

Öppet brev till politiker och beslutsfattare
angående den pågående revisionen av EU-
förordning 261/2004 Flygpassagerares
rättigheter

Stockholm 2025-10-21

Ref -

Öppet brev till politiker och beslutsfattare angående den pågående revisionen av EU-förordning 261/2004 – Flygpassagerares rättigheter

1. Inledning och sammanfattning

Detta brev handlar om den pågående revisionen av EU-förordning 261/2004 om flygpassagerares rättigheter. Reformen har stor betydelse för både resenärer och flygbranschen, eftersom den avgör hur förseningar, inställda flyg och ersättningar ska hanteras framöver.

Transportföretagen Flyg delar målet om ett starkt passagerarskydd men anser att de nu föreslagna ändringarna riskerar att försämra både resenärernas upplevelse och flygets hållbarhet. EU har redan världens starkaste konsumentskydd för flygpassagerare, och det är viktigt att reformen inte leder till ökade kostnader, fler förseningar och mindre flexibilitet.

Vi uppmanar därför regering och svenska EU-ledamöter att i det fortsatta arbetet stödja två centrala förändringar:

- Höjda ersättningströsklar vid förseningar till mer realistiska nivåer (5 timmar för alla flyg, eller 4–6 timmar beroende på distans).
- Avvisande av förslaget om obligatoriskt gratis kabinbagage, som riskerar att öka utsläppen, förseningarna och biljettpriserna.

En sådan reform skulle stärka passagerarskyddet, minska störningar, värna konkurrenskraften och bidra till ett mer hållbart europeiskt flyg.

2. EU:s passagerarrättsreform – för bättre resenärsupplevelser och ett hållbart flyg

Den pågående översynen av EU:s passagerarrättsregler (EU261) är av avgörande betydelse – inte bara för resenärerna utan för hela Europas flygsektor och dess förmåga att vara konkurrenskraftig och hållbar. Syftet att stärka passagerarskyddet är viktigt och delas av alla, men vissa av de föreslagna förändringarna riskerar tyvärr att få motsatt effekt: sämre reseupplevelser, fler förseningar och högre utsläpp.



EU har redan världens starkaste konsumentskydd för flygpassagerare – och dessutom ett skydd som särskiljer flyget från samtliga andra kollektiva trafikslag. Inga andra resenärer, vare sig inom tåg-, buss- eller färjetrafiken, har motsvarande rätt till ekonomisk kompensation, assistans och ombokning.

Det är värt att påminna om att arbetet med att revidera förordningen ursprungligen inleddes för att skapa en mer hanterbar situation för flygbolagen och samtidigt göra det enklare för passagerarna att kunna utöva sina rättigheter. Revisionens syfte var alltså att nå en bättre balans mellan resenärsskydd och operativ verklighet. De nu aktuella förslagen riskerar däremot att leda till det motsatta – ökad komplexitet, högre kostnader och sämre punktlighet.

3. Ersättningsregler och förseningströsklar

Ett exempel gäller ersättningsreglerna vid förseningar. Dagens tretimmarsgräns tvingar ofta flygbolag att fatta snabba operativa beslut som leder till inställda flyg, längre förseningar och begränsade möjligheter till ombokning. Med en högre tröskel på fem timmar skulle upp till 6,5 miljoner passagerare varje år – motsvarande 40 procent av alla som i dag drabbas av långa förseningar – kunna få kortare väntetider i stället för inställda flyg. Det skulle också ge större möjligheter att boka om resenärer till mer direkta och anpassade alternativ, något som är särskilt viktigt för äldre och andra sårbara resenärer. Att höja tröskeln handlar därför inte om att försvaga resenärernas rättigheter – utan om att skapa ett system som faktiskt fungerar bättre för dem.

Det är också viktigt att skilja mellan förseningar och inställda flyg. Inställningar kan ofta hanteras i förväg, medan förseningar uppstår plötsligt och kräver tid att lösa på ett säkert sätt. Målet bör alltid vara att passagerare kommer fram – om än senare – hellre än att flyg ställs in.

