



# Svensk luftfarts konkurrenssituation 2026

Rapport: 2026:6

Datum: 2026-06-11

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Omslagsbild: Adobe Stock

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2026-06-11

# Förord

Trafikanalys har i uppdrag att bedriva omvärldsanalys. Luftfarten i Sverige har genomgått stora förändringar de senaste åren vilket påverkat konkurrenssituationen. Flyget har stor betydelse för tillgängligheten över stora avstånd och konkurrenssituationen påverkar både prisbilden och kvalitén på transporttjänsten.

Trafikanalys gör enligt instruktionen årliga uppföljningar av sjöfartens konkurrenssituation. Denna publikation är den andra i vad som planeras bli en årligen återkommande rapport om flygets konkurrenssituation. I år har rapporten ett särskilt fokus på klimatstyrmedlens påverkan på utvecklingen.

Rapporten har författats av Backa Fredrik Brandt och Lisa Eriksson. Anders Jäder och Anders Bondemark från Tillväxtanalys har lämnat värdefulla synpunkter. Avdelningschef Anna Ullström har också deltagit i beredningen.

Stockholm i juni 2026

Mattias Viklund

Generaldirektör

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Inledning .....</b>	<b>7</b>
1.1 Syfte och frågeställningar .....	7
1.2 Flygets betydelse för en långsiktigt hållbar transportförsörjning .....	8
1.3 Om konkurrens inom luftfarten .....	9
1.4 Avgränsningar .....	10
<b>2 Luftfartens utveckling .....</b>	<b>13</b>
2.1 Luftfartens olika delar .....	13
2.2 Utvecklingen efter pandemin – en jämförelse med övriga EU-länder .....	23
2.3 Sammanfattande analys .....	24
<b>3 Luftfartens konkurrenssituation .....</b>	<b>25</b>
3.1 Konkurrenssituationen på flygmarknaden.....	25
3.2 Konkurrensytor mot andra trafikslag.....	32
3.3 Sammanfattande analys .....	34
<b>4 Arlandas konkurrenskraft.....</b>	<b>35</b>
4.1 Arlandas position i Norden.....	35
4.2 Sammanfattande analys .....	45
<b>5 Klimatstyrmedels påverkan på flygets kostnader .....</b>	<b>47</b>
5.1 EU:s och ICAO:s styrmedel på klimatområdet.....	47
5.2 Påverkan på flygbranschens aktörer och värdekedjor.....	54
5.3 Kostnadsutveckling till följd av på klimatstyrmedlen .....	56
5.4 Sammanfattande analys .....	61
<b>6 Marknads- och omvärldsförutsättningar .....</b>	<b>63</b>
6.1 Marknadsförutsättningar .....	63
6.2 Omvärldsförutsättningar .....	70
6.3 Sammanfattande analys .....	73
<b>7 Analys och påverkan på de transportpolitiska målen .....</b>	<b>75</b>
<b>Referenser.....</b>	<b>80</b>
<b>Bilagor .....</b>	<b>87</b>

# Sammanfattning

I denna rapport beskrivs utvecklingen av konkurrensen inom svensk luftfart, svensk luftfarts konkurrenskraft gentemot andra transportmedel samt Arlandas konkurrenskraft gentemot andra navflygplatser i Norden. Omvärlds- och marknadsförutsättningar som påverkar luftfartens konkurrenssituation är en viktig del och i årets rapport ges extra uppmärksamhet till klimatstyrmedels påverkan på flygets kostnader. Avslutningsvis summerar vi slutsatsernas betydelse för de transportpolitiska målen med särskilt fokus på tillgänglighet och effekter av klimatomställningen.

Geopolitisk oro och pandemi har periodvis slagit hårt mot flygtrafiken. Pandemin innebar ett genombrott för digitala möten som enligt Trafikanalys bedömning permanent har förändrat efterfrågan på tjänsteresor. Efter pandemin har utrikestrafiken börjat närma sig passagerarnivåerna före pandemin, men antalet passagerare inom utrikestrafiken är 13 procent lägre år 2025 än 2019. Det är främst i länder i södra Europa med ett stort inslag av turisttrafik som antalet passagerare är på samma eller högre nivå än året före pandemin.

Inrikestrafiken har stagnerat och minskade något under 2025. Utvecklingen inom utrikestrafiken har varit betydligt starkare även om antalet passagerare fortfarande understiger den förpandemiska nivån. Flygbolagen har snabbt anpassat sitt utbud till de nya marknadsförutsättningarna, vilket manifesteras i rekordhöga kabinfaktorer. Sverige är ett av fåtal länder i EU som fortfarande har färre flygpasagerare än före pandemin.

Flygbolagens flottor och användningen av svenska luftfartyg visar en tydlig trend mot större plan i passagerartäta linjer. Flygfrakten, särskilt inrikes, har minskat kraftigt sedan 2000-talet. Digitalisering, förändrade konsumtionsmönster och ett minskat behov av snabb postdistribution är bidragande orsaker.

Konkurrensen på den svenska flygmarknaden är tudelad. Koncentrationen på inrikesmarknaden har ökat sedan föregående år. SAS marknadsandel har ökat från knappt 58 till drygt 80 procent. Ökningen förklaras av att BRA upphört som självständig aktör för att i stället utföra flygningar åt SAS. Ett beslut som också stärkte Arlanda och försvagade Bromma. Utrikestrafiken är däremot betydligt mer konkurrenssatt. SAS har där en ledande, men inte dominerande, position med ungefär 25 procents marknadsandel. I motsats till vad som gäller för inrikestrafiken har ultralågstkostnadsbolag<sup>1</sup>, exempelvis Ryanair, stark närvaro.

Mätt i antalet passagerare och avgångar är Stockholm näst störst av de nordiska huvudstadsflygplatserna. Över lag har mönstret sett likadant ut över tid avseende resande och utbud. Vi kan således inte med stöd i statistiken se att Arlandas konkurrenskraft har försämrats på något påtagligt sätt de senaste 16 åren. Köpenhamns flygplats blev tidigt ett nav för SAS utrikestrafik och är sedan länge Nordens ledande flygplats för utrikes trafik.

Den snabba prisökningstakten inom inrikesflyget har avstannat. Restid är en viktig konkurrensfaktor för flyget gentemot andra trafikslag. Flyget är marknadsledande i relationer där restiden med tåg passerar fyra timmar, som är fallet mellan exempelvis Stockholm och

---

<sup>1</sup> Ultralågstkostnadsbolag är ett flygbolag som använder en rad olika kostnadsbesparande åtgärder för att kunna erbjuda låga biljettpreiser. Typiskt handlar det om enkel service, att ta extra betalt för olika tilläggstjänster, enbart punkt-till-punkt-resor och operativ effektivitet genom att exempelvis använda få flygplansmodeller. Lågstkostnadsbolag har gjort vissa avsteg från denna modell och erbjuder exempelvis lite mer service

Malmö. Tillförlitligheten för olika trafikslag är sannolikt också en viktig konkurrensfaktor. För flyget saknas dock relevanta mått för att mäta tillförlitligheten.

Det finns ett omställningstryck på luftfarten att röra sig mot fossilfrihet, vilket manifesteras genom klimatpolitiska styrmedel. Det är framför allt flygbolagen/flygoperatörerna som träffas av klimatstyrmedlen. Det är i nuläget svårt att exakt kvantifiera kostnader för de olika styrmedlen då samtliga är i en initial fas som präglas av att aktörerna prövar sig fram och bygger upp interna rutiner och strukturer för att kunna uppfylla styrmedelskraven. Kostnaderna för styrmedlen bedöms öka över tid men det råder mycket stor osäkerhet om priset på utsläppsrätter inom EU ETS, utsläppskrediter inom CORSIA samt priset på SAF/eSAF. Utifrån analyserna som gjorts bedöms kostnaderna troligtvis komma att vara begränsade fram till 2030. Det är oklart i vilken grad kostnaden tas ut på flygbolagens resultat eller läggs på biljettpriset, vilket då bör dämpa efterfrågan. På samma sätt kan flygbolagen välja att öka biljettpriset i hela systemet alternativt ta ut merparten av styrmedelskostnaden för de flygningar som berörs. Konkurrenssituationen på enskilda linjer kan bli avgörande för hur de ökade kostnaderna fördelas mellan olika linjer. Strategiska vägval påverkar hur kostnaderna fördelas i systemet.

I skrivande stund har kriget i Mellanöstern och blockerade transporter genom Hormuzsundet påverkat både oljepriset och tillgången till flygbränsle. Flygbolagen gör strategiska prioriteringar och ställer in kortare och olönsamma flygningar. Om krisen blir långvarig kan klimatstyrmedel och geopolitiska förutsättningar tillsammans skynda på omställningen.

Behovet av flygplatser utspridda över hela landet har ökat till följd av exempelvis det försämrade säkerhetsläget och ökade behov av brandflyg och flygplatser i samband med släckningsarbete. Att transportera sjuka och skadade människor är det vanligaste skälet till att öppna beredskapsflygplatser. Regeringen har vidtagit flera åtgärder för att mildra kostnadsökningarna och stärka flygets konkurrenskraft. Under 2025 avskaffas flygskatten och driftsbidragen till de icke statliga flygplatserna har ökats.

Om inrikestrafiken stabiliseras på nuvarande nivå finns en risk att flera linjer måste läggas ner, vilket resulterar i försämrad tillgänglighet. Upphandling av olönsam trafik och driftstöd till icke statliga flygplatser är viktiga statliga instrument för att påverka denna utveckling.

När vi närmar oss 2050 kommer klimatstyrmedlen sannolikt ha bidragit till betydande systemförändringar som har förändrat förutsättningarna för inrikes och utrikes flygtrafik. Framtidens bränsleanvändning kommer att se annorlunda ut, och utvecklingen av elflyg kan skapa andra möjligheter för inrikesflyget. För att upprätthålla vissa delar av tillgängligheten kan även potentialen i att ytterligare utveckla tekniken för digitala möten ha tagits tillvara.

Under förutsättning att ramarna i regelverket består finns goda förutsättningar för en utveckling i linje med hänsynsmålet, men som även tar hänsyn till övriga aspekter av de transportpolitiska målen.

# 1 Inledning

Den svenska flygmarknaden har genomgått stora förändringar de senaste åren som utan att överdriva kan beskrivas som turbulenta. Det har handlat om förändrade ekonomiska förutsättningar beroende på skärpt klimatpolitik, geopolitiska utmaningar, arbetsrättsliga strider och kvardröjande effekter av det minskade flygresandet under covid-19-pandemin.

En bestående effekt av pandemin är att distansmöten numera är en integrerad del av olika organisationers sätt att mötas, vilket har minskat behovet av att resa med flyg. De senaste årens turbulens har påverkat flygets konkurrenskraft och konkurrenssituation och därmed i förlängningen flygets möjlighet att skapa tillgänglighet för medborgare och näringsliv i Sverige.

## 1.1 Syfte och frågeställningar

Rapportens syfte är att beskriva luftfartens konkurrenssituation. Till syftet hör också att diskutera hur luftfartens konkurrenssituation kan förbättras. Målet är att bland annat beskriva följande aspekter:

- Hur väl marknaden fungerar på utbudssidan med avseende på hur stor marknadsmakt enskilda flygbolag har.
- Flygets konkurrenskraft gentemot andra trafikslag.
- Arlandas konkurrenskraft gentemot andra navflygplatser i våra grannländer.
- Regionala flygplatsernas konkurrenskraft och utveckling.
- Klimatstyrmedels påverkan på flygets kostnader.
- Flygets förmåga att möta ändrade omvärldsförutsättningar som exempelvis förändringar av arbetslivets organisering eller geopolitiska utmaningar.
- Beskriva hur utvecklingen påverkar de transportpolitiska målen.

I denna rapport ligger fokus på kommersiellt flyg till och från svenska flygplatser, inrikes och utrikes. Utifrån detta perspektiv blir både flygplatser och flygbolag huvudaktörer. Vi gör ingen åtskillnad mellan flygplan som är svenskregistrerade respektive registrerade i andra länders register. Konkurrens mellan flygbolag är centralt för prisutveckling och kvalitet utifrån ett konsumentperspektiv, inte vilket register enskilda flygplan tillhör. I jämförelsen med andra trafikslag tittar vi i första hand på prisutveckling och inom vilka restider tåget och flyget har konkurrensytor. Vilka kostnader flygbolagen har påverkar flygbolagens konkurrenskraft. Vi tar därför översiktligt upp avgifter och klimatstyrmedel som påverkar flygets kostnadsbild.

## 1.2 Flygets betydelse för en långsiktig hållbar transportförsörjning

Det övergripande transportpolitiska målet syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, medan funktionsmålet har fokus på tillgänglighet och hänsynsmålet på miljö och hälsa.<sup>2</sup> Flyget bidrar framför allt till funktionsmålet om tillgänglighet och till klimaddelen av hänsynsmålet. Gällande tillgänglighet kan flyget ofta vara det enda rimliga alternativet på riktigt långa resor även om det finns konkurrensytor mot både bil, buss och tåg, inte minst inom inrikesflyget. Tillgänglighet handlar inte bara om restid, utan en annan viktig faktor är hur mycket det kostar. Konkurrenssituationen har stor betydelse för flygets prissättning, vilket kommer utvecklas i kommande avsnitt. Här räcker det att konstatera att konkurrenssituationen inom flyget indirekt påverkar tillgängligheten genom att låg konkurrens ger ökade priser och därmed försämrade tillgänglighet.

Flyget påverkar klimatet genom utsläpp av koldioxid och vattenånga som bidrar till höghöjds-effekter. En rad styrmedel har införts för att minska flygets klimatpåverkan där de kraftfullaste införts av EU, men även nationella och globala styrmedel har implementerats. Två effekter av styrmedlen är även intressanta att betrakta ur ett konkurrensperspektiv. Den första handlar om att flygets rykte försämras om flygbranschen inte på allvar tar itu med flygets klimatpåverkan. Under en lång tid har det med varierande intensitet förts en debatt kring flygets klimatpåverkan, vilket påverkat resenärers vilja att välja flyget i konkurrens med andra trafikslag negativt. Den andra effekten handlar om att flygets omställning kommer att öka kostnaderna för flygbolagen, vilket kan komma att försämra flygets konkurrenskraft.

Det finns både teoretiska och empiriska belägg för att den ökade tillgänglighet som flyget ger upphov till har varit betydelsefull för näringslivets utveckling och konkurrenskraft. Det är möjligt att detta samband försvagats genom ökad användning av distansmöten och distansarbete efter pandemin. En sådan utveckling skulle potentiellt påverka behovet av affärsresande med flyg och rimligen minska flygets betydelse för näringslivet. Tidigare studier har visat att flyget är särskilt betydelsefullt för vissa branscher. Det gäller inte minst de högteknologiska och kunskapsintensiva branscherna, exempelvis IT, finansverksamhet, forskning och utvecklingsverksamhet. Kännetecknande för dessa är att de i stor utsträckning är lokaliserade till storstadsområdena, även om det också förekommer kunskapsintensiv verksamhet utanför storstadsområdena.<sup>3</sup>

En studie från Umeå universitet visar att även mindre flygplatser utanför storstadsområdena kan vara betydelsefulla för den lokala, regionala och nationella utvecklingen. Den pekar på att trafikeringen på flygplatsen i Arvidsjaur till viss del är motiverad utifrån att det är betydande avstånd till andra större flygplatser. Men också en inkommande internationell trafik som drivs av ett internationellt utbyte i den del av näringslivet som består av biltestverksamhet och en växande turismsektor. Detta bidrar till sysselsättning och skatteinkomster i Arvidsjaur och dess omland. Det går också att argumentera för att Arvidsjaur kommun via stödet till flygplatsen är med och säkrar att biltestverksamheten stannar i Sverige och inte flyttar till exempelvis Finland.<sup>4</sup> En tidigare statlig utredning ansåg att Arvidsjaur flygplats borde vara en del av det nationella basutbudet.<sup>5</sup> Det är möjligt att Arvidsjaur flygplats har en särställning bland de

<sup>2</sup> Se Bilaga A.

<sup>3</sup> Ferguson, S. och Forslid, R (2016).

<sup>4</sup> Westin, L. (2020).

<sup>5</sup> Flygplatsutredningen (2007).

icke-statliga flygplatserna med den relativt stora andelen inkommande internationella resenärer, men även bland några andra flygplatser skulle det sannolikt gå att identifiera tydliga kopplingar till näringslivet i närområdet.

I den vetenskapliga litteraturen saknas konsensus kring kausaliteten mellan flygplatser och ekonomisk aktivitet. En studie av mindre europeiska flygplatser pekar på att det är ökad ekonomisk aktivitet som genererar mer flyg.<sup>6</sup> En sammanställning av flera studier pekar dock på att sambandet är det motsatta, åtminstone i utvecklade ekonomier.<sup>7</sup>

## 1.3 Om konkurrens inom luftfarten

I denna rapport används begreppet *konkurrens* på en flyglinje för att beskriva en situation när minst två flygbolag trafikerar en flyglinje. Med *destinationskonkurrens* avses en situation där det är möjligt att flyga till samma stad med minst två olika aktörer, utan att de konkurrerar på samma flyglinje. Inom inrikesflyget var detta exempelvis aktuellt för flygningar till Stockholm då olika aktörer flög till Bromma respektive till Arlanda. I rapporten tar vi även upp *konkurrens från andra trafikslag* och *konkurrens mellan de nordiska storflygplatserna* i Köpenhamn, Oslo och Helsingfors. De olika varianterna av konkurrens utgör tillsammans flygets konkurrens-situation.

En väl fungerande konkurrens är en viktig förutsättning för att de mest effektiva företagen är verksamma på en marknad och att detta kommer konsumenterna till godo genom låga priser, utveckling av nya affärsmodeller, hög produktkvalitet och service. För flyg kan kvalitet och service handla om exempelvis punktlighet, avgångsfrekvens, reseupplevelse och hantering av förseningar.

Ett tydligt exempel på nya affärsmodeller var lågkostnadsflygets intåg med strategin att skära i kostnaderna genom att bland annat erbjuda en enkel och avskalad produkt till ett lågt pris. De kan variera från bolag till bolag, men alla flygbolag använder sig av olika prisstrategier för att försöka maximera sina intäkter. Några typiska exempel är reseklasser som skiljer sig åt både vad gäller pris och servicenivå eller skilda priser beroende på när bokningen sker i förhållande till avresedatum.

Flygbolag kan även ha olika nätverksstrategier. De mer traditionella nätverksbolagen använder sig av navflygplatser med de fördelar det medför genom att många destinationer kan nås med bara ett byte även från mindre flygplatser. En viktig del av flygbolagens nätverksstrategi är att välja ut vilka flygplatser som ska utgöra nav i deras verksamhet. På dessa flygplatser får de ofta en dominerande ställning. Lågkostnadsbolagen har valt en annan strategi med direktflyg (point to point) som har fördelen att flygplanen kan användas mer effektivt eftersom de inte behöver invänta anslutningar.

Ur ett kundperspektiv är det attraktivt med snabba direkta förbindelser som även minskar risken för att bagage ska försenas.<sup>8</sup> Det uppkommer även konkurrens mellan flygplatser som handlar om att locka till sig flygbolag för att öka flygplatsens attraktion genom att erbjuda många destinationer.

Historiskt har flyget varit hårt reglerat, vilket begränsat konkurrensen på luftfartsmarknaden. Den europeiska luftfartsmarknaden började gradvis öppnas för konkurrens i samband med

---

<sup>6</sup> Pot och Koster (2022).

<sup>7</sup> Zhang och Graham (2020).

<sup>8</sup> Wensveen J.G. (2015).

avregleringen som inleddes i slutet av 1980-talet. Avregleringen slutfördes 1997 genom att EU tillät fri etablering i enskilda medlemsländer såväl som inom unionen.<sup>9</sup>

Avregleringen av luftfartsmarknaden medförde stora förändringar av konkurrenssituationen genom att nya flygbolag etablerades, men också genom att flera bolag upphörde. Framför allt i USA, men också inom EU, har det skett en konsolidering av luftfartsmarknaden som lett till en ökad marknadskoncentration. Koncentrationen är både en följd av att bolag har lämnat marknaden och av sammanslagningar. En skillnad är att inom EU fortsätter oftast flygbolag inom en koncern att flyga under sitt gamla namn.

En hög marknadskoncentration är ett mindre problem om det vore lätt för företag inom angränsande marknader eller andra länder att komma in på marknaden. Att andra företag lätt kan komma in på marknaden gör det svårare för ett dominerande företag att behålla marknadsmakt.

Det finns dock ett antal utmärkande drag för luftfartsmarknaden som medför att en marknadsstruktur med ett fåtal flygbolag är ett normaltillstånd. Ett exempel utgörs av förekomsten av påtagliga stordriftsfördelar inom flyget med exempelvis möjlighet till specialisering inom personalstyrkan, men också avancerade bokningssystem. Det finns även flera inträdesbarriärer som försvårar för nya aktörer att etablera sig på luftfartsmarknaden. Ett typiskt exempel utgörs av brist på attraktiva start- och landningstider, så kallade slot-tider, på framför allt större flygplatser.

En annan svårighet för nya aktörer är de stora kostnader under etableringsfasen när en nykomling försöker ta marknadsandelar från etablerade aktörer. Kostnaderna är initialt betydande för att kunna erbjuda en konkurrenskraftig produkt med höga kostnader för bland annat marknadsföring, rekrytering av personal och för att säkra flygplanskapacitet. Farhågan att inte återfå dessa utlägg är en av de viktigaste avskräckande faktorerna för nya aktörer. Resultatet blir ofta att flygplatser domineras av ett eller ett fåtal flygbolag.<sup>10</sup>

Konkurrensverket har pekat på att frekvensen på in- och utträde på en marknad kan vara en del i att beskriva marknadsdynamik. De menar att låg marknadsdynamik är ett tecken på att det finns betydande inträdeshinder.<sup>11</sup> Flygets inrikesmarknad präglas av låg marknadsdynamik med få nya aktörer.

## 1.4 Avgränsningar

Denna rapport beskriver luftfart som är av betydelse för tillgängligheten i Sverige. Fokus ligger på linje- och chartertrafik, inte på taxi- eller allmänflyg<sup>12</sup>. Tyngdpunkten ligger på persontrafik, men även utvecklingen för godstransporter med luftfart kommer att redovisas. När det gäller flygplatser kommer fokus följaktligen ligga på flygplatser med linje- och chartertrafik i Sverige.

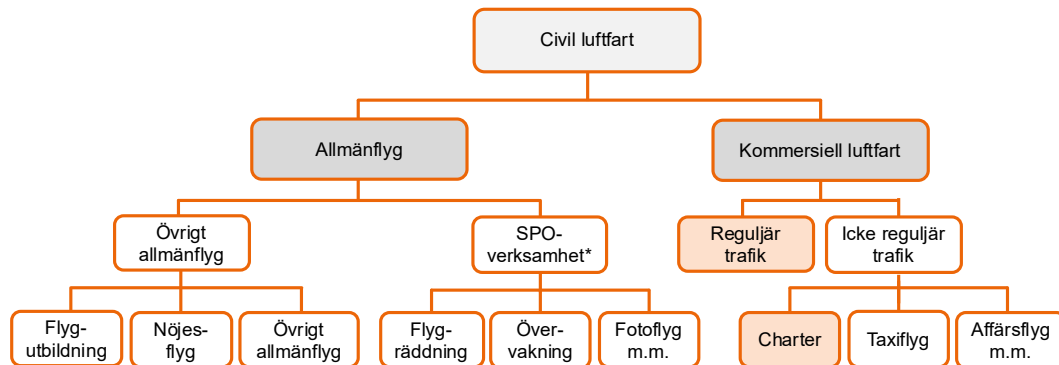
<sup>9</sup> Det var framför allt det första (1987) och det andra (1990) lagstiftningspaketet inom ramen för Europeiska enhetsakten som ledde till en uppmjukning av bestämmelserna om biljettpriser och kapacitet. 1992 avskaffade man genom det tredje lagstiftningspaketet (nämligen rådets förordningar EEG nr 2407/92, 2408/92 och 2409/92, som nu ersatts av [förordning \(EG\) nr 1008/2008](#)) alla kvarvarande kommersiella begränsningar för europeiska luftfartsföretag med verksamhet inom EU, och inrättade således den europeiska gemensamma marknaden för luftfart.

<sup>10</sup> Wensveen J.G. (2015).

<sup>11</sup> Konkurrensverket (2024).

<sup>12</sup> Allmänflyg definieras som all civil luftfart utom reguljära flygningar och icke-reguljära lufttransporter mot betalning eller hyra. Se ICAO (2013). Glossary, [www.icao.int/dataplus\\_archive/Documents/20130807/GLOSSARY%20v1%202.pdf](http://www.icao.int/dataplus_archive/Documents/20130807/GLOSSARY%20v1%202.pdf)

Flygplatserna i Köpenhamn, Oslo och Helsingfors ingår både genom sin betydelse för svensk tillgänglighet (främst Köpenhamn och Oslo) och som lämpligt jämförelseobjekt med Arlanda. Det civila flyget kan delas in på flera olika sätt och figuren nedan baseras på FN:s internationella luftfartsorganisation ICAO:s klassificering.<sup>13</sup>



Figur 1.1. Schematisk beskrivning av civil luftfart.

Källa: ICAO 2016\* SPO-verksamhet som står för specialiserad flygverksamhet motsvarar i stort det som tidigare kallades bruksflyg och inkluderar bl.a. jordbruksflyg, fotoflyg, övervakningsflyg, patrulltjänst, flygräddningstjänst, mättningsflyg, inspektionsflyg, bogserflyg, utbildning, och reklamflyg.

Figur 1.1 beskriver aktiviteter inom det civila flyget. ICAO listar även ett antal stödverksamheter till denna:

- flygplatser och dess tjänster
- trafikledning
- tillverkningsindustri
- utbildning
- översyn och underhåll.
- reglering
- övrigt.

Som framgår av Figur 1.1 består luftfarten av många olika verksamheter varav en del är i förvärvssyfte och andra inte. Denna rapport fokuserar på reguljär och chartertrafik, de orangea fälten i figuren, som också är den dominerande trafiken.

Det svenska luftfartsklustret i vid bemärkelse som även inbegriper flygindustrin och forskning inom luftfartsområdet kan bidra till luftfartens konkurrenskraft. Det kommer därför ingå i en diskussion kring åtgärder för att åstadkomma en önskvärd utveckling.

<sup>13</sup> ICAO (2016a).



## 2 Luftfartens utveckling

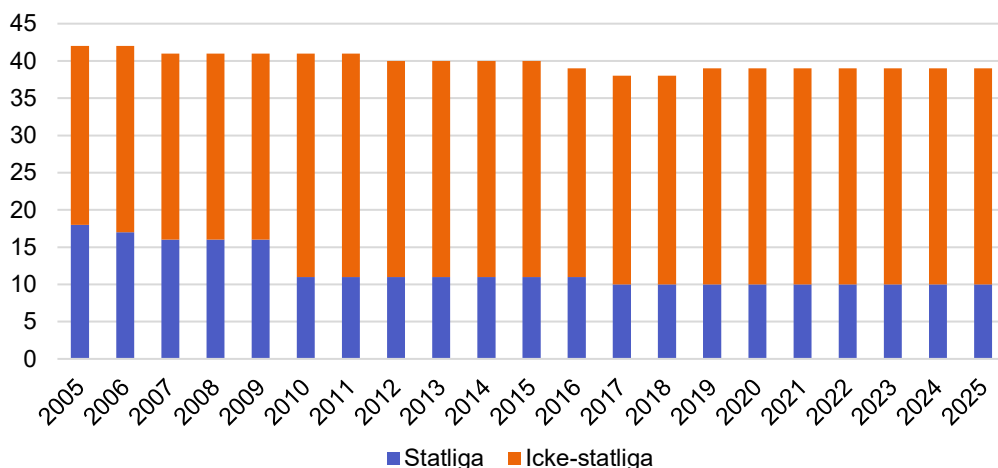
I följande kapitel redogörs för luftfartens utveckling utifrån olika perspektiv; flygplatser, luftfartyg, flygbolag, reglering, passagerare och slutligen post och frakt. Där det är rimligt återges långa tidsserier. En jämförelse med passagerarutvecklingen i övriga EU-länder görs också.

Luftfart är en påtagligt internationell verksamhet och för att åstadkomma harmoniserade regelverk inom luftfartsområdet utformas dessa i samarbete via ICAO som utfärdar internationella standarder och rekommendationer som länderna förväntas följa. Majoriteten av regelverken i Sverige utformas däremot på europeisk nivå via den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten, EASA (European Union Aviation Safety Agency). Transportstyrelsen ansvarar för att reglerna blir implementerade i Sverige.

### 2.1 Luftfartens olika delar<sup>14</sup>

#### Flygplatserna

Flygplatserna utgör noder i det nätverk som bildas av flyglinjer. De första flygplatserna för civil trafik i landet öppnades i början av 1920-talet då den reguljära trafiken på flygplatserna i Stockholm (Lindarängen), Göteborg (Torslanda) och Malmö (Bulltofta) inleddes.<sup>15</sup> Ingen av dessa flygplatser har kommersiell trafik idag, vilket visar att flygplatssystemet är dynamiskt. Det handlar inte enbart om att vissa flygplatser tillkommer och andra försvinner. Vid sidan av antalet flygplatser har också ägandebilden förändrats (Figur 2.1).



Figur 2.1. Antal trafikflygplatser uppdelade på ägande.  
Källa: Trafikanalys (2026a).

<sup>14</sup> För en mer utförlig beskrivning av historiken kring luftfartens olika delar hänvisas till föregående års rapport: Svensk luftfarts konkurrenssituation 2025. Rapport 2025:6.

<sup>15</sup> Svenska regionala flygplatser (2025).

Antalet trafikflygplatser med reguljär- eller chartertrafik uppgår till 39 stycken. Den senaste, Sälen, tillkom 2019. Det kan sättas i relation till att det år 2005 fanns 42 flygplatser.

En större förändring är att antalet statligt ägda flygplatser minskade från 18 till 10 mellan 2005–2025. Med undantag av Skavsta<sup>16</sup> och flygplatsen i Sälen ägs de icke-statliga flygplatserna av kommuner och regioner. Ägandet är betydelsefullt inte minst när det gäller att hantera de ekonomiska underskott som flygplatser ofta uppvisar, vilket belyses i kapitel sex.

Kartan nedan (Figur 2.2) visar flygplatser i Sverige med reguljär- och chartertrafik i slutet av 2025 uppdelat på statliga respektive ickestatliga. De statliga flygplatserna är i regel lokaliserade i anslutning till en stor- eller medelstor stad. De icke-statliga flygplatserna bidrar med tillgänglighet för befolkning och näringsliv på lite mindre orter eller på platser som ligger långt ifrån de statliga flygplatserna. Tillsammans bidrar flygplatserna till att täcka hela det svenska territoriet till gagn för beredskap och totalförsvaret.

---

<sup>16</sup> Skavsta ägs till största delen av fastighetsutvecklingsbolaget Arlandastad Group, men Nyköpings kommun äger 9,9 procent.



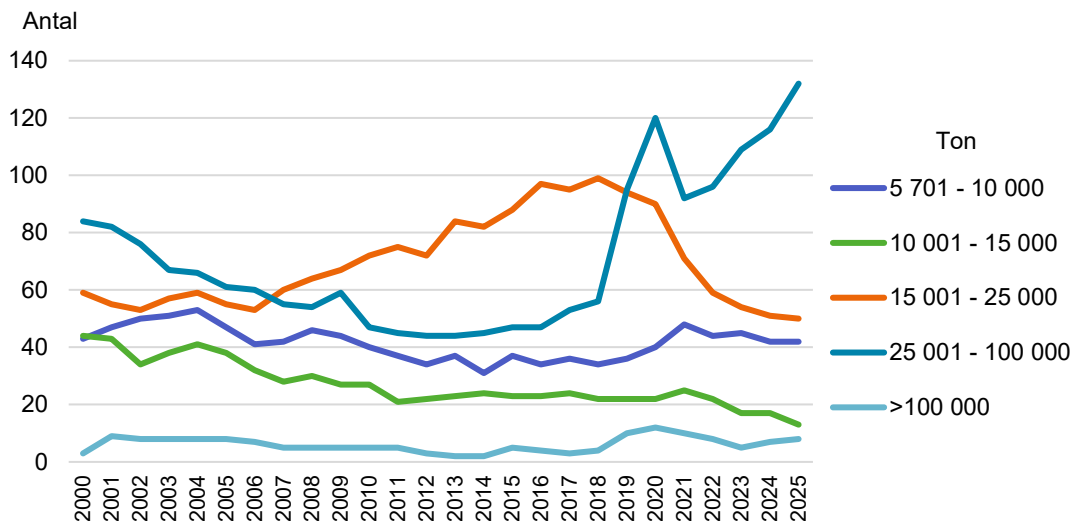
Figur 2.2. Karta över trafikflygplatser efter ägande 2024-12-31.  
 Källa: Trafikanalys Luftfart (2026a).

## Luffartygen

Flygplan som används för civil luftfart ska vara godkända av Europeiska luftsäkerhetsbyrån EASA<sup>17</sup>. Vilken standard ett flygplan certifieras efter avgörs av planets maximala startvikt (MTOW)<sup>18</sup> och dess passagerarantal. Flygplan med en maximal startvikt mindre än 5 700 kilo omfattas av färre regler.

Ett luffartyg<sup>19</sup> ska ha luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis när det används vid luftfart.<sup>20</sup> För att säkerställa att ett luffartyg uppfyller säkerhets- och miljökrav ska det vara infört i ett register. Genom registrering i det svenska luftfartsregistret blir flygplanet svenskt i bemärkelsen att svenska regler gäller och att svenska myndigheter har ansvar för uppföljning av kraven.

Luffartyg som är registrerade i ett annat EU-lands register får användas för inrikes trafik eller SPO-verksamhet<sup>21</sup> i Sverige under förutsättning att de har ett drifttillstånd utfärdat av ett land tillhörande ICAO, samt ett trafiktillstånd. För luffartyg registrerade i det svenska registret behövs inget trafiktillstånd.



Figur 2.3. Antal motordrivna luffartyg i det svenska luffartygsregistret efter högsta tillåtna startvikt, ton. Källa: Trafikanalys (2026a).

