

3. Ryanair på svensk mark

3.1.1 När Ryanair kom till Skavsta

Peter Rogeman, marknadschef på Skavstas flygplats, befann sig en vinterdag i mitten av 1990-talet i London på en flygkonferens. På talarlistan fanns representanter för de nya lågprisbolagen. Lågprisflyget höll på att få ett ordentligt fotfäste på de brittiska öarna. På kontinenten och i de nordiska länderna dominerade fortfarande de gamla nationella flygbolagen.

Skavstas flygplats hade haft viss framgång med att få trafik. Spaningsflyget på den gamla flygflottiljen hade lagts ner och Nyköpings kommun hade gått in som ägare till flygplatsen som hade vuxit till Sveriges tredje största när det gällde frakt. En av de större kunderna var Ericsson som skeppade ut telekomutrustning. Charterbolagen Fritidsresor och Vingresor hade ett fåtal resenärer i veckan.

Politikerna i Nyköping ville ha mer. Att få fart på en lokal liten flygplats var en dröm som många flygplatschefer och kommunalpolitiker närt genom åren. Det brukade sluta med att någon förlorade pengar. Kommunen eller privata investerare.

På konferensen i London höll Ryanairs marknadsdirektör Tim Jeans föredrag om hur lågprisflyget skulle rita om flygkartan i Europa. När Tim Jeans var klar stod Peter Rogeman redo. Han fick med sig engelsmannen på en snabb fika i pausen och började berätta om Skavsta flygplats 100 kilometer söder om Stockholm.

Tim Jeans avbröt honom.

– But you don't exist, sa han.

Tim Jeans berättade att han och ett par kollegor bara ett par veckor tidigare hade åkt bil längs E4:an och rekognoscerat Sveriges flygplatser. De hade passerat Nyköping och inte fanns där någon flygplats.

Då förstod Peter Rogeman. Skavsta hade ingen reguljärtrafik och var därmed inte med på den internationella flygorganisationen IATA:s lista. Därför kunde Ryanair inte hitta flygplatsen.

Peter Rogeman förklarade att Skavsta ville få dit lågprisflyget. Tim Jeans svarade att Ryanair hade ett upplägg, och skrev ned följande på sitt visitkort:

10 kronor per passagerare i passageraravgift.

1 000 kronor i landningsavgift.

Han räckte över visitkortet och berättade att Ryanair skulle ta 200 000 passagerare till flygplatsen.

Två dagar senare låg ett brev till Peter Rogeman på kontoret i Skavsta. Det var från Tim Jeans som bekräftade villkoren.

Helt sjukt, tänkte Peter Rogeman. Han tyckte att det var det dummaste erbjudandet han någonsin fått. Ryanair skulle få 60 procents rabatt med de villkoren.

Han vägde brevet i handen, och var nära att kasta det i papperskorgen. Flera gånger.

I stället lyfte han telefonluren och slog numret till flygplatsens styrelseordförande Carl-Olov Munkberg. Peter Rogeman berättade om konferensen och om erbjudandet. Det blev alldeles tyst i andra änden. De kom överens om att anta erbjudandet.

Efter ytterligare ett par veckor kom Ryanairs vd Michael O'Leary till Nyköping. Han mötte Skavstaledningen med Carl-Olov Munkberg, Håkan Steinbüchel och Peter Rogeman. Svenskarna gjorde ett försök att få ut lite mer ersättning för landningar och passagerare. Michael O'Leary var inte beredd att ändra de villkor som Tim Jeans hade gett Peter Rogeman redan första gången de sågs i London.

Kalkylen kunde nödtorftigt räknas hem med hjälp av spritförsäljning och bokningsavgifter. Avgifter för parkering fick flygplatsen vid den här tiden inte ta ut för flygplatsägaren, kommunen, som bestämt att det skulle vara gratis.

Efter att parterna kommit överens om detaljerna var det dags att berätta för styrelsen vad som var

på gång. Styrelseordförande Carl-Olov Munkberg kunde klubba igenom förslaget utan problem och gå vidare till nästa punkt på dagordningen. Alla de närvarande i styrelsen hade insett att det inte var någon glädjekalkyl i affären, fast frestelsen var för stor. Det här var en gyllene chans för den lilla flygplatsen.

Ledningen för Skavsta fick bege sig till Dublin och Ryanairs huvudkontor för att slutligen skriva under kontraktet. Dagen efter när de skulle resa hem med avtalet i portföljen mötte de Michael O'Leary i en annan roll än de var vana vid att möta honom i. Han satt med personalen bakom incheckningsdisken och höll just på att checka in passagerare.

Sex månader efter Peter Rogemans möte med Tim Jeans i London var det dags för premiärturen.¹ En torsdag i juni 1997 gick det första Ryanairplanet från Skavsta. Passagerarna, som Ryanair normalt inte ger en slät kopp kaffe utan att ta betalt för det, bjöds den här gången på champagne.²

2.1.2 Marknadsföring bland molnen

I mars 2003 presenterade Nyköpings kommun ett reklamavtal mellan kommunen och Ryanair. Avtalet innebar att kommunen betalade 55 miljoner kronor för att under tio år bland annat få ha kommunnamnet på de flygplan som var baserade på Skavsta flygplats och för reklam på Ryanairs hemsida.³ Kritiker tyckte att avtalet var märkligt eftersom Skavsta konsekvent marknadsfördes som Stockholm Skavsta, detta till och med på Nyköping kommuns hemsida.⁴

Reklamavtalet överklagades. Bland annat ansågs det att avtalet var ett kommunalt företagsstöd och inte ett köp av tjänster. Reklamavtalet stoppades av länsrätten i väntan på att lagligheten skulle prövas.⁵

Göran Forsberg, kommunalråd (S) i Nyköping, var däremot mycket stolt över avtalet med Ryanair. Dekaler med "City of Nyköping" hade klistrats på Ryanairs nya plan och i flygbolagets annonser fanns ordet Nyköping med. Under våren öppnade sex nya rutter på Skavsta. Passagerarantalet på flygplatsen femdubblades. På några veckor passerade nu lika många personer Skavsta flygplats som antalet boende i Nyköping. Det ville inte staden missa.

Avtalet gav Nyköping rätt att synas i stora delar av Ryanairs marknadsföring under tio år. Tanken var att turisterna skulle observera Nyköping och vilja stanna där och shoppa. Marknadsföringen skulle bli en startmotor för att få i gång turismen.

Avtalet förhandlades fram utan insyn parallellt med Ryanairs förhandlingar om de nya rutterna. När det lades på kommunstyrelsens bord för beslut under våren mötte det svag kritik.

I avvaktan på avgörande i länsrätten hade bara 40 miljoner kronor kunnat utbetalas. Länsrätten skulle snart avgöra om avtalet hade krävt upphandling.

– Jag förstår inte hur vi skulle ha kunnat upphandla det av ett annat bolag, sa Göran Forsberg till Dagens Nyheter.

