



Kommunfullmäktige i Västerås

Västerås Flygplats AB – omstrukturering och finansiering

Västerås Flygplats AB omstrukturerades under å 2000 genom att Västerås stad sålde 40 % av aktierna till LFV Holding AB och parterna gemensamt kapitaliserade upp bolaget så att det egna kapitalet i bolaget uppgick till 58 mkr. Detta gjordes med den uttryckliga inriktningen att bolaget hade muskler att klara av några förlustår med ekonomisk balans 2003-2004

Konjunkturen i flygbranschen har sedan hösten 2001, till följd av terrordåd och ekonomisk oro, uppvisat en kraftig avmattning och osäkerheten är i dag stor om branschens framtid.

Stadsledningskontoret hade, i skrivelse den 15 april 2003, lagt fram förslag till beslut.

Ärendet behandlades i kommunstyrelsen den 24 april 2003, § 117, varvid kommunstyrelsen beslutade lägga fram följande förslag till beslut:

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar följande:

1. Godkänna att Västerås Strategiska Fastigheter AB genom dotterbolaget Västerås Flygfastigheter AB köper Västerås Flygplats AB:s fastigheter och anläggningar till bokfört värde (bokslut 2002.12.31 – 110 mkr). Västerås Flygplats AB svarar fortsättningsvis för driftkostnaderna för de anläggningar som bolaget nyttjar samt ansvarar även för drift- och kapitalkostnader för kommande investeringar i anläggningarna.
2. Godkänna att staden genom en riktad nyemission tillskjuter 15 mkr i ytterligare aktiekapital till Västerås Strategiska Fastigheter AB för att bolaget långsiktigt skall kunna bära kapitalkostnaderna till följd av fastighetsköpet enligt punkt 1.

3. Godkänna ett tillägg till gällande aktieägaravtal mellan Västerås stad och LFV Holding AB enligt vilket Västerås stad för perioden 2003 till och med 2006 tillskjuter ett aktieägartillskott till Västerås Flygplats AB på högst 33 mkr mot att LFV Holding AB garanterar att täcka driftunderskott i Västerås Flygplats AB upp till 5,5 mkr per år motsvarande högst 22 mkr för samma period. Staden finansierar aktieägartillskottet genom att ianspråka en del av de reavinster som uppstår vid fastighetsförsäljningar under 2003. Reavinsterna beräknas uppgå till ca 60 mkr.
4. Delegera till kommunstyrelsen att slutligen bestämma villkoren för finansieringen.

FÖR KOMMUNSTYRELSEN

Åke Hillman
Ordförande


Kajsa Fernqvist
Sekreterare
Reservation

Mot kommunstyrelsens beslut reserverade sig Andreas Porswald (mp) enligt följande:

”År 1999 gick miljöpartiet med på en förstudie om Västerås flygplats där tre nivåer skulle utredas, Nivå 1 innebar att 340.000 – 510.000 passagerare skulle resa från och till Västerås år 2002. Facit för år 2002 var att 190.000 flög till och från Västerås flygplats. En ökning med 5.000 jämfört med 2001.

Skall flygplatsen nå minst 340.000 passagerare tar det 30 år i nuvarande takt. Natur- och friluftreservatet Björnön riskeras att offras och kalhuggas för en olönsam flygplats där utvecklingen enligt förstudier och visioner inte är realiserbara. Ekonomin i flygplatsen är allt annat än bra med många år av förluster. År 2002 var förlusten ca 16 miljoner och det egna kapitalet är numera 15 miljoner. Till skillnad från år 2000 då den senaste omstruktureringen innebar att flygplatsen förstärktes med ett eget kapital på 58 Mkr och Luftfartsverket gick in som delägare på 40 %. Numera är allt detta nästan helt förbrukat.

Miljöpartiet i Västerås motsätter sig finansieringen med ett nytt aktieägartillskott på 33 miljoner kronor, samt 15 mkr i extra aktieägartillskott till strategiska fastigheter, samt att förstudien från 1999 måste revideras. Vi förordade att kommunstyrelsen skulle ges i uppdrag att revidera förstudien om Västerås flygplats från 1999 med utredningsalternativen:

1. Med ett 0-alternativ.
2. Med överföring av Johannisbergs flygfält och sportflyg till Västerås flygplats.
3. Med ett alternativ om nedläggning.

Västerås strategiska fastigheter borde döpas om till Västerås ”magiska” fastigheter då ytterligare ett förlustbolag skall täckas in med tvivelaktiga fastighetsaffärer.