Figur 2.3 visar luffartyg i det svenska luftfartsregistret med en MTOW på 5 700 kg eller mer. År 2025 fanns 245 luffartyg med en MTOW över 5 700 kg i det svenska registret. Antalet luffartyg i det svenska registret ökade tydligt under pandemin och år 2020 var antalet 284, vilket är det högsta antalet under 2000-talet. År 2012 noterades det lägsta värdet på 175 luffartyg. Någon tydlig orsak till att luffartygen i det svenska registret ökade under pandemin har vi inte kunnat finna.

<sup>17</sup> European Union Aviation Safety Agency.

<sup>18</sup> Vikten inklusive allt och alla som medförs vid påbörjande av startsträckan (Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012).

<sup>19</sup> Till exempel ett flygplan, en helikopter eller en ballong, [www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/luftfartyg-och-luftvardighet](http://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/luftfartyg-och-luftvardighet)

<sup>20</sup> Sveriges riksdag (2010).

<sup>21</sup> SPO-verksamhet som står för specialiserad flygverksamhet motsvarar i stort det som tidigare kallades bruksflyg och inkluderar bl.a. jordbruksflyg, fotoflyg, övervakningsflyg, patrulltjänst, flygräddningstjänst, mättningsflyg, inspektionsflyg, bogserflyg, utbildning, och reklamflyg.

De största planen som finns i det svenska registret används i utrikes trafik. Inrikestrafiken domineras av plan i de två näst största storlekskategorierna. Under de senaste fem åren har den största ökningen skett av flygplanstyper med en startvikt mellan 25 001 och 100 000 ton. Det motsvarar en ungefärlig passagerarkapacitet på 100 till 200 passagerare (Tabell 2.1).

Ökningen sammanfaller i tiden med att Sverige anslöt sig till Kapstadskonventionen, vilket medförde att finansärer fick ett starkare och mer förutsägbart skydd för sina säkerheter i luftfartyg i det svenska registret. Samtidigt har mindre flygplanstyper med en startvikt mellan 15 001 och 25 000 ton och en uppskattad passagerarkapacitet på 50 till 99 passagerare minskat kraftigt. Minskningen hänger ihop med en generell utveckling mot större flygplan som i sin tur är kopplad till minskningen av inrikestrafiken och då inte minst de kortare sträckorna.

Tabell 2.1. Ungefärlig passagerarkapacitet efter luftfartygens MTOW.

MTOW, kg	Ungefärlig passagerarkapacitet
> 100 000	> 200
25 001–100 000	100 – 200
15 001–25 000	50 – 99
10 001–15 000	20 – 49
5 700–10 000	– 19

Källa: Egen bearbetning av data från Internet.

Luffartyg för kommersiellt bruk registrerade i det svenska registret kan med stöd av Förfogandelagen (1978:262) tas ut för att tillgodose totalförsvarets eller folkförsörjningens behov.<sup>22</sup> Transportstyrelsen är ansvarig myndighet för beslut om uttagning. Uttagningen innebär ingen begränsning för ägaren och det är endast efter att regeringen beslutat att Förfogandelagen ska tillämpas som luftfartyget kan tas i anspråk av myndigheterna. För att Förfogandelagen ska tillämpas krävs att Sverige befinner sig i krigsfara eller något liknande tillstånd.

Ett register med många luftfartyg registrerade ger inte nödvändigtvis ett större inflytande i internationella sammanhang. Medlemsavgiften till FN:s luftfartsorgan ICAO baseras på BNP och landets utbud i inrikes och utrikes luftfart.<sup>23</sup> Som jämförelse kan nämnas att medlemsavgiften till FN:s sjöfartsorgan IMO delvis baseras på tonnaget i landets register.<sup>24</sup> För både luft- och sjöfart beror, enligt Transportstyrelsen, inflytandet i de internationella organisationerna på många olika faktorer som kan kopplas till näringens storlek och kompetensen i landet.<sup>25</sup>

## Flygbolagen

Antalet verksamma flygbolag på den svenska flygmarknaden har historiskt påverkats av både efterfrågan och marknadsregleringen.

Flygbranschen drabbades hårt av pandemin då resandet och därmed intäkterna sjönk kraftigt. Hösten 2024 beslutade BRA att lämna Bromma flygplats, som de tidigare använt, för att flytta verksamheten till Arlanda och bli underleverantör till SAS.<sup>26</sup> Även SAS har haft återkommande ekonomiska problem och genomgått en omfattande rekonstruktion.<sup>27</sup> Den svenska regeringen

<sup>22</sup> SFS (1992).

<sup>23</sup> ICAO (2016b).

<sup>24</sup> IMO (2023).

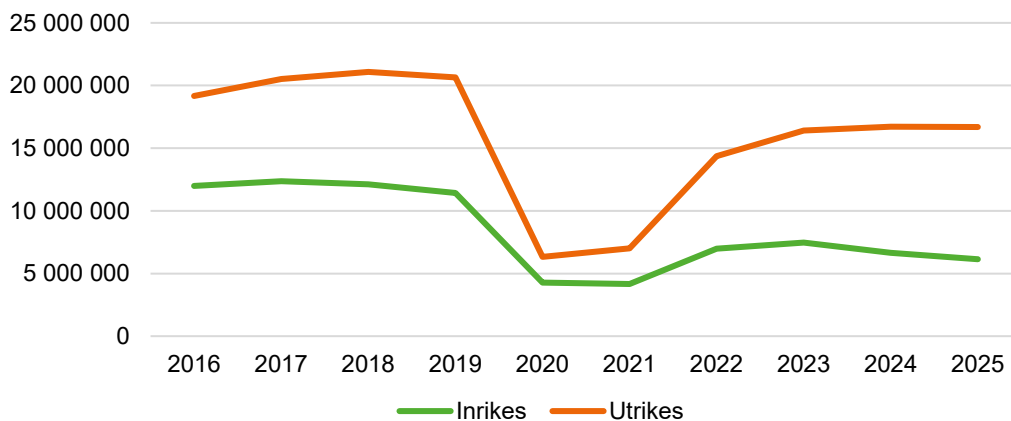
<sup>25</sup> Transportstyrelsen e-post 2025-05-16. Dnr. (Utr. 2024/25).

<sup>26</sup> Dagens industri (2024).

<sup>27</sup> SAS (2024).

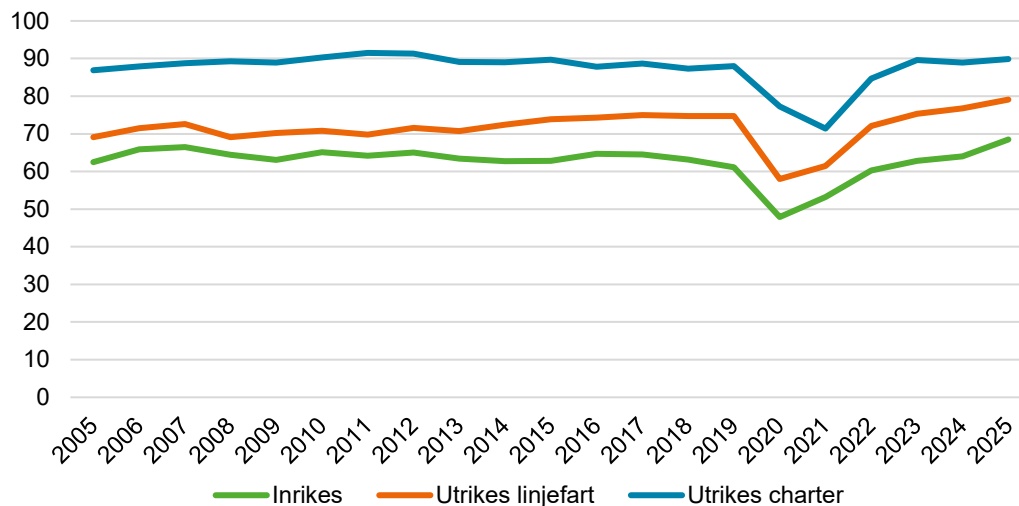
meddelade år 2022, precis som den norska gjort fem år tidigare, att den inte ser sig som en långsiktig ägare och lämnade ägarskapet för SAS.<sup>28</sup>

Flygbolagen anpassar sitt utbud efter efterfrågan, vilket betyder att när passagerarna minskar kommer även antalet utbudna flygstolar att minska. Det allra största utbudet fanns 2018 för utrikestrafiken och 2017 för inrikestrafiken med ett utbud på 21,1 respektive 12,4 miljoner flygstolar (Figur 2.4). Utbudet störtdök under pandemin och har inte varit i närheten av dessa nivåer därefter, även om utbudet steg snabbt under ett par år. Utbudet inom inrikestrafiken har återigen börjat minska sedan två år tillbaka och utvecklingen inom utrikestrafiken befinner sig på en plattå.



Figur 2.4. Antal utbudna flygstolar i linje-, charter- och taxitrafik på svenska flygplatser. Källa: Trafikanalys (2026b).

Det minskade utbudet på flygstolar har resulterat i de högsta kabinfaktorerna som uppmätts för linjefarten under de senaste dryga 20 åren (Figur 2.5). Stabiliteten i rangordningen mellan olika delsektorer av flyget är påtaglig. Charterflyget har alltid legat i topp följt av utrikes linjefart och därefter inrikesflyget.



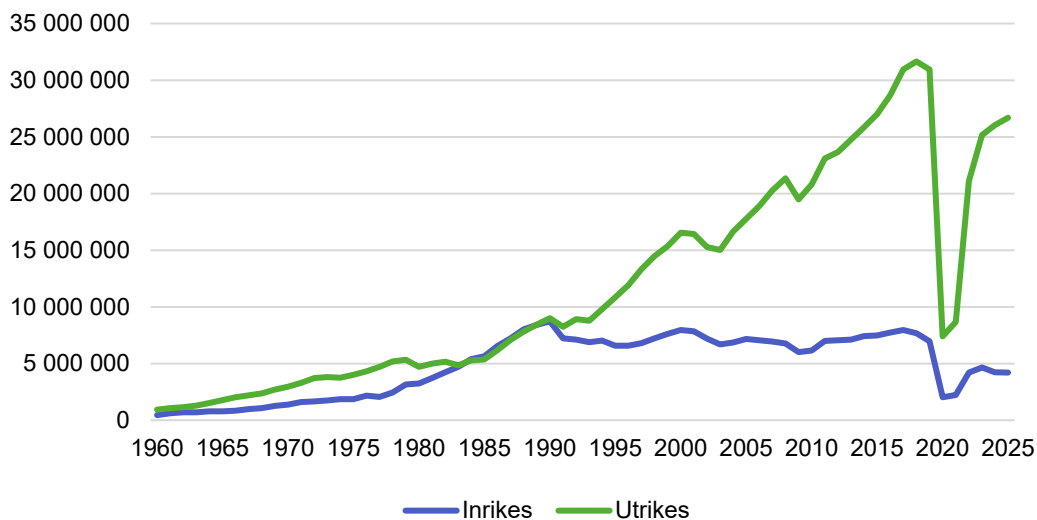
Figur 2.5. Kabinfaktorn i linje- och chartertrafik. Källa: Trafikanalys (2026a).

<sup>28</sup> SAS (2019). [www.sasgroup.net/about-sas/annual-reports/sas-annual-report-fiscal-year-2018/](http://www.sasgroup.net/about-sas/annual-reports/sas-annual-report-fiscal-year-2018/)

## Passagerarna

Med ett långt tidsperspektiv (1960-2025) är det tydligt att den stora tillväxten inom flyget skett inom utrikestrafiken. Utrikestrafiken ökade stadigt under hela perioden fram till pandemin, med undantag för några konjunkturrelaterade nedgångar. Även om ökningstakten bromsat in under det senaste året är trenden fortsatt stigande. Trots passagerartillväxten under senare år var antalet passagerare alltså 13 procent lägre år 2025 än 2019.

Även inom inrikestrafiken ökade antalet passagerare snabbt direkt efter pandemin. Den uppåtgående trenden bröts dock 2024 och passagerarantalet fortsatte att minska 2025.



Figur 2.6. Antal avresande passagerare i inrikes och utrikes trafik 1960–2025.  
Källa: Trafikanalys (2026a).

Transportstyrelsen har funnit flera förklaringar till varför inrikesflyget minskar. Det är tjänsteresorna som har minskat allra mest och inte minst har flygandet hos svenska myndigheter gått ner. Statlig styrning med inriktning mot minskad miljöpåverkan och ökad digitalisering har sannolikt spelat en roll.

Naturvårdsverkets vägledning anger exempelvis att spårbunden trafik bör väljas i första hand när resor under 50 mil genomförs. 60 myndigheter fick dock ett uppdrag 2025 om att redovisa hur de säkerställt färdmedelsneutrala tjänsteresor.<sup>29</sup> Olika undersökningar visar att antalet resfria möten åtminstone har fördubblats i jämförelse med 2019.<sup>30</sup> Därtill kommer rese-restriktioner av budgetskäl. Det saknas sammanställda data över kommuners och regioners resande. Vi vet dock att flertalet kommuner förespråkar att resor ska undvikas när ett videomöte kan ersätta dem. Det finns också undersökningar som visar att redan före pandemin hade hälften av kommunerna resepolicyer som förordade tåg före flyg.<sup>31</sup>

Privatresenärerna har återkommit till inrikesflyget i större omfattning än tjänsteresenärerna. Privatresenärerna utgjorde 58 procent av inrikesresenärerna 2025, vilket kan sättas i relation till att de utgjorde 47 procent år 2016. Transportstyrelsen pekar på att hushållens köpkraft har minskat efter pandemin och att detta i kombination med ökade biljettpriser hållit tillbaka

<sup>29</sup> Regeringen (2025b).

<sup>30</sup> Fördubbling har påvisats hos myndigheter som omfattas av förordning (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter. En undersökning riktad mot 190 myndigheter visade på en ökning på hela 363 procent.

<sup>31</sup> Transportstyrelsen (2026c).

resandet. Miljörelaterade attityder och normer kan också påverka val av trafikslag, även om det är svårt att fastslå hur stor betydelse dessa faktorer har i praktiken. SOM-institutets mätningar visar dessutom att intresset för miljöfrågor har minskat de senaste åren.<sup>32</sup>

En analys av inrikestrafiken uppdelad på upphandlad trafik, icke-statliga flygplatser samt Swedavias flygplatser visar att antalet avresande inom den upphandlade trafiken 2025 var något större än 2019.<sup>33</sup> Inrikes resande från Swedavias flygplatser var 61 procent av nivån 2019, medan det för de privata och kommunala flygplatserna var på 53 procent.<sup>34</sup> 90 procent av de resande i inrikestrafiken avreste från någon av Swedavias flygplatser.

Antalet avresande i utrikes trafik från Swedavias flygplatser år 2025 motsvarade 93 procent av 2019 års nivå. Motsvarande siffra för de icke-statliga flygplatserna var 29 procent. Den kraftiga nedgången i utrikestrafiken för icke-statliga flygplatser förklaras till största delen av att Ryanair flyttat sin verksamhet från Skavsta till Arlanda.

Figur 2.7 visar utvecklingen av antalet inrikes respektive utrikes passagerare år 2025 jämfört med 2019. I figuren ingår inte samtliga flygplatser, utan endast de som hade minst 5 000 passagerare i inrikes eller utrikes trafik både år 2019 och år 2025. Siffrorna i parentes efter flygplatsens namn visar antalet avresande passagerare år 2025 i inrikes trafik respektive utrikes (inrikes; utrikes).

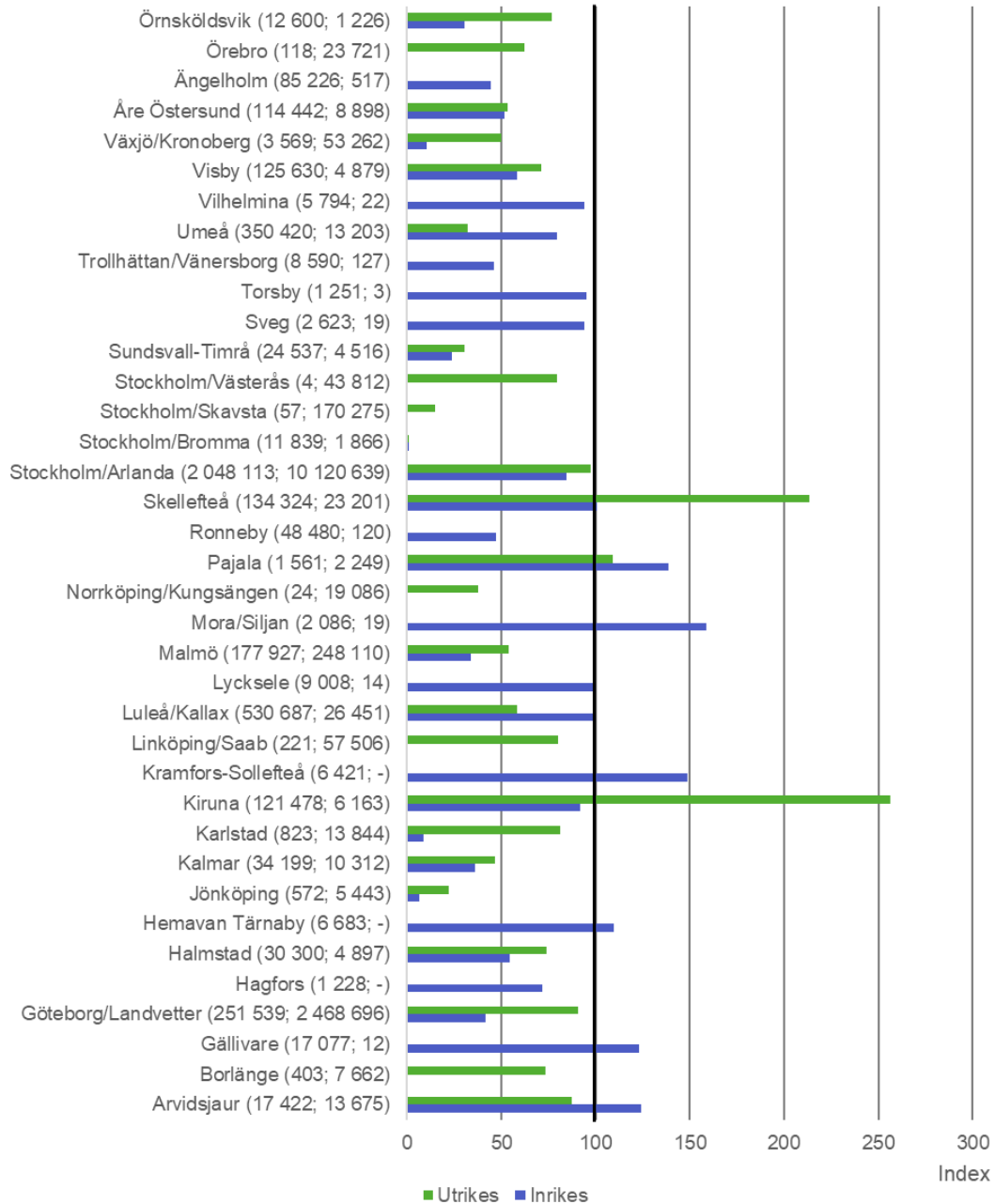
Som framgår av Figur 2.7 är det fortfarande relativt få flygplatser där antalet avresande är fler år 2025 än 2019. Skellefteå är den enda flygplats där antalet avresande i både inrikes och utrikes trafik var större år 2025 än 2019. Kiruna och Skellefteå sticker ut med en kraftig ökning inom utrikestrafiken, men det är en ökning som sker från låga nivåer. Bland Swedavias flygplatser är det vid sidan av Kiruna framför allt på de stora flygplatserna Arlanda och Landvetter som passagerarvolymen ökat mest efter pandemin. Bland de flygplatser som har fler avresande än före pandemin återfinns flera med upphandlad trafik: Hemavan/Tärnaby, Pajala, Gällivare, Kramfors/Sollefteå och Arvidsjaur.

---

<sup>32</sup> Transportstyrelsen (2026c).

<sup>33</sup> Trafikverket (2026a).

<sup>34</sup> Ibid.

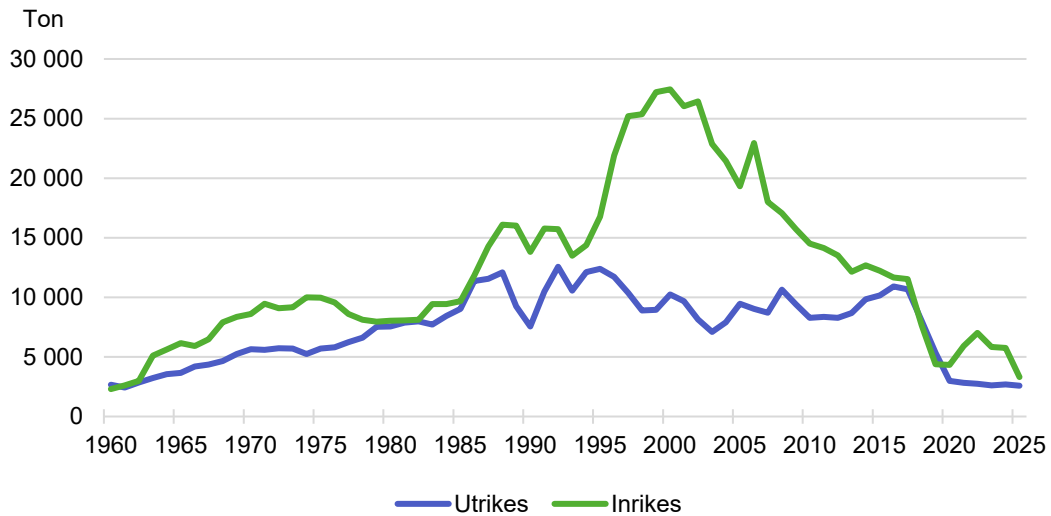


Figur 2.7. Utveckling av inrikes och utrikes avresande passagerare 2025 jämfört med 2019 (index). 2025 års antal passagerare visas inom parentes (inrikes; utrikes).  
Källa: Trafikanalys (2026a).

## Post och frakt

Hantering av frakt och post ger intäkter till flygplatserna och har således betydelse för deras ekonomi och därmed konkurrenskraft. Hur stor andel av intäkterna som kommer från denna verksamhet har inte gått att få fram, men Swedavia skriver i sin års- och hållbarhetsredovisning att intäkterna till största delen kommer från resenärs- och trafikvolym.<sup>35</sup>

<sup>35</sup> Swedavia (2026).



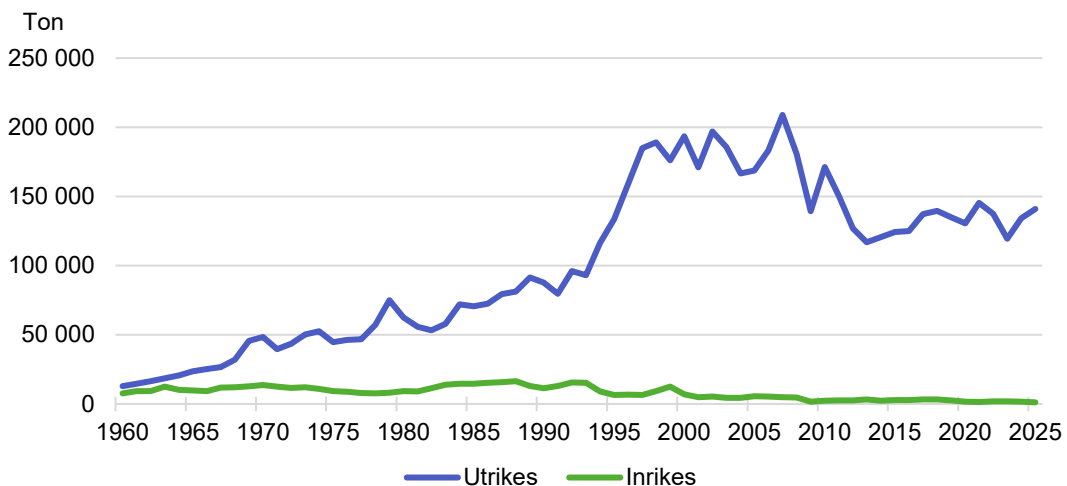
Figur 2.8. Utrikes och inrikes post på svenska flygplatser, ton.  
Källa: Trafikanalys (2026a).

Mängden fysisk post som transporteras inrikes med flygfrakt har minskat i takt med att digitaliseringen utvecklats (Figur 2.8).

Flygfrakt används främst för transporter av högvärdigt gods där tidsfaktorn är viktig. I den första kategorin finns till exempel reservdelar och läkemedel och i den senare kategorin kan nämnas färskvaror som livsmedel och blommor och som framgått ovan spelade leveranser av dagstidningar en viktig roll för det svenska fraktflygets framväxt.<sup>36</sup>

Flygfrakt kan transporteras på tre olika sätt:

- i flygplan enbart avsedda för godstransporter (freighters),
- i passagerarplanens buk (pax-belly), och
- i lastbil till eller från ett nav för vidare befordran med flyg (trucking).<sup>37</sup>



Figur 2.9. Utrikes och inrikes frakt på svenska flygplatser, ton.  
Källa: Trafikanalys (2026a).

<sup>36</sup> Luftfartsstyrelsen (2008).

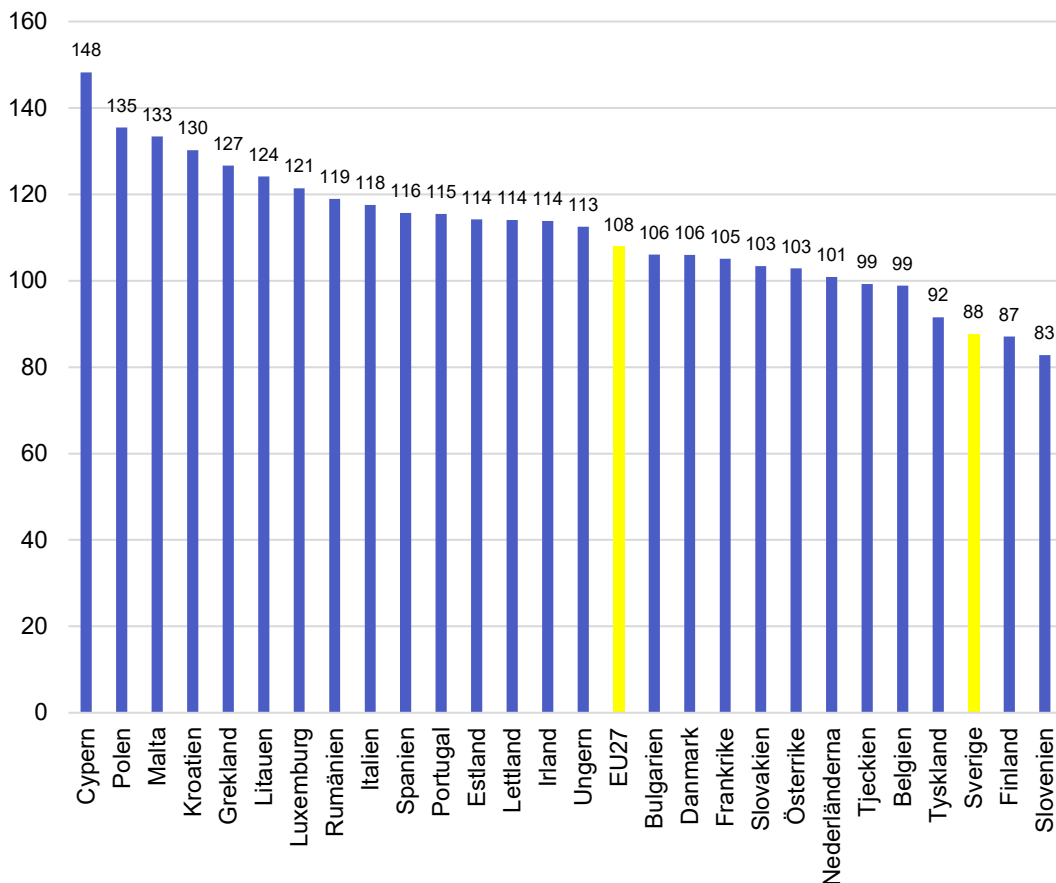
<sup>37</sup> SOU (2007).

Trots e-handels tillväxt, där mycket varor flygs från Kina, är flygfrakten numera cirka 40 procent lägre än i början av 2000-talet. De inrikes volymerna har stadigt minskat och är numera 75 procent lägre än år 1960 (Figur 2.9). En viktig förklaring till de minskade volymerna i den inrikes trafiken är att transporterna av dagstidningar upphört i takt med att de tryckta upplagorna har minskat.<sup>38</sup>

## 2.2 Utvecklingen efter pandemin – en jämförelse med övriga EU-länder

Under covid-19 pandemins första år sjönk flygresandet kraftigt. Det internationella resandet mellan EU-länderna sjönk från 355 miljoner passagerare år 2019 till 92 miljoner år 2020, vilket är en minskning med 263 miljoner passagerare eller motsvarande nära 75 procent.<sup>39</sup>

Redan under det andra pandemiåret ökade antalet resenärer mellan EU-länderna till 142 miljoner. Av Figur 2.10 framgår hur utvecklingen har varit efter pandemin i de olika EU-länderna.



Figur 2.10. 2024 års andel av 2019 års passagerarvolym, antal passagerare i trafik inom EU, procent.  
Källa: Eurostat (2026).

<sup>38</sup> Regeringskansliet (2022).

<sup>39</sup> Eurostat (2026).

År 2024 var passagerarvolymerna för internationella resor inom EU 8 procent högre än 2019, men bilden skiljer sig åt mellan olika länder.

I större delen av EU (21 av 27 länder) ser vi ett resande som är högre än nivåerna före pandemin. Framför allt uppvisar länderna runt Medelhavet nivåer på flygresande som vida överstiger nivån före pandemin. Även länder som Polen, Rumänien och de baltiska staterna uppvisade en stark återhämtning. Det tycks som att flyget i länder med stark turismsektor och länder med hög ekonomisk tillväxt uppvisar stora passagerarökningar. Det är enbart Finland och Slovenien som har haft en lägre passagerartillväxt än Sverige.

## 2.3 Sammanfattande analys

Med undantag för en period i inledningen av 2000-talet i anslutning till att marknaden avreglerades har den inrikes luftfarten dominerats av ett fåtal aktörer. Inom inrikesflyget avstannade passagerartillväxten på tidigt 1990-tal. Därefter har all passagerartillväxt skett i den utrikes trafiken.

Pandemin medförde mycket stora problem för flyget och ledde till ytterligare koncentration av utbudet. Pandemin medförde också förändringar i arbetslivet i och med att fysiska möten ersattes av digitala. Det mönstret kvarstår, vilket inneburit ett minskat tjänsteresande. Det är en förklaring till att passagerarantalet i inrikesflyget var omkring 40 procent lägre år 2025 än år 2019. Det finns ekonomiska drivkrafter bakom denna utveckling då digitala möten kan spara både tid och pengar. Digitala mötesformer är också ett effektivt sätt att upprätthålla tillgänglighet i hela landet, men det finns också vissa kvaliteter i det fysiska mötet som är svåra att ersätta. Mot statliga myndigheter har det även funnits en statlig styrning för att välja andra resealternativ än flyg, vilket också resulterat i ett minskat flygande. Attityder till flygresande och miljömedvetenhet kan också ha betydelse, även om det är svårt att kvantitativt fastställa.

Efter pandemin har utrikestrafiken börjat närma sig passagerarnivåerna före pandemin, men antalet passagerare är alltså 13 procent lägre år 2025 än 2019. Inom EU översteg flygresandet den förpandemiska nivån i de allra flesta länderna år 2024. Allra mest har flygresandet ökat i länder med stor turismsektor eller med hög ekonomisk tillväxt. Sverige tillsammans med Finland och Slovenien är de enda länder som fortfarande har ett resande som är lägre än 2019.

Det har skett en anpassning till den minskade efterfrågan genom att antalet utbudna flygstolar också har minskat. Det har resulterat i de högsta kabinfaktorerna som uppmätts för linjefarten under de senaste dryga 20 åren.

## 3 Luftfartens konkurrenssituation

Detta kapitel beskriver hur konkurrensen mellan flygbolag har utvecklats i termer av marknadsandelar. Ju större marknadsmakt ett flygbolag har, desto större möjlighet att påverka priserna på marknaden. Kapitlet beskriver också konkurrensytorna mot andra trafikslag, främst järnväg.

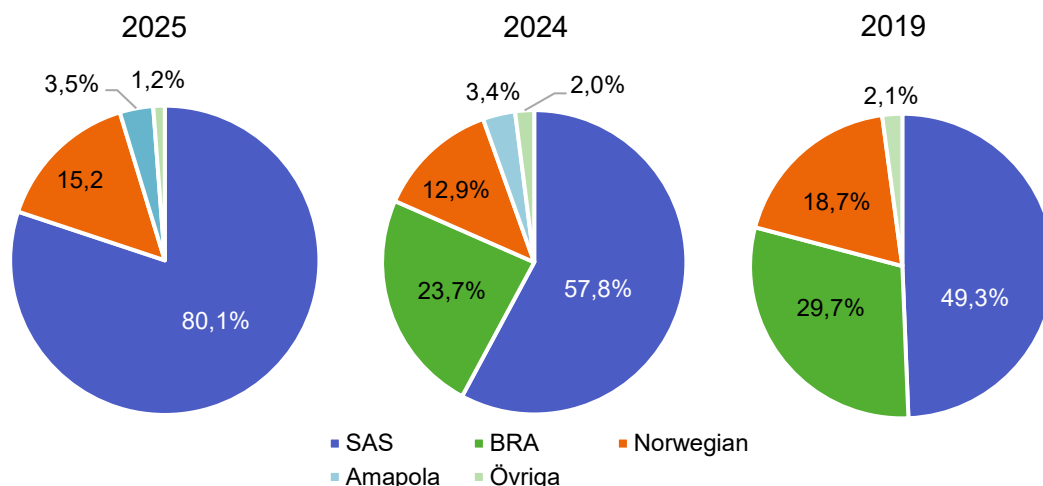
### 3.1 Konkurrenssituationen på flygmarknaden

Konkurrenssituationen på flygmarknaden beskrivs utifrån följande aspekter:

- marknadsandelar uppdelat på inrikes och utrikes
- marknadskoncentration
- beskrivning av kommersiellt och upphandlat linjeutbud
- utveckling av prisnivån uppdelat på inrikes, utrikes och charter.

