetsforumet NEA där de nordiska aktörerna inom flygbranschen samlas.

Swedavia har tillsammans med Rise även lagt stort fokus på att utreda infrastrukturlösningar för laddning av elflyg som ska vara flexibla och ekonomiskt gångbara både för flygplatsoperatören och för flygbolaget (eller flygresenärerna). Enligt Swedavia finns dock ett fortsatt behov av fördjupande utredningar, främst kopplat till hur olika tekniska lösningar kan integreras på en flygplats men också affärsmodeller kopplat till ägandeskap samt påverkan på framtidens prissättning av flygresor.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om insatser för att utveckla elflyget behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU13. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena och hänvisade bl.a. till de olika insatser som pågår för att påskynda utvecklingen och underlätta införandet av elflyg.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att elflyg har en stor utvecklingspotential som del i framtidens flyg och därmed för att kunna minska flygets klimatpåverkan och bidra till transportsektorns omställning. Utskottet ser därför positivt på att Trafikverket tillsammans med flera andra myndigheter har

analyserat och lämnat förslag på hur det befintliga statliga stödet till forskning och innovation på elflygsområdet kan utvecklas, samordnas och organiseras för att påskynda införandet av elflyg i Sverige och att Trafikverket har presenterat en forsknings- och innovationsplan för 2025–2030 där elflyg ingår i några av målområdena. Utskottet välkomnar i sammanhanget även regeringens uppdrag till Trafikverket att genomföra en ny forsknings- och innovationssatsning på elflygsområdet och ta initiativ till ökad samverkan mellan de aktörer som arbetar med forskning och innovation på området. Utskottet ser positivt på att syftet med regeringens uppdrag är att möjliggöra en snabb introduktion av elflyg i Sverige.

I den klimathandlingsplan som presenterades i december 2023 bedömer regeringen att det behöver skapas förutsättningar för introduktion av elflyg i Sverige och att ett marknadsintroduktionsstöd för inköp eller finansiell leasing bör analyseras i takt med att marknaden för elflyg utvecklas. Utskottet kan ansluta sig till denna bedömning.

I utredningen om statens ansvar för det svenska flygplatssystemet framhålls betydelsen av att Swedavias flygplatser senast till 2030 ska tillhandahålla laddutrustning som möjliggör laddning av elflyg och att det även är önskvärt att regionala och kommunala flygplatser kan erbjuda samma service till de flygplan som i framtiden besöker dessa flygplatser. Utskottet delar denna uppfattning liksom bedömningen att en nationell plan för flygbränsle även bör inkludera en handlingsplan för elflygets utveckling inom elektrifieringsstrategin. Utskottet välkomnar även att Swedavia i års- och hållbarhetsredovisningen för 2024 betonar vikten av att säkerställa en god elinfrastruktur på Swedavias alla flygplatser som ett steg mot fossilfri verksamhet. Utskottet ser i sammanhanget också positivt på Swedavias arbete med att förbereda och införa infrastruktur för kommersiellt elflyg på vissa flygplatser liksom att Swedavia deltar aktivt i flera forskningssamarbeten med inriktning på elflyg och laddinfrastruktur för elflyget.

Utskottet vill även påminna om att regeringen i januari 2025 gav Energimyndigheten i uppdrag att analysera och föreslå hur stöd för att främja bl.a. luftfartens omställning till fossilfrihet kan utformas och att detta även innefattade att föreslå en utformning av stöd för en marknadsintroduktion av flyg som helt eller delvis drivs med el. Utskottet konstaterar att uppdraget redovisades i en rapport (ER 2026:04) till regeringen i februari 2026 och att den för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet vill också framhålla betydelsen av att åtgärder för att utveckla elflyget även vidtas genom samarbete på nordisk nivå. Utskottet ser därför mycket positivt på att de nordiska transportministrarna vid transportministermötet i augusti 2024 konstaterade att elflyg är en betydande del i omställningen mot en fossilfri flygsektor och att de enades om en gemensam vision om att stärka det nordiska samarbetet för att främja utvecklingen av flyglinjer som trafikeras av elflyg.

När det gäller frågan om att kartlägga möjliga regionala rutter för elflyg påminner utskottet om att NEA har tagit fram ett webbaserat simuleringsverktyg över samtliga nordiska flygplatser som kan användas för att simulera potentiella rutter, marknader och möjligheter.

Med anledning av de olika insatser som pågår för att påskynda utvecklingen och underlätta införandet av elflyg finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2025/26:3582 (C) yrkande 75, 2025/26:3653 (S) yrkande 69, 2025/26:3728 (C) yrkandena 50 och 51 samt 2025/26:3732 (S) yrkande 39.

Flygsäkerhet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om flygsäkerhet och mål-baserade regelverk som omfattar drönartrafik. Utskottet hänvisar till det internationella samarbetet inom ICAO, Easa och Eurocontrol och Sveriges deltagande i detta som över tid har bidragit till en gynnsam utveckling av flygsäkerheten genom bl.a. gemensamma säkerhetsbestämmelser. Utskottet framhåller även betydelsen av att Sverige bibehåller sin mycket höga flygsäkerhetsstandard liksom vikten av fortsatta åtgärder för att utveckla flygsäkerheten.

Jämför reservation 13 (S).

Motionen

Aylin Nouri m.fl. (S) påtalar i kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 73 behovet av att arbeta för hög flygsäkerhet med effektiva mål-baserade regelverk som omfattar drönartrafik. Enligt motionärerna är effektiva mål-baserade regelverk inom området avgörande för att trygga ett säkert luftrum för alla dess användare, och hänsyn behöver tas till totalförsvaret och övriga samhällsintressen som kan hamna i konflikt med kommersiella intressen.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

Det internationella regelverket för civil luftfart omfattar hela världen och hålls ihop av den FN-baserade organisationen för civil luftfart, International Civil Aviation Organization (ICAO). ICAO ger ut standarder och rekommendationer som nationer sedan omvandlar till tillämpbara lagar. Vidare gäller att EU har förbundit sig att omvandla ICAO:s standarder och rekommendationer i tillämpbara krav.

Europa har dessutom sin egen organisation för civil luftfart, European Aviation Safety Agency (Easa). Easa fungerar även som en paraplyorganisation för alla EU-länders luftfartsmyndigheter och är bemyndigat av EU att utveckla förslag till förordningar som sedan antas av EU. Luftfartsskyddet och tillhörande regelverk styrs därmed i hög grad av internationella regler, och som en följd av händelserna i USA i september 2001 tillkom också gemensamma bestämmelser inom EU. Det gemensamma EU-regelverket återfinns i dag i förordning (EG) nr 300/2008 och förordning (EU) nr 2015/1998. Förordningarna syftar till att skydda personer och gods genom att förhindra olagliga handlingar riktade mot civila luftfartyg, och enligt förordningarna ska medlemsstaterna regelbundet övervaka att flygplatser, lufttrafikföretag och andra verksamhetsutövare tillämpar de gemensamma grundläggande standarderna för luftfartsskydd och säkerställa att brister upptäcks och åtgärdas snabbt. EU-regelverket uppdateras kontinuerligt.

Det nationella regelverket i Sverige består i huvudsak av luftfartslagen (2010:500), luftfartsförordningen (2010:770) och Transportstyrelsens föreskrifter. I luftfartslagen och luftfartsförordningen finns det bestämmelser som rör tillämpningsområdet, vissa detaljbestämmelser för luftfarten och straffbestämmelser. I enlighet med luftfartsförordningen har Transportstyrelsen mandat att besluta och föreskriva på flertalet områden för den civila luftfarten och detta görs genom myndighetens föreskrifter (TSFS).

ICAO:s säkerhetsplan

Den internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) bestämmer ramverket för det globala flygsäkerhetsarbetet genom en säkerhetsplan. Planen innehåller strategier och flygsäkerhetsmål samt krav på regionala och nationella flygsäkerhetsplaner världen över. Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) implementerar ICAO:s krav på EU-nivå och nationell nivå. Det görs bl.a. genom att Easa ger ut ett flygsäkerhetsprogram och en flygsäkerhetsplan för EU samt kontrollerar att medlemsländerna ger ut nationella program och planer.

Kommissionens årsrapport om genomförandet av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten

Kommissionen presenterade den 18 december 2024 sin årsrapport för 2023 om genomförandet av förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (COM(2024) 579). Kommissionen ska i enlighet med förordningen överlämna en rapport till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna om hur förordningen tillämpats och hur den förbättrar luftfartsskyddet. Kommissionens roll är att övervaka att medlemsstaterna i EU och EES genomför de rättsliga kraven på ett effektivt sätt. Detta innebär att kommissionen ska utföra inspektioner och vid behov lämna rekommendationer om förbättring av luftfartsskyddet. Kommissionens tillsyn avser medlemsstaternas verksamhet när det gäller att inrätta, underhålla och tillämpa ett

effektivt nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart och ett effektivt nationellt program för kvalitetskontroll av civil luftfart. Syftet med inspektionerna av de berörda myndigheterna är att kontrollera om medlemsstaterna har de verktyg som krävs – däribland nationella program för kvalitetskontroll, rättsliga befogenheter och tillräckliga resurser – för att kunna tillämpa EU:s lagstiftning om luftfartsskydd på ett tillfredsställande sätt.

I årsrapporten uppmärksammar kommissionen bl.a. de problem som finns med den olagliga användningen av obemannade luftfartyg (UAS) och som innebär att verksamheten vid flygplatserna störs och att luftfartyg och passagerare utsätts för fara. I årsrapporten redovisar kommissionen att den med anledning av detta och med utgångspunkt från kommissionens nyligen antagna strategi för bekämpning av potentiella hot från UAS (COM(2023) 659) under det sista kvartalet 2023 och det första kvartalet 2024 genomförde en riskbedömning av luftfartsskyddet när det gäller UAS i syfte att identifiera potentiella ytterligare sårbarheter hos flygplatser som skulle kunna kräva regleringslösningar.

Kommissionen framhöll i årsrapporten att en säker mark- och luftverksamhet är en grundläggande förutsättning för att kommersiell luftfart ska kunna frodas och att det optimala regleringssystemet för luftfartsskydd kombinerar innovation med stabilitet och samtidigt upprätthåller högsta säkerhetsnivå. Med beaktade av nuvarande och framtida utmaningar avser kommissionen att fortsätta arbetet för att säkerställa ett sådant system för luftfartsskydd i samarbete med tillsynsmyndigheter och berörda parter.

Rådet för transport, telekommunikation och energi

Vid det rådsmöte som EU:s telekommunikationsministrar höll i Bryssel den 5 december 2025 presenterade kommissionen sitt arbete med att hantera UAS-incidenter som inträffat på flera håll i EU. Kommissionen beskrev hotet som ett hybridhot som kräver ett koordinerat EU-svar, där nya teknologier som 5G, AI och sensorer kan användas för att skapa en flerdimensionell lösning och att investeringsprogrammen Horisont Europa och Digitalt Europa kan samordnas med nationell finansiering. Kommissionen pekade på att det pågår ett arbete med att ta fram en handlingsplan för UAS-säkerhet som täcker alla delar av hotet och betonade även vikten av samarbete med mobiloperatörer för att implementera tekniska lösningar. Vid de diskussioner som hölls med anledning av detta välkomnade flera medlemsstater initiativet och betonade behovet av ett gemensamt EU-svar för att skydda kritisk infrastruktur.

Transportstyrelsens tillsyn

När det gäller luftfartsskydd ansvarar Transportstyrelsen för tillsyn över de verksamhetsutövare som omfattas av det nationella säkerhetsprogrammet och tillståndsärenden, vilket bl.a. innebär utfärdande av säkerhetsgodkännanden. Transportstyrelsen ansvarar vidare för internationellt arbete, föreskriftsarbete och den registerkontroll som genomförs vid en säkerhetsprövning av en person

som t.ex. ska arbeta på en flygplats. Vid registerkontrollen kontrolleras om det finns några uppgifter om personen i polisens register som påverkar en anställning med anknytning till luftfarten. Regeringen har utsett Transportstyrelsen till den myndighet som har till uppgift att utveckla och ansvara för Sveriges nationella säkerhetsprogram. I programmet finns samtliga styrande krav för luftfartsskyddet samlade. Programmet innehåller en informationsdel och föreskrifterna i serien SEC som publiceras i Transportstyrelsens författningssamling. Bland de verksamheter som omfattas av bestämmelserna i det nationella säkerhetsprogrammet finns bl.a. flygplatser, svenska och utländska flygföretag, flygtrafiktjänst, fraktagenter, postföretag och instruktörer som utbildar säkerhetspersonal.

Transportstyrelsen presenterar varje år en uppdaterad flygsäkerhetsplan och den ingår som en del i myndighetens övergripande flygsäkerhetsarbete. I det flygsäkerhetsprogram för Sverige som Transportstyrelsen ansvarar för att ta fram beskrivs hur det svenska flygsäkerhetsarbetet bedrivs och hur de olika delarna i detta hänger ihop. Transportstyrelsens flygsäkerhetsplan visar hur Sverige arbetar för att uppfylla flygsäkerhetsprogrammet och planen innehåller de viktigaste riskerna som myndigheten har identifierat, med riskvärdering, åtgärder och tidsplaner för arbetet med dem. Planen ingår även i det systematiska arbetet med att nå de transportpolitiska målen. Säkerhetsutvecklingen följs regelbundet upp genom ett antal säkerhetsnyckeltal som gäller t.ex. flygplatser, flygtrafiktjänst, allmänflyg och flygutbildning.

I den säkerhetsöversikt för luftfarten som presenterades i juni 2025 pekar Transportstyrelsen på att de i sin tillsyn över den operativa flygverksamheten 2024 har fortsatt att beakta det säkerhetspolitiska läget som har medfört ett annat synsätt i flera frågor (TSL 2025-688). Utifrån nya typer av händelser har tidigare prioriterade och systematiskt behandlade risker fått kompletteras med nya fokusområden för flygsäkerheten. Transportstyrelsen anger att den genom att återkommande analysera vad som sker inom luftfartsbranschen utvecklar tillsynen så att den anpassas till omvärldsförändringar som ställer krav inom områden där extra insatser tidigare inte ansågs nödvändiga.

