RR 2025-352

Från: asa.moren@trafikverket.se
Skickat: den 5 november 2025 08:50
Ämne: [extern] Remiss - Konsekvensutredning trafikverksföreskrift
Bifogade filer: Konsekvensutredning avTrafikverksföreskrift.pdf; Remiss av konsekvensutredning och förslag till föreskrift kopplat till förordning (2024532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Kategorier: Björn
AppServerName: public360_prod
DocumentID: RR 2025-352:01
DocumentIsArchived: -1

Du får inte ofta e-post från asa.moren@trafikverket.se. Läs om varför det här är viktigt

Hej,
Bifogat finner ni en remiss rörande konsekvensutredning med tillhörande förslag på text till förskrift kopplat till Förordning (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

Svar önskas senast den 21 november 2025.

Med vänliga hälsningar

Åsa Morén
Nationell planerare, Avtal och finansiering
Samhällsplanering och genomförande

asa.moren@trafikverket.se
Direkt: 010-123 00 73

TRAFIKVERKET

Vikingsgatan 2-4
405 33 Göteborg
Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se

Facebook I YouTube I Twitter I LinkedIn I Instagram

Ärendenummer
TRV 2025/51236
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-11-04

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Remiss av konsekvensutredning och förslag till föreskrift

Remissinstanser

1. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
2. Regelrådet
3. Sveriges kommuner och regioner
4. Svenska regionala flygplatser
5. Transportstyrelsen
6. Naturvårdsverket
7. Arvidsjaur kommun
8. Borlänge kommun
9. Gällivare kommun
10. Hagfors kommun
11. Halmstads kommun
12. Härjedalens kommun
13. Kramfors kommun
14. Jönköpings kommun
15. Kalmar kommun
16. Karlstads kommun
17. Kristianstad kommun
18. Linköpings kommun
19. Lycksele kommun
20. Mora kommun
21. Pajala kommun

TMALL 0422 Brev 4.0

Trafikverket
Vikingsgatan 2-4
405 33 Göteborg

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Åsa Morén
Direkt: 010-1230073
asa.moren@trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2025/51236
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-11-04

22. Skellefteå kommun
23. Storumans kommun
24. Sundsvalls kommun
25. Torsby kommun
26. Trollhättans stad
27. Vilhelmina kommun
28. Västerås kommun
29. Växjö kommun
30. Örebro kommun
31. Örnsköldsviks kommun

Trafikverket har tagit fram ett förslag till föreskrift kopplad till förordning (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser. I samband med föreslaget har en konsekvensutredning genomförts i enlighet med kraven i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Myndigheten ger härmed berörda remissinstanser tillfälle att lämna synpunkter på föreslaget och den tillhörande konsekvensutredningen.

Synpunkter ska lämnas **senast den 21 november 2025**. Remissvar lämnas per e-post till trafikverket@trafikverket.se med kopia till asa.moren@trafikverket.se.
Ange diarienummer **TRV 2025/51236 Remiss av konsekvensutredning och förslag till föreskrift** i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Remissvaren blir allmän handling och kan komma att offentliggöras.

Eventuella frågor besvaras av Åsa Morén, asa.moren@trafikverket.se, 010-1230073

Med vänlig hälsning

Åsa Morén
Nationell planerare

TMALL 0422 Brev 4.0

Trafikverket
Vikingsgatan 2-4
405 33 Göteborg

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Åsa Morén
Direkt: 010-1230073
asa.moren@trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2025/51236
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2025-11-04

Dokumentegenskaper, Ärendenummer *TRV 2025/51236*, Motpartens ärendenummer *[Motpartens ärendenummer]*, Dokumentdatum *2025-11-04*, Dokumenttyp *BREV*. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Trafikverket
Vikingsgatan 2-4
405 33 Göteborg

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Åsa Morén
Direkt: 010-1230073
asa.moren@trafikverket.se

Trafikverkets författningssamling

Trafikverkets föreskrifter om statsbidrag för icke-statliga flygplatser;

TRVFS 2025:X

Utkom från trycket den [dag, månad, år].

beslutade den [dag, månad, år].

Trafikverket föreskriver följande med stöd av 13 § förordning (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter ska tillämpas vid prövning av frågor om statsbidrag till icke-statliga flygplatser.