#### Konkurrenssituationen inom inrikesflyget

Ett sätt att beskriva konkurrenssituationen är att redovisa marknadsandelarna för olika flygbolag uppdelat på inrikes respektive utrikestrafik (Figur 3.1).



Figur 3.1. Marknadsandelar inom inrikesflyget.  
Källa: Transportstyrelsen (2026d).

Den viktigaste händelsen under 2025 var att BRA upphörde som självständig aktör på flygmarknaden och i stället började agera som underleverantör åt SAS. Det medförde att SAS marknadsandel stärktes ytterligare och nu uppgår till 80 procent. Detta ligger i linje med trenden att SAS successivt stärkt sin marknadsandel efter pandemin. En annan iakttagelse är

att det numera enbart finns två aktörer med betydande marknadsandelar inom inrikestrafiken; SAS och Norwegian.

Till skillnad från andra inrikesmarknader i Europa har ultralågstkostnadsbolag<sup>40</sup> som exempelvis Ryanair haft svårt att etablera sig på den svenska inrikesmarknaden. Under 2023 uppnådde Ryanair en marknadsandel på drygt 6 procent, men tappade marknadsandelar redan under det följande året.

Herfindahl–Hirschman index (HHI) är en indikator på marknadskoncentrationen inom en bransch, vilken är en konsekvens av konkurrenssituationen (se faktaruta).

### Faktaruta Herfindahl-Hirschman index (HHI)

Herfindahl-Hirschman index (HHI) mäter företagens storlek i förhållande till storleken på den bransch de är verksamma i och utgör en indikator på graden av konkurrens. HHI beräknas genom att kvadrera marknadsandelen för varje företag som konkurrerar på en marknad och sedan summera de resulterande siffrorna.

HHI <0,15 indikerar en konkurrensutsatt marknad  
 HHI 0,15 – 0,25 indikerar att marknaden är måttligt koncentrerad  
 HHI >0,25 indikerar att marknaden är mycket koncentrerad

För inrikesflyget har HHI ökat från 0,37 (år 2019) till 0,67 (år 2025). För samtliga undersökta år indikerar HHI-indexet en mycket hög marknadskoncentration.

Det finns även anledning att titta på konkurrensen på linjenivå eftersom den har en stor påverkan på prisbildningen. Först identifierar vi de tio största inrikeslinjerna med flyg då det krävs ett större passagerarunderlag för att flera flygbolag ska kunna bedriva trafik med lönsamhet (Tabell 3.1).

**Tabell 3.1. De 10 största inrikeslinjerna 2024 utifrån passagerarantal. Jämförelse görs med passagerarantalet 2019.**

Linje	Antal passagerare 2024	Antal passagerare 2025	Förändring 2019-2025	Förändring 2024-2025
Arlanda - Luleå	902 338	1 018 764	-3%	13%
Arlanda - Umeå	551 992	689 574	-2%	25%
Arlanda - Göteborg	395 847	476 251	-39%	20%
Arlanda - Malmö	224 686	352 137	-37%	45%
Arlanda - Skellefteå	282 505	265 375	0%	-6%
Arlanda - Visby	--	244 876	9%	-
Arlanda - Kiruna	215 543	238 555	-4%	11%
Arlanda - Östersund	199 916	223 375	-34%	12%
Arlanda - Ängelholm	--	165 903	--	--
Arlanda - Ronneby	--	96 768	--	--

Källa: Transportstyrelsen (2026d).

<sup>40</sup> Ultralågstkostnadsbolag är ett flygbolag som använder en rad olika kostnadsbesparande åtgärder för att kunna erbjuda låga biljettpreiser. Typiskt handlar det om enkel service, att ta extra betalt för olika tilläggstjänster, enbart punkt-till-punkt-resor och operativ effektivitet genom att exempelvis använda få flygplansmodeller. Lågstkostnadsbolag har gjort vissa avsteg från denna modell och erbjuder exempelvis lite mer service.

Listan toppas sedan många år tillbaka av Arlanda–Luleå, följt av Arlanda–Umeå. Norra Sverige finns också representerade med flyglinjer mellan Arlanda och Kiruna, Östersund respektive Skellefteå. Vidare finns flygförbindelser mellan Sveriges tre största städer med och ytterligare några till. Med undantag av flyglinjen till Skellefteå har passagerarantalet på övriga flyglinjer minskat i jämförelse med 2019.

När BRA upphörde som självständigt bolag innebar det också att flyglinjer till Bromma flyttades till Arlanda och att ett antal linjer till Arlanda tillkom på listan över de största linjerna. Koncentrationen till Arlanda är en viktig förklaring till den stora passagerarökningen för flera linjer till Arlanda. Inte minst linjen till Malmö som ökade med 45 procent. I själva verket var det färre som flög mellan Stockholm och Malmö 2025 än föregående år då enbart en delmängd av de tidigare Brommaresenärerna följde med till Arlanda.

En genomgång av konkurrenssituationen på de tio största inrikes flyglinjerna visar att det fanns någon form av konkurrens på hälften av linjerna 2025 (Tabell 3.2). Det är en tydlig försämring gentemot tidigare år då det fanns konkurrens på flertalet linjer.

**Tabell 3.2. Konkurrenssituationen på de 10 största inrikes flyglinjerna 2025 med tillbakablick till 2019, 2023 och 2024.**

Linje	2019		2023		2024		2025	
	Konkurrens	Destinations-konkurrens <sup>41</sup>	Konkurrens	Destinations-konkurrens	Konkurrens	Destinations-konkurrens	Konkurrens	Destinations-konkurrens
Arlanda - Luleå	X		X		X		X	
Arlanda - Umeå	X	X	X	X	X	X	X	
Arlanda - Göteborg	X	X	X	X	X	X		
Arlanda - Malmö	X	X	X	X	X	X		X
Arlanda - Skellefteå			X	X			X	
Arlanda - Visby	Utanför topplistan, bidrog till destinationskonkurrens		Utanför topplistan, bidrog till destinationskonkurrens		Utanför topplistan, bidrog till destinationskonkurrens			X <sup>42</sup>
Arlanda - Kiruna	X		X		X		X	
Arlanda - Östersund		X		X		X		
Arlanda - Ängelholm	Utanför topplistan, bidrog till destinationskonkurrens		Utanför topplistan, bidrog till destinationskonkurrens		Utanför topplistan, bidrog till destinationskonkurrens			
Arlanda - Ronneby	Utanför topplistan		Utanför topplistan		Utanför topplistan			

Källa: Transportstyrelsen (2026d).

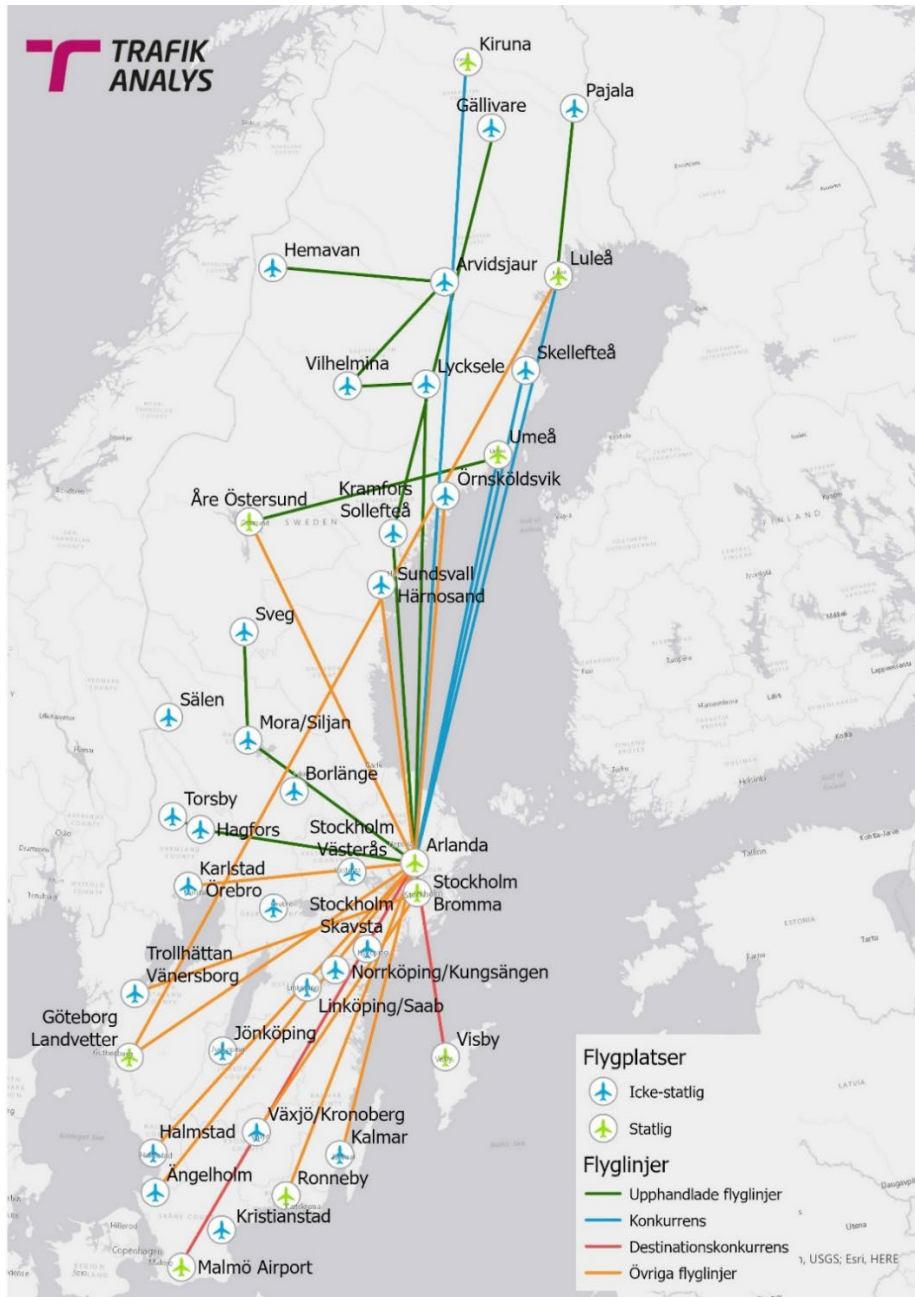
Not. I analysen ingår enbart flygbolag som genomfört fler än 49 flygningar på en linje under året.

<sup>41</sup> En situation där det är möjligt att flyga till samma stad med minst två olika aktörer, utan att de konkurrerar på samma flyglinje. Inom inrikesflyget var detta exempelvis aktuellt för flygningar till Stockholm då olika aktörer flög till Bromma respektive till Arlanda.

<sup>42</sup> I slutet av oktober började Brommaflyg trafikera sträckan Visby–Bromma.

På andra flyglinjer än de tio största har det tidigare under korta perioder förekommit att fler aktörer trafikerat en flyglinje, men det hör till ovanligheterna. En möjlig slutsats är att passagerarunderlaget för de flesta flyglinjer inte är tillräckligt stort för att bära flera flygbolag.

Linjenätet och konkurrenssituationen på olika linjer framgår av Figur 3.2. Kartan visar att konkurrens genom att flera flygbolag opererar på samma linje enbart finns på de volymmässigt stora flyglinjerna i norra Sverige. Kartbilden visar också tydligt Arlandas betydelse som nav för den svenska inrikestrafiken. Det är också tydligt att de upphandlade linjerna är betydelsefulla för att skapa tillgänglighet i hela landet.

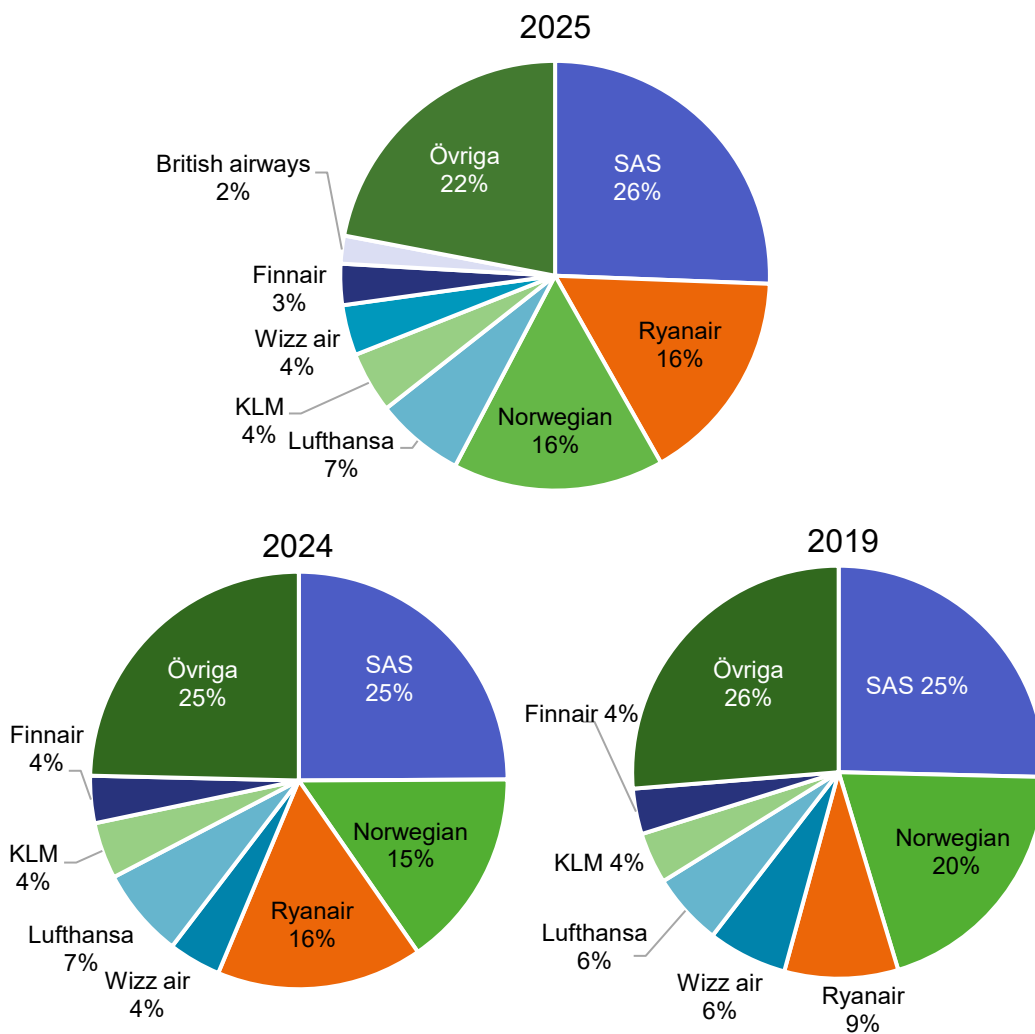


Figur 3.2. Inrikes flyglinjer av olika kategorier år 2025. På kartan har endast flyglinjer med minst 50 avgångar under ett år tagits med.

Källa: Bearbetning utifrån statistik från Transportstyrelsen.

## Konkurrenssituationen inom utrikesflyget

Konkurrenssituationen inom utrikesflyget ser radikalt annorlunda ut, även om SAS också har den största marknadsandelen på denna marknad. SAS, med en marknadsandel på 26 procent är dock inte dominerande. Såväl Norwegian som Ryanair har en marknadsandel på 16 procent. Kategorin övriga flygbolags marknadsandel uppgår till 22 procent, vilket visar att det finns en mångfald av flygbolag med liten marknadsandel (Figur 3.3). Värdet på HHI för samtliga undersökta år är 0,13, vilket betyder att marknaden kan klassas som konkurrensutsatt. I motsats till inrikesmarknaden har flera ultralågstkostnadsbolag etablerat sig på utrikesmarknaden.



Figur 3.3. Marknadsandelar inom utrikesflyget.  
Källa: Transportstyrelsen (2026d).

De tio största utrikeslinjerna är med något enstaka undantag de samma år 2025 som före pandemin år 2019. De allra största linjerna med över en miljon passagerare går mellan Arlanda och huvudstäderna i våra nordiska grannländer. Därutöver fylls listan till större delen av olika storflygplatser i Europa (Tabell 3.3).

Bland flyglinjerna mellan Arlanda och Europas storflygplatser är linjen till Amsterdam (Schiphol) allra störst tätt följd av London (Heathrow). Flyglinjen till Amsterdam är också en av få flyglinjer som har fler resenärer (+11%) i jämförelse med före pandemin.

Bland de tio största utrikeslinjerna finns också två mer utpräglade fritidsresemål i form av Malaga och Alicante. Flyglinjen till Malaga respektive Köpenhamn är de linjer som ökat allra mest sedan 2019 (+13%). Alicante fanns inte med på tio i topplistan före pandemin.

Flyglinjen till Köpenhamn har också med marginal vuxit mest i jämförelse med föregående år (+20%). Därefter följer Amsterdam (+7%) och Helsingfors (+4%).

**Tabell 3.3. De 10 största utrikeslinjerna 2025 utifrån passagerarantal. Jämförelse görs med passagerarantalet år 2024 och 2019.**

Linje	Antal passagerare 2024	Antal passagerare 2025	Förändring 2019-2025	Förändring 2024-2025
Arlanda - Köpenhamn	1 299 382	1 559 439	13%	20%
Arlanda - Oslo	1 107 867	1 141 015	-17%	3%
Arlanda - Helsingfors	1 040 626	1 080 495	-13%	4%
Arlanda - Amsterdam	894 041	955 981	11%	7%
Arlanda - London (LHR)	860 745	855 439	-11%	-1%
Arlanda - Malaga	577 804	545 303	13%	-6%
Arlanda - Paris (CDG)	533 469	544 358	-18%	2%
Arlanda - Frankfurt	520 138	520 506	-25%	0%
Arlanda - München	516 979	486 789	-13%	-6%
Arlanda - Alicante	413 522	418 857		1%

**Källa: Data från Transportstyrelsen (2026d).**

En genomgång av konkurrenssituationen på de tio största utrikes flyglinjerna 2025 visar att det enbart är flyglinjen mellan Arlanda och Frankfurt som helt saknade konkurrens det senaste året (Tabell 3.4).

Tabell 3.4. Konkurrenssituationen på de 10 största utrikes flyglinjerna 2025 med tillbakablick till 2019, 2023 och 2024.

Linje	2019		2023		2024		2025	
	Konkurrens	Destinations- konkurrens	Konkurrens	Destinations- konkurrens	Konkurrens	Destinations- konkurrens	Konkurrens	Destinations- konkurrens
Arlanda - Köpenhamn	X		X		X		X	
Arlanda - Oslo	X		X		X		X	
Arlanda - Helsingfors	X		X		X		X	
Arlanda - Amsterdam	X		X		X		X	
Arlanda – London (LHR)	X	X	X	X	X	X	X	X
Arlanda - Malaga	X		X		X		X	
Arlanda – Paris (CDG)	X	X	X	X	X	X	X	X
Arlanda - Frankfurt	X	X	X	X		X		
Arlanda - München	X		X		X		X	
Arlanda - Alicante	Utanför tio i topp		Utanför tio i topp		X		X	

Källa: Transportstyrelsen (2026d).

Not. I analysen ingår enbart flygbolag som genomfört fler än 50 flygningar på en linje under året.

På flygningar till London och Paris finns det även möjlighet att välja mellan flera flygplatser för att hitta det alternativ som bäst svarar mot konsumentens preferenser. I denna rapport används destinationskonkurrens enbart för destinationer som har flera flygplatser i sin närhet som trafikeras av olika flygbolag. Även om det är relativt stora avstånd mellan de europeiska storflygplatserna finns dock ett mått av destinationskonkurrens mellan dem när det gäller internationella resenärer som mellanlandar på väg ut i världen.

När det gäller utrikesflyget kan vi också notera att de konkurrensutsatta flyglinjerna är betydligt fler än de tio passagerarmässigt största flyglinjerna. Antalet konkurrensutsatta flyglinjer ryms i intervallet 49 till 58 under samtliga undersökta år, både före och efter pandemin. Samtidigt har antalet utrikes direktlinjer minskat över tid, vilket medfört att andelen konkurrensutsatta flyglinjer är fler än före pandemin (Tabell 3.5).

Tabell 3.5. Antalet utrikes direktlinjer och hur många av dessa som trafikeras av minst två flygbolag.

	2019	2023	2024	2025
Antal linjer	225	183	172	169
Med konkurrens	55	58	57	49
Andel med konkurrens	24%	32%	33%	29%

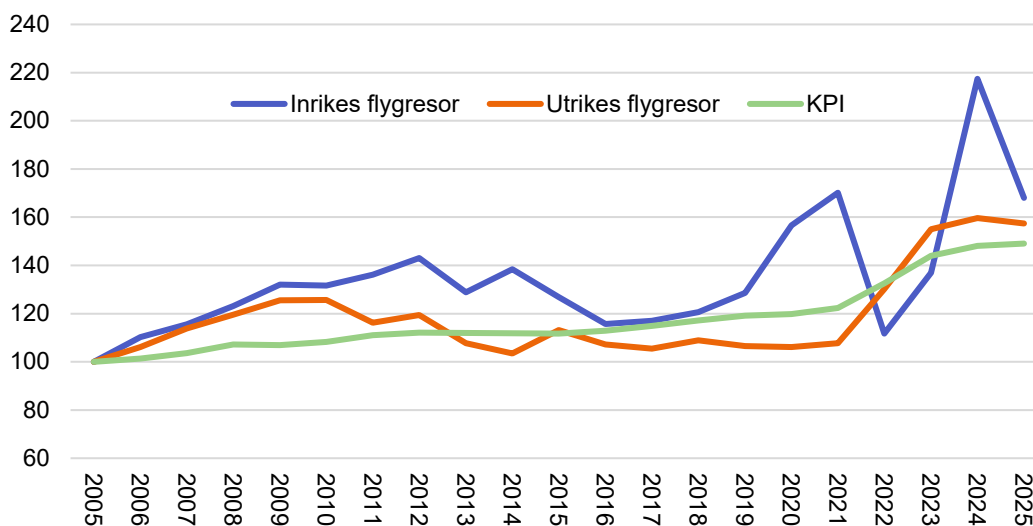
Källa: Transportstyrelsen (2026d).

Not. I analysen ingår enbart flygbolag som genomfört fler än 49 flygningar på en linje under året.

## Prisutvecklingen på flygresor

Konsumentprisindex (KPI) är ett jämförelsetal som mäter den generella prisnivån i Sverige. KPI beräknas genom att hämta in prisuppgifter på olika varor och tjänster inom olika kategorier, i proportion till hur befolkningen konsumerar dem. Det är möjligt att bryta ut en särskild vara eller tjänst och sätta prisutvecklingen för denna i relation till KPI. Prisutvecklingen för inrikesflyget den senaste 20-årsperioden uppvisar en trend med stigande priser som är särskilt påtaglig i slutet av den undersökta perioden.

Det finns dock perioder (2015–2019) när prisökningarna inom inrikesflyget gör en kraftig inbromsning och följer den generella prisutvecklingen under ett par år. Under 2025 bröts de senaste årens utveckling med kraftigt stigande priser även om prisutvecklingstakten fortfarande är högre än KPI (Figur 3.4). Den avskaffade flygskatten kan vara en bidragande orsak till den minskade prisökningstakten under 2025.

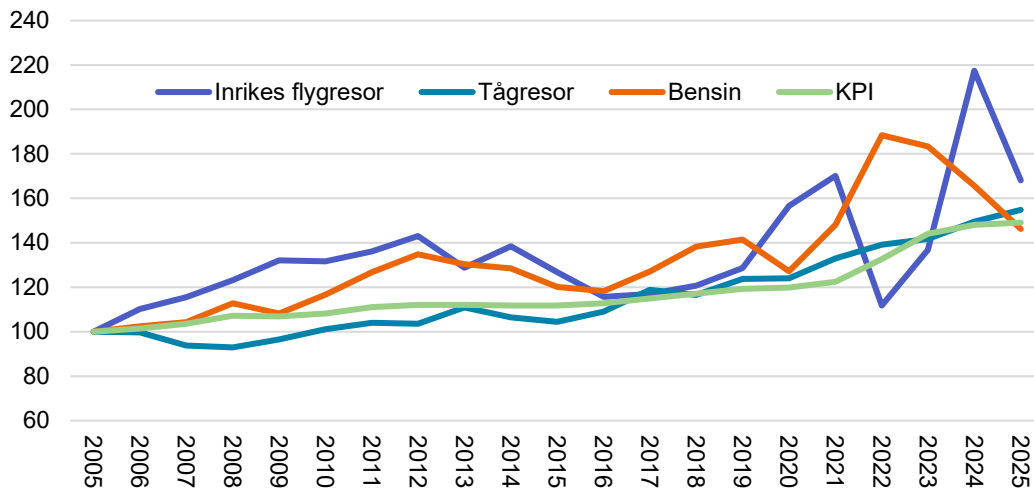


Figur 3.4. Prisutvecklingen för inrikes- och utrikes flygresor i jämförelse med KPI. Källa: SCB (2026).

Prisökningstakten för utrikesflyget har varit betydligt lägre i jämförelse med inrikesflyget även om den följer ett likartat mönster med en tydlig ökning i början av perioden och en kraftig ökning i slutet. Den stora skillnaden är att utrikesflyget har en lång period där prisökningstakten ligger nära eller understiger KPI (Figur 3.4). En förklaring är att lågkostnadsbolag har fått ett ordentligt fotfäste på utrikesmarknaden och att det är goda konkurrensförhållanden.

## 3.2 Konkurrensytor mot andra trafikslag

På riktigt långa resor är flyg oftast det enda alternativet, men inte minst inom inrikesflyget finns konkurrensytor mot både bil, buss och tåg. Biljettpris är en viktig faktor för konkurrenskraften, men även andra faktorer som restid, turtäthet, bekvämlighet, tillförlitlighet och möjlighet att arbeta under restid är betydelsefulla. Figur 3.5 visar prisutvecklingen för inrikes flygresor, tågresor och bensin i jämförelse med KPI.



Figur 3.5. Jämförelse av prisutvecklingen mellan inrikes flygresor, tågresor, bensinpris och KPI.  
Källa: SCB (2026).

Med undantag av några enstaka år har prisutvecklingstakten för inrikesflyget varit högre i jämförelse med både tågresor och bilresor (bensin). Bensinpriset har påverkats mycket av förändringar av beskattning och reduktionsplikt i slutet av den undersökta perioden. Under 2024 sänktes reduktionsplikten kraftigt för att därefter höjas under andra halvåret 2025. I anslutning till den ökade reduktionsplikten sänktes skatten på bensin och diesel.<sup>43</sup> Även om prisökningstakten för inrikesflyget gör en kraftig inbromsning under det senaste året överstiger den alltså jämt nivån för bilresor och tågresor. Prisutvecklingen för tågresor under hela perioden har legat strax under eller strax över KPI.

Järnvägsgruppen på KTH mäter regelbundet på Transportstyrelsens uppdrag utvecklingen av priser och utbud för järnvägstrafiken.<sup>44</sup> De gör även jämförelser med hur utbudet ser ut för flyg- och busstrafik på fem stora reserelationer: mellan Stockholm och Göteborg, Malmö, Sundsvall och Umeå, samt mellan Malmö och Göteborg. Där konstateras att utbudet (antal turer) för tåg- och busstrafiken år 2025 är på ungefär samma nivå som före pandemin, medan utbudet i flygtrafiken är betydligt lägre. För de undersökta relationerna har antalet flygturer sammantaget minskat från 40 (2024) till 26 (2025) per vardag.

I studien jämförs även restid centrum till centrum för de fem reserelationerna och där framgår att flyget är snabbare i relationerna Stockholm–Umeå och Stockholm–Malmö. Flyget är marknadsledande i dessa relationer. Restiden är densamma för tåg och flyg i relationen Stockholm–Göteborg, men tåget är marknadsledande.<sup>45</sup>

Punktligheten för långdistanstågen har förbättrats något det senaste året och under år 2025 var 71,6 procent av tågen försenade 5 minuter eller mer.<sup>46</sup> Någon motsvarande statistik som beskriver punktligheten inom luftfarten finns i nuläget inte. Att jämföra punktlighet mellan tågtrafik och luftfart är dessutom svårt, eftersom de tider för avgång och ankomst som anges på biljetterna, ur resenärernas perspektiv, inte visar samma sak.

Ett annat område där det kan uppstå konkurrens mellan luftfarten och andra trafikslag är tillgången till biobränslen och syntetiska bränslen.<sup>47</sup> De styrmedel som finns inom 55-procents-

<sup>43</sup> Regeringen (2024).

<sup>44</sup> Fröidh, O. m.fl. (2026).

<sup>45</sup> I relationen Göteborg–Malmö saknas flygtrafik.

<sup>46</sup> Trafikanalys (2026b).

<sup>47</sup> Trafikverket (2024a).

paketet kommer att medföra en successivt ökad efterfrågan på alternativa drivmedel och eftersom de är dyrare att producera kommer kostnaderna för trafiken att stiga. Det gäller särskilt för den trafik där elektrifiering inte är ett alternativ.

### 3.3 Sammanfattande analys

Inom inrikestrafiken har konkurrensen försämrats efter pandemin med en dominerande aktör som stärkt sin marknadsandel. Denna utveckling förstärktes under 2025 då BRA upphörde som självständig aktör. HHI-index indikerar att inrikesmarknaden är mycket koncentrerad.

Fram till och med 2024 fanns konkurrens eller destinationskonkurrens på de 10 största inrikeslinjerna med något enstaka undantag. År 2025 var hälften av de största inrikeslinjerna konkurrensutsatta. BRA:s uttåg som enskild aktör är den viktigaste förklaringen till att konkurrenssituationen försämrats. Det skedde mot en bakgrund av flera år med svag resandeutveckling efter pandemin, vilket medförde att den ekonomiska situationen för företaget blev ohållbar.

Utrikesmarknaden har alltid varit mer diversifierad än inrikesmarknaden och har inte heller en dominerande aktör på samma sätt som inrikestrafiken. HHI indikerar att det är en konkurrensutsatt marknad. Av de 10 största utrikeslinjerna är det enbart flyglinjen från Arlanda till Frankfurt som saknar konkurrens.

Prisutvecklingstakten inom inrikesflyget bromsades upp under 2025, men är fortfarande högre än för tåg och bil. En förklaring är bristfällig konkurrens med en dominerande aktör. Ultralågkostnadsbolag har visserligen försökt göra insteg på inrikesmarknaden, men har aldrig lyckats etablera sig. Politiska beslut gällande bränslebeskattning och reduktionsplikt har dessutom påtagligt minskat kostnaderna för att köra bil de senaste åren. Under 2025 fick även flyget lättnader genom att flygskatten avskaffades.

Restid är en viktig konkurrensfaktor för flyget gentemot andra trafikslag. Flyget är marknadsledande i relationer där restiden med tåg passerar fyra timmar som är fallet mellan exempelvis Stockholm och Malmö. Tillförlitligheten för olika trafikslag är sannolikt också en viktig konkurrensfaktor. För flyget saknas dock relevanta mått för att mäta tillförlitligheten.

## 4 Arlandas konkurrenskraft

Denna del handlar om hur Arlandas konkurrenskraft i relation till storflygplatserna i våra grannländer utvecklas. Att kunna erbjuda direktlinjer till flera olika destinationer från Arlanda anses vara viktigt för att erbjuda näringslivet god tillgänglighet. Inte minst när det gäller interkontinentala flyglinjer där det kanske bara finns underlag för en flyglinje från Norden.

Ambitionen att skapa bra villkor för landets ledande flygplats är gemensam för de övriga nordiska länderna och förmodligen för merparten av övriga länder. Ett exempel som visar det är att den danska staten sedan år 2024 är majoritetsägare av Köpenhamns flygplats med ett uttalat syfte att säkra att Danmark även framöver har en stark internationell flygplats.<sup>48</sup>

Swedavia, det statliga bolag som äger och driver Arlanda, har formulerat en målbild som innebär att Arlanda ska bli Skandinaviens ledande flygplats.<sup>49</sup>

För att få en uppfattning om Arlandas konkurrenskraft idag och hur den utvecklats över tid jämför vi utvecklingen på Arlanda med de tre nordiska huvudstadsflygplatserna, Köpenhamn–Kastrup, Oslo–Gardermoen och Helsingfors–Vanda. I sammanhanget är det inte relevant att redovisa utvecklingen avseende Island. I den fortsatta redovisningen kommer vi att använda namnet på staden där flygplatsen ligger och inte flygplatsnamnet.

Redovisningen inleds med en beskrivning av hur utbudet har utvecklats för de fyra flygplatserna och följs av en redovisning av passagerarutvecklingen.

### 4.1 Arlandas position i Norden

#### Utbud

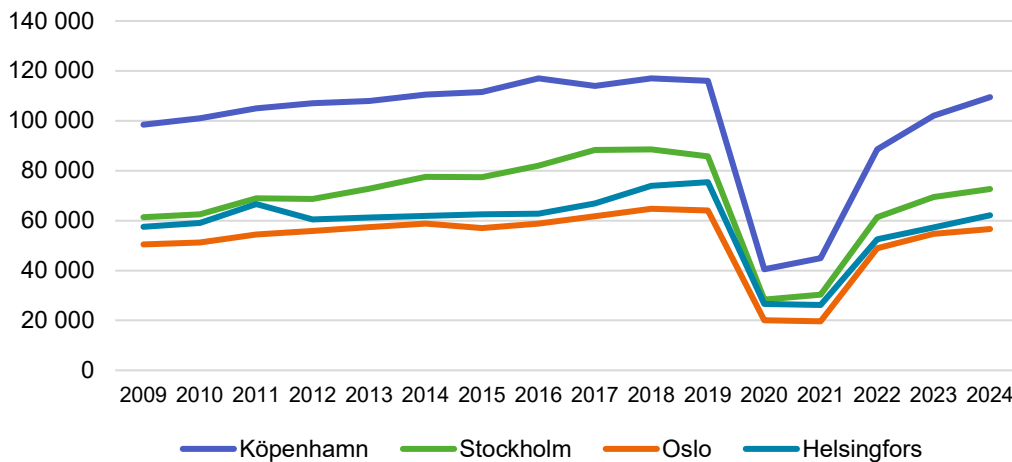
Köpenhamns flygplats har sedan länge varit Nordens största utrikesflygplats och blev tidigt ett viktigt nav för SAS internationella trafik. I Figur 4.1 visas antalet avgångar i utrikes trafik.