Geddeholms gods AB ligger numera efter politiska stridigheter i kommunalt ägo. Det egna kapitalet har krävt nyemissioner med totalt 25 miljoner sedan årsskiftet. Helt i onödan anser miljöpartiet som är det enda oppositionspartiet som med kraft motsätter sig spekulation med västeråsarnas fastigheter!”

Särskilt yttrande

Agneta Luttröpp (mp) biträdde reservationen.

Särskilt yttrande

Mats Ericson (v) lämnade följande särskilda yttrande:
”Särskilt yttrande till kommunstyrelsens beslut 2003-04-24 om omstrukturering och finansiering av Västerås Flygplats AB.

Framtiden för Västerås Flygplats och därmed driftbolaget är oviss. Utvecklingen har inte motsvarat den nivå på 340.000 till 510.000 PAX som kommunstyrelsen 1999 fastslog som mål för 2002 och som varit vägledande för de investeringar som gjorts vid flygplatsen. För att få balans mellan intäkter och inkomster krävs fem gånger fler passagerare, vilket i dag med kända förutsättningar förefaller vara helt orealistiskt.

Historiskt har underskottstäckning för den kommersiella trafiken vid Västerås flygplats snarast varit regel än undantag. Vänstrpartiets inställning har varit och är att underskotten inte ska täckas med skattemedel, utan de som drar nytta av flygplatsen ska betala för sig i sådan utsträckning att en balans mellan inkomster och utgifter uppnås. Under föregående mandatperiod avvecklades därför underskottstäckningen och den dåvarande majoriteten förklarade att en utveckling av flygplatsen skulle ske utifrån kommersiella förutsättningar.

När det nu åter blivit dags för underskottstäckning ser vi att socialdemokraterna och kommunledningen gått oss till mötes så långt att ägartillskottet inte sker med skattemedel utan med reavinster från aktuella fastighetsförsäljningar. Därmed påverkar inte finansieringen det vi normalt talar om som driftbudget för skolor, äldreomsorg, kultur och andra verksamheter. För oss i Vänsterpartiet är det ett väsentligt villkor för att inte motsätta oss kommunstyrelsens beslut.

Däremot är det mot den bakgrund som beskrivs ovan ändå svårigen försvarbart att skicka in 55 miljoner av offentliga medel utan att ha klart för oss vad beslutet leder till. Genom att rekonstruera bolaget och tillföra ägartillskott från Luftfartsverket respektive Västerås kommun ges en respit under fyra år. Efter denna period står vi förmodligen inför samma ställningstagande igen; avveckling av linjetrafiken eller fortsatt kommunal täckning av ekonomiska underskott. För att undvika att hamna i en akut situation igen, anser vi att ägarna om två år utifrån då kända fakta, principiellt borde ta ställning till fortsatt engagemang i kommersiell flygtrafik eller ej vid Västerås Flygplats.

Kommunen måste dessutom som ägare ställa ett tydligt krav på flygplats- och bolagsledningen att skapa balans mellan intäkter och inkomster. På inkomstsidan anser vi att det är nödvändigt att införa en lokal flygplats- eller boardingavgift, och vi kan notera att kommunstyrelsen tar ett sådant inriktningsbeslut för att konkretisera detta i ägardirektiven eller på annat sätt.”



Kommunstyrelsen

Västerås Flygplats AB – omstrukturering och finansiering

Bakgrund

Västerås Flygplats AB omstrukturerades under år 2000 genom att Västerås stad sålde 40% av aktierna till LFV Holding AB och parterna gemensamt kapitaliserade upp bolaget så att det egna kapitalet i bolaget uppgick till 58 mkr. Detta gjordes med den uttryckliga inriktningen att bolaget hade muskler att klara av några förlustår med ekonomisk balans 2003-2004.

Konjunkturen i flygbranschen har sedan hösten 2001, till följd av terrordåd och ekonomisk oro, uppvisat en kraftig avmattning och osäkerheten är idag stor om branschens framtid.

Ekonomi och verksamhet

Verksamheten har utvecklats som följer under perioden 2000 till 2002.

	2002	2001	2000
Nettomsättning (kkkr)	28 793	29 266	22 844
Resultat efter finans	-15 280	-11 907	-10 419
Balansomslutning	125 613	127 633	107 041
Soliditet	12%	23%	39%
Antal årspassagerare	191 201	187 010	114 525
Antal flygrörelser	38 292	38 100	35 172
Antal fraktton	293	68	307

Den ekonomiska utvecklingen i bolaget sedan omstruktureringen har medfört att det egna kapitalet reducerats kraftigt och under 2003 är kapitalet förbrukat i sin helhet.

