

Stockholm den 22 januari 2013

**Till  
Europeiska kommissionen**

## **Anmälan om konkurrenshämmande driftstöd till Bromma flygplats, Stockholm, Sverige**

### **Bakgrund**

Enligt vad vi erfarit undersöker Europeiska kommissionen om de finansiella arrangemangen mellan myndigheter och flygplatserna Niederrhein-Weeze, Altenburg-Nobitz (båda i Tyskland), Pau (Frankrike) och Västerås (Sverige), samt rabatt- och marknadsföringsavtal som ingåtts mellan flygplatserna och vissa av de flygbolag som använder dem, är förenliga med EU:s regler för offentligt stöd.

Offentliga myndigheters investeringar i företag som bedriver ekonomisk verksamhet är förenliga med EU:s regler om offentligt stöd när de görs på sådana villkor som skulle godtas av en privat aktör som verkar på marknadsvillkor (principen om en privat investerare i en marknadsekonomi).

Stöd till infrastrukturinvesteringar kan i princip anses vara förenligt med riktlinjerna för statligt stöd inom luftfartssektorn när de är nödvändiga, proportionella, har ett syfte av allmänt intresse, säkerställer ett icke-diskriminerande tillträde för alla användare och inte otillbörligt påverkar handeln på den inre marknaden.

Däremot när det gäller driftstöd inom luftfartssektorn anses sannolikheten stor för att konkurrensen mellan flygplatser snedvrids och det är därför i princip oförenligt med den inre marknaden.

### **Driftstöd till Bromma flygplats**

Vi vill härmed rikta Europeiska kommissionens uppmärksamhet på det driftstöd markägaren Stockholms stad ger Bromma flygplats. Driftstödet består i att man tar ut en markhyra av bolaget Swedavia, som driver flygplatsen, extremt mycket under marknadspris.

Stockholms stad har år 2008 avtalat med Swedavia om en markupplåtelse på 30 år där hyran har bestämts till en (1) krona årligen, plus fem (5) kronor per avresande flygpassagerare.

4 miljoner kronor i markhyra erhåller alltså Stockholms stad årligen för att upplåta ungefär 142 hektar centralt belägen mark i ett av stadens mest attraktiva områden. De underliggande markvärdena på flygplatsmarken visar att om den mark som flygplatsen upptar bebyggs med bostäder och marken säljs till marknadspris är den värd ca 10-20 miljarder kronor, beroende på exploateringsgraden.

Stockholms stad får för att upplåta den aktuella marken i intäkt ca 4 miljoner kronor per år. Stadens intäkt under ett år motsvarar ca 0,02-0,04 % (dvs. 0,2-0,4 promille) av markvärdet, vilket är en extremt låg avkastning jämfört med marknadsmässiga avkastningskrav.

År 2005 tillstod dåvarande flygplatsdirektören att den årliga marknadshyran borde vara ca 200 miljoner kronor.

## **Betydelsen för Stockholm näringsliv**

Den år 2008 rådande politiska majoriteten som drev igenom avtalet ansåg driftstödet var rimligt eftersom flygplatsen ansågs viktig för Stockholms näringsliv.

Vi menar att så inte är fallet. Flygplatsen anlades redan år 1936 och har med tiden hamnat bland bostadsbebyggelse. Det gör att flygplatsen har kort startbana och är omgärdad av miljöbegränsningar. Stockholm har en stor internationell flygplats, Arlanda med ca 19 miljoner passagerare per år, 60 km norr om Stockholm och som nås med snabbtåg på 20 minuter från Stockholms centrum – lika lång tid som det tar att nå Bromma flygplats med buss eller taxi. Bromma flygplats har blott ca 10 procent av Arlandas passagerarantal och Arlanda har tre startbanor och outnyttjad passagerarkapacitet.

Stockholmsregionen utgör Sveriges överlägset mest expansiva region med det mest blomstrande näringslivet. Någon ytterligare stimulans i form av skattefinansierad subvention/driftstöd av en cityflygplats kan synas orimlig. Ingen vetenskaplig undersökning har heller visat på Brommas flygplats betydelse för Stockholms näringsliv.

## **Driftstödet snedvrider konkurrensen**

Vi menar att det driftstöd som Stockholms stad ger bolaget Swedavia, som driver de flesta av Sveriges flygplatser, i form av kraftigt subventionerad markhyra, snedvrider konkurrensen med övriga flygplatser i regionen. Genom att inte betala marknadshyra kan Swedavia hålla i stort sett samma avgifter för flygbolagen på Bromma flygplats som på sina övriga flygplatser som man äger.

Exempel på flygplatser i Bromma flygplats närhet som utsätts för illojal konkurrens genom Stockholms kommuns driftstöd på 200-300 miljoner kronor årligen till Swedavia:

- Stockholm Skavsta Flygplats är Sveriges tredje största flygplats, efter Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter. Stockholms 2:a flygplats är belägen ca 100 km söder om Stockholm. Flygplatsen drivs av brittiska TBI som ingår i den spanska ACDL-koncernen.
- Västerås flygplats AB som ägs och drivs av Västerås kommun. Beläget ca 100 km väster om Stockholm.
- Uppsala Airport AB är privatägt av lokal näringsidkare i samarbete med London-baserade Faros Partners och samutnyttjar Ärna militära flygplats ca 70 km norr om Stockholm.
- Eskilstuna flygplats som ägas och drivs av Eskilstuna kommunföretag AB. Flygplatsen är belägen ca 100 km väster om Stockholm

Aktionsgruppen mot Brommaflyget

Ordförande Gunnar Thun  
Gråstensvägen 17  
S-163 45 Spånga  
Sverige

E-post: [gu.thun@telia.com](mailto:gu.thun@telia.com)  
Tfn: 046 8 36 61 96  
Mobil: 046 73 910 00 44