

Trafikutskottets yttrande 2025/26:TU3y

2025 års redogörelse för företag med statligt ägande

Till näringsutskottet

Den 30 september 2025 beslutade näringsutskottet att ge trafikutskottet möjlighet att yttra sig över de yrkanden som inkommit i följdmotioner till regeringens skrivelse 2024/25:140 2025 års redogörelse för företag med statligt ägande i de delar som rör utskottets beredningsområde.

Trafikutskottet begränsar sitt yttrande till motionsyrkandena om Swedavia samt om AB Svensk Bilprovning och marknaden för fordonsbesiktning. Utskottet anser att näringsutskottet bör föreslå att riksdagen avslår motionsyrkandena.

I yttrandet finns två avvikande meningar (S, V).

Utskottets överväganden

Skrivelsen

I skrivelse 2024/25:140 lämnar regeringen 2025 års redogörelse för företag med statligt ägande. Skrivelsen innehåller en verksamhetsberättelse där regeringen redovisar hur förvaltningen av statens bolagsägande utvecklades under 2024. I verksamhetsberättelsen redogör regeringen även för statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande.

Swedavia

Ett av de statliga bolag som regeringen behandlar i skrivelsen är Swedavia AB. Bolaget ska finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar. Bolaget ska även tillhandahålla och utveckla flygplatsoperativa tjänster. Swedavia har ett särskilt beslutat samhällsuppdrag och ska inom ramen för sin affärsmässighet aktivt medverka till utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de transportpolitiska mål som riksdagen beslutat om uppnås.

Swedavia finansierar sin verksamhet med de intäkter som verksamheten genererar. Inom flygplatsverksamheten äger, driver och utvecklar Swedavia de tio flygplatser som ingår i det nationella basutbudet, däribland Stockholm Arlanda, Bromma Stockholm, Göteborg Landvetter och Malmö flygplats.

Av skrivelsen framgår att totalt 32,5 miljoner passagerare reste till eller från Swedavias flygplatser under 2024, vilket var en ökning med 1 procent jämfört med 2023. Antalet motsvarar 81 procent av de passagerare som reste 2019, före covid-19-pandemin. Regeringen uppger att Swedavias omsättning fortsatte att öka under 2024, och bolaget redovisade ett positivt rörelseresultat för första gången sedan pandemin.

AB Svensk Bilprovning

Ett annat av de statliga bolag som regeringen behandlar i skrivelsen är AB Svensk Bilprovning. Av skrivelsen framgår att regeringen sedan december 2009 har haft riksdagens bemyndigande att avyttra statens aktier i bolaget (prop. 2009/10:54, bet. 2009/10:NU10, rskr. 2009/10:162). Regeringen beslutade den 14 november 2024 att sälja samtliga aktier i bolaget till TÜV Rheinland AG genom köparens dotterbolag TÜV International GmbH – Unternehmensgruppe TÜV Rheinland. Aktieöverlåtelseavtalet undertecknades den 15 november 2024, och köparen tillträdde aktierna den 11 december 2024. Försäljningspriset för aktierna uppgick till 1 200 miljoner kronor. I skrivelsen framhålls att staten därmed inte längre äger några aktier i AB Svensk Bilprovning.

Motionerna

I kommittémotion 2025/26:217 yrkande 3 anför Fredrik Olovsson m.fl. (S) att regeringen bör redovisa konsekvenserna för Swedavias ekonomi av att behålla Bromma som flygplats, dels för bolagets lönsamhet och möjlighet att leverera avkastning till staten, dels för utbyggnaden av Arlanda. Redovisningen bör även omfatta vilka ökade kostnader för drift av andra flygplatser runt om i landet som följer av merkostnaderna för fortsatt drift av Bromma. I yrkande 4 anför motionärerna vidare att regeringen bör följa upp vilka konsekvenser utförsäljningen av AB Svensk Bilprovning under 2024 fått i fråga om prisutvecklingen av och tillgängligheten till bilbesiktning. Motionärerna menar att en för medborgarna så central service, som utgår från samhällliga krav på säkerhet och utgör en myndighetsuppgift, måste finnas tillgänglig i hela landet. De anser därför att ett alternativ kan vara att återreglera besiktningsverksamheten i Sverige.