Verksamheten har volymmässigt ökat men intäkterna ökar inte i samma takt till följd av att flygbolagen omstrukturerar, som exempel SAS- trafik omvandlas till Skyways-standard med mindre flygplan och därmed lägre intäkter för flygplatserna. Samtidigt kräver trafikvolymen att flygplatsen har en hög servicenivå med öppethållande från tidig morgon till midnatt, vilket i sin tur gör att bemanningsnivån är hög och därmed även rörelsekostnaderna för flygplatsbolaget.

Beskrivningen av läget för Västerås flygplats kan appliceras på små regionala flygplatser generellt – av 11 mindre flygplatser uppvisar 9-st negativt resultat för 2002, resultatnivåerna pendlar mellan ca -27 mkr till ca -9 mkr.

Passagerarvolymen ökade i Västerås i fjol till följd av lågprisflygets utveckling – passagerarvolymerna minskade på övriga jämförbara flygplatser med undantag för Säve flygplats i Göteborg.

Flygplatsens direkta sysselsättningseffekter

En beräkning har gjorts om de direkta sysselsättningseffekterna av att kommersiell flygverksamhet bedrivs på Västerås flygplats.

Inventeringen omfattar de företag och myndigheter som är direkt beroende av flygverksamheten, som exempel flygbolag, enterprenörer, tull och övriga myndigheter. Antalet personer som berörs uppgår till drygt 190 st och hänsyn har inte tagits till biluthyrning/taxi eller verksamheten vid Hässlögymnasiet.

Framtida förutsättningar

Styrelsen för bolaget konstaterar att flygplatsen är belägen i en av de ekonomiskt och befolkningsmässigt starkast växande regionerna i landet. Detta ger grundläggande förutsättningar för en uthållig tillväxt och bedömningen är att läget, trots all osäkerhet i branschen, kan betecknas som relativt gynnsamt för Västerås flygplats.

Kortsiktigt ökar passagerarvolymerna genom expanderande lågprisflyg, medan reguljärtrafiken inte förväntas öka. I ett mera långsiktigt perspektiv förväntas flygplatsen utgöra ett väsentligt tillskott till flygplatskapaciteten i Stockholm-Mälardalen.

Överslagsberäkningar har även gjorts om den maximala passagerarpotentialen som nuvarande resandeströmmar kan ge för flygplatsen i framtiden och volymen uppskattas till mellan 500.000 och 600.000 pax.

Näringslivets företrädare har, vid samtal om viktiga förutsättningar för att bibehålla och utveckla företagsamheten i staden, lyft fram betydelsen av en lokal flygplats med internationella destinationer.

Åtgärder för 2003 - 2006

Representanter för Västerås stad och LFV Holding AB har sedan hösten 2002 diskuterat olika åtgärder för att ge flygplatsbolaget rimliga ekonomiska förutsättningar för att möjliggöra kommersiell flygtrafik, såväl reguljär- som lågprisflyg, på Västerås flygplats.

Ägarrepresentanterna har landat i ett förslag som dels garanterar, att kvaliteten på infrastrukturen i form av byggnader, anläggningar och bansystem fortsättningsvis håller en god standard och kan successivt förbättras, och dels säkerställer att flygplatsen kan bemannas och att den erbjuder passagerare och övriga kunder en god tillgänglighet och servicenivå. Förslaget ger förutsättningar för att verksamheten kan överleva i bistra tider och även ha en kapacitet att växa och utvecklas till ett attraktivt alternativ till övriga flygplatser i regionen.

Förslaget innebär följande:

1. Västerås Strategiska Fastigheter AB genom Västerås Flygfastigheter AB köper flygplatsbolagets byggnader och anläggningar för det bokförda värdet (bokfört värde är drygt 110 mkr). Den positiva nettoeffekten på flygplatsbolagets resultaträkning bedöms vara ca 6 mkr.
2. Västerås stad tillskjuter ett aktieägartillskott på högst 33 mkr (60% ägarandel) och LFV Holding AB garanterar att täcka ett driftunderskott i bolaget upp till 5,5 mkr/år motsvarande 22 mkr (40% ägarandel) för perioden 2003 tom 2006. Finansieringen av stadens åtagande i form av aktieägartillskott på sammanlagt 33 mkr, som är en extraordinär kostnad, föreslås ske genom att ianspråktaga en del av de reavinster som uppstår vid försäljning av fastigheter under 2003. Såväl intäkter som kostnader bedöms vara av extraordinär karaktär.
3. Västerås Flygplats AB står för driftskostnaderna för de anläggningar som fortsatt nyttjas av bolaget och står även för drifts- och kapitalkostnaderna för kommande investeringar i anläggningarna. Investeringarna under perioden 2003 – 2006 beräknas uppgå till mellan 21,5 mkr och 38 mkr beroende på ambitionsnivåer och finansieringsmöjligheter.