Som framgår av figuren har Köpenhamns flygplats betydligt fler avgångar i utrikes trafik än de övriga nordiska huvudstadsflygplatserna. Skillnaden jämfört med Stockholm har minskat sedan år 2009, även om den nu ökar på nytt. Då hade Köpenhamn 60 procent fler avgångar i utrikes trafik, men år 2024 var det 51 procent fler.

---

<sup>48</sup> Finansministeriet Danmark (2024).

<sup>49</sup> Swedavia (2018).



Figur 4.1. Antal avgångar i utrikes trafik.

Källor: Trafikanalys (2026a), Danmarks statistik (2026), Statistisk Sentralbyrå (2026) och Statistikcentralen (2026).

## Anslutningsmöjligheter

Ett annat sätt att följa hur en flygplats konkurrenskraft utvecklats är att mäta möjligheterna till anslutningar till och från andra destinationer. Airports council international (ACI)<sup>50</sup> presenterar årligen ett index över utvecklingen för enskilda flygplatser, Airport connectivity index.<sup>51</sup>

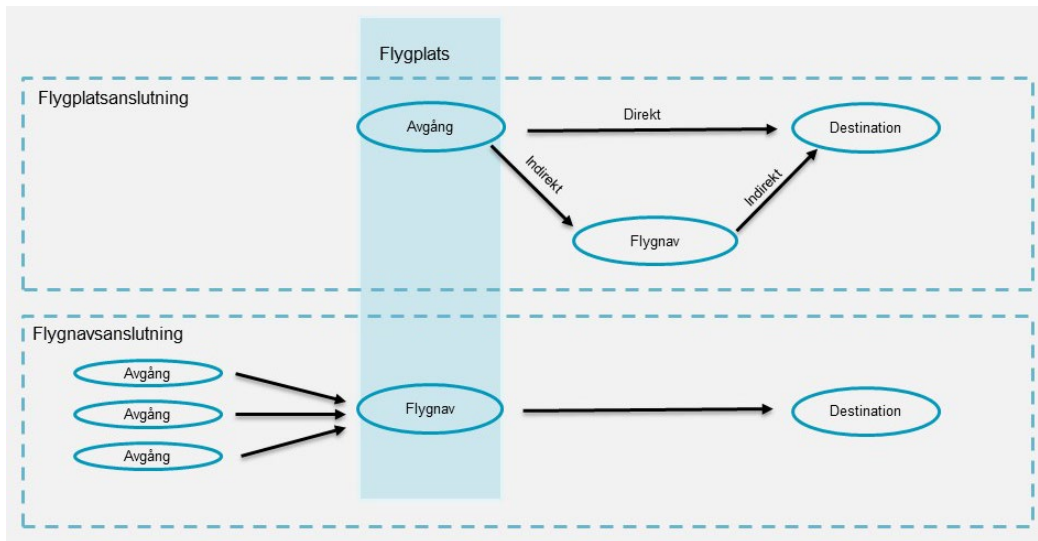
Indexet mäter anslutningsmöjligheter i fyra dimensioner:

- Direkt anslutning, antal destinationer och frekvens utan byten.
- Indirekt anslutning, antal destinationer och frekvens med ett (1) byte till en flygning med samma flygbolag eller ett flygbolag inom samma allians.
- Flygplatsanslutning, summan av direkta och indirekta anslutningar.
- Flygtrafiknavsanslutning, mäter flygplatsens potential som flygnav, dvs. möjligheterna att via byten nå en destination från andra flygplatser som trafikerar flygplatsen.

I Figur 4.2 illustreras de olika varianterna av anslutningsindex.

<sup>50</sup> Airport council international är en organisation för medlemmar som äger och driver flygplatser.

<sup>51</sup> [www.aci-europe.org/air-connectivity.html](http://www.aci-europe.org/air-connectivity.html)



**Figur 4.2. Beskrivning av olika anslutningsindex.**  
 Källa: Egen figur baserad på [Airport Connectivity: methodology](#) och [UsingNetscanModeltoevaluateairconnectivity\\_SGNintairport.pdf](#)

I redovisningen nedan tar vi upp de tre indexen som beskriver direkta, indirekta anslutningar samt summan av dem. Därefter visas flygnavsindexet som beskriver potentialer.

Kortfattat kan sägas att de tre indexen mäter hur väl två punkter är anslutna med flyg. Mätningen görs tredje veckan i juni och anslutningarna viktas efter kvalitet, vilket i huvudsak avser tid. En non stop-flygning mellan två flygplatser med ett jetplan ger det högsta värdet –1. Ett högre värde för indexet totalt medför således bättre anslutningsmöjligheter än ett lägre.<sup>52</sup> Tabell 4.1 nedan visar värdena för dessa index för de nordiska huvudstadsflygplatserna år 2025.

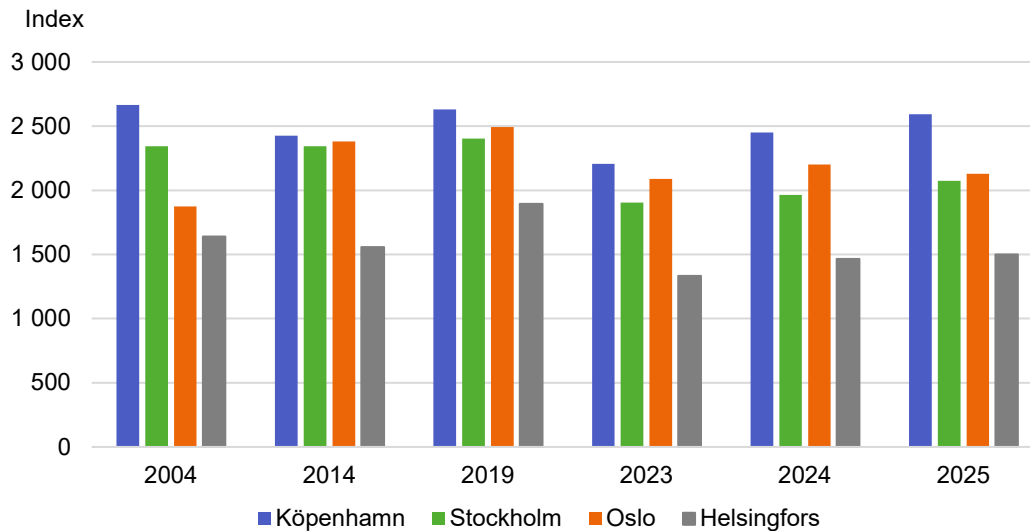
**Tabell 4.1. Airport connectivity index 2025.**

	Direkt anslutning	Indirekt anslutning	Flygplatsanslutning
Stockholm	2 075	4 387	6 462
Oslo	2 128	3 200	5 328
Köpenhamn	2 593	5 391	7 984
Helsingfors	1 499	3 148	4 647

Källa: Airports council international (2026).

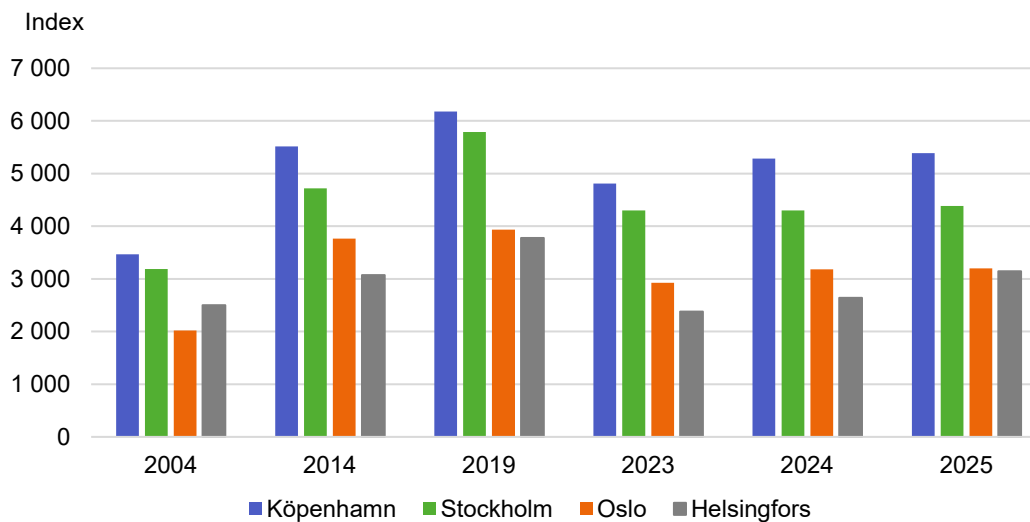
Som framgår av tabellen har Köpenhamns flygplats de bästa direkta och indirekta anslutningarna och följaktligen även det högsta flygplatsindexet.

<sup>52</sup> En mer utförlig beskrivning av indexet finns att ta del av i ACI:s Airport industry connectivity report 2004-2014.



Figur 4.3. Index för direkta anslutningar.  
Källa: Airports council international (2026).

Indexet för direkta anslutningar, se Figur 4.3, visar att Köpenhamn år 2025 har de bästa direkta anslutningarna följt av Oslo och Stockholm, medan Helsingfors har de sämsta. Mönstret har i stort varit detsamma sedan 2014. År 2004 hade dock Stockholm ett högre index än Oslo. En tydlig nedgång märktes i samband med pandemin. Endast Köpenhamn hade år 2025 samma nivå av direkta anslutningar som året före pandemin.



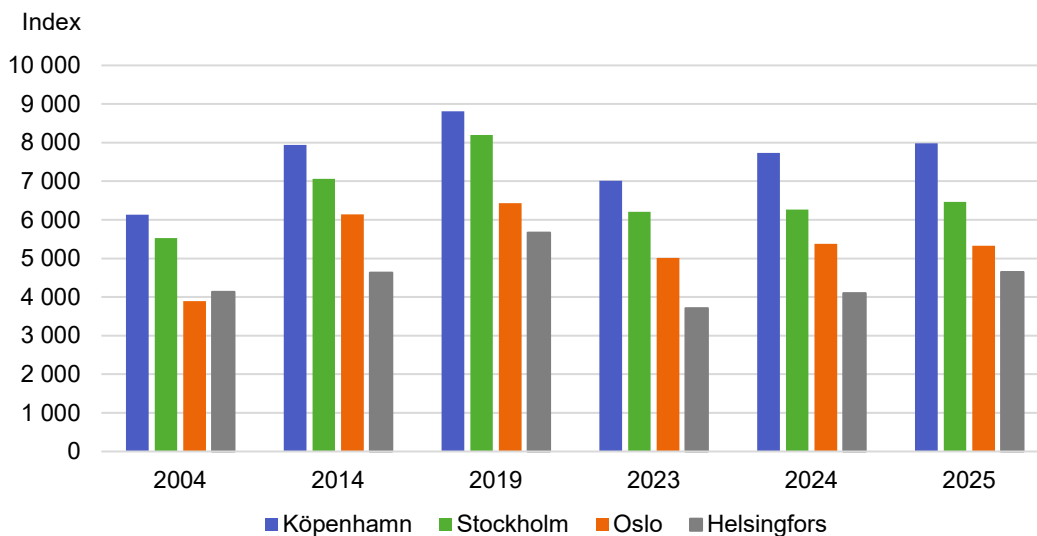
Figur 4.4. Index för indirekta anslutningar.  
Källa: Airports council international (2026).

Även för de indirekta anslutningarna, se Figur 4.4, har Köpenhamn bäst anslutningar, här dock följt av Stockholm. Under 2025 har samtliga flygplatser i viss mån förbättrat sina anslutningar jämfört med 2024 och Helsingfors är uppe i samma nivå som Oslo för första gången sedan 2019.

Fram till och med år 2019 ökade indexet för samtliga jämförda flygplatser. Året före pandemin hade de nordiska flygplatserna delat upp sig i två tydliga grupper med ungefär samma

indirekta tillgänglighet. Efter pandemin är Köpenhamn den av de fyra flygplatserna som när det gäller indirekta anslutningar ligger närmast utbudet 2019. År 2025 hade Köpenhamn 87 procent av 2019 års nivå. Helsingfors i sin tur är med sina 83 procent av 2019 års nivå i högre grad närmare 2019 års nivå än både Stockholm och Oslo.

Figur 4.5 visar indexet för flygplatsanslutningen, vilket är summan av direkt och indirekt anslutning. Eftersom indexvärdena för de indirekta anslutningarna utgör ungefär tvåtredjedelar av värdet är det inte förvånande att mönstret i stort är detsamma för dessa två index. Däremot framgår att Oslo som ligger bra till när det gäller inrikestrafik hamnar på ett lägre flygnavsindex eftersom även indirekta anslutningar vägs in i detta index.



Figur 4.5. Flygplatsanslutning.  
Källa: Airports council international (2026).

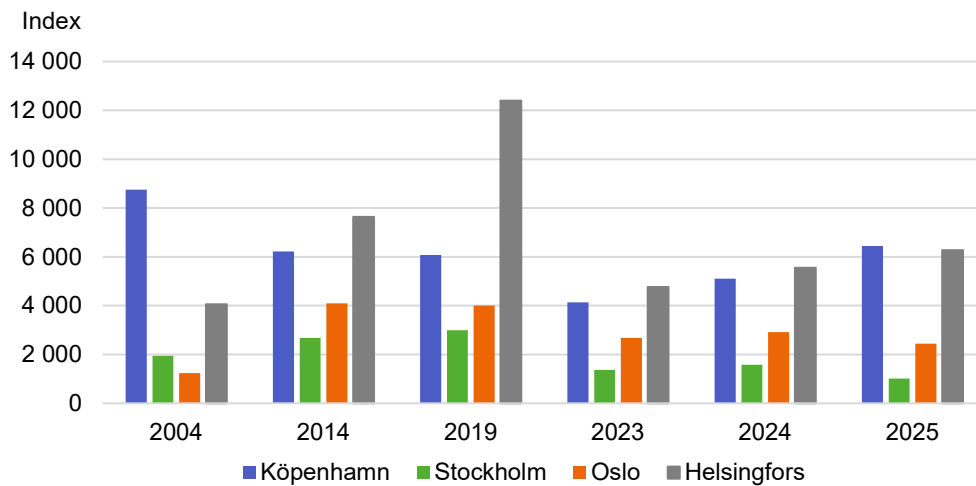
Avslutningsvis visar Figur 4.6 flygtrafiknavsanslutning, som mäter flygplatsens potential som flygnav, dvs. möjligheterna att via byten nå en destination från andra flygplatser som trafikerar flygplatsen med hänsyn till bland annat anslutningstider. Det beskriver hur väl sammanlänkat ett flygnav är, och hur lätt det är för passagerare att byta flyg och nå en slutdestination via mellanlandningar.

Högst potential har Köpenhamn och Helsingfors, medan Stockholm ligger väldigt lågt i förhållande till sina nordiska grannländer. I en rapport beställd av Svenskt Näringsliv menar författarna att Arlandas framtida utveckling i hög grad är beroende av ett strategiskt och proaktivt arbete för att stärka flygplatsens internationella konnektivitet.<sup>53</sup>

Transportstyrelsen har i regleringsbrevet inför 2026 fått i uppdrag att redovisa vilka åtgärder som har vidtagits och vilka resultat som har uppnåtts för att förbättra förutsättningarna för internationella direktlinjer till Stockholm–Arlanda flygplats.<sup>54</sup>

<sup>53</sup> Bergström m.fl. (2026).

<sup>54</sup> Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (2025).

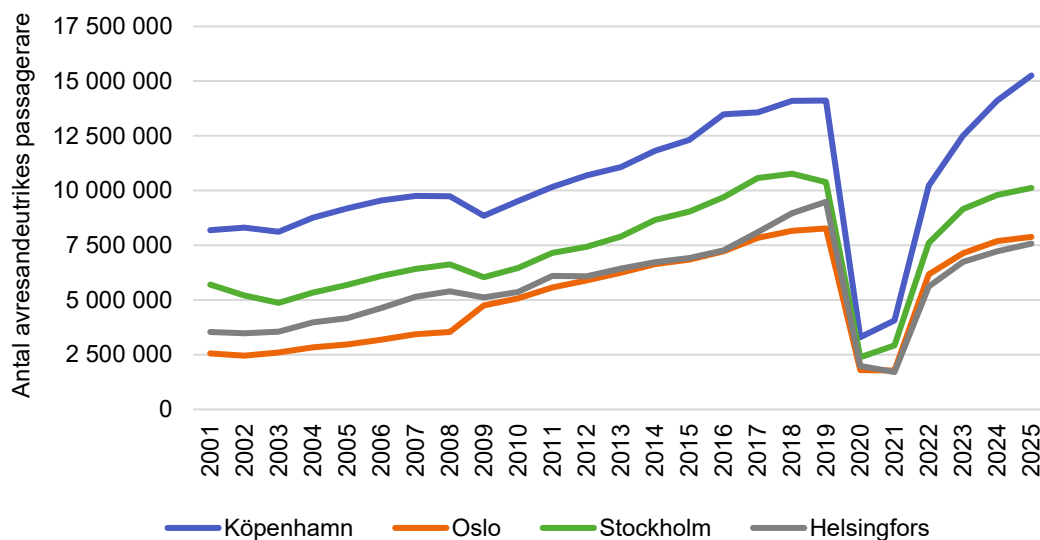


Figur 4.6. Flygtrafiknavsanslutning.  
Källa: Airports council international (2026).

### Passagerarutveckling

Som framgått ovan har Köpenhamns flygplats det största utbudet och även de bästa anslutningarna. Det här är också något som återspeglar sig i passagerarutvecklingen. I och med Öresundsbronns öppnande och en utvecklad tågtrafik där Köpenhamns flygplats enkelt kan nås från ett stort upptagningsområde i södra Sverige har flygplatsen fått en funktion även för svensk inrikestrafik.

Som exempel kan nämnas att cirka 400 000 resor från Köpenhamn under år 2023 gick till flygplatser i norra Sverige med byte antingen på Arlanda eller Bromma.<sup>55</sup>



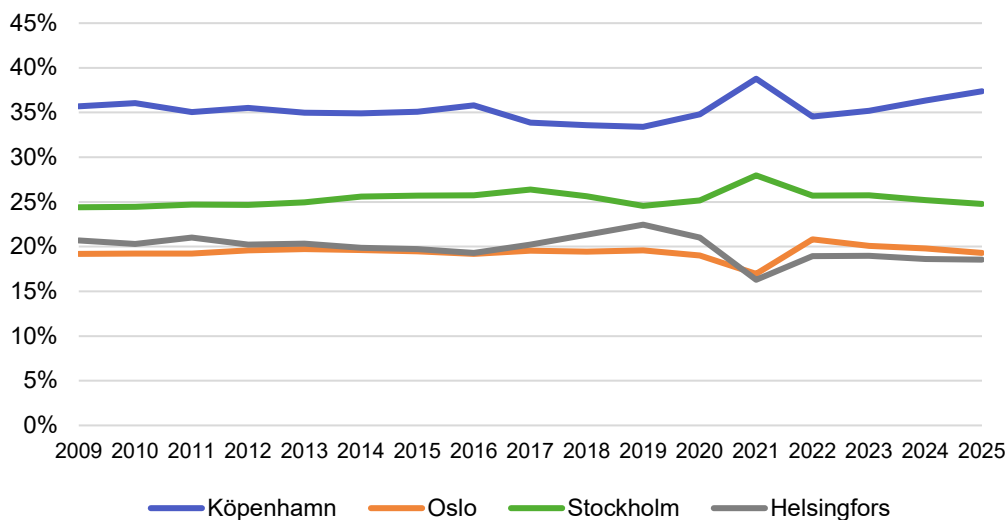
Figur 4.7. Antal avresande utrikes passagerare från de nordiska huvudstadsflygplatserna.  
Källor: Trafikanalys (2026a), Danmarks statistik (2026), Statistisk sentralbyrå (2026) och Statistikcentralen (2026).

<sup>55</sup> Trafikverket (2024b).

Av Figur 4.7 framgår att utvecklingen av antalet utrikes avresande passagerare från de nordiska länderna, inte överraskande, följer samma mönster som utbudet. En stadig uppgång under 2010-talet följt av en kraftig nedgång i samband med pandemin följt av en ökning de senaste åren. Köpenhamn passerade år 2025 nivån som var innan pandemin, medan Stockholm och Oslo ligger på 95 procent och strax däröver. För Helsingfors är antalet avresande utrikes passagerare fortsatt betydligt lägre än innan pandemin, vilket beror på att kriget i Ukraina medfört att en stor del av trafiken från Helsingfors till Asien har upphört.

Stockholm har under hela denna period, i termer av avresande utrikes passagerare, varit den näst största utrikesflygplatsen av de fyra vi jämför. Att mönstret är stabilt framgår också om man redovisar hur stora marknadsandelar respektive flygplats har av den sammanlagda utrikes trafiken på de fyra flygplatserna, se Figur 4.8.

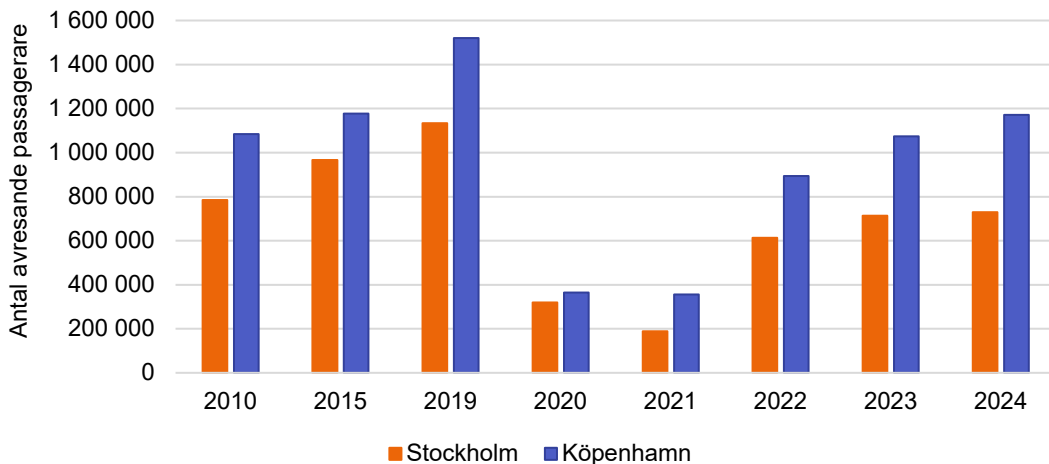
Det enda tydliga "hack" i kurvorna som syns är en nedgång av marknadsandelarna 2021 för både Oslo och Helsingfors. Det finns också en tendens de senaste åren att Köpenhamns andel ökar. År 2025 hade Köpenhamn en marknadsandel som är 4 procent högre än 2019, medan Helsingfors marknadsandel var 3,9 procent lägre än 2019. De övriga flygplatserna har varken ökat eller minskat sett till de båda jämförda åren.



**Figur 4.8. Marknadsandelar av den utrikes trafiken för de nordiska huvudstadsflygplatserna.**  
Källor: Trafikanalys (2026a), Danmarks statistik (2026), Statistisk Sentralbyrå (2026) och Statistikcentralen (2026).

En annan faktor som bidrar till en flygplats konkurrenskraft är dess position avseende det interkontinentala resandet, med vilket här menas trafik utanför Europa. I Figur 4.9 redovisas avresande passagerare i interkontinental trafik från Stockholm respektive Köpenhamn.<sup>56</sup> Vi har inte tillgång till motsvarande uppgifter för de övriga två flygplatserna.

<sup>56</sup> Figuren redovisar tillgängliga data fram t.o.m. 2024 dvs. ytterligare ett år jämfört med förra årets rapport.



Figur 4.9. Antal avresande passagerare<sup>57</sup> i interkontinental trafik.  
Källor: Danmarks statistik och Swedavia.

Köpenhamn har fler interkontinentala passagerare än Stockholm. USA var år 2023 den största interkontinentala destinationen från Köpenhamn med 665 000 avresande passagerare följt av Förenade Arabemiraten med 192 000 och Qatar med 173 000. Från Stockholm var USA den största destinationen med 140 000 avresande passagerare följt av Thailand med 126 000 och Förenade Arabemiraten med 111 000, vilket är samma länder och antal som för 2024.

Om man lägger samman de interkontinentala passagerarna för de bägge flygplatserna i figuren och mäter marknadsandelar ser man att det inte skett några större förändringar sedan år 2010. Då hade Köpenhamn en andel på 58 procent och 2024 var motsvarande andel 62 procent. Under det första pandemiåret, 2020, var skillnaden mätt i procentenheter som minst under den studerade perioden. Då hade Köpenhamn en andel på 53 procent. Året därpå var skillnaden som störst. Då var Köpenhamns andel 65 procent.

Vi kan således inte i statistiken se att Arlandas konkurrenskraft försämrats på något påtagligt sätt de senaste 16 åren. WSP skriver dock i en rapport beställd av Transportföretagen att Arlanda tappat konkurrenskraft gentemot de övriga nordiska huvudstadsflygplatserna om man beaktar utvecklingen i den omgivande ekonomin. Om Arlanda under perioden 2003–2023 haft samma förmåga som de nordiska konkurrenterna att omsätta den underliggande efterfrågan till faktisk flygtrafik så skulle Arlanda, enligt WSP:s beräkningar, ha haft cirka 8 miljoner fler passagerare år 2023.<sup>58</sup>

Analysen i den tidigare nämnda rapporten beställd av Svenskt Näringsliv visar att det finns cirka 39 direktlinjer från Stockholm, jämfört med 50 från Köpenhamn, 44 från Helsingfors och 37 från Oslo.<sup>59</sup> I relation till den egna ekonomins storlek når Stockholm marknader motsvarande 94 gånger Sveriges BNP, att jämföra med 172 gånger för Danmark, 239 gånger för Finland och 104 gånger för Norge.<sup>60</sup>

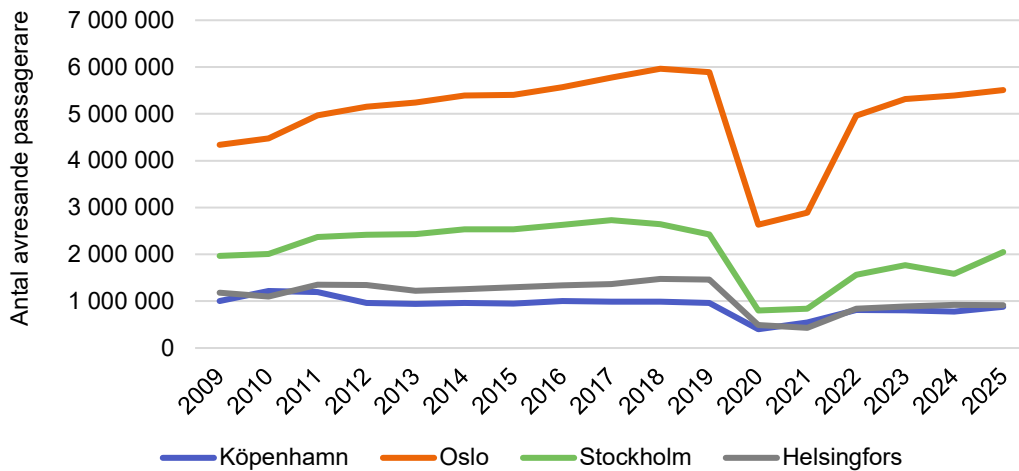
Även inrikestrafiken är viktig att följa för de fyra flygplatserna, eftersom den påverkar en flygplats konkurrenskraft (Figur 4.10).

<sup>57</sup> Uppgifterna för Stockholm avser i grundmaterialet både avresande och ankommande passagerare och här har antagits att hälften av dem är avresande passagerare.

<sup>58</sup> WSP (2024).

<sup>59</sup> Även den rapporten avser här Arlanda, Kastrup, Vantaa och Gardermoen.

<sup>60</sup> Bergström m.fl. (2026).



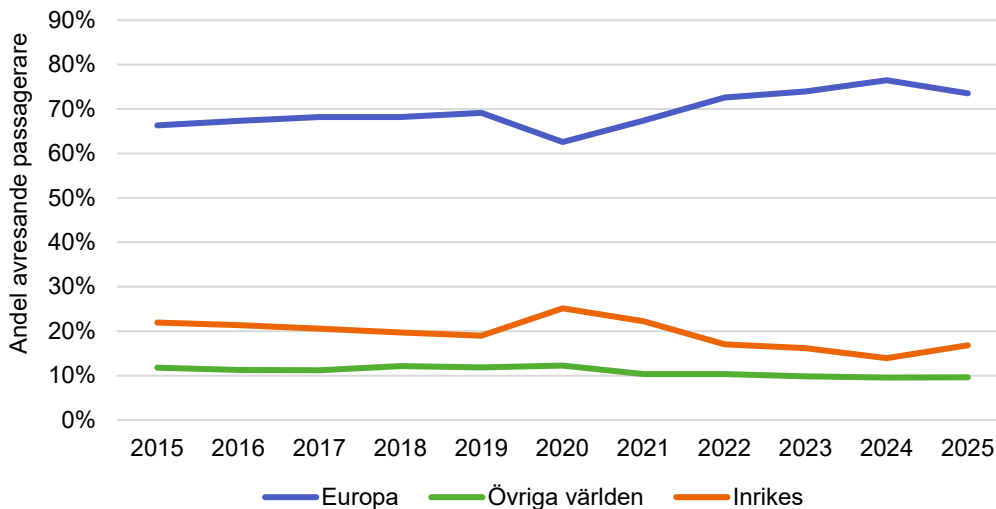
Figur 4.10. Antal avresande passagerare i inrikes trafik.

Källor: Trafikanalys (2026a), Danmarks statistik (2026), Statistisk Sentralbyrå (2026) och Statistikcentralen (2026).

I inrikestrafiken är Oslo flygplats den klart största av de nordiska huvudstadsflygplatserna och ökningen av antalet passagerare har varit tydligt större än för övriga flygplatser. För Köpenhamn, som är störst för utrikes passagerare, minskade antalet passagerare fram till pandemin. Oslo, men även Stockholm, är den flygplats som hade fler inrikes avresande passagerare år 2025 jämfört med 2009. För Stockholms del kan det senaste årets ökning förklaras av att trafiken har flyttats från Bromma till Arlanda. Även i inrikestrafiken är Stockholm den näst största flygplatsen i jämförelsen.

### Vilka är de vanligaste resmålen från Arlanda (inklusive transferresor)?

År 2025 uppgick antalet avresande passagerare från Arlanda till 12,2 miljoner och ungefär lika många ankom till flygplatsen. Detta är en ökning med cirka 0,8 miljoner jämfört med året innan. Året före pandemin uppgick antalet avresande passagerare till 12,8 miljoner. För nära 75 procent av resenärerna från Arlanda är destinationen en utrikes flygplats inom Europa, medan inrikes destinationer uppgår till 17 procent och utrikes destinationer utanför Europa ligger på cirka 10 procent (Figur 4.11). Jämfört med året innan har andelen resenärer till en utrikes flygplats inom Europa minskat, medan den ökat något för inrikes destinationer.



Figur 4.11. Andel avresande passagerare efter destination, procent.  
Källa: Transportstyrelsen (2026a).

Före pandemin var andelarna för de tre destinationskategorierna relativt stabila, även om en svag ökning syntes för destinationerna inom Europa och en minskning för de inrikes. Under pandemin ökade inrikestrafiken sin andel, men efter pandemin har den inrikes trafiken tappat andelar. Andelen passagerare inom Europa har på motsvarande sätt ökat, även om det skett en minskning under det senaste året. Andelen passagerare till flygplatser i övriga världen har under perioden stadigt legat på cirka 10 procent.

De avresande passagerarna i figuren ovan inkluderar både de som har destinationen som mål och de som har en annan slutdestination. De senare brukar kallas transferpassagerare. Uppgifterna inkluderar både passagerare i linjetrafik och charter.

En mer detaljerad bild av var passagerarna i linjetrafiken från Arlanda är på väg ges av biljettstatistik som flygbolagens organisation, IATA, sammanställer och som Trafikverket har tillgång till. Trafikverket har tidigare bearbetat statistik för år 2023 och utifrån den redovisat eventuella första och andra destinationer för de som reser från Arlanda.<sup>61</sup> Drygt 70 procent av de utrikes passagerarna från Arlanda flög då till någon av de tio största utrikes destinationerna. Enligt sammanställningen var point to point-passagerare vanligast till de europeiska storstäderna liksom till de nordiska huvudstadsflygplatserna. Istanbul och framför allt Doha i Qatar var nav för transferpassagerare, men även flygplatserna i Tyskland hade en stor andel transferpassagerare.

År 2023 var flygplatser i Nordamerika de dominerande destinationerna för transferpassagerare från Arlanda. Av 20 destinationer låg tio i USA eller Kanada och hade tillsammans 54 procent av passagerarna. En del av dessa transferpassagerare gjorde åtminstone ytterligare en flygning innan de nådde sin slutliga destination. Se även Trafikanalys rapport om luftfartens konkurrenssituation från 2025.

<sup>61</sup> Trafikverket e-post 20241202. Dnr. (Utr. 2024/25).

## 4.2 Sammanfattande analys

Köpenhamns flygplats blev tidigt ett nav för SAS utrikestrafik och är sedan länge Nordens ledande flygplats för utrikes trafik. Mätt i antalet passagerare och avgångar är Stockholm näst störst av de nordiska huvudstadsflygplatserna.

Stockholms position har inte förändrats på något påtagligt sätt de senaste 16 åren. Över lag har med något enstaka undantag mönstret sett likadant ut avseende resande och utbud. Vi kan således inte med stöd i statistiken se att Arlandas konkurrenskraft har försämrats på något påtagligt sätt de senaste 16 åren.

Även sett till anslutningsmöjligheter har Stockholm ställningen som Nordens näst största flygplats, men hotas till viss del av Oslo som har bättre möjligheter till direkta anslutningar. Med beaktande av utvecklingen i den omgivande ekonomin finns en studie som visar att Stockholms position borde vara ännu starkare.

Passagerare som reser till andra flygplatser i Europa har blivit allt viktigare för Arlanda, även om antalet passagerare minskat något det senaste året. Inrikesflygets betydelse har minskat med vissa variationer över åren. Resandet till övriga världen har haft en stabil andel på cirka 10 procent under de senaste tio åren.



