



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I LINKÖPING**

DOM
2026-03-30
Meddelad i Linköping

Mål nr
3212-25
3397-25

KLAGANDE

1. Gabna sameby, 897300-1152
2. Laevas sameby, 897300-1160

Ombud för 1 och 2: Förbundsjurist Jenny Wik Karlsson

MOTPARTER

1. Heliskiguides Sweden AB, 556817-0715
2. Niehku Adventure AB, 556593-9054

Ombud för 1 och 2: Advokat Anders Uhnér
Advokatfirma Tornet AB

3. Transportstyrelsen

ÖVERKLAGADE BESLUT

Transportstyrelsens beslut den 23 april 2025

- dnr TSL 2025-1883, se bilaga 1 (mål nr 3212-25)
- dnr TSL 2025-1884, se bilaga 2 (mål nr 3397-25)

SAKEN

Tillfälliga restriktionsområden för luftfart enligt luftfartsförordningen (2010:770)

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten bifaller överklagandena på så sätt att Transportstyrelsens beslut att avslå Gabna sameby och Laevas samebys ansökningar om upprättande av restriktionsområden i Abisko- och Kebnekaisefjällen upphävs.

Förvaltningsrättens beslut om inhibition den 2 maj (mål nr 3212-25) och 7 maj (mål nr 3397-25) 2025 upphör härmed att gälla.

Avgörandet är elektroniskt undertecknat

BAKGRUND OCH YRKANDEN

Gabna och Laevas samebyar (härefter samebyarna) ansökte hos Transportstyrelsen om upprättande av tillfälliga restriktionsområden för luftfart över Abisko- och Kebnekaiseområdena under perioden den 1–14 maj 2025 med syfte att skydda ren och därtill kalvande vajor från yttre störningar under en mycket känslig tid.

Transportstyrelsen avslog genom de överklagade besluten *samebyarnas* ansökningar. Skälen för *Transportstyrelsens* beslut framgår av bilaga 1 och bilaga 2.

Samebyarna överklagar *Transportstyrelsens* beslut och yrkar att flygförbud införs i enlighet med *samebyarnas* ansökningar.

Transportstyrelsen vidhåller sina beslut.

Heliskiguide Sweden AB och Niehku Adventure AB (härefter bolagen) har ansett att *samebyarnas* överklaganden ska avslås.

VAD PARTERNA SAMMANFATTNINGSVIS ANFÖR

Samebyarna

Transportstyrelsen har tidigare år hört sammat *samebyarnas* behov om tillfälliga restriktionsområden. Att renen inför, under och strax efter kalvning är extra störningskänslig är enligt *samebyarnas* uppfattning ostridigt och det har vidimerats av Sametinget samt Länsstyrelsen. Grunden för ansökan utgörs av behovet av skydd för renen, men också till skydd för natur och miljö. Restriktionsområdet syftar till att incidenter inte ska ske och det är således inte fråga om att agera reaktivt på uppkommen skada eller för att vinna konkurrens-

fördelar. Renskötseln vilar inte enbart på kommersiella grunder utan är en erkänd rättighetsburen verksamhet, med stöd i grundlagen, folkrätten och rättspraxis. Det föreligger en mycket hög sannolikhet att renar vistas i området. Det går inte alltid på förhand att förutse exakt var renarna befinner sig inom det aktuella ansökta restriktionsområdet. De dokumentations- och redovisningskrav som Transportstyrelsen ställt måste ses som näst intill omöjliga att tillämpa utifrån renskötselns utövande och karaktär, eftersom dessa krav i princip förutsätter att renskötseln är statisk och att renen inte rör sig nämnvärt. Renens förflyttning styrs av väder, vind och påverkan av yttre faktorer som exempelvis mänsklig aktivitet. De redovisningar som samebyn gjort av vilka negativa effekter som heliskiverksamhet har, i kombination med bedömningen av positiva effekter som tidigare flygrestriktionsområden har haft, utgör mer än väl tillräckligt underlag för att i likhet med tidigare år bevilja ett flygrestriktionsområde även 2025. Uppgifterna bygger på generationsöverskridande empirisk kunskap och direkt iakttagelse, som enligt både svensk rätt och internationell urfolksrätt ska tillmätas särskild vikt. Det är ostridigt att ett uteblivet skydd för renen riskerar att försvåra renskötseln och den samiska kulturutövningen i ett känsligt skede (kalvning/vårvinter), medan ett flygförbud för bolagen och dess verksamhet endast innebär en tidsmässig (14 dagar) och geografiskt mycket begränsad inskränkning. Allemansrätten är en viktig princip i svensk rätt, men inte obegränsad. Viss kommersiell verksamhet kan ske med stöd av allemansrätten, exempelvis guidade vandringar, men det gäller endast så länge verksamheten sker på ett sätt som inte innebär intrång, störning eller miljöpåverkan.

Renar på vårvinterbete samt under kalvningsperioden är väldigt störningskänsliga. Renar som utsätts för stress minskar sitt betesintag på grund av minskad betesro. Om renen ständigt utsätts för störning och förflyttning, leder det till att renen inte ges tillfälle att vila, vilket i sin tur leder till sämre djurhälsa. En sämre djurhälsa innebär också att renen inte behåller den energi som är nödvändig för att klara kalvningsperioden. Utifrån en proportionalitetsbedömning kan det inte ses som motiverat att enskilda turistföretagare som

bedriver verksamhet för rekreationssyfte väger tyngre än skyddsintresset för renen, miljön och naturen. Inte minst med beaktande att det rör sig om en mycket begränsad period då renarna behöver betesro för att tillgodogöra sig energi och hushålla med den under kalvningsperioden. Den omständighet att företag som har ekonomiska intressen i saken ifrågasätter samebyarnas uppgifter, måste vägas mot att två myndigheter med både lokalkännedom och kunskap om renskötselns utövande har vidimerat att samebyn kommer att ha renar på fjället inom området ansökt period.

Samebyarna har svårt att förstå vad Transportstyrelsen vill påvisa med påståendet angående att samebyarna själva använder sig av helikopter vid rendrivning, särskilt mot bakgrund av att Transportstyrelsen är medveten om att samebyarnas rendrivning med helikopter inte sker under kalvningssäsongen.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har tidigare år beviljat upprättandet av restriktionsområden utifrån främst samebyarnas uppgifter om att ren skadats och förorsakats på grund av helikopterflygningar samt att länsstyrelsen samtliga år ställt sig positiv till ansökningarna. Något underlag som stöd för dessa uttalanden har dock inte framkommit vare sig tidigare år eller i 2025 års ärenden. Samebyarna har inte kunnat visa på några konkreta positiva konsekvenser av restriktionsområdena tidigare år. Positiva effekter i form av betesro, bättre hull och större och friskare kalvar utgör enligt Transportstyrelsen i sig inte tillräckliga skäl till att upprätta ett restriktionsområde som inskränker luftfarten. Det är inte heller visat i vilken grad det är just de tidigare restriktionsområdena som inverkat i dessa positiva effekter. Sammantaget anser Transportstyrelsen att samebyarna inte i tillräckligt stor grad påvisar att ett restriktionsområde inverkar på renarnas välmående att det motiverar den inskränkning i luftrummet som ett restriktionsområde innebär.

