

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för konkurrens  
Registreringsenheten för statligt stöd  
1049 BRYSEL  
Belgien

2016-03-15

Per Email

## **SA 44343 (2016/MX) Ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse till Stockholm–Västerås flygplats**

Med anledning av Europeiska kommissionens ("Kommissionen") frågor avseende ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse till Stockholm-Västerås flygplats ("Västerås flygplats"), som Västerås fick del av i svensk version den 17 februari 2015, får vi som ombud för Västerås stad inkomma med nedanstående svar. Vi inleder med att ge en kort beskrivning av Västerås flygplats verksamhet.

### **1 Kort om Västerås flygplats**

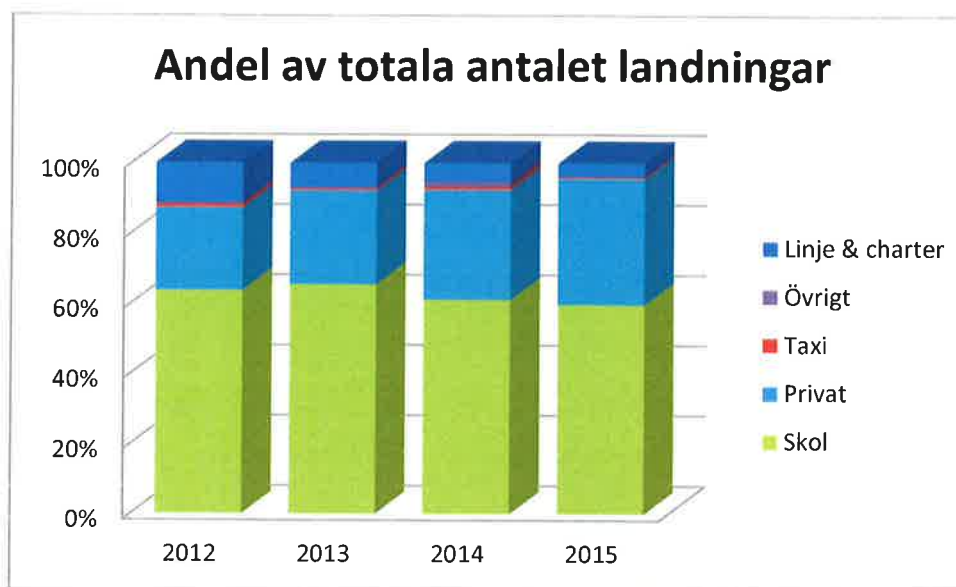
Västerås flygplats är ett helägt kommunalt bolag som bedriver flygplatsverksamhet i Västerås.

Västerås Flygplats är en av Stockholms- och Mälardalsregionens fyra stora flygplatser och har en viktig roll för att trygga flygkapaciteten i ovan nämnda region. Flygplatsen har p.g.a. sitt läge och sin kapacitet i statliga utredningar utpekats som riksintresse.

Den övervägande andelen trafik på Västerås flygplats utgörs av allmänflyg (också kallat privatflyg) och skolflyg.<sup>1</sup> Diagrammet nedan visar respektive trafikslags andel av det totala antalet landningar på Västerås flygplats.

---

<sup>1</sup> I bilaga 1 till denna skrivelse återfinns Transportstyrelsens officiella statistik över antalet landningar för respektive trafikslag för samtliga svenska flygplatser. Redovisning av antalet landningar för Västerås flygplats och övriga svenska flygplatser baseras på denna statistik.



Som framgår står den kommersiella trafiken (dvs. linje och charter) för en mycket begränsad andel av den totala trafiken på flygplatsen. År 2015 uppgick den kommersiella trafikens andel till 4 procent medan allmänflyg (dvs. privatflyg) och skolflyg stod för sammantaget 96 procent av det totala antalet landningar. Allmänflygets andel har också ökat över tid (från 24 procent av det totala antalet landningar år 2012 till 36 procent år 2015). Ökningen har skett till följd av att två ytterligare flygklubbar, utöver den sedan tidigare etablerade Hässlö Flygklubb, har flyttat till flygplatsen.

Under 2015 landade sammantaget 736 passagerarplan med kommersiellt flyg på Västerås flygplats, medan det totala antalet landningar uppgick till 19 998. Det innebär att det i genomsnitt landade två kommersiella passagerarplan per dag på Västerås flygplats medan det totala genomsnittliga antalet landningar per dag uppgick till knappt 55 landningar.

Västerås flygplats är Sveriges mest trafikerade flygplats vad avser allmänflyg respektive skolflyg. Det omfattande allmänflyget och skolflyget medför att Västerås är en av Sveriges mest trafikerade flygplatser om man ser till totala antalet landningar. Under 2015 var Västerås Sveriges femte mest trafikerade flygplats och endast storflygplatserna Arlanda, Bromma, Göteborg-Landvetter och Malmö hade fler landningar.