## 5 Klimatstyrmedels påverkan på flygets kostnader

I likhet med andra sektorer behöver även flygbranschen minska sina utsläpp. En stor del av detta innebär att flyget måste ställas om till fossilfrihet i form av ett bränslebyte och helt nya energibärare. Det handlar också om ökad energieffektivisering på flera håll i värdekedjan samt om att minska den klimatpåverkan som sker vid vissa flygningar på hög höjd. För att säkerställa en omställning i linje med globala mål omfattas flygbranschen av ett antal klimatrelaterade styrmedel som är införda eller på väg att införas.

Luffartens globala karaktär innebär komplexa utmaningar gällande styrmedlens omfattning, utformning och implementering. Med stor sannolikhet kommer dagens klimatstyrmedel att utvecklas och förändras över tid. För att göra bilden ännu mer komplex påverkas olika delar av luftfarten på olika sätt av de aktuella styrmedlen. Det är därmed relevant att bättre förstå vilka klimatbaserade styrmedel som påverkar flyget och bedöma hur dessa kan komma att påverka kostnaderna för aktörerna på den svenska flygmarknaden i närtid och på längre sikt.<sup>62</sup>

### 5.1 EU:s och ICAO:s styrmedel på klimatområdet

Luffarten omfattas av olika klimatbaserade styrmedel. De centrala styrmedlen inom EU är klimatlagen, utsläppshandelssystemet EU ETS, den europeiska kvotplikten ReFuelEU Aviation och AFIR som reglerar infrastruktur för alternativa bränslen.<sup>63</sup> Flygbranschen globalt har tillsammans med FN-organet ICAO beslutat om det marknadsbaserade systemet CORSIA.<sup>64</sup>

Den samlade logiken bakom styrningen ser ut som följer:

- EU ETS skapar en kostnad för koldioxidutsläpp, vilket skapar incitament för effektivisering och inblandning av hållbart flygbränsle, vilket ska bidra till minskade utsläpp.
- ReFuelEU Aviation ställer krav på viss mängd hållbart flygbränsle i systemet och därmed säkerställa fysisk kapacitet och tillgång till hållbart flygbränsle, vilket ska bidra till minskade utsläpp.
- AFIR ska säkerställa infrastrukturen som krävs för mer elektrifiering av flygplatsmiljön inklusive hantering av hållbart flygbränsle samt el- och vätgasdrivet flyg, vilket ska bidra till minskade utsläpp.
- CORSIA ska via köp av utsläppskrediter bidra till effektivisering inom luftfarten och utsläppsminskningar i andra sektorer genom att sätta en kostnad på det internationella flygets utsläpp utöver beslutade målnivåer.

<sup>62</sup> Sammanställningen i kapitlet baseras på konsultuppdrag till HL Insight om Klimatstyrmedels påverkan på flygets kostnader i Sverige, Trafikanalys Dnr Utr 2025/72, såvida inte annan referens anges.

<sup>63</sup> Se Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2026).

<sup>64</sup> Se ICAO (2026) och kommande sidor i rapporten.

## EU:s klimatlag

EU:s klimatlag (European Climate Law, Regulation (EU) 2021/1119) trädde i kraft 2021 och formaliserar EU:s klimatmål gällande nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2050 och minst 55 procents minskning av växthusgasutsläpp till 2030 jämfört med 1990 års nivå. Till 2040 ska EU minska sina nettoutsläpp av växthusgaser med 90 procent jämfört med 1990 års nivåer. Målen är rättsligt bindande och utgör steg mot klimatneutralitet 2050.

Syftet med lagen är att ge juridiskt bindande ramar för EU:s klimatpolitik, inkludera sektorsövergripande åtgärder och skapa långsiktig förutsägbarhet för de aktörer som berörs. Svensk luftfart påverkas via de sektorsspecifika åtgärder som beslutats inom EU för att minska flygets klimatpåverkan. Den mest konkreta effekten av EU:s klimatmål på den svenska flygsektorn är de redan beslutade målnivåerna i EU ETS och ReFuelEU Aviation, vilket gör utsläpp från flygningar inom samt till och från Sverige juridiskt relevanta för att nå de övergripande klimatmålen.

## Utsläppshandelssystemet EU ETS

EU:s utsläppshandelssystem infördes i januari 2005 och omfattar idag anläggningar inom industri- och energiproduktion, samt luftfarts- och sjöfartssektorn. Förutom EU:s 27 medlemsländer ingår även motsvarande aktörer i Norge, Liechtenstein, Nordirland och Island i handelssystemet. Även Schweiz utsläppshandelssystem är länkat till EU. Storbritannien lämnade EU ETS i samband med Brexit. Förhandlingar pågår för att länka Storbritanniens egna utsläppshandelssystem till EU ETS.

Totalt berörs cirka 9 400 operatörer inom industri- och energiproduktion, 2 900 sjöfartsoperatörer och 1 000 flygoperatörer i 31 länder i Europa, vilka står för drygt 40 procent av de totala utsläppen av växthusgaser i EU. I Sverige omfattas i nuläget runt 10 luftfartygsoperatörer av kravet att redovisa utsläpp och överlämna utsläppsrätter.

EU ETS för luftfarten tillämpas på:

- samtliga flygningar inom EES-området
- flygningar som utförs av europeiska och icke-europeiska operatörer under förutsättning att starten och landningen sker inom EES
- flygningar av kommersiella operatörer samt vissa verksamheter som klassificeras som icke-kommersiella, om de uppnår utsläppströskeln på 10 000 ton koldioxid per år
- flygningar från EU/EES till Storbritannien och Schweiz.

Följande flygningar och verksamheter är undantagna:

- statliga, militära, medicinska och forskningsrelaterade flygningar
- flygningar med mycket små luftfartyg
- flygningar under tröskelvärdet för utsläpp
- flygningar till och från tredje land. Dessa står för närvarande utanför EU ETS och omfattas i stället av CORSIA. EU har dock aviserat eventuella förändringar efter 2027.

Kommersiella flygningar som startar och landar inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) regleras genom krav på övervakning, rapportering och verifiering samt innehav och inlämning av utsläppsrätter. EU ETS är en europeisk marknad för handel med utsläpps-

rätter med målet att minska utsläppen på ett så effektivt sätt som möjligt, dvs. med minsta möjliga negativa påverkan på ekonomisk utveckling och sysselsättning inom unionen.

Utsläppshandelssystemet är uppdelat i olika handelsperioder. Den fjärde och nuvarande handelsperioden löper från 2021 till 2030. Under denna period har EU satt upp ett mål för att minska utsläppen av växthusgaser med 62 procent jämfört med 2005 års nivåer. 2024–2027 gäller en årlig reduktionsfaktor av utsläppstaket på 4,3 procent och mellan 2028–2030 på 4,4 procent. I absoluta tal innebär det bland annat att utsläppstaket, det vill säga antalet utsläppsrätter, minskas från 90 miljoner 2024 till 27 miljoner 2026.

Inom EU ETS sätts alltså ett utsläppstak för de inkluderade verksamhetsutövarna som sedan behöver införskaffa utsläppsrätter motsvarande mängden utsläpp. Var för sig medger en sådan enhet att släppa ut växthusgaser motsvarande ett ton koldioxid.

Grundstenen för fördelning av utsläppsrätter till verksamhetsutövare är auktionering, men en del av utsläppsrätterna har hittills även tilldelats gratis. Under 2023 beslutade EU om förändringar inom EU ETS som rör luftfarten, bland annat en betydligt snabbare avtrappning av gratis tilldelning där luftfarten ska uppnå full auktionering av utsläppsrätter redan 2026. I detta ingår även att flygets höghöjdseffekter ska övervakas och rapporteras från 2025 och EU-kommissionen ska därefter utvärdera om flygbolagen i framtiden behöver betala utsläppsrätter för dessa effekter.

Från och med den 1 januari 2024 till och med den 31 december 2030 kommer 20 miljoner utsläppsrätter att reserveras för hållbara bränslen som ett incitament för luftfartygsoperatörer. Som kompensation kommer maximalt 20 miljoner sådana SAF-utsläppsrätter att delas ut under perioden. Kompensation beräknas för merkostnaderna för att använda hållbara bränslen jämfört med fossilt jetbränsle. Flygoperatörer får varje år ansöka till medlemsstaterna om tilldelningen utifrån de mängder hållbara bränslen de använt under föregående år på flygningar som omfattas av skyldigheten att överlämna utsläppsrätter.

Enligt ETS-direktivet har medlemsländerna krav på sig att använda belopp motsvarande hela intäkterna från auktionering av utsläppsrätter till klimat- och energiåtgärder. Innovationsfonden inom EU finansieras genom intäkter från auktionering av utsläppsrätter. Upp till 30 procent av innovationsfondens intäkter ska kunna användas till produktionsstöd där aktörer får ansöka om stöd genom konkurrensetsatta budgivningar, så kallade klimatkontrakt (Carbon Contracts for Difference).

Marknadsbaserade åtgärder i form av EU ETS syftar till att ge incitament för minskade utsläpp "inom sektorn" med hjälp av teknik, verksamhetsåtgärder och hållbara flygbränslen samtidigt som det även riktar sig mot minskade utsläpp genom åtgärder "utanför sektorn".

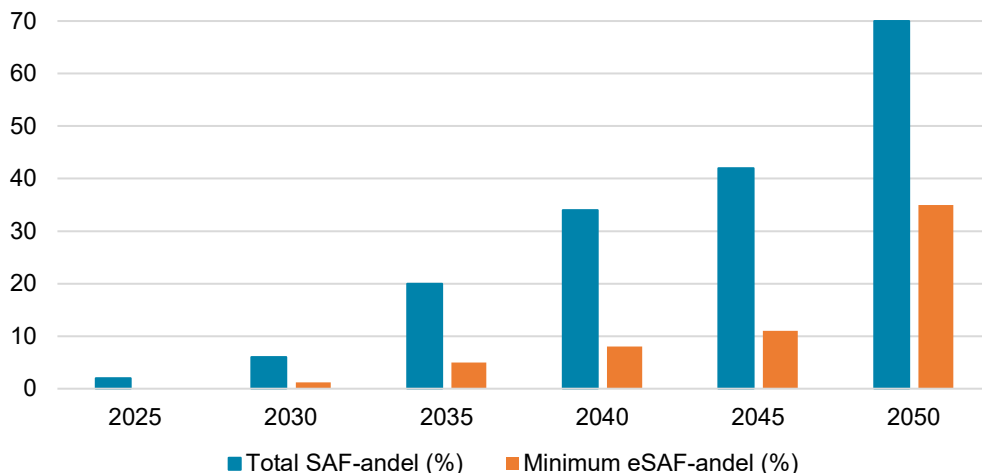
## **Kvotplikten ReFuelEU Aviation**

ReFuelEU Aviation syftar till att säkerställa att luftfarten uppfyller EU:s klimatmål för 2030 och 2050 genom att öka användningen av hållbara flygbränslen (SAF) i EU. Kraven i förordningen ska även stimulera produktionen av SAF för att minska flygets klimatpåverkan på både kort och lång sikt. Åtgärderna inom ReFuelEU Aviation omfattar krav på både bränsleinnehåll och rapportering samt särskilda regler för hur bränsle får tankas inom EU.

Förordningen innebär bindande kvotkrav för flygbränsleleverantörer och operatörer vid EU-flygplatser. Förordningen trädde i kraft 2024 och började tillämpas från 1 januari 2025. Transportstyrelsen och Energimyndigheten har ansvaret för genomförandet av direktivet i Sverige. Detta kvotkrav är ett kraftfullt styrmedel för att bidra till ökad produktion av hållbara

bränslen. Mer än 95 procent av flygningarna som avgår från flygplatser i EU bedöms komma att omfattas av kvotplikten.

ReFuelEU Aviation innehåller framför allt obligatoriska SAF-kvoter, se Figur 5.1. Bränsleleverantörer måste blanda in en stigande andel SAF i allt flygbränsle som tankas på EU:s större flygplatser. Utöver total SAF-andel införs krav på en särskild underkvot för RFNBO (Renewable Fuels of Non-Biological Origin), alltså elektrobränslen som fortsättningsvis benämns eSAF. Denna underkvot ska utgöra minst följande andel av den totala SAF-kvoten.



Figur 5.1. Inblandningskrav i ReFuelEU Aviation. Mer detaljer kring andelarna finns i förordningen. Källa: Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2026).

När det gäller frågan om vad som får räknas som hållbara flygbränslen hänvisar ReFuelEU Aviation till EU:s hållbarhetskriterier gällande avancerade biobränslen och syntetiska bränslen. Definitionen av hållbara flygbränslen fastställs i artikel 3.7 i ReFuelEU:s luftfartsförordning. Det omfattar drop-in-flygbränslen som uppfyller hållbarhetskriterierna i direktivet om förnybar energi. Nedan är några generella krav för att räknas som hållbara flygbränslen inom ReFuelEU Aviation:

- uppfylla RED II/RED III:s hållbarhetskriterier
- ha en verifierbar livscykelutsläppsreduktion jämfört med fossilt Jet A-1
- komma från godkända råvaror (t.ex. avfall, restprodukter, lignocellulosa, elektrobränslen).

Vidare ska ReFuelEU Aviation uttryckligen exkludera råvaror i form av palmolja och PFAD, grödor som konkurrerar med livsmedelsproduktion, samt biobränslen som inte uppfyller avancerade RED-kriterier.

Godkända SAF är certifierad för inblandning på upp till 50 procent. Forskning och långtidstester görs för att på sikt öka den maximala inblandningsgraden till 100 procent. Leverantörer av flygbränsle får också besluta att uppfylla minimiandelarna i kvotplikten genom att använda förnybar vätgas för luftfart eller koldioxidsnål vätgas som produceras från icke-fossila källor och som uppfyller ett tröskelvärde för minskade livscykelutsläpp på 70 procent.

EU:s ambition är att en enda uppsättning EU-regler ska innebära mindre administration för alla marknadsaktörer, samt ge incitament till utvecklingen av nya värdekedjor eftersom SAF och dess råvaror kan produceras i alla EU:s medlemsstater samt globalt. Ökad produktion och användning av SAF bedöms så småningom komma att sänka priserna via lägre produktions-

kostnader till följd av ökad konkurrens, stordriftsfördelar och produktionseffektivitet. Här finns dock betydande osäkerheter.

## **AFIR – infrastruktur för alternativa bränslen**

AFIR reglerar utveckling och utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel inom transportsektorn. Reglerna ska garantera att alla större flygplatser i EU byggs ut enligt gemensamma standarder, så att flygbolag, markoperatörer och myndigheter har en enhetlig teknisk och regulatorisk miljö. AFIR ställer även krav på att flygplatser ska möjliggöra användning av eldrivna markfordon och övrig eldriven marktjänstutrustning. Flygplatserna behöver även säkerställa att laddpunkter finns i tillräcklig omfattning för både sina egna och externa aktörers fordon.

AFIR gäller i första hand flygplatser som ingår i TEN-T-nätverket. Detta inkluderar så kallade core airports (centrala noder) och comprehensive airports (mer regionala, men viktiga noder) även om definitionen av dessa är något flytande. Flygplatser med färre än 10 000 kommersiella flygrörelser per år kan undantas från vissa krav. I Sverige berörs i dagsläget sju flygplatser av AFIR-reglerna om elförsörjning. Samtliga dessa lever upp till kraven i AFIR.

Flygplatsernas verksamhet på marken i form av fordon, utrustning och energiförsörjning står för en betydande del av flygets markrelaterade utsläpp. AFIR ska säkerställa att flygplatser använder el eller fossilfria alternativ i större utsträckning. AFIR innehåller därmed regler för att säkerställa tillgång till el för stillastående flygplan i form av elförsörjning vid gate och uppställningsplats, vilket minskar flygplanens behov av att använda sina hjälpkraftaggregat (så kallade APU:er) som oftast drivs av jetbränsle och orsakar både utsläpp och buller.

AFIR fokuserar även på infrastruktur för hållbara flygbränslen så att tillgången till dessa på flygplatser säkerställs i linje med kvotplikten i ReFuelEU Aviation. AFIR innehåller dessutom mål avseende att säkerställa nödvändig elförsörjning och laddinfrastruktur för framtida elflyg och därmed skapa en harmoniserad infrastruktur för framtida elektrifiering av kortdistansflyg. Detsamma gäller förberedelser avseende infrastrukturen för att kunna hantera vätgasdrivet flyg.

Enligt EU-förordning 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel ska varje medlemsstat ta fram ett handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa drivmedel inom transportsektorn och utbyggnaden av tillhörande infrastruktur.

## **Det marknadsbaserade systemet CORSIA**

CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) är ett globalt klimatstyrmedel framtaget av luftfartens FN-organ ICAO (International Civil Aviation Organization). ICAO:s generalförsamling fattade 2016 beslut om att införa ett unikt globalt marknadsbaserat styrmedel som ska reglera det internationella flygets koldioxidutsläpp. Det innebär i korthet 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 i den tredje (2027–2035) bli obligatoriskt för ICAO:s medlemsländer. Från och med 2025 har 129 av 193 ICAO-stater frivilligt gått med på att delta i CORSIA. Sverige har varit med sedan start. CORSIA kan sägas komplettera tekniska förbättringar, bränslebyten och

operativa effektiviseringar genom att adressera de utsläpp som återstår efter dessa övriga åtgärder.

Den första fasen av CORSIA 2021–2023 utgår från utsläpp som skedde 2019. För CORSIA:s kommande fasen 2024–2035 ska baslinjen utgöras av 85 procent av 2019 års utsläpp.

ICAO kan bara reglera flygningar mellan olika länder, dvs. internationella flygningar. CORSIA omfattar därför enbart internationellt flyg. Internationella flygningar inom EES är dock undantagna i dagsläget då de i stället omfattas av EU ETS. Styrmedlet reglerar bara utsläppen av koldioxid och tar inte hänsyn till övrig klimatpåverkan i form av till exempel höghöjds-effekter.

För att inte systemet ska bli alltför administrativt betungande för de allra minsta operatörerna, undantas flygningar med flygplan mindre än 5,7 ton, flygoperatörer som släpper ut mindre än 10 000 ton koldioxid från internationella flygningar per år samt medicinska, humanitära och brandbekämpande flygningar. Likaså undantas nya operatörer på marknaden från deltagande i systemet i tre år. Vidare undantas de allra fattigaste länderna, små önationer i utveckling och länder utan havskust. De undantagna länderna måste dock övervaka och rapportera sina utsläpp inom systemet.

Centralt i CORSIA är det som kallas MRV (Monitoring, Reporting, Verification). Samtliga operatörer som omfattas av CORSIA ska övervaka bränsleförbrukning enligt ICAO:s godkända metoder, rapportera årliga koldioxidutsläpp till respektive nationell myndighet samt låta utsläppsdata verifieras av en ackrediterad, oberoende tredje part. MRV-systemet är harmoniserat globalt och följer detaljerade krav från ICAO.

De utsläpp som flygbolagen ska kompensera för baseras inledningsvis helt på hur utsläppen från det internationella flyget i sin helhet utvecklas. Det innebär att om utsläppen från det internationella flyget växer med X procent mellan åren 2024 och 2025, så måste alla flygbolag kompensera för motsvarande X procent av sina egna utsläpp år 2022.<sup>65</sup> Detta oavsett om deras egna utsläpp ökar mer eller mindre än dessa X procent. Det här har i ICAO kallats för en sektorsbaserad lösning, till skillnad från en helt individuell lösning där flygbolagens åtaganden baseras helt på deras egna utsläpp. Denna sektorsbaserade lösning gäller fram till 2032. Mellan 2033–2035 är målet att det gradvis ska bli mer individuella åtaganden för flygbolagen.

Systemet utgår från grundprincipen att alla som flyger på samma flyglinjer ska ha samma förutsättningar och följa samma regler, för att minska risken för snedvriden konkurrens mellan flygbolagen. Det innebär att det i praktiken är flygrutterna mellan länderna som ingår i systemet, såvida de inte är uttryckligen undantagna. Undantagen gäller därmed själva flygrutterna till, från och mellan undantagna länder. Om ett flygbolag från ett land som undantagits från deltagande i systemet flyger på en linje mellan två länder som ingår i systemet, så måste även flygbolaget från det undantagna landet kompensera för utsläppen på flygrutten som ingår i systemet.

I mars 2019 antog ICAO:s råd även de kvalitetskriterier som ska gälla samt vilka utsläppskrediter som får användas inom systemet, så kallade CORSIA Eligible Emissions Unit. CORSIA erkänner även utsläppsreducering via hållbara flygbränslen. Bränslen med livscykelutsläpp lägre än fossilt Jet A-1 kan reducera operatörens kompensationskyldighet enligt

<sup>65</sup> Jämför [www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Miljo-och-halsa/Klimat/Klimatstyrmedel/icaos-globala-klimatstyrmedel/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Miljo-och-halsa/Klimat/Klimatstyrmedel/icaos-globala-klimatstyrmedel/). 2025-08-15.

ICAO:s beräkningsregler. Detta kräver en certifierad försörjningskedja, verifierade livscykel-analysvärden och en dokumentation anpassad till CORSIA:s MRV-regelverk.

Det bör i detta sammanhang nämnas att CORSIA är ett komplext och omfattande styrmedel med betydande administration och redovisningsförfaranden. Med anledning av detta gör ICAO periodiska utvärderingar av systemets funktion och uppbyggnad.

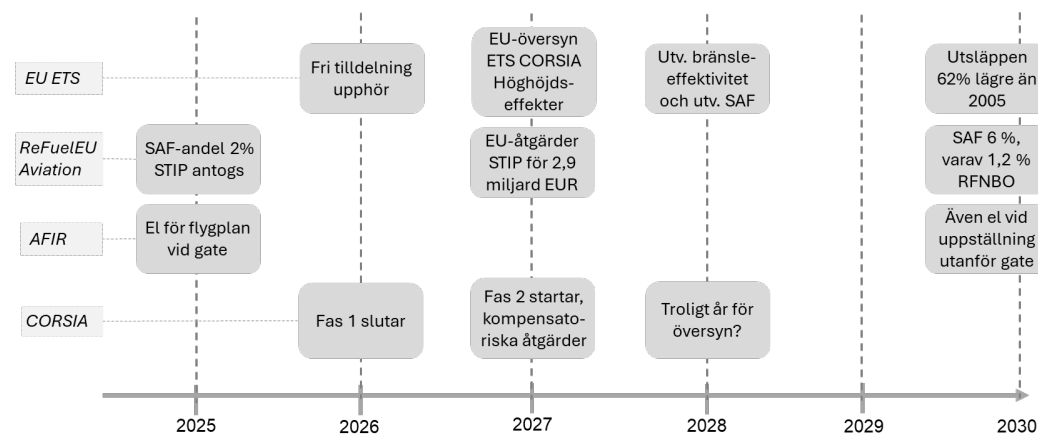
Varje land måste nu implementera dessa standarder och rekommendationer i sina nationella regelverk. CORSIA och EU ETS har flera gemensamma nämnare och EU har därför valt att utnyttja det ramverk som redan finns för EU ETS med vissa anpassningar till vad som beslutats inom den internationella överenskommelsen för CORSIA. EU implementerar CORSIA-kraven i samma regelverk som det för EU ETS:

- ETS-direktivet (2003/87/EG)
- EU-förordningen om övervakning och rapportering (2018/2066)
- EU-förordningen om ackreditering och verifiering (2018/2067)
- delegerad akt enligt artikel 28c i ETS-direktivet (2019/1603).

I nuläget innebär detta att flygningar inom EES (EU-länderna samt Island, Liechtenstein och Norge) omfattas av EU ETS, men inte av CORSIA för att därmed undvika dubbelräkning av utsläppen. EU-förordningarna om övervakning och rapportering respektive ackreditering och verifiering tillämpas sedan länge inom EU ETS och kan sägas definiera de tekniska reglerna, medan den delegerade akten definierar ett utökat tillämpningsområde för dessa regler för att även omfatta CORSIA-flygningar.

## Tidpunkter för kontrollstationer eller olika förändringar

De beskrivna styrmedlen innehåller tydliga krav som styr mot luftfartens omställning. De anger skärpta nivåer över tid för flera år framåt. Tidslinjen nedan visar de viktigaste stegen inom dessa styrmedel för de närmaste åren (Figur 5.2).



Figur 5.2. Tidslinje med de viktigaste händelserna per beskrivet styrmedel för åren 2025–2030. STIP står för "Sustainable Transport Investment Plan och RFNBO avser "Renewable Fuels of Non-Biological Origin".

## 5.2 Påverkan på flygbranschens aktörer och värdekedjor

Ett stort antal aktörer påverkas på olika sätt av de olika styrmedlen. I ett första led påverkas aktörerna i luftfartens ekosystem som de olika styrmedlen är avsedda att adressera. Det handlar då framför allt om flygbolag, flygplatser, bränsleleverantörer och bränsleproducenter. Utöver dessa finns ett antal underleverantörer som berörs i form av tjänsteleverantör till ovanstående aktörer. Därutöver påverkas de myndigheter som på olika sätt ansvarar för rapportering, registerhållning, uppföljning m.m. Tabell 5.1 beskriver hur de olika aktörerna påverkas av de beskrivna klimatstyrmedlen.

Tabell 5.1. Aktörer som i ett första led påverkas av beskrivna klimatstyrmedel.

Aktör	EU ETS	ReFuelEU Aviation	AFIR	CORSIA
Flygbolag	Täcka utsläpp med utsläppsrätter, omställning	Tanka ökande andel hållbart flygbränsle, minst 90 % av bränslet tankas vid unionsflygplatser*	Indirekt genom systemförändring med elektrifierade markprocesser och på lång sikt el- och vätgasdrift	Krav på kompensatoriska åtgärder
Flygplatser	Indirekt genom fördyringar för flygbolagen, lägre långsiktig tillväxttakt i passagerar- och godsvolymer	Hantera ökande volymer av hållbart flygbränsle, unionsflygplatser ska underlätta tillgång på hållbara flygbränslen och säkerställa dess infrastruktur	Tillhandahålla fossilfria elanslutningar för parkerade flygplan, förbereda för att kunna hantera batteri- och vätgasdrivet flyg	Indirekt genom fördyringar för flygbolagen, lägre långsiktig tillväxttakt i passagerar- och godsvolymer
Bränsleleverantörer	Strukturella förändringar de kommande åren, se ReFuelEU Aviation och AFIR	Lagstiftad kvot hållbart flygbränsle, strukturella förändringar de kommande åren	Strukturella förändringar de kommande åren, på längre sikt expansion i el- och vätgasleveranser	Strukturella förändringar de kommande åren
Bränsleproducenter	Ökande efterfrågan på hållbara flygbränslen	Ram för efterfrågan på ökande volymer hållbara flygbränslen, SAF och eSAF	På längre sikt expansion inom el- och vätgas	Ökande efterfrågan på hållbara flygbränslen
Myndigheter	Transportstyrelsen (övervakning, kontroll och tillsyn av flygbolag) Naturvårdsverket (granskning av företag, rapportering av utsläpp, beslut om tilldelning)	Transportstyrelsen (tillsyn operatörer, flygplatsansvariga, bränslehanterare) Energimyndigheten (tillsyn flygbränsleleverantörer)	Energi-myndigheten har ett centralt ansvar i Sveriges arbete med att uppfylla kraven**	Transportstyrelsen (övervakning, kontroll och tillsyn av flygbolag)

\* Flygplatser med mer än 800 000 passagerare eller godstrafik på mer än 100 000 ton frakt per år.

\*\* Se Energimyndigheten (2026a).

Tillsammans innebär EU ETS, ReFuelEU Aviation, CORSIA och AFIR på olika sätt en påverkan på flygbranschens värdekedja och dess centrala aktörer. Flygbolag möter ökade kostnader och behov av omställning, flygplatser står inför nya infrastrukturkrav (bland annat elanslutningar), bränsleleverantörer måste justera sina logistik-, försörjnings- och distributionskedjor och bränsleproducenter får nya investeringsmöjligheter. Samtidigt byggs det upp omfattande rapporteringskrav i hela kedjan vilket skapar administration, potentiella oklarheter och justeringar längs vägen. Flera risker kvarstår fortfarande för aktörerna gällande de långsiktiga ramvillkoren, prisnivåer m.m. Det kan även leda till behov av delvis ny kompetens. Klimatstyrmedlen kommer att skapa ett kostnadstryck i hela värdekedjan, vilket kommer att påverka aktörer på olika sätt. Det finns även ett antal ömsesidiga beroende mellan de olika aktörerna vilket, speciellt i inledningen, skulle kunna medföra potentiella konfliktytor.

### Ytterligare åtgärder på EU-nivå

För att bidra till att skapa en stabil marknad för SAF, samt för att minska riskerna i tidiga skeden, har det föreslagits olika typer av interventioner. I slutet av 2025 presenterade EU-kommissionen en investeringsplan för hållbara transporter.<sup>66</sup> Investeringsplanen innehåller åtgärder som syftar till att möjliggöra investeringar i förnybara och koldioxidsnåla bränslen för luftfart och sjöfart.

Planens bärande element är en avsiktsförklaring att frigöra medel för att på kort sikt stödja produktionen av vätgas och syntetiska flygbränslen, samt för att undanröja investeringshinder och överbygga den finansiella klyftan mellan producenter och köpare av hållbara bränslen. Vidare aviserade kommissionen inrättandet av ett pilotprojekt där intresserade medlemsstater finansierar ett antal storskaliga projekt genom en så kallad dubbelsidig auktion. På medellång sikt aviserar kommissionen att inrätta en EU-gemensam mellanhandsmekanism som kopplar samman bränsleproducenter och köpare för att skapa intäktssäkerhet och riskreducerande investeringar. I och med detta är det troligt att det under de kommande åren kommer att introduceras nya mekanismer för att på ett ekonomiskt hållbart sätt säkra det utbud som krävs för att uppfylla lagkraven i de olika styrmedlen, särskilt ReFuelEU Aviation.

EU utreder även om delar av luftfarten ska ingå i den så kallade Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) som prissätter koldioxid på import av utsläppsintensiva varor, till exempel stål, cement, aluminium, gödsel, el och vätgas.

### Risker för snedvriden konkurrens inom och utanför EU ETS

Luftfarten är en rörlig global bransch som både till stor del är liberaliserad och reglerad på samma gång. Luftfartssektorn är därför utsatt för betydande konkurrens där regionala regleringar riskerar att snedvrider konkurrensen mellan olika aktörer. Införandet av klimatrelaterade styrmedel på olika nivåer är en del av detta och behöver därför i viss mån hanteras även utifrån den konkurrensmässiga aspekten.

När det gäller EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS) omfattar det flygningar inom EES, medan flygningar till och från länder utanför EES inte omfattas i nuläget. Dessa ska i stället hanteras via CORSIA. Flygbolag som i huvudsak trafikerar flyglinjer som berörs av EU ETS belastas därmed av kostnader för utsläppsrätter. Allt annat lika leder detta troligtvis till högre operativa kostnader jämfört med flygbolag som huvudsakligen bedriver trafik utanför EU ETS. Flygbolag från tredje land som inte omfattas av motsvarande klimatstyrmedel på sina övriga marknader skulle därmed kunna få en konkurrensfördel genom lägre totala snitt-

---

<sup>66</sup> EU-kommissionen (2025).

kostnader per flygning i hela sin flygverksamhet. Dessa flygbolag skulle alltså i teorin kunna erbjuda ett lägre pris för flygningar inom EU ETS. Huruvida detta får någon mer betydande påverkan i praktiken är i dagsläget oklart.

Det kan även handla om att resenärer väljer att byta strax utanför EU ETS-området vid längre resor i stället för att byta inom EU ETS-området. Detta skulle kunna påverka europeiska flygbolag och europeiska flygplatsnav negativt. Den fria tilldelningen av viss andel utsläppsrätter som funnits fram till 2025 har delvis funnits för att säkerställa rättvis konkurrens mellan nav inom och utanför EES som konkurrerar om anslutande trafik samt destinationer med stor andel fritidsresenärer som konkurrerar med destinationer strax utanför EES. Från och med 2026 ersätts detta med ett nytt system som ger flygoperatörer kompensation när de använder flygbränslen som klassas som hållbara.

Utifrån ovanstående finns det tankar inom EU om att flygningar från EES ska kunna komma omfattas av EU ETS även om destinationen är utanför EES. EU kommer att utreda och utvärdera samspelet mellan EU ETS och CORSIA för att se om man anser att det behövs. En sådan utvidgning är inte trolig förrän någon gång efter 2030. Om det genomförs en sådan utvidgning av EU ETS skulle det, allt annat lika, samtidigt innebära högre kostnader för direkta långdistansflygningar till länder utanför EES jämfört med flygningar där man byta strax utanför EES, till exempel i Mellanöstern. Det skulle därmed kunna få en viss påverkan på flygmönster och planering av flyglinjer. Samtidigt är det många och komplexa parametrar inblandade vid långdistansflygningar oavsett om dessa sker direkt eller via transfer. I vilken utsträckning en utvidgning av EU ETS skulle få någon betydande påverkan på konkurrensen är därmed osäkert.

En annan syn på frågan är att EU ETS bidrar till att internalisera<sup>67</sup> flygets klimatkostnader och driva på teknikutveckling och effektivisering inom EU:s flygsektor, vilket kan bidra till att skapa en långsiktigt konkurrenskraftigare och hållbarare flygsektor inom EU.

## 5.3 Kostnadsutveckling till följd av på klimatstyrmedlen

Kostnadsutvecklingen beror både av förutsättningar utanför luftfartssektorn och på utvecklingen av klimatstyrmedlen. Aktörer kommer även att välja olika strategier för att anpassa sig till styrmedlen, vilket påverkar aktörernas kostnader på kort och lång sikt.

### Utsläppsrätter och hållbart flygbränsle utifrån befintliga prognoser och uppskattningar

Både offentliga och privata aktörer gör prognoser gällande priset på utsläppsrätter och hållbart flygbränsle. Som alltid när det gäller prognoser är det en stor osäkerhet om den framtida utvecklingen. Det handlar även om två områden som i stor utsträckning påverkas av både politiska och affärsmässiga beslut, samt av olika omvärldshändelser och ofta komplexa orsakssamband.