Att stänga av ett luftrum genom att skapa ett restriktionsområde, är en ingripande åtgärd som måste vara grundad på ett tydligt och visat behov. Den skada som en avstängning av ett luftrum innebär måste stå i proportion till syftet med avstängningen. Transportstyrelsen såg det som nödvändigt att förena besluten gällande år 2024 med ett antal villkor för att säkerställa att restriktionsområdena användes på ett korrekt sätt, sett till bestämmelserna om bl.a. flexibelt nyttjande av luftrummet. Samebyarna följde inte villkoren fullt ut, vilket även var skäl till att Transportstyrelsen övervägde att återkalla besluten. Transportstyrelsens möjlighet att återkalla besluten på den grunden upphörde dock i samband med att förvaltningsrätten interimistiskt förordnade att restriktionsområdena skulle gälla utan villkor. Det faktum att Gabna sameby anfört att villkoren som beslutades om 2024 praktiskt inte går att leva upp till samt att Laevas sameby inte återkommit med svar visar att samebyarna inte har möjlighet att verifiera var renen befunnit sig vid de relevanta tidpunkterna, trots att samebyarna samtidigt gör gällande att sådan kännedom föreligger. Transportstyrelsen ställer sig därmed frågande till varför samebyarna varken under tiden för upprättande, eller den närmsta tiden efter, kan visa på var deras renar befunnit sig. Eftersom det finns motstridiga uppgifter från luftrumsanvändare, som menar på att ren inte befinner sig i de aktuella områdena, anser Transportstyrelsen att det åligger samebyarna att inkomma med någon form av konkret underlag till stöd för deras ansökningar. Det går därmed inte med tillräcklig säkerhet att fastställa att ren och kalvande vajor kommer att befinna sig inom hela de sökta områdena under hela de sökta perioderna. Om en sektorisering inte kan ske, ser Transportstyrelsen heller inget utrymme för ett beviljande. Saknas förutsättningar att följa villkoren saknas även möjlighet att upprätta ett sektoriserat restriktionsområde med de villkor Transportstyrelsen anser är nödvändiga.

Transportstyrelsen har prövat samebyarnas ansökan utifrån det faktum att restriktioner för luftfarten är en ingripande åtgärd som påverkar all luftfart i ett område. En sådan inskränkning och bedömning måste värderas och bedömas

utifrån syftet med en ansökan och det behov som presenterats av den sökande. Det är därför inte de påstått motstående intressena ”renskötsel” och ”heliskiing” som utgör ramarna för aktuell prövning och prövningen är således inte inskränkt till att väga dessa intressen mot varandra. Vad generellt avser frågan om behovet av ett restriktionsområde för att skydda renen behöver samebyarna göra sannolikt att renhjorden kommer finna sig inom restriktionsområdena under aktuella datum och, vad avser frågan om sektorisering, att renen kommer finna sig inom hela områdena hela tiden samt att renen tar skada av den helikopter-verksamhet som bedrivs. Transportstyrelsen har, i samband med tidigare ansökningar, efterfrågat underlag från tiden före det första restriktionsområdet om de skadliga effekterna av helikopterflygningar (skadade och förolyckade renar samt kastade foster) samt underlag som visar på de positiva effekterna av restriktionsområdena. Utöver allmänna påståenden och samebyarnas egna bedömningar, samt allmänna uttalanden av Sametinget och Länsstyrelsen i Norrbottens län, har inget material presenterats som kan ligga till grund för ett beslut. Transportstyrelsen har även kännedom om att samebyarna själva brukar helikopter för att driva renarna, och gör så på relativt nära håll.

Om aktuella överklaganden vinner bifall anser Transportstyrelsen att konsekvenserna blir svåra att överblicka, men myndigheten ser initialt en risk med att fler kommer att ansöka om restriktionsområden utan att Transportstyrelsen kan ställa krav på underlag till stöd därför.

Bolagen

Antalet gästnätter i Niehku Adventure AB:s lodge uppgår under säsong till cirka 1 500 nätter. Flygförbud får därmed mycket stora ekonomiska konsekvenser för bolaget och kommer att påverka många arbetstillfällen. De flygförbud som beslutats tidigare av Transportstyrelsen och nu senast genom beslut av förvaltningsrätten riskerar sysselsättning, övriga aktörer i Kirunas turismnäring och gjorda investeringar. För Heliskiguide Sweden AB sträcker

sig säsongen från mitten av mars till senare delen av maj. I sammanhanget bör anmärkas att för 2024 års säsong var de restriktionsområden som då upprättades sektorsindelade till följd att bolagens verksamheter. Trots inskränkningar kunde verksamheten fortsätta, om än inte fullt ut. Restriktionen om två veckor är inom bolagens högsäsong. Säsongen för heliski är cirka tio veckor lång och flygförbudet 2025 om två veckor innebar ett inkomstbortfall för bolagen om 20 procent. Ur ett proportionalitetsperspektiv är skadan för bolagen avsevärt större än för samebyarna som vid rennäringens utövande skall visa hänsyn till andra intressen. Samebyarna har inte heller visat att någon olägenhet av betydelse uppkommit för rennäringen.

Det kan noteras att bolagen med anledning av förvaltningsrättens interimistiska beslut 2025 tagit emot avbokningar från gäster som planerat att åka heliskiing. Även för kommande år har det kommit avbokningar med anledning av osäkerheten om heliskiing kan utföras. Osäkerheten om att områdena kommer att stängas har medfört att bolagens varumärken ifrågasätts och en förbrukning av bolagens förtroendekapital mot sina kunder. Under cirka 25 år, d.v.s. innan 2022 års säsong, hade bolagen och berörda samebyar fortlöpande kommunikation och samråd om var renen befann sig för att undvika störning. Bolagens erfarenhet av renen som störningskänslig är att den inte störs nämnvärt av överflygningar. Störande är däremot skidåkare som tyst och plötsligt dyker upp i närheten av renen. Av denna anledning undviker bolagen heliskiing där det finns ren.

Samebyarna har inte gjort sannolikt att ren skulle befinna sig i området eller att ren skadats, förolyckats eller störts. Som angetts under remissrundorna inför Transportstyrelsen beslut har inte ren upptäckts vid bolagens flygningar. Det är således inte sannolikt att ren befunnits sig i de sökta restriktionsområdena. Bolagen kan inte heller se vilka grunder och lagrum som samebyarna åberopar till stöd för att urfolksrättigheter skall beaktas när restriktionsområden skall inrättas.

Av 65 § rennäringslagen framgår att vid rennäringsens utövande skall hänsyn tas till andra intressen. Heliskiing är ett sådant intresse. Utövandet av heliskiing är ett utnyttjande av allemansrätten, en rätt som är grundlagsskyddad och som sådan inte får inskränkas. De helikoptertransporter som utnyttjas för heliskiing planeras och utförs för att inte störa rennäringen.

Det finns en reglering om hur lufttrafik skall bedrivas med hänsyn till såväl person som egendom, i detta fall renen som egendom. De flygbolag bolagen anlitar har omfattande erfarenhet av flygningar i fjällen och hänsynstagande till renen. Flygbolagen anlitas även av samebyar för rendrivning, så piloterna har stor erfarenhet av hur renen reagerar på lufttrafiken. I sammanhanget bör också anföras att flygning och landning vid behov filmas för att dokumentera att flygningen skett utan störning på såväl renar som vilt djurliv.

