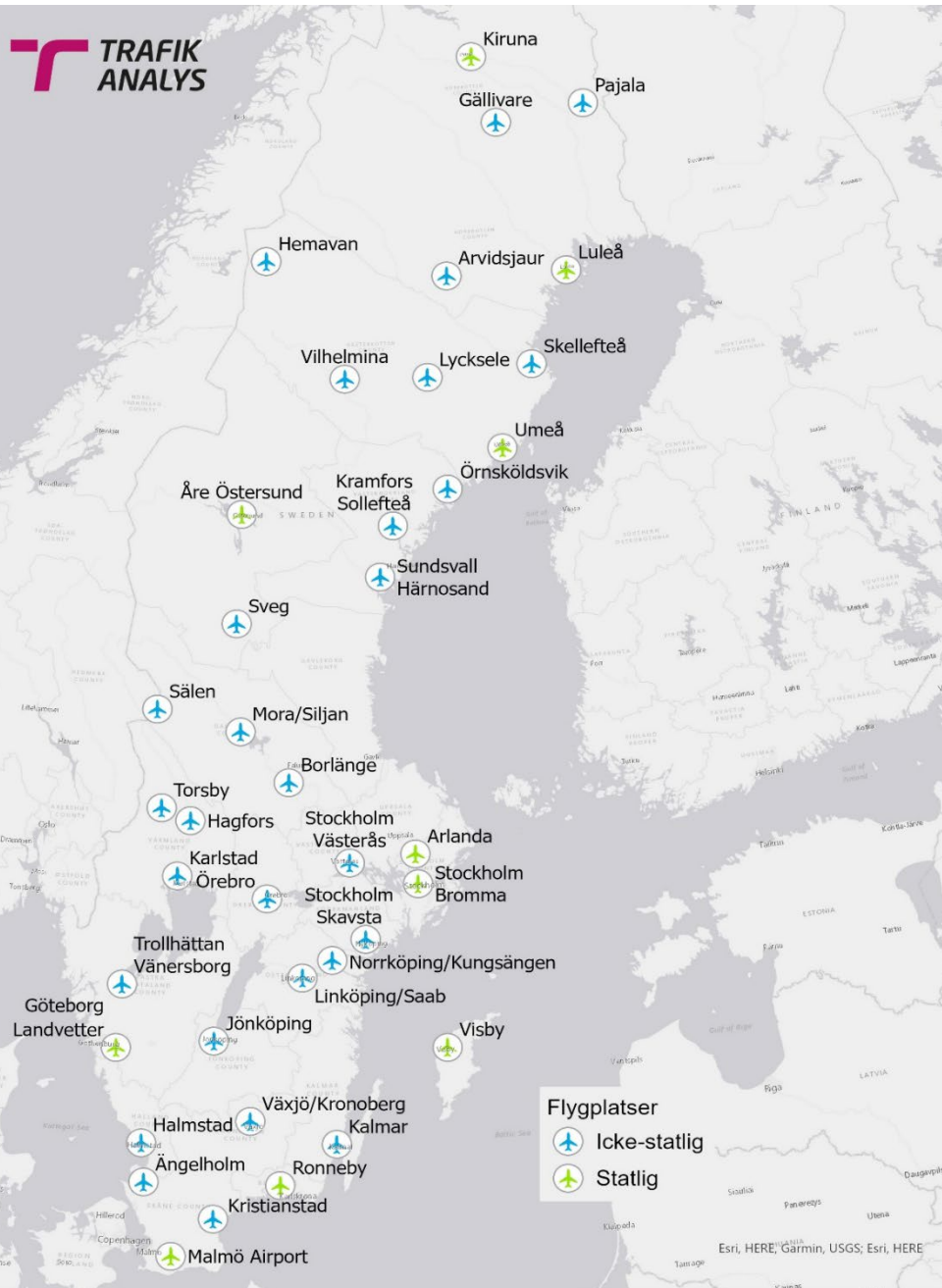


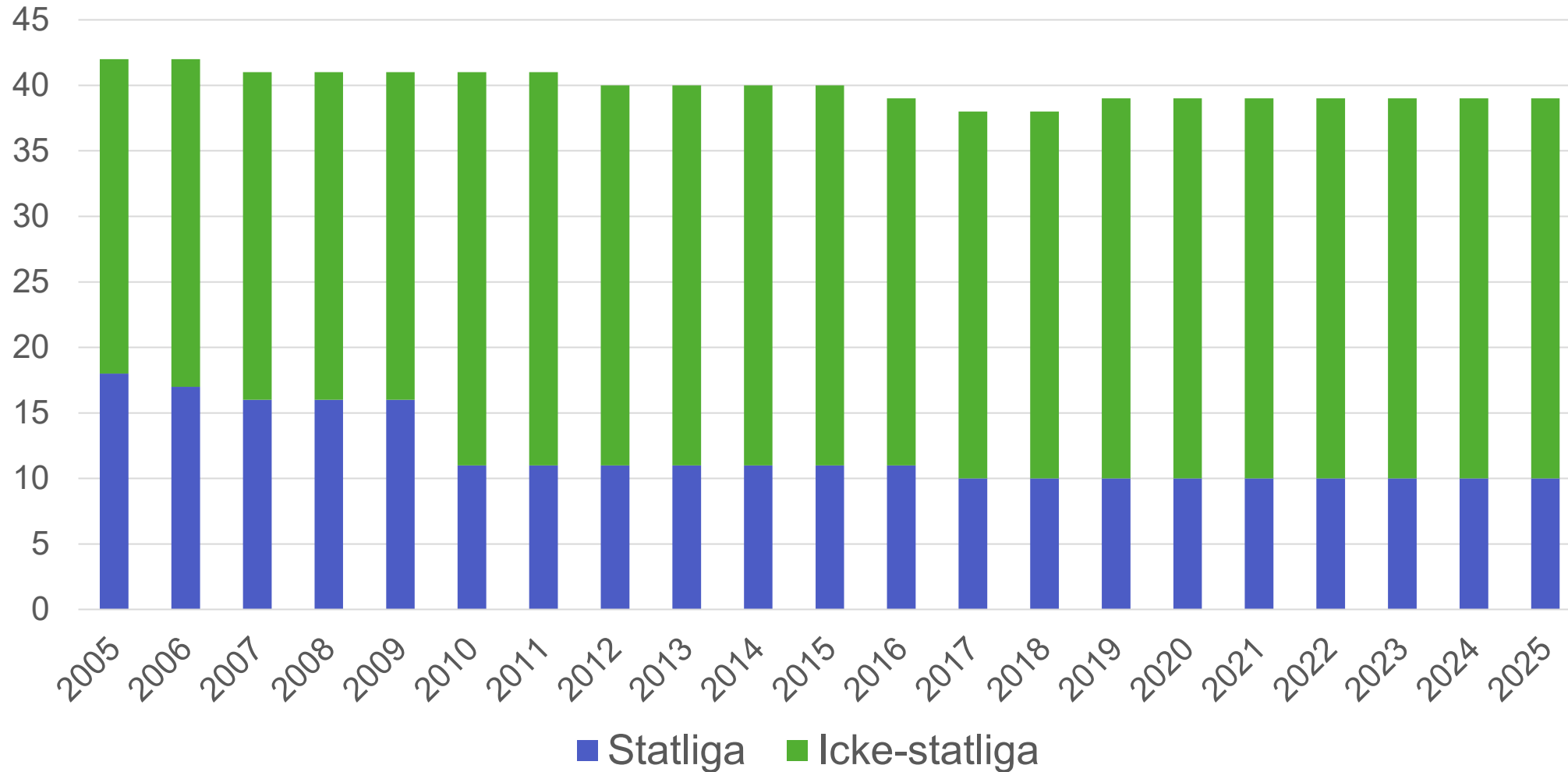
Luftfartens konkurrenssituation 2026