Transportstyrelsen konstaterar i säkerhetsöversikten att flygets internationella verksamhet medför att de risker som uppstår ofta behöver hanteras gemensamt i flera länder och att de verksamhetsområden som Transportstyrelsen fokuserar på till stor del utgår från Easas flygsäkerhetsplan EPAS, (European Plan for Aviation Safety). Transportstyrelsen pekar vidare på att även om EPAS har ett brett spektrum behöver Transportstyrelsen utgå ifrån och anpassa åtgärder för svensk luftfart samt bedöma vilka områden som behöver prioriteras för den verksamhet och geografiska spridning som svensk luftfart berör.

Av säkerhetsöversikten framgår även att Transportstyrelsen har satt upp vissa mål för säkerhetsarbetet på och omkring flygplatser och att dessa mål är inriktade på olika fokusområden och tar hänsyn till antalet rapporterade händelser i förhållande till antalet starter och landningar på flygplatserna.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsyrkanden som tagit upp olika aspekter av säkerhet vid flygresor, senast i betänkande 2024/25:TU13. Utskottet avstyrkte då motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. det arbete som sker inom ICAO, Easa och Eurocontrol och Sveriges deltagande i dessa organisationer. Riksdagen biföll utskottets förslag. Riksdagen har under hösten 2025 även behandlat en proposition om effektiva sanktioner inom luftfarten och med anledning av denna beslutat om lagändringar som bl.a. innebär att det införs effektivare sanktioner inom luftfartsområdet och att luftfartslagens straffbestämmelser även kommer att omfatta överträdelse av bestämmelser i EU-förordningar (prop. 2024/25:171, bet. 2025/26:TU4, rskr. 2025/26:35).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla betydelsen av att Sverige bibehåller sin mycket höga flygsäkerhetsstandard liksom vikten av fortsatta åtgärder för att utveckla flygsäkerheten. Utskottet konstaterar att det internationella samarbetet inom ICAO, Easa och Eurocontrol och Sveriges deltagande i dessa organisationer över tid har bidragit till en gynnsam utveckling av flygsäkerheten bl.a. genom utvecklandet av gemensamma säkerhetsbestämmelser. Utskottet ser positivt på att Sverige fortsätter att vara pådrivande i flygsäkerhetsfrågor internationellt.

I likhet med vad kommissionen framförde i sin årsrapport om genomförandet av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten från december 2024 anser utskottet att en säker mark- och luftverksamhet är en grundläggande förutsättning för att kommersiell luftfart ska kunna frodas och att det optimala regleringssystemet för luftfartsskydd kombinerar innovation med stabilitet och samtidigt upprätthåller högsta säkerhetsnivå. Utskottet välkomnar att kommissionen med beaktande av nuvarande och framtida utmaningar avser att fortsätta arbetet för att säkerställa ett sådant system för luftfartsskydd i samarbete med tillsynsmyndigheter och berörda parter. Utskottet ser vidare positivt på att kommissionen med anledning av olaglig användning av obemannade luftfartyg har genomfört en riskbedömning av luftfartsskyddet när det gäller obemannade luftfartyg i syfte att identifiera potentiella ytterligare sårbarheter hos flygplatser som skulle kräva regleringslösningar.

Utskottet påminner slutligen om att det ingår i Transportstyrelsens uppgifter att utveckla och ansvara för Sveriges nationella säkerhetsprogram där samtliga styrande krav för luftfartsskyddet finns samlade. Transportstyrelsen har även ansvaret för tillsynen över de verksamhetsutövare som omfattas av det nationella säkerhetsprogrammet, liksom för internationellt arbete och föreskriftsarbete. Utskottet välkomnar även samarbetet mellan olika aktörer, som bl.a. Swedavia, Transportstyrelsen, LFV och Polismyndigheten, för ökad

säkerhet inom luftfarten och att detta även inbegriper åtgärder som syftar till att förhindra otillåten drönartrafik.

Mot bakgrund av nuvarande regelverk och det arbete som pågår och har genomförts för att upprätthålla en hög flygsäkerhet finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan. Därmed avstyrker utskottet motion 2025/26:3653 (S) yrkande 73.

Utbildning av piloter som flyger fallskärmshoppare

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att utreda en formell utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare. Utskottet hänvisar till att utbildningskraven för piloter fastställs inom ramen för samarbetet med EU och Easa. Utskottet ser positivt på att Easa har tagit fram en bästa interventionsstrategi (BIS) för att öka säkerheten vid flygning med fallskärmshoppare och det pågående arbetet med denna.

Motionen

Eric Palmqvist m.fl. (SD) anför i motion 2025/26:150 att det bör utredas om det ska krävas en formell utbildning för piloter som flyger fallskärmshoppare. Motionärerna pekar på vikten av att påtagligt öka säkerheten för kommande generationer fallskärmshoppare utan att samtidigt försvåra för klubbarna att bedriva sin verksamhet.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

Sverige har inte egen rådighet över de krav som ställs på piloter när det gäller utbildning för att flyga fallskärmshoppare. Regler som rör sådana krav måste i stället tas fram inom ramen för samarbetet med EU och Easa.

Inom EU regleras sedan 2016 de flygoperativa kraven vid flygning med fallskärmshoppare i förordning (EU) nr 965/2012. I förordningen finns krav på piloten och luftfartyget etc. och ett antal regler, som bl.a. rör att en checklista för fallskärmshoppningsverksamhet ska användas och att golvet får användas som sittplats. I förordningen finns dock inga krav på ett specifikt antal flygtimmar för en pilot som flyger fallskärmshoppare. Eftersom EU-rätten gäller framför nationell rätt har Transportstyrelsen gjort en genomgång för att se vilka krav Transportstyrelsen kan ställa på fallskärmshoppning med hänsyn till EU-rätten (TSF 2023-4). Transportstyrelsen vill stärka flygsäkerheten inom fallskärmshoppningen och anser att det måste vara tydligt för piloter och fallskärmshoppare vilka flygsäkerhetsmässiga krav som ställs på

fallskärmshoppning. Från den 1 april 2025 gäller en ny föreskrift (TSFS 2025:13) som anger att varje enskild pilot ska vara godkänd av Svenska Fallskärmsförbundet innan han eller hon får tjänstgöra ombord.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen är den svenska myndighet som har tillsynsansvar för luftfarten. Transportstyrelsen presenterade i juni 2025 en rapport om sin säkerhetsöversikt för luftfart 2024. I rapporten redovisar Transportstyrelsen att den under 2024 fortsatte att prioritera arbetet med att öka säkerheten inom flygningar med fallskärmshoppare efter dödsolyckorna som inträffade 2019 och 2021. Transportstyrelsen pekar även på att bl.a. följande åtgärder har vidtagits i samarbete med Svenska Fallskärmsförbundet (SFF):

- seminariedagar som fallskärmsklubbarna har genomfört i samband med säsongstart
- information riktad till licensierade hoppare kring massa och balans, lastinstruktioner och vilka konsekvenser förflyttning i flygplanet under flygning kan ge
- inledande och fortsatt information riktad till piloter
- information riktad till fallskärmsinstruktörer
- införande av nytt innehåll i informationen till instruktörer, hoppleddare, hoppmästare och kursledare inför säsongstart
- säkerhetsmöten med chefpiloter från alla Sveriges fallskärmsklubbar
- en säkerhetskulturutredning av Fallskärmsförbundets hoppare, instruktörer och piloter inom ramen för tillsynen genomförd av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen har under 2024 prioriterat tillsynen och dialogen med SFF och dess lokala fallskärmsklubbar. Vidare har Transportstyrelsen arbetat fram en ny föreskrift för fallskärmshoppning som trädde i kraft våren 2025.

Under 2025 har Transportstyrelsen genomfört fem tillsyner av lokala fallskärmsklubbar och deras flygverksamhet.

Statens haverikommission och Easa

Statens haverikommission (SHK) har utrett de dödsolyckor som inträffade i samband med flygningar med fallskärmshoppare i Umeå 2019 och Örebro 2021. Utifrån de genomförda utredningarna har SHK lämnat säkerhetsrekommendationer till Easa, Transportstyrelsen och Svenska Fallskärmsförbundet. Enligt SHK:s säkerhetsrekommendationer till Easa bör myndigheten

- överväga att införa en formell utbildning som leder till en behörighet för piloter inom fallskärmsoperationer där behörigheten vidmakthålls genom repetitionsutbildning
- vidta åtgärder för att säkerställa att tillsynen över icke-kommersiell specialiserad flygverksamhet inom fallskärmsoperationer bedrivs på ett

sådant sätt och i sådan omfattning att den får effekt på efterlevnaden av regelverket och därmed får en säkerhetshöjande verkan.

Transportstyrelsen rekommenderades av SHK att inom ramen för sin tillsyn av flygplatser med konceptet Basic Airport eller motsvarande kontrollera om flygplatserna har vidtagit adekvata åtgärder för att säkerställa att insatstiden för flygplatsens räddningsstyrka följer gällande regelverk. Transportstyrelsen rekommenderades även att med hjälp av Svenska Fallskärmsförbundet verka för att ändamålsenliga riskanalyser enligt checklista utförs av piloter inom fallskärmsoperationer och tillämpas vid flygningar. Vidare rekommenderade SHK att Svenska Fallskärmsförbundet tillsammans med fallskärmsklubbarna vidtar åtgärder för att säkerställa att alla piloter har fått obligatorisk information och utbildning.

Med anledning av de utredningar som SHK genomförde efter olyckorna i Umeå och Örebro och rekommendationerna till Easa besökte en delegation från SHK i december 2022 Easa. I ett s.k. mellansvar från Easa till SHK den 27 april 2023 med anledning av de lämnade rekommendationerna framhöll Easa bl.a. att de hade utfört en säkerhetsutvärdering (SIA) relaterad till fallskärmsoperationer. Easa drog även slutsatsen att säkerhetsriskerna måste minskas. Enligt Easa hade därför en s.k. bästa interventionsstrategi (BIS) initierats för fallskärmsoperationer, och en sådan process kan resultera i riskreducerande och säkerhetsfrämjande åtgärder relaterade till regelframställning. I sitt svar pekade Easa även på att de avsåg att 2023 och framåt lansera en kampanj för att belysa de vanligaste orsakerna till olyckor vid fallskärms hoppning, med syftet att sprida kunskap och erfarenhet om operativa rutiner som bidrar till att minska riskerna.

Easa har under 2024 arbetat fram en BIS och Sverige har deltagit i detta arbete. Syftet är att öka säkerheten för fallskärms hoppare när de flyger i luftfartyget. I förslaget föreslås inga formella behörighetskrav på piloter som flyger fallskärms hoppare, däremot föreslås vissa förändringar i förordning (EU) nr 965/2012. Denna BIS kommer under våren 2026 att skickas på remiss till samtliga medlemsländers flygsäkerhetsmyndigheter och intresseorganisationer.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har återkommande behandlat motionsförslag om utbildning av piloter som flyger fallskärms hoppare, senast i betänkande 2024/25:TU13. Utskottet avstyrkte motionsyrkandet med hänvisning till bl.a. pågående arbete inom Easa. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka vikten av hög flygsäkerhet och att det bedrivs ett kontinuerligt flygsäkerhetsarbete på alla nivåer för att minimera antalet incidenter och olyckor inom luftfarten. I frågan om utbildning av piloter som

flyger fallskärmshoppare kan utskottet konstatera att Sverige inte har egen rådighet över de utbildningskrav som ställs på piloter och att ändringar i sådana krav i stället måste hanteras inom ramen för samarbetet med EU och Easa. Utskottet ser därför positivt på att Easa har arbetat fram en s.k. BIS (bästa interventionsstrategi) för att öka säkerheten vid flygning med fallskärmshoppare och att svenska myndigheter har deltagit i detta arbete. Utskottet ser med tillförsikt fram emot remisshanteringen av denna BIS där samtliga medlemsländers flygsäkerhetsmyndigheter och intresseorganisationer kommer att få möjlighet att lämna synpunkter under våren 2026. Utskottet ser även positivt på att Transportstyrelsen har tagit fram en ny föreskrift för fallskärmshoppning. Utskottet välkomnar vidare de informations- och utbildningsåtgärder som Transportstyrelsen genomför tillsammans med Svenska Fallskärmsförbundet samt de tillsynsinsatser som myndigheten genomför. Med anledning av det som anförts ovan finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2025/26:150 (SD).

Vissa flygplatsrelaterade frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika flygplatsrelaterade frågor. Utskottet hänvisar bl.a. till att det är upp till Swedavia som ägare till de nationella flygplatserna att göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till namnfrågor. När det gäller frågan om prioriterad kö till säkerhetskontroll pekar utskottet på de möjligheter som erbjuds redan i dag för att tillgodose olika resenärsgrepp.

Motionerna

Josef Fransson (SD) framför i motion 2025/26:31 att regeringen bör överväga att i Swedavias ägardirektiv ange att småbarnsfamiljer ska erbjudas ”gratis fast track” på Swedavias flygplatser. Motionären pekar på att det ofta är utmanande att resa med småbarn och att detta inte minst gäller i kön till säkerhetskontrollen på flygplatser.

Martin Westmont (SD) anser i motion 2025/26:254 att Stockholm-Bromma flygplats bör byta namn till Stockholm Terminal 1. Enligt motionären förstärks flygplatsens viktiga roll för affärs- och inrikesflyget genom ett namnbyte liksom flygplatsens roll för goda flygförbindelser över hela Sverige.

Gustaf Göthberg och David Josefsson (båda M) framför i motion 2025/26:3301 att Göteborg Landvetter flygplats bör namnges efter Evert Taube. Enligt motionärerna förtjänar Taubes internationalism, framtidstro, optimism och humanism att uppmärksammas tillsammans med den visskatt och det musikaliska avtryck han gjort på Sverige.

Bakgrund och pågående arbete

Swedavias ägardirektiv

Swedavia ingår i gruppen statligt ägda företag som verkar under marknads-mässiga villkor och krav. Samtliga aktier i Swedavia ägs av svenska staten. Näringsdepartementet företräder svenska statens aktier på Swedavias årsstämma och nominerar därmed styrelseledamöter i Swedavia.

Det övergripande uppdraget från ägaren till Swedavia är att på ett företags-ekonomiskt lönsamt sätt ansvara för driften och utvecklingen av kostnads-effektiva, säkra och välfungerande flygplatser. I Swedavias bolagsordning beskrivs bolagets verksamhet som att finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Swedavias bolagsstyrning regleras utifrån externa ramverk som aktie-bolagslagen och övrig tillämplig svensk lagstiftning, statens ägarpolicy och Svensk kod för bolagsstyrning (Koden). I statens ägarpolicy redogör regeringen för sin inställning i viktiga principfrågor när det gäller bolagsstyrningen av samtliga statligt ägda bolag.