I kommittémotion 2025/26:172 yrkande 5 anför Birger Lahti m.fl. (V) att regeringen bör stoppa eventuella expansionsplaner kopplade till Swedavia och i stället se över hur tågtrafiken kan expanderas för att täcka inrikes resor. Motionärerna lyfter fram att regeringen under senare år valt att stödja Swedavia genom kapitaltillskott och menar att dessa borde följas av dels ett krav på stopp för alla expansionsplaner som rör persontrafik, dels en tidigare avveckling av Bromma flygplats eftersom denna inte har affärsmässiga förutsättningar för att drivas vidare. Enligt motionärerna bör ambitionen vara att minska flygresandet och öka tågtransporterna, varför investeringar bör riktas mot tågtrafik.

Bakgrund och pågående arbete

Kommande utveckling av Swedavias verksamhet

Regeringens skrivelse innehåller inte några närmare beskrivningar av eventuella expansionsplaner för Swedavia. Däremot redogör bolaget i sin års- och hållbarhetsredovisning för 2024 för inriktningen på vissa av sina kommande investeringsplaner. Swedavia uppger på ett övergripande plan att det i investeringsportföljen för kommande år bl.a. finns reinvesteringar för att bibehålla kapacitet och initiativ för att säkra digitalisering och klimatomställning.

När det gäller utvecklingen av Arlanda flygplats har Swedavia tagit fram en långsiktig utvecklingsplan som tar sikte på 2040 och beskriver vilka kommande investeringar som behövs för att säkerställa kapaciteten för flygplatsen. Dessa investeringar är ännu inte beslutade men kan t.ex. komma att omfatta en ny pir, en utbyggd bagageanläggning och ett nytt angöringshus vid terminal 5 samt utbyggnad av taxibanor.

I juni 2025 överlämnade Arlandasamordnaren Peter Norman slutbetänkandet Arlanda – en viktig port för det svenska välförhållande, Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats (SOU 2025:67) till regeringen.

Samordnaren hade i uppdrag att bl.a. 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. Regeringen har remitterat slutbetänkandet med sista svarsdatum i oktober 2025. Regeringen anger att utredningens slutsatser, tillsammans med inkomna remissvar, kommer att vara ett av flera viktiga underlag inför regeringens beslut om den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Enligt Swedavias årsredovisning står Bromma flygplats sedan början av 2025 näst intill helt utan reguljär linjetrafik, vilket har inneburit att Swedavia under 2024 dimensionerat om verksamheten till de nya förutsättningarna. Swedavia anger vidare att verksamheten på Bromma flygplats drivs vidare trots kraftigt minskad trafik till dess att regeringen fattar beslut om något annat. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) har bl.a. i en interpellation den 14 februari 2025 (ip. 2024/25:364) konstaterat att det inte kommer att vara aktuellt att fatta något beslut om nedläggning av Bromma flygplats under innevarande mandatperiod och att detta framgår av Tidö-avtalet.

Regeringen fattade den 28 maj 2025 beslut om att tillsätta en utredning som ska se över bl.a. Bromma flygplats och statens roll som ägare av flygplatser. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2026.

Marknaden för fordonsbesiktning

Marknaden för fordonsbesiktning i Sverige är sedan den 1 juli 2010 konkurrensutsatt efter att riksdagen bifallit regeringens lagförslag på området (prop. 2009/10:32, bet. 2009/10:TU8, rskr. 2009/10:161).

I samband med omregleringen 2010 fick Transportstyrelsen i uppdrag att årligen kontrollera och redovisa att besiktningsverksamheten fungerar väl i fråga om trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. I den senaste rapporten från april 2025 bedömer Transportstyrelsen att fordonsbesiktningsmarknaden överlag fungerar väl (TSG 2024–12031). Enligt rapporten var tolv företag ackrediterade för fordonsbesiktning under 2024, vilket var ett företag mer än året innan. Jämfört med föregående år har antalet besiktningsstationer för lätta fordon ökat från 613 till 623, medan antalet besiktningsstationer för tunga fordon har minskat från 182 till 181. Priserna för kontrollbesiktning och efterkontroll har haft en blandad utveckling sedan 2016, men under 2024 ökade priserna för båda dessa mer än konsumentprisindex. Enligt Transportstyrelsens rapport finns det också delar som kan förbättras, då det exempelvis förekommer oegentligheter som innebär att fordon som kan antas vara bristfälliga har godkänts.