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



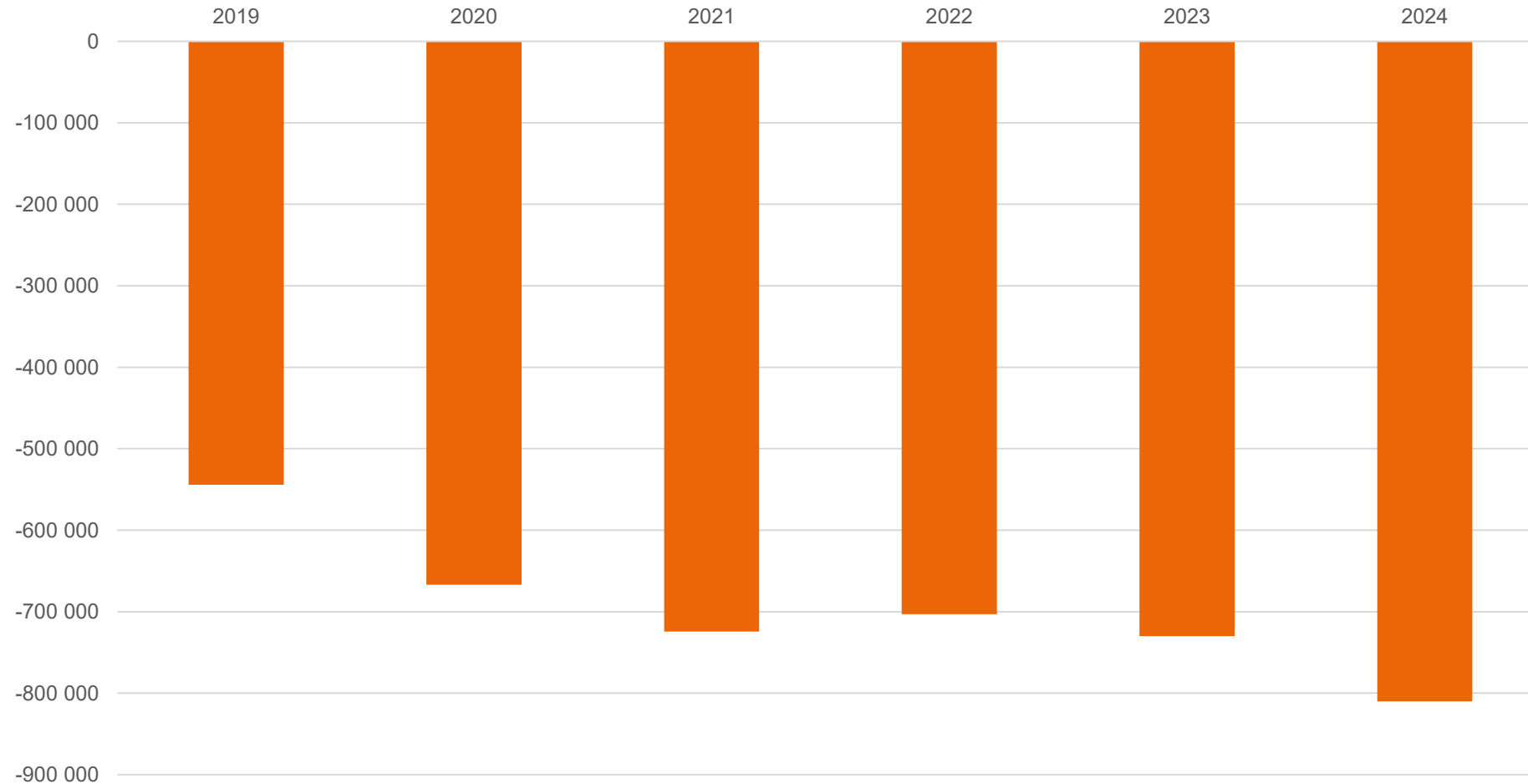
Karta över trafikflygplatser efter ägande