Att pengarna kunde gått till fler lärare och bättre äldreomsorg avfärdade han med att det krävdes tillväxt i kommunen för att kunna betala ut lärarlöner. Kommunens uppgift var att agera startmotor. Nu, hoppades han, skulle det lokala näringslivet aktiveras. Företagen skulle inse vilka kommersiella möjligheter turisterna erbjöd.⁶

Den dåtida myndigheten Nämnden för offentlig upphandling, NOU, skrev i ett yttrande till länsrätten i Södermanland att Nyköpings kommun bröt mot lagen om offentlig upphandling när

miljonavtalet med Ryanair slöts. Både en reklambyrå och en kommuninvånare hade överklagat avtalet till länsrätten.⁷ Reklambyrån begärde ett yttrande från Nämnden för offentlig upphandling. NOU gav byrån rätt. Avtalet slöts "i strid med bestämmelserna i lagen om offentlig upphandling".⁸

Länsrätten i Södermanlands län slog fast att reklamavtalet mellan Nyköpings kommun och Ryanair stred mot lagen om offentlig upphandling. Domen blev därför att upphandlingen skulle göras om. Det ansåg Nyköpings kommun var uteslutet.

– Situationen är mycket teoretisk just nu. De hade lika gärna kunnat döma kommunalrådet att simma över Atlanten, det hade inte heller gått, sa kommunjuristen Robert Tholén, till nyhetsbyrån TT.

Kommunen var civilrättsligt bunden till reklamavtalet och hade redan betalat ut 40 miljoner kronor till Ryanair. De sista utbetalningarna på 15 miljoner stoppades av länsrätten i slutet av mars. Om inte de pengarna skulle betalas ut riskerade kommunen att avtalet hävdades och att Ryanair krävde skadestånd.⁹

I september fastslog kammarrätten att Nyköpings kommun inte fick betala ut mer pengar till Ryanair. Innan fler utbetalningar kunde ske måste avtalets giltighet prövas ännu en gång.¹⁰

I oktober beslutade kommunstyrelsen i Nyköping att överklaga länsrättens dom.¹¹ Kommunstyrelsen beslutade också att betala ut de 15 miljoner kronor som kommunen var skyldig Ryanair. Kommunen trotsade därmed kammarrättens förbud och gjorde sig skyldig till lagtrots.¹²

I november ogiltigförklarade kammarrätten reklamavtalet. Avtalet ansågs ogiltigt då det tecknats utan offentlig upphandling.¹³ Dagens Industris ledarsida kommenterade detta.

”På pappret gick avtalet ut på att kommunen fick reklamutrymme på lågprisbolagets flygplan. Men poängen med hela pengaöverföringen på 55 miljoner kronor var förstås inte att marknadsföra kommunen uppe bland molnen utan att ge ett ekonomiskt stöd till det bolag som skänkt nytt liv åt Nyköping-Skavsta flygplats.

Det är en viktig dom, för den bekräftar att det inte är tillåtet för myndigheter att ge stöd till enskilda företag. Sådana stöd snedvrider konkurrensen och innebär ett missbruk av skattebetalarnas pengar.”¹⁴

Nyköpings kommun överklagade kammarrättens beslut till Regeringsrätten, som numera har namnet Högsta förvaltningsdomstolen. Två år senare, i mars 2005 meddelade Regeringsrätten att reklamavtalet som kommunen tecknat med Ryanair var ogiltigt och måste upphandlas på nytt.¹⁵

Nyköpings kommun tolkade domen på ett annat sätt. Att domstolen hade sagt att upphandlingen skulle göras om betydde inte att den skulle göras om, menar Robert Tholén, jurist på Nyköpings kommun.¹⁶

– Avtalet var redan i gång och betalt fullt ut, så kommunen såg ingen möjlighet att kunna häva avtalet eller få tillbaka pengarna, skriver Robert Tholén i ett e-brev.

Domen fick inga formella konsekvenser i form av böter eller liknande. Nästa gång kommunen ville ge Ryanair ett reklamavtal, 2007, gjordes i alla fall en upphandling. Kraven var mycket speciella. Bland annat krävdes det att leverantören kunde nå minst 800 000 resenärer som reste till eller från Skavsta.¹⁷

Nyköpings kommuns agerande anmäldes även till EU-kommissionen för otillåtet statsstöd. EU-kommissionen meddelade 2009 att avtalet inte var ett brott mot de regler som fanns.¹⁸

2.1.3 Framgångssagan som gick med förlust

Sju år efter premiärturen från Sverige, 2004, utsågs Skavsta tillsammans med Charleroi utanför Bryssel och Beauvais utanför Paris till Ryanairs första baser bortom Storbritannien och Irland. Skavsta fick fyra Boeing 737-800 och personal stationerad på basen. Det öppnades successivt en mängd nya rutter.

Det komplett okända Skavsta, som inte ens existerat för marknadsdirektören Tim Jeans, hade gått från ingenstans till succé. Ryanair höll sitt löfte om 200 000 passagerare på årsbasis, en av de siffror som Tim Jeans skrivit på visitkortet och gett till Peter Rogeman på en konferens i London i mitten av 1990-talet.¹⁹

Skavsta är numera en av de största flygplatserna i Sverige. Ändå har flygplatsen kämpat med ekonomin och gick för första gången runt 2012 efter 15 år med lågprisflyg.²⁰ Även 2014 gick Skavsta med förlust och hade ett resultat på minus 16 miljoner.²¹

Sedan 1998 är flygplatsen till största delen privatägd, då det brittiska, senare spanska, företaget TBI köpte 90,1 procent av flygplatsen av Nyköpings kommun.²²

TBI meddelade vintern 2012 att företaget inte längre hade råd att driva flygplatsen. Det stora problemet var enligt TBI att huvudlandningsbanan behövde renoveras och att pengarna inte fanns. Företaget skrev i ett brev att det under 18 månaders tid hade hållits hemliga förhandlingar med kommunledningen. Eftersom detta inte hade gett något resultat så gick TBI ut offentligt och berättade om krisen.

Kommunalrådet Urban Granström (S) hade en annan syn på Skavsta. Han ansåg att det fanns stora utvecklingsmöjligheter. Han ville inte att kommunen skulle ta över flygplatsen.

– De tycker att skattebetalarna i Nyköping ska lösa ut dem från det de inte lyckas med. Det tycker inte jag är rimligt, sa han till Sveriges Television.

Flygplatschefen Dot Gade Kulovuori menade däremot att det vore en bra lösning om kommunen tog över flygplatsen eftersom den var en sådan tillväxtmotor för hela regionen.

Hon berättade att flygplatsen gick back varje år, senast med en miljon kronor och året dessförinnan med 15 miljoner. Den svårighet som nu drabbat flygplatsen var att en ny beläggning skulle läggas på huvudlandningsbanan inom de närmsta tre åren, något som beräknades kosta runt 100 miljoner kronor.²³

I oktober 2013 såldes Stockholm Skavsta, tillsammans med flera andra av TBIs flygplatser, till det amerikanska bolaget Airports Worldwide.²⁴

I december 2013 meddelade Ryanair att flygbolaget skulle lägga ner 17 flyglinjer från olika svenska flygplatser. Ryanair uppgav att anledningen till neddragningarna var brist på flygplan. Gamla flygplan fasades ut samtidigt som nya plan skulle levereras först i slutet av 2014. Ryanair satsade också stort i Italien och Irland.²⁵

Skavsta räknade med att tappa en halv miljon passagerare under 2014, vilket motsvarade ungefär en fjärdedel av trafiken. Detta ledde till personalminskningar där 15 av flygplatsens 120 anställda förlorade jobbet. Sex inom administration, resten arbetade med att lasta plan och hjälpa passagerare med särskilda behov ombord. Även vaktbolaget Securitas, med omkring 150 anställda på Skavsta meddelade att upp till 25 procent av alla arbetade timmar kunde försvinna ur schemat.²⁶

Sommaren 2014 fick även Skavstas vd Dot Gade Kulovuori sparken. De amerikanska huvudägarna ADC & HAS Airports Worldwide, som numera äger 90 procent av flygplatsbolaget, valde på ett styrelsemöte i juli att säga upp Dot Gade Kulovuori, som slutade med omedelbar verkan.²⁷

Reklamavtalet med Ryanair hade kostat Nyköpings kommun närmare 100 miljoner kronor sedan 2003.²⁸ När avtalet löpte ut den sista mars 2015 var det inte aktuellt att teckna ett nytt reklamavtal.