Definitioner

2 § I dessa föreskrifter används följande beteckningar med den betydelse som anges nedan.

flygplatsverksamhet	verksamhet som flygplatshavaren har rådighet över, inbegripet underleverantörer som flygplatshavaren har avtal med.
fossilfri flygplatsverksamhet	innebär att energi från fossila bränslen som olja, kol, bensin, diesel eller fossilgas inte används i flygplatsverksamheten, med undantag för vid enstaka och kortvariga behov av akut karaktär.

Ansökan om statsbidrag

3 § Ansökan om statsbidrag ska ha inkommit till Trafikverket senast den 1 september det kalenderår statsbidraget betalas ut (bidragsåret).
Ansökan om stöd ska vara skriftlig och lämnas elektroniskt till Trafikverket på den blankett som fastställts av Trafikverket. Den som undertecknar ansökan ska försäkra att de uppgifter som lämnas är riktiga.

4 § Kommunen ska på Trafikverkets begäran och inom den tid som Trafikverket bestämmer komplettera ansökan med de ytterligare uppgifter som behövs för prövningen. Om kommunen inte följer en sådan begäran, får ansökan prövas i befintligt skick.

Utgivare: Jennie Magnusson, Trafikverket, Borlänge ISSN 2000-5458

5 § Den kommun som söker statsbidrag ska ge in dokumentation som visar att flygplatshavarens flygplatsverksamhet är fossilfri eller att åtgärder har genomförts eller planeras för att den ska bli fossilfri.
Redovisning ska ske enligt bilaga till dessa föreskrifter och lämnas på blankett som faställs av Trafikverket.

Uppföljning

6 § Den kommun till vilken statsbidrag lämnas ska senast den 31 juli varje år till Trafikverket, redovisa flygplatsens resultat (underskott/överskott), att kommunen beviljat bidrag i enlighet med den statsstödsrättsliga grund som angavs vid ansökan samt att bidraget har kommit till avsedd användning under verksamhetsåret.
Redovisning ska lämnas på blankett som faställs av Trafikverket.

Undantag
7 § Trafikverket kan medge undantag från dessa föreskrifter.

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 januari 2026.

På Trafikverkets vägnar

ROBERTO MAIORANA

Åsa Morén
(Verksamhetsområde Planering)

Bilaga

Dokumentation för att uppnå fossilfri flygplatsverksamhet
Om flygplatshavarens flygplatsverksamheten inte är fossilfri ska dokumentationen för att uppnå fossilfri flygplatsverksamhet innehålla följande uppgifter

- **Aktuell status**. Information om i vilka delar av flygplatshavarens flygplatsverksamhet som det används energi från fossila bränslen som olja, kol, bensin, diesel eller fossilgas. Det ska även framgå vilket fossilt bränsle och för vad det används till.

- **Genomförda åtgärder**. Information om i vilka delar av flygplatshavarens flygplatsverksamhet som energi från fossila bränslen bytts ut mot fossilfritt under verksamhetsåret. Det ska även framgå vilket fossilt bränsle som blivit utbytt och mot vilket fossilfritt alternativ och för vad det används till.

- **Planerade åtgärder**. Information om när de delar i flygplatshavarens flygplatsverksamhet som det fortfarande används energi från fossila bränslen såsom olja, kol, bensin, diesel eller fossilgas planeras att bytas ut mot fossilfritt alternativ. Tidpunkt för när fossilfri flygplatsverksamheten kan uppnås

- **Undantagssituationer.** Antal gånger som det under verksamhetsåret uppkommit behov av att i flygplatshavarens flygplatsverksamhet använda energi från fossila bränslen såsom olja, kol, bensin, diesel eller fossilgas på grund av enstaka och kortvarigt behov av akut karaktär. Det ska även framgå vilket fossilt bränsle, för vad det användts till samt tidsperiod.

Dokumentation för fossilfri flygplatsverksamhet
När flygplatshavarens flygplatsverksamheten är fossilfri ska dokumentationen, istället för ovanstående, innehålla följande uppgifter

- Information om från vilken tidpunkt flygplatshavarens flygplatsverksamhet som energi från fossila bränslen bytts ut mot fossilfria. Det ska även framgå vilket fossilt bränsle som blivit utbytt och mot vilket fossilfritt alternativ och för vad det används till.