Antal trafikflygplatser uppdelade på ägande

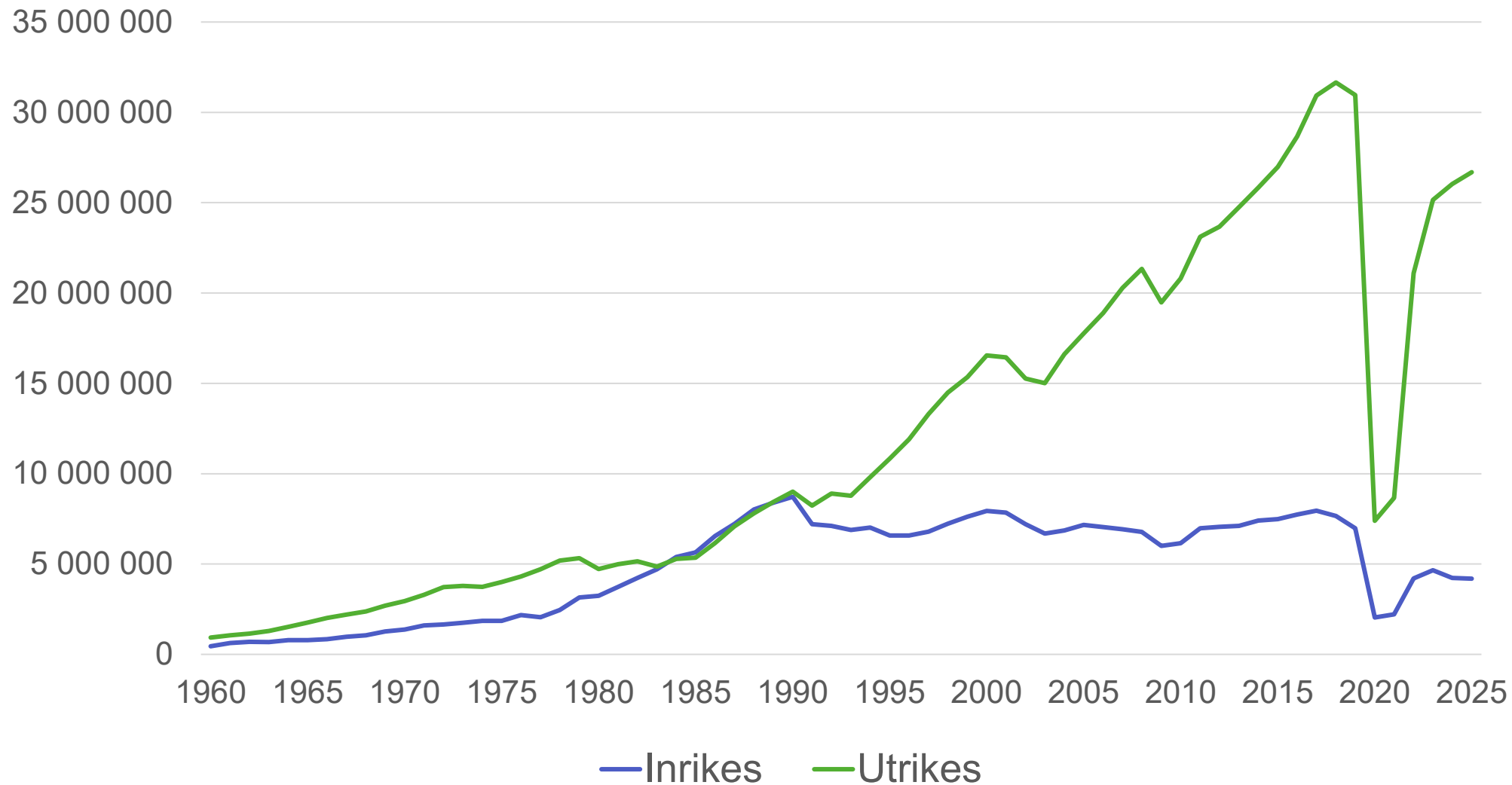


Källa: Trafikanalys luftfartsstatistik

Det samlade underskottet för icke-statliga flygplatser (1000-tals kr)