Prioriterad kö till säkerhetskontroll

För att kunna komma in på en flygplats gateområde måste alla resenärer passera genom en säkerhetskontroll för att därefter kunna komma vidare till avgångsgaten. Detsamma kan i vissa fall även gälla resenärer som ska vidare med ett anslutningsflyg. För att komma in till säkerhetskontrollen måste resenären kunna visa upp ett giltigt digitalt eller utskrivet boardingkort.

För att på ett snabbare och smidigare sätt kunna komma in till säkerhetskontrollen finns ofta en prioriterad kö, s.k. fast track som innebär en genväg förbi den vanliga säkerhetskön.

I allmänhet är den prioriterade kön tillgänglig för affärs- och förstaklass-passagerare, frekventa resenärer som har tillgång till s.k. lojalitetsprogram, passagerare som köper tillträde under biljettbokningsprocessen eller på flygplatsen samt resenärer som är registrerade i andra program som innefattar en ansöknings- och godkännandeprocess. Tillgängligheten och villkoren för prioriterad kö till säkerhetskontroll kan variera mellan flygplatserna. Alla flygplatser erbjuder inte prioriterad kö till säkerhetskontrollen och berättigandekriterierna kan skilja sig åt. Vidare kan tillgängligheten till prioriterad kö till säkerhetskontrollen förändras över tid på grund av faktorer som t.ex. flygplatsbyggnadsprojekt eller uppdateringar av säkerhetspolicier.

Byte av namn på flygplatser

Internationell luftfartsstandard är att orienteringen i fråga om flygplatser i världen ska utgå från Ortsnamn.

I egenskap av ägare till de statliga flygplatserna ska Swedavia göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till bolagets ekonomi och andra förhållanden som exempelvis marknads- och namnfrågor. En flygplats är ofta ett starkt varumärke kopplat till destinationen, och ett byte av ett känt och inarbetat varumärke måste vara väl genomtänkt och affärsmässigt. Swedavia har vidare betonat att flygresenärer inte reser till en flygplats utan till en destination. Människor har generellt en begränsad geografisk kunskap som sträcker sig till att eventuellt känna till världens länder och huvudstäder och andra viktiga städer. Sverige och Stockholm ligger ur ett globalt perspektiv i periferin. Namnet på en flygplats bör beskriva var flygplatsen ligger både för människor i andra länder (Stockholm eller Göteborg) och för svenskar (Arlanda eller Landvetter) och vad det är för verksamhet och funktion, både i Sverige och utomlands (Airport). Risken finns att Stockholm och Göteborg inte är tillräckligt internationellt välkända för att de flygplatserna ska klara av att bära ett personnamn och ändå vara välkända som destinationernas flygplatser. Swedavia har även lyft fram kostnadsaspekter på namnbyten och pekat på att det skulle innebära omfattande kostnader att byta ut namnet bl.a. i it-system, på skyltar och i material för marknadsföring och att sådana kostnader även skulle drabba utomstående parter som bl.a. lokaltrafiken, tågoperatörer och Trafikverket. Det skulle också krävas omfattande resurser för att marknadsföra ett nytt namn.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet behandlade senast motionsyrkanden om namn på flygplatser i betänkande 2024/25:TU13. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena med hänvisning till bl.a. internationell luftfartsstandard.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om att det i Swedavias ägardirektiv ska anges att småbarnsfamiljer ska erbjudas gratis tillgång till prioriterad kö till säkerhetskontrollen på Swedavias flygplatser påminner utskottet om att det övergripande uppdraget från ägaren till Swedavia är att på ett företagsekonomiskt lönsamt sätt ansvara för driften och utvecklingen av kostnadseffektiva, säkra och välfungerande flygplatser. Utskottet konstaterar att alla flygplatser inte erbjuder prioriterad kö till säkerhetskontrollen och att kriterierna för berättigande kan skilja sig åt. Utskottet vill här framhålla att det kan finnas olika skäl för olika resenärsgupper att vilja eller behöva använda den prioriterade kön. Utskottet ser därför positivt på de möjligheter som redan erbjuds att antingen gratis eller mot avgift kunna använda sig av den prioriterade kön på Swedavias flygplatser och att dessa bör kunna tillgodose olika typer av behov. Motion 2025/26:31 (SD) avstyrks följaktligen.

När det gäller förslagen om byte av namn på Stockholm Bromma flygplats och Göteborg Landvetter flygplats konstaterar utskottet att det enligt internationell luftfartsstandard är bestämt att orienteringen i fråga om flygplatser i världen ska utgå från ortsnamn. Därmed tillgodoser de nuvarande namnen Stockholm Bromma flygplats och Göteborg Landvetter flygplats den angivna luftfartsstandarden i denna del. Utskottet vill även peka på att Swedavia i egenskap av ägare till de statliga flygplatserna ska göra nödvändiga avvägningar med hänsyn till bolagets ekonomi och andra förhållanden som t.ex. marknads- och namnfrågor. Utskottet noterar att det skulle krävas omfattande resurser att marknadsföra ett nytt namn. Ett namnbyte riskerar därmed att innebära ökade avgifter och att Swedavia förlorar det kapitalvärde som har byggts upp i varumärkena Stockholm Bromma flygplats och Göteborg Landvetter flygplats under många år. Därmed finner utskottet inte anledning att för närvarande ta något initiativ i frågan och avstyrker därför motionerna 2025/26:254 (SD) och 2025/25:3301 (M).

Obemannade luftfartyg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om samhällsnyttig drönartrafik och översyner av tillstånd och regelverk. Utskottet hänvisar bl.a. till de översyner som har genomförts inom området och att Easa genomför ett regelförenklingsprogram som syftar till att skapa en regleringsmiljö som är både säker och effektiv för alla. Utskottet framhåller även att det finns många användningsområden för obemannade luftfartyg och en stor potential för fortsatt utveckling.

Jämför reservation 14 (S).

Motionerna

Aylin Nouri m.fl. (S) framhåller i kommittémotion 2025/26:3653 yrkande 74 behovet av att förbättra förutsättningarna för samhällsnyttig drönartrafik.

Sten Bergheden (M) anför i motion 2025/26:1456 att möjligheten att göra en översyn av tillstånd och regelverk i syfte att underlätta och uppmuntra användningen av drönare för skötsel av de egna markerna, skogarna och grödorna bör ses över. Enligt motionären behöver lantbrukare och skogsägare kunna använda även större drönare i sitt arbete för att sköta om eller klara översynen och arbetet med sina marker.

Bakgrund och pågående arbete

Allmänt om obemannade luftfartyg

De s.k. drönarna är motorförsedda luftfartyg utan pilot ombord som kan flyga autonomt eller fjärrstyras. Dessa obemannade luftfartyg finns i olika storlekar, från luftfartyg på hundratalet gram till farkoster på tusentals kilo som startar och landas som vanliga flygplan. Transportstyrelsen och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) använder termen UAS (unmanned aircraft system), vilket omfattar själva farkosten och dess kringutrustning som är nödvändig för att starta, flyga och landa det obemannade luftfartyget.

Under de kommande åren förväntas marknaden för UAS öka dramatiskt eftersom allt fler företag kommer att välja att använda tekniken i sin verksamhet. UAS har många användningsområden, t.ex. för automatisk övervakning av kraftledningar och annan kritisk infrastruktur, inspektioner av stadsmiljö samt leverans av hjärtstartare och andra medicinska artiklar. De senaste åren har man också provat ut UAS som levererar matvaror och andra logistiklösningar inom exempelvis detaljhandeln. I framtiden förväntas även UAS transportera människor till och från urbana miljöer. Detta innebär att det redan belastade luftrummet och flygtrafikledningssystemet står inför en stor utmaning och omställning och att nya regler behöver införas för att möta den digitala utvecklingen.

EU:s strategi för UAS och det gemensamma europeiska regelverket för U-space

Grunderna för ett EU-gemensamt UAS-regelverk beslutades 2018 när grundläggande ramar för UAS fördes in i EU:s nya grundförordning för den civila luftfarten, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139. EU-kommissionen presenterade i november 2022 meddelandet En drönarstrategi 2.0 för ett smart och hållbart ekosystem för obemannade luftfartyg i Europa (COM(2022) 652). I strategin aviserades ett antal s.k. flaggskeppsåtgärder för att förverkliga Europeiska kommissionens vision för UAS-sektorn i EU fram till 2030.

U-space är ett EU-initiativ för tjänster till obemannad luftfart, och den 22 april 2021 beslutade EU om ett nytt gemensamt europeiskt regelverk för U-space förordning (EU) 2021/664 (U-space-förordningen). De nya reglerna trädde i kraft den 26 januari 2023. U-space är ett koncept för nya tjänster och förfaranden som på ett automatiserat och digitaliserat sätt ska möjliggöra en integrering av UAS i luftrummet. I förlängningen ska konceptet stödja en säker och effektiv tillgång till luftrummet för ett stort antal UAS samtidigt som den säkra och effektiva tillgången för den bemannade luftfarten bibehålls. Konceptet införs stegvis inom EU med målsättningen att vara fullt utbyggt till 2045. Tjänsterna möjliggör för UAS att bl.a. flyga bortom synhåll, i stor skala och på ett automatiserat sätt som dessutom är säkert för människor, byggnader och övrig luftfart. Flygning sker i geografiska UAS-zoner, vilket är avgränsade luftrum, med krav på U-space-tjänster som en behörig myndighet beslutat om.

Behovet av regelförenkling med bibehållen flygsäkerhet

Enligt gällande regler måste en privatperson eller organisation som ansvarar för en UAS registrera sig som operatör i följande fall. Om en UAS som flygs utomhus väger minst 250 gram, kan överföra över 80 joule kinetisk energi vid en kollision mot en människa, är utrustad med kamera, ljudupptagning eller annan sensor eller tillhör flygning i kategorin specifik. En privatperson som vill registrera sig som operatör och därmed få ett operatörs-id, måste vara minst 18 år och folkbokförd i Sverige. En organisation som operatörs-registrerar sig i Sverige ska ha sitt säte här.

För att få flyga UAS inom kategorin öppen som väger 250 gram eller mer ska fjärrpiloten ha drönarkort. De olika utbildningsmöjligheterna har sin grund i hur stor säkerhetsrisk som den planerade flygningen för med sig. Det innebär att ju högre risken är, desto mer omfattande är kraven på utbildning och att den som flyger UAS har ett giltigt behörighetsbevis.

För att få flyga UAS inom olika kategorier finns krav på olika behörighetsbevis. När det gäller kategorin öppen krävs det drönarkort för att få flyga UAS. Inom denna kategori finns det tre underkategorier för olika typer av flygningar som kräver olika kompetenser: A1, A2 och A3. För att få flyga UAS inom kategorin specifik krävs kompetensintyg och för kategorin certifierad krävs fjärrpilotcertifikat. På Transportstyrelsens webbplats finns kostnadsfritt utbildningsmaterial som blivande fjärrpiloter inom kategorin öppen kan använda sig av för att utbilda sig inom de olika underkategorierna A1, A2 och A3.

Den 1 januari 2026 infördes nya och utökade straffsanktioner för dem som bryter mot reglerna för UAS och därmed blir det bl.a. straffbart att flyga UAS utan s.k. drönarkort. Beroende på brottets allvar kan straffet bli 30–150 dagsböter och i de allvarligaste fallen fängelse i upp till sex månader. De nya reglerna har införts mot bakgrund av den ökning av antalet inrapporterade händelser med UAS som Transportstyrelsen har kunnat se över tid. Det handlar bl.a. om att UAS flyger för nära flygplatser och folksamlingar, i restriktionsområden eller på för hög höjd.

Under de senaste 20 åren har europeiskt flyg upprätthållit en mycket god säkerhet som stöds av ett robust och omfattande regelverk. I takt med att säkerhetskraven har blivit alltmer komplexa har olika intressenter pekat på att det finns utmaningar med att följa med i regeländringarna och att det finns en risk för inkonsekvenser mellan regelverken. För att hantera detta har Easa lanserat ett förenklingsprogram som en del av EU:s policy för bättre reglering. Programmet leds av den gemensamma förenklingsnämnden (the Joint MAB/SAB Simplification Board, JSB) som inrättades i maj 2025 och ger Easa råd om identifiering, prioritering och genomförande av förenklingsåtgärder. Syftet med programmet är att effektivisera regler och processer för att minska administrativa bördor, undvika dubbelarbete och förbättra efterlevnaden, samtidigt som en hög enhetlig säkerhetsnivå upprätthålls inom EU.

Med anledning av förenklingsprogrammet har Easa lanserat en intressentundersökning för att samla in synpunkter från branschen, tillsynsmyndigheter

och andra intressenter. Syftet med intressentundersökningen är att identifiera områden där förenkling kan ge störst nytta, att förstå utmaningarna med att implementera de nuvarande reglerna och att prioritera åtgärder som stämmer överens med programmets mål. Inhämtandet av synpunkter till undersökningen pågick till slutet av 2025. Easa driver kortsiktiga åtgärder som ingår i European Plan for Aviation Safety (EPAS) 2026, med fokus på riktade initiativ för att effektivisera regleringar, minska administrativa bördor, förbättra läsbarheten och anpassa krav inom nyckelområden, inklusive bl.a. UAS-regler. Den undersökning som har genomförts under 2025 kommer att ligga till grund för utvecklingen av EPAS 2027, som kommer att inkludera en mer omfattande lista över förenklingsåtgärder. Syftet är att skapa en regleringsmiljö som är både säker och effektiv för alla.

Transportstyrelsens översyn av användandet av UAS

Transportstyrelsen har utsetts av regeringen till behörig myndighet för den s.k. drönnarförordningen och U-space-förordningen och är därmed ansvarig myndighet för frågor som rör regelutveckling, tillsyn och tillstånd för UAS. Till Transportstyrelsens uppgifter hör bl.a. att utfärda föreskrifter, hantera tillstånd för olika UAS-kategorier, hantera ansökningar om geografiska UAS-zoner och U-space samt utfärda s.k. drönnarkort för fjärrpiloter.