- Att flygplatshavarens flygverksamhet fortsatt är fossilfri.

- Antal gånger som det under verksamhetsåret uppkommit behov av att i flygplatshavarens flygplatsverksamhet använda energi från fossila bränslen såsom olja, kol, bensin, diesel eller fossilgas på grund av enstaka och kortvarigt behov av akut karaktär. Det ska även framgå vilket fossilt bränsle, för vad det användts till samt tidsperiod.

Skapat av
Morén Åsa, PLga
Dokumentdatum
2025-10-16
Konfidentialitetsnivå
1 Extern
Ärendenummer
TRV 2025/51236

Konsekvensutredning av föreskrift kopplad till Förordning (SFS 2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser

Förslaget på förordningstext finns längst bak i dokumentet.

Problembeskrivning, önskad effekt av ändringarna och nollalternativet

Trafikverket prövar frågor om bidrag och beslutar årligen om fördelningen av statliga driftbidrag till icke statliga flygplatser. Som en följd av att en ny förordning (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser[1] har tillkommit har förutsättningarna förändrats för att dels ansöka om statliga driftbidrag till icke statliga flygplatser, dels pröva sådana ansökningar hos Trafikverket. Förordningen trädde i kraft den 1 augusti 2024, med undantag för 6 § som trädde i kraft den 1 januari 2025. 6 § hanterar frågan om fossilfrihet eller tillbörliga åtgärder som syftar till att bli fossilfri. Av 9 § första punkten framgår vidare att bidrag ska ges så att de medel som är tillgängliga under ett verksamhetsår fördelas för de flygplatser som bidrag får avse enligt 5-8 §§ genom att en miljon kronor ges för varje flygplats när dess flygplatsverksamhet för första gången har blivit fossilfri och flygplatshavaren har informerat Trafikverket om detta.

För att ansökningsförfarandet ska vara så effektivt som möjligt för samtliga parter, Trafikverkets prövning förutsägbar och objektiv och då begreppet fossilfri behöver definieras behöver åtgärder vidtas. Trafikverket bedömer att den mest rimliga lösningen är myndighetsföreskrifter som på ett tydligt sätt beskriver vad som menas med fossilfri flygplatsverksamhet och vad kommuner och flygplatser som söker bidrag behöver göra för att Trafikverket ska kunna pröva och besluta om bidrag enligt 6 § och 9 § första punkten i förordningen.

För att säkerställa ett förutsägbart och enhetligt ansökningsförfarande föreslås att sista ansökningsdatum för statsbidrag enligt föreskriften fastställs till den 1 september varje år. En fast tidsgräns skapar tydlighet för kommuner, underlättar Trafikverkets planering av prövningsprocessen samt bidrar till att beslut kan fattas i god tid före verksamhetsårets början.

[1] *Härefter kallad förordningen.*

Om något sista ansökningsdatum inte fastställs riskerar handläggningen att bli ojämn och oförutsägbar, vilket i sin tur kan fördröja utbetalningarna och försvåra budgethanteringen.

Nollalternativet vore att inte göra något alls. Trafikverket bedömer att detta inte är möjligt då det skulle innebära

- att kommuner/flygplatser var för sig skulle behöva bedöma vad som utgör fossilfri flygplatsverksamhet, vilket skulle göra det omöjligt för Trafikverkets att tillämpa förordningen objektivt och likvärdigt för alla som faller in under 3 § och har möjlighet att ansöka om bidrag, och
- att Trafikverket därigenom inte skulle kunna disponera avsatta medel för bidraget i enlighet med förordning (2024:532) och myndighetens regleringsbrev med avseende på dispositionen av dess budgetram.

Alternativa lösningar och effekter om reglering uteblir

Trafikverket har identifierat följande alternativ:

1. **Nollalternativet**. Som framgår av problembeskrivningen ser inte Trafikverket detta som ett möjligt alternativ. Om regleringen uteblir kommer Trafikverket inte att kunna följa vare sig den styrande förordningen som beslutats av regeringen eller myndighetens instruktioner i regleringsbrev. Det kan vidare uppstå missförstånd gällande vad som menas med fossilfri och hur bidragsmottagarna kan visa på att de blivit fossilfria, och olika sökande kan ha olika ambitionsnivå kring detta vilket innebär att avsatta statliga medel kan komma att fördelas på ett icke-objektivt eller till och med orättvist sätt. Den enda fördelen med nollalternativet vore att Trafikverket inte behöver göra något i dagsläget, men frånvaron av åtgärder skulle resultera i såväl en oenhetlig tillämpning av reglerna som en försvårad handläggning för såväl sökande som för Trafikverket. Frånvaron av en mer detaljerad reglering i förordningen skulle också kunna resultera i ett ökat antal överklaganden av Trafikverkets beslut, där överklagan enligt 14 § får ske till regeringen.