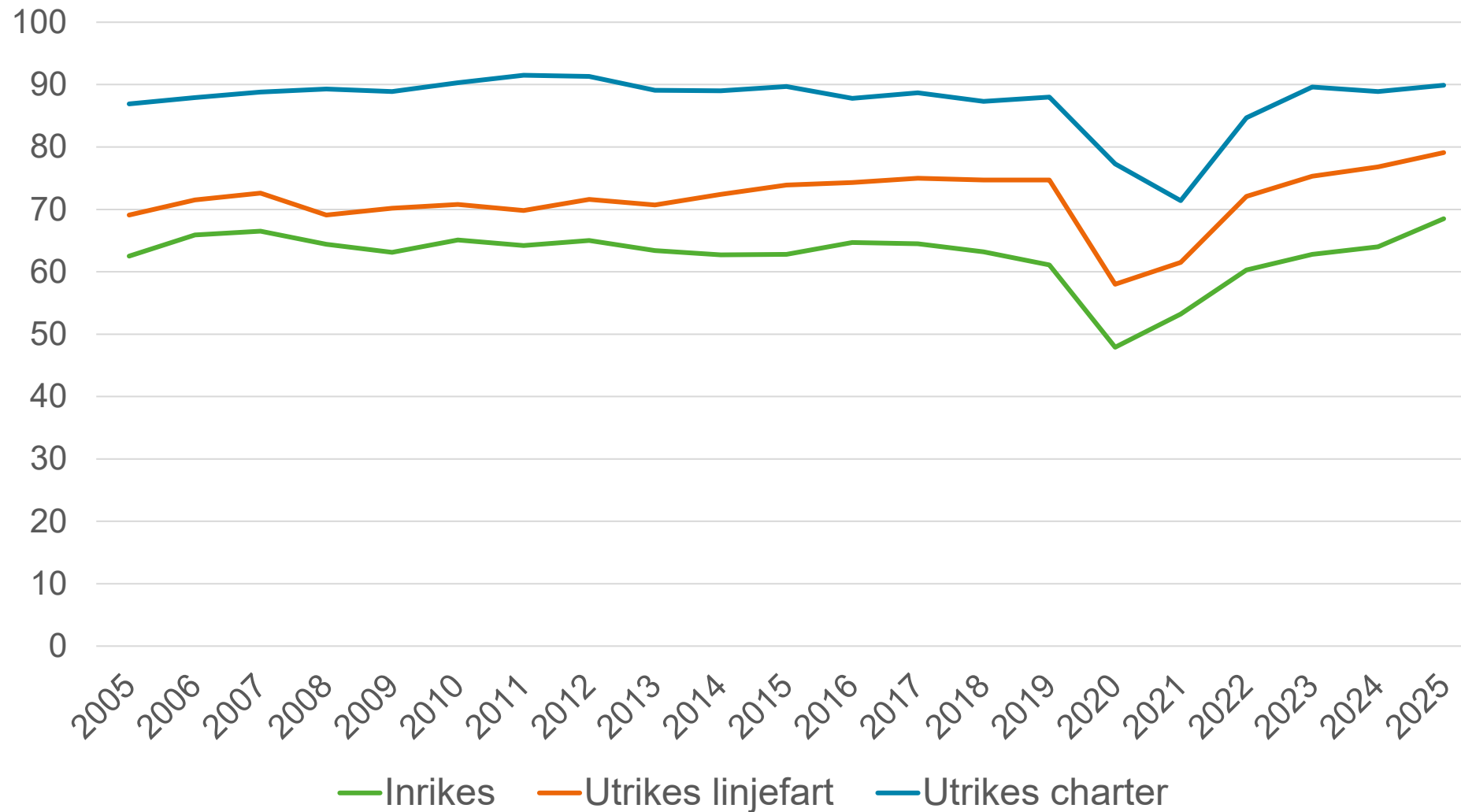


Antal avresande passagerare i inrikes och utrikes trafik



Källa: Trafikanalys luftfartsstatistik

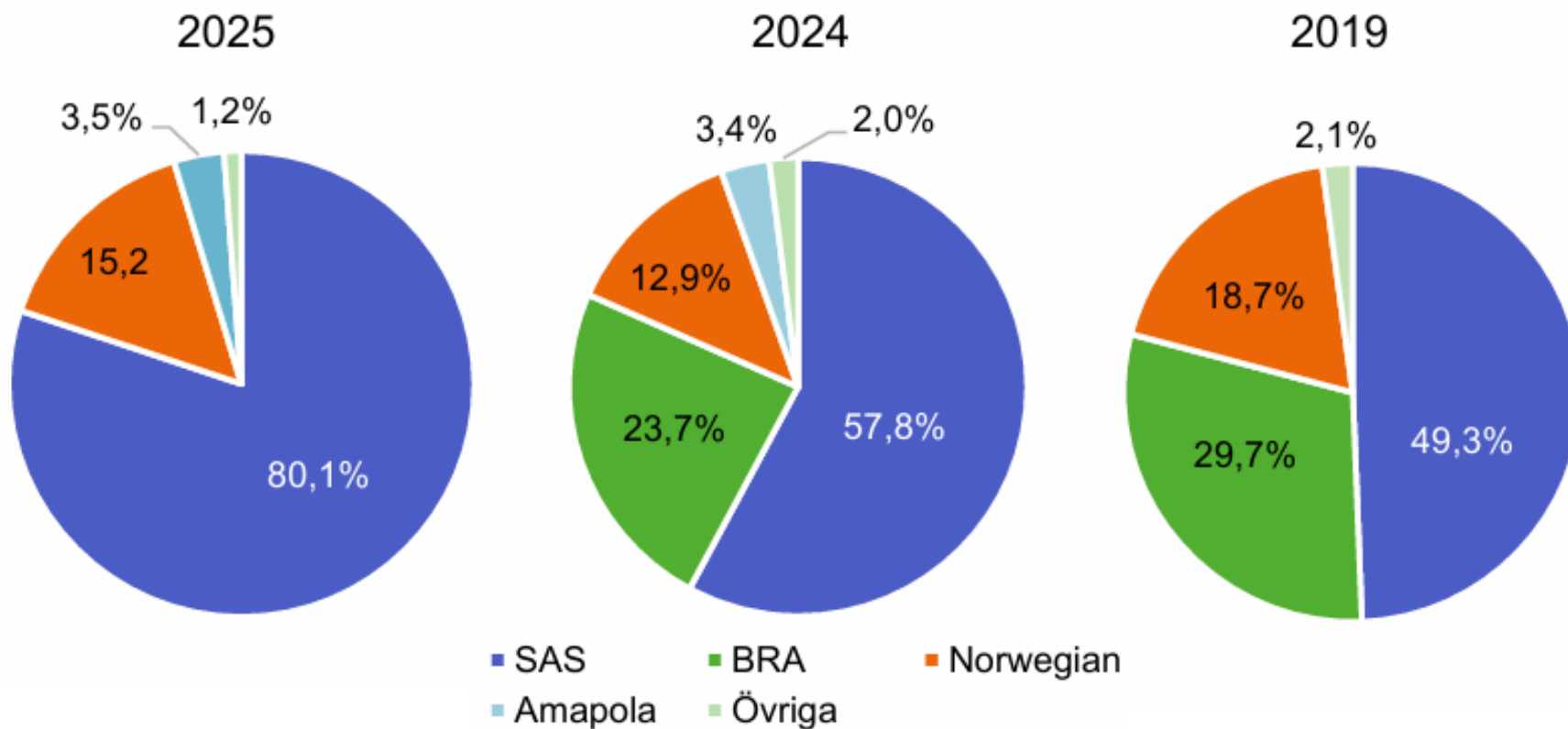
Kabinfaktorn i linje- och chartertrafik (%)