När det gäller priset på utsläppsrätter låg priset fram till 2020 under 25 Euro/ton. Sedan dess har det under flera tillfällen legat runt eller över 80 Euro/ton.<sup>68</sup> Antalet tillgängliga utsläpps-

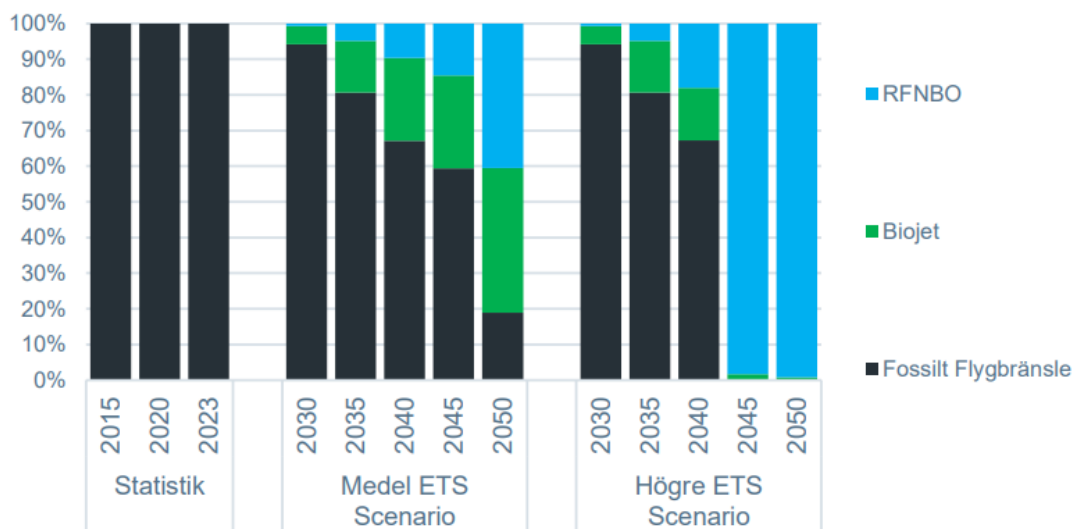
<sup>67</sup> Att internalisera klimatkostnader innebär att företag och organisationer tilldelar sina utsläpp av växthusgaser ett ekonomiskt pris.

<sup>68</sup> Jämför Trafikanalys (2024), sid. 132.

rätter beräknas minska över tid samtidigt som efterfrågan på dessa bedöms vara hög. Detta innebär utifrån klassisk ekonomisk teori att priset på utsläppsrätter kommer att öka. Systemet med utsläppsrätter är dock tätt kopplat till politiska beslut och i prognoserna finns också möjligheten till politisk intervention om priset t.ex. skulle öka för mycket på kort tid. Om man blickar fram mot 2030 skulle någon form av sammanvägd bedömning kunna ligga runt 125 Euro/ton. Blickar man cirka tio år framåt skulle någon form av liknande sammanvägd bedömning kunna indikera ett pris på utsläppsrätter i spannet 125–200 Euro/ton.<sup>69</sup> Andra beräkningar ligger på 145 Euro/ton till 2030 och 200 Euro/ton till 2035.<sup>70</sup>

Energimyndigheten har analyserat ett antal scenarier för att se hur Sveriges energisystem, inklusive luftfartssektorn, utvecklas under olika förutsättningar.<sup>71</sup> Analysen innehåller ett antal olika scenarier och deras potentiella marknadseffekter på bränsleval och användningen av fossila bränslen. Samspelet mellan flera sektorer (främst sjöfart, industri och luftfart) är centralt när det kommer till efterfrågan på energi. Att uppnå nettonollutsläpp för dessa sektorer driver en betydande efterfrågan på biomassa och elektricitet. Den framtida energianvändningen definieras av den relativa användbarheten av olika alternativ och deras produktionskostnader.

Höga utsläppsrättspriser är avgörande för att få en snabbare utfasning av fossila bränslen. I scenarier där priset stiger till över 290 EUR/ton koldioxid från och med 2040 sker en total utfasning av fossila bränslen, där elektrobränslen fyller huvuddelen av det ökade behovet (Figur 5.3). Att modellen TIMES-Nordic, som Energimyndigheten använder i sina scenarier, väljer elektrobränslen är sannolikt kopplat till den ökade efterfrågan på biomassa i andra sektorer som också reagerar på de höga utsläppsrättspriserna.<sup>72</sup> Osäkerheter finns i modelleringen, särskilt avseende europeisk och global efterfrågan som kan driva upp priserna på hållbart flygbränsle.



Figur 5.3. Fördelning av energianvändning per energikälla inom inrikes och utrikes luftfart för två scenarier, en med medelhöga utsläppsrättspriser (95 EUR/ton CO<sub>2e</sub> 2025 till 220 EUR/ton CO<sub>2e</sub> 2050) och en med högre priser (95 EUR/ton CO<sub>2e</sub> 2025 till 520 EUR/ton CO<sub>2e</sub> 2050).

Källa: Energimyndigheten 2025 och 2026b, sid. 37.

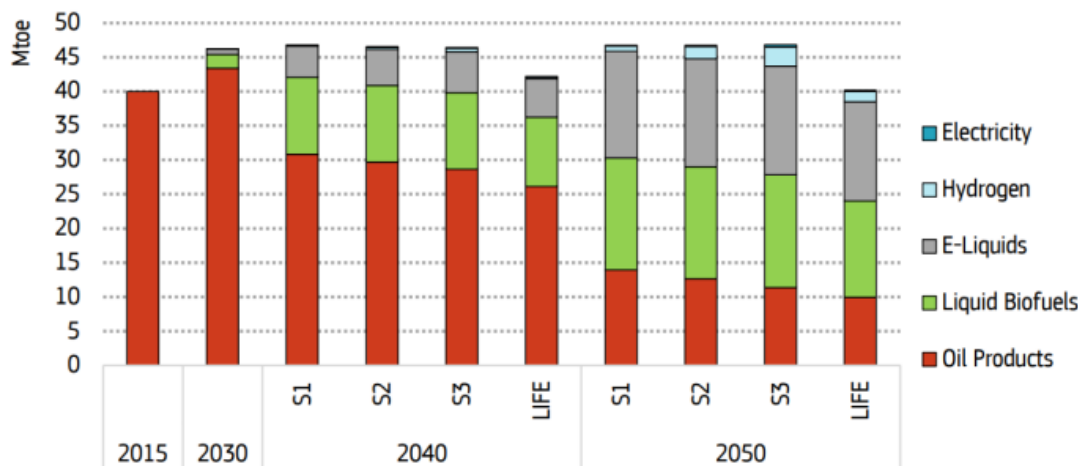
<sup>69</sup> Jämför Trafikanalys (2024), sid. 133.

<sup>70</sup> ABN AMRO (2025), som även ligger i linje med Trafikanalys (2024).

<sup>71</sup> Energimyndigheten (2025).

<sup>72</sup> Energimyndigheten (2026b)

EU-kommissionen har gjort en liknande analys av den europeiska energiomställningen med hjälp av modellen PRIMES, som de använder i sina scenarier. Där tillämpas en begränsning av tillgången på biomassa för produktion av biobränslen. Analysen innehöll fyra nollutsläpps-scenarier till 2050 för hela energisektorn, med olika ambitionsnivåer för år 2040, se Figur 5.4.



Figur 5.4. Energianvändning inom luftfarten (EU inrikes och EU utrikes sammantaget).  
Källa: EU-kommissionen (2024), sid. 97.

När det gäller priset på hållbara flygbränslen är det en i dagsläget liten marknad. För att uppfylla lagkrav och annat bedöms produktionen behöva öka betydligt de kommande åren, särskilt efter 2030. Hur detta kommer att påverka priserna är svårt att bedöma. EASA är en av de mest citerade offentliga källorna när det gäller prognoser för priset på hållbara flygbränslen utifrån olika teknikspår. Sammanställningar för 2024<sup>73</sup> indikerar ett genomsnittligt pris på 2085 Euro/ton för merparten av det biobaserade hållbara flygbränsle som används och där betydande del av råvaran är använd frityrolja och slaktavfall. Motsvarande produktionskostnad bedöms ligga runt 1 500 Euro/ton. Hållbara flygbränslen baserade på biomassa, tallolja och liknande bedöms ha en produktionskostnad på cirka 2 700 Euro/ton. För det som klassificeras som syntetiska hållbara flygbränslen, även kallade elektrobränslen där råvaran primärt är el och infångad biogen koldioxid, bedöms produktionskostnaden i genomsnitt vara cirka 7 700 Euro/ton. Som referens så var det genomsnittliga marknadspriset för fossilt flygbränsle cirka 730 Euro/ton under 2024.

Utifrån gällande lagstiftning i ReFuelEU Aviation kommer behovet av hållbara flygbränslen inom EU vara cirka 0,9 Mton 2026 för att sedan öka till närmare 10 Mton 2035.<sup>74</sup> Utbudet bedöms vara tillräckligt för att nå lagstadgade volymer fram till 2030. Utifrån nuvarande utbud och planerad produktionskapacitet bedöms efterfrågan vara högre än utbudet från 2030 och framåt.

## Kostnader för EU-styrmedel för flygbranschen i Sverige

Den svenska flygbranschen påverkas redan i dagsläget av en del av de klimatstyrmedel som är införda eller på väg att införas. De huvudsakliga kostnaderna uppstår hos flygbolagen. Kostnaderna innebär antingen en minskning av deras marginaler eller en höjning av

<sup>73</sup> Motsvarande siffror för 2025 (EASA 2026) är 1925, 1600, 2800 respektive 2500 Euro/ton.

<sup>74</sup> Jämför EASA (2024). sid. vi.

biljettpriserna, med minskad efterfrågan som följd. I praktiken kommer sannolikt delar av kostnaderna övervältas på konsumenterna.

Eftersom luftfarten till största delen finansierar sin infrastruktur via biljettpriset kommer kostnaderna som uppstår hos flygplatser, bränsleleverantörer, bränsleproducenter och myndigheter i huvudsak att belasta flygbolagen och i slutänden flygresenärer och fraktköpare. Nedan följer några schablonmässiga exempel avseende hur kostnaderna för olika aktörer kan tänkas se ut i dagsläget, samt tio år framåt. Exempelen bygger på ett antal olika antaganden i flera led, men bör kunna ge en övergripande indikation på kostnaderna som kan tänkas uppstå i systemet (se bilaga B). De rent monetära effekterna har därmed uppskattats för flygbolagen medan det förs ett mer översiktligt resonemang kring kostnaderna för övriga aktörer.

Vid ett antaget pris på en utsläppsrätt per ton koldioxid i närtid på 80 EUR innebär det en kostnad för flygbolaget om 480 EUR för en flygning mellan Arlanda och Gotland, 1200 EUR för en flygning mellan Arlanda och Amsterdam, medan en resa mellan Arlanda och Madrid får en tillkommande kostnad på 2 400 EUR. Ett antaget pris på en utsläppsrätt år 2035 på 160 EUR kommer att dubbla dessa kostnader. För en passagerare som reser inrikes ökar kostnaden med 10 EUR för 2026 och 20 EUR för 2035. För korta resor inom Europa ökar kostnaden för passageraren med 8 EUR 2026 och 16 EUR 2035, medan en längre resa inom Europa ökar kostnaden med 16 respektive 32 EUR (Tabell 5.2).

**Tabell 5.2. Exempel på kostnader med anledning av ETS och ReFuelEU Aviation (EUR).**

	I närtid		Om 10 år	
	Flygning	Per biljett	Flygning	Per biljett
Inrikes	480	10	960	20
Europa kort	1 200	8	2 400	16
Europa medel	2 400	16	4 800	32
Merkostnad SAF för Europa medel	200	-	2 000	-

Källa: HL Insight (2026)

En schablonmässigt antagen snittkostnad per flygning baserad på ovanstående siffror innebär cirka 1 000 EUR för de flygningar som i nuläget startar i Sverige och omfattas av EU ETS. Tar man denna kostnad multiplicerad med 300 000 starter och landningar hamnar den ungefärliga kostnaden för flygbolag som startar och landar i Sverige på cirka 300 MEUR. Med det ovan antagna priset per utsläppsrätt år 2035 fördubblas denna kostnad.

Vid beräkning av tillkommande kostnader för hållbart flygbränsle enligt ReFuelEU Aviation behöver man ta hänsyn till att ETS-kostnaden (för de flyg som omfattas) minskar något när inblandningen av hållbart flygbränsle ökar (se bilaga C). Merkostnaden 2026 för en resa Stockholm–Paris skulle kunna landa på ungefär 200 EUR för denna typ av flight. År 2035 när inblandningskravet fördubblats skulle merkostnaden för samma flight bli 2 000 EUR. En fyra-timmarsflygning dubblar följaktligen denna kostnad.

Kostnaderna inom AFIR kommer primärt att träffa flygplatser i de fall som dessa behöver investera i nya tekniska lösningar för att uppfylla lagkrav. I Sverige är detta redan gjort för de flygplatser som berörs varför inga ytterligare direkta kostnader tillkommer i nuläget. Om man

ser till de aningen lösare formuleringarna i AFIR som handlar om att på sikt underlätta tankning och laddning av vätgas- och batteridrivna flygplan kommer detta att innebära kostnader.

## Avgifter inom CORSIA för flygbolagen

Den dominerande kostnaden för flygbolagen är de utsläppskrediter som de behöver köpa (CORSIA Eligible Emissions Units även benämnda EEU), alternativt kostnader för att köpa hållbart flygbränsle (CORSIA Eligible Fuels). I dagsläget finns få godkända krediter, vilket troligtvis kommer att bidra till att pressa upp priset på kort sikt. Priset när CORSIA går in i den obligatoriska fasen 2027 kommer troligtvis till stor del att avgöras av hur många godkända krediter som finns att tillgå. EEU:s har hittills kostat mellan 15–20 Euro/ton. Priset på utsläppskrediter i CORSIA kan under de kommande åren komma att ligga i spannet 15–30 Euro/ton<sup>75</sup>, men vissa prognoser indikerar upp till 75 Euro/ton i högscenarier.<sup>76</sup> Hur stora avgifterna blir för ett enskilt flygbolag avgörs dels av den totala flygmarknadens tillväxttakt, dels av hur många flygningar de gör som omfattas av CORSIA och hur stora de egna koldioxidutsläppen är. Kostnadsökningen per biljett skulle kunna landa på cirka 1–2 Euro 2027 för att sedan öka till 4 Euro per biljett 2035 för de flygningar som berörs. Vid ett kraftigt ökat pris på godkända krediter skulle ovanstående kostnader kunna öka betydligt. Tillkommer gör också administrativa kostnader för att hantera datainsamling, rapportering m.m.

## Möjliga konkurrensfördelar för aktörer som går före i omställningen till fossilfrihet

Flygbolag behöver primärt fortsätta arbetet med att minska bränsleåtgången då det är den som ligger till grund för kostnaderna i de olika styrmedlen. Det görs även fortsatt via en effektiv flygplansflotta, system för effektivast möjliga ruttplanering, optimerade flygscheman m.m. I kombination med detta behöver flygbolag säkerställa tillgång till hållbart flygbränsle till lägsta möjliga kostnad. Att tidigt säkerställa långsiktig tillgång när efterfrågan ökar kraftigt efter 2030 kommer att vara viktigt. Dock är priset fortsatt en mycket stor osäkerhetsfaktor som flygbolagen behöver balansera. En tidig satsning på hållbara flygbränslen kan bidra till att begränsa kostnaderna i de fall som priset på krediter inom EU ETS och CORSIA av någon anledning skulle bli mycket högre än prognostiserat.

För bränsleproducenter och bränsleleverantörer är minimivolymer av hållbart flygbränsle nu kända. Det innebär att det går att räkna på långsiktiga investeringar i produktionskapacitet givet att de litar på att regelverket är konstant över tid. Dessa investeringar innebär en risk för producenterna, men de som kan erbjuda efterfrågade volymer bränsle till ett konkurrenskraftigt pris bör ha en mycket god position när framför allt kvotkraven inom ReFuelEU Aviation ökar efter 2030.

För flygplatser finns vissa möjligheter att expandera sin infrastruktur kopplat till lagerhållning och logistikjänster för hållbara flygbränslen. Det kan även finnas möjligheter till samarbeten med bränsleproducenter och bränsleleverantörer för att ta en mer aktiv roll i lokala värdekedjor för hållbara flygbränslen. I vilken utsträckning det leder till långsiktiga kostnadsbesparingar eller konkurrensfördelar är osäkert, men kraven på unionsflygplatser att tillhandahålla viss mängd hållbart flygbränsle innebär att tidiga satsningar tillsammans med bränsleleverantörer är nödvändigt.

---

<sup>75</sup> Enligt HL Insight.

<sup>76</sup> Se Pleho et al. (2024).

På grund av sammanlänknings av EU ETS och CORSIA, samt kopplingen till SAF i dessa styrmedel, finns det ett inbördes beroende mellan både ReFuelEU Aviation, EU ETS och CORSIA. Det innebär flera olika strategiska vägval och överväganden för framför allt flygbolagen. Att gå utöver i dagsläget beslutade styrmedel innebär en kostnad som på kort sikt leder till lägre konkurrenskraft. Samtidigt kan det eventuellt i ett längre perspektiv skapa konkurrensfördelar att ha legat före i vissa investeringar och satsningar. Flygmarknadens inboende volatilitet, låga marginaler och osäkerheten om den långsiktiga utformningen och stabiliteten i de aktuella styrmedlen innebär troligtvis att relativt få aktörer gör mer omfattande satsningar som går utöver beslutade lagkrav.

För samtliga aktörer, men framför allt flygbolagen, kan omställning till fossilfrihet vara en viktig faktor för att långsiktigt behålla passagerar- och fraktvolymer. Att kunna erbjuda flygresor med lägsta möjliga utsläpp kan antas bli allt viktigare om kraven på hållbarhet och utsläppsminskningar ökar för både företag, offentliga verksamheter och privatpersoner.

## 5.4 Sammanfattande analys

Det är framför allt flygbolagen/flygoperatörerna som träffas av klimatstyrmedlen. Det är i nuläget svårt att kvantifiera kostnader för de olika styrmedlen då samtliga är i en initial fas som präglas av att aktörerna prövar sig fram och bygger upp interna rutiner och strukturer för att kunna uppfylla styrmedelskraven. Kostnaderna för styrmedlen bedöms öka över tid, men det råder stor osäkerhet om priset på utsläppsrätter inom EU ETS, utsläppskrediter inom CORSIA, samt om priset på SAF/eSAF. Samtliga styrmedel är dessutom föremål för undantag, gränsvärden och löpande översyner. Detta gör det svårt att räkna på de långsiktiga effekterna. Kostnaderna som styrmedlen ger upphov till kommer troligtvis att vara begränsade fram till 2030. Flygbolagen belastas inte heller med både EU ETS och CORSIA på samma flygningar, vilket är en viktig aspekt.

Efter 2030 kan kostnadstrycket öka. Samtidigt kommer styrmedlen att revideras och justeras, vilket i sin tur kan innebära både högre och lägre kostnader. Utifrån det övergripande ramverket för att minska globala utsläpp är det dock logiskt att utgå från att kostnaderna för klimatstyrmedel över tid blir högre snarare än lägre. Det är även oklart om kostnaden delvis tas ut på flygbolagens resultat eller läggs på biljettpriset, vilket då bör dämpa efterfrågan. På samma sätt kan flygbolagen välja att öka biljettpriset i hela systemet alternativt ta ut merparten av styrmedelskostnaden för de flygningar som berörs. Konkurrenssituationen på enskilda linjer kan bli avgörande för hur de ökade kostnaderna fördelas mellan olika linjer. Strategiska vägval påverkar hur kostnaderna fördelas i systemet.

Lägger man samman kostnaden för styrmedlen är det utifrån gjorda antaganden och genomförda analyser inte orimligt att kostnaden per passagerare som startar från svenska flygplatser på berörda flygningar skulle kunna öka med 30–50 Euro inom tio år, dock med betydande osäkerhet. Med samma antaganden skulle kostnaden i närtid hamna i spannet 5–30 Euro. Initialt har aktörerna i systemet kostnader för att bygga administration och rapportering. I sammanhanget blir denna kostnad relativt större för mindre aktörer då kraven är likartade oavsett storlek på verksamheten.



## 6 Marknads- och omvärldsförutsättningar

Flygets konkurrensförutsättningar påverkas av både marknads- och omvärldsförutsättningar. Med marknadsförutsättningar avses här principer för flygets finansiering, avgiftsuttag och olika styrmedel som införts nationellt eller internationellt, till exempel EU:s och ICAO:s styrmedel på klimatområdet. En fördjupad beskrivning av de internationella styrmedlen ges i kapitel 5.

Dessa klimatstyrmedel behöver följas av politiska beslut på olika nivåer, för att möta styrmedlens krav som inom EU innebär stegvisa skärpningar vart femte år under en tidsperiod som sträcker sig ända fram till 2050. Med det tidsperspektivet kommer dagens styrmedel att bestämma förutsättningarna för framtidens lösningar: Vilka tekniker kommer att slå igenom under de närmaste 25 åren? Kommer utvecklingen av elflyg att skapa möjligheter som förändrar inrikesflyget? Kommer effektivare elproduktion att revolutionera förutsättningarna att producera e-SAF? Hur kommer konkurrenssituationen att fluktuera de närmaste årtiondena och vad betyder det för flygtrafikens utveckling? Styrmedlen är en del av samhällets omställning till fossilfrihet, men även resenärers ändrade preferenser utgör ett omställningstryck, liksom den geopolitiska situationen i världen.

Omvärldsförutsättningar å sin sida utgörs av händelser utanför luftfartssektorn som har en stor inverkan på flygets förutsättningar.

### 6.1 Marknadsförutsättningar

En viktig marknadsförutsättning är att flygets infrastruktur är avgiftsfinansierad i större utsträckning än vad som är fallet för väg och järnväg. Den ordningen har fungerat på de delar av flygmarknaden som har stora passagerarvolym, men lett till underskott på delar som har små volymer. Pandemin med kraftigt minskat resande satte stor press på finansieringssystemet. I detta avsnitt kommer därför exempelvis ekonomiska underskott för flygplatser redovisas tillsammans med olika åtgärder för att stödja flyget.

På luftfartsområdet finns även nationell styrning för att minska flygets klimatpåverkan och skapa förutsättningar för att nå lagstiftningens mål om klimatneutralitet.

I princip kommer klimatstyrmedlen på sikt att öka kostnaderna för att flyga. Utmaningen ligger i att identifiera kostnadseffektiva styrmedel som inte snedvrider konkurrensen och ger flyget olika förutsättningar i olika länder. Nationella styrmedel riskerar annars att flytta trafik, och utsläpp, till andra länder genom så kallat läckage.

#### **Nationellt – styrmedel, stöd och avgifter**

Flygets infrastruktur är till stora delar avgiftsfinansierad, vilket kan innebära svårigheter att generera tillräckliga medel för att täcka såväl investeringar och modernisering av grundläggande infrastruktur, som den dagliga driften av flygplatser och flygtrafiktjänster. Vägar och

järnvägar som används för att ansluta till en flygplats kan däremot finansieras med statliga medel.

### **Åtgärder i nationell plan**

I regeringens nationella trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026-2037 finns några objekt av intresse för tillgängligheten till och från Arlanda.<sup>77</sup> Dessa rör åtgärder på Ostkustbanan, fyra spår till Uppsala, signaloptimering Solna–Skavstaby, Märsta station och bangård, samt kapacitetsförstärkningar på E4. Dessa togs även upp av regeringens särskilda utredare i redovisningen av åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats.<sup>78</sup> Även satsningar på väg och järnväg som ligger på lite längre avstånd kan öka tillgängligheten till Arlanda. Ett sådant exempel är förbättrad kapacitet längre norrut på Ostkustbanan, i närheten av Sundsvall, som kortar restiden till Arlanda för resenärer som ska flyga via Arlanda. Samtidigt innebär satsningen att denna tågsträcka stärker sin konkurrens jämfört med inrikesflyg på motsvarande sträcka.

### **Ökat stöd till icke-statliga flygplatser**

De icke-statliga flygplatserna har en mycket utsatt ekonomisk situation. Merparten av flygplatserna bedrivs i aktiebolagsform, men ett fåtal ingår som en del i den kommunala förvaltningen. Det faktum att några flygplatser utgör en del av den kommunala förvaltningen och att aktiebolagen i flera fall använder det enklare K2-regelverket<sup>79</sup> för sin årsredovisning medför att det är en grannliga uppgift att synliggöra flygplatsernas verkliga underskott.

Flygplatsernas resultat efter finansnetto<sup>80</sup> är utgångspunkten för beräkningen av flygplatsernas verkliga underskott. Olika typer av bidrag från exempelvis staten, regioner, kommuner och andra intressenter har därefter dragits av för att få fram det verkliga underskottet. För den undersökta perioden (2019–2024) redovisade Skavsta och Ängelholm ett överskott för 2019, men övriga år har samtliga flygplatser redovisat underskott.<sup>81</sup> De samlade underskotten växte snabbt under pandemin och har fortsatt att öka de följande åren. Underskotten har nu passerat 800 miljoner kr (Figur 6.1).

---

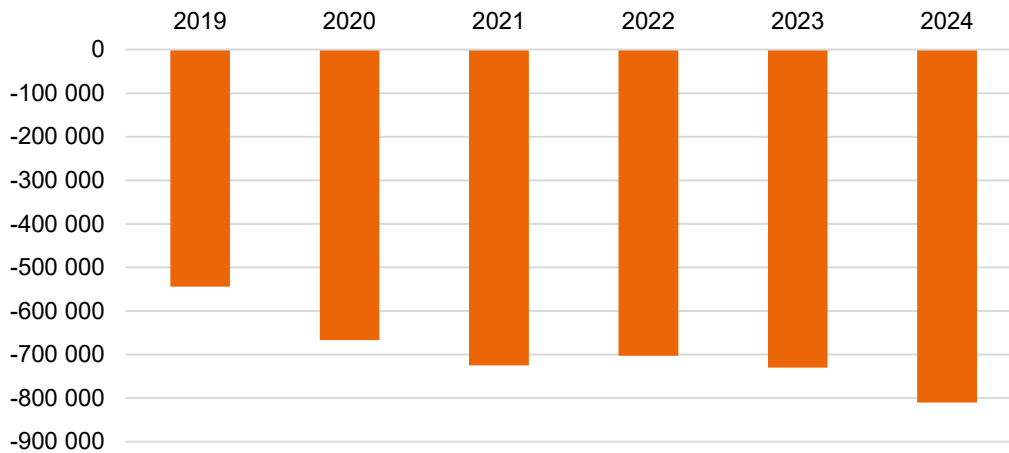
<sup>77</sup> Regeringen (2026a)

<sup>78</sup> Se SOU 2025:67.

<sup>79</sup> Ett K-regelverk innehåller regler om hur en årsredovisning eller ett årsbokslut ska utformas och hur tillgångar, skulder, intäkter och kostnader ska värderas. K2 är ett förenklingsregelverk för mindre företag. Reglerna präglas av förenkling, t.ex. ges möjlighet att välja schablonlösningar.

<sup>80</sup> Företagets vinst eller förlust efter att man har dragit av de finansiella intäkterna och kostnaderna, men innan skatter och eventuella bokslutsdispositioner.

<sup>81</sup> Sammanställning av ekonomiska data utifrån årsredovisningar och annat underlag utförd av Contrado på uppdrag av Trafikanalys.



Figur 6.1. Det samlade underskottet för icke-statliga flygplatser (1 000-tals kr).  
Källa: Contrado (2025).

Det finns ett statligt driftstöd som täcker delar av det ekonomiska underskottet hos de icke-statliga flygplatserna. Under många år har det legat på omkring 103 miljoner och utbetalats till flygplatser där Trafikverket har beslutat om trafikplikt<sup>82</sup>. De senaste åren har driftsbidragen ökat i flera steg och anslaget för 2026 uppgår till 528 miljoner kronor.<sup>83</sup> Ökningen motiverades med att de icke-statliga flygplatserna spelar en viktig roll i transportsystemet genom att bidra till god tillgänglighet för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flyget.

Stödet får ges till icke-statliga flygplatser där det utförs flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt, som är beredskapsflygplatser eller där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. Extra kompensation ska dessutom ges till de nordligaste flygplatserna<sup>84</sup> på grund av att det är mer kostsamt att driva flygplatserna till följd av svår väderlek. Från och med år 2025 villkoras stödet med att flygplatsverksamheten ska vara fossilfri eller att åtgärder har genomförts eller planeras för att den ska bli fossilfri. Stödet kan maximalt uppgå till 75 procent av underskottet. Det år flygplatsen blir fossilfri betalas dessutom en klimatbonus ut.<sup>85</sup> Regeringen har dessutom beslutat om ett särskilt tilläggsbidrag på 30 miljoner för 2026 för att kompensera kommuner för ökade driftkostnader för icke-statliga flygplatser.<sup>86</sup>

För första gången sedan pandemin redovisade det statliga flygplatsbolaget Swedavia en vinst för helåret 2025. Utifrån Swedavias årsredovisning går det inte att utläsa de enskilda flygplatsernas bidrag till resultatet, men sannolikt sker korssubventionering från de större flygplatserna till de mindre.

### Avskaffad flygskatt

Regeringen avskaffade flygskatten 1 juli 2025.<sup>87</sup> Flygskatten uppgick till 77, 323 eller 517 kr per passagerare beroende på slutdestination. Skatten infördes för att flyget i större

<sup>82</sup> Förutsättningarna för att införa allmän trafikplikt och upphandla flygtrafik regleras i EU:s lufttrafikförordning. I trafikplikten ställs minimikrav på flygtrafik (ex. turtäthet och pris) på linjer som enligt Trafikverkets bedömning är nödvändiga för att upprätthålla en grundläggande tillgänglighet. Staten upphandlar flygbolag för att driva dessa linjer.

<sup>83</sup> Regeringen (2025a).

<sup>84</sup> Här avses flygplatserna i Pajala, Gällivare, Storuman, Arvidsjaur, Lycksele och Vilhelmina.

<sup>85</sup> Förordning 2024:532 om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

<sup>86</sup> Regeringen (2026b).

<sup>87</sup> Skatteverket (2025).

utsträckning skulle bära sina klimatkostnader. Regeringen motiverade beslutet med skattens negativa påverkan på tillgänglighet och svenska flygbolags konkurrenssituation.<sup>88</sup>

### **27 beredskapsflygplatser, även fortsättningsvis**

Beredskapsflygplatser ska dygnet runt hålla en beredskap att ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter. Det kan gälla transporter för bland annat hälso- och sjukvården, till exempel ambulansflyg, samt för räddningstjänsten, Kustbevakningen, brandflyget samt andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret. Före pandemin var antalet beredskapsflygplatser tio.<sup>89</sup>

Bland annat stora skogsbränder och behovet av fungerande flygplatser under pandemin aktualiserade behovet av ett utökat nät av beredskapsflygplatser. Regeringen har beslutat att antalet beredskapsflygplatser även fortsättningsvis ska uppgå till 27. Under 2025 utbetalades knappt 70 miljoner kronor till beredskapsflygplatser.<sup>90</sup> Inför kommande år har regeringen beslutat att ersättningen ska höjas till 103 miljoner.<sup>91</sup>

### **Flygtrafik under trafikplikt**

Trafikverket har ett uppdrag att vid behov avtala om interregional kollektivtrafik som ses som transportpolitiskt motiverad, men inte kan bedrivas kommersiellt. Trafikverket upphandlar buss, tåg, färjor och flyg. Under perioden 2021 till 2025 användes i genomsnitt 211 miljoner årligen till trafikavtal för flygtrafik. Det är mycket mer än vad som används till buss, men mindre än vad som användes till tåg och betydligt mindre än vad som används för färjetrafik<sup>92</sup>.

**Tabell 6.1. Utfall för Trafikavtal 2020–2024 (miljoner kr).**

Trafikslag	Genomsnitt 2021-2025	2025	2024	2023	2022	2021
Färja	547	509	507	528	663	529
Flyg	211	225	227	206	198	201
Tåg	232	416	182	233	174	154
Buss	43	43	45	39	46	42
Summa	1 033	1 193	960	1 006	1 081	926

**Källa: Trafikverket (2026b).**

Trafikverket har utrett vilka flyglinjer som bör ha allmän trafikplikt och därmed upphandlad flygtrafik från 2027. I utredningen föreslås att följande flyglinjer inte längre får trafikplikt:<sup>93</sup>

- Arlanda–Torsby
- Arlanda–Hagfors
- Arlanda–Kramfors

<sup>88</sup> Regeringen (2024b).

<sup>89</sup> Trafikverket (2020).

<sup>90</sup> Trafikverket (2026b).

<sup>91</sup> Regeringen (2025a).

<sup>92</sup> Trafikavtalet för färja avser Gotlandstrafiken. Trafiken bedrivs mellan Visby och fastlandshamnarna i Nynäshamn och Oskarshamn. Gotland har speciella förutsättningar utifrån att det är en ö som saknar fast förbindelse med fastlandet.

<sup>93</sup> Trafikverket (2026a).

- Arlanda–Mora
- Östersund–Umeå

### **Myndigheter ska redovisa hur de säkerställt färdmedelsneutrala tjänsteresor**

Regeringen har givit 60 myndigheter i uppdrag att redovisa hur de säkerställer färdmedelsneutrala tjänsteresor. Regeringen menar att inga trafikslag vid tjänsteresor på förhand ska missgynnas, utan att resorna ska ske effektivt och utifrån behov. Myndigheterna ska därför redovisa hur de säkerställt att val av färdmedel vid tjänsteresor sker färdmedelsneutralt och utifrån behov. Vidare ska myndigheterna redovisa huruvida myndigheten köpt in hållbart flygbränsle till organisationens flygresor.<sup>94</sup>

### **Utredning om statligt basutbud om flygplatser**

Regeringen har tillsatt en utredning som ska utreda statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser, samt Bromma flygplatsfunktion. I uppdraget ligger bland annat att 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. Utredaren ska också bedöma hur förslagen påverkar förutsättningarna för statens rådgivning över såväl statliga som icke-statliga flygplatser vid situationer av allvarlig kris, höjd beredskap och ytterst krig, samt bedöma förslagets konsekvenser för krisberedskap och totalförsvaret. Utredaren ska även titta på hur befintlig kvarvarande verksamhet på Bromma flygplats bör hanteras. Det inkluderar samhällsviktigt flyg som ambulansflyg, polishelikoptrar och taxi och affärsflyg.<sup>95</sup>

Denna utredning tar alltså ett omtag gällande det statliga ansvaret för flygplatser i ljuset av både den osäkra säkerhetspolitiska situationen och klimatförändringar med extremväder. Med det förändrade statliga åtagandet följer rimligtvis även statlig finansiering.