– Vi har valt att inte förnya det. Ryanair har dragit ner på Skavsta, då är det också potentiellt färre människor att nå, sa Urban Granström till Dagens Samhälle.²⁹

Författaren har själv försökt nå Urban Granström utan att lyckas.

3.2.1 Västerås flygplats i hetluften

Ryanairs avgång från Västerås till London klockan 15.55 kom aldrig i väg. I stället fick alla 189 passagerare kliva av planet när ett stort säkerhetspådrag drogs i gång.³⁰

Uppmärksamheten blev enorm, världsomspännande och högljudd när väktaren som bemannade handbagageröntgen vid Västerås flygplats upptäckte en pistol på tv-skärmen som visade röntgenbilden. Mannen som ägde väskan och därmed hade pistolen i sin ägo var klädd i en traditionell muslimsk dräkt och hade långt skägg. Det var den 29 augusti 2002. Mindre än ett år efter det historiska terrordådet mot World Trade Center i New York.

Den misstänkte flygplanskaparen visade sig vara en 29-årig stockholmare med kriminell bakgrund. Mannen påstod att han helt enkelt hade glömt bort att pistolen fanns i väskan när han skulle ut och resa. Han friades senare från alla terrormisstankar och dömdes till fyra månaders fängelse för vapenbrott.³¹ Innan dess hann Västerås flygplats bli världsberömd.

Internationella medier bevakade häktningsförhandlingarna för den misstänkte kaparen. Journalisten Anders Lif kommenterade situationen i VLT:

”Alla små städer kan hoppas på femton minuter. Västerås har redan fått mer än femton timmar. Nu har Västerås fått sitt.

Det var en märklig dag i går.

Aldrig mer ska åtta tv-bolag ha sina kameror uppställda utanför Hemköp. Aldrig mer ska BBC, CNN, ITV, ABC, NBC, Sky News, SVT och TV4 ha objektiven riktade mot tingsrättens trista fasad.

Aldrig mer ska fyra sändningsbussar med parabolträngas på trottoaren vid Stora gatan. Aldrig mer ska kablarna ringla som nyhetshungriga ormar längs Hållgatan.

Aldrig mer ska det stå Vasteras, Sweden, på New York Times förstasida flera dagar i rad.

Aldrig mer ska CNN ha Vasteras som långkörare.”

Turistbasen Tapio Hovebro funderade på hur Västerås skulle dra nytta av uppståndelsen.

– Vi kanske ska sätta upp en extra turistbyrå ute på flygplatsen, sa han till tidningen.

Vasteras, den säkra flygplatsen. Vasteras, den trygga flygplatsen tio mil väster om Stockholm som dessutom har en direktlinje till London.

– Tänk så länge vi har försökt nå ut med budskapet om direktlinjen. Nu vet alla att vi har den, sa Tapio Hovebro.³²

3.2.2 Västerås flygplats ekonomiska historia

I april 1999 meddelade Luftfartsverket att myndigheten var intresserad av Västerås flygplats för lågprisflyg. Flygplatsens ägare Västerås kommun hoppades på att inleda ett samarbete inom ett år.

Kommunen hade tidigare presenterat en förstudie om flygplatsens framtid. I den förutspåddes både framtida vinster och investeringsbehov. Enligt Luftfartsverket var Västerås flygplats intressant eftersom den hade ett eget upptagningsområde, inom 6 mils radie fanns nästan en halv miljon människor som åkte till Arlanda. Dessutom fanns en stark industri i området och flygplatsen

användes redan av flera etablerade flyglinjer, till bland annat Köpenhamn och Oslo.

– Västerås skulle kunna bli stor på lågpris- och fraktflyg. Man skulle kunna ha charterflygningar, sa Dan Lundvall, marknadsdirektör på Luftfartsverket, till nyhetsbyrån TT.³³

År 2000 undertecknade Luftfartsverket och Västerås kommun ett avtal som innebar att Luftfartsverket köpte 40 procent av Västerås flygplats. Målet var att på fem års sikt öka det årliga passagerarantalet från dåvarande 120 000 till cirka 500 000 passagerare. Luftfartsverkets generaldirektör Ingemar Skogö ansåg att Västerås flygplats hade en stor marknadspotential och ett upptagningsområde som bara utnyttjades till 15 procent. Vid den tidpunkten flög SAS och Skyways/Highland från Västerås.

I februari 2001 meddelade Ryanair att flygbolaget skulle börja med flygningar från Västerås till London.

– Jag har fått uppgifter om att det kan bli aktuellt med flygningar från Västerås redan i slutet av mars, sa Bo Fredriksson, tillförordnad flygplatschef på Västerås flygplats, till Aftonbladet.³⁴

Senare samma år bytte Västerås flygplats namn till Stockholm/Västerås. Syftet var att Stockholm/Västerås, precis som konkurrenten Stockholm/Skavsta, skulle dyka upp som ett alternativ när resebyråerna bokade resor till Stockholm.³⁵

Under mandatperioden 1998–2002 stoppades de kommunala förlustbidragen till flygplatsen av Miljöpartiet och Vänsterpartiet.³⁶ Den dåvarande politiska majoriteten i kommunen förklarade att en utveckling av flygplatsen skulle ske utifrån kommersiella förutsättningar.³⁷

Efter två år med lågprisflyg, 2003, kunde det konstateras att Ryanair än så länge inte gav Västerås flygplats någon vinst. Flygplatsen hade gått med 15 miljoner kronor i förlust under 2002 och det egna kapitalet hade minskat från 30 miljoner till 14 miljoner kronor på ett år. Samtidigt visade bokslutet för 2002 att det fanns skulder på 111 miljoner kronor. Förlusterna hade pågått under flera år och en rekonstruktion av flygplatsbolaget planerades.³⁸

I april presenterade Västerås kommunstyrelse ett förslag till hur ekonomin skulle kunna räddas för det blödande flygplatsbolaget. Huvudägaren Västerås kommun skulle genom bolaget Västerås Strategiska Fastigheter köpa flygfältet och byggnaderna för 110 miljoner kronor och sedan hyra ut dessa till flygplatsbolaget. För att klara köpet skulle Västerås Strategiska Fastigheter få 15 miljoner kronor i nytt aktiekapital. Kommunen, som ägde 60 procent av flygplatsen, skulle dessutom tillföra 33 miljoner kronor i aktieägartillskott till flygplatsen. Luftfartsverket, som ägde resterande 40 procent, hade åtagit sig att täcka förluster upp till sammanlagt 22 miljoner kronor fram till 2006. Genom det ekonomiska tillskottet beräknades flygplatsen klara av de närmaste fyra åren.³⁹