Regeringen gav i juli 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda frågeställningar som aktualiseras av användandet av UAS och dess roll i transportsystemet i Sverige (LI2023/02917). Syftet med uppdraget har varit att stärka förutsättningarna för en konkurrenskraftig UAS-bransch i Sverige och EU samt främja en säker, hållbar och effektiv användning av UAS som tar hänsyn till nationella förutsättningar och eventuella allmänna och enskilda motstående intressen. I genomförandet av uppdraget har Transportstyrelsen involverat berörda myndigheter, kommuner, regioner och andra aktörer för dialog och samråd, och i augusti 2024 redovisades en rapport till regeringen (TSG 2023-5511). I rapporten pekar Transportstyrelsen på den snabba teknikutvecklingen inom UAS-branschen och att den gör att regelverken kontinuerligt behöver uppdateras. Transportstyrelsen framhåller även att det behövs hållbara finansieringsmodeller som kan stödja utvecklingen av nödvändig infrastruktur och tjänster. Med utgångspunkt i dagens situation och med syftet att användandet av UAS ska kunna vidareutvecklas lämnar Transportstyrelsen ett antal förslag till åtgärder. Transportstyrelsen anser att regeringen bör besluta hur det offentliga åtagandet ska se ut och finansieras och föreslår bl.a. att det bör fastställas en nationell ambition för obemannad luftfart i Sverige och att det bör upprättas en nationell plattform för samarbete. Transportstyrelsen pekar även på behovet av en generell kunskapshöjning kring UAS och de regler som styr verksamheten. Transportstyrelsen ser också att det finns behov av att effektivisera myndighetens tillståndprocesser. I rapporten föreslås även att regeringen låter utreda hur Försvarmaktens behov av att

hemlighålla militära skyddsobjekt kan garanteras utan att den civila användningen av UAS i onödan förhindras eller försvåras. Vidare föreslås att regeringen tilldelar Sveriges regioner mandat att hålla samman lokala och regionala samråd vid upprättande av U-space-lufterum.

Rapporten och de förslag som lämnats var på remiss t.o.m. den 17 februari 2025 och bereds för närvarande inom Regeringskansliet (LI2024/01634).

Tillhandahållande av flygtrafiktjänster för UAS

LFV har sedan den 1 februari 2023 i enlighet med sin instruktion uppdraget att tillhandahålla information och tjänster som stöder obemannad luftfart.

För att både UAS och bemannad luftfart ska kunna verka i lufterummet på ett säkert och effektivt sätt, i takt med att andelen obemannad luftfart ökar, behövs tjänster som underlättar planering och genomförande av UAS-flygningar. Som ett steg på vägen för att etablera dessa tjänster har LFV upphandlat systemstöd, ett s.k. UAS Traffic Management-system (UTM). UTM-tjänsterna kommer att tillhandahållas som ett stöd för UAS-operatörer, flygtrafiktjänsten och andra myndigheter med ansvar eller verksamhet i lufterummet, bl.a. Transportstyrelsen, Försvarsmakten, Polismyndigheten och räddningstjänster. Arbetet med att införa det nya systemet påbörjades hösten 2025 och omfattar såväl den tekniska lösningen som anpassning av organisation och ledningssystem, utbildning av personal samt certifiering hos Transportstyrelsen. Systemet och relaterade tjänster införs stegvis och beräknas vara i full drift under 2027.

Projekt för att utveckla samhällsnyttig UAS-trafik

Enligt uppgift från Transportstyrelsen pågår olika typer av drift som t.ex. innebär att UAS används som en plattform och bär olika sensorer eller last. Det pågår bl.a. projekt i Göteborg där UAS används som plattform och flyger med hjärtstartare. Det förekommer även projekt med en UAS-plattform för olika sensorer som t.ex. kan detektera svavel från luftfartyg eller upptäcka oljeutsläpp. Det finns även andra intressanta exempel på drift som är under utveckling där UAS används. Här kan nämnas projekt som använder UAS som vid larm åker ut redan innan t.ex. Sjöräddningssällskapet har kommit iväg för att inleda en insats. Ett annat exempel på drift som är under utveckling och där UAS används är genomförande av kraftledningsinspektioner utom synhåll, något som vuxit snabbt det senaste året. Slutligen kan nämnas att Krokoms kommun under perioden oktober 2025–september 2026 genomför testflygningar mellan Krokoms och Föllinge inom ramen för Green Flyway 2.0 som är ett samarbetsprojekt mellan Sverige och Norge. Testerna ska undersöka eldrivna och utsläppsfria transporter för vård och service i glesbygd.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om flygsäkerhet och obemannad luftfart, senast i betänkande 2024/25:TU13. Utskottet avstyrkte förslagen med hänvisning till bl.a. vidtagna och pågående åtgärder. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att det finns många användningsområden där obemannade luftfartyg (UAS) kan göra samhällsnytta på olika sätt och att det finns en stor potential för fortsatt utveckling. Utskottet ser därför positivt på att EU-kommissionen har presenterat en strategi för ett smart och hållbart ekosystem för obemannade luftfartyg i Europa med en vision för EU fram till 2030. Utskottet påminner i sammanhanget även om att EU har beslutat om ett gemensamt europeiskt regelverk för U-space som är ett koncept av nya tjänster och förfaranden som på ett automatiserat och digitaliserat sätt ska möjliggöra en integrering av drönare i luftrummen. När det gäller frågan om behovet av att förbättra förutsättningarna för samhällsnyttig drönartrafik välkomnar utskottet att Luftfartsverket har genomfört en översyn av det undre luftrummet och att Transportstyrelsen på regeringens uppdrag har analyserat och utrett olika frågeställningar som aktualiseras av användandet av obemannade luftfartyg och deras roll i transportsystemet i Sverige. Utskottet ser även positivt på att det genomförs ett antal olika forskningsprojekt som syftar till att utveckla nya sorter av samhällsnyttig UAS-trafik.

När det gäller motionsyrkandet om att se över tillstånd och regelverk för att underlätta användningen av drönare för skötsel av egna marker, skogar och grödor vill utskottet påminna om förenklingsprogrammet EPAS som Easa genomför med syftet att bl.a. minska de administrativa bördorna och åstadkomma regelförenklningar, vilket även inkluderar UAS-regler. Utifrån den intressentundersökning som Easa genomförde under 2025 där branschen, tillsynsmyndigheter och andra intressenter har getts möjlighet att lämna synpunkter till grund för utvecklingen av EPAS 2027 ser utskottet fram emot att ta del av den lista med förenklingsåtgärder som kommer att tas fram. Utskottet ser positivt på att EPAS 2027 syftar till att skapa en regleringsmiljö som är både säker och effektiv för alla.

Med anledning av det som anförts här finner utskottet inte skäl att för närvarande ta något initiativ och avstyrker därmed motionerna 2025/26:1456 (M) och 2025/26:3653 (S) yrkande 74.

Nedstängning av lufrummet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att införa ett snabbspår vid prövning av nedstängning av lufrummet. Utskottet har inget att invända mot hur nuvarande ordning är utformad i fråga om myndighetsbeslut och möjligheterna att överklaga.

Motionen

Isak From (S) anser i motion 2025/26:530 att regeringen bör överväga ett initiativ för att införa ett snabbspår i rättsprövningen när det gäller yrkanden om nedstängningen av lufrummet. Oavsett vem som ska anses ha ensamrätt eller delad rätt att vistas i ett fjällområde bör det enligt motionären tas initiativ för att skyndsamt avgöra om en verksamhetsutövare har rätt att nyttja fjällsidorna och lufrummet under vintersäsongen.

Bakgrund och pågående arbete

Inrättande av restriktionsområden

Transportstyrelsen kan besluta om inskränkningar eller förbud mot luftfart genom att upprätta s.k. restriktionsområden. Om faran inte är så stor att ett restriktionsområde behöver inrättas, får Transportstyrelsen i stället meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett område ska vara farligt område. Restriktionsområden kan upprättas med hänsyn till militär verksamhet, allmän ordning och säkerhet, friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning.

För att ansöka om att upprätta ett restriktionsområde finns olika tidsintervaller. När det gäller tillfälligt upprättade områden behöver en komplett ansökan skickas till Transportstyrelsen senast sju veckor före den planerade tidpunkten för upprättandet av det farliga området. För permanent upprättade områden behöver en komplett ansökan skickas till Transportstyrelsen senast fem månader före den planerade tidpunkten för upprättandet.

Tillstånd att flyga inom restriktionsområde

Det finns vidare möjlighet att ansöka om tillstånd från den behöriga myndigheten att flyga inom ett restriktionsområde där luftfarten är begränsad eller förbjuden. I de restriktionsområden där Transportstyrelsen är beslutande myndighet kan en sådan ansökan om tillstånd göras på myndighetens webbplats.

Vid ansökan om tillstånd att flyga i ett restriktionsområde bedömer Transportstyrelsen om flygningen är samhällsnyttig. Grunderna för prövning

finns i luftfartslagen (2010:500), luftfartsförordningen (2010:770) och förordningen (2005:801) om restriktioner för luftfart inom vissa områden. När det gäller att Transportstyrelsen ger tillstånd att flyga i ett restriktionsområde handlar det främst om sådana samhällsnyttiga verksamheter som t.ex. inspektion och inventering av infrastruktur som exempelvis kraftledningar, vägnät och järnvägar. Vidare gäller motsvarande för trafikövervakning och anläggningsarbeten. Transportstyrelsen kan även besluta om undantag från restriktioner och ge tillstånd att flyga om det finns särskilda skäl.

Enligt Transportstyrelsen ges tillstånd generellt sett inte för sådana ändamål som privatpersoners nöjesflygningar och kommersiella syften som bl.a. fotografering för försäljning.

Om start och landning ska ske inom en nationalpark där det även finns ett restriktionsområde krävs en separat ansökan till länsstyrelsen för just start och landning. Som exempel på områden och nationalparker där detta är fallet kan nämnas Sarek och Stora Sjöfallet.

Naturvårdsverkets vägledning om införande av flygrestriktioner

Naturvårdsverket publicerade i oktober 2022 en vägledning om införande av flygrestriktioner i skyddade områden (NV-07352-22). Vägledningen är riktad till handläggare på länsstyrelser eller kommuner som ser ett behov av en reglering av luftrummet för att skydda miljön och områden med natur- eller friluftsvärden från störning från bemannade och obemannade luftfartyg. Syftet är i första hand att ge vägledning om de möjligheter som finns att ansöka hos Transportstyrelsen om reglering för bemannade och obemannade luftfartyg i luftrummet för friluftsvärden eller naturvårdsändamål.

Naturvårdsverket uppmärksammar att frågan om reglering av luftrummet för naturvårdsändamål har varit föremål för diskussion under lång tid och att det finns motiv för att reglera luftrummet med föreskrifter för skyddade områden, främst naturreservat och nationalparker, och detta är något som inte motsägs av miljöbalkens bestämmelser. Naturvårdsverket pekar samtidigt på att Transportstyrelsen bedömer att de enligt luftfartslagen och luftfartsförordningen är den myndighet som har mandat att reglera luftrummet i Sverige och att det kan uppstå otydlighet och problem för luftrumets användare när andra än Transportstyrelsen reglerar luftrummet. Införande av restriktioner i luftrummet kan vidare få konsekvenser för luftfarten och flygrutter i ett större område än där restriktioner införs, och detta är även något som kan påverka flygsäkerheten.

Naturvårdsverket konstaterar att Transportstyrelsen är den myndighet som har överblick över luftrummet och kan utreda konsekvenser av införande av förbud eller restriktioner. Naturvårdsverket pekar även på att det finns önskemål från Transportstyrelsen om att Naturvårdsverket och länsstyrelserna ska upphöra med att reglera luftrummet framöver och att dessa myndigheter även bör ta bort de bestämmelser som finns i dag om luftrum kopplat till skyddade områden. Naturvårdsverket bedömer att eftersom det finns möjlighet

att ansöka om restriktionsområden för luftfart och numera även UAS-zoner med inskränkningar för UAS hos Transportstyrelsen är detta i dagsläget den mest ändamålsenliga vägen att gå för att reglera luftrummet i skyddade områden.

Överklagande av myndighetsbeslut

Den som är missnöjd med ett myndighetsbeslut, t.ex. om nyttjande av luftrummet, kan överklaga beslutet till förvaltningsrätten. Ett sådant överklagande måste göras skriftligt. Om den som har överklagat till förvaltningsrätten inte är nöjd med beslutet kan förvaltningsrättens dom överklagas vidare till kammarrätten. Ett sådant överklagande måste göras skriftligt, och i förvaltningsrättens dom finns det angivet inom vilken tid och till vilken kammarrätt överklagandet ska göras. Efter att kammarrätten har gett prövningstillstånd, om detta krävs, avgörs målet i regel på de handlingar som lämnats in till förvaltningsrätten. Parterna behöver vanligtvis inte komma till domstolen. De flesta av kammarrättens beslut och domar kan överklagas.

Det finns även möjlighet att överklaga kammarrättens dom till Högsta förvaltningsdomstolen, men i de flesta mål krävs prövningstillstånd vilket innebär att alla överklaganden inte tas upp till prövning. Högsta förvaltningsdomstolen lämnar bara prövningstillstånd om ett avgörande i denna instans antingen kan få betydelse som prejudikat, dvs. ge ledning för hur andra liknande fall ska bedömas, eller om det finns synnerliga skäl. Det räcker som regel inte att kammarrätten kan ha dömt fel för att Högsta förvaltningsdomstolen ska pröva målet.

Om inhibition av beslut

En överinstans som ska pröva ett överklagande får bestämma att det överklagade beslutet tills vidare inte ska gälla, s.k. inhibition. Det är oftast en allmän förvaltningsdomstol som är överinstans. Att ett beslut gäller omedelbart betyder att beslutet får verkställas direkt även om det har överklagats till en högre instans. För den som klagar kan det vara av stor betydelse att det överklagade beslutet inte blir gällande förrän det har prövats av den högre instansen. Det kan t.o.m. vara så att verkningarna för den som överklagar är sådana att det är svårt eller rent av omöjligt att i efterhand – om beslutet sedan upphävs av den högre instansen – få kompensation för den förlust som tillfogats genom verkställigheten av det överklagade beslutet. Det är mot denna bakgrund som den överinstans som ska pröva ett överklagande har fått möjlighet att bestämma om inhibition.

En fråga om inhibition kan tas upp antingen på begäran av den som överklagar eller initieras av den instans som ska pröva överklagandet. Begäran om inhibition ska prövas av den överinstans som ska pröva överklagandet i sak. Den överprövande myndigheten, normalt en allmän förvaltningsdomstol, får inte pröva ett inhibitionsyrkande förrän den har fått in ett överklagande i sakfrågan.