### **Flygets avgifter**

Flygets verksamhet är i huvudsak avgiftsfinansierad. Avgifterna inkluderar avgifter relaterade till luftfartyget (exempelvis start- och landningsavgifter och terminalavgift) och till passagerare (exempelvis passageraravgifter och GAS<sup>96</sup>). Det är svårt att beskriva kortfattat hur avgifterna ser ut och utvecklats över tid då de kan variera mellan olika flygplatser, flygplanstyper och antalet passagerare.

Transportstyrelsen visar avgiftsutvecklingen för en flygning på sträckan Arlanda–Luleå med en Boeing 737-800 Winglets med 129 passagerare, varav 15 är transferpassagerare.<sup>97</sup> För denna flygning har avgifterna ökat med 75 procent i nominella värden och 34 procent justerat för inflation under perioden 2016 till 2025. För denna flygning utgjorde passageraravgiften den största delen av den totala avgiften, även om andelen minskat sedan 2017.<sup>98</sup>

<sup>94</sup> Regeringen (2025b).

<sup>95</sup> Det nationella basutbudet ska utgöra stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Flygplatserna i basutbudet drivs av det statliga flygplatsbolaget Swedavia.

<sup>96</sup> Det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) är ett system för att dela kostnaderna för säkerhetskontroll.

<sup>97</sup> I exemplet ingår följande avgifter: Avgasavgift, bagageavgift, bulleravgift, GAS, Klimatdifferentiering, passageraravgift, passagerarhantering, PRM-avgift, ramptjänst, slotkoordinering, startavgift, terminaltjänstavgift och undervägsavgift.

<sup>98</sup> Transportstyrelsen (2026b).

Flygbolag betalar även avgifter till Transportstyrelsen för tillsyn, tillstånd och registerhållning. Beräkningar visar att avgifterna för ett litet flygbolag med fyra små (2 ton) luftfartyg (2 flygplanstyper) justerat för inflation har minskat med 22,3 procent mellan 2016 och 2025. Avgifterna för ett stort bolag med 40 stora (>30 ton) luftfartyg (4 flygplanstyper) har däremot ökat med 5,2 procent under samma period.<sup>99</sup>

Även om flera av de statliga avgifterna som flygbolagen betalar i någon mån regleras av EU konstaterar Transportstyrelsen att Sverige har stor rådighet över avgifterna vad gäller möjligheten att justera dessa nedåt. De avgifter som främst påverkar svenska flygbolag är Transportstyrelsens. Att sänka dem är dock inte förenligt med den rådande principen om full kostnadstäckning. Undantag är möjliga, men förutsätter förändringar i luftfartsförordningen (2010:770) och en förstärkning av Transportstyrelsens anslag. En sänkning av avgifter som påverkar flygbolag som bedriver verksamhet i Sverige mer generellt, som avgifter som finansierar flygtrafiktjänst och GAS och/eller avgifter som tas ut av flygplatserna, skulle också kunna vara möjlig. Det skulle dock kräva att staten finansierar sådana förändringar.<sup>100</sup>

## Nationell styrning för luftfartens omställning

Satsningar på uppdrag till myndighet och finansiering till forskning och innovation är viktiga delar i styrningen för luftfartens klimatomställning. För att möta kraven i klimatstyrmedlen har flygbranschen tagit fram en egen färdplan i riktning mot klimatneutralitet.

### *Nya förslag på skärpt styrning och stöd*

I början av året redovisade Statens energimyndighet sitt uppdrag att, i samarbete med Trafikanalys, analysera och föreslå hur stöd för att främja sjöfartens och luftfartens omställning till fossilfrihet kan utformas. Analysen visar att EU:s nya regelverk ger ett betydligt starkare tryck på omställning än tidigare, men att styrningen fortfarande inte är tillräcklig för att nå nettonollutsläpp år 2050. De förslag som presenteras för luftfart rör skärpt och breddad internationell styrning, nationell samordning för utbyggnaden av infrastruktur samt samlad satsning på forskning, innovation och demonstration.<sup>101</sup>

Flera av utmaningarna kring SAF har även adresserats av en av regeringen tillsatt utredare. Utredaren har analyserat och presenterat en handlingsplan för hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas.<sup>102</sup> Utredningen föreslår att Sverige bör vidta nödvändiga förberedelser för att samfinansiera och genomföra en pilotauktion för e-SAF inom ramen för e-SAF Early Movers Coalition. Sverige bör dessutom arbeta aktivt inför den EU-auktion som planeras i nästa steg. Den föreslår även att Sverige bör förbereda en tidsbegränsad nationell riskdelningsmekanism för att skala upp produktionen av bio-SAF och bio-SMF från fast biomassa. Andra förslag är att Riksgälden så snart som möjligt åter bör få möjlighet att ställa ut gröna kreditgarantier, liksom att en harmonisering av svenska regelverk och stödssystem till EU:s kriterier på området bör göras. Även denna utredning lyfter förslag som rör forskning, utveckling och demonstration och att verka för långsiktiga och stabila regelverk. Fortsatt energieffektivisering och elektrifiering av transportsektorn i stort bidrar till goda förutsättningar för hållbara drivmedel.

---

<sup>99</sup> Transportstyrelsen (2026b).

<sup>100</sup> Transportstyrelsen (2024).

<sup>101</sup> Energimyndigheten (2026b).

<sup>102</sup> Regeringen (2026c).

## **Forskning och innovation**

När det gäller forskning och innovation inom flyget är det flera aktörer som deltar med finansiering. Det gäller exempelvis Trafikverket som enligt regleringsbrevet får fördela 90 miljoner till forskning och innovation inom luftfartsområdet varav minst 15 miljoner avsätts till elflygsområdet.<sup>103</sup> Hur Trafikverkets uppdrag kommer att se ut framöver är dock osäkert då regeringen minskade anslaget till forskning och innovation kraftigt genom beslutet om fastställelse av nationell plan.<sup>104</sup>

Det nationella flygtekniska forskningsprogrammet (NFFP) utgör basen för det svenska innovationssystemet inom flygteknik och är en avgörande förutsättning för svensk flygindustris och svensk flygforskning fortsatta konkurrenskraft. Programmet genomförs i samverkan mellan Vinnova och Försvarmakten och finansiering sker från båda myndigheternas anslag. Finansieringen förstärktes med 25 miljoner år 2025, 42 miljoner kronor 2026, 62 miljoner kronor 2027 och 90 miljoner kronor 2028.<sup>105</sup>

Elflyg kan också komma att få betydelse för att klara klimatkraven inom sin specifika nisch med små flygplan över små avstånd. Vätgas, antingen i bränslecell eller för direkt förbränning, anses ha potential att erbjuda fossilfria flygningar på längre avstånd. Därtill pågår utveckling av drönare för persontransport s.k. eVTOLs som startar och landar vertikalt.

Idag vet vi inte vilka av dessa radikalt annorlunda farkoster som kommer att vara kommersiellt gångbara eller hur de kommer att användas. Det är möjligt att vi i framtiden kommer att ha ett annorlunda nät av flyglinjer som inte är centrerat kring Arlanda på samma sätt som idag.

## **Kort framtidsutblick utifrån flygbranschens färdplan**

Flygbranschen har i likhet med 22 andra branscher tagit fram en färdplan för att visa hur de kan stärka sin konkurrenskraft genom att bli fossilfria eller klimatneutrala. Branschen har enats kring följande två mål:<sup>106</sup>

- Allt inrikesflyg som startar från svenska flygplatser ska vara fossilfritt 2030.
- Allt flyg som startar vid svenska flygplatser ska vara fossilfritt 2045.

Målen ska läsas som att motsvarande mängd bränsle som går åt i inrikesflyget ska vara ersatt av hållbart flygbränsle, ofta benämnt SAF<sup>107</sup> i den totala mängd bränsle som tankas vid svenska flygplatser 2030, samt att allt flyg som startar vid svenska flygplatser ska vara fossilfritt 2045. På längre sikt kan även el- och gasflyg vara en del av lösningen enligt färdplanen.

När det gäller SAF handlar det till stor del om kända tekniker. Utmaningen handlar om att skala upp produktionen och att skapa en marknad. Färdplanen föreslår därför att staten snarast ska besluta om ramarna för statliga investeringsstöd för projektering och uppskalning av SAF-anläggningar, stöd för grön vätgasproduktion, samt stöd för laddinfrastruktur på svenska flygplatser. Vidare föreslås att staten ska ställa krav på att alla offentliga flygresor görs med hållbara drivmedel.

Färdplanen konstaterar att för att nå målet för 2045 kommer andra åtgärder än SAF vara betydelsefulla. Det handlar främst om energieffektivisering, elektrifiering, vätgas och trafikledning, men också hantering av höghöjdseffekterna. Branschens krav på staten handlar

<sup>103</sup> Trafikverket (2025c).

<sup>104</sup> Regeringen (2026a)

<sup>105</sup> Regeringen (2024b).

<sup>106</sup> Svenskt flyg och Fossilfritt Sverige (2024).

<sup>107</sup> Sustainable aviation fuel.

på dessa områden om att staten ska stödja forskning och utveckling kring teknik som ger energieffektivare flygplan samt som möjliggör övergången till nya energibärare i form av avancerade hållbara bränslen, grön vätgas och batterier. Vidare önskar branschen att staten, via sitt ansvar för svenskt luftrum, ska verka för att utveckla flygningar där man med hjälp av realtidsdata aktivt undviker områden där höghöjds effekter uppkommer.

Flygbranschen pekar på att det finns ett behov av att staten kommunicerar en offentlig målbild för övergången till fossilfritt flyg som ligger i linje med hållpunkterna 2030 och 2045 och internationella mål. Tanken är att det ska tydliggöra för alla aktörer i värdekedjan vad som måste göras, vem som ska göra det, när det måste göras och hur mycket det kostar.

## 6.2 Omvärldsförutsättningar

Sveriges militära underrättelse- och säkerhetstjänst (MUST) konstaterar att säkerhetsläget försämrades ytterligare under 2025.<sup>108</sup> Därtill finns hot kopplade till klimatförändringar, cyberangrepp och kriminalitet. Sverige har påbörjat upprustningen av såväl det militära som det civila försvaret för att möta den förändrade hotbilden. Planeringen för totalförsvaret har återupptagits och Trafikverket har fått en samordnande roll för transportområdet. Det svenska medlemskapet i Nato innebär att Sverige måste kunna säkerställa att det finns fungerande kommunikationer och transporter för att exempelvis kunna säkerställa tillförsel av utländsk hjälp. Transportsystemet behöver bli bättre rustat för att klara av höga belastningar av oönskade händelser. Detta gäller även för flygplatser i Sverige.

Därtill fortsätter situationen i Mellanöstern att präglas av militära konflikter där framför allt kriget mot Iran medfört särskilda utmaningar mot det globala transportsystemet. Under det senaste året har Ryssland också fortsatt sin krigföring i Ukraina med oförminskad kraft.

### Blockerade transporter genom Hormuzsundet

Kriget i Mellanöstern har bland annat inneburit blockerade transporter genom Hormuzsundet, där vanligtvis 40 procent av världens flygbränsle och ungefär en femtedel av världens oljetransporter passerar. Det har påverkat både tillgången till flygbränsle och oljepriset. Osäkerheterna får priset på olja att fluktuera kraftigt. Ett exempel som illustrerar detta är när oljepriset steg på nytt den 24 mars 2026, efter nedgångar dagen innan, och Nordsjöolja passerade 100 dollar fatet medan amerikanska WTI (West Texas Intermediate) steg över 90 dollar.<sup>109</sup> I början av mars låg priset runt 65 dollar.<sup>110</sup> Flygbolaget United Airlines varnade samtidigt för att biljettpriser kan stiga med ytterligare 20 procent om flygbränslepriserna ligger kvar på samma nivå som i nuläget, men de förutspår även ännu högre oljepriser.<sup>111</sup>

Enligt Energimyndigheten kan kriget i Mellanöstern påverka Europas försörjning av flygbränsle.<sup>112</sup> De gör löpande bedömningar av det svenska försörjningsläget och bedömer att om krisen fortsätter kan försörjningen av flygbränsle bli ansträngd på kort sikt. Samtidigt ställer Varoprems raffinaderi i Göteborg om och ökar produktionen av flygbränsle på bekostnad av

<sup>108</sup> Försvarsmakten (2026).

<sup>109</sup> Dagens Industri (2026).

<sup>110</sup> För jämförelsen av oljepriser, se [www.oljepris24.se/](http://www.oljepris24.se/).

<sup>111</sup> Dagens Nyheter (2026a).

<sup>112</sup> Energimyndigheten (2026c).

dieselproduktionen som går på export.<sup>113</sup> Situationen är dock globalt ansträngd och förutsättningarna kan förändras med kort varsel om konflikten fortsätter.<sup>114</sup>

Den 16 april 2026 uppgav chefen vid det internationella energiorganet IEA att Europa har omkring sex veckors flygbränsle kvar och varnade för att flyg snart kan behöva ställas in om transportererna genom Hormuzsundet fortsatt blockeras.<sup>115</sup> Parallellt meddelade SAS att 1 000 avgångar ställs in under april<sup>116</sup> och därefter Lufthansa att 20 000 avgångar ställs in fram till oktober, främst kortare flygsträckor, vilket de beräknar sparar in 40 000 ton flygbränsle.<sup>117</sup> Även för regionala aktörer är läget mycket kännbart.<sup>118</sup> Den fortsatta utvecklingen i området och vilka konsekvenser den får på sikt är fortsatt osäker.

Mot bakgrund av det osäkra omvärldsläget med stigande bränslepriser har regeringen föreslagit följande åtgärder för att stödja flyget:<sup>119</sup>

- Tillskott på 400 miljoner kronor till GAS<sup>120</sup>, vilket möjliggör en tillfällig sänkning av GAS-avgiften.
- Tillskott på 100 miljoner för att kunna införa en temporär trafikplikt på viktiga inrikeslinjer vid behov.
- Riktat statsbidrag på 20 miljoner där regioner kan ansöka om stöd för merkostnader för ambulansflyg och ambulanshelikopter.

## Krig stänger luftrum

Kriget i Iran har också medfört betydande restriktioner för luftfarten med stängda luftrum över Iran och runt hela Persiska viken. Det innebär att flygtrafiken behöver dirigeras om på ett liknande sätt som skedde efter den ryska invasionen av Ukraina. I området ligger bland annat Dubai International Airport som är världens mest trafikerade flygplats för internationella passagerare, men också fler betydande nav för den internationella luftfarten. Krisen har även lett till stora kostnader kopplade till passagerare som blivit strandade när flygningar ställts in med kort varsel. Under den första veckan av krisen uppskattades kostnaden för hemtransporter av passagerare till 100 miljoner USD.<sup>121</sup> I början av maj hade flygbolag baserade i området återupptagit delar av trafiken, men de stora europeiska flygbolagens trafik till området var fortfarande inställd. Situationen är mycket skör och kan förändras snabbt beroende på konfliktens utveckling.<sup>122</sup>

Flyget är det trafikslag som tydligast drabbats av effekterna av Rysslands krig i Ukraina genom att EU och Ryssland har stängt sina luftrum för varandra. Det har medfört en stor påverkan på de europeiska flygbolag som bedriver trafik mellan Europa och Asien.

När flygtrafiken mellan Europa och Asien ökat igen efter pandemin är det tydligt att Helsingfors och andra flygplatser i norra Europa har förlorat sin roll som flygnav på Asien-trafiken. Förklaringen är att det stängda ryska luftrummet förlänger flygvägarna till Asien allra mest därifrån. En flygning från Helsingfors till Tokyo har blivit 355 mil längre, vilket medför en

<sup>113</sup> EFN (2026).

<sup>114</sup> Energimyndigheten (2026d).

<sup>115</sup> Dagens Nyheter (2026b).

<sup>116</sup> SVT (2026).

<sup>117</sup> Dagens Nyheter (2026c).

<sup>118</sup> Dagens Nyheter (2026d).

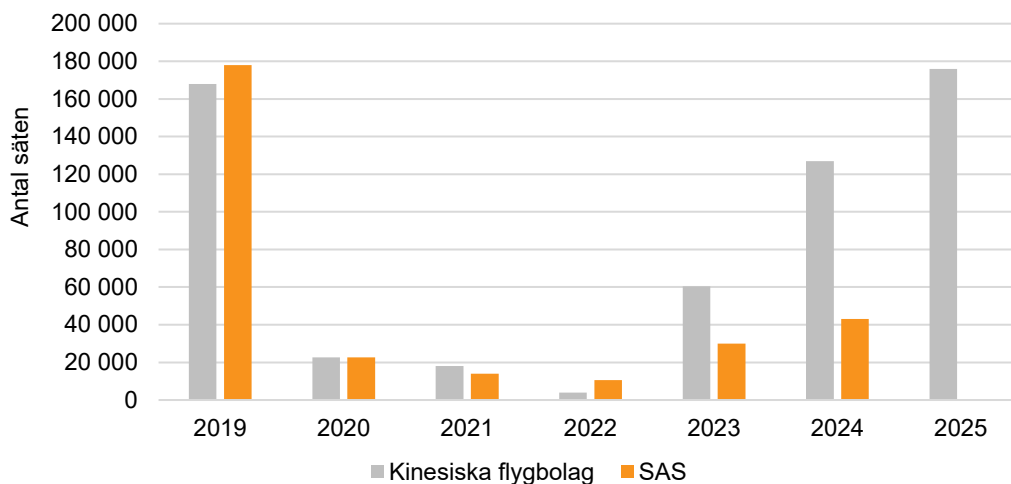
<sup>119</sup> Regeringen (2026d).

<sup>120</sup> Det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) är ett system för att dela kostnaderna för säkerhetskontroll.

<sup>121</sup> Transportstyrelsen (2026b).

<sup>122</sup> Al-Khodairi och Dyer (2026).

förlängning av flygtiden med ungefär fyra timmar och förbrukning av ytterligare 20 ton flygbränsle.<sup>123</sup> SAS uppger att flygtiden från Köpenhamn till Shanghai ökade från 10 till 12 timmar till följd av det stängda luftrummet. Det betyder ökade bränslekostnader med nära 20 procent. Kinesiska flygbolag som har tillstånd att flyga genom ryskt luftrum har därför en uppenbar konkurrensfördel. En konsekvens blev att SAS helt slutade flyga till Kina under 2025 (Figur 6.2).<sup>124</sup>



Figur 6.2. Utbud av flygsäten mellan Skandinavien och Kina/Hong Kong.  
Källa: Thessen 2025.

Luftrummet i Europa har dessutom blivit mer komplext att hantera med ökad militär aktivitet och genom att ett flertal nationella och internationella militära övningar har genomförts.<sup>125</sup>

## Ökad beredskap för klimatförändringar

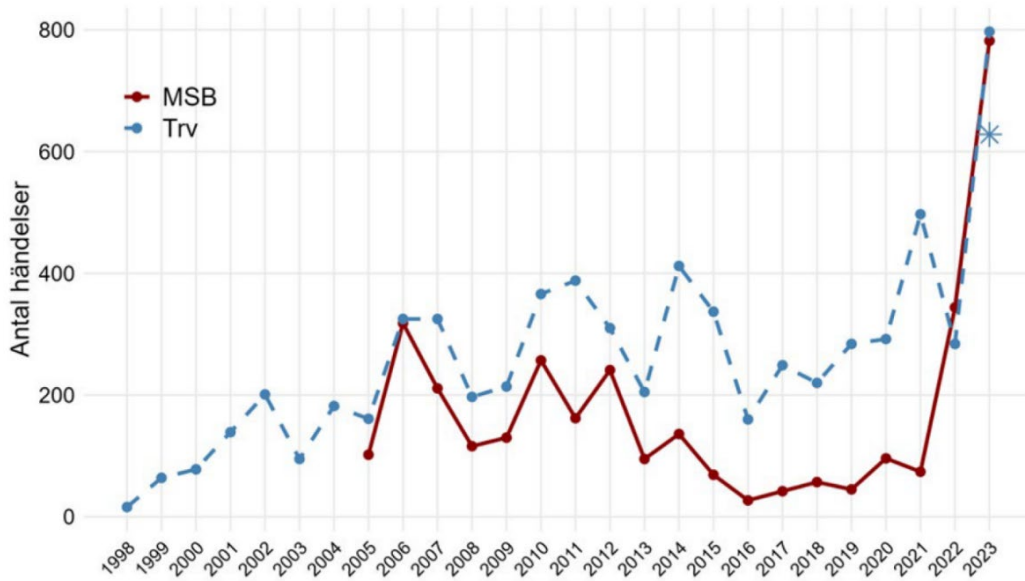
Klimatförändringarna väntas orsaka extrema väderhändelser med bland annat extrem torka som i förlängningen kan orsaka fler och mer omfattande skogsbränder. Flyget har en viktig uppgift både vad gäller brandflyg för att upptäcka uppflammande bränder på ett tidigt stadium och vid själva släckningsarbetet, även om användningen av drönare för övervakning ökat. Utifrån detta perspektiv är det viktigt med flygplatser som finns utspridda över hela landet, inklusive glest befolkade områden. Detta följer en annan logik än vad som gäller för persontrafiken där det mer handlar om att finnas där människor bor.

Under 2025 utsattes det svenska transportsystemet för omfattande kritiska incidenter, med bland annat värmebölja under sommaren, flera större skyfall, omfattande översvämningar och uppmärksammade tågurspårningar. Att den typen av extrema väderhändelser kommer att bli allt vanligare är en förväntad effekt av ett varmare klimat, då varmare luftmassor kan innehålla större mängder fukt. Under den senaste 30 års-perioden har också antalet vägavstängningar per år till följd av översvämningar ökat mycket kraftigt (Figur 6.3). Flyget kan spela en viktig roll att upprätthålla tillgängligheten när vägar och järnvägar översvämmats.

<sup>123</sup> Eurocontrol (2025).

<sup>124</sup> Thessen (2025).

<sup>125</sup> Luftfartsverket (2023).



Figur 6.3. Antal avstängda vägar på grund av översvämningslarm (MSB) och översvämningslarm (Trv) per år. Den blå asterisk visar var TRV-kurvan skulle ha legat 2023 utan Hans-händelserna (6-11 augusti 2023). Källa: SMHI 2026.

Flyget påverkas också av klimatförändringarna genom att flygplatser och annan infrastruktur behöver säkras för extrema väderhändelser. Det handlar om ökade risker för skyfall, ras och skred, förändrade tjäle- och grundvattenförhållanden, vilket påverkar det som byggs. Transportinfrastrukturen behöver tåla klimatets variationer. Vintertid kan kraftiga snöfall leda till förseningar och inställda flyg då man inte hinner snöröja och halkbekämpa rullbanor och uppställningsplatser i den takt som krävs. Vädret kan komma att skifta från dag till dag med nollgenomgångar, vilket är de tillfällen då temperaturen passerar noll grader flera gånger under samma dygn. Nollgenomgångar påverkar luftfarten genom att det blir halka på rullbanorna, men också genom att flygplan och teknisk utrustning drabbas av nedisning.<sup>126</sup>

## 6.3 Sammanfattande analys

Mycket talar för att det kommer att bli dyrare att bedriva flygtrafik framöver. En viktig del i detta är att kostnaden för klimatomställningen kommer att öka framför allt genom kvotplikten och utsläppsrättshandelssystemet. Det är i nuläget svårt att med säkerhet kvantifiera kostnader eftersom omställningen befinner sig i en initial fas som präglas av att aktörerna prövar sig fram och bygger upp interna rutiner och strukturer för att kunna uppfylla styrmedelskraven. Förslag har lämnats i olika utredningar på hur skärpt styrning och stöd kan underlätta i omställningen.

I skrivande stund har kriget i Mellanöstern och blockerade transporter genom Hormuzsundet påverkat både oljepriset och tillgången till flygbränsle. Flygbolagen gör strategiska prioriteringar och ställer in kortare och olönsamma flygningar. Om krisen blir långvarig kan klimatstyrmedel och geopolitiska förutsättningar tillsammans få effekter på omställningen.

Därtill finns det underskott i avgiftssystemen som byggts upp under pandemin som ännu inte är avbetalade.

<sup>126</sup> SMHI (2025).

De icke statliga flygplatsernas samlade ekonomiska underskott ökade snabbt under pandemin och uppgick under 2023 till 700 miljoner om olika stöd från staten, kommuner, regioner eller andra intressenter rensats bort.

Behovet av flygplatser utspridda över *hela* landet har samtidigt ökat till följd av exempelvis det försämrade säkerhetsläget och ökade behov av brandflyg och flygplatser i samband med släckningsarbete.

Tillgängligheten till östra Asien har försämrats genom att västerländska flygbolag inte tillåts nyttja ryskt luftrum. Det stängda ryska luftrummet har påverkat framför allt Helsingfors ställning som flygnav för Asientrafiken, men i mindre utsträckning har även andra mindre flygplatser i norra Europa påverkats. Tillgängligheten i Mellanöstern påverkas i sin tur av pågående krig i området.

Regeringen har vidtagit flera åtgärder för att mildra kostnadsökningarna och stärka flygets konkurrenskraft. Under 2025 avskaffades flygskatten och därefter har driftsbidragen till de icke statliga flygplatserna ökat i fler omgångar och beslut fattats om att antalet beredskapsflygplatser även fortsättningsvis ska vara 27. Regeringen har även tagit initiativ till flera utredningar som handlar om att stödja och påskynda flygets omställning mot fossilfrihet.

## 7 Analys och påverkan på de transportpolitiska målen

I detta avslutande kapitel görs inledningsvis en samlad analys av de tidigare avsnitten i rapporten. I stora drag är slutsatserna desamma som föregående år. Därefter analyseras vad slutsatserna innebär för de transportpolitiska målen.

### Inrikesflyget vill inte lyfta

Det är viktigt att skilja mellan inrikes- och utrikesflyg både vid en beskrivning av flygets utveckling och konkurrenssituationen. Inrikesflyget hade något av en guldålder från slutet av 1970-talet och genom hela 1980-talet med tillväxt i nivå med utrikestrafiken. Därefter har inrikestrafiken stagnerat, samtidigt som utrikestrafiken fortsatt att växa. Denna tudelade utveckling har även påverkan på konkurrenssituationen för inrikes- respektive utrikesflyget.

I samband med olika kriser har flyget drabbats av stora passagerartapp, men det normala har varit att antalet passagerare sedan ökar igen relativt snabbt. Med covid-pandemin har det varit annorlunda. Krisen har varit både djupare och mer långvarig. Det ska dock noteras att redan året före pandemin minskade passagerarantalet något och en stark tillväxtperiod för flyget bröts.

Inrikesflyget ligger fortsatt långt under förpandemiska nivåer, medan utrikesflyget närmar sig dessa. Dessutom skiljer sig flygets utveckling i Sverige efter pandemin från de allra flesta EU-länder, där flygandet åter ligger på nivåer som före pandemin. Det finns inga definitiva svar på frågan varför inrikesflyget i Sverige är lägre idag än 2019. Ett vanligt svar är att pandemin bidrog till att öka acceptansen för digitala möten, vilket har minskat behovet av tjänsteresor. Utsläppsstatistiken pekar också på att statliga myndigheter dragit ner på sina tjänsteresor i jämförelse med före pandemin.<sup>127</sup> Både myndigheter och näringsliv har konstaterat att digitala möten kan vara både ett tids- och kostnadseffektivt sätt att mötas.

Branschen själva brukar peka på att myndigheter och andra offentliga aktörer ofta har rese-policys som prioriterar andra trafikslag före flyget utifrån klimathänsyn. Det kan säkert ha bidragit, men denna typ av rese-policys var vanliga redan före pandemin. Att branschen tar klimatfrågan på allvar och att det finns styrmedel som adresserar flygets klimatpåverkan är viktigt för att undvika denna typ av rese-policys i framtiden.

### Konkurrensutsatt utrikesmarknad och ökad koncentration på inrikesmarknaden

Det finns ett antal utmärkande drag för luftfartsmarknaden som medför att en oligopolistisk marknadsstruktur med ett fåtal större aktörer är att betrakta som ett normaltillstånd. I denna rapport har vi exempelvis pekat på olika stordriftsfördelar och inträdesbarriärer som försvårar för nya aktörer att etablera sig. En annan svårighet är att det oftast är förenat med stora kostnader initialt att som en ny aktör försöka ta marknadsandelar från etablerade aktörer.

---

<sup>127</sup> Transportstyrelsen (2026c).

Konkurrenssituationen behöver till stor del analyseras separat mellan inrikes- och utrikesmarknaden, även om de både marknaderna påverkar varandra. Om aktörer på den svenska inrikesmarknaden i större utsträckning skulle börja flyga på Köpenhamn i stället för på Arlanda skulle det urholka resandeunderlaget för utrikestrafiken på Arlanda.

Inrikesmarknaden är mycket koncentrerad med SAS som dominerande aktör. Detta har accentuerats ytterligare under det senaste året med BRA:s uttåg som enskild aktör. Inrikesmarknaden har varit koncentrerad med ett fåtal aktörer sedan inrikesmarknaden öppnade upp för konkurrens. Ett undantag utgörs möjligen av en kort period på 2000-talet då flera nya aktörer kom in på marknaden och bidrog till ökad konkurrens.

Fram till och med 2024 fanns konkurrens eller destinationskonkurrens med något enstaka undantag på de tio största flyglinjerna. Under 2025 återstod konkurrens på sex av linjerna. På övriga linjer saknades konkurrens med något enstaka undantag, vilket visar på betydelsen av ett tillräckligt stort passagerarunderlag för att kunna bära konkurrerande flygbolag.

Prisökningstakten för inrikesflyget har varit något lägre än för tåg och bil under 2025, vilket gör att flyget har stärkt sin konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag. I sammanhanget är det viktigt att notera att vägtrafikens kostnadsbild förändrats uppåt genom besluten om reduktionsplikten och bränsleskatten.

En ökad konkurrens på marknaden för inrikesflyg hade kunnat vara bra för konsumenter i termer om priser och utbud. Även om det är konkurrens eller åtminstone destinationskonkurrens på drygt hälften av de passagerarmässigt stora flyglinjerna råder monopol på flertalet linjer. Det har också varit svårt för ultralågkostnadsbolag som Ryanair att etablera sig på marknaden, vilket annars sannolikt pressat flygpriset. En förklaring kan vara att flygmarknaden är liten och att det därför kan vara svårt för flera aktörer att få plats. Flygbolagen väljer därför att allokera flygplan och personal till flyglinjer med högre lönsamhet. Det går dock inte att bortse från att flygbolag ryggar inför svårigheterna att etablera sig på marknader med en dominerande aktör.

Utifrån flygets perspektiv finns det en risk att en ond cirkel uppkommer. Den koncentrerade marknaden med bristande konkurrens medför ökade priser på sikt som i sin tur medför att passagerare byter till tåg och bil, under förutsättning att restiderna inte blir orimligt långa. Ett ytterligare alternativ är att avstå från att resa. En krympande flygmarknad med allt färre avgångar och alternativ gör att flyget förlorar i attraktivitet.

Utrikestrafiken klassas som konkurrensutsatt enligt Herfindahl-Hirschman index. Även inom utrikestrafiken är SAS största operatör på den svenska marknaden, men de har inte en dominerande ställning på samma sätt som är fallet inom inrikestrafiken. En viktig förklaring är att utrikesmarknaden är betydligt större än inrikesmarknaden då den med undantag av pandemiåren och större globala ekonomiska kriser har varit en tillväxtmarknad. Ökningen av antalet fritidsresor har varit en drivande kraft bakom denna utveckling.

Biljettpriset inom utrikesflyget har också ökat snabbare än den allmänna prisnivån efter pandemin, men avmattningen av prisökningstakten skedde snabbare än för inrikesflyget. Konkurrensytorna mot bil och tåg är också mindre inom utrikesflyget.

## **Arlandas position stabil, men inte ledande i Norden**

Vi har jämfört Arlandas konkurrenskraft gentemot storflygplatserna i Danmark, Norge och Finland. Slutsatsen är att Arlanda inte är ledande i Norden och att rangordningen mellan flygplatserna genom åren visar på en påtaglig stabilitet under de senaste 16 åren.

Köpenhamns flygplats har sedan länge varit Nordens största utrikesflygplats och blev tidigt ett viktigt nav för SAS internationella trafik. Faktum är dock att skillnaden i antalet avgångar i utrikestrafiken mellan flygplatsen i Köpenhamn och Arlanda har minskat något över tid, även om skillnaden ökat något det senaste året.

Vi har också använt oss av ett index som är framtaget av Airports Council International (ACI) för att fördjupa jämförelsen av de nordiska flygplatserna. Det indexet mäter flygplatsens anslutningsmöjligheter i fyra dimensioner. Köpenhamns flygplats ligger i topp i tre av fyra dimensioner. Dessa dimensioner handlar om hur många destinationer som kan nås direkt eller via ett byte till en flygning med samma flygbolag eller inom samma allians. Hänsyn har också tagits till avgångsfrekvensen när indexen beräknas. Flygplatsen i Helsingfors har däremot högst index för flygnavsanslutning. Det förklaras av deras starka ställning för flygningar till Baltikum och Asien. En ställning som dock har försvagats till följd av det stängda luftrummet över Ryssland som förlänger flygtiden för Asienflygningar radikalt.

En annan faktor som bidrar till en flygplats konkurrenskraft är dess position avseende det interkontinentala resandet. Köpenhamn har haft fler interkontinentala resenärer än Arlanda under samtliga undersökta år.

Vilken roll har då Arlanda i det svenska flygplatssystemet? Drygt 70 procent av de utrikes passagerarna från Arlanda flyger till någon av de tio största utrikes destinationerna. Point to point-passagerare är vanligast till de europeiska storstäderna liksom till de nordiska huvudstadsflygplatserna. Istanbul och framför allt Doha i Qatar har etablerat sig som nav för transferpassagerare, men även flygplatserna i Tyskland har en stor andel transferpassagerare. Mer än hälften av transferpassagerarna från Arlanda flyger till Nordamerika.