Kommunfullmäktige fick på sitt majmöte 2003 ta ställning till förslaget. Endast Miljöpartiet yrkade på avslag. Kommunfullmäktige antog stödpaketet till flygplatsen. Miljöpartiet reserverade sig mot beslutet med bland annat följande motivering:

”Ekonomin i flygplatsen är allt annat än god med många år av förluster. Av det kapital som förstärkte flygplatsen år 2000, 58 miljoner kronor, återstår endast 15 miljoner. Förlusten för innevarande år är enbart den cirka 16 miljoner kronor. Med tanke på detta borde flygplatsbolaget rent företagsekonomiskt likvideras och gå i konkurs.”⁴⁰

Till hösten visade det sig att flygplatsen gick mot en ny storförlust, trots det massiva stödpaket som hade satts in under våren. Årets förlust såg ut att bli 20 miljoner kronor. Under de första åren på 2000-talet hade flygplatsen därmed gått back med 57 miljoner kronor. Längre än till 2006 tänkte ägarna däremot inte hålla ut.

”Om flygplatsen inte bär sina egna kostnader då kan den reguljära trafiken läggas ned”, skrev kommunalrådet Åke Hillman (S) i en skriftlig kommentar till VLT.⁴¹

När året blev 2006 var det dags för nya bidrag till flygplatsen. Västerås kommunfullmäktige sade ja till ett stödpaket på 57 miljoner kronor under 2006–2008. Bakom beslutet stod de borgerliga partierna och Socialdemokraterna.

Moderaternas Staffan Anger menade att det var viktigt för det lokala näringslivet att det gick att flyga till och från Västerås.

Från flera håll hördes hoppfulla tongångar om att den nyvalda flygplatsstyrelsen med Per Vannesjö (M) i spetsen skulle lyckas vända ekonomin.

– Jag är helt övertygad om att man både kommer att öka intäkterna och få ned utgifterna, sa kommunstyrelsens ordförande Elisabeth Unell (M), till VLT.⁴²

Luftfartsverket hade däremot inte längre samma förhoppningar om Västerås flygplats. Efter förhandlingar köpte Västerås kommun tillbaka Luftfartsverkets aktier för en krona. Återigen var Västerås kommun ensam ägare till flygplatsen.⁴³

Västeråsmoderaten Staffan Anger var inte bara kommunpolitiker utan även riksdagsman. Han la senare en motion till riksdagen om att Luftfartsverket på nytt skulle köpa aktierna i Västerås flygplats. Motiveringen var att flygplatsen var viktig ”för befolkningen och näringslivet i Västmanland och norra Södermanland”. Trots att priset även den gången endast var en krona sa riksdagen nej.⁴⁴

År efter år fick Västerås flygplats nya miljonbidrag. År 2008 fick flygplatsen ett aktieägartillskott på 47 miljoner av kommunen.⁴⁵ År 2010 var det dags för ett nytt aktieägartillskott, den här gången på 35 miljoner kronor.⁴⁶ Samma år beslutades det att kommunen skulle betala ut ett driftbidrag på 15 miljoner kronor till flygplatsen varje år.⁴⁷

3.2.3 ”Kommunisterna” i Bryssel

I februari 2002 anmälde Tjänstemannaförbundet HTF, i dag en del av fackförbundet Unionen, och Transportarbetarförbundet gemensamt Västerås flygplats till Konkurrensverket. De två facken undrade om kommunala medel användes och var en förutsättning för fördelaktiga avtal mellan Ryanair och Västerås flygplats.

SAS hade också krävt att Västerås flygplats skulle redovisa avtalet med Ryanair och hotade med att gå vidare till Konkurrensverket om det inte gavs något tillfredsställande svar.⁴⁸

Samma vecka som facken gjorde sin anmälan gjorde även SAS en anmälan till Konkurrensverket. Precis som fackförbunden misstänkte SAS att konkurrenten Ryanair gynnades av Västerås flygplats genom stora subventioner.

Det hade sedan en längre tid förekommit rykten om att Ryanair lyckats förhandla fram ett

fördelaktigt avtal med Västerås flygplats. Det handlade bland annat om påstådda rabatter på landningsavgifter och passageraravgifter, som i så fall innebar att konkurrensen mellan flygbolagen som flög på flygplatsen snedvreds. SAS hade krävt att få se avtalet. Västerås flygplats hade vägrat att lämna ut det.

– Vi har anmält flygplatsen till Konkursverket för att vi förmodar att vi utsätts för en diskriminerande behandling av Västerås flygplats. Det finns tecken som tyder på att vi betalar betydligt mycket mer än vad Ryanair får betala för samma typ av tjänster, sa Hans Ollongren, ansvarig för myndighetsfrågor på SAS, till nyhetsbyrån TT.

Hans Ollongren ansåg att Konkursverket måste granska Ryanairs avtal med Västerås flygplats för att slutgiltigt undanröja alla tvivel och frågor om Ryanair gynnas av flygplatsen.

– Det kan vara så att det är vi som subventionerar Ryanairs verksamhet eller också är det skattebetalarna. Och båda delarna är lika fel. Vi anser att det är otroligt viktigt att det här belyses, sa Hans Ollongren till TT.

Västerås flygplats ägdes på den här tiden till 60 procent av Västerås kommun och de resterande 40 procenten av Luftfartsverket.

– Jag vill inte kommentera ryktena om att vi gynnar Ryanair på något sätt. Vi finns på en konkurrensutsatt marknad och håller på att förhandla med Ryanair om avtalet, sa Mats Åström, dåvarande vd:n för Västerås flygplats, till TT.⁴⁹

Ryanair svarade snabbt med att anmäla SAS till konkurrensverket för att alltsedan den svenska passagerartrafikens barndom ha tagit ut alltför höga priser på inrikesflyg. Ryanair hävdade i anmälan att SAS de senaste 50 åren hade tagit ut otillbörligt höga priser på linjer där SAS inte haft någon konkurrens av lågprisflygbolag.

– Vi anmäler nu SAS till konkurrensverket på vägnarna av alla de kunder som SAS har lurat innan Ryanair kom till Sverige och alla de passagerare som de fortsätter att ta för mycket betalt av på linjer där de har monopol, sa Ryanairs marknadschef Michael Cawley i en kommentar.

SAS såg anmälan som ett led i Ryanairs marknadsföring.

– Vi har svårt att se det här som något annat än ett utspel, sa Ulf Thorné på SAS informationsavdelning till Nyhetsbyrån Direkt.⁵⁰

SVT:s regionala nyhetsprogram Tvärsnytt uppgav att Ryanair, i strid med kommunallagen, fick ett erbjudande om 3,5 miljoner kronor i rabatt på landnings- och passageraravgifterna av Västerås flygplats för perioden april 2001–mars 2002. Rabatten framgick av en offert från flygplatsen till Ryanair.

Mats Åström, flygplatsens vd, ville inte kännas vid siffrorna i den offert som Tvärsnytt presenterade.

– Jag känner inte igen de siffrorna. Offerten måste ha figurerat före min tid, sa Mats Åström till TT.