De tio största inrikeslinjerna 2025 utifrån passagerarantal

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	--	--

Marknadsandelar inom inrikesflyget



HHI: 0,67

HHI: 0,41

HHI: 0,37

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

Konkurrenssituationen på de 10 största inrikes flyglinjerna

Linje	2019		2023		2024		2025	
	Konkurrens	Destinations-konkurrens ⁴¹	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 destinations-konkurrens		Utanför topplistan, bidrog till destinations-konkurrens		Utanför topplistan, bidrog till destinations-konkurrens			X ⁴²
Arlanda - Kiruna	X		X		X		X	
Arlanda - Östersund		X		X		X		
Arlanda - Ängelholm	Utanför topplistan, bidrog till destinations-konkurrens		Utanför topplistan, bidrog till destinations-konkurrens		Utanför topplistan, bidrog till destinations-konkurrens			
Arlanda - Ronneby	Utanför topplistan		Utanför topplistan		Utanför topplistan			

Källa: Transportstyrelsen

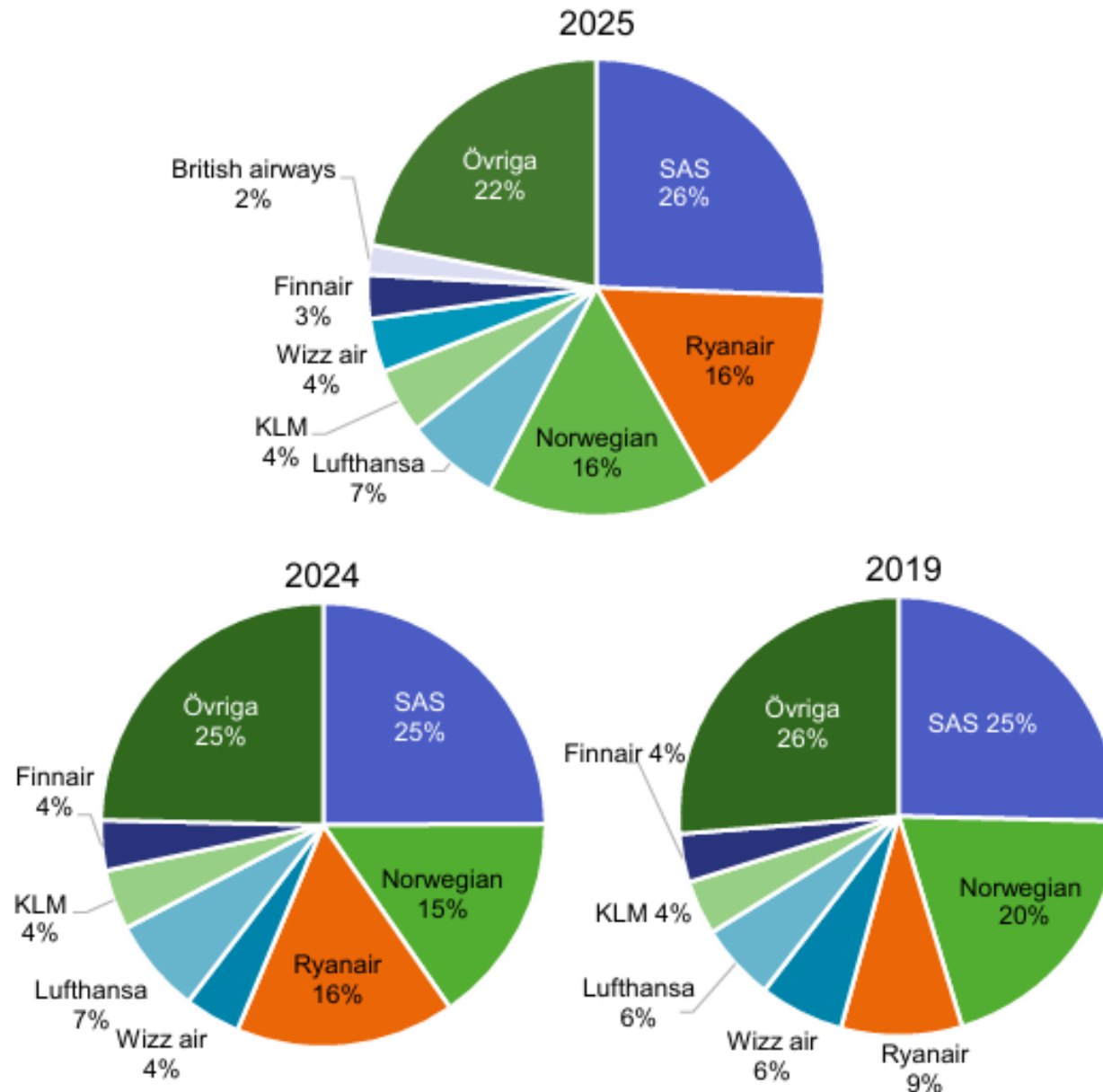
De 10 största utrikeslinjerna utifrån passagerarantal