Västerås är däremot en mer marginell flygplats om man ser till landningar för *kommersiellt passagerarflyg*. Där är Västerås Sveriges 31:e mest trafikerade flygplats av Sveriges 38 flygplatser. Endast Torsby, Sveg, Pajala, Mora, Hemavan, Hagfors och numera nedlagda Göteborg-Säve hade år 2015 färre landningar med kommersiellt passagerarflyg.

Omsättningsmässigt är Västerås flygplats en liten flygplats. Under 2015 uppgick den totala omsättningen till SEK 15,8 mn (EUR 1,7 mn). Omsättningen kommer nästan uteslutande från den kommersiella passagerartrafiken, vilket framgår av diagrammet nedan som visar respektive trafikslags andel av omsättning.



Som framgår ger den övervägande andelen av trafiken, dvs. allmänflyget och skolflyget, en mycket liten intäkt. Mot den bakgrunden har Västerås stad sett ett behov av att ersätta Västerås flygplats för dess kostnader för öppethållande av flygplatsen för att kunna tillhandahålla tjänster till denna typ av verksamhet.

Den kommersiella trafiken, som står för en procentuellt mycket liten del av det totala nyttjandet av flygplatsen, skall täcka sina tillkommande kostnader och bidra till de gemensamma fasta kostnaderna. Den kommersiella trafiken medför således

att det blir mindre kostsamt för Västerås flygplats att erbjuda tjänster till det icke-kommersiella flyget, framförallt skolflyg och allmänflyg.

Västerås gör bedömningen att allmänflyget inte är en ekonomisk verksamhet, samt att skolflyget möjligen är en ekonomisk verksamhet men då inte påverkar samhandeln. Trots detta avser kommunen att formalisera flygplatsens åtagande vad gäller dessa verksamheter i ett SGEI-beslut, vilket framgår av svaren på Kommissionens frågor.

## **2 Svar på Kommissionens frågor**

***Fråga 1 En kopia av den rättsakt enligt vilken uppdraget att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse/den allmänna trafikplikten införs och ersättning betalas (i förekommande fall), samt eventuella innehållsmässiga ändringar av den från och med den 1 januari 2012.***

Ett formellt beslut om SGEI-förordnande har ännu inte fattats men ett sådant är planerat att fattas under andra kvartalet 2016. Bakgrunden till att det formella förordnandet dröjt framgår av beskrivningen nedan.

Västerås flygplats var från 2005 till 2014 föremål för en undersökning angående påstått statligt stöd (SA.18857 Västerås Airport). I oktober 2014 beslutade Kommissionen att det stöd som utbetalats från Västerås stad till Västerås flygplats var förenligt med artikel 107.3 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ("EUF-fördraget"). Detsamma gällde det stöd som utbetalats från svenska staten inom ramen för stödordningen för lokala flygplatser. I samma beslut fann Kommissionen att de kommersiella överenskommelserna mellan Västerås flygplats, å ena sidan, och Ryanair och AMS, å andra sidan, inte utgjorde statligt stöd. Kommissionen fann vidare att nivån på den hyra som Västerås flygplats betalar inte i sig utgör statligt stöd.

Den långdragna kommissionsutredningen skapade en stor osäkerhet vad gäller de ekonomiska förutsättningarna att driva flygplatsverksamhet i Västerås. Så snart Västerås stad tagit del av Kommissionens beslut - och Västerås stad därmed fått en klarhet i hur Kommissionen bedömde relationerna mellan staden och flygplatsen -

inleddes en diskussion inom Västerås stad om att ta fram ett SGEI-förordnande för Västerås flygplats.

Ett utkast till SGEI-förordnande togs också fram under tidig vår 2015. Tanken var initialt att förordnandet skulle antas under 2015. Under samma tid inleddes dock ett arbete med koncernbildning inom Västerås stads kommunala bolag. Med tanke på att flygplatsens organisatoriska hemvist inte var helt bestämd vid denna tidpunkt bordlades också frågan om SGEI-förordnande.

Först den 18 november 2015 fattade kommunstyrelsen beslut om att bilda en koncern med kommunens bolag och detta beslut godkändes av kommunfullmäktige i december 2015. Efter december har alltså koncernbildningen med efterföljande beslut om bolagsordningen och ägardirektiv kunnat genomföras under kvartal ett 2016. Den koncernbildningen pågår för närvarande vilket innebär att samtliga helägda bolag inom Västerås stad samordnas under ett moderbolag. Initialt, fr.o.m. december 2015, har flygplatsbolaget fått rollen som moderbolag. Under första kvartalet 2016 kommer flygplatsverksamheten att föras över till ett nybildat bolag (Nya Västerås Flygplats AB) och Flygplatsbolaget (moderbolaget) byter namn till Västerås Stadshus AB.