Han hade tillträtt i maj året innan, en månad efter att Ryanair hade börjat trafikera flygplatsen.⁵¹

Luftfartsverket, som på den här tiden var delägare i Västerås flygplats, bekräftade uppgifterna

om att Ryanair erbjudits förmånliga rabatter på start- och landningsavgifterna.

– Jag kan bekräfta att det är en viss prisskillnad mellan SAS och Ryanair när det gäller avgifterna för start- och landningsavgifter, sa Luftfartsverkets generaldirektör Lars Rekke till TT.

– Och det beror på att SAS har en i det närmaste obegränsad tillgång till Västerås flygplats. Ryanair får ta det som blir över när det gäller start- och landningstider, sa han.⁵²

Tvärsnytt hade även begärt att få se det avtal som fanns mellan Ryanair och Västerås flygplats. Kammarrätten slog fast att avtalet inte behövde offentliggöras.

En av anledningarna till att sekretess skulle gälla var att Ryanair förhandlade med både Västerås flygplats och Skavsta flygplats i Nyköping om trafik till Londonflygplatsen Stansted. Eftersom Skavsta är privatägd och inte omfattas av offentlighetsprincipen ansåg kammarrätten att Skavsta skulle kunna gynnas om Västerås flygplats tvingades lämna ut sitt avtal med Ryanair.

Kammarrätten menade dessutom att Västerås flygplats skulle kunna lida ekonomisk skada av att andra flygbolag fick kunskap om innehållet i avtalet med Ryanair. Även Ryanair ansågs kunna skadas ekonomiskt om avtalet offentliggjordes.⁵³

I april meddelade Konkurrensverket att myndigheten inte skulle granska anmälan från SAS om att konkurrenten Ryanair gynnades av Västerås flygplats genom stora subventioner.

– Det finns inte tillräckliga skäl, sa Elisabeth Wallton, informationschef på Konkurrensverket, till TT.⁵⁴

På SAS huvudkontor i Solna övervägde flygbolaget vilka konsekvenser bakslaget hos konkurrensverket skulle få.

– Ett bra år tjänar SAS 60 kronor per biljett. Är skillnaden i avgifter 100 kronor per biljett betyder det mycket. Är det verkligen rimligt enligt konkurrenslag och kommunalskattelag att bolag från skatteparadis skall subventioneras av svenska skattemedel, sa SAS informationsdirektör Henry Stenson till Svenska Dagbladet.

Han uppgav att ett alternativ som övervägdes var att upphöra med trafiken på Västerås flygplats.⁵⁵

SAS anmälde senare under året Västerås flygplats till EU-kommissionen. SAS ansåg fortfarande att Ryanairs villkor på flygplatsen innebar otillåtna subventioner.⁵⁶

I april 2004 la det Västeråsbaserade flygbolaget Svenskt Direktflyg ner sin linje Västerås–Göteborg.⁵⁷ Den 1 september meddelade Svenskt Direktflyg att det skulle avveckla verksamheten och varsla all personal om uppsägning med hänvisning till den allt hårdare konkurrensen på flygmarknaden. 55 anställda berördes.

Enligt Svenskt Direktflyg, som främst riktade in sig på affärsresenärer, hade Västerås flygplats bidragit till krisen genom att favorisera det irländska lågprisflygbolaget Ryanair.⁵⁸ I maj 2005 la Svenskt Direktflyg ner sin andra flyglinje från Västerås, som gick till Malmö.⁵⁹

Under 2004 la även flygbolaget Skyways ner sin linje Västerås–Köpenhamn. Bolaget ansåg att Västerås flygplats gynnade Ryanair och dess Londonflyg. Enligt Skyways försäljningschef Olav Nielsen hade Skyways fått betala ”väsentligt mer” per passagerare än Ryanair.

– Vi har tyckt att de måste tänka om och ta betalt av de andra också så att de inte behöver hålla så höga priser mot oss. Men det har vi inte fått något större gehör för, sa Olav Nielsen till VLT.⁶⁰

SAS samordningsdirektör Sören Belin berättade i en intervju att Ryanair betalade 10 kronor per passagerare till Västerås flygplats medan SAS fick betala 120 kronor.

Enligt Sören Belin hade SAS försökt få samma avtal som Ryanair utan att lyckas. Han menade att de styrande i Västerås var naiva.

– Jag tror att de är lite lättleda i att få ny flygtrafik. Kommunalråd och flygverksamhet det är en lite speciell relation, sa Sören Belin till Dagens Industri.⁶¹

Våren 2007 lade SAS ner sin flyglinje mellan Köpenhamn och Västerås.⁶²

I maj 2012 besökte Ryanairs vd Michael O’Leary Västerås flygplats för att ge flygplatsen sitt stöd i konflikten med EU. Han anlände med ett av flygbolagets extraplan tio minuter innan presskonferens. Hans medarbetare hade med sig ett miniatyrflygplan som ställdes upp. Michael O’Leary snackade snabbt, rabblade upp siffror om hur få resväskor Ryanair tappade bort och hur många passagerare flygbolaget flög.

Sedan kom han till anledningen till snabbvisiten. Han var där för att ge Västerås flygplats sitt stöd i kampen mot EU. Flygplatschefen Mikael Nilsson arbetade tillsammans med jurister på ett svar till EU-kommissionen. Men Mikael Nilsson var inte oroad över utvecklingen.

– Vi har analyserat det här och vi är inte oroliga, sa han till VLT.

Michael O’Leary pratade däremot om EU:s attack mot Västerås. Han pratade om idioterna och kommunisterna, som han kallade dem, i Bryssel. Att utredningen hotade turismen, Västerås och jobben där.

– Den här utredningen är absurd och dum, sa han.

Skulle EU-kommissionen fälla Västerås flygplats såg han att det skulle innebära att bolaget minskade antalet turer från Västerås och i stället skulle flyga från Skavsta som är en privat flygplats. Men han trodde inte att Ryanair skulle lämna Västerås helt. Och helst ville han att bolaget skulle etablera sig ännu mer i Västerås.

– Vi vill dubbla trafiken till 400 000–500 000 passagerare och öka till att flyga till ytterligare fyra-fem flygplatser härifrån, sa Michael O’Leary.⁶³

Kommissionsärendet påbörjades 2002 genom att SAS anmälde flygplatsen för otillåtet statsstöd till Ryanair. Efter några år tog EU-kommissionen även upp frågan om ägarens eventuella otillåtna stöd till flygplatsen.

I oktober 2014 friade kommissionen både ägaren, Västerås kommun, och flygplatsen från anklagelserna om otillåtet statsstöd.

– Det är för det första oerhört skönt att få rätt i denna fråga, och för det andra att ärendet äntligen, efter tolv år, är avslutat, sa Mikael Nilsson, vd för Stockholm-Västerås Flygplats, i ett pressmeddelande.⁶⁴

EU-kommissionen ansåg att Västerås kommuns bidrag till flygplatsen ”var begränsat till vad

som är absolut nödvändigt för att säkerställa den ekonomiska bärkraften hos flygplatsen och att det inte gav upphov till någon otillbörlig snedvridning av konkurrensen. Stödet ansågs bidra till ett mål av gemensamt intresse, som var att förbättra tillgänglighet, öka antalet förbindelser och bidra till den regionala utvecklingen i det område där flygplatsen är belägen.”