   Rörande det fasta datumet för sista ansökningsdag samt redovisning hade alternativet kunnat vara att inte införa ett fast datum, utan tillämpa löpande handläggning. Trafikverket bedömer dock att ett sådant alternativ skulle medföra risk för otydlighet och ineffektivitet, då prövningen av ansökningar och redovisningar skulle behöva ske vid olika tidpunkter under året. Detta skulle i sin tur försvåra jämförelser och riskera att tillgängliga medel inte disponeras optimalt.

2. **Att komplettera förordningen enbart genom interna styrdokument på Trafikverket**. Att enbart reglera Trafikverkets

TMALL 0423 PM 3.0

prövning av ansökningar om bidrag och årliga beslut om fördelningen av statliga driftbidrag till icke statliga flygplatser genom interna styrdokument skulle kunna skapa ökad effektivitet internt och en tydlighet för sökande av bidrag vad gäller tidsramar och andra förutsättningar. Det skulle dock inte leda till att de sökande skulle tillämpa reglerna och särskilt innebörden av fossilfri flygplatsverksamhet på ett likartat sätt och skulle därigenom fortsatt försvåra för Trafikverket att tillämpa regelverket enhetligt och objektivt för samtliga sökande. Även i detta fall kvarstår en risk för ett ökat antal överklaganden till regeringen.

3. **Att komplettera förordningen med myndighetsföreskrifter**. Nackdelen med myndighetsföreskrifter är givetvis att de utgör krav som blir direkt bindande för bland annat enskilda, i detta fall de kommuner som har flygplatser som uppfyller något av kriterierna i 3 § i förordningen. I detta fall har dock lagstiftaren valt att avstå från att definiera vad som menas med fossilfri flygplatsverksamhet och tidsramar och andra förutsättningar för hur eventuella avsatta statliga medel på årsbasis ska kunna fördelas mellan de sökande. I syfte att detta ska kunna ombesörjas har Trafikverket sålunda bemyndigats i förordningens 13 § att ta fram s.k. verkställighetsföreskrifter, dvs. föreskrifter av rent administrativ karaktär för tillämpningen av förordningen och i viss mån också föreskrifter som fyller ut förordningen materiellt men utan att tillföra den något väsentligt nytt. Trafikverket bedömer att föreskrifterna utöver att verka bindande kommer att vara ett viktigt stöd för de sökande med vad myndigheten behöver mer exakt för att kunna genomföra sin prövning, och därigenom minska risken för onödig administration för de sökande. Av dessa och ovan anförda skäl bedömer Trafikverket att den bästa lösningen är att komplettera förordningen med myndighetsföreskrifter.

Ekonomiska konsekvenser[2]

Staten

Förslaget har ingen direkt påverkan på statens finanser. Av 1 § förordningen framgår att om det inom utgiftsområde 22 finns medel för icke-statliga flygplatser, får statsbidrag enligt denna förordning ges till kommuner för att finansiera delar av icke-statliga flygplatsers driftunderskott. De föreslagna myndighetsföreskrifterna bedöms inte leda till vare sig minskade eller ökade kostnader i detta avseende. Eventuellt kan myndighetsföreskrifterna dock

TMALL 0423 PM 3.0

[2] *Då författningsförslaget inte har någon direkt påverkan på företag och andra enskilda har Trafikverket följaktligen inte gjort någon analys av förslaget ekonomiska konsekvenser för dessa, jfr 7 § p.1 i förordning (2024:183) om konsekvensutredningar.*

leda till besparingar genom att föreskrifterna bidrar till en tydligare tillämpning av regelverket, med färre överklaganden som följd.