Bedömningen av inhibitionsfrågan bör utgå från betydelsen för den överklagande parten av att beslutet inte verkställs direkt och sannolikheten att överklagandet kan komma att bifallas.

Om den klagande har begärt inhibition ska den överprövande myndigheten skyndsamt pröva frågan om inhibition. Den myndighet som får in ett överklagande som innehåller ett inhibitionsyrkande ska därför som regel skyndsamt överlämna överklagandet till den överprövande instansen. Detta gäller även om beslutsmyndigheten omedelbart ändrar sitt beslut på det sätt som den överklagande parten begärt.

Om den överprövande myndigheten beslutar om inhibition gäller inhibitionsbeslutet omedelbart. Ett inhibitionsbeslut gäller tills något annat har beslutats eller tills ärendet eller målet har avgjorts slutligt.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om att införa ett snabbspår vid prövning av nedstängning av luftrummet vill utskottet peka på att Transportstyrelsen är den myndighet som kan meddela föreskrifter eller besluta om inskränkningar eller förbud mot luftfart genom att upprätta s.k. restriktionsområden. Om start och landning ska ske inom en nationalpark där det även finns ett restriktionsområde krävs en separat ansökan till länsstyrelsen för start och landning. Den som är missnöjd med ett beslut om att inte kunna nyttja luftrummet inom ett restriktionsområde har på motsvarande sätt som även gäller vid andra typer av myndighetsbeslut möjlighet att överklaga beslutet till förvaltningsrätten som är första rättsinstans. Det finns därefter möjlighet att överklaga ett beslut vidare till kammarrätten och om prövningstillstånd ges till Högsta förvaltningsrätten. Utskottet har inget att invända mot hur den nuvarande ordningen är utformad i fråga om myndighetsbeslut och möjligheterna att överklaga till högre instanser och avstyrker därmed motion 2025/26:530 (S).

Hinderbelysning vid vindkraftverk

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att införa behovsanpassning av hinderbelysning. Utskottet hänvisar bl.a. till att Transportstyrelsen har genomfört en översyn inom området och vad som har aviserats om att nya föreskrifter om behovsstyrd hinderbelysning beräknas kunna införas under 2026.

Jämför reservation 15 (C) och 16 (MP).

Motionerna

Rickard Nordin m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2025/26:3582 yrkande 128 att bättre behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk

bör införas, om det finns lokala förutsättningar. Motionärerna anser att det måste finnas en större flexibilitet hos berörda myndigheter och att det ska vara enklare att ställa krav på teknik för att åtgärda problem eller begränsningar med de förnybara energislagen genom s.k. villkorade tillstånd.

Linus Lakso m.fl. (MP) vill i kommittémotion 2025/26:3275 yrkande 9 att det införs behovsstyrd hinderbelysning som standard vid etablering av vindkraftverk. Enligt motionärerna är det fullt möjligt att installera behovsstyrd hinderbelysning som tänds när ett flygplan närmar sig och är släckt under övrig tid.

Åsa Eriksson (S) anser i motion 2025/26:716 att behovsstyrd hinderbelysning för både land- och havsbaserade vindkraftverk bör påbjudas. Enligt motionären är det hög tid att Sverige använder befintlig teknik för att minska ljusföroreningar.

Magnus Berntsson och Kjell-Arne Ottosson (båda KD) anser i motion 2025/26:3663 att regeringen bör säkerställa att Transportstyrelsen och andra berörda myndigheter fullt ut använder och utvecklar de möjligheter som finns till behovsstyrd hinderbelysning på såväl land- som havsbaserade vindkraftverk. Genom att stärka myndigheternas uppdrag att konsekvent använda behovsstyrd hinderbelysning kan acceptansen för vindkraft öka samtidigt som miljö och människors livskvalitet värnas.

Bakgrund och pågående arbete

Gällande rätt

Chicagokonventionen (Doc 7300/9) utgör grunden till det internationella samarbete som drivs av ICAO. Den internationella regleringen av hinderbelysning återfinns i konventionens bilaga 14. Enligt reglerna ska ett vindkraftverk markeras och/eller förses med ljus om det klassas som ett hinder för luftfarten, och respektive medlemsstat får avgöra om det behövs någon ytterligare markering. Det saknas harmoniserad lagstiftning inom EU för markering av hinder som ligger utanför en flygplats hinderbegränsande ytor.

Den 4 december 2020 beslutade Transportstyrelsen med stöd av luftfartsförordningens (2010:770) regler i 6 kap. om flyghinder m.m. och 12 kap. om bemyndiganden om föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten och om flyghinderanmälan (TSFS 2020:88). Dessa föreskrifter ersatte de tidigare föreskrifterna (TSFS 2010:155) och ska tillämpas vid markering av föremål som har en höjd av 45 meter eller högre över mark- eller vattenytan och som ligger utanför en flygplats fastställda hinderbegränsande ytor. I föreskrifterna finns bl.a. regler om markering av vindkraftverk och särskilda bestämmelser för vindkraftsparkar och placering av ljus. I bilagorna till föreskrifterna anges även metod för markering av vindkraftverk.

Transportstyrelsens arbete med översyn av regler

Vindkraften spelar en viktig roll för energiomställningen och elektrifieringen av samhället, och utbyggnaden av ny vindkraft går snabbt.

Transportstyrelsen fick i regleringsbrevet för 2021 i uppdrag att redogöra för hur myndighetens föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten och om flyghinderanmälan förhåller sig till de internationella standarder och rekommendationer som anges i Chicago-konventionens bilaga 14 Aerodromes i fråga om möjligheten att bevilja undantag från reglerna och tillåta behovsstyrd hinderbelysning för vindkraftverk. I uppdraget ingick även att redovisa en jämförelse mellan det svenska regelverket och andra relevanta europeiska länders nationella regelverk om behovsstyrd hinderbelysning.

Transportstyrelsen redovisade i december 2021 rapporten Behovsstyrd hinderbelysning för vindkraftverk – en jämförelse mellan nationella och internationella krav (TSL 2021-5732) till det dåvarande Infrastrukturdepartementet. Utifrån den jämförelse som Transportstyrelsen gjorde mellan åtta europeiska länder konstaterade man att det finns stora skillnader mellan länderna i fråga om krav på markering av vindkraftverk. När det gäller hantering och tillämpning av behovsstyrda system för hinderbelysning konstaterade man att även detta ser olika ut i de olika länderna. Transportstyrelsen pekade på att en betydande skillnad mellan Sverige och övriga länder är användandet av det nationella luftrummet och hur militären opererar tillsammans med den civila trafiken. Det sätt som den svenska Försvarsmakten opererar på är unikt och förekommer inte i något annat land i Europa. Transportstyrelsen ansåg därför att det är näst intill omöjligt att säga att upplägg för behovsstyrd hinderbelysning som fungerar i ett annat land automatiskt även fungerar i Sverige. Transportstyrelsen pekade på att om behovsstyrda system för hinderbelysning ska kunna tillämpas i Sverige krävs stora ingrepp i den nationella modellen för samexistens i det svenska luftrummet.

Mot bakgrund av Transportstyrelsens ovannämnda rapport och att kraven i den nu gällande föreskriften (TSFS 2020:88) till viss del skiljer sig från ICAO:s rekommendationer och att Sverige därmed har striktare regler, tog Transportstyrelsen fram ett förslag till ändringar i de nuvarande reglerna. Förslaget remitterades till den 31 mars 2025 och Transportstyrelsen har där efter utvärderat de synpunkter som framfördes och utifrån detta tagit fram ett reviderat förslag till nya föreskrifter.

Transportstyrelsen anser att eftersom de föreslagna reglerna innebär lättnader, bl.a. att äldre markeringar får behållas tills de behöver bytas ut, skulle en strikt tillämpning av den nu gällande föreskriften efter årsskiftet 2025/26 innebära orimliga kostnader för många som äger objekt som ska markeras. Myndigheten arbetar dessutom med en översyn av regelverket, där de kommande föreskrifterna beräknas innebära mer ändamålsenliga och mindre långtgående krav än dagens bestämmelser. En strikt tillämpning av nuvarande regler skulle därför tvinga fram omfattande åtgärder som inom kort

ändå skulle behöva omprövas. Transportstyrelsen har nyligen prövat ett flertal ansökningar om undantag och konstaterat att befintliga markeringar som satts upp enligt tidigare föreskrifter, under förutsättning att de underhålls, fortfarande ger tillräcklig synlighet för luftfarten och inte medför en oacceptabel risk. Den rådande säkerhetsnivån bedöms därmed bestå under den begränsade tidsperioden fram till dess att de nya föreskrifterna kan träda i kraft. Mot denna bakgrund anser Transportstyrelsen att det inte är proportionerligt att kräva anpassning redan vid årsskiftet 2025/26. För att underlätta för berörda ägare finns dessutom ett förenklat undantagsförfarande där ingen särskild säkerhetsbevisning krävs.

Med anledning av att arbetet blivit försenat beräknar Transportstyrelsen att nya föreskrifter kommer att kunna träda i kraft under 2026. Frågan om ändringar av regler för behovsstyrd hinderbelysning bereds således fortfarande inom Transportstyrelsen.

Samverkan med Försvarsmakten

Försvarsmakten fick i regleringsbrevet för 2020 i uppdrag att analysera jämförbara länders och grannländers erfarenheter av fungerande samexistens mellan försvarsmakt och kraftigt utbyggd vindkraft inom samma geografiska område samt att återkomma med förslag på hur det svenska systemet kan förbättras i det avseendet. Försvarsmakten presenterade i oktober 2022 en promemoria med en slutlig redovisning av uppdraget (FM2022-14512:1). Av promemorian framgår att Totalförsvarets forskningsinstitut under 2020–2022 tog fram ett kunskapsunderlag om samexistens mellan försvarsintressen och vindkraft där flera statliga myndigheter, länsstyrelser och privata aktörer deltog. I promemorian pekar Försvarsmakten på Transportstyrelsens uppdrag om behovsstyrd hinderbelysning för vindkraftverk och att Transportstyrelsen i sitt uppdrag samverkade med Försvarsmakten, se vidare i föregående avsnitt. Försvarsmakten konstaterar i sin promemoria att Försvarsmaktens ställningstagande i juni 2021 var att fortsätta att avstyrka behovsstyrd hinderbelysning och att denna bedömning inte har förändrats sedan dess (dnr FM2021-15034:3, FM2022-14512:1).

Transportstyrelsen hade i december 2025 ett möte med Försvarsmakten och Svenska kraftnät för samverkan inför att ett nytt förslag till föreskrifter om hinderbelysning skickades ut på remiss i januari 2026, se ovan.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsyrkanden om behovsstyrd hinderbelysning, senast i betänkande 2024/25:TU13. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning till att det pågår en översyn i frågan.

Utskottets ställningstagande

Utbyggnaden av ny vindkraft går snabbt och utskottet vill inledningsvis framhålla dess betydelse och viktiga del i energiomställningen och elektrifieringen av samhället. När det gäller frågan om behovsstyrd hinderbelysning vid vindkraftverk utfärdade Transportstyrelsen under 2020 nya föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten. Utskottet påminner i sammanhanget om att Transportstyrelsen efter att ha genomfört en översyn om behovsstyrd hinderbelysning vid vindkraftverk redovisade en rapport i december 2021 som bl.a. visade att det finns en betydande skillnad mellan Sverige och övriga länder i fråga om användandet av det nationella luftrummet och hur militären opererar tillsammans med den civila trafiken. Mot bakgrund av att kraven i den nu gällande föreskriften om behovsstyrd hinderbelysning till viss del skiljer från ICAO:s rekommendationer och att Sverige har striktare regler än flera andra länder har Transportstyrelsen arbetat vidare med frågan och tagit fram ett reviderat förslag till nya föreskrifter. Utskottet ser positivt på att Transportstyrelsen i december 2025 hade ett samverkansmöte med Försvarsmakten och Svenska kraftnät och att Transportstyrelsen därefter har skickat ut ett förslag till nya föreskrifter på remiss till berörda aktörer. Utskottet välkomnar den information som Transportstyrelsen har lämnat om att de nya föreskrifterna om behovsstyrd hinderbelysning vid vindkraftverk beräknas kunna införas under 2026. Då utskottet inte finner anledning att föregripa den pågående processen avstyrker utskottet motionerna 2025/26:716 (S), 2025/26:3275 (MP) yrkande 9, 2025/26:3582 (C) yrkande 128 och 2025/26:3663 (KD).

Luftfartsavtal och direktförbindelse mellan Sverige och vissa länder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om luftfartsavtal och direktflygförbindelse med vissa länder. Utskottet anser att tillgången till internationella flygförbindelser är viktig för både enskilda människor och näringslivet och påminner om att regeringen bl.a. verkar i det skandinaviska luftfartssamarbetet för att förbättra Sveriges luftfartsförbindelser med tredjeländer. Utskottet finner för närvarande inte anledning att ta något initiativ i dessa frågor.

Motionerna

Serkan Köse och Ola Möller (båda S) anser i motion 2025/26:908 att regeringen bör utreda möjligheten att återuppta direktflyg mellan Sverige och den kurdiska regionen i Irak (KRG), särskilt till städer som Erbil och Sulaymaniyah. Motionärerna pekar på att Sverige har en stor och växande diaspora

med rötter i irakiska Kurdistan samt att Sverige behöver ett utrikespolitiskt perspektiv som ser resande, handel och mellanfolkliga relationer som en del av ett öppet och globalt samhälle.

Markus Wiechel m.fl. (SD) framhåller i motion 2025/26:3073 behovet av att teckna ett luftfartsavtal mellan Sverige och Taiwan. Enligt motionärerna är potentialen med en direkt flygförbindelse mellan Sverige och Taiwan enorm och skulle kunna bidra till ett ännu bättre samarbete mellan våra länder.

Alexandra Anstrell (M) framför i motion 2025/26:2080 att Sverige bör överväga att verka för att EU stöder Nepal i syfte att skapa förutsättningar för att direktflyg mellan EU och Nepal ska kunna återupptas. Genom att återinföra direktflyg från Europa till Nepal skulle man enligt motionären kunna öka efterfrågan på flygningar till Nepal och därmed främja ökad internationell rörlighet till och från landet.