Förslagen om 5-, 9- och 12-timmarsgränser härstammar dessutom från EU-kommissionens eget ursprungliga reformförslag från 2013, vars syfte var att skapa ett mer hanterbart och rättssäkert system som gynnar både passagerare och flygbolag. Denna linje hade också ett brett stöd i Sverige – från flygbranschen, domstolar och tillsynsmyndigheter – som under tidigare samråd med EU-kommissionen framhöll behovet av mer realistiska tidsgränser för förseningar.

Förseningar och inställda avgångar är något som alla flygbolag vill undvika eftersom det leder till missnöjda passagerare och stora kostnader. De allra flesta resenärer föredrar att komma fram till sin destination lite senare än att få kompensation. Med utökad tidströskel får flygbolagen en mer rimlig möjlighet att kunna vidta åtgärder som minskar de negativa konsekvenserna för resenärerna.

Rimliga och konkurrensneutrala regler

Europeiska flygbolag verkar i en av världens mest reglerade marknader, medan många konkurrenter utanför EU – exempelvis i USA, Kina och Förenade Arabemiraten – saknar motsvarande kompensationskrav helt. Det skapar ett strukturellt kostnadsunderskott för europeiska bolag som redan i dag brottas med höga klimatkrav, höga skatter och en svag marknad.

Den ekonomiska effekten av de föreslagna ändringarna är betydande. Enligt den studie som konsultföretaget Steer tagit fram för EU-kommissionen beräknas de totala kostnaderna för

EU261 – alltså kostnaderna för förseningar och inställda flyg – öka från 8,1 miljarder euro (cirka 93 miljarder kronor) år 2019 till 9,2 miljarder euro (cirka 106 miljarder kronor) år 2030.¹ Den genomsnittliga EU261-kostnaden per passagerare och flygning är således i dag cirka 8 euro – motsvarande ungefär 90 kronor. Men om Europaparlamentets förslag blir verklighet uppskattar IATA att kostnaden kan stiga till 15 miljarder euro per år – cirka 170 miljarder kronor – vilket motsvarar ungefär 15 euro eller 170 kronor per biljett och flygning.

Detta illustrerar tydligt hur snabbt den ekonomiska bördan kan växa och hur nödvändigt det är med en balanserad reform som utgår från verkliga operativa förutsättningar och som även tar hänsyn till flygbolagens ekonomiska situation.

Ett tydligt och gemensamt EU-ramverk för ”extraordinära omständigheter” behövs också för att skapa rättssäkerhet och likabehandling mellan medlemsländer – en fråga som är central för både passagerare och bransch.

Nuvarande situation innebär dessutom uppenbara konkurrensnackdelar både gentemot andra trafikslag och gentemot utländska flygmarknader. Ett överreglerat system riskerar att driva upp biljettpriserna och minska tillgängligheten, särskilt för pris- och regionkänsliga resenärer.

4. Förslag om obligatoriskt gratis kabinbagage

Ett annat förslag gäller införandet av obligatoriskt kostnadsfritt kabinbagage – i vissa versioner till och med två väskor per passagerare. Det låter tilltalande, men skulle i praktiken få negativa konsekvenser för både miljö, resenärer och flygbolag. Varje extra kilo ombord ökar bränsleförbrukningen och därmed utsläppen. Att på EU-nivå uppmuntra till tyngre kabiner går helt emot utsläppsreduktionsmålen i Fit for 55 och ReFuelEU.

Om alla resenärer skulle ta med två handbagage så får de inte plats ombord då det finns en fysisk begränsning i kabinen. De flesta flygplansmodeller som trafikerar Europa har plats för 190 passagerare och cirka 80 handbagage i hatthyllorna. Det innebär att hälften av resenärernas handbagage skulle behöva lastas om. Det är högst oklart hur detta ska hanteras rent praktiskt och vilka resenärers bagage ska prioriteras. Detta skulle även leda till förseningar och extra arbetsbörda för personalen ombord och i gaten som måste hantera detta.