Representanter för de två ägarna är överens om att ett avtal med villkor för det ökade åtagandet upprättas som tillägg till aktieägaravtalet. Överenskommelsen föreslås gälla för perioden 2003 tom 2006. Gällande aktieägaravtal löper till 2019.

Förslaget förutsätter att kommunfullmäktige medger att Västerås Strategiska Fastigheter AB köper fastigheter och anläggningar av Västerås Flygplats AB och för att bolaget långsiktigt kan finansiera köpet måste aktiekapitalet utökas med 15 mkr genom en riktad nyemission.

2003-04-16

Dnr 2003:224-K8



Kommunstyrelsen

2003-05-12

Nr 49

Dnr 2002:260-KS71

Förslag till beslut:

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande:

1. Godkänna att Västerås Strategiska Fastigheter AB genom dotterbolaget Västerås Flygfastigheter AB köper Västerås Flygplats AB:s fastigheter och anläggningar till bokfört värde (bokslut 2002.12.31 - 110 mkr). Västerås Flygplats AB svarar fortsättningsvis för driftskostnaderna för de anläggningar som bolaget nyttjar samt ansvarar även för drifts- och kapitalkostnader för kommande investeringar i anläggningarna.
2. Godkänna att staden genom en riktad nyemission tillskjuter 15 mkr i ytterligare aktiekapital till Västerås Strategiska Fastigheter AB för att bolaget långsiktigt skall kunna bära kapitalkostnaderna till följd av fastighetsköpet enligt punkt 1.
3. Godkänna ett tillägg till gällande aktieägaravtal mellan staden och LFV Holding AB enligt vilket Västerås stad för perioden 2003 till och med 2006 tillskjuter ett aktieägartillskott till Västerås flygplats AB på högst 33 mkr mot att LFV Holding AB garanterar att täcka driftunderskott i Västerås Flygplats AB upp till 5,5 mkr per år motsvarande högst 22 mkr för samma period. Staden finansierar aktieägartillskottet genom att ianspråka en del av de reavinster som uppstår vid fastighetsförsäljningar under 2003. Reavinsterna beräknas uppgå till ca 60 mkr.

Monica Ericsson

Nils Nordman

Kommunfullmäktige i Västerås

Motion om att omvandla teknik- och idrottsnämnden till en beställarnämnd

I en motion, ingiven till kommunfullmäktige den 19 juni 2002, yrkade Bengt-Åke Nilsson (fp), Elisabeth Fridén (kd) och Lars Kallsäby (c) att kommunfullmäktige beslutar utreda nämndstrukturen inom teknik- och idrottsnämnden i syfte att införa beställar- och utförarmodellen.

Teknik- och idrottsnämnden hade, i protokollsutdrag den 14 oktober 2002, § 188, jämte tjänsteskrivelse, daterad den 19 september 2002, yttrat sig över motionen.

Stadsledningskontoret hade i skrivelse den 7 april 2003, lagt fram förslag till beslut.

Ärendet behandlades i kommunstyrelsen den 24 april 2003, § 112, varvid kommunstyrelsen beslutade lägga fram följande förslag till beslut:

Kommunstyrelsens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att avslå motionen.

FÖR KOMMUNSTYRELSEN

Åke Hillman
Ordförande

Kajsa Fernqvist
Sekreterare

Reservation

Mot beslutet reserverade sig Bengt-Åke Nilsson (fp), Ragnhild Källberg (fp), Elisabet Fridén (kd) och Andreas Porswald (mp) enligt följande: Ett viktigt argument vid införandet av beställar- och utförarmodellen inom den mjuka sektorn var att tillgodose kravet på opartiskhet vid upphandling. Det ansågs inte vara trovärdigt att den egna organisationen konkurrerar med utomstående organisationer och företag. Detta argument gäller än i dag och är i hög grad giltigt inom de tekniska nämnderna.