Idag är flygets linjenät uppbyggt med Arlanda som ett tydligt nav för i stort sett hela nätet. Fördelen är att nästan samtliga flygdestinationer i Sverige kan nås med enbart ett byte på Arlanda. Nackdelen är att det för vissa relationer kan medföra betydande omvägar i jämförelse med fågelvägen. Från lokalt och regionalt håll har det uttryckts ett intresse för att upphandla flyg på helt nya linjer utifrån kommunens och regionens intressen. Idag är det inte möjligt, men Trafikverket har inom ramen för ett regeringsuppdrag utrett hur det skulle kunna möjliggöras.<sup>128</sup> Det skulle kunna medföra att helt andra trafikupplägg som undviker Arlanda blir intressanta och att andra flygplatser tas i bruk. En återhållande kraft är dock sannolikt att det är kostsamt att upphandla flygtrafik och driva flygplatser. I denna nisch skulle elflyget ha en given plats. Avgörande blir om kostnaden för drift och underhåll för elflyget blir väsentlig lägre i jämförelse med konventionellt flyg. SAS nya ägarstruktur kan komma att medföra ett ökat fokus på Köpenhamn och därmed försämra Arlandas konkurrenskraft som nav.

## Kostnaderna för att bedriva flygtrafik ökar

Mycket talar för att det kommer att bli dyrare att bedriva flygtrafik framöver, vilket kommer att påverka flygets konkurrenskraft negativt. Flygets klimatomställning kommer att innebära ökade kostnader i form av exempelvis hållbart flygbränsle och ökade kostnader för utsläppsrätter. Beräkningar visar att de stora kostnadsökningarna för omställningen kommer efter 2030. Avgörande kommer att bli hur produktionen av hållbart flygbränsle kan skalas upp och då inte minst produktionen av så kallat elektrobränsle. Därtill kommer att de underskott som byggts upp i avgiftssystemen under pandemin måste börja betalas av. Systemet med avgiftsfinansiering fungerade någorlunda på en växande marknad med ökande intäkter, men visade

---

<sup>128</sup> Trafikverket (2025b).

sig sårbart under pandemin med kraftigt minskande passagerarantal över en utsträckt tidsperiod.

De icke statliga flygplatserna har gått med förlust under många år, men förlusterna har blivit större efter pandemin till följd av minskat resande. Även det statliga flygplatsbolaget Swedavia har gått med förlust efter pandemin, men för år 2025 blev det en liten vinst. Mycket tack vare att utrikesresenärerna kommer tillbaka.

Regeringen har vidtagit flera åtgärder för att mildra kostnadsökningarna och stärka flygets konkurrenskraft. Under 2025 avskaffades flygskatten och driftsbidragen till de icke-statliga flygplatserna har ökat i flera omgångar. Det är en ekonomisk förstärkning av flyget av sällan skådat slag. Med tillskotten förväntas kostnadstäckningen för driften av flygplatserna uppgå till 70 procent.

### **Orolig omvärld påverkar flygets förutsättningar och efterfrågan på flygets tjänster**

Behovet av flygplatser utspridda över *hela* landet har ökat till följd av exempelvis det försämrade säkerhetsläget, vidare kommer klimatförändringarna sannolikt medföra ökade behov av brandflyg och flygplatser i samband med släckningsarbete. Det vanligaste skälet till att öppna beredskapsflygplatser är dock alltså transporter av sjuka och skadade människor.

De tio statliga flygplatserna har långt ifrån tillräcklig spridning över Sveriges territorium för att klara beredskapsuppgifterna och tillfredsställa totalförsvarets behov. Den politiska lösningen har varit att utöka antalet beredskapsflygplatser till 27 stycken. Vi har inte någon insyn i försvarets behov och användning av olika flygplatser, men vid sidan av försvarets egna flygplatser finns sannolikt ett intresse av att även nyttja åtminstone några av de icke statliga flygplatserna.

Fokus i denna rapport är primärt passagerarflyg och dess konkurrenssituation. Utifrån detta perspektiv är det främst behovet av att det finns flygplatser och att det finns en hållbar finansiering för dessa på plats. Till finansieringsfrågan hör också vad som är ett lokalt/regional eller statligt åtagande. Det går att argumentera för att staten har ett ansvar för att det finns flygplatser utspridda över landet utifrån totalförsvarets och beredskapens behov. Det går också att argumentera för att staten har ett ansvar för att säkra en grundläggande tillgänglighet över hela landet i enlighet med transportpolitikens mål. Statens främsta instrument för detta är upphandlingen av olönsam interregional trafik och ekonomiskt stöd till icke statliga flygplatser. Samtidigt går det att argumentera för att det är rimligt att kommuner och regioner är med och stöttar mindre flygplatser eftersom nyttorna också uppkommer lokalt. Med minskat inrikesresande blir frågan hur mycket en inrikespassagerare får kosta?

### **Vad innebär slutsatserna för de transportpolitiska målen?**

Inledningsvis diskuterar vi övergripande vad slutsatserna innebär för det övergripande målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, sedan för funktionsmålet med fokus på tillgänglighet och för hänsynsmålet med fokus på effekter av klimatomställningen.

Prisökningstakten inom flyget har det senaste året legat mer i linje med den allmänna prisutvecklingstakten. Det är en markant förändring framför allt för inrikesflyget som tidigare hade en prisökningstakt som vida översteg väg och järnväg. Om inrikestrafiken stabiliseras på nuvarande nivå finns en risk att flera linjer måste läggas ner, vilket resulterar i försämrad

tillgänglighet. Upphandling av olönsam trafik och driftstöd till icke statliga flygplatser är viktiga statliga instrument för att påverka denna utveckling.

Den avskaffade flygskatten kommer att stärka konkurrenskraften för flyget i Sverige. I synnerhet eftersom Danmark samtidigt inför en passageraravgift på flygresor.<sup>129</sup> I förlängningen kan Arlandas position komma att stärkas gentemot flygplatserna i de nordiska grannländerna. När flygbolag fattar beslut om var de ska placera sin nordiska linje har Arlanda fått en något bättre förhandlingsposition. Det skulle i så fall betraktas som en tillgänglighetsvinst för Sverige. För befolkningen i södra Sverige som ser Köpenhamn som den självklara porten mot omvärlden är tillgänglighetsvinsten inte lika självklar. Motsvarande gäller för delar av västra Sverige där flygplatsen i Oslo är den närmaste storflygplatsen.

Tillgängligheten till östra Asien har försämrats genom att västerländska flygbolag inte tillåts nyttja ryskt luftrum. Det stängda ryska luftrummet har påverkat framför allt Helsingfors ställning som flygnav för Asientrafiken, men i mindre utsträckning har även andra mindre flygplatser i norra Europa påverkats. Konkurrensen är snedvriden mellan flygbolag som tillåts att flyga genom ryskt luftrum och de som inte får det. Tillgängligheten till Asien har också påverkats negativt av kriget mot Iran där luftrummet över några av världens största flygnav varit stängda.

Även om det internationella flyget i strikt mening inte ingår i Sveriges klimatredovisning innebär den längre flygvägen till östra Asien för västliga flygbolag att utsläppen ökar. Under antagandet att EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) internaliserar<sup>130</sup> kostnaden för koldioxid är inrikesflyget överinternaliserat.<sup>131</sup> Klimatpåverkan från flyget minskade under pandemin till följd av minskat flyg. Tack vare den europeiska utsläppshandeln och kvotplikten kan klimatpåverkan från flyget under återhämtningen från pandemin inom EU begränsas. De stora utmaningarna utgörs av höghöjdseffekten och av flygningar utanför EU/EES som inte ingår i utsläppshandeln.

ReFuelEU Aviation innebär stegvisa skärpningar vart femte år under en tidsperiod som sträcker sig ända fram till 2050. Flygbolagen behöver ta strategiska beslut i närtid, där effekterna blir tydliga längre fram. När vi närmar oss 2050 kommer det sannolikt ha skett betydande systemförändringar som har förändrat förutsättningarna för inrikes och utrikes flygtrafik. Framtidens bränsleanvändning kommer att se annorlunda ut liksom andra berörda delar av luftfarten. För att upprätthålla vissa delar av tillgängligheten kan även potentialen i att ytterligare utveckla tekniken för digitala möten ha tagits tillvara.

EU:s klimatpaket Fit for 55 är utformat för att stödja den klimatomställning som behövs för att nå målen. Under förutsättning att ramarna i regelverket består, så finns goda förutsättningar för en utveckling i linje med hänsynsmålet, men som även tar hänsyn till övriga aspekter av de transportpolitiska målen.

---

<sup>129</sup> Skat.dk (2025).

<sup>130</sup> Internalisering innebär att aktörerna genom prissättning ges en tydlig anledning att väga in de externa effekterna. De negativa externa effekter trafik kan resultera i är en följd av avgasutsläpp, slitagepartiklar, trafikolyckor, buller och trängsel/knapphet som påverkar andra negativt både i och utanför transportsystemet.

<sup>131</sup> Trafikanalys (2025c).

# Referenser

ABN AMRO (2024). Scenarios shaping EU ETS prices, Group Economics – Sustainability Research – ESG Economist, 16 September 2025.

Airports council international (2026). Airport connectivity index, [www.aci-europe.org/air-connectivity.html](http://www.aci-europe.org/air-connectivity.html), 2026-04-21.

Al-Khodairi, H. och Dyer, S. (2026). Dubai and Middle East flight disruption: the latest updates as US-Iran tensions continue; CN Traveller, 11 maj 2026.

Bergman, Mats (2001). En utmanares uppgång och fall - åtta år med en avreglerad inrikes flygmarknad. Ekonomisk debatt nr 1 2001.

Bergström F, Englén T, och M. Frithiof (2026). Flyger vi till tillväxt? Om flygets roll för långsiktig ekonomisk tillväxt i en förändrad värld, Svenskt Näringsliv, april 2026.

BRA (2024). Flygbolaget BRA ingår långsiktigt avtal med SAS, [Flygbolaget BRA ingår långsiktigt avtal med SAS](#).

Contrado (2025). E-post 20251111, Leverans av data enligt kontrakt, Utr. 2025/72.

CN Traveller (2026). Dubai and Middle East flight disruption: the latest updates as US-Iran tensions continue.

Dagens industri (2024). BRA blir underleverantör till SAS – ska flyga från Arlanda, [www.di.se/nyheter/bra-bliir-underleverantor-till-sas-ska-flyga-fran-arlanda/](http://www.di.se/nyheter/bra-bliir-underleverantor-till-sas-ska-flyga-fran-arlanda/), 2025-06-16.

Dagens Industri (2026). [www.di.se/live/nordsjooljan-over-100-dollar-igen/](http://www.di.se/live/nordsjooljan-over-100-dollar-igen/), 2026-03-25.

Dagens Nyheter (2026a) [www.dn.se/direkt/2026-03-24/flygjatten-priserna-kan-hojas-med-20-procent/](http://www.dn.se/direkt/2026-03-24/flygjatten-priserna-kan-hojas-med-20-procent/), 2026-03-24.

Dagens Nyheter (2026b). Europa har omkring sex veckors flygbränsle kvar, [www.dn.se/direkt/2026-04-16/europa-har-omkring-sex-veckors-flygbransle-kvar/](http://www.dn.se/direkt/2026-04-16/europa-har-omkring-sex-veckors-flygbransle-kvar/).

Dagens Nyheter (2026c). Lufthansa ställer in 20 000 flyg – efter höjda priser, [www.dn.se/ekonomi/lufthansa-staller-in-20-000-flyg-efter-hojda-priser/](http://www.dn.se/ekonomi/lufthansa-staller-in-20-000-flyg-efter-hojda-priser/), 2026-04-21.

Dagens Nyheter (2026d). "Oljekrisen slår mot svenskt inrikesflyg", [www.dn.se/ekonomi/oljekrisen-slar-mot-svenskt-inrikesflyg/](http://www.dn.se/ekonomi/oljekrisen-slar-mot-svenskt-inrikesflyg/), 2026-04-27.

Danmarks statistik (2026). Luftfartstatistik. Statistikbanken / Transport /persontransporter / Luftfart. Se vidare sammanställning nedan över databaser använda i arbetet.

EASA (2024). EASA 2024 REPORT, State of the EU SAF market in 2023, Fuel reference prices, SAF capacity assessments.

EASA (2025). EASA 2025 BRIEFING NOTE, 2024 Aviation Fuels Reference Prices for ReFuelEU Aviation.

EASA (2025). European aviation environmental report 2025.

EASA (2026). EASA 2026 BRIEFING NOTE, 2025 Aviation Fuels Reference Prices for ReFuelEU Aviation.

EFN (2026). "Flygbränslepriset rusar – då ställer Varopreem i Göteborg om från diesel", <https://efn.se/flygbranslepriset-rusar-da-staller-goteborg-om-fran-diesel>, 2026-04-28.

Energimyndigheten, [www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2026/anstrangt-lage-men-ingen-drivmedelsbrist/](http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2026/anstrangt-lage-men-ingen-drivmedelsbrist/), 2026-03-25.

Energimyndigheten, [www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2026/okat-fokus-pa-flygbransleforsorjningen/](http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2026/okat-fokus-pa-flygbransleforsorjningen/), 2026-04-17.

Energimyndigheten (2024). Tio nya forskningsprojekt ska bidra till ett fossilfritt flyg, [Tio nya forskningsprojekt ska bidra till ett fossilfritt flyg](#).

Energimyndigheten. (2025). Scenarier över Sveriges energisystem - Vägar till ett energisystem med nettonollutsläpp 2050. ER 2025:13.

Energimyndigheten (2026a). AFIR – infrastruktur för alternativa drivmedel, [www.energimyndigheten.se/klimat/transporter/laddinfrastruktur/afir-infrastruktur-for-alternativa-drivmedel/](http://www.energimyndigheten.se/klimat/transporter/laddinfrastruktur/afir-infrastruktur-for-alternativa-drivmedel/), 2026-03-05.

Energimyndigheten (2026b). Framtidens fossilfria luftfart. Åtgärder och stöd för luftfartens omställning, ER 2026:04, [www.energimyndigheten.se/48fbec/globalassets/nyheter/2026/framtidens-fossilfria-luftfart---atgarder-och-stod-for-luftfartens-omstallning.pdf](http://www.energimyndigheten.se/48fbec/globalassets/nyheter/2026/framtidens-fossilfria-luftfart---atgarder-och-stod-for-luftfartens-omstallning.pdf) .

Energimyndigheten (2026c). Ökat fokus på flygbränsleförsörjningen, [www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2026/okat-fokus-pa-flygbransleforsorjningen/](http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2026/okat-fokus-pa-flygbransleforsorjningen/), 2026-04-17.

Energimyndigheten (2026d). Ansträngt läge men ingen drivmedelsbrist, [www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2026/anstrangt-lage-men-ingen-drivmedelsbrist/](http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2026/anstrangt-lage-men-ingen-drivmedelsbrist/), 2026-03-25.

EU-kommissionen (2024). Commission Staff Working Document: Impact Assessment Report, Part 3. Accompanying the document "Securing our future – Europe's 2040 climate target and path to climate neutrality by 2050. SWD(2024) 63 final.

EU-kommissionen (2025), [https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-unveils-sustainable-transport-investment-plan-strategic-approach-boost-renewable-and-low-2025-11-05\\_en?prefLang=sv](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-unveils-sustainable-transport-investment-plan-strategic-approach-boost-renewable-and-low-2025-11-05_en?prefLang=sv).

Eurocontrol (2025). Evolution of traffic to Asia/Pacific, European aviation trends, [Evolution of traffic to Asia/Pacific | EUROCONTROL](#).

Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2026). 55 %-paketet, [www.consilium.europa.eu/sv/policies/fit-for-55/#what](http://www.consilium.europa.eu/sv/policies/fit-for-55/#what), 2026-03-05.

Europeiska unionens officiella tidning (2012). Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

Europeiska unionens officiella tidning (2025). Meddelande från kommissionen om tolkningen och genomförandet av vissa rättsliga bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation), C/2025/1368.

Europeisk kommissionen (2023). Frågor och svar – En stärkt och utvidgad EU-utsläppshandel med en särskild social klimatfond som kan hjälpa medborgarna i omställningen, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sv/qanda\\_23\\_4756](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sv/qanda_23_4756), 2023-10.09.

Eurostat (2026). Air passenger transport by type of schedule, transport coverage and country.

Ferguson, S. och Forslid, R (2016). Flyget och företagen, SNS förlag, Stockholm.

Finansministeriet Danmark (2024). Politisk aftale om Statens køb af aktiemajoritet i Københavns Lufthavne A/S og betinget købsaftale mellem Finansministeriet og ATP om køb af aktiemajoriteten i Københavns Lufthavne A/S. Pressmeddelande hämtat 20250613 från: <https://fm.dk/nyheder/nyhedsarkiv/2024/december/politisk-aftale-om-statens-koeb-af-aktiemajoritet-i-koebenhavns-lufthavne-as-og-betinget-koebsaftale-mellem-finansministeriet-og-atp-om-koeb-af-aktiemajoriteten-i-koebenhavns-lufthavne-as/> .

Flygplatsutredningen (2007). Framtidens flygplatser; utveckling av det svenska flygplatssystemet, SOU 2007:70.

Fröidh, O. Andersson, J. och Ramberg (2026). Utbud och priser i persontrafik på järnväg; utveckling Sverige 1990-2025, TRITA-ABE-RPT-2521.

Föreningen svenskt flyg (2025). Kronologi över svenskt flygs historia, [www.svensktflyg.se/kronologi-over-svenskt-flygs-historia](http://www.svensktflyg.se/kronologi-over-svenskt-flygs-historia).

Försvarsmakten (2026). MUST årsöversikt.

HL Insight (2026). Klimatstyrmedels påverkan på flygets kostnader i Sverige, Trafikanalys Dnr Utr. 2025/72.

ICAO (2013). Glossary, [www.icao.int/dataplus\\_archive/Documents/20130807/GLOSSARY%20v1%202.pdf](http://www.icao.int/dataplus_archive/Documents/20130807/GLOSSARY%20v1%202.pdf).

ICAO (2016a). Review of the classification and definitions used for civil aviation activities, [www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10\\_wp007\\_en.pdf](http://www.icao.int/meetings/sta10/documents/sta10_wp007_en.pdf).

ICAO (2016b). Methodology used in calculating scales of assessment, [Microsoft Word - a.36.wp.xx.Scales of assessment.en.doc](http://www.icao.int/Meetings/STAN/STAN%2010/STAN%2010%20WP%20007%20EN.pdf).

ICAO (2025). CORSIA states for chapter 3 state pairs, september 2024.

ICAO (2026). Carbon offsetting and Reduction Scheme for international Aviation (CORSIA), [www.icao.int/CORSIA](http://www.icao.int/CORSIA), 2026-03-05.

IMO (2013). Financial report and audited financial statements for the year ended 31 december 2023. [Financial report and audited financial statements 2022](http://www.imo.org/About/Pages/Financial-report-and-audited-financial-statements-2022.aspx).

Konkurrensverket (2024). Att mäta konkurrensen i Sverige, Uppdragsforskningsrapport 2024:6.

Lagen.nu (1988). NJA 1988, <https://lagen.nu/dom/nja/1988s209>.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (2024a). Förordning (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (2024b). Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Trafikverket, Regeringsbeslut 2024-12-19.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (2025). Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Transportstyrelsen, Regeringsbeslut 2025-12-18.

- Luffartsstyrelsen (2008). Flygtendenser. 2008 nr 2.
- Luffartsverket (2023). Ökad påverkan från omvärlden, Delårsrapport 1 januari – 30 juni 2023.
- Naturvårdsverket (2023). Förslag på förordningsförändringar för att genomföra ändringar i utsläppshandelssystemet EU ETS, NV-646-23.
- Naturvårdsverket (2025). Vägledning flygoperatörer, [www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/utslappshandel/flygoperatorer/](http://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/utslappshandel/flygoperatorer/), 2025-11-20.
- Olovsson, H och Öman S. (2017). Resekatalogens historia. Kandidatuppsats Turismvetenskap C Södertörns högskola.
- Pleho et al. (2024). CORSIA: Costs and Implications for the Airline Industry, Research Paper, MSCI, [www.msci.com/research-and-insights/paper/corsia-costs-and-implications-for-the-airline-industry](http://www.msci.com/research-and-insights/paper/corsia-costs-and-implications-for-the-airline-industry)
- Pot, F.J. och Koster, Sierdjan (2022). Small airports: Runways to regional economic growth? Journal of Transport Geography, Vol. 98.
- Regeringen (2024a). Stödet till regionala icke-statliga flygplatser utökas, Pressmeddelande 24-07-01, [Stödet till regionala icke-statliga flygplatser utökas - Regeringen.se](http://Stodet%20till%20regionala%20icke-statliga%20flygplatser%20utokas%20-%20Regeringen.se).
- Regeringen (2024b). Budgetpropositionen för 2025, Prop. 2024/25:1.
- Regeringen (2024c). Sänkt skatt på bensin och diesel och reformerad reduktionsplikt, [Sänkt skatt på bensin och diesel och reformerad reduktionsplikt - Regeringen.se](http://Sankt%20skatt%20pa%20bensin%20och%20diesel%20och%20reformerad%20reduktionsplikt%20-%20Regeringen.se).
- Regeringen (2025a). Kraftigt ökad satsning på regionala flygplatser, 15 september 2025.
- Regeringen (2025b). Myndigheter ska redovisa hur de säkerställt färdmedelsneutrala tjänsteresor, Pressmeddelande 18 december 2025.
- Regeringen (2026a). Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026-2037, beslut om byggstarter 2026-2028, beslut om förberedelse för byggstarter 2029-2031 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur 2026-2037. LI2023/00651, LI2023/00732, LI2023/01555, m.fl. Regeringsbeslut 2026-04-24.
- Regeringen (2026b). Uppdrag till Trafikverket att förbereda och betala ut tilläggsbidrag till kommuner för att finansiera delar av icke statliga flygplatser driftunderskott, LI2026/00784.
- Regeringen (2026c). Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart, Ds 2026:11.
- Regeringen (2026d). Regeringen föreslår viktiga insatser för luftfarten i extra ändringsbudget, [Regeringen föreslår viktiga insatser för luftfarten i extra ändringsbudget - Regeringen.se](http://Regeringen%20foreslar%20viktiga%20insatser%20for%20luftfarten%20i%20extra%20andringarbudget%20-%20Regeringen.se).
- Regeringskansliet (2022). Ett hållbart mediestöd för hela landet. DS 20022:14.
- Regeringskansliet (2023). Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet, För tillgänglighet och beredskap, Ds 2023:3.
- SAS (2019). SAS Annual report - Fiscal Year 2018.
- SAS (2024). Rekonstruktionsplan, Stockholms tingsrätt, mål Å5580-24.
- SCB (2026). Konsumentprisindex efter produktgrupp, [Konsumentprisindex \(KPI\) efter produktgrupp, 1980=100. Månad 1980M01 - 2025M01. PxWeb](http://Konsumentprisindex%20(KPI)%20efter%20produktgrupp,%201980=100.%20Månad%201980M01%20-%202025M01.%20PxWeb).
- SFS (1992). Förordning 1992:391 om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.
- Skat.dk (2025). Passageravgift på flyrejsor, [Passageravgift på fly: Se de nye regler og satser](http://Passageravgift%20pa%20fly:%20Se%20de%20nye%20regler%20og%20satser).

- SMHI (2026). Översvämningshändelser i Sverige Tidpunkter, platser och orsaker, med rekommendationer till varningstjänsten. Norrköping. Hydrologi 134.
- Swedavia (2026). Års- och hållbarhetsredovisning 2025.
- Thessen (2025). Impact of russian airspace closures on Scandinavian aviation, SAS aviation insights nr 1.
- Sigtuna Kommun (2022). 60 år som värdkommun för Sveriges viktigaste flygplats, [www.sigtuna.se/nyheter/nyheter/2022-04-01-60-ar-som-vardkommun-for-sveriges-viktigaste-flygplats.html](http://www.sigtuna.se/nyheter/nyheter/2022-04-01-60-ar-som-vardkommun-for-sveriges-viktigaste-flygplats.html).
- Skatteverket (2025). Flygskatt, [www.skatteverket.se/foretag/skatterochavdrag/punktskatter/flygskatt.4.41f1c61d16193087d7f1239.html](http://www.skatteverket.se/foretag/skatterochavdrag/punktskatter/flygskatt.4.41f1c61d16193087d7f1239.html).
- SOU (1981). Inrikesflyget under 1980-talet. SOU 1981:12.
- SOU (2007). Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet. SOU 2007:59.
- SOU (2025). Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet. SOU 2025:67.
- Statistikcentralen (2026). Statfin / Luftfart. Se vidare sammanställning nedan över databaser använda i arbetet.
- Statistisk Sentralbyrå (2026). Statistikkbanken / Transport og reiseliv / Luftfart / Lufttransport. Se vidare sammanställning nedan över databaser använda i arbetet.
- Svensk flyghistorisk förening (2025). Kronologi över Flyget i Sverige. [Kronologi över Flyget i Sverige - SFF](#).
- Svenska regionala flygplatser (2025). Historik, [www.flygplatser.se/historik](http://www.flygplatser.se/historik).
- Svenskt flyg och Fossilfritt Sverige (2024). Färdplan för fossilfri konkurrenskraft: Flygbranschen.
- Swedavia (2018). Statusrapport Stockholm Arlanda airport masterplan, [www.swedavia.se/globalassets/om-swedavia/roll-och-uppdrag/stockholm-arlanda-airport-masterplan.pdf](http://www.swedavia.se/globalassets/om-swedavia/roll-och-uppdrag/stockholm-arlanda-airport-masterplan.pdf), 2025-06-14.
- Swedavia (2026). Års- och hållbarhetsredovisning 2025.
- Sveriges riksdag (2010). [Luftfartslag \(2010:500\) | Sveriges riksdag](#).
- SVT (2026). SAS: Minst 1 000 avgångar ställs in i april, [www.svt.se/nyheter/inrikes/sas-minst-1-000-avgangar-stalls-in-i-april](http://www.svt.se/nyheter/inrikes/sas-minst-1-000-avgangar-stalls-in-i-april), 2026-03-17.
- Trafikanalys (2020). Elflyg – början på en spännande resa, Rapport 2020:12.
- Trafikanalys (2023). Fit for 55 – transportpolitikens nya ramar, PM:2023:9.
- Trafikanalys (2024). Storskalig elektrifiering av transportsektorn – ett kunskapsunderlag Rapport 2024:9.
- Trafikanalys (2025c). Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, Rapport 2025:1
- Trafikanalys (2026a). Luftfart, [Luftfart](#).
- Trafikanalys (2026b). Punktlighet på järnväg. [www.trafa.se/bantrafik/punktlighet-pa-jarnvag/](http://www.trafa.se/bantrafik/punktlighet-pa-jarnvag/)
- Trafikverket (2020). Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna, Publikation 2020:145.

- Trafikverket (2024a). Trafikverkets flygprognos 2045/2065. Publikationsnummer: 2024:072.
- Trafikverket (2024b). Trafikverket e-post 20241202. Dnr. (Utr. 2024/25).
- Trafikverket (2025a). Årsredovisning 2024, Publikation 2025:006.
- Trafikverket (2025b). Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt, 2025:005.
- Trafikverket (2025c). Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Trafikverket.
- Trafikverket (2026a). Upphandling av flygtrafik från oktober 2027; Utredning inför beslut om allmän trafikplikt, Rapport 2026:79.
- Trafikverket (2026b). Trafikverkets årsredovisning 2025, Publikation 2026:012.
- Transportstyrelsen (2010). Flygtendenser, Tema svenskt flyg 100 år.
- Transportstyrelsen (2013). Utredning av förutsättningarna för lufttrafikföretag i Sverige. TSL 2014-5806.
- Transportstyrelsen (2016). Kapstadskonventionen, [www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/luftfartyg-och-luftvardighet/kapstadskonventionen/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/luftfartyg-och-luftvardighet/kapstadskonventionen/).
- Transportstyrelsen (2017). Utveckling av luftfarten 2016.
- Transportstyrelsen (2024). Luftfartens avgifter 2016-2024, TSL 2024-2810.
- Transportstyrelsen (2025a). ICAO:s globala klimatstyrmedel – CORSIA, [www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Miljo-och-halsa/Klimat/Klimatstyrmedel/icaos-globala-klimatstyrmedel/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Miljo-och-halsa/Klimat/Klimatstyrmedel/icaos-globala-klimatstyrmedel/), 2025-08-15.
- Transportstyrelsen (2025b). Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2024. TSJ 2025-564.
- Transportstyrelsen (2026a). Flygplatsstatistik. [www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/statistik-och-analys/statistik-inom-luftfart/flygplatsstatistik/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/statistik-och-analys/statistik-inom-luftfart/flygplatsstatistik/).
- Transportstyrelsen (2026b). Kriget kring Persiska viken; Förändrade förutsättningar för sjöfart och luftfart, TSG 2026-2682.
- Transportstyrelsen (2026c). Turbulens eller perfekt storm? En analys av inrikesflygets utveckling 2016-2025, TSL 2025-6642.
- Transportstyrelsen (2026d). Transportstyrelsen e-post 20260127. Dnr. (Utr. 2025/72).
- Wensveen J.G. (2015). Air transportation; a management perspective, Ashgate.
- Westin, L. (2020). Arvidsjaur, Flygplatsen och tillväxten, CERUM rapport 62/2020.
- Wikipedia (2025). Arlanda, <https://sv.wikipedia.org/wiki/Arlanda>.
- WSP (2024). En vingklippt nation? Stockholm-Arlandas betydelse för tillväxt och konkurrenskraft i hela landet. Rapport framtagen på uppdrag av Transportföretagen
- Zhang, F. och Gramham, D.J. (2020). Air transport and economic growth: a review of the impact mechanism and casual relationships, Transport Reviews, vol. 40 s. 506-528.

## Länkar till databaser som använts för underlag och analyser

### **EU**

Eurostat

[https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia\\_paincc/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_paincc/default/table?lang=en)

### **Sverige**

Trafikanalys

[www.trafa.se/luftfart2/luftfart/?cw=1&q=t0501](http://www.trafa.se/luftfart2/luftfart/?cw=1&q=t0501)

Swedavia

[www.swedavia.se/om-swedavia/statistik/#](http://www.swedavia.se/om-swedavia/statistik/#)

Transportstyrelsen

[www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/statistik-och-analys/statistik-inom-luftfart/flygplatsstatistik/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/statistik-och-analys/statistik-inom-luftfart/flygplatsstatistik/)

### **Danmark**

Danmarks statistik

[Statistikbanken](http://Statistikbanken)

Trafikstyrelsen

<https://passagertal.dk/Embed#vfs://Global/passagertal.dk/Fly/Store/Passagerer%20-%20underside/Passagerer.xview>

### **Norge**

Statistisk sentralbyrå

[www.ssb.no/statbank/list/flytrafikk](http://www.ssb.no/statbank/list/flytrafikk)

Avinor

<https://avinor.no/en/corporate/about-us/statistics/archive>

### **Finland**

Finavia

[Traffic statistics | Finavia](http://Traffic statistics | Finavia)

Statistikcentralen

[https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/sv/StatFin/StatFin\\_ilma/?tablelist=true](https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/sv/StatFin/StatFin_ilma/?tablelist=true)

# Bilagor

## A. Mål för transportpolitiken

### *Övergripande mål*

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

### *Funktionsmål*

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

### *Hänsynsmål*

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

### *Etappmål under hänsynsmålet*

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Källa: Regeringskansliet, [www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/](http://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/), 2026-05-23

## B. ETS-kostnader

Tabell 1. ETS-kostnader per flygning (EUR).

	Flygplan	CO <sub>2</sub> -utsläpp per flygning (ton)	ETS-pris (EUR/ton)	ETS-kostnad per flygning
Inrikes (ARN–GOT) 2026	ATR-72 / E190	6	80	480
2035			160	960
Kort/Europa (ARN–AMS) 2026	A320/B737	15	80	1 200
2035			160	2 400
Europa medel (ARN–MAD) 2026	A320	30	80	2 400
2035			160	4 800

Källa: HL Insight (2026). Klimatstyrmedels påverkan på flygets kostnader i Sverige, Trafikanalys Dnr Utr. 2025/72.

Tabell 2. ETS-kostnader per flygning nedbrutet till kostnad per passagerare bli (EUR).

	Inrikes	Europa kort	Europa medel
2026	10	8	16
2035	20	16	32

Källa: HL Insight (2026). Klimatstyrmedels påverkan på flygets kostnader i Sverige, Trafikanalys Dnr Utr. 2025/72.

## C. Kostnadsberäkningar ReFuelEU Aviation

### En kalkyl skulle kunna se ut enligt nedan för en typflight Stockholm–Paris:

Premiumkostnad för SAF jämfört med fossilt bränsle: 1 400 Euro/ton (2 100-700).

Inblandningsgrad: 2%

Minskad EU ETS kostnad per flygning 20 Euro (1 000 x 0,02)

Bränsleåtgång: 5 ton bränsle

Kostnad för fossilt bränsle: 3 500 Euro (5 ton x 700 Euro)

Kostnad för 2% SAF: 210 Euro (0,02x5 ton) x 2 100 Euro

Minskad EU ETS-kostnad: 8 Euro (0,02x5 ton) x 80 Euro

Merkostnaden blir då ungefär 200 Euro för denna typ av flight vid introduktionen av ReFuelEU Aviation 2026. För en fyratimmarsflygning skulle merkostnaden hamna på cirka 400 Euro. För en långdistansflygning på cirka åtta timmar skulle merkostnaden landa på cirka 1 700 Euro på grund av en större flygplanstyp.

### Blickar man fram mot 2035 skulle motsvarande kalkyl kunna se ut enligt nedan:

Premiumkostnad för SAF jämfört med fossilt bränsle: 1 400 Euro/ton (2 100-700).

Inblandningsgrad: 20%

Minskad EU ETS kostnad per flygning 200 Euro (1 000 x 0,2)

Bränsleåtgång: 5 ton bränsle

Kostnad för fossilt bränsle: 3 500 Euro (5 ton x 700 Euro)

Kostnad för 20% SAF: 2 100 Euro (0,2x5 ton) x 2 100 Euro

Minskad EU ETS-kostnad: 80 Euro (0,2x5 ton) x 80 Euro

Merkostnaden blir då ungefär 2 000 Euro för denna typ av flight inom ReFuelEU Aviation 2035. För en fyratimmarsflygning skulle merkostnaden hamna på cirka 4 000 Euro. För en långdistansflygning på cirka åtta timmar skulle merkostnaden landa på cirka 17 000 Euro.

Källa: HL Insight (2026). Klimatstyrmedels påverkan på flygets kostnader i Sverige, Trafikanalys Dnr Utr. 2025/72.



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.

---

**Trafikanalys**  
Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00  
trafikanalys@trafa.se  
www.trafa.se