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: Transportstyrelsen

Marknadsandelar inom utrikesflyget

HHI samtliga
år :0,13



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

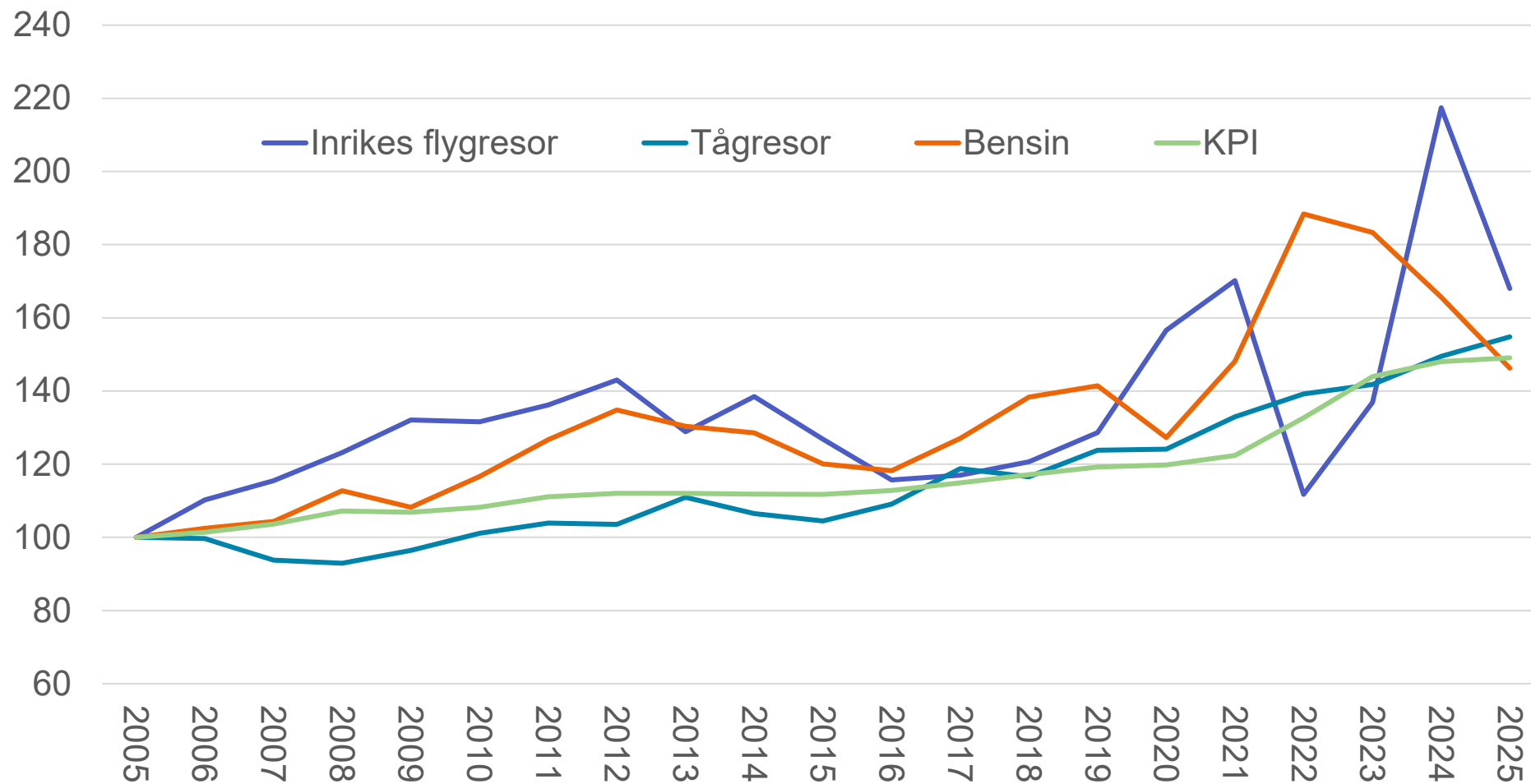
Källa: Transportstyrelsen

Konkurrenssituationen på de 10 största utrikes flyglinjerna 2025

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	

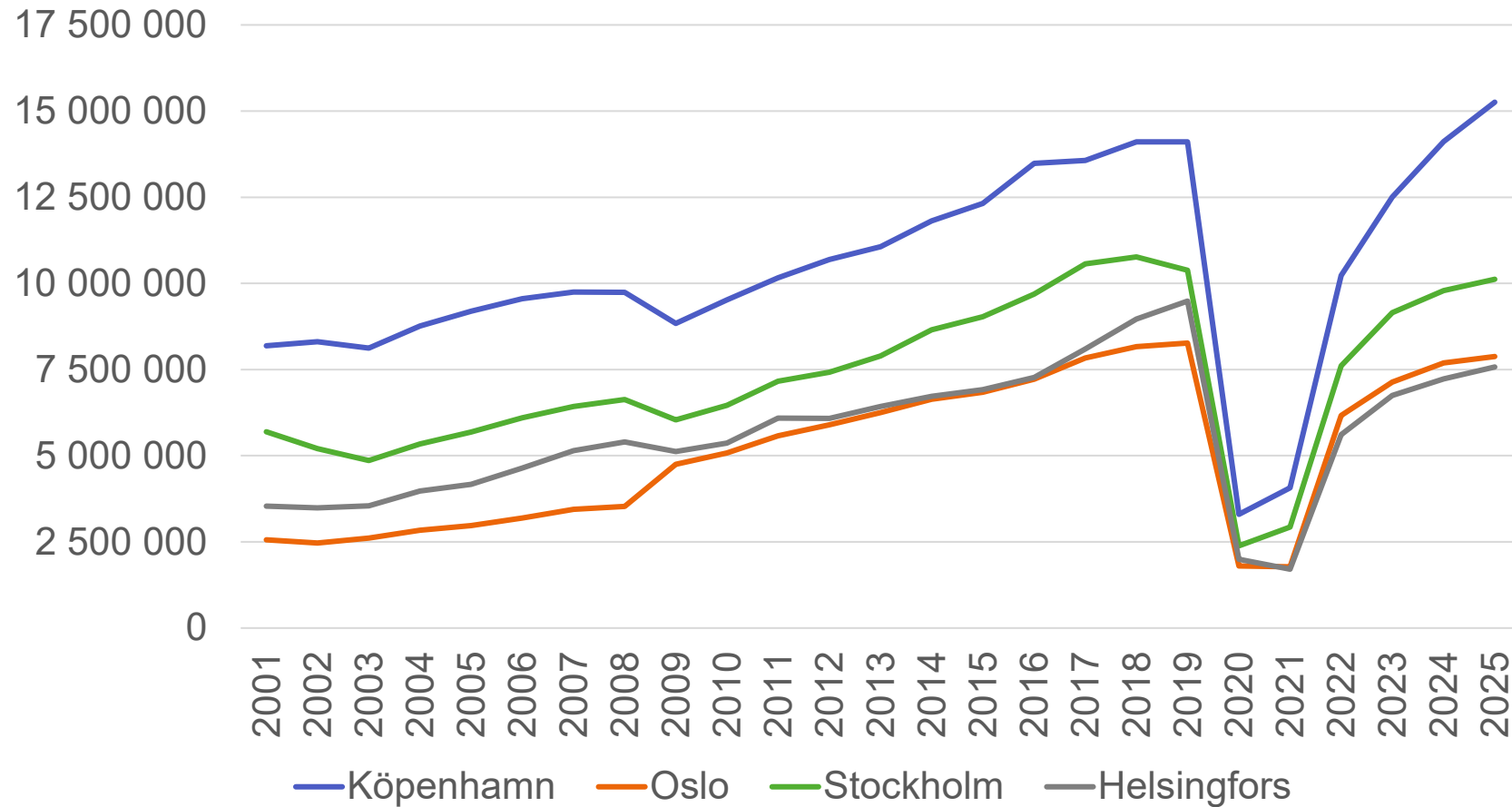
Källa: Transportstyrelsen

Jämförelse av prisutvecklingen mellan olika trafikslag



Källa: SCB

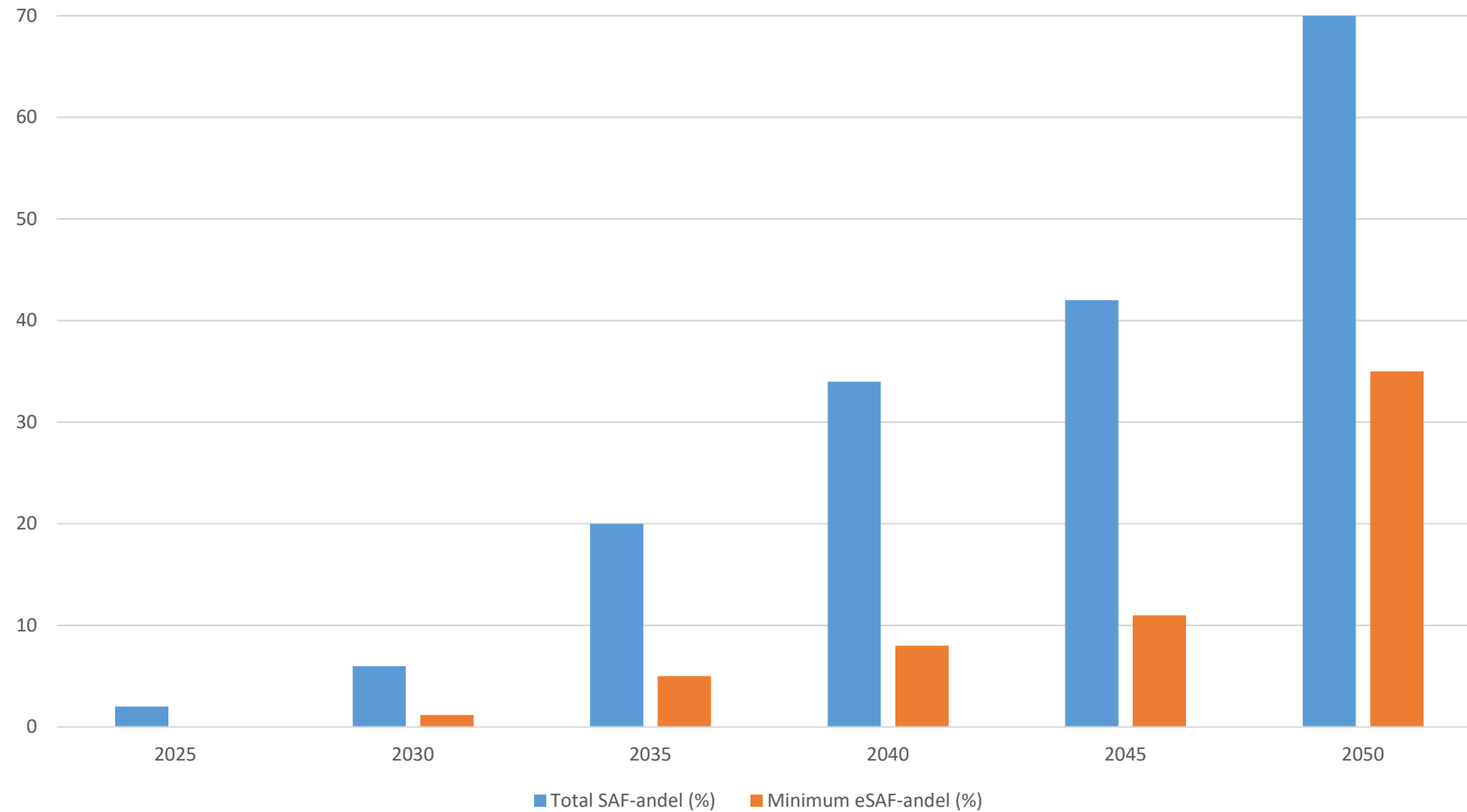
Antal avresande utrikes passagerare från de nordiska huvudstadsflygplatserna



Källor: Trafikanalys, Danmarks statistik,
Statistisk sentralbyrå och Statistikcentralen

- 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 produktionskapacitet och tillgång till hållbart flygbränsle, vilket ska bidra till minskade utsläpp.
- AFIR ska säkerställa infrastrukturen som krävs för mer elektrifiering av flygplatsmiljön.
- 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

Inblandningskrav i ReFuelEU Aviation



Styrmedlens påverkan på olika aktörer

Aktör	EU ETS	ReFuelEU Aviation	AFIR	Corsia
