

Ärendenummer  
TRV 2024/96961  
Motpartens ärendenummer  
KN2024/01715

Dokumentdatum  
2024-09-18

Konfidentialitetsnivå  
1 Extern

Mottagare  
Klimat- och näringslivsdepartementet  
kn.statsstod@regeringskansliet.se

Kopia till  
Diariet  
Gd-sekreterare  
Webb- och projektstöd  
Ärendeberedning Planering

## Svar på remiss gällande översyn av luftfartsriktlinjerna

Nedan följer Trafikverkets remissvar, baserat på de frågor som specificerats i remissutskicket.

*Kan det nuvarande målet för luftfartsriktlinjerna (dvs. att säkerställa tillräcklig konnektivitet) och behovet av att fasa ut fossila bränslen i luftfartssektorn uppnås på ett tillfredsställande sätt genom andra befintliga instrument (t.ex. paketet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, den allmänna gruppundantagsförordningen, klimatriktlinjerna och riktlinjerna för undsättning och omstrukturering)?*

De befintliga instrumenten täcker inte fullt ut behovet av att ställa om luftfartssektorn till fossilfrihet samtidigt som man säkerställer konnektivitet. Det krävs därför en kombination av justerade befintliga verktyg och nya, riktade åtgärder för att nå både miljömål och bibehållen tillgänglighet. Det bör utvärderas om EU:s lufttrafikförordning behöver förändras. Det kan exempelvis omfatta riktade incitament och stöd för flygets aktörer för att de ska kunna göra de investeringar som krävs för att vara med och bidra till klimatpolitiska mål och ett hållbart flygsystem.

*Bör startstöd för flygbolag och investeringsstöd för flygplatser bibehållas? Om så är fallet, bör villkoren för dessa typer av stöd justeras och hur?*

Startstöd till flygbolag för att starta en flyglinje kan vara en mindre ingripande variant för att få till stånd ny trafik än att behöva införa allmän trafikplikt och upphandla flygtrafik enligt EU:s lufttrafikförordning. Så vitt vi känner till har alternativet med startstöd inte använts i Sverige men att kommuner och andra offentliga aktörer har tittat på alternativet men konstaterat att stödnivån i nuvarande riktlinjer är för låg (punkt 150, startstöd får täcka upp till 50 % av flygplatsavgifterna för en flyglinje under en period av högst tre år.). På en helt ny linje kan det ta ett tag att bygga upp passagerarnivåerna och att då bara få

Ärendenummer  
TRV 2024/96961  
Motpartens ärendenummer  
KN2024/01715

Dokumentdatum  
2024-09-18

ge stöd för en del av flygplatsavgifterna och inget av övriga kostnader gör att det är svårt att få flygbolag att ta en så stor del av risken med att starta en ny linje. Villkoren bör därför justeras så att det går att få stöd för andra kostnader än flygplatsavgifter.

I övriga frågor om startstöd hänvisar vi till Statskontorets publikation: *Bättre stöd för statsstöd - Förslag till en samlad myndighetsfunktion för statens arbete med vägledning, rapportering, kvalitetssäkring och registerföring av statsstöd 2024:6*.

Investeringsstöd för flygplatser bör bibehållas. I punkt 84 bör även miljö finnas med som en punkt som bidrar till att mål av gemensamt intresse uppnås. Detta för att investeringsstöd till flygplatser i åtgärder som bidrar till att miljömål uppnås ska kunna ges enligt flygriktlinjen. Det kan även finnas behov av att se över vad som ska inkluderas i definitionerna för stödberättigade kostnader i samband med det.

Det kan exempelvis innefatta lösningar som påskyndar elektrifiering, hanteringen av vätgas med tillhörande infrastruktur, inklusive laddstationer för elflyg och energieffektiva system på flygplatser. Dessa system behöver finnas på plats innan flygplanen kan börja trafikera marknaden och därmed påskynda omställningen till ett mer hållbart flyg.

Detta skulle även kunna omfatta uppgraderingar av underhållsanläggningar och hangarer för att möta behoven för elflygplan och andra innovativa teknologier.