Bolagens påstående om att det inte finns ren i området och att ren inte skadats eller förolyckats av verksamheten samt att bolagen undviker att landa, för det fall ren skulle befinna sig i området, skall tillmätas stor betydelse. Samebyarna gör gällande att deras ansökan om restriktionsområden utgörs av behov för renen men också till skydd för natur och miljö. Här bör anmärkas att målet gäller huruvida renen skall skyddas, inte skydd för natur och miljö i en vidare mening. Det föreligger inte heller något allmänt intresse av att skydda renen. Samebyarna har inte uppdraget eller kompetensen att ansöka om restriktionsområde för luftfart med anledning av natur- eller miljövård.

Såvitt avser yttrandena från länsstyrelsen respektive Sametinget konstaterar bolagen att myndigheterna inte uttalat sig om de har kännedom om att ren skulle ha skadats, förolyckats eller störts av heliskiverksamheten. Det är samebyarna som skall göra sannolikt att det föreligger ett behov. Samebyarna har inte i årets ansökan, liksom tidigare år, inkommit med något underlag som styrker att ren förolyckats, skadats eller störts av heliskiverksamheten. Detta skall ställas mot bolagens behov av fri luftfart. Samebyarna har inte visat att

det befinner sig ren i någon större omfattning i berörda områden. Rennäringen har att tåla även andra verksamheter än rennäring inom samebyarnas område. Heliskiing är en sådan. Heliskiverksamheten medför inga intrång, störningar eller miljöpåverkan som är så intensiv eller olämplig med hänsyn till växt och djurliv att den skall förbjudas. Målen handlar om det funnits ren i restriktionsområdena, om heliskiverksamheten medfört skada och om samebyarna kunnat styrka såväl förekomsten av ren som skada. Samebyarna har inte styrkt eller gjort sannolikt att så är fallet.

Övrig utredning i målet

Transportstyrelsen har remitterat samebyarnas respektive ansökan om upprättande av tillfälliga restriktionsområden till bl.a. Länsstyrelsen i Norrbottens län som i yttrande anför att myndigheten inte har något att erinra mot att Transportstyrelsen beslutar om upprättande av aktuella restriktionsområden och till stöd för sin inställning bl.a. fört fram följande. Flygförbudet är positivt för det rörliga friluftslivet till följd av minskat buller och en stärkt upplevelse av orörd natur. Perioden som ansökan gäller är en känslig period för djurlivet och ett flygförbud i maj månad kan bidra med en positiv påverkan på det övriga djurlivet i området. Restriktionsområdet omfattar i båda fallen viktiga leder för det rörliga friluftslivet, både sommar- och vintertid. Länsstyrelsens personal har inte kört skoter i aktuella områden just för att inte störa renarna. Betet i skogen har varierat stort och de flesta som från början hade tagit ner renarna är åter på fjället, eftersom betet inte är tillräckligt bra i skogen.

Sametinget har i yttrande till Transportstyrelsen tillstyrkt samebyarnas respektive ansökan med beaktande av renarnas behov av betesro under den period där renarna är som mest störningskänsliga efter en vinter med svåra betesförhållanden samt inför och under kalvningsperioden. Till stöd för sin inställning har Sametinget bl.a. fört fram följande. Den aktuella perioden utgör kalvningsperiod för renen och är således en period där renen är mycket känslig

från yttre störningar. På grund av de rådande betesförutsättningarna befinner det sig mycket ren i området. De aktuella områdena ligger inom samebyarnas åretruntmarker och vårbetesmarker som även utgör kalvningsland. Därför kommer renar, med stor sannolikhet, befinna sig i de aktuella områdena under den tid som ansökan gäller. Betesro är en förutsättning för renens överlevnad och välmående. Studier på terrängkörningens påverkan på renar visar bl.a. att renar reagerar starkare om störningskällan kommer ovanifrån. Bedömning av påverkan från en verksamhet behöver inkludera kunskap om renskötsel. Detta ställer stora krav på den som utför bedömningen.

SKÄLEN FÖR AVGÖRANDET

Tillämpliga bestämmelser m.m.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får av militära skäl meddela föreskrifter eller i ett enskilt fall besluta om inskränkningar av eller förbud mot luftfart inom viss del av landet (restriktionsområde). Sådana föreskrifter eller beslut får också meddelas om det behövs av hänsyn till allmän ordning och säkerhet, friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning. Föreskrifter som medför förbud mot luftfart, och inte enbart inskränkningar, och som meddelas av en annan myndighet än regeringen får avse förbud under högst två veckor (1 kap. 12 och 13 §§ luftfartslagen [2010:500]).

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett område ska vara restriktionsområde, om det behövs av hänsyn till militär verksamhet eller om allmän ordning och säkerhet kräver det. Om föreskrifterna eller beslutet rör militära förhållanden, ska samråd ske med Försvarsmakten. Vid en inskränkning som avser längre tid än två veckor ska samråd ske med länsstyrelsen. Transportstyrelsen får också meddela föreskrifter om eller i ett enskilt fall besluta att ett område ska vara restriktionsområde, om det behövs

av hänsyn till friluftsliv, natur- eller miljövård eller för att undvika störning vid allmän sammankomst eller offentlig tillställning av större omfattning. Samråd ska ske med länsstyrelsen (1 kap. 14 och 16 §§ luftfartsförordningen).

Förvaltningsrättens bedömning

Tiden för de tillfälliga restriktionsområdena har passerat. Samebyarna får dock anses ha ett befogat intresse av att få de överklagade besluten prövade av domstol.

Inledningsvis noterar förvaltningsrätten följande. Efter överklagande har förvaltningsrätten tidigare prövat Transportstyrelsens beslut om upprättande av motsvarande restriktionsområden för luftfart. I de två fall som beskrivs nedan hade Transportstyrelsen beslutat att upprätta tillfälliga restriktionsområden och det var två bolag inom flyg- och heliskiverksamhet som klagande på besluten.

Förvaltningsrätten avslog genom dom den 7 februari 2023 överklagandet i mål nr 9184-22. Förvaltningsrättens dom överklagades till Kammarrätten i Jönköping, som den 21 november 2023 beslutade att inte meddela prövnings-tillstånd. Kammarrättens beslut överklagades till Högsta förvaltningsdomstolen, som den 18 april 2024 beslutade att inte meddela prövningstillstånd.

Förvaltningsrätten avslog genom dom den 1 mars 2024 överklagandet i mål nr 4064-23. Förvaltningsrättens dom överklagades till Kammarrätten i Jönköping, som den 28 januari 2026 beslutade att inte meddela prövningstillstånd. Kammarrättens beslut har inte överklagats till Högsta förvaltningsdomstolen.

Frågan i målet är om förutsättningarna för att bevilja de ansökta restriktionsområdena för luftfart inom Abisko- och Kebnekaiseområdena finns, med hänsyn till skyddet av natur- eller miljövård, förekomst av ren och i så fall om flygande verksamhet bedöms ha störande och negativ påverkan på ren och

kalvande vajor inom respektive restriktionsområde. Det har inte framkommit skäl att göra olika bedömningar beträffande de i ansökningarna aktuella områdena.

Natur- och miljövård

Såväl 1 kap. 12 § luftfartslagen som 1 kap. 14 § luftfartsförordningen föreskriver att det får beslutas om restriktionsområde om det behövs av hänsyn till natur- eller miljövård. Någon definition av begreppet natur- eller miljövård saknas i förarbetena till luftfartslagen. Luftfartsförordningen saknar som förordning helt förarbeten. Vad som omfattas av begreppet natur- eller miljövård har inte heller behandlats i praxis och rättsläget i denna del är oklart.