I april 2021 överlämnade Riksrevisionen rapporten Omregleringen av besiktningsmarknaden för fordon (RiR 2021:11). I rapporten konstaterade Riksrevisionen bl.a. att konkurrensen på besiktningsmarknaden hade ökat men att förväntningarna på prisutvecklingen inte hade infriats. Tillgängligheten för

konsumenterna hade förbättrats generellt. Riksrevisionen konstaterade dock i rapporten att förbättringarna i termer av tillgänglighet inte var jämnt fördelade och inte gällde hela landet.

I sin skrivelse med anledning av Riksrevisionens granskning av besiktningmarknaden (skr. 2021/22:32) betonade regeringen att den ojämna fördelningen av tillgänglighet till besiktning inte är oproblematisk, särskilt i ljuset av den generella prisökning som hade skett sedan omregleringen genomfördes. Regeringen pekade på att det var därför som den i november 2020 gav Transportstyrelsen i uppdrag att särskilt utreda konsekvenserna av detta. Transportstyrelsen redovisade sitt uppdrag till regeringen i januari 2021 i rapporten Fordonsbesiktning i glesbygd (TSG 2020–10101). Resultatet av analysen visade att tillgängligheten till fordonsbesiktning hade förbättrats sedan avregleringen 2010 och att tillgänglighetsförbättringarna kommit stora delar av glesbygden till del. Samtidigt konstaterades att nedläggningen av mobila besiktningstationer gav stora effekter för en liten grupp fordonsägare.

Utskottets ställningstagande

Swedavias verksamhet

Med anledning av motion 2025/26:217 (S) yrkande 3 och motion 2025/26:172 (V) yrkande 5 vill trafikutskottet inledningsvis peka på att riksdagen under de senaste åren har behandlat ett stort antal motionsyrkanden som rör Swedavias verksamhet kopplad till framtiden för såväl Arlanda som Bromma flygplats, senast i betänkande 2024/25:TU13 Luftfartsfrågor. Riksdagen har också beslutat om flera tillkännagivanden till regeringen som handlar om att bevara och utveckla dessa flygplatser. Utskottet vill vidare 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. Så sent som i juni 2025 överlämnade Arlandasamordnaren sitt slutbetänkande. Frågan om flygplatsernas framtid är således mycket väl uppmärksammas.

Med anledning av önskemålet i motion 2025/26:172 (V) yrkande 5 om utökade satsningar på tågtrafiken vill utskottet även påminna om att riksdagen i december 2024 antog regeringens förslag i proposition 2024/25:28 om den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2026–2037 (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Den beslutade ekonomiska ramen innebär, tillsammans med Trafikverkets nyligen redovisade förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (TRV 2025/37255), att det tillförs ökade medel till både underhåll av och investeringar i järnvägen.

Utskottet avser att återkomma senare under riksmötet till frågor om bl.a. Arlanda och Bromma flygplats samt infrastrukturplanering i samband med behandlingen av motioner på området från den allmänna motionstiden 2025.

Med anledning av de vidtagna åtgärderna samt nyligen redovisade och pågående utredningar finner utskottet för närvarande inte skäl för någon åtgärd med anledning av vad som anförs i motion 2025/26:217 (S) yrkande 3 och i motion 2025/26:172 (V) yrkande 5. Utskottet menar följaktligen att näringsutskottet bör avstyrka motionsyrkandena.