När det gäller flygplatsens avtal med Ryanair ansåg kommissionen att avtalen, vid den tidpunkt då de ingicks, ”rimligen kunde ha förväntats förbättra flygplatsens ekonomiska situation och att de därför inte gav de berörda flygbolagen någon otillbörlig ekonomisk fördel jämfört med deras konkurrenter”.⁶⁵

Viktigt att nämna i sammanhanget är att beslutet handlade om kommunens stöd till flygplatsen mellan år 2001 och 2010 samt flygplatsens kontrakt med Ryanair under samma tidsperiod. EU:s beslut innebär inte nödvändigtvis att kommunen även i framtiden har rätt att subventionera flygplatsen. EU:s beslut innebär inte heller nödvändigtvis att flygplatsens nuvarande avtal med Ryanair är lönsamt.⁶⁶

Frågan är inte heller avslutad. EU-kommissionen startade en ny granskning av Västerås flygplats i februari 2016. Kommissionen ska på nytt undersöka om kommunens miljonstöd till flygplatsen verkligen är lagligt.⁶⁷

3.2.4 ”Ett svårslaget rekord i feighet”

Folkpartiet, som tidigare röstat för att ge Västerås flygplats bidrag, meddelade i valrörelsen 2014 att partiet ville stoppa kommunens bidrag till flygplatsen. Folkpartiet ansåg att pengarna kunde användas bättre.⁶⁸

– Det finns ingen som helst anledning till att Västerås skattebetalare ska stå för några kostnader för biljetter, skrev Ragnhild Källberg, Folkpartiet, i ett e-brev.⁶⁹

Miljöpartiet och Vänsterpartiet ville lägga ner flygplatsen.

– Vi kan inte förstå varför Västerås skattebetalare ska betala för enskilda personers nöjesresor. Pengarna kan i stället användas till något som har kommunal nytta som till exempel att förbättra kollektivtrafiken. Vi vill lägga ner flygplatsen så snart det bara är möjligt, meddelade Magnus Edström, Miljöpartiet.⁷⁰

Socialdemokraterna tyckte officiellt ingenting utan förespråkade i stället en folkomröstning i frågan.

– Vi Socialdemokrater går till val på att låta Västeråsarna avgöra flygplatsens framtid i en folkomröstning. Då kommer frågan om stöd till flygplatsen debatteras och få en allsidig belysning. Västerås stad har gjort en omfattande flygplatsutredning som alla kan ta del av, skrev Anders Teljebäck, Socialdemokraterna, i ett e-brev.⁷¹

Socialdemokraternas linje fick hård kritik från både vänster och höger. Folkpartiet kommenterade saken i en debattartikel i VLT:

”När västeråsarna eventuellt ska folkomrösta om flygplatsens framtid kommer det uppenbarligen inte att finnas någon socialdemokratisk åsikt. Att Socialdemokraterna i alla lägen sätter partinyttan främst är inget nytt, det har partiet alltid gjort.

Men i frågan om flygplatsens framtid sätter nog Socialdemokraterna i Västerås ett svårslaget rekord i feighet.”⁷²

Under våren hade en ny utredning om flygplatsen blivit färdig. Enligt utredningen, som beställts av kommunen, skulle flygplatsen de kommande åren behöva kommunala bidrag på omkring 25 miljoner kronor per år. Västerås flygplats hade utretts flera gånger tidigare.⁷³

Det som den här gången hade utretts var bland annat om fler aktörer skulle vilja vara med och dela på flygplatsens kostnader.

– Vi hoppades in i det sista på intresse från Stockholms län, men de sade också nej, sa Håkan Svärd, samhällsbyggnadsstrateg som gjort utredningen, till VLT.⁷⁴

Andra som varit tillfrågade om samarbete var bland annat Eskilstuna, Norrtälje och Uppsala kommuner, Västmanlands kommuner och landsting samt landstinget i Västmanland.⁷⁵

– Vi hade sett fram emot en hållbar lösning inom regionen men vi kom inte dit, sa Håkan Svärd.⁷⁶

Enligt utredningen fanns det visserligen förutsättningar för en försiktigt positiv utveckling av passagerarantalet. En sådan utveckling skulle dock kräva kommunala subventioner på ungefär 25 miljoner kronor årligen.⁷⁷ År 2013 var antalet passagerare på flygplatsen 161 925.⁷⁸ Först vid 1–1,5 miljoner passagerare skulle flygplatsen kunna drivas utan kommunala bidrag.

Från Västerås näringsliv var behovet och nyttjandet av flygplatsen väldigt lågt, visade utredningen. Det rörde sig i princip om några få flygresor per år. För det lokala näringslivet bedömdes inte Västerås flygplats utgöra den avgörande konkurrensfördelen ”vare sig för befintliga användare eller vid övervägande om potentiella etableringar.”

Beträffande övertagande av hela eller delar av flygplatsen genom privata aktörer var bedömningen att det var svårt att hitta privata finansierare utan krav på annan ekonomisk kompensation för övertagande av hela eller delar av flygplatsen.⁷⁹

3.2.5 Fortsatt bidragsberoende

Fyra partier, Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centerpartiet och Kristdemokraterna, fick styra Västerås efter valet. Det gjorde att det varken blev nedläggning av flygplatsen eller folkomröstning i frågan.

Samtidigt sattes det upp som ett mål att flygplatsen skulle bära sig ekonomiskt och att Västerås stad inte skulle behöva stödja flygplatsen med drygt 20 miljoner kronor varje år, såsom det har varit i många år nu.

I praktiken ingen förändring alls, alltså. Att få affärsmässighet i flygplatsen var något som de styrande försökt med i många år.

– Ja, fast det här är första gången som vi lyfter upp det här och gör det på ett transparent sätt och där vi också visar vägen framåt, och där det också finns många olika partier med, sa Anders Teljebäck (S), till Sveriges Radio.

Tills vidare skulle kommunen fortsätta att skjuta till pengar. Miljöpartiets Magnus Edström såg

inte kompromissen som ett misslyckande.

– Jag skulle inte säga misslyckande, utan jag är väldigt nöjd med att vi ändå har pratat om frågan. För ingen har pratat om flygplatsfrågan nu på typ åtta år, utan det är en sådan där fråga man har sopat under mattan, sa han till Sveriges Radio.

– Sedan kan det ju alltid finnas risk för en svekdebatt här, men det är ju så i ett samarbete också att man måste ge och ta och man måste vara beredd att göra vissa eftergifter, sa Magnus Edström.⁸⁰

Snart fortsatte allt som vanligt. Redan i december beslutade Västerås kommunstyrelse att betala ut ett driftbidrag på en miljon kronor till flygplatsen. Flygplatsens aktiekapital var nästan slut till hälften. När den ekonomiska situationen är sådan måste företaget, enligt lag, upprätta en kontrollbalansräkning. Den extra miljonen var en temporär åtgärd för att undvika en sådan situation.⁸¹

I februari 2015 beslutade så kommunfullmäktige att flygplatsen skulle få ytterligare 25 miljoner kronor i aktieägartillskott.