Natur- och miljövård är allmänna intressen. Även om initiativet till ett sådant restriktionsområde kan komma från en enskild genom till exempel en anmälan är syftet med restriktionsområdet att tillgodose det allmänna intresset. Vid upprättandet av ett restriktionsområde ankommer det därför på Transportstyrelsen att själv se till att natur- och miljövården fredas på det sätt som behövs (jfr Kammarrätten i Jönköpings dom den 28 januari 2026 i mål nr 948-24).

Förvaltningsrätten anser att det framstår som rimligt att viss hänsyn ska kunna tas till renar, liksom annat djurliv, vid inrättande av ett restriktionsområde och att avsaknaden av en definition medför ett visst tolkningsutrymme av begreppet ”natur- eller miljövård” vid tillämpningen av luftfartsförordningen. I avsaknad av fastställd definition anser förvaltningsrätten att det i nu aktuellt hänseende inte finns skäl att skilja ut renen från de ändamål som är avsedda att skyddas genom flygrestriktioner med anledning av natur- eller miljövård i luftfartsförordningens mening.

Förekomst av ren inom aktuella områden och påverkan på densamma

Sametinget har i remissvar till Transportstyrelsen bl.a. anfört att renar med stor sannolikhet kommer befinna sig inom de aktuella områdena under den tid som ansökan gäller. Länsstyrelsen har i remissvar till Transportstyrelsen bl.a. anfört att restriktionsområdet i båda fallen omfattar viktiga leder för det rörliga friluftslivet både sommar- och vintertid. Från samebyarnas sida har framförts att det föreligger en hög sannolikhet att renar vistas inom de aktuella områdena, men att det inte alltid på förhand går att förutse exakt var renarna befinner sig inom de sökta områdena. Transportstyrelsen har ansett sig förhindrad att besluta om de sökta restriktionsområdena på grund av att det inte med säkerhet går att veta om det finns ren och kalvande vajor inom områdena. Förvaltningsrätten anser emellertid att utredningen, med tillräckligt hög grad av sannolikhet, ger stöd för att ren rör sig inom respektive sökt restriktionsområde under aktuell tidsperiod.

Länsstyrelsen har i remissvar till Transportstyrelsen bl.a. anfört att ansökningarna avser en period som är känslig för djurlivet och att ett flygförbud under den aktuella perioden bedöms ha en positiv inverkan på djurlivet i området. Sametinget har i remissvar till Transportstyrelsen bl.a. anfört att den aktuella perioden utgör kalvningsperiod för renen och således en period där renen är mycket känslig för yttre störningar samt att betesro är en förutsättning för renens överlevnad och välmående. Förvaltningsrätten anser att utredningen ger stöd för att renen som förväntas röra sig inom respektive sökta restriktionsområden under aktuell period behöver skyddas från störande helikoptertrafik när renarna är som mest störningskänsliga samt inför, under och strax efter kalvningsperioden.

Sammanfattning

Mot ovan bakgrund, och mot bakgrund av tidigare avgöranden som vunnit laga kraft, avsaknad av uttryckligt författningsstöd samt att restriktionerna omfattar

begränsade områden under en kortare tid, anser förvaltningsrätten att Transportstyrelsen inte har haft rätt att avslå samebyarnas ansökningar på sätt som skett. Överklagandena ska därmed bifallas på så sätt att Transportstyrelsens beslut att avslå samebyarnas ansökningar om upprättande av restriktionsområden i Abisko- och Kebnekaise fjällen ska upphävas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Information om hur man överklagar finns i bilaga 3 (FR-03).

Ronny Idstrand

Chefsrådman

I avgörandet har även nämndemännen Britta Bergström, Roland Björklund och Tiina Rokka deltagit. Föredragande jurist har varit Sofia Molinder.

BeslutDatum
2025-04-23
Ert datum
2025-03-05Dnr/Beteckning
TSL 2025-1883

Kopia till

Länsstyrelsen Norrbottens län
Sametinget
Heliskiguides Sweden AB
Niehku Adventure AB
Abisko Mountain Lodge ABGabna sameby
Box 89
981 22 KirunaFÖRVALTNINGSRÄTTEN
I LINKÖPINGINKOM: 2025-04-28
MÅLNR: 3212-25
AKTBIL: 3

Beslut angående er ansökan om upprättande av restriktionsområde i Abiskofjällen

Transportstyrelsens beslut

Transportstyrelsen avslår Gabna samebys ansökan.

Redogörelse för ärendet

Gabna sameby inkom den 5 mars 2025 med ansökan om tillfälligt upprättat restriktionsområde i Abiskofjällen för perioden 1 maj till och med 14 maj 2025.

Transportstyrelsen har vid två tillfällen begärt in kompletterande uppgifter (10 mars 2025 samt 17 mars 2025) och Gabna sameby har vid båda fallen inkommit med kompletterande uppgifter (11 mars 2025 samt 19 mars 2025).

Transportstyrelsen skickade den 12 mars 2025 en remiss till Länsstyrelsen Norrbottens län och en remiss till Sametinget.

Den 24 mars 2025 skickade Transportstyrelsen en begäran om information i form av foto eller video till dels Niehku Adventure AB, dels Heliskiguides Sweden AB. År 2024 skickade Heliskiguides Sweden AB in filmat material om förekomst av renar i det aktuella området. En förfrågan efter material gjordes därför i år för att eftersöka externt underlag som visar på var renen befinner sig.

Transportstyrelsen skickade den 27 mars 2025 ut en begäran om yttrande kring hur samebyn ställde sig till ett sektorisert restriktionsområde samt om de kommer kunna, och i sådana fall avser, följa samma eller liknande villkor som de som förenades med beslutet 2024. Tillsammans med yttrandet fanns information samt en inbjudan till Gabna sameby att inkomma med ytterligare material som stödjer deras tidigare inkomna påståenden eller argumentation, exempelvis förekomsten av ren inom området just nu, konkreta effekter på renen av tidigare års restriktionsområden, eller incidenter som tydligt haft negativ effekt på renen.

Gabna sameby inkom den 3 april 2025 med yttrande där de anger till viss del nya skäl till varför restriktionsområdet behövs. De menar på att lavinfaran är hög, och exemplifierar detta med lavinolyckan i mars 2025 där två turister omkom och där en helikopter var inblandad. Gabna sameby menar att det finns en uppenbar risk för både renar och renskötare som rör sig i området att råka ut för laviner utlösta av helikoptrar. Gabna sameby avstyrker en sektorsindelning och menar på att Transportstyrelsens bild av att det finns en osäkerhet i var renarna befinner sig under den sökta perioden är felaktig. Snarare menar de på att sannolikheten är mycket stor att renarna kommer befinna sig inom området under den sökta perioden.

Som bemötande till Transportstyrelsens fråga om samebyn kan, och i sådana fall avser, följa de villkor som skulle komma att förenas med ett upprättat restriktionsområde svarar samebyn att de är måna om goda relationer med förvaltningsmyndigheter och arbetar löpande med att bistå myndigheterna på olika vis. De anger vidare att det inte handlar om att samebyn inte vill tillmötesgå Transportstyrelsens villkor, utan att villkoren inte går att uppfylla rent praktiskt.

Gabna sameby anger också att renskötarnas kunskap om renens välmående måste väga tungt i Transportstyrelsens bedömning och att deras bedömning av hur renen rör sig när de är störda och hur nyfödda kalvars välmående påverkats positivt under de korta perioder som det funnits restriktionsområdet svårligen bör kunna ifrågasättas. De anser att det inte ska behöva krävas dokumentation på kastade kalvar eller bärgade kadaver från bortskrämda renar som störtat ned för branter. Renskötare i samebyn säger sig ha iakttagit flera överträdelser till restriktionsområdena tidigare år men även att helikoptrar skrämt iväg renar under resterande delar av året än under kalvningssäsong.

