

Regeringskansliet
kn.statsstod@regeringskansliet.se

Stockholm 2026-06-10

Samråd avseende revision av riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag

Kommissionen har publicerat ett utkast till nya riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag. Svenskt Näringsliv har beretts möjlighet att komma med synpunkter till regeringen, och har följande att anföra.

Svenskt Näringsliv tillsammans med Transportföretagen lämnade i brev till regeringen daterat 23 september 2024 synpunkter i tidigare samråd av samma riktlinjer. Vi vidhåller i stort samma åsikter som då. Det är viktigt att skapa mer långsiktiga och ändamålsenliga förutsättningar för finansiering av flygplatsverksamhet. Det ger en större förutsägbarhet för både flygplatsägare och näringslivet som är beroende av goda kommunikationer.

Svenskt Näringsliv välkomnar kommissionens förslag som samlat innebär att flygplatser upp till 500 000 passagerare ges tydliga förutsättningar att erhålla finansiering i form av driftstöd genom det allmänna gruppundantaget (GBER) i enlighet med det utkast av GBER som har presenterats. Samtidigt föreslås i utkastet till riktlinjer att det under en övergångsperiod fram till år 2032 ska vara möjligt att ge driftstöd även till flygplatser med mellan 500 000 och 1 miljon årliga passagerare.

Vi kan konstatera att dylika övergångsperioder har lanserats och förlängts vid ett flertal tillfällen tidigare. I många fall finns begränsade möjligheter att effektivisera flygplatsers drift, åtminstone i den svenska kontexten. Flygplatser har generellt sett ådragits allt högre kostnader i form av ökade säkerhetskrav. Därtill föranleder ökade krav på en mer hållbar flygplatsverksamhet och flygtrafik nya kostnader, både i form av ökat investeringsbehov och ökade driftskostnader. Den utvärderingsstudie som kommissionen hänvisar till menar att flygplatser typiskt sett kan uppnå kostnadstäckning i spannet mellan 500–700 000 årliga passagerare. Utifrån den analysen är gränsen på 500 000 passagerare snävt tilltagen även i ett längre perspektiv.

Sammantaget ligger det i farans riktning att det även efter 2032 kommer finnas ett behov av driftstöd även för flygplatser som ligger strax över 500 000 i årligt passagerarantal. Det hade därför varit lämpligt om kommissionen redan nu öppnar upp för möjligheten att även efter 2032, om ett sådant behov identifieras i en framtida utvärdering av dessa bestämmelser, kunna bevilja driftstöd till flygplatser med mellan 500 000 och 700 000 årliga passagerare.

Vi noterar också att kommissionen utökar gränsen för vad som utgör upptagningsområde för en flygplats – från 100 km och 60 min restid till 150 km och 90 min restid. Detta baseras på slutsatserna i nämnda utvärderingsstudie, där det anges att flygplatser kan konkurrera med andra flygplatser inom en radie av 200 km och 120 minuters restid. Vi ifrågasätter inte denna

bedömning, men vill mena att det inte är en binär fråga. Snarare kan man utgå ifrån att intensiteten i konkurrens avtar med avståndet, så att en flygplats som ligger på 70 km avstånd från en annan flygplats konkurrerar betydligt mer intensivt jämfört med en annan flygplats som ligger på 140 km avstånd.

Vi vill särskilt peka på risken för att denna nya gräns sätter orimliga begränsningar vad gäller drift- respektive investeringsstöd. Om flygplatsen ligger i samma upptagningsområde som en annan flygplats, och den flygplatsen inte har markant annan inriktning på sin verksamhet (vilket sällan är fallet vad gäller svenska flygplatser), så kommer driftsstöd endast kunna beviljas om även den andra flygplatsen mottar driftsstöd, och investeringsstöd endast kunna ges om det inte skapar ny kapacitet vid flygplatsen som mottar stödet.

Upptagningsområdets omfattning kan också påverka bedömningen av huruvida en flygplats kan beviljas stöd under regelverket för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI), där en förutsättning är att någon del av det område som potentiellt betjänas av flygplatsen i avsaknad av flygplatsen skulle vara isolerad från resten av unionen i en omfattning som skulle skada dess sociala och ekonomiska utveckling. I bedömningen av huruvida svenska flygplatser kan anses uppfylla detta kriterium så har, vid sidan om frågan om förekomsten av alternativa transportmedel, avståndet och restiden till alternativa flygplatser varit en nyckelfråga (SA.106193, SA.43964, SA.38892).

Med anledning av detta bör det övervägas om gränsen för upptagningsområde bör hållas kvar vid 100 km och 60 minuters restid, alternativt att gränsen för upptagningsområde inte görs lika skarp, utan blir en indikation som får prövas från fall till fall utifrån de förutsättningar som finns i det aktuella landet och regionen.

I övrigt tillstyrks kommissionens förslag.

Med vänlig hälsning

Stefan Sagebro