– Det skapar möjligheter för långsiktiga satsningar, sa Anders Teljebäck (S), kommunstyrelsens ordförande till VLT.⁸²

Sedan Ryanair börjat flyga från Västerås flygplats har flygplatsen fått 219 miljoner kronor i aktieägartillskott mellan 2001 och 2015. Tillsammans med driftbidrag på 76 miljoner blir summan 295 miljoner. Affären då kommunen köpte flygplatsens fastigheter 2003 kostade 125 miljoner kronor. Sammanlagt blir det en kostnad på 420 miljoner för skattebetalarna.⁸³

Någon inom Västerås kommun kläckte en dag idén att flygplatsens stora förluster skulle kunna användas för att slippa undan skatt. Kommunfullmäktige beslutade i december 2015 att bilda ett koncernbolag för de kommunala bolagen. Först skulle Västerås flygplats ta över samtliga aktier i de kommunala bolagen. Sedan skulle ett nytt bolag ta över flygplatsfrågorna. Det tidigare flygplatsbolaget skulle då bli ett koncernbolag där de kommunala bolagen skulle ingå.

Detta gjordes av skattetekniska skäl. Det underskott som fanns hos Västerås flygplats skulle kvittas mot vinster i de andra bolagen, så som bostadsbolaget Mimer eller energibolaget Mälarenergi.⁸⁴

Den liberale ledarskribenten Richard Appelbom kommenterade beslutet i VLT:

”Därutöver ska det skrivas in i bolagsordningens ändamål att ”skattemässigt optimera stadens kommunala bolag”. Det betyder på vanlig svenska att ett syfte med bolaget är att betala så lite skatt som möjligt.

Det går att föreställa sig att en och annan politiker skulle ha synpunkter på om ett privat företag så naket i sin bolagsordning skrev att det gäller att minimera skattebetalningen.”⁸⁵

3.3 Vad kostar flygbiljetten egentligen?

Utöver Skavsta och Västerås har Ryanair trafikerat ett flertal flygplatser runt om i Sverige. De flygplatser som skriver avtal med Ryanair måste dock ta med i beräkningarna att flygbolaget snabbt kan lämna flygplatsen. I skrivande stund använder Ryanair endast fyra flygplatser i Sverige: Skavsta, Landvetter, Västerås och Växjö.⁸⁶

Ryanair är kända för sina låga biljettpriser. Flygbolaget har samtidigt kritiserats för att ta ut extra avgifter som gör att priset i slutändan blir högre än vad resenären kanske har trott.⁸⁷ Något som är mindre omdiskuterat är att du redan har tvingats betala en del av biljetten i egenskap av skattebetalare. Som det framgick i tidigare kapitel har Ryanair lyckats förhandla till sig mycket förmånliga villkor på flygplatserna de trafikerar.⁸⁸ Ryanair använder sig i Sverige oftast av offentligt ägda flygplatser. Dessa flygplatser finansieras med hjälp av skattepengar och går ofta med förlust.

Västerås flygplats är ett kommunalt bolag som därför omfattas av offentlighetsprincipen. Flygplatsen vill trots det inte berätta vilka villkor Ryanair har på flygplatsen. Flygplatsen har endast gått med på att lämna ut Ryanairs kontrakt med vissa uppgifter maskerade. De uppgifter som har maskats är till exempel vilka start- och landningsavgifter Ryanair får betala till Västerås flygplats. Västerås flygplats uppger att dessa uppgifter är av kommersiell natur och därför omfattas av sekretess.

Lena Söderberg (S), ordförande i flygplatsstyrelsen, har sagt att inte ens styrelsen har läst Västerås flygplats avtal med Ryanair.

– Man måste vara medveten om tystnadsplikten. Om det skulle spridas kan det bli skadeståndsskyldighet, sa hon sommaren 2015.

Inte heller andra flygplatser som har kontrakt med Ryanair vill lämna ut villkoren i sin helhet. Ett flertal journalister har under årens lopp försökt begära ut dessa uppgifter utan att lyckas.⁸⁹ Undantaget är Karlstads flygplats som tidigare har haft kontrakt med Ryanair. Av någon anledning har den värmländska flygplatsen ingenting emot att lämna ut kontraktet med det irländska flygbolaget för år 2011 till 2014. Kontraktet visar att Ryanair fick betala en passageraravgift på 8 euro per passagerare till den kommunala flygplatsen. Avgiften var ”all inclusive” och gav flygbolaget tillgång till samtliga tjänster på flygplatsen.

För att kunna jämföra Ryanairs villkor med andra flygbolags begärde författaren till den här boken ut samtliga avtal som gällde mellan Karlstads flygplats och reguljärflygbolag under åren 2011 till 2014. Karlstads flygplats valde då att endast lämna ut avtalen i maskat skick. De uppgifter som har maskats är till exempel vilka avgifter flygbolagen fått betala till flygplatsen. Av de maskerade avtalen framgår det dock att de övriga flygbolagen, till skillnad från Ryanair, fick betala separata avgifter för olika tjänster på flygplatsen.

Utöver avtalen som innehåller flygplatsavgifter har flygplatserna i många fall även marknadsföringsavtal med Ryanair där flygplatsen får betala för att bland annat omnämnas på Ryanairs webbsida.⁹⁰ När Ryanair trafikerade Kalmars kommunägda flygplats gick lokaltidningarna ut med uppgiften att flygplatsen fick betala 80 kronor per passagerare för marknadsföring. Uppgiften går emellertid inte att verifiera eftersom även dessa avtal är hemliga.⁹¹

När det inte går att jämföra Ryanairs kontrakt med andra flygbolags kontrakt på samma flygplats så går det inte heller att bevisa att Ryanair får bättre villkor än andra flygbolag. Det går däremot att konstatera att flygbolagets verksamhet är subventionerad med hjälp av skattepengar. Som nämnts använder sig Ryanair av offentligt ägda flygplatser som går med förlust. Dessutom gäller sedan 1944 ett internationellt avtal, Chicagokonventionen, som förbjuder beskattning av flygbränsle. Det innebär att flyget gynnas på bekostnad av andra trafikslag.

”Flygtrafiken överlever i dag tack vare statliga subventioner. På någonting som liknade en fri marknad hade flyget knappast kunnat bära upp sina egna bränslekostnader”, menar Rasmus Fleischer, forskare i ekonomisk historia.⁹²