De flesta resenärer uppskattar valfriheten att bara behöva betala för det de behöver. Om alla ska få ta med sig två handbagage ombord kommer det leda till dyrare flygbiljetter och blir orättvist mot de som hellre hade köpt en billigare flygbiljett utan extra handbagage inkluderat.

Det är dessutom orättvist: i dag väljer omkring 30–40 procent av passagerarna på populära rutter att resa utan extra kabinväska. Om alla tvingas betala för ”gratis” bagage innebär det att de som redan betalat för incheckat bagage subventionerar andras val. Därtill är utrymmet i bagagehyllorna fysiskt begränsat. Överfulla kabiner leder till längre boarding, fler förseningar, risk för personskador och ökade kostnader. Internationella luftfartsorganisationen IATA har redan varnat för att ett sådant krav skulle ge högre biljettpriser och mer frustration vid gaten.

¹ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1>

5. Ett svenskt perspektiv

För Sverige – med långa avstånd och stora regionala skillnader – är det särskilt viktigt att reglerna inte missgynnar resenärer i glesare delar av EU. Likvärdiga regler måste gälla oavsett geografiskt läge.

Den svenska flygmarknaden befinner sig redan i en mycket pressad situation. Trafiken ligger fortfarande långt under nivåerna före pandemin, Arlanda går betydligt sämre än flygplatserna i våra grannländer, och flera regionala flygplatser kämpar för sin överlevnad. Samtidigt ökar systemkostnaderna snabbt – från infrastruktur till bränsle och avgifter till nya klimatrelaterade krav – vilket särskilt drabbar inrikeslinjer och regional trafik.

Vårt land är beroende av ett välfungerande flygsystem för att hålla ihop regioner och skapa tillväxt i hela landet. Den svaga inrikesmarknaden har redan krävt statliga stödinsatser till flygplatser och viktiga linjer. Att samtidigt lägga på nya EU-regler som ökar kostnaderna och försämrar effektiviteten vore kontraproduktivt – särskilt i en tid då branschen måste investera stora summor i hållbarhetsarbete och infrastruktur.

6. Vår uppmaning

Mot denna bakgrund uppmanar vi regeringen och svenska ledamöter i Europaparlamentet att stödja en pragmatisk och balanserad reform av EU:s passagerarrättsregler. En reform som:

- höjer ersättningströsklarna till realistiska nivåer (antingen fem timmar för alla flyg, eller fyra timmar för kort- och medeldistans samt sex timmar för långdistans), och
- avvisar förslaget om obligatoriskt gratis kabinbagage, som är miljömässigt skadligt, orättvist mot resenärer som måste betala för extra bagage trots att de inte behöver det, operativt ohållbart eftersom alla kabinväskor ändå inte skulle få plats ombord och hanteringen av överflödet riskerar att försämma arbetsmiljön för personal ombord och vid gaten, samt förorsaka förseningar.

Detta skulle samtidigt stärka passagerarskyddet, minska förseningarna, värna konkurrenskraften och bidra till ett mer hållbart europeiskt flyg.

Med vänlig hälsning,

Fredrik Kämpfe

Branschchef, Transportföretagen Flyg

Om Transportföretagen Flyg

Transportföretagen Flyg är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen. Våra 95 medlemsföretag representerar bland annat flygbolag, flygplatser, flygtrafikledning, drönaroperatörer, flygskolor, service- och underhållsverksamheter samt marktjänst- och handlingbolag. Flera av våra medlemmar är centrala aktörer i genomförandet av klimatomställningen inom luftfarten, inte minst i övergången till hållbara flygbränslen.

Transportföretagen Flyg verkar för att skapa långsiktiga och kostnadseffektiva förutsättningar för en konkurrenskraftig, säker och fossilfri svensk flygmarknad. I detta arbete är det avgörande att reglering och tillsyn utformas på ett sätt som möjliggör för branschen att fokusera resurserna där de ger störst effekt – både klimatmässigt och verksamhetsmässigt, och att hålla nere kostnaderna och administrationen för företagen.

Bilaga: A4E information angående tidsgränserna för förseningsersättning