*Bör olönsamma regionala flygplatser fortsätta att få driftstöd efter den förlängda övergångsperioden? Om så är fallet, bör detta stöd ges enligt reviderade luftfartsriktlinjer (i så fall på vilka villkor) eller någon annan rättslig grund (t.ex. paketet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse)?*

De regionala flygplatserna runt om i landet är betydelsefulla för att tillgängligheten Sverige ska fungera både i vardagen, vid kris eller höjd beredskap och ytterst i krig. Samtidigt drivs flygplatserna med ekonomiska underskott, främst på grund av små trafikvolymmer. Regionala flygplatser har ett fortsatt behov av ekonomiskt stöd för att upprätthålla sin verksamhet. Det gäller särskilt för samhällets behov av ökat fokus på beredskap i vilken flygplatserna har en viss roll. Om inte flygplatserna finns kvar minskar det tillgängligheten för näringsliv och de boende i flygplatsens närområde, men även för mer samhällsviktiga funktioner.

Ärendenummer  
TRV 2024/96961  
Motpartens ärendenummer  
KN2024/01715

Dokumentdatum  
2024-09-18

I dagsläget är det, så vitt vi känner till, ingen svensk flygplats som mottar driftstöd som godkänts av kommissionen enligt avsnitt 5.1.2 i flygriktlinjen. Det kan dock vara bra att möjligheten finns kvar som ett alternativ till att anmäla SGEI-stöd enligt rambestämmelserna 2012/C 8/03 för flygplatser med över 200 000 passagerare (dagens gräns enligt GBER och kommissionens beslut 2012/21/EU). Det är inte givet att kommissionen godkänner stöd enligt rambestämmelserna. De svenska flygplatser som erhåller driftstöd av Trafikverket via kommunerna och kan åberopa GBER 651/2014 har under den nuvarande gränsen på 200 000 pax. Det hade därför kunnat underlätta den administrativa bördan och förenkla stödförfarandet om maxgränsen på passagerartaket i GBER och i kommissionens beslut 2012/21/EU höjdes.

Underskotten hos flygplatserna är typiskt sett för stora för att de minimis, förordning/2831 (300 000 euro över en tre års period) eller SGEI de minimis, förordning 2023/2832 (750 0000 euro över en tre års period), ska kunna användas som statstödsrätlig grund. Detta eftersom både det kommunala och statliga bidraget ska räknas ihop.

*Hur skulle man kunna se över luftfartsriktlinjerna så att de bättre bidrar till målen i den gröna given och samtidigt säkerställer konnektivitet genom antingen i) specifika nya stödåtgärder, eller ii) mer miljövillkor? Vilket ytterligare bidrag skulle dessa reviderade luftfartsriktlinjer ge som inte redan ingår i klimatriktlinjerna och FoUI- riktlinjerna?*

Det finns redan vissa möjligheter i befintliga riktlinjer. Vi har inte inom given tidsram haft möjlighet att göra någon djupare analys av hur stödåtgärder eller strängare miljökrav skulle bättre bidra till målen i den gröna given.

Ärendenummer  
TRV 2024/96961  
Motpartens ärendenummer  
KN2024/01715

Dokumentdatum  
2024-09-18

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit Planerare nationellt Åsa Morén Avtal och finansiering. Samråd har skett med Strategisk planerare nationell Katarina Wigler Strategisk planering, Strategisk planerare nationell Max Ohlsson Strategisk planering, Verksjurist civilrätt Helena Kers Juridik Entreprenad- Upphandling- och järnvägsjuridik samt Strateg Anna Modin Strategisk utveckling. I den slutliga handläggningen har Lennart Kalanders avdelningschef för Nationell planering samt Verksamhetsområdeschef Ulrika Geeraedts Planering deltagit.

Roberto Maiorana  
Generaldirektör

Åsa Morén  
Nationell planerare  
Direkt: 0101-1230073

### **Trafikverket**

Adress: 405 33 Göteborg  
Besöksadress: Vikingsgatan 2-4 Göteborg  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/96961, Motpartens ärendenummer KN2024/01715, Dokumentdatum 2024-09-18, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.2 Intern

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.