Den 2 april 2025 skickade Transportstyrelsen en remiss till Kiruna kommun samt de företag Transportstyrelsen har kännedom om som blir direkt berörda av restriktionsområdena.

Remissvar

Länsstyrelsen Norrbottens län har i sitt yttrande (dnr 447-2025) angett att de inte har något att erinra mot att Transportstyrelsen beslutar om upprättande av tillfälligt restriktionsområde. Länsstyrelsen avstyrker Transportstyrelsens förslag om upprättande av sektoriserade restriktionsområden.

Länsstyrelsen anger avseende betesförhållanden att snön i området kom mycket sent 2025, vilket lett till att samebyarna inte har kunnat samla renarna i tid för att flytta ner dem till skogen. Detta har inneburit att i Gabna sameby har de flesta renarna stannat kvar på fjället. Länsstyrelsen har ingen kännedom om några incidenter med helikopter och kan inte återge några exempel på konkreta effekter för renen av restriktionsområdena.

Heliskiguides Sweden AB, Niehku Adventure AB och Abisko Mountain Lodge AB inkom den 4 april 2025 med ett gemensamt remissvar. Den 9 april 2025 inkom Heliskiguides Sweden AB med filmat material från Abiskoområdet (enligt uppgift filmat den 9 april 2025).

På Transportstyrelsens frågor anger de att de inte har vetskap om hur renen påverkats av restriktionsområdena, att de inte har vetskap om betesförhållandena i skogslandet men att det på fjället är mycket snö och tjockare snötäcke än tidigare år. De anger även att de aldrig haft incidenter där de skrämt iväg ren eller separerat en vaja från sin kalv. De anger också att de aldrig sett rapporter om skadade eller dödade renar. Företagarna önskar förtydliga att de enbart kan svara för sina egna flygningar och inte för andra operatörer som rör sig i området.

Sametinget anför i sitt yttrande (dnr 5.2.1-2025-694) att de tillstyrker Gabna samebys ansökan och ställer sig tveksam till Transportstyrelsens förslag om sektoriserat restriktionsområde. Sametinget svarar på Transportstyrelsens frågor att de inte har någon vetskap om incidenter eller rapporter om oegentligheter i områdena avseende helikopterflygning och renar, eller om skadade eller dödade renar som har koppling till helikopterflygning i området.

Sametinget anger också att renskötarna behöver flexibilitet, vilket innebär att renskötaren kanske måste ändra tidpunkt för när ett betesområde kan eller ska användas, sättet som en flyttning ska gå till på eller vilken flyttväg som ska väljas.

Skäl för beslut

Tillämpbara författningsbestämmelser

Transportstyrelsen får, med stöd av 1 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770), besluta om att inrätta ett restriktionsområde, om det behövs med hänsyn till militär verksamhet, allmän ordning och säkerhet eller av hänsyn till friluftsliv, natur- eller miljövård.

Enligt 1 kap. 5 § samma förordning ska Transportstyrelsen ange de inskränkningar i rätten till luftfart inom området som behövs. När Transportstyrelsen beslutar om restriktionsområde enligt 1 kap. 4 § andra stycket får beslutet inte utformas så att den luftfart som behövs med hänsyn till Ortsbefolkningens intresse hindras.

Transportstyrelsen ska följa de principer som läggs fram i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för flexibel användning av luftrummet. Principerna ställer krav på användandet av luftrummet och att det inte får inskränkas mer än vad som är nödvändigt. Transportstyrelsen måste därför med tillräcklig säkerhet kunna konstatera att det föreligger faktiska skäl för att upprätta restriktionsområde.

Behövs ett restriktionsområde för att skydda renen?

Transportstyrelsen har tidigare år beviljat upprättandet av restriktionsområde utifrån främst samebyns uppgifter om att ren skadats och förorsakats på grund av helikopterflygningar. Något underlag som stöd för dessa uttalanden har dock inte framkommit vare sig tidigare år eller i årets ärende.

Transportstyrelsen har avseende årets ansökan bedömt det som nödvändigt att få en bild av vilken positiv effekt restriktionsområdena 2023 och 2024 haft på samebyns renar. Transportstyrelsen har därför efterfrågat dokumenterade effekter av restriktionsområdena Gabna sameby fått upprättade 2023 samt 2024. Myndigheten har även efterfrågat konkretiserade exempel på vilka ödesdigra konsekvenser¹ helikopterflygningar haft på samebyns renar samt underlag som visar på dokumenterade händelser där renar skadats eller dödats som en följd av helikopterflygningar.

Gabna sameby har inte kunnat visa på några konkreta positiva konsekvenser av restriktionsområdena tidigare år. De anger därtill att de inte har bilder på några händelser efter helikopterflygningar eftersom att renskötarna inte har utrustning med sig som kan ta foto eller spela in video. De anger att renskötarna på håll sett helikoptrar landa på bergstoppar där det finns ren och sedan landat strax intill betande renar som då skrämts iväg. Gabna sameby menar dock att restriktionsområdena haft effekten att renarna är mer välmående och att kalvarna är friskare och fetare och därmed har högre överlevnadschanser.

För att vidare försöka få in information kring vilka konsekvenser helikopterflygningar kan ha haft på renen har Transportstyrelsen även efterfrågat information om Gabna sameby under 2023 och 2024 polisanmält händelser enligt 94 § rennäringslag (1971:437) eller begärt ersättning för skada enligt 92 § samma lag men enligt allmänna skadestandsregler. Myndigheten har även efterfrågat om antalet incidenter med helikopterflygningar enligt Gabna sameby förändrats under 2023 och 2024 som en följd av restriktionsområdena.

I sitt svar redogör Gabna sameby inte för om de gjort polisanmälningar eller begärt ersättning enligt 94 § respektive 92 § rennäringslag (1971:437) vid de tillfällen samebyn ansett att helikoptrar orsakat skada². Transportstyrelsen tolkar detta som att samebyn därmed inte gjort något av det efterfrågade, trots incidenter. Att Gabna sameby underlåtit att anmäla överträdelser trots att man iakttagit dem får i sammanhanget ses som besvärande och något

¹ Gabna sameby har i sin motivering i ansökan själva angivit att ”den omfattande helikopterflygningen i området medför ödesdigra konsekvenser för [...] renarna...”, utan att i ansökan konkretisera vad konsekvenserna de facto är.

² Transportstyrelsens bild av Gabna samebys svar är att detta gäller oaktat när restriktionsområdena varit upprättade tidigare år.

som försvårar myndighetens möjligheter att bedöma helikopterflygningarnas konsekvenser. Detta särskilt eftersom att Transportstyrelsen under de senaste åren efterfrågat konkreta uppgifter kring konsekvenserna på renen av helikopterflygningar.

Transportstyrelsen anser att Gabna sameby i årets ansökan inte har kunnat påvisa att tidigare restriktionsområden har haft en effekt på renen där färre djur omkommit eller skadats som en följd av att helikopterflygning inte förekommit. Gabna sameby säger förvisso att de ser positiva effekter i form av betesro, bättre hull och större och friskare kalvar. Transportstyrelsen menar dock på att dessa effekter inte i sig utgör tillräckliga skäl till att upprätta ett restriktionsområde som inskränker luftfarten. Det är inte heller visat i vilken grad det är just de tidigare restriktionsområdena som inverkat i dessa positiva effekter.