AB Svensk Bilprovnings verksamhet och marknaden för fordonsbesiktning

Med anledning av motion 2025/26:217 (S) yrkande 4 vill utskottet framhålla att Transportstyrelsen årligen kontrollerar att marknaden för fordonsbesiktning fungerar väl när det gäller trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Utskottet noterar att Transportstyrelsen i sin senaste redovisning av besiktningsmarknaden från april 2025 bedömer att marknaden i stort fungerar väl. Därutöver vill utskottet lyfta fram att Riksrevisionen i sin granskning av besiktningsmarknaden från 2021 anfört att tillgängligheten för konsumenterna har förbättrats i landet som helhet sedan omregleringen.

När det gäller frågan om tillgänglighet till fordonsbesiktning i glesbygd ser utskottet positivt på de möjligheter som t.ex. mobila besiktningstationer innebär för att förbättra tillgängligheten. Utskottet avser att följa den fortsatta utvecklingen på området och kommer även senare under riksmötet att behandla motioner om besiktningsfrågor från allmänna motionstiden 2025.

Enligt trafikutskottet finns det därför inte skäl att vidta åtgärder med anledning av motion 2025/26:217 (S) yrkande 4. Utskottet menar att motionsyrkandet kan anses vara tillgodosett i och med Transportstyrelsens årliga uppföljning av att besiktningens verksamheten. Därmed anser utskottet att näringsutskottet bör avstyrka motionsförslaget.

Stockholm den 4 november 2025

På trafikutskottets vägnar

Thomas Morell

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Thomas Morell (SD), Maria Stockhaus (M), Mattias Ottosson (S), Patrik Jönsson (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Oskar Svärd (M), Linus Lakso (MP), Leif Gripestam (M), Sara-Lena Bjälkö (SD), Zara Leghissa (S) och Anders Karlsson (C).

Avvikande meningar

1. 2025 års redogörelse för företag med statligt ägande (S)

Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S) anför:

Regeringen förklarar sig villig att behålla Bromma flygplats utan flyg samtidigt som möjligheterna att stärka och utveckla Arlanda som nordiskt flygcentrum försämras och trafik i stället förloras till andra nordiska huvudstäder. Vi anser att konsekvenserna för Swedavias ekonomi av att behålla Bromma som flygplats behöver redovisas, för bolagets lönsamhet och möjlighet att leverera avkastning till staten, men även för utbyggnaden av Arlanda. Dessutom bör det redovisas vilka ökade kostnader för drift av andra flygplatser runt om i landet som följer av merkostnaderna för fortsatt drift av Bromma.

Vi noterar vidare att regeringen sålde aktierna i AB Svensk Bilprovning under 2024. Fordonsbesiktningen bedrivs sedan 2010 affärsmässigt på en avreglerad marknad, och vi kan konstatera att mobila besiktningstationer har lagts ned under tidigare år. Vi menar att försäljningen av Bilprovningen riskerar att leda till att fordonsägarna får betala högre avgifter för bilbesiktning och får sämre tillgänglighet främst i glesbygder och på landsbygder. Vi anser därför att regeringen bör följa upp vilka konsekvenser utförsäljningen av AB Svensk Bilprovning har medfört för prisutvecklingen och tillgängligheten kopplat till bilbesiktning. För oss är det angeläget att medborgarna ska kunna lita på att samhällsviktig service finns i hela landet. Vi menar att ett alternativ kan vara att återreglera besiktningssamsamheten i Sverige.

Därmed anser vi att näringsutskottet bör tillstyrka motion 2025/26:217 (S) yrkandena 3 och 4.

2. 2025 års redogörelse för företag med statligt ägande (V)

Malin Östh (V) anför:

De senaste åren har regeringen valt att på olika sätt stödja Swedavia genom kapitaltillskott. Det är enligt min mening angeläget att minska flygresandet och öka tågtransporterna, och jag anser således att statens medel i stället bör inriktas mot investeringar i tågtrafik. De kapitaltillskott som getts till Swedavia borde ha följts av krav på stopp för alla expansionsplaner för persontrafik och en tidigare avveckling av Bromma flygplats. Jag anser därför att regeringen bör stoppa eventuella expansionsplaner kopplade till Swedavia och i stället se över hur tågtrafiken kan expanderas för att täcka inrikes resor.

Därmed anser jag att näringsutskottet bör tillstyrka motion 2025/26:172 (V) yrkande 5.