Trafikverket

De föreslagna myndighetsföreskrifterna medför inga ytterligare kostnader eller några intäkter för Trafikverket. Trafikverket har att pröva frågor och ansökningar om statliga driftbidrag till icke-statliga flygplatser oavsett om förslaget realiseras eller inte. Förslaget bidrar dock till att säkerställa att avsatta medel för bidraget i enlighet med förordningen och myndighetens regleringsbrev disponeras som avsett och att handläggningen blir så effektiv som möjligt.

Införandet av fasta ansöknings- och redovisningsdatum innebär ingen direkt kostnad för staten eller Trafikverket. Däremot skapas administrativa besparingar genom en mer samlad prövningsprocess. Den fasta tidsgränsen minskar behovet av löpande kommunikation med sökande och gör det möjligt att planera resursanvändningen effektivt under året.

Kommuner och regioner

De föreslagna myndighetsföreskrifterna medför inga ytterligare kostnader för kommuner och regioner. Förslaget bidrar dock till att säkerställa att avsatta medel för bidraget i enlighet med förordningen och Trafikverkets regleringsbrev disponeras som avsett och att risken för onödig administration minskas för de sökande.

Företag

De som berörs av de föreslagna myndighetsföreskrifterna är de kommuner som har flygplatser som uppfyller något av kriterierna i 3 § i förordningen, och flygplatserna utgör företag enligt bland annat EU:s statsstödsregler. Flygplatsernas företagsekonomiska förutsättningar påverkas i sin tur de affärsrelationer de har med företag som är eller kan bli underleverantörer till flygplatserna. Indirekt påverkas företag som har behov av flygplatsernas tjänster för resor och godstransporter.

Även här medför de föreslagna myndighetsföreskrifterna inga ytterligare kostnader. Eftersom de kompletterar en förordning vars syfte är att möjliggöra en finansiering av delar av icke-statliga flygplatsers driftunderskott och därmed möjliggör extra intäkter för flygplatserna bedöms de snarare bidra till att underlätta sådana intäkter. Detta då förslagets syfte är att bidra till att säkerställa att avsatta statliga medel disponeras som avsett och att risken för onödig administration minskas för de sökande.

Andra enskilda

TMALL 0423 PM 3.0

Enskilda som skulle kunna påverkas är de som har behov av flygplatsernas tjänster för resor och godstransporter. De föreslagna myndighetsföreskrifterna medför inga ekonomiska konsekvenser för dessa berörda. Vad gäller klimatpåverkan, se nedan.

Övriga konsekvenser

Klimatpåverkan

De föreslagna myndighetsföreskrifterna i sig har inte någon påverkan på klimatet. De föreslagna myndighetsföreskrifterna kompletterar i och för sig en förordning som innehåller villkoret att bidrag får ges endast om kommunen inför Trafikverkets årliga prövning ger in dokumentation som visar att flygplatshavarens flygplatsverksamhet är fossilfri eller att åtgärder har genomförts eller planeras för att den ska bli fossilfri (6 §). Dessutom innehåller förordningen incitament för flygplatsernas arbete för en minskad klimatpåverkan genom att en miljon kronor ges för varje flygplats när dess flygplatsverksamhet för första gången har blivit fossilfri och flygplatshavaren har informerat Trafikverket om detta (9 § första punkten). De föreslagna myndighetsföreskrifterna kommer möjligen att kunna bidra till en effektiv uppfyllnad av ändamålet med dessa villkor i förordningen.

Då förordningen och föreskrifterna syftar till att kommuner ska kunna finansiera delar av icke-statliga flygplatsers driftunderskott finns det ingen direkt koppling mellan ökad eller minskad klimatpåverkan av flygplatsens flygtrafik och förslaget.

Ytterligare kostnader eller begränsningar

Trafikverkets mål med förslaget har varit att åstadkomma enkla och klara regler som är lätta att överblicka och som ska underlätta en effektiv handläggning med så lite administration som möjligt vid tillämpning av föreskrifterna och därmed också kraven i den bakomliggande förordningen. Genom att försöka utforma regleringen utifrån flygplatsernas verksamhet och förutsättningar typiskt sett, har myndigheten strävat efter att såväl undvika onödig detaljeringsgrad som att skjuta förbi målet att tillhandahålla det stöd och den styrning som behövs. Trafikverket har också inhämtat synpunkter under hand från tjänstemän vid Transportstyrelsen samt från personer med uppgifter inom miljö och hållbarhet med avseende på såväl icke-statliga som statliga flygplatser.