Transportstyrelsen konstaterar därmed att samebyn dels tidigare haft svårt att visa på underlag till stöd för sitt påstående om behovet av ett restriktionsområde för renarnas välmående, dels att de i år inte heller har förmått visa underlag som stöder att tidigare års restriktionsområden haft avsedd effekt. Sammantaget anser Transportstyrelsen därmed att Gabna sameby inte i tillräckligt stor grad påvisar att ett restriktionsområde inverkar på renarnas välmående att det motiverar den inskränkning i luftrummet som ett restriktionsområde innebär.

Om renens lokalisering vid tidpunkten för det sökta restriktionsområdets upprättande

För att Transportstyrelsen ska kunna bifalla ansökan om upprättande av restriktionsområde behöver Gabna sameby göra sannolikt att renen befinner sig i det aktuella området under den aktuella perioden. Behovet av restriktionsområdet behöver vara konkret och gällande vid tiden för upprättandet.

Tidigare år har Transportstyrelsen godtagit samebyarnas påståenden om var renen kommer befinna sig utan underlag därför. Transportstyrelsen har dock redan vid dessa beslut sett att bedömningen vilat på ostadig grund. Med anledning av detta ansåg Transportstyrelsen det som nödvändigt att förena beslutet gällande år 2024 (TSL 2024-1882) med ett antal villkor för att säkerställa att restriktionsområdet användes på ett korrekt sätt, sett till bestämmelserna om bl.a. flexibelt nyttjande av luftrummet. Villkoren gav Gabna sameby möjlighet att inkomma med en redogörelse för var inom restriktionsområdet deras renar befanns sig, samt i efterhand inkomma med material som skulle styrka att de olika sektorerna använts på korrekt sätt.

Gabna sameby följde inte villkoren fullt ut, vilket även var skäl till att Transportstyrelsen övervägde att återkalla beslutet. Den 14 maj 2024 skickade Transportstyrelsen en påminnelse om att villkoren ska följas och vilka konsekvenserna var om de inte följdes. Genom beslut den 13 maj 2024 förordnade dock Förvaltningsrätten i Linköping interimistiskt att

restriktionsområdet skulle gälla utan villkor. Transportstyrelsens möjlighet att återkalla beslutet på den grunden upphörde således i samband med det.

Gabna sameby har anfört att villkoren som beslutades 2024 praktiskt sett inte går att leva upp till. Detta visar enligt Transportstyrelsens bedömning på att samebyn inte har möjlighet att verifiera var renen befunnit sig vid de relevanta tidpunkterna, trots att samebyn samtidigt gör gällande att sådan kännedom föreligger. Transportstyrelsen ställer sig därmed frågande till att Gabna sameby varken under tiden för upprättande, eller den närmsta tiden efter, kan visa på var deras renar befunnit sig.

Gabna sameby har i sin ansökan, precis som tidigare år, angett var renen kommer befinna sig under den aktuella perioden som sökts för utan något underlag som stöd för detta. I och med vad som angetts ovan, samt då det finns motstridiga uppgifter från luftrumsanvändare, som menar på att ren inte befinner sig i de aktuella områdena, anser Transportstyrelsen att det åligger samebyn att inkomma med någon form av konkret underlag till stöd för deras ansökan.

Transportstyrelsen konstaterar att det saknas konkreta underlag från Gabna sameby som stöder samebyns påstående att deras renar kommer befinna sig inom det sökta området under hela den sökta perioden. Således anser myndigheten inte att Gabna sameby förmått göra sannolikt att ren kommer att befinna sig på det aktuella området under den aktuella perioden som restriktionsområdet söks för.

Om sektorisering av restriktionsområdet

Även om samebyn skulle ha gjort sannolikt att renen kommer befinna sig på aktuellt område den aktuella tiden gör Transportstyrelsen samma bedömning i år som för 2024, alltså att det inte med tillräcklig säkerhet går att fastställa att ren och kalvande vajor kommer att befinna sig inom hela det sökta området under hela den sökta perioden.

Samebyn, Länsstyrelsen och Sametinget motsätter sig en sektorisering. Gabna sameby anför att de rent praktiskt inte kan följa de villkor som följer av ett upprättat sektoriserat restriktionsområde. Om en sektorisering inte kan ske ser Transportstyrelsen heller inget utrymme för ett beviljande. Saknas förutsättningar att följa villkoren saknas även möjlighet att upprätta ett sektoriserat restriktionsområde med de villkor Transportstyrelsen anser är nödvändiga.

Hur man överklagar

Ni kan överklaga beslutet. Ert överklagande ska ha kommit in till Transportstyrelsen inom 3 veckor från det att ni tog del av beslutet. Om ni företräder det allmänna ska ert överklagande istället ha kommit in inom 3 veckor från den dag då beslutet meddelades.

Överklagandet ska vara skriftligt och ni ska ange vilket beslut som överklagas. Ni ska ange varför ni anser att beslutet ska ändras och vilken ändring ni vill ha. I överklagandet ska ni lämna namn och personnummer eller organisationsnummer. Lämna även aktuella och fullständiga uppgifter om postadresser, e-postadresser och telefonnummer. Om ni har ett ombud ska ni också lämna ombudets kontaktuppgifter.

Ni ska ställa ert överklagande till Förvaltningsrätten i Linköping men ni skickar det till Transportstyrelsen, 601 73 Norrköping.

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef Andreas Holmgren. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Jörgen Andersson, inspektör Åsa Standar, jurist Johan Nilsson, jurist Eric Elander Duque och handläggare Ola Andersson, den senare föredragande.

Andreas Holmgren
Chef infrastrukturenheten

Transportstyrelsen tillämnar elektronisk handläggning. Beslutet saknar därför namnunderskrift.

Beslut

Datum
2025-04-23
Ert datum
2025-03-05

Dnr/Beteckning
TSL 2025-1884

Kopia till

Länsstyrelsen Norrbottens län
Sametinget
Niehku Adventure AB
Heliskiguide Sweden AB
Abisko Mountain Villa AB

Laevas sameby
Box 53
981 21 Kiruna

FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I LINKÖPING

INKOM: 2025-05-05
MÅLNR: 3397-25
AKTBIL: 3

Beslut angående er ansökan om upprättande av restriktionsområde i Kebnekaisefjällen

Transportstyrelsens beslut

Transportstyrelsen avslår Laevas samebys ansökan.

Redogörelse för ärendet

Laevas sameby inkom den 5 mars 2025 med ansökan om tillfälligt upprättat restriktionsområde i Kebnekaisefjällen för perioden 1 maj till och med 14 maj 2025.

Transportstyrelsen har vid två tillfällen begärt in kompletterande uppgifter (10 mars 2025 samt 17 mars 2025) och Laevas sameby har vid båda fallen inkommit med kompletterande uppgifter (13 mars 2025 samt 21 mars 2025).

Transportstyrelsen skickade den 12 mars 2025 en remiss till Länsstyrelsen Norrbottens län och en remiss till Sametinget.

Den 24 mars 2025 skickade Transportstyrelsen en begäran om information i form av foto eller video från det sökta området dels till Niehku Adventure AB, dels till Heliskiguide Sweden AB. År 2024 skickade Heliskiguide Sweden AB in filmat material om förekomst av renar i Abisko. En förfrågan efter material gjordes därför i år för att eftersöka externt underlag som visar på var renen befinner sig, i förekommande fall även i Kebnekaisområdet.