I samband med att koncernbildningen slutförs kommer staden att behandla SGEI-beslutet, [bilaga 2](#). Beslut att anta SGEI-förordnandet är planerat att ske under andra kvartalet 2016.

**Fråga 2 Exakta uppgifter om de årliga belopp som från och med den 1 januari 2012 har utbetalats till stödmottagarna som ersättning för offentliga tjänster eller andra former av offentlig finansiering.**

Västerås flygplats har under perioden 2012-2015 mottagit offentlig finansiering enligt följande:

**Tabell 1 Ekonomiskt tillskott i SEK**

	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Tillskott från Västerås stad	15 000 000	15 000 000	16 000 000	40 000 000
Tillskott från svenska staten	1 047 688	1 489 796	1 425 456	1 227 316

Tillskottet från Västerås stad skall täcka de kostnader Västerås flygplats har för att hålla flygplatsen öppen och erbjuda möjlighet för trafikering av skolflyg, ambulansflyg, militärflyg, annat samhällsnyttigt flyg samt privatflyg och flygmuseet, se bilaga 2.

Tillskottet från den svenska staten består i ersättning för undervägsavgift i enligt med Europeiska kommissionens förordning 1794/2006.

### **Fråga 3 Närmare uppgifter om årliga passagerarvolymer, ägande och förvaltningsstruktur för flygplatserna.**

Tabellen nedan beskriver antalet årspassagerare på flygplatsen. Som framgår är antalet passagerare vikande och ligger under 200 000 passagerare per år.

**Tabell 2 Årspassagerare VÄSTERÅS FLYGPLATS**

	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Årspassagerare	162 094	161 925	117 390	114 581

Västerås flygplats är ett av Västerås stad helägt bolag. Ledamöter i bolagets styrelse utses av fullmäktige och styrelsen består för närvarande av representanter från fem politiska partier. Den politiskt tillsatta styrelsen utser en VD. VD leder flygplatsen genom en ledningsgrupp där följande funktioner ingår

- Ekonomi
- Marknad och försäljning

- Fält och rampchef
- Stationschef
- Säkerhet

**Fråga 4 En beskrivning av varför det är motiverat att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse vid flygplatserna i fråga, särskilt med beaktande av punkt 72 i riktlinjerna.**

Västerås har en lång tradition av flygverksamhet. Flygplatsen öppnade på 1930-talet som en militär flygplats. Från början av 1970-talet har flygplatsen trafikerats av civilt flyg.

Flygplatsen har tidigare varit bas för Västmanlands flygflottilj. Efter nedläggningen av flygflottiljen i början av 1980-talet köpte kommunen flottiljområdet för att skapa ett utbildningscentrum. Skolflyg har därmed varit en viktig verksamhet på flygplatsen under flera decennier. Idag är Västerås flygplats Sveriges mest trafikerade flygplats vad avser skolflyg. År 2015 landade 11 926 skolflyg på Västerås flygplats. Motsvarande siffra för Sveriges näst största skolflygplats Göteborg-Säve är 7 600. Det finns i nuläget ett flertal flygskolor etablerade på flygplatsen. Skolorna och servicebolagen i anslutning till flygverksamheten sysselsätter närmare 100 personer och skolflyget vid Västerås flygplats fyller en viktig funktion för försörjningen av piloter i Sverige.

Flygplatsen fyller även en viktig funktion för allmänflyget. Sedan länge finns Hässlö Flygförening etablerad på flygplatsen. Flygplatsen har övertagit i princip allt allmänflyg i samband med att det försvann från Bromma, Barkarby och Tullinge. Sedan Bromma flygplats under år 2014 sade upp sina avtal med Flygande veteraner och Stockholms Flygklubb har även dessa flyttat till Västerås flygplats. Flygplatsen har flest landningar av allmänflyg i Sverige (7 187 landningar år 2015 jämfört med näst största allmänflygplatsen Göteborg-Säve som hade 3 310 landningar).

Vidare är flygplatsen bas för Västerås Flygmuseum som har landets största samling av flygande veteranflygplan. Muséet lockar besökare såväl nationellt som

internationellt och dess flygplan medverkar vid ett antal stora flygdagar varje år såväl i Sverige som i våra nordiska grannländer. Även denna verksamhet utnyttjar således flygplatsinfrastrukturen.

Flygplatsen trafikeras även av det samhällsviktiga ambulansflyget. Under 2015 skedde sammantaget 70 sådana flygningar från Västerås flygplats.

Därutöver har flygplatsen även erbjudit tjänster till militärt transportflyg.