Bakgrund och pågående arbete

Allmänt om luftfartsavtal

För att bedriva internationella flygtransporter krävs tillstånd eller medgivande av de stater som berörs. För att ge den internationella regelbundna trafiken (linjefarten) stabila förutsättningar ingår de flesta stater luftfartsavtal med varandra. Avtal mellan två länder (parter) kallas bilaterala medan avtal mellan flera länder (parter) kallas multilaterala. Vanligast är bilaterala avtal. De skandinaviska länderna har sedan många år ett särskilt samarbete på luftfartsområdet och Danmark, Norge och Sverige brukar ingå i princip likalydande bilaterala avtal med andra länder.

I avtalen finns bestämmelser om mellan vilka orter (punkter) trafiken får bedrivas. Det finns också bl.a. bestämmelser om vilka eller hur många flygbolag som kan få tillträde till marknaden, och ibland finns begränsningar av antalet flygningar eller kapacitetsinsatsen i övrigt.

EU-kommissionen kan få mandat av rådet att förhandla luftfartsavtal med länder utanför EU, Norge, Island och Lichtenstein. Det finns två typer av avtal som EU kan ingå, heltäckande eller horisontella. Om EU har ingått ett heltäckande avtal med en stat sätts medlemsstaternas bilaterala avtal med den staten ur spel. Om EU har ingått ett horisontellt avtal innebär det att EU och den andra staten har kommit överens i vissa frågor.

Luftfartsavtal om direktflyg mellan Sverige och den kurdiska regionen i Irak

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) besvarade den 7 juni 2023 en skriftlig fråga om huruvida han kommer att agera för att det ska bli möjligt att flyga direkt mellan Sverige och Irak på samma sätt som det är möjligt från våra grannländer och andra EU-länder (fr. 2022/23:714). I sitt svar pekade ministern på att det i Sverige är Transportstyrelsen som prövar frågor om trafiktillstånd för luftfart i regelbunden trafik och bestämmer de villkor

som ska gälla i de enskilda fallen. Vid prövningen ska Transportstyrelsen särskilt beakta bl.a. eventuella hinder mot den sökta verksamheten med hänsyn till flygsäkerhet, luftfartsskydd och miljö. Ministern pekade vidare på att EU:s flygsäkerhetsbyrå (Easa) sedan 2017 har en säkerhetsrekommendation som visar på en hög risknivå för civila flygningar i irakiskt luftrum, vilken kvarstår och har förlängts vid ett flertal tillfällen. Enligt ministern gör Transportstyrelsen vid sin bedömning om trafiktillstånd en helhetsbedömning baserad på tillgänglig information med hänsyn till flygsäkerheten i Irak.

Luftfartsavtal om direktflyg mellan EU och Nepal

I februari 2009 undertecknades ett samarbetsavtal inom luftfartsområdet mellan EU och Nepal som trädde i kraft i juni 2015. Avtalet gör det möjligt för alla flygbolag inom EU att bedriva flygtrafik mellan Nepal och de EU-medlemsstater som har ett bilateralt avtal med Nepal och tillgängliga trafikrättigheter. Avtalet innehåller bl.a. bestämmelser om säkerhet, beskattning av flygbränsle och vissa konkurrensregler.

Sedan december 2013 återfinns samtliga flygbolag från Nepal på EU:s s.k. svarta lista för flygbolag, dvs. de bolag som är förbjudna att flyga inom EU på grund av brister i fråga om att följa de internationella säkerhetsstandarder som gäller inom luftfarten. Det innebär att det inte är möjligt för nepalesiska flygbolag att bedriva trafik inom EU. Det finns dock inga hinder för de europeiska flygbolagen att etablera och bedriva trafik mellan EU och Nepal, under förutsättning att det sker i linje med det samarbetsavtal som ingicks 2009.

Luftfartsavtal om direktflyg mellan Sverige och Taiwan

Dåvarande statsrådet Tomas Eneroth (S) besvarade den 4 maj 2022 en skriftlig fråga om huruvida han avsåg att verka för att underteckna ett allmänt luftfartsavtal med Taiwan i syfte att få en direkt flygförbindelse mellan länderna (fr. 2021/22:1493). I sitt svar pekade statsrådet på att tillgången till internationella flygförbindelser är viktig för både enskilda människor och näringslivet och att regeringen därför bl.a. verkar i det skandinaviska luftfartssamarbetet för att förbättra Sveriges luftfartsförbindelser med tredjeländer. Statsrådet pekade vidare på att ett traditionellt luftfartsavtal reglerar trafikrättigheter och även andra förhållanden inom luftfartsrelationer mellan stater samt att möjligheterna till långväga luftfartsförbindelser förbättras genom övergripande avtal även på EU-nivå. Statsrådet pekade avslutningsvis på att ett luftfartsavtal inte är något krav för att påbörja direkttrafik och konstaterade att om ett flygbolag vill etablera en direktförbindelse mellan Taiwan och Sverige kan flygbolaget genom ordinarie förfarande ansöka om trafiktillstånd hos Transportstyrelsen.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag om direktflygförbindelser mellan Sverige och Taiwan liksom Sverige och Nepal, senast i betänkande 2024/25:TU13. Utskottet avstyrkte motionsyrkandena med hänvisning bl.a. till regeringens medverkan i det skandinaviska luftfartssamarbetet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att tillgången till internationella flygförbindelser är viktig för både enskilda människor och näringslivet. I fråga om luftfartsavtal om direktflyg mellan Sverige och tredje land påminner utskottet om att regeringen bl.a. verkar i det skandinaviska luftfartssamarbetet för att förbättra Sveriges luftfartsförbindelser med tredjeländer. Utskottet påminner också om att det är Transportstyrelsen som prövar frågor om trafiktillstånd för luftfart i regelbunden trafik och bestämmer de villkor som ska gälla i de enskilda fallen. Vid prövningen ska Transportstyrelsen särskilt beakta bl.a. eventuella hinder mot den sökta verksamheten med hänsyn till flygsäkerhet, luftfartsskydd och miljö. I frågan om direktflyg mellan EU och Nepal påminner utskottet om att det finns ett samarbetsavtal mellan EU och Nepal inom luftfartsområdet. Utskottet konstaterar samtidigt att samtliga flygbolag från Nepal sedan december 2013 återfinns på EU:s s.k. svarta lista för flygbolag och att de därmed är förbjudna att flyga inom EU. Utskottet framhåller att de internationella säkerhetsstandarder som gäller inom luftfarten ovillkorligen måste följas. Mot bakgrund av det som anförs här finner utskottet för närvarande inte anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2025/26:908 (S), 2025/26:2080 (M) och 2025/26:3073 (SD).

Reservationer

1. Finansiering och drift av flygplatser, punkt 1 (S)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 35.2 och 68 samt avslår motionerna

2025/26:127 av Rashid Farivar och Jimmy Ståhl (båda SD),

2025/26:331 av Bo Broman (SD),

2025/26:359 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),

2025/26:558 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 7,

2025/26:1263 av Louise Thunström m.fl. (S),

2025/26:1596 av Sofia Amløh m.fl. (S),

2025/26:1691 av Ann-Sofie Alm och Cecilia Gustafsson (båda M),

2025/26:2511 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2025/26:2584 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:2601 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,

2025/26:3685 av Cecilia Engström (KD) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 49, 52 och 67.

Ställningstagande

Sverige är ett glest befolkat land med stora geografiska avstånd och en placering i Europas utkant. Vi är därmed starkt beroende av en väl fungerande flygtrafik. Vi anser att en effektiv och hållbar flygpolitik är av yttersta vikt för individer och näringsliv och för att vårt land ska hålla samman. Vi vill därför framhålla behovet av förstärkt nationell samordning av luftfartens infrastruktur. Vi vill vidare peka på behovet av att stärka statens förmåga och ambition att upphandla flygförbindelser för att binda samman vårt geografiskt stora land. Vi vill därför se en utökning av Trafikverkets resurser för trafikavtal för att staten ska ha ökad förmåga att upphandla samhällsviktiga flyglinjer.

2. Finansiering och drift av flygplatser, punkt 1 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 49, 52 och 67 samt avslår motionerna

2025/26:127 av Rashid Farivar och Jimmy Ståhl (båda SD),

2025/26:331 av Bo Broman (SD),

2025/26:359 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),

2025/26:558 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 7,

2025/26:1263 av Louise Thunström m.fl. (S),

2025/26:1596 av Sofia Amloh m.fl. (S),

2025/26:1691 av Ann-Sofie Alm och Cecilia Gustafsson (båda M),

2025/26:2511 av Jesper Skalberg Karlsson (M),

2025/26:2584 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:2601 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 35.2 och 68 samt

2025/26:3685 av Cecilia Engström (KD).

Ställningstagande

Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjligheten att på ett enkelt sätt ta sig till andra destinationer inom landet, och vidare ut i världen. Jag vill understryka att både enskilda och näringslivet behöver ett väl fungerande flyg och tillgång till regionala flygplatser och att detta skapar arbetstillfällen, förbättrar möjligheterna till turism och binder samman Sverige. När EU-kommissionen tidigare har genomfört granskningar av en rad regionala flygplatser som får statsstöd har det rått osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa. Jag anser därför att regeringen måste verka för att denna osäkerhet upphör och att det är viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg.

Jag vill i detta sammanhang även betona behovet av att se över Swedavias vinstdelningsmodell i syfte att uppnå en bättre intäktsfördelning och stärka de regionala flygplatsernas funktionalitet. Icke-statliga flygplatser har i flera fall en svår ekonomisk situation och det är därför angeläget att staten skapar långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för de regionala icke-statliga flygplatserna.

Flygtrafikledning och säkerhetsverksamhet finansieras under normala förhållanden genom att avgifter tas ut på flygbolagens passagerar- och godstrafik. I en kris faller dock dessa avgifter till i princip noll. Eftersom säkerhet är helt grundläggande kan flyget inte startas om inte dessa system är finansierade. Jag anser att staten borde ta ett större ansvar för att säkerställa att dessa system underhålls och driftsätts även om flygtrafiken är väldigt svag. För de statliga flygplatserna bör Swedavia bemyndigas i detta avseende och jag anser att staten också måste kunna gå in med ekonomiska garantier när det gäller de regionala flygplatserna och se till så att verksamheten fungerar. Även under en kris – och kanske i synnerhet då – måste landets finmaskiga flygplatsnätverk fungera och en säker operativ verksamhet kunna bedrivas. Exakt hur detta ska gå till anser jag behöver utredas. Det kan handla om att staten behöver skjuta till pengar genom kapitaltillskott till Swedavia och att t.ex. anslagsfinansieringen till Luftfartsverket ses över. Jag anser vidare att motsvarande ersättning för uteblivna rörelseintäkter även måste ges till regionala flygplatser och flygtrafikledningstjänster och att man också behöver se över såväl låne-ramar och ekonomisk styrning som Swedavias avkastningsmål.

3. Finansiering och drift av flygplatser, punkt 1 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 6 och
avslår motionerna

2025/26:127 av Rashid Farivar och Jimmy Ståhl (båda SD),

2025/26:331 av Bo Broman (SD),

2025/26:359 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S),

2025/26:558 av Lars Johnsson m.fl. (M) yrkande 7,

2025/26:1263 av Louise Thunström m.fl. (S),

2025/26:1596 av Sofia Amløh m.fl. (S),

2025/26:1691 av Ann-Sofie Alm och Cecilia Gustafsson (båda M),

2025/26:2511 av Jesper Skälberg Karlsson (M),

2025/26:2584 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:2601 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 35.2 och 68,

2025/26:3685 av Cecilia Engström (KD) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 49, 52 och 67.

Ställningstagande

Undervägsavgifter är avgifter som flygplan som trafikerar luftrummet men nödvändigtvis inte landar betalar. De pengar som kommer in bekostar bl.a. Luftfartsverkets flygtrafikledningstjänster men går även ut till ett stort antal beredskapsflygplatser. Ordningen med undervägsavgifter är reglerad på EU-nivå och systemet hanterar ca 2 miljarder kronor per år. Jag vill peka på att det behövs en översyn av flygets undervägsavgifter eftersom jag anser att det behöver utredas om det är i enlighet med EU:s regelverk att pengar går till enskilda flygplatser.

4. Beredskapsflygplatser, punkt 2 (S)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 75 och
avslår motionerna

2025/26:204 av Josef Fransson (SD),

2025/26:964 av Rashid Farivar och Nima Gholam Ali Pour (båda SD) yrkande
1,

2025/26:1082 av Markus Kauppinen m.fl. (S) yrkande 5,

2025/26:2597 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:2620 av Rickard Nordin (C),

2025/26:3323 av Camilla Brunsberg (M),

2025/26:3630 av Magnus Jacobsson och Magnus Berntsson (båda KD) och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 68.

Ställningstagande

Vi vill framhålla att Sverige, med sina långa avstånd och sin placering i Europas utkant, är starkt beroende av en väl fungerande flygtrafik. En effektiv och hållbar flygpolitik är av yttersta vikt för såväl individer och näringslivet som nationell samhörighet. Vi vill framhålla att det är viktigt att den samhällsviktiga luftfarten förstärks och att det är viktigt att se till att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser.

5. Beredskapsflygplatser, punkt 2 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 68 och

avslår motionerna

2025/26:204 av Josef Fransson (SD),

2025/26:964 av Rashid Farivar och Nima Gholam Ali Pour (båda SD) yrkande 1,

2025/26:1082 av Markus Kauppinen m.fl. (S) yrkande 5,

2025/26:2597 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD),

2025/26:2620 av Rickard Nordin (C),

2025/26:3323 av Camilla Brunsberg (M),

2025/26:3630 av Magnus Jacobsson och Magnus Berntsson (båda KD) och

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 75.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att det i dag saknas en plan för hur en miniminivå för transporter inom de olika transportslagen ska se ut och att detta är något som skapar osäkerhet för både allmänheten och näringslivet. Under covid-19-pandemin fick staten t.ex. gå in och upphandla trafikplikt för en del flyglinjer, något som uppfattades som en ad hoc-hantering. Jag vill därför se ett tydliggörande av vilken typ av miniminivå inom transportsystemen som garanteras vid en kris och att regeringen tar fram en plan för hur man från statligt håll avser att tillsammans med myndigheter och näringslivet säkerställa miniminivåer för flygtransporter under en allvarlig störning. Därmed vill jag framhålla behovet av att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet i fråga om samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris.