Särskilt om definitionen av ”fossilfri flygplatsverksamhet”

Det saknas såvitt Trafikverkets utredning kunnat utröna såväl en etablerad definition som en standard vad gäller såväl ”flygplatsverksamhet” och ”fossilfri” som kombinationen ”fossilfri flygplatsverksamhet” som passar för syftet med förordningen och som kan användas för de kompletterande

TMALL 0423 PM 3.0

myndighetsföreskrifterna. Då det i detta fall rör sig om verkställighetsföreskrifter måste regleringen vara förutsägbar och inte kunna appliceras bredare än vad som är avsikten med den aktuella statliga modellen av regler och statliga medel. Ett grundmotiv vid framtagningen är vidare att det bland annat enligt 9 § första punkten rör sig om en extra miljon som tas från de samlade avsatta statliga medlen, och därmed från det berörda kollektivet av sökande med stöd av 3 §.

Nackdelarna med en lång definition vore dels att det blir svårt att få den att bli heltäckande och applicerbar i ett längre tidsperspektiv (med hänsyn till operativa förändringar och teknikutveckling), dels att den aldrig kan bli helt uttömmande och därmed riskerar att exkludera verksamhet utan avsikt, dels att det finns stor risk att den skulle kunna bedömas gå utöver den beskrivning som finns i överliggande förordning. För att regleringen ska kunna hållas såväl aktuell som vara enkel att tillämpa har Trafikverket vidare gjort bedömningen att en kvalitativ definition är att föredra framför en kvantitativ, även här med hänsyn till operativa förändringar och teknikutveckling.

Definitionen bör därmed vara kvalitativ, kort och övergripande men med avgränsning för specifika exkluderingar i form av i sammanhanget marginella företeelser som typiskt sett aktualiseras på en flygplats. Detta för att den inte ska leda till en orimlig kravbild och därmed sannolikt också gå utöver den förordning som den avser komplettera.

En viktig sak att avgöra har varit vad lagstiftaren i förordningen med begreppen ”flygplatsverksamhet” har haft för avsikt att kraven ska omfatta. Trafikverket gör bedömningen att syftet med förordningen, utöver att kommunerna ska vara de som ansöker om driftbidrag, är vad flygplatshavaren i detta fall anses ha rådighet över när det gäller flygplatsens drift och underhåll och för vilken verksamhet denne som en följd ska kunna vidta åtgärder för om denne önskar möta kraven på fossilfrihet. Därmed bör flygplatsverksamhet kunna definieras som den verksamhet som flygplatshavaren har rådighet över. Vad gäller rådigheten ser Trafikverket ett behov av att tydliggöra i definitionen att rådigheten inbegripet sådana underleverantörer som flygplatshavaren har avtal med och därmed kan påverka krav och innehåll i.

Mot bakgrund av att det i förordningen ställs krav på fossilfrihet för flygplatsverksamheten vid berörda flygplatser och att det rör sig om driftstöd till kommunala och privata flygplatser för deras driftunderskott, drar Trafikverket slutsatsen att det är flygplatsernas verksamhet vad gäller deras egen energianvändning som ska vara fossilfri. Exempel på sådan energianvändning är typisk sett drivmedel (inklusive eldrift) för flygplatsernas fordonsparker, energianvändning för uppvärmning eller avkylning av terminalbyggnader och hangarer, drivmedel för reservkraft för flygplatsens anläggningar m.m. Trafikverket föreslår även ett undantag som typiskt sett kan behövas från en i

övrigt helt fossilfri verksamhet, och detta undantag finns på förslag inskrivet i själva definitionen. Undantaget föreslås omfatta ”enstaka och kortvariga behov av akut karaktär”. Enstaka innebär att behovet enbart inträffar en enda gång eller att det förekommer sällan och därtill oregelbundet. Med kortvariga avses en mycket begränsad varaktighet i tid. Av akut karaktär innebär att det krävs omedelbar åtgärd för att flygplatsverksamheten fortsatt ska kunna bedrivas med avseende på dess flygtrafik. Om det alltså på grund av att något akut fel uppstår som verkar begränsade på flygplatsens möjligheter att hantera flygtrafik inte finns tid för flygplatshavaren att tillse att en tillfälligt kontrakterad underleverantörs utrustning och fordon drivs med fossilfritt bränsle, ska detta inte vara ett hinder för att genomföra nödvändiga åtgärder för att säkerställa eller återuppta flygplatsverksamheten.