Numera utgör Västerås flygplats även hemmabas för Frivilliga Flygkåren, som etablerades på flygplatsen från år 2015. Frivilliga Flygkåren flyger på samhällets och försvarsmaktens uppdrag ett mycket stort antal uppdrag per år såsom olycksinspektioner, brandspaning etc.. Frivilliga Flygkårens medlemmar utför varje år uppdrag för Kommuner, Länsstyrelser, Räddningstjänster, Försvarsmakten, Frivilligorganisationer, Naturvårdsverket, Polisen och Sjöräddningen.

Västerås flygplats funktion för samhällsnyttigt flyg var tydlig genom flygplatsens roll som bas för flyginsatser under den stora skogsbranden i Västmanland under 2014.

För att kunna bibehålla positionen som en viktig flygplats för allmänflyg och skolflyg och annat samhällsnyttigt flyg har Västerås stad för avsikt att uppdra åt Västerås flygplats att utföra tjänster av allmänt intresse och tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Trots att Västerås gör bedömningen att verksamheterna som berättigar till ersättning antingen inte är ekonomiska till sin natur (allmänflyget, ambulansflyg, militärflyg, och annat samhällsnyttigt flyg samt flygmuseet) eller inte påverkar samhandeln (skolflyget) har kommunen valt att formalisera flygplatsens skyldigheter i ett SGEI-förordnande. Den formella SGEI-förpliktelsen, som kommer att antas av kommunen under kvartal 2 år 2016, återfinns som [bilaga 2](#).

Västerås flygplats har utöver ovan angivna tjänster även rätt att erbjuda tjänster till kommersiella flygoperatörer (passagerarflyg och fraktflyg). Dessa tjänster måste täcka sina tillkommande kostnader samt sin andel av de fasta kostnaderna och ge ett positivt nettobidrag till andra fasta kostnader än de som är hänförliga till den kommersiella trafiken. Däremot är den kommersiella trafiken inte nu, och har



aldrig varit, tillräckligt omfattande för att fullt ut täcka de totala kostnaderna på Västerås flygplats. Den kommersiella trafiken uppmuntras eftersom den ger ett positivt nettobidrag till de fasta kostnaderna och därmed gör det billigare för Västerås stad att tillhandhålla tjänster av icke-ekonomisk natur och tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

***Fråga 5 Relevant dokumentation och uppgifter om den metod genom vilken uppdraget/trafikplikten har införts, särskilt***

- a) uppdragets datum, innehåll och varaktighet,***
- b) det berörda företaget och det berörda området,***
- c) innebörden av särskilda och/eller exklusiva rättigheter som beviljats företaget,***
- d) parametrarna för beräkning, kontroll och granskning av ersättningen för offentliga tjänster (i förekommande fall), och***
- e) åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation.***

Se bilaga 2.

***Fråga 6 Närmare uppgifter om eventuella ytterligare krav som ställts eller åtgärder som vidtagits för att garantera att utvecklingen av handeln inte påverkas i en omfattning som strider mot unionens intresse.***

Västerås stad har gjort bedömningen att ett öppethållande av flygplatsen för att erbjuda tjänster till allmänflyget, ambulansflyg, militärflyg, annat samhällsnyttigt flyg samt flygmuseet och flygskolor inte utgör ekonomisk verksamhet (allt flyg utom skolflyget), alternativt inte påverkar handeln mellan medlemsstater (skolflyget). Med tanke på den tidigare undersökningen av Kommissionen avseende statligt stöd vill Västerås flygplats agera med en viss säkerhetsmarginal. Kommunen har därför trots det beslutat att anta ett formellt SGEI-förordnande i enlighet med EU-rättens regler. Genom förordnandet ålägger kommunen flygplatsen att redovisa kostnader för de icke-ekonomiska verksamheterna och ekonomiska verksamheter som inte har en påverkan på samhandeln, separat och var för sig.

Sammantaget åläggs flygplatsen således en omfattande skyldighet till särredovisning för att säkerställa att den ersättning som utgår enbart kompenserar för flygplatsens kostnader för att tillhandahålla tjänster av allmänt intresse och tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Detta krav går långt utöver vad som hade varit fallet om flygplatsen omfattats av EU-rättens regler om transparens, trots att den årliga omsättningen enbart uppgår till omkring 20 miljoner kronor.

**Fråga 7 All övrig information som anses vara relevant.**

Se avsnitt 1 ovan.

**Fråga 8 En kontaktperson för detta ärende (med e-postadress och telefonnummer).**

Kontaktperson (behörighetshandlingar, bilaga 3):

Pamela Hansson

pamela.hansson@kastelladvokatbyra.se

Kastell Advokatbyrå AB

+ 46-70-388 00 28.

Stockholm som ovan

Pamela Hansson

p.p.



Christina Mailund

**Bilagor**

1. Transportstyrelsens flygplatsstatistik 2015
2. Utkast till SGEI-förpliktelse
3. Fullmakt ombud