6. Arlanda och Bromma flygplats, punkt 3 (S, V, MP)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V), Linus Lakso (MP) och Zara Leghissa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 72,
2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 3 och 4 samt
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 76 och 77 samt
bifaller delvis motion
2025/26:3584 av Mattias Vepsä m.fl. (S) yrkande 18.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att framför allt affärs- och tjänsteflygandet har minskat kraftigt och att alla bedömningar och prognoser visar att inrikesflyget är permanent förändrat. Det helstatligt ägda svenska bolaget Swedavia har i dag tio flygplatser, varav fyra för internationell trafik och övriga för regional trafik. Dessvärre klarar bolaget i dag inte sina finansiella mål och är därför i behov av insatser och investeringar som stärker resultatet och kan generera avkastning och utdelning till staten. Flygbolaget BRA har tidigare svarat för närmare 90 procent av trafiken på Bromma flygplats men har fr.o.m. 2025 ett sjuårigt avtal med SAS med Arlanda som bas i stället för Bromma. Det innebär att den verksamhet som i dag bedrivs vid Bromma bara har en mycket begränsad omfattning. Vi vill här också påminna om att även Swedavia har påtalat att det saknas affärsmässiga förutsättningar att driva Bromma vidare.

Samtidigt kan vi konstatera att Tidöavtalet stipulerar att Bromma flygplats ska bevaras och att det därmed inte kommer att fattas något beslut om att lägga ned Bromma flygplats under den innevarande mandatperioden. Vi menar att regeringen därmed förklarar sig villig att behålla en flygplats utan flyg samtidigt som möjligheterna försämras att stärka upp och utveckla Arlanda som nordiskt flygcentrum. Vi anser därför att konsekvenserna för Swedavias ekonomi av att behålla Bromma som flygplats behöver redovisas. Detta gäller konsekvenserna för bolagets lönsamhet och möjlighet att leverera avkastning till staten, men även för utvecklingen av Arlanda samt vilka ökade kostnader för drift av andra flygplatser runt om i landet som följer av merkostnaderna för fortsatt drift av Bromma.

För att få en någorlunda fungerande inrikesmarknad anser vi att det krävs en konsolidering av inrikesflyget och att linjerna samlas på Arlanda. Vi anser att Bromma flygplats är en flygplats som skulle kunna läggas ned i närtid och att det kvarvarande Brommaflyget enkelt skulle kunna flyttas över till Arlanda. För att möjliggöra en nedläggning av Bromma anser vi att flygplatsen bör tas bort från det nationella basutbudet av flygplatser.

Det stora område där Bromma flygplats ligger har i snart ett decennium pekats ut som stadsutvecklingsområde och det utgör en viktig del av Stockholms stads bostadspotential. Vi vill framhålla den fantastiska möjlighet som finns att omvandla dagens flygplatsområde till en levande stadsdel med tiotusentals nya bostäder, arbetsplatser och grönområden. En sådan omvandling

går också helt i linje med nationella och lokala miljömål om minskade utsläpp av växthusgaser, minskat buller och bättre folkhälsa – detta i en tid när det råder bostadsbrist i Sverige och det fortfarande finns ett enormt behov av och stor efterfrågan på bostäder i Stockholm. Vi anser därmed att Bromma flygplats snarast bör avvecklas. Vi menar att detta är rätt beslut för både klimatet och bostadsbyggandet, men även sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Enligt de utredningar som gjorts om Bromma flygplats behövs en s.k. brommafiering av Arlandas terminaler, dvs. att terminalerna ska göras logistiskt smidiga på motsvarande sätt som på Bromma. Ansvaret för att genomföra en sådan förändring ligger i så fall på Swedavia. Vi vill även framhålla att Arlandas konkurrenskraft också förutsätter bättre och mer prisvärda markkommunikationer till och från Stockholm och andra inmatningsorter.

7. Flygets klimatpåverkan, punkt 4 (S)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 70–72 och

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 38,

bifaller delvis motionerna

2025/26:1918 av Mathias Tegnér (S),

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 144 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 76 och

avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 71 och 73,

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 8,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 12,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 146 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 77.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att samtidigt som flyget har stor betydelse för svensk ekonomi och konkurrenskraft måste det bidra till klimatomställningen. Vi har därför drivit på för att flyget ska bära sina kostnader genom EU:s utsläppshandel och vi anser att det är rimligt att flygets klimateffekter i allt

större utsträckning hanteras på EU-nivå, t.ex. genom krav på inblandning av hållbara flygbränslen och genom att den fria tilldelningen av utsläppsätter fasas ut. För att möta klimatutmaningarna anser vi att Sverige måste ta ledningen och göras till föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg.

Vi vill framhålla behovet av en nationell strategi för förnybara drivmedel för luftfarten. Vi anser att målet måste vara att allt flyg som lyfter från svenska flygplatser ska vara fossilfritt. Vi anser även att Sverige bör fortsätta verka för att möjliggöra internationell beskattning av flygbränsle. Svenskt biobränsle och utveckling av nya hållbara flygbränslen kan både bidra till minskade utsläpp och skapa nya arbetstillfällen. Vi anser därför att forskningen om och utvecklingen av förnybart flygbränsle måste skyndas på i syfte att få ned fossilbränsleanvändningen i flygverksamheten.

8. Flygets klimatpåverkan, punkt 4 (V)

av Malin Östh (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 71 och 73 samt

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 1,

bifaller delvis motionerna

2025/26:1918 av Mathias Tegnér (S),

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 12 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 146 och

avslår motionerna

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 2 och 8,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 144,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 70–72,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 76 och 77 samt

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 38.

Ställningstagande

Jag vill peka på att ett konkret sätt att minska utsläppen från flygbranschen är att successivt flytta över resenärer från flyg till mer hållbara transportslag och att öka det digitala arbetet som ett alternativ till flyg. Inom Vänsterpartiet verkar vi därför för en successiv avveckling av vissa flygplatser och flyglinjer. Jag anser att flyget ska avvecklas på sträckor där det finns en fungerande järnvägslinje med tillräcklig frekvens, tillräckliga förbindelser på lämpliga

tidpunkter och där resan kan göras på fyra timmar eller mindre. Flyglinjer kan enligt min mening inte motiveras ur tillgänglighetssynpunkt på dessa sträckor. Jag vill här även påminna om att en liknande typ av krav har ställts i Frankrike som villkor för krisstöd till flyget och att Frankrike sedan mars 2023 förbjuder inrikes flygresor på sträckor där tågresor på två och en halv timme eller mindre är ett alternativ. Den nya lagen innebär att tågavgångarna på de sträckor som omfattas måste vara täta, punktliga och dimensionerade för att ta emot alla passagerare som annars skulle flyga. Förbudet har godkänts av EU och EU-kommissionen har pekat på att en positiv effekt av förbudet är att det sätter press på järnvägsbolagen att erbjuda tjänster av hög kvalitet. Jag anser därmed att regeringen bör återkomma med förslag som innebär att flyglinjer avvecklas på de sträckor där det finns en fungerande järnvägslinje med tillräcklig frekvens.

Det behövs dock givetvis fler ekonomiska styrmedel och andra åtgärder som tillsammans leder till minskade utsläpp från flygsektorn, bl.a. bör subventioner till flygplatser avvecklas när de inte är motiverade av beredskaps- eller regionalpolitiska skäl. Vidare behöver det flyg som ska vara kvar ställas om. Dessvärre är bristen på hållbara biobränslen ett stort problem samtidigt som de elektrifierade flygplan som finns i dag inte är tekniskt mogna för kommersiell användning vare sig på kort eller medellång sikt. Jag vill framhålla att flygets klimatomställning behöver skyndas på men att gradvis minskade utsläpp inte räcker. Den samlade forskningen visar att det enda sättet att minska flygets utsläpp i linje med Parisavtalet är att flygandet minskar, vilket måste ske i närtid. Det krävs sannolikt en halvering av flygresandet i kombination med en övergång till effektivare flygplan och förnybara bränslen för att utsläppen ska minska så att den globala uppvärmningen hålls långt under två grader. Jag anser därför att stöd bara bör ges till samhällsviktigt flyg och då villkoras med skarpa klimatkrav, såsom nedläggning av korta flyglinjer och harmonisering av klimatmålen med den övriga transportsektorns klimatmål. Jag vill peka på att sådana styrmedel är exempel på åtgärder som bör ingå i en handlingsplan för att minska flygets klimatutsläpp i både inrikes och internationell trafik. Jag anser att regeringen bör återkomma med en sådan handlingsplan för att minska flygsektorns klimatutsläpp i linje med de uppsatta målen.

Slutligen vill jag framhålla vikten av att verka för att förbjuda privatjet-flygplan. I arbetet med att komma bort från klimatutsläpp från flyget och optimera det flyg som kommer att behövas framöver utgör den växande skaran privatjet något som inte hör hit. De senaste fem åren har flygningarna med privatjet ökat med över 50 procent i Europa. Det innebär dessvärre att stora utsläpp genereras av ett mycket begränsat antal resenärer och utsläppen per flygstol är orimligt höga. Det är inte acceptabelt att denna typ av klimat-skadliga verksamhet fortgår och jag anser därför att den bör förbjudas. Inom EU har Frankrike, Irland, Nederländerna och Österrike tagit ett initiativ om att se över reglerna och att upprätta klimatåtgärder kring privatjetflygningarna i Europa. Jag anser att Sverige bör ansluta sig till detta och även verka för att

det på nationell basis införs en begränsning. Här vill jag även peka på att Swedavia inte behöver släppa in privatjetplan på sina flygplatser i den utsträckning som görs i dag.

9. Flygets klimatpåverkan, punkt 4 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 76 och 77,

bifaller delvis motionerna

2025/26:1918 av Mathias Tegnér (S),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 70 och

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 38 och

avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkandena 71 och 73,

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 8,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 12,

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 144 och 146 samt

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 71 och 72.

Ställningstagande

Flyget knyter ihop orter och länder och är en förutsättning för företagande och boende i hela landet. Flyget står för en mindre del av Sveriges utsläpp av växthusgaser och flygplanen blir alltmer energieffektiva, vilket är positivt. Jag anser samtidigt att flyget ska bära sina miljökostnader och att branschen på så sätt ska stimuleras till energieffektivisering och framställning av förnybara bränslen. Det EU-interna flyget kommer från 2026 att omfattas av EU:s utsläppshandel, men jag anser att kraven på hur utsläppsrätter tilldelas behöver skärpas. Jag vill även peka på att det är positivt att den internationella flygorganisationen ICAO har enats om åtgärder och mål för att minska klimatutsläppen från flyg. Sverige måste nu vara pådrivande för att ICAO-systemet faktiskt ska leverera. Jag anser även att de delar av Chicagokonventionen som begränsar effektiva ekonomiska styrmedel för internationella klimatutsläpp från flyg bör revideras. Därmed vill jag framhålla vikten av en hållbar omställning av flygsektorn.

Principen att jaga utsläppen och inte transporterna gäller även flyget. Flyget ska stå för sina utsläpp men samtidigt måste regionala flygplatser kunna vara konkurrenskraftiga då de har en stor betydelse för lokala jobb och företag. För

att höja omställningstempot i flygbranschen anser jag att det behövs åtgärder för att öka användningen av biobränsle i kombination med en satsning på forskning och innovation för att göra flyget mer energieffektivt och elektrifierat. Jag anser också att det behöver tas fram mål om att det svenska flyget ska vara fossilfritt innan 2040.

10. Flygets klimatpåverkan, punkt 4 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkandena 1, 2 och 8,

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 12 och

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkandena 144 och 146,

bifaller delvis motionerna

2025/26:1918 av Mathias Tegnér (S),

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 71 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 76 och

avslår motionerna

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 73,

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkandena 70–72,

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkande 77 och

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 38.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag med skärpa framhålla att utsläppen från flyget och svenskt flygande måste minska drastiskt. Jag vill även framhålla betydelsen av att i Sverige och inom EU verka för att det kommersiella flyget ska sluta subventioneras och i stället betala sina egna kostnader och för sin klimatpåverkan. Det kommer att ta tid och stora satsningar för att göra de mellankontinentala flygresorna fossilfria; tills vidare bör dessa därför begränsas genom att flyget börjar betala för sin klimatpåverkan, för att inte överskrida det begränsade utsläppsutrymme som finns kvar för att klara Parisavtalet.

För att minska flygets klimatpåverkan krävs en kombination av minskat resande och omställning till förnybara bränslen, elektrobränslen och elhybridflyg för de flygresor som inte kan ersättas på annat sätt. Jag kan konstatera att utbudet av förnybara bränslen sannolikt kommer att vara begränsat och att det kommer att ta lång tid att utveckla och introducera tekniker brett på marknaden. Jag menar att vi därför behöver minska flygresorna och avveckla

flyget på de sträckor där det finns bra järnväg. Det finns ett antal flyglinjer som inte kan motiveras ur tillgänglighetsperspektiv och detta gäller framför allt de sträckor där motsvarande resa med tåg tar under tre timmar. Dit hör sträckan Stockholm–Göteborg där flera avgångar i dag tar under tre timmar. Jag konstaterar att en enda flygresa mellan Stockholm och Göteborg motsvarar så mycket som klimatavtrycket från 50 000 tågresor. Därmed anser jag att flyglinjer på sträckor där samma sträcka med tåg tar under tre timmar bör avvecklas.

Jag anser också att det bör införas krav på klimatupplysning vid annonsering och försäljning av flygbiljetter och att flygresor bör klimatdeklarerar på motsvarande sätt som reklam för tobak, alkohol eller bilar. Vid sådan reklam och försäljning bör det på ett enkelt sätt framgå hur mycket koldioxid som en resa släpper ut inklusive höghöjdseffekten.

Slutligen vill jag framhålla vikten av att verka för att förbjuda privatjetflygplan. I arbetet med att komma bort från klimatutsläpp från flyget och optimera det flyg som kommer att behövas framöver utgör den växande skaran privatjet något som inte hör hit. De senaste fem åren har flygningarna med privatjet ökat med över 50 procent i Europa. Det innebär dessvärre att stora utsläpp genereras av ett mycket begränsat antal resenärer och utsläppen per flygstol är orimligt höga. Det är inte acceptabelt att denna typ av klimat-skadliga verksamhet fortgår och jag anser därför att den bör förbjudas. Inom EU har Frankrike, Irland, Nederländerna och Österrike tagit ett initiativ om att se över reglerna och att upprätta klimatåtgärder kring privatjetflygningarna i Europa. Jag anser att Sverige bör ansluta sig till detta och även verka för att det på nationell basis införs en begränsning. Här vill jag även peka på att Swedavia inte behöver släppa in privatjetplan på sina flygplatser i den utsträckning som görs i dag.

11. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 5 (S)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 69 och

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 39 och

avslår motionerna

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 75 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 50 och 51.

Ställningstagande

Svenska flygbolag har satt målet att använda elflyg i kommersiell drift före 2030. Elflyg kommer inledningsvis att vara dyrare än konventionella plan, men de kommer att ha lägre driftskostnader. Vi bedömer att elflyget till en början kan trafikera kortare distanser om ca 30 mil och att detta kommer att öppna för nya flyglinjer, bl.a. i öst–västlig riktning över Bottenhavet till Finland och mellan västra Sverige och Norge. Vi anser att staten behöver ta en mer aktiv roll för att skapa förutsättningar för elflygets introduktion och utveckling, så att Sverige kan inta en tätposition även här. Vi vill därmed framhålla vikten av att främja elflyg.

12. Insatser för att utveckla elflyget, punkt 5 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 75 och

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 50 och 51 samt
bifaller delvis motionerna

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 69 och

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S) yrkande 39.

Ställningstagande

Miljö- och klimatpåverkan från flyget måste minska för att bidra till Sveriges nationella klimatmål och internationella åtaganden utan att man samtidigt riskerar tillgänglighetsmålet. Det är därför positivt med den snabba teknikutvecklingen inom luftfarten, där el- och hybridflyg kommer att finnas på marknaden inom några år. Jag kan samtidigt konstatera att det krävs ett större statligt engagemang för att ta till vara elflygets fulla potential. Den dåvarande regeringen antog 2017 en nationell flygstrategi som endast summariskt behandlar elflyg. Jag anser därför att Sverige ska ta fram en nationell elflygsstrategi.

Jag konstaterar att främjandet av elflyg ingår som ett uttalat mål i den norska regeringsöverenskommelsen och att det i Norge även finns ett tydligt politiskt mål för elflyg – att inrikesflyget ska vara elektrifierat 2040. Sverige saknar i dagsläget ett politiskt mål för elflyg, men det finns sedan augusti 2024 en överenskommelse med de andra nordiska länderna om ett gemensamt regelverk för elflyg för att underlätta resor i Norden. Jag anser att detta inte räcker och vill i stället se tydliga mål och en strategi för att främja elflygets

användning i hela landet. Jag vill i sammanhanget också peka på betydelsen av att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet och att de regionala flygplatserna står redo med rätt infrastruktur när elflyget utvecklas i snabb takt.

Slutligen vill jag framhålla behovet av att kartlägga möjliga rutter för regionalt flyg på el, i syfte att påskynda övergången till ett hållbart, fossilfritt och mer energieffektivt flyg samt till elektrifiering.

13. Flygsäkerhet, punkt 6 (S)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 73.

Ställningstagande

Vi anser att det är av central betydelse att säkerställa en hög flygsäkerhet i Sverige och att detta måste inkludera den snabbt växande drönartrafiken. Den samhällsviktiga luftfarten behöver förstärkas och här måste hänsyn även tas till totalförsvarsintressen och övriga samhällsintressen som inte får stå tillbaka för kommersiella intressen. Därmed vill vi framhålla betydelsen av att arbeta för hög flygsäkerhet med effektiva målbaserade regelverk som omfattar drönartrafik.

14. Obemannade luftfartyg, punkt 9 (S)

av Aylin Nouri (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 74 och
avslår motion
2025/26:1456 av Sten Bergheden (M).

Ställningstagande

Vi anser att det är viktigt att den samhällsviktiga luftfarten förstärks. Som en del i detta vill vi framhålla behovet att förbättra förutsättningarna för samhällsviktig drönartrafik.

15. Hinderbelysning vid vindkraftverk, punkt 11 (C)

av Ulrika Heie (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 128 och
bifaller delvis motionerna

2025/26:716 av Åsa Eriksson (S),

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9 och

2025/26:3663 av Magnus Berntsson och Kjell-Arne Ottosson (båda KD).

Ställningstagande

För att minska ljusföroreningarna från vindkraftverken vill jag peka på att det redan i dag finns tekniska lösningar, bl.a. radartekniken kallad Obstacle Collision Avoidance System (OCAS), som möjliggör för ljuset att vara avstängt vid de tillfällen då inga flygplan finns i närheten. För att använda OCAS-tekniken måste undantag sökas från Transportstyrelsens regler. Jag konstaterar att Transportstyrelsen har lämnat avslag i de fall undantag har sökts eftersom Försvarmakten inte bedömer att OCAS-tekniken kan garantera tillräcklig flygsäkerhet. För att främja acceptansen för vindkraftverken anser jag att det är viktigt att tekniska lösningar tillämpas om de lokala förutsättningarna finns. Dessa lösningar är dessutom godkända i en mängd andra länder, inklusive våra grannländer. Jag bedömer att det måste finnas en större flexibilitet hos berörda myndigheter och att det ska vara enklare att ställa krav på teknik för att åtgärda problem eller begränsningar med de förnybara energislagen genom s.k. villkorade tillstånd. Mot denna bakgrund vill jag framhålla att behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk bör tillåtas om det finns lokala förutsättningar för detta.

16. Hinderbelysning vid vindkraftverk, punkt 11 (MP)

av Linus Lakso (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP) yrkande 9 och

bifaller delvis motionerna

2025/26:716 av Åsa Eriksson (S),

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C) yrkande 128 och

2025/26:3663 av Magnus Berntsson och Kjell-Arne Ottosson (båda KD).

Ställningstagande

I Sverige krävs i dag att höga objekt som master och vindkraftverk ska ha hinderbelysning. Det kan vara ett blinkande antingen rött eller vitt sken beroende på höjd, och skälet är att flygplan ska kunna upptäcka objekten. För vindkraftverk innebär det att de utmärker sig i skymningen och på natten. Detta får till följd att motståndet mot vindkraft ökar, och det helt i onödan. Jag vill peka på att det är fullt möjligt att installera behovsstyrd hinderbelysning som tänds när ett flygplan närmar sig och är mörk under den övriga tiden. Detta system finns redan i bl.a. Danmark och fungerar där i samspel med flyget och flygvapnet. Dessvärre har det blivit stopp för denna typ av lösningar i Sverige. För att skapa större acceptans för vindkraft och minska störningarna anser jag att behovsstyrd hinderbelysning bör vara tillåten i Sverige och att behovsstyrd hinderbelysning bör införas som standard vid etablerande av vindkraftverk.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

2025/26:31 av Josef Fransson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ange i ägardirektiven att småbarnsfamiljer ska erbjudas gratis ”fast track” på Swedavias flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:127 av Rashid Farivar och Jimmy Ståhl (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sveriges kommunala och regionala flygplatser bör förstatligas och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:150 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om en formell utbildning för piloter som flyger fallskärmsbappare ska krävas och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:204 av Josef Fransson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inleda förhandlingar med Skövde kommun om att återöppna Skövde flygplats och göra den till en permanent beredskapsflygplats och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:254 av Martin Westmont (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Stockholm-Bromma flygplats bör byta namn till Stockholm Terminal 1 och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:331 av Bo Broman (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att bevara och utveckla de skånska flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:359 av Per-Arne Håkansson och Niklas Karlsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga ett statligt övertagande av Ängelholm-Helsingborgs flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:530 av Isak From (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga ett initiativ för att införa ett snabbspår i rättsprövningen när det gäller yrkanden om nedstängningen av luftrummet och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:558 av Lars Johnsson m.fl. (M):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av en välfungerande flygtrafik i södra Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:716 av Åsa Eriksson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påbjuda behovsstyrd hinderbelysning för både land- och havsbaserade vindkraftverk och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:908 av Serkan Köse och Ola Möller (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att återuppta direktflyg mellan Sverige och den kurdiska regionen i Irak (KRG), särskilt till städer som Erbil och Sulaymaniyah, och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:964 av Rashid Farivar och Nima Gholam Ali Pour (båda SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att Säve flygplats fortsatt fungerar som flygplats och att verksamheterna där bibehålls, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:1082 av Markus Kauppinen m.fl. (S):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör öka sitt ansvar för beredskapsflygplatserna och stärka den nationella samordningen av luftfartens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1263 av Louise Thunström m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för behovet att bevara och utveckla Göteborg Stallbacka Airport och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1456 av Sten Bergheden (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra en översyn av tillstånd och regelverk i syfte att underlätta och uppmuntra användningen av drönare för skötsel av sina egna marker, skogar och grödor och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1596 av Sofia Amloh m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att lyfta fram betydelsen av Skavsta flygplats i den nationella flygstrategin och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1691 av Ann-Sofie Alm och Cecilia Gustafsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utveckla Göteborg Stallbacka Airport som en regional och nationell strategisk resurs och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:1918 av Mathias Tegnér (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska klimatutsläppen från flygtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2080 av Alexandra Anstrell (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör överväga att verka för att EU stöder Nepal i syfte att skapa förutsättningar för att direktflyg mellan EU och Nepal ska kunna återupptas och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2511 av Jesper Skalberg Karlsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga nya åtgärder som säkerställer konkurrenskraftiga och tillgängliga flygtransporter till Gotland, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:2584 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att utöka den statliga driften av flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2597 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ta fram ett lagförslag om veto mot ändrad verksamhetsinriktning för flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2601 av Mattias Eriksson Falk och Roger Hedlund (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att upprätthålla samhällsviktiga flyglinjer i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2620 av Rickard Nordin (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa samhällsviktigt flyg på Säve flygplats och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:2780 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som innebär att flyglinjer avvecklas på de sträckor där det finns fungerande järnvägslinje med tillräcklig frekvens och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med en handlingsplan för att minska flygsektorns klimatutsläpp enligt de uppsatta målen och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3073 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att teckna ett luftfartsavtal mellan Sverige och Taiwan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3275 av Linus Lakso m.fl. (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att förbjuda privatjetflygplan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avveckla flyglinjer på sträckor där samma sträcka med tåg tar under tre timmar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort Bromma flygplats från det nationella basutbudet av flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast avveckla Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av flygets undervägsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på klimatupplysning vid annonsering om och försäljning av flygbiljetter och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa behovsstyrd hinderbelysning som standard vid etablerande av vindkraftverk och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3278 av Linus Lakso m.fl. (MP):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utsläppen från svenskt flygande måste minska drastiskt och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3301 av Gustaf Göthberg och David Josefsson (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att namnge Göteborg Landvetter flygplats efter Evert Taube och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3323 av Camilla Brunsberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Ronneby flygplats även framöver bör ha den statliga finansiering, funktion och kapacitet som krävs för att fungera som nationell bas- och beredskapsflygplats med förmåga att stödja både civila transporter och totalförsvarsuppgifter och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3422 av Katarina Luhr m.fl. (MP):

144. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka i Sverige och inom EU för att det kommersiella flyget inte ska subventioneras utan betala för sin egen kostnad och klimatpåverkan och tillkännager detta för regeringen.
146. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att förbjuda privatjetplan och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3582 av Rickard Nordin m.fl. (C):

75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kartlägga möjliga rutter för regionalt flyg på el i syfte att påskynda övergången till ett hållbart, fossilfritt och mer energieffektivt flyg samt till elektrifiering och tillkännager detta för regeringen.

128. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för bättre behovsanpassning av hinderbelysning för vindkraftverk om det finns lokala förutsättningar och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3584 av Mattias Vepsä m.fl. (S):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avveckla Bromma flygplats och utveckla Arlanda till ett centrum för fossilfritt flyg och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3630 av Magnus Jacobsson och Magnus Berntsson (båda KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utredning av Säve flygplats samt de verksamheter som i dag bedrivs på Säve, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S):

- 35.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka statens förmåga och ambition att upphandla såväl tåg- som flygförbindelser för att binda samman vårt geografiskt stora land och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser flygförbindelser.

68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av förstärkt nationell samordning av luftfartens infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att främja elflyg och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra Sverige till föregångsland för utveckling och användande av fossilfritt flyg och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en nationell strategi för förnybara drivmedel för luftfarten och tillkännager detta för regeringen.
72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att forskningen och utvecklingen rörande förnybart flygbränsle måste skyndas på i syfte att få ned fossilbränsleanvändningen i flygverksamheten och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för hög flygsäkerhet med effektiva målbaserade regelverk som omfattar drönartrafik och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att förbättra förutsättningarna för samhällsnyttig drönartrafik och tillkännager detta för regeringen.

75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillse att vi har tillräckligt med beredskapsflygplatser och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att redovisa de ekonomiska konsekvenserna för Swedavia av att Bromma flygplats fortsätter drivas, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka Arlandas utveckling, bl.a. genom att överföra flygtrafiken från Bromma, samt att se över hur Arlanda skulle kunna få bättre och mer prisvärda kommunikationer med Stockholm och andra inmatningsorter och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3663 av Magnus Berntsson och Kjell-Arne Ottosson (båda KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att Transportstyrelsen och andra berörda myndigheter fullt ut använder och utvecklar de möjligheter som finns till behovsstyrd hinderbelysning på såväl land- som havsbaserade vindkraftverk och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3685 av Cecilia Engström (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa långsiktig drift och utveckling av Ängelholm-Helsingborgs flygplats genom att inkludera den i det nationella basutbudet och överväga ett statligt ägarskap och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3728 av Ulrika Heie m.fl. (C):

49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ett fungerande flyg och regionala flygplatser som ger möjlighet för människor och näringslivet att lätt kunna ta sig till andra destinationer inom landet och som därmed skapar arbetstillfällen, förbättrar möjligheterna till turism och binder samman Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flyginfrastrukturen ska fungera i hela landet samt att de regionala flygplatserna bör stå redo med rätt infrastruktur när elflyget utvecklas i snabb takt och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska ta fram en nationell elflygsstrategi och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta utreda Swedavias vinstdelningsmodell i syfte att stärka

- driftssäkerheten för regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att flygets egenfinansiering av trafikavgifter i tider när flygtrafiken ligger nere som en följd av myndighetsföreskrifter ska ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet avseende samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris och tillkännager detta för regeringen.
 76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en hållbar omställning av flygsektorn och tillkännager detta för regeringen.
 77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla flygresor från svenska flygplatser ska ske fossilfritt senast 2040 och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3732 av Åsa Westlund m.fl. (S):

38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för mer hållbara bränslen till flyget och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att främja elflyg och tillkännager detta för regeringen.