Transportstyrelsen skickade den 27 mars 2025 ut en begäran om yttrande kring hur samebyn ställde sig till ett sektorisat restriktionsområde samt om de kommer kunna, och i sådana fall avser, följa samma eller liknande villkor som de som förenades med beslutet 2024 Tillsammans med yttrandet fanns information samt en inbjudan till Laevas sameby att inkomma med ytterligare material som stödjer deras tidigare inkomna påståenden och argumentation, exempelvis förekomsten av ren inom området just nu, konkreta effekter på renen av tidigare års restriktionsområden, eller incidenter som tydligt haft negativ effekt på renen. Laevas sameby har inte inkommit med svar på Transportstyrelsens begäran.

Den 2 april 2025 skickade Transportstyrelsen en remiss till Kiruna kommun samt de företag Transportstyrelsen har kännedom om som blir direkt berörda av restriktionsområdena.

Remissvar

Länsstyrelsen Norrbottens län har i sitt yttrande (dnr 447-2025) angett att de inte har något att erinra mot att Transportstyrelsen beslutar om upprättande av tillfälligt restriktionsområde. Länsstyrelsen avstyrker Transportstyrelsens förslag om upprättande av sektoriserade restriktionsområden.

Länsstyrelsen anger avseende betesförhållanden att snön i området kom mycket sent 2025, vilket lett till att samebyarna inte har kunnat samla renarna i tid för att flytta ner dem till skogen. Detta har inneburit att i Laevas sameby har de flesta renarna stannat kvar på fjället. Länsstyrelsen har ingen kännedom om några incidenter med helikopter och kan inte återge några exempel på konkreta effekter för renen av restriktionsområdena.

Heliskiguides Sweden AB, Niehku Adventure AB och Abisko Mountain Lodge AB inkom den 4 april 2025 med ett gemensamt remissvar samt filmat material från Kebnekaiseområdet (enligt uppgift filmat den 30 mars 2025).

På Transportstyrelsens frågor anger de att de inte har vetskap om hur renen påverkats av restriktionsområdena, att de inte har vetskap om betesförhållandena i skogslandet men att det på fjället är mycket snö och tjockare snötäcke än tidigare år. De anger även att de aldrig haft incidenter där de skrämt iväg ren eller separerat en vasa från sin kalv. De anger också att de aldrig sett rapporter om skadade eller dödade renar. Företagarna önskar förtydliga att de enbart kan svara för sina egna flygningar och inte för andra operatörer som rör sig i området.

Sametinget anför i sitt yttrande (dnr 5.2.1-2025-694) att de tillstyrker Laevas samebys ansökan och ställer sig tveksam till Transportstyrelsens förslag om sektoriserat restriktionsområde. Sametinget svarar på Transportstyrelsens frågor att de inte har någon vetskap om incidenter eller rapporter om oegentligheter i områdena avseende helikopterflygning och eller rapporter om oegentligheter i områdena avseende helikopterflygning och renar, eller om skadade eller dödade renar som har koppling till helikopterflygning i området.

Sametinget anger också att renskötarna behöver flexibilitet, vilket innebär att renskötaren kanske måste ändra tidpunkt för när ett betesområde kan eller ska användas, sättet som en flyttning ska gå till på eller vilken flyttväg som ska väljas.

Skäl för beslut

Tillämpbara författningsbestämmelser

Transportstyrelsen får, med stöd av 1 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770), besluta om att inrätta ett restriktionsområde, om det behövs med hänsyn till militär verksamhet, allmän ordning och säkerhet eller av hänsyn till friluftsliv, natur- eller miljövård.

Enligt 1 kap. 5 § samma förordning ska Transportstyrelsen ange de inskränkningar i rätten till luftfart inom området som behövs. När Transportstyrelsen beslutar om restriktionsområde enligt 1 kap. 4 § andra stycket får beslutet inte utformas så att den luftfart som behövs med hänsyn till ortsbefolkningens intresse hindras.

Transportstyrelsen ska följa de principer som läggs fram i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamme regler för flexibel användning av luftrummet. Principerna ställer krav på användandet av luftrummet och att det inte får inskränkas mer än vad som är nödvändigt. Transportstyrelsen måste därför med tillräcklig säkerhet kunna konstaterat att det föreligger faktiska skäl för att upprätta restriktionsområde.

Behövs ett restriktionsområde för att skydda renen?

Transportstyrelsen har tidigare år beviljat upprättandet av restriktionsområde utifrån främst samebyns uppgifter om att ren skadats och förorsakats på grund av helikopterflygningar. Något underlag som stöd för dessa uttalanden har dock inte framkommit vare sig tidigare år eller i årets ärende.

Transportstyrelsen har avseende årets ansökan bedömt det som nödvändigt att få en bild av vilken positiv effekt restriktionsområdena 2023 och 2024 haft på samebyns renar. Transportstyrelsen har därför efterfrågat dokumenterade effekter av restriktionsområdena Laevas sameby fått upprättade 2023 samt 2024. Myndigheten har även efterfrågat konkretiserade exempel på vilka ödesdigra konsekvenser¹ helikopterflygningar haft på samebyns renar samt underlag som visar på dokumenterade händelser där renar skadats eller dödats som en följd av helikopterflygningar.

Laevas sameby har inte kunnat visa på några konkreta positiva konsekvenser av restriktionsområdena tidigare år. De anger att effekterna av restriktionsområdet är ökad betesro. De förklarar vidare att störningarna från helikopterflygningar inte nödvändigtvis alltid får en omedelbar påverkan på renen utan att det snarare är en process som kan pågå under en längre tid. Laevas sameby anför att det finns ett orsakssamband mellan

¹ Laevas sameby har i sin motivering i ansökan själva angivit att "den omfattande helikopterflygningen i området medför ödesdigra konsekvenser för [...] renarna...", utan att i ansökan konkretisera vad konsekvenserna de facto är.

helikopterflygning och att flera olika aggregerade störningar sliter på renen och med tiden ökar risken för dödsfall. Laevas sameby skriver å ena sidan att en viss procent av kalvningen är sämre hos vajors som störs mycket, å andra sidan säger de sig inte ha några siffror som visar på konkreta effekter.

På Transportstyrelsens frågor kring hur samebyn mäter kalvningar hos vajor som varit utsatta för störningar och hur procenttalen ser ut över tid, både före åren med restriktionsområde och under åren som restriktionsområden har varit upprättade, svarar de att sådan statistik inte förts. Samebyn menar istället på att renskötarna observerar lägre andel kalvar i renflockar som varit utsatta för störningar.

Samebyns uppgifter om att lägre antal kalvar observerats i renflockar som varit utsatta för störningar är svåra att bedöma utan tillgänglig data samt ett specificerande kring vilken typ av störningar som ligger bakom det lägre antalet kalvar.

Laveas sameby säger förvisso att de ser positiva effekter i form av betesro, Transportstyrelsen menar dock på att den effekten inte i sig utgör ett tillräckligt skäl till att upprätta ett restriktionsområde som inskränker luftfarten. Det är inte heller visat i vilken grad det är just de tidigare restriktionsområdena som inverkat i den positiva effekten.