I övrigt lämnar Trafikverket det fritt för varje kommun och flygplats att avgöra hur de vill beskriva att just deras flygplatsverksamhet är fossilfri eller hur planen ska utformas kring hur den ska bli det, i enlighet med 6 §. Resonemanget stöds av att varje flygplats är unik i hur den har utformats och vilka anläggningar, installationer och tekniska lösningar den har. Därmed omfattas enligt myndighetens bedömning inte eventuella fossila produkter som används för att hindra att motorer ”skär”, dvs. smörjolja, eller fossila produkter som används för flygoperatörernas behov, såsom flygbränsle och avisningsvätska. Av proportionalitetsskäl och med hänsyn taget till syftet med de bidrag som kommuner kan söka är att hantera flygplatsernas driftunderskott, gör myndigheten vidare bedömningen att inte heller fossila material i byggnader och anläggningar, såsom i beläggningen på flygplatsens manöverområden, bör omfattas av krav på fossilfrihet.

Trafikverket har inför kriteriet ”fossilfri” undersökt såväl nationell och internationell reglering som nationella och internationella initiativ och målsättningar på miljöområdet. Trafikverkets utredning har landat i att energisektorns och dess industris beskrivning av vad fossilfri är bör kunna tjäna som utgångspunkt och myndighetens har sedan utvecklat beskrivningarna utifrån de senaste formuleringar vi känner till baserat på nationell och internationell samverkan på energiområdet, framför allt med Statens energimyndighet. Noteras kan härvid att fossilfritt enbart innebär att fossil koldioxid inte släpps ut. Biogen koldioxid kan fortfarande släppas ut vid förbränning, och ändå klassas energin som fossilfri (t.ex. biobränslen och biogas).

Ikraftträdande

För att Trafikverket ska kunna hantera ansökningar från kommuner om fossilfrihet på de icke-statliga flygplatserna behöver ikraftträdande ske i god tid innan Trafikverket beslutar om bidragets storlek. Trafikverket gör

TMALL 0423 PM 3.0

bedömningen att föreskriften behöver kunna träda i kraft innan utgången av 2025.

Bestämmelsen om sista ansökningsdatum föreslås tillämpas första gången den 1 september 2026. Detta ger berörda kommuner tid att anpassa sina interna rutiner och planeringsprocesser.

Det bedöms inte finnas något behov av speciella informationsinsatser. Trafikverket har etablerade kontaktytor med alla flygplatser och kommuner som har rätt att ansöka om bidrag enligt 3 § förordningen och har därmed goda möjligheter att informera om förslag och förutsättningar för ansökan. Trafikverket bedömer därmed att det är tillräckligt med att ta fram en föreskrift och att informera i anslutning till de ordinarie informationskanaler som redan är etablerade mellan myndigheten och berörda.

Utvärdering av konsekvenser

Kommuner som har erhållit statsstöd ska årligen redovisa flygplatsernas resultat i form av underskott eller överskott, att kommunen har beviljats bidrag i enlighet med den statödsrättsliga grund som angavs vid ansökan samt att bidraget har kommit till avsedd användning under verksamhetsåret till Trafikverket. Trafikverket kommer att utvärdera föreskrifterna i anslutning till denna redovisning.

Konsekvenser av regleringen

Följande konsekvenser har identifierats.

- Definition av flygplatsverksamhet
    - Risk att definitionen är för vidlyftig/snäv.
- Definition av fossilfri
    - Risk är att ambitionen sätt för högt/för lågt
- En viss fördröjning genom att vi tagit fram en TRVFS

Det är en extra miljon som tas från kollektivet. Det gör att det är viktigt att det är förutsägbart.

Överensstämmelse med EU-rätt

Förslaget överensstämmer med och går inte utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

TMALL 0423 PM 3.0

Skapat av
Morén Åsa, PLga

Dokumentdatum
2025-10-16

Dokumentegenskaper: *Skapat av Morén Åsa, PLga* Ärendenummer *TRV 2025/51236*, Dokumentdatum *2025-10-16*, Konfidentialitetsnivå *[Konfidentialitetsnivå]*, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.