Flygbolag	Täcka utsläpp med utsläppsrätter, omställning	Tanka ökande andel hållbart flygbränsle, minst 90 % av bränslet tankas vid unions-flygplatser*	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
Bränsle-leverantörer	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
Bränsle-producenter	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 flygbränsle-leverantörer)	Energimyndigheten har ett centralt ansvar i Sveriges arbete med att uppfylla kraven**	Transportstyrelsen (övervakning, kontroll och tillsyn av flygbolag)

Kostnadsutveckling till följd av styrmedel

- Nuläget svårt att kvantifiera kostnaderna då aktörerna befinner i en initial fas och prövar sig fram.
- Begränsad kostnader fram till 2030, men därefter kan kostnadstrycket öka.
- Kostnader per passagerare
 - Närtid: 5-30 Euro
 - Inom 10 år: 30-50 Euro

Sammanfattande analys 1

- Inrikesflyget kvar på en låg nivå.
 - Minskat antal tjänsteresor.
 - Myndigheter flyger mindre – Statlig styrning.
 - Ökad digitalisering – Resfria möten har åtminstone fördubblats i jämförelse med 2019.
 - Minskad köpkraft hos hushållen.
- Konkurrensutsatt utrikesmarknad och ökad koncentration på inrikesmarknaden.