Transportstyrelsen konstaterar sammantaget att samebyn dels tidigare haft svårt att visa på underlag till stöd för sitt påstående om behovet av ett restriktionsområde för renarnas välmående, dels att de i år inte har förmått visa underlag som stöder att tidigare års restriktionsområden haft avsedd effekt (bättre välmående, färre omkomna eller skadade djur). Laevas sameby har därmed inte i tillräckligt stor grad påvisat att ett restriktionsområde inverkar positivt på renarnas välmående så att det motiverar den inskränkning i lufrummet som ett restriktionsområde innebär.

Om renens lokalisering vid tidpunkten för det sökta restriktionsområdets upprättande

För att Transportstyrelsen ska kunna bifalla ansökan om upprättande av restriktionsområde, med utgångspunkt i de författningsbestämmelser som finns, behöver Laevas sameby göra sannolikt att renen befinner sig i det aktuella området under den aktuella perioden.

Tidigare år har Transportstyrelsen godtagit samebyarnas påståenden om var renen kommer befinna sig utan underlag därför. Transportstyrelsen har dock redan vid dessa beslut sett att bedömningen vilat på ostadig grund.

Eftersom att Laevas sameby 2024 inte kunde visa på var deras renar faktiskt befann sig ansåg Transportstyrelsen det som nödvändigt att även förena beslutet (TSL 2024-1481) med ett antal villkor för att säkerställa att restriktionsområdet användes på ett korrekt sätt, sett till de författningsbestämmelser som gäller bl.a. avseende flexibelt nyttjande av

luftrummet. Villkoren gav Laevas sameby möjlighet att inkomma med en redogörelse för var inom restriktionsområdet deras renar befann sig, samt i efterhand inkomma med material som skulle styrka att de olika sektorerna använts på korrekt sätt.

Laevas sameby följde inte dessa villkor fullt ut, vilket även var skäl till att Transportstyrelsen övervägde att återkalla beslutet. Den 6 maj 2024 samt den 14 maj 2024 skickade Transportstyrelsen en påminnelse om villkoren ska följas och vilka konsekvenserna var om de inte följdes. Genom beslut den 13 maj 2024 förordnade dock Förvaltningsrätten i Linköping interimistiskt att restriktionsområdet skulle gälla utan villkor. Transportstyrelsens möjlighet att återkalla beslutet på den grunden upphörde således i samband med det.

Laevas sameby har för detta år inte svarat Transportstyrelsen om de kan eller, om så är fallet, avser följa de villkor som skulle ha föreslagits vid ett eventuellt upprättande av restriktionsområde, men har tidigare angett att det praktiskt sett inte går att leva upp till. Detta visar enligt Transportstyrelsens bedömning på att samebyn inte har möjlighet att verifiera var renen befunnit sig vid de relevanta tidpunkterna, trots att de samtidigt gör gällande att sådan kännedom föreligger. Transportstyrelsen ställer sig frågande till att Laevas sameby varken under tiden för upprättande, eller den närmsta tiden efter, kan visa på var deras renar befinner eller har befunnit sig, trots att samebyn samtidigt gör gällande att sådan kännedom föreligger.

Laevas sameby har i sin ansökan, precis som tidigare år, angett att samebyn har mycket ren i det högalpina området utan att inkomma med något underlag som stöd för detta. I och med vad som angetts ovan, samt då det finns motstridiga uppgifter från luftrumsanvändare, som menar på att ren inte befinner sig i det aktuella området, anser Transportstyrelsen att det åligger samebyn att inkomma med någon form av konkret underlag till stöd för deras ansökan.

Transportstyrelsen konstaterar att det saknas konkreta underlag från Laevas sameby som stöder samebyns påstående att deras renar är och kommer att befinna sig inom det sökta området under hela den sökta perioden. Således anser myndigheten inte att Laevas sameby förmått göra sannolikt att ren kommer att befinna sig på det aktuella området under den aktuella perioden som restriktionsområdet söks för.

Om sektorisering av restriktionsområdet

Även om samebyn skulle ha gjort sannolikt att renen kommer befinna sig på aktuellt område den aktuella tiden gör Transportstyrelsen samma bedömning i år som för 2024, alltså att det inte med tillräcklig säkerhet går att fastställa att ren och kalvande vajor kommer att befinna sig inom hela det sökta området under hela den sökta perioden.

Samebyn, Länsstyrelsen och Sametinget motsätter sig en sektorisering. Om en sektorisering inte kan ske ser Transportstyrelsen heller inget utrymme för ett beviljande. Laevas sameby följde inte de villkor som förenades med beslutet 2024. Saknas förutsättningar att följa villkoren saknas även möjlighet att upprätta ett sektoriserat restriktionsområde med de villkor Transportstyrelsen anser är nödvändiga.

Hur man överklagar

Ni kan överklaga beslutet. Ert överklagande ska ha kommit in till Transportstyrelsen inom 3 veckor från det att ni tog del av beslutet. Om ni företräder det allmänna ska ert överklagande istället ha kommit in inom 3 veckor från den dag då beslutet meddelades.

Överklagandet ska vara skriftligt och ni ska ange vilket beslut som överklagas. Ni ska ange varför ni anser att beslutet ska ändras och vilken ändring ni vill ha. I överklagandet ska ni lämna namn och personnummer eller organisationsnummer. Lämna även aktuella och fullständiga uppgifter om postadresser, e-postadresser och telefonnummer. Om ni har ett ombud ska ni också lämna ombudets kontaktuppgifter.

Ni ska ställa ert överklagande till Förvaltningsrätten i Linköping men ni skickar det till Transportstyrelsen, 601 73 Norrköping.

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef Andreas Holmgren. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Jörgen Andersson, inspektör Åsa Standar, jurist Johan Nilsson, jurist Eric Elander Duque och handläggare Ola Andersson, den senare föredragande.

Andreas Holmgren
Chef infrastrukturenheten

Transportstyrelsen tillämpar elektronisk handläggning. Beslutet saknar därför namnunderskrift.



Hur man överklagar

FR-03

Vill du att beslutet ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Tiden räknas oftast från den dag som du fick del av det skriftliga beslutet. I vissa fall räknas tiden i stället från beslutets datum. Det gäller om beslutet avkunnades vid en muntlig förhandling, eller om rätten vid förhandlingen gav besked om datum för beslutet.

För en part som företräder det allmänna (till exempel myndigheter) räknas tiden alltid från den dag domstolen meddelade beslutet.

Observera att överklagandet måste ha kommit in till domstolen när tiden går ut.

Vilken dag går tiden ut?

Sista dagen för överklagande är samma veckodag som tiden börjar räknas. Om du exempelvis fick del av beslutet måndagen den 2 mars går tiden ut måndagen den 23 mars.

Om sista dagen infaller på en lördag, söndag eller helgdag, midsommarafton, julafton eller nyårs-afton, räcker det att överklagandet kommer in nästa vardag.

Så här gör du

1. Skriv förvaltningsrättens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att beslutet ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att kammarrätten ska

ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).

3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.

4. Lämna namn och personnummer eller organisationsnummer.

Lämna aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.

Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.

5. Skicka eller lämna in överklagandet till förvaltningsrätten. Du hittar adressen i beslutet.

Vad händer sedan?

Förvaltningsrätten kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att beslutet gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar förvaltningsrätten överklagandet och alla handlingar i målet vidare till kammarrätten.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning kan även kammarrätten skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i kammarrätten

När överklagandet kommer in till kammarrätten tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Kammarrätten ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att förvaltningsrätten dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om förvaltningsrätten dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller det överklagade beslutet. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med förvaltningsrätten om du har frågor. Adress och telefonnummer hittar du på första sidan i beslutet.

Mer information finns på www.domstol.se.