

Regeringskansliet
n.statsstod@regeringskansliet.se

Stockholm 2022-06-30

Kommissionens riktlinjer för statligt stöd till flyg - samråd

Synpunkter från Svenskt Näringsliv och Transportföretagen

Svenskt Näringsliv och Transportföretagen vill tacka för möjligheten att inkomma med synpunkter i ärendet, och vill anföra följande.

EU-kommissionen har föreslagit en förlängning av övergångsperioden som medger driftsstöd till regionala flygplatser med som längst tre år. Övergångsperiodens slut förskjuts därmed från 4 april 2024 till den 4 april 2027. Vi tillstyrker förslaget.

Flygets infrastruktur finansieras normalt genom avgifter som tas ut av flygbolag och passagerare. Mindre flygplatser kan ha svårt att uppnå full kostnadstäckning och bli ekonomiskt självgående och covid-19-pandemin är en extraordinär händelse som förvärrat läget.

EU-kommissionen skriver:

"The COVID-19 pandemic, particularly the resulting health and travel restrictions, heavily affected the aviation sector and resulted in a sharp decrease in traffic at EU airports. As a result, by the end of the transitional period, regional airports that would otherwise have been at least breaking even may not find themselves in such a position. Therefore, if the transitional period remains unchanged, more regional airports could close than expected under normal market conditions. This could have negative consequences for connectivity in the EU. To address this situation, the Commission is proposing this initiative to extend the transitional period."

Vi delar EU-kommissionens bedömning att covid-19-pandemin har påverkat flyget negativt genom uteblivna intäkter och avgiftsunderskott.

Om trafikutvecklingen skriver EU-kommissionen:

"Since March 2020, traffic has been heavily impacted by government travel restrictions and the demand shock resulting from the COVID-19 pandemic. Traffic levels are not expected to get back to 2019 levels before 2024 (see EUROCONTROL's assessment). It will take significantly more time for regional airports to make up for losses suffered and accumulated debts. Against this background, the basic premise of the aviation guidelines – that a 10-year transitional period of operating aid would allow regional airports to become viable – is no

longer credible.”

Vi delar även den bedömningen.

I Sverige har i princip samtliga flygplatser gått miste om planerade intäkter under covid-19-pandemin. I dagsläget saknar några regionala flygplatser fortfarande reguljär flygtrafik (t.ex. Örnsköldsvik). Andra flygplatser har sent fått tillbaka reguljär flygtrafik efter en lång period utan regelbunden flygtrafik (t.ex. Kristianstad och Trollhättan). Transportstyrelsen har under våren 2022 bedömt flygets återhämtning i Sverige som osäker (<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2022/stor-osakerhet-for-flygets-aterhamtning/>).

Vi delar EU-kommissionens bedömning att stängda regionala flygplatser kan påverka regional tillgänglighet och tillväxt negativt. Trafikanalys har även undersökt orsakssambandet mellan regionala flygplatser och tillväxt i en tidigare rapport från 2019 (<https://www.trafa.se/luftfart/flygplatser-i-fokus-8623/>).

Sverige har i jämförelse med flertalet EU-stater många små regionala flygplatser (icke statliga). Några av dessa flygplatser ligger även strax över 200 000 passagerare/år i ett normalläge men har fortfarande svårt att vara ekonomiskt självgående.

I kommissionens så kallade "call for evidence" som medföljer i samrådet hänvisas till den utvärdering av statsstödsregelverket som genomfördes 2020. Det anges att 69 procent av flygplatserna med mellan 200 000 och 700 000 passagerare kan täcka sina kostnader år 2024. 31 procent av flygplatserna skulle alltså inte göra detta. Ändå ges dessa flygplatser i praktiken ingen möjlighet att beviljas statsstöd vid sidan om SGEI-regelverket, som har visat sig vara möjligt att tillämpa endast i vissa specifika fall. Svenska flygplatser har dessutom driftskostnader för t.ex. snöröjning vilket inte flygplatser i många andra länder har.

Tittar man närmare på underlaget så framgår det att det främst är flygplatser med under 500 000 passagerare som har svårt att nå kostnadstäckning.

Figure 19: Fraction of airports (whole sample) that cover their operating costs (2015-2018)¹⁶⁴



I bilaga 8 anges bekräftas detta:

“For airports between 200,000 and 700,000 passengers p.a. the Aviation external study has shown that the situation is very diverse. When comparing the different airports by groups of 100,000 passengers, airports below 500,000 passengers p.a. and airports above 500,000 passengers p.a. seem to be similar in terms of their need for aid.”

Bristen på långsiktigt stabila förutsättningar kan hämma flygplatsernas utvecklingspotential. Kommissionen skriver följande i bilagan:

“As shown in the Commission’s case practice, many small airports that have a structural need for operating aid have difficulties to demonstrate that they will be profitable by 2024 as is currently required by the Aviation Guidelines. This problem has been confirmed by Member States and stakeholders during the targeted consultation. According to Member States which have notified operating aid to airports, the transitional period puts small airports in a difficult position, as they have no legal certainty whether they will receive operating aid and therefore continue to exist after 2024. This uncertainty is affecting investment decisions and makes it even more difficult for the airports concerned to grow and to become profitable.”

Det finns därför ett behov av en höjd passagerargräns för stöd även efter en övergångsperiod. Med utgångspunkt i kommissionens eget underlag är det tydligt att en gräns på 500 000 passagerare bättre stämmer överens med de verkliga förutsättningarna för flygplatserna att nå kostnadstäckning av egen kraft.

I sammanhanget kan nämnas att både det svenska systemet för avgiftsutjämning för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (s.k. GAS-systemet) samt det europeiska avgiftssystemet för flygtrafikledning (undervägsavgift och terminalnavigeringsavgift/TNC) har stora avgiftsunderskott som en följd av covid-19-pandemin. Om flygplatser och flygbolag ensamma ska ersätta dessa underskott genom ökade avgifter för passagerare kan det komma att ytterligare försämra tillgängligheten enligt Transportstyrelsen (<https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/Rapporter-luftfart/hogre-avgifter-for-systemkritisk-infrastruktur-inom-luftfarten/>). Därtill kommer ökade kostnader på grund av nya regelkrav från EU att uppdatera utrustning för säkerhetskontroll samt stora investeringar för flygtrafikledningen framöver. En förlängd möjlighet för driftsstöd till regionala flygplatser bör även tillåtas användas för att täcka underskott samt regeldrivande investeringskostnader.