 - Koncentrationen på inrikesmarknaden har ökat under 2025. Konkurrens på sex av de tio största linjerna.
 - Prisökningstakten för inrikesflyget har minskat i jämförelse med föregående år, men är fortfarande högre än för tåg och bil.
 - Konkurrensutsatt utrikesflyg.
- Arlandas position är stabil, men inte ledande i Norden.
 - En tendens att Köpenhamn drar ifrån under senare år.
 - SAS nya ägarstruktur.

Sammanfattande analys 2

- Kostnaderna för att bedriva flygtrafik ökar.
 - Avgiftsfinansiering, klimatomställning.
- Orolig omvärld påverkar flygets förutsättningar och efterfrågan på flygets tjänster.
 - Konfliktfylld värld medför ökade bränslepriser och förlängda flygrutter.
 - Ökat behov av flygplatser utspridda över *hela* landet.
 - Statligt vs kommunalt åtagande.
- Påverkan på transportpolitiska mål.
 - Bristande konkurrens och vikande passagerarantal (inrikes) kan komma att påverka tillgängligheten negativt.
 - Omvärldsfaktorer har påverkar tillgängligheten negativt.
 - Under förutsättning att ramarna i EU:s regelverk består, så finns goda förutsättningar för en utveckling i linje med hänsynsmålet (för den del av trafiken som träffas av regelverket).

Frågor?

Kontakt: backa.fredrik.brandt@trafa.se