1. Björnelid, Richard. *SAS – Om konsten att sänka ett flygbolag*, 2011. E-bok.
2. Mats, Bergstrand. "Resor: Prisvärd premiär till London." *Dagens Nyheter*, 15 juni 1997.
3. "Ryanairs reklamavtal stoppas." *Dagens Nyheter*, 30 mars 2003.
4. Braconier, Fredrik. "Subventioner stoppar Ryanair i Strasbourg." *Svenska Dagbladet*, 20 september 2003.
5. TT. "Ryanairs reklamavtal stoppas." *Dagens Nyheter*, 30 mars 2003.
6. Wijnblad, Olof. "Storsatsning ska få besökare till Nyköping." *Dagens Nyheter*, 24 juli 2003.
7. "Nyköpings betalningar till flygbolag stoppas." *TT Nyhetsbanken*, 18 september 2003.
8. Wijnblad, Olof. "Nyköpings kommun bröt mot lagen." *Dagens Nyheter*, 07 augusti 2003.
9. "Nyköpings avtal med Ryanair bryter mot lagen." *TT Nyhetsbanken*, 15 september 2003.
10. "Nyköpings betalningar till flygbolag stoppas." *TT Nyhetsbanken*, 18 september 2003.
11. Ström, CG. "Nyköpings kommun överklagar dom om flygreklam." *TT Nyhetsbanken*, 06 oktober 2003.
12. "Nyköping trotsar kammarrätten." *TT Nyhetsbanken*, 21 oktober 2003.
13. "Kammarrätten: Nyköpings reklamavtal med Ryanair ogiltigt." *TT Nyhetsbanken*, 21 november 2003.
14. "Det olagliga Ryanairstödet." *Dagens Industri*, 25 november 2003.
15. Sunden, Maria. "Ryanair får inte göra reklam för Nyköping." *Svenska Dagbladet*, 22 mars 2005.
16. "Nyköpings kommun struntar i ny reklamupphandling." *Resumé*, 27 april 2005.
17. "Nyköpings kommun i nytt mångmiljonavtal med Ryanair." *Resumé*, 12 november 2007.
18. Blomberg, Fredrik. "EU godkänner miljonavtal." Sveriges Radio, 16 mars 2009.
<https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=87&artikel=2703492>.
19. Björnelid, Richard. *SAS – Om konsten att sänka ett flygbolag*, 2011. E-bok.
20. Pohjanen, Kina. "Svårt för lågprisflygplats att gå runt ekonomiskt." Sveriges Radio, 15 november 2013.
<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=114&artikel=5704736>.
21. "Stockholm Skavsta Flygplats AB." Allabolag.se, 02 maj 2016. <http://www.allabolag.se/5562374313/bokslut>.
22. "Företagsinformation om Stockholm Skavsta Airport." Stockholm Skavsta Airport. Åtkomstdatum 11 september 2014. <http://www.skavsta.se/sv/content/8/150/foretagsinformation-om-stockholm-skavsta-flygplats.html>.
23. Tersmeden, Carl Bruno. "Skavsta flygplats hotas av nedläggning." Sveriges Television, 10 december 2012.
<http://www.svt.se/nyheter/regionalt/svtsormland/skavsta-kan-laggas-ner>.
24. "Företagsinformation om Stockholm Skavsta Airport." Stockholm Skavsta Airport. Åtkomstdatum 11 september 2014. <http://www.skavsta.se/sv/content/8/150/foretagsinformation-om-stockholm-skavsta-flygplats.html>.
25. Axås, Elisabet. "Ryanairs nya besked – kapar fler Sverigelinjer." *Expressen*, 18 december 2013.
<http://www.expressen.se/res/ryanairs-nya-besked--kapar-fler-sverigelinjer/>.
26. Treijs, Linn. "Facket rasar mot uppsägningar." *Katrineholmskuriren*, 13 februari 2014.
<http://kkuriren.se/nyheter/sormland/1.2130268>.
27. Wixe, Susanne. "Skavstas vd sparkas efter Ryanairs nedskärningar." *Aftonbladet*, 12 augusti 2014.
<http://www.aftonbladet.se/resa/article19352311.ab>.
28. Ringdahl, Lasse. "Kommunen ska ragga flyg till Skavsta." *Södermanlands Nyheter*, 03 september 2014.
<http://www.sn.se/nyheter/nykoping/1.2603972>.
29. Janne, Sundling. "Nyköping satsar mest - men släpper Ryanair- samarbete." *Dagens Samhälle*, 03 september 2015.
30. Pedersen, Lars. "Beväpnad man greps på Västerås flygplats." *Aftonbladet*, 29 augusti 2002.
<https://www.aftonbladet.se/nyheter/article10301934.ab>.
31. Ernheimer, Jan. "Pistolen som satte Västerås på världskartan." *Vestmanlands Läns Tidning*, 11 november 2002.
<http://vlt.se/nyheter/nyheter/1.206711-pistolen-som-satte-vasteras-pa-varldskartan>.
"29-åringens familj: 'Det är en tragedi'." *Vestmanlands Läns Tidning*, 01 september 2002.
<http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.173527-29-aringens-familj-det-ar-en-tragedi->.
"Pistolman dömd till fängelse." *Vestmanlands Läns Tidning*, 21 december 2002.
<http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.137701-pistolman-domd-till-fangelse>.
32. Lif, Anders. "Så blir det aldrig mer i Västerås." *Vestmanlands Läns Tidning*, 03 september 2002.
<http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.173924-sa-blir-det-aldrig-mer-i-vasteras>.
33. "Västerås flygplats kan få lågprisflyg." *Retriever*, 19 april 1999.
34. Wiklund, Anna-Maria. "London direkt från Västerås." *Aftonbladet*, 18 februari 2001.
35. "Västerås byter namn." *Nerikes Allehanda*, 22 september 2001.
36. "Västerås flygplats i kris." *Vestmanlands Läns Tidning*, 01 mars 2003. <http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.143803-vasteras-flygplats-i-kris>.
37. Västerås kommunfullmäktige. Sammanträdesprotokoll. 22 maj 2003.
38. "Fortsatt förlust för Västerås flygplats." *Retriever*, 01 mars 2003.
Västerås Flygplats AB. Årsredovisning för räkenskapsåret 2002-01-01 – 2002-12-31.
39. "Västerås flygplats räddas." *Retriever*, 16 april 2003.
40. Västerås kommunfullmäktige. Sammanträdesprotokoll. 22 maj 2003.
41. "Flygplatsen kanske stängs." *Vestmanlands Läns Tidning*, 16 oktober 2003. <http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.154301-flygplatsen-kanske-stangs>.
42. Bjerstedt, Staffan. "57 stödmiljoner till flygplatsen." *Vestmanlands Läns Tidning*, 30 april 2006.
<http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.139776-57-stodmiljoner-till-flygplatsen>.

43. Västerås Flygplats AB. Årsredovisning för räkenskapsåret 2006-01-01 – 2006-12-31. Sveriges Riksdag. Motion 2010/11:T471. Luftfartsverkets aktieandel i Västerås Flygplats. http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Motioner/mot-201011T471-Luftfartsverk_GY02T471/ (Hämtad 2015-05-26)
44. Sveriges Riksdag. Motion 2010/11:T471. Luftfartsverkets aktieandel i Västerås Flygplats. http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Motioner/mot-201011T471-Luftfartsverk_GY02T471/ (Hämtad 2015-05-26)
45. Västerås Flygplats AB. Årsredovisning för räkenskapsåret 2008-01-01 – 2008-12-31.
46. Västerås Flygplats AB. Årsredovisning för räkenskapsåret 2010-01-01 – 2010-12-31.
47. Västerås kommunstyrelse. Sammanträdesprotokoll. 3 december 2014.
48. "Fackförbund anmäler flygplats." *Dagens Nyheter*, 21 februari 2002.
49. "SAS anmäler Västerås flygplats." *Nerikes Allehanda*, 23 februari 2002.
50. "SAS anmäls till konkurrensverket av Ryanair." *Dagens Industri*, 26 februari 2002.
51. "Västerås erbjöd Ryanair rabatt." *Dagens Nyheter*, 06 mars 2002.
52. "Luftfartsverket försvarar rabatter." *Dagens Nyheter*, 07 mars 2002.
53. Rydén, Sven. "Ryanairavtal belagt med sekretess." *Södermanlands Nyheter*, 15 mars 2002.
54. "Konkurrensverket granskar inte Ryanair-subventioner." *Retriever*, 11 april 2002.
55. Braconier, Fredrik. "SAS ger ut nya aktier." *Svenska Dagbladet*, 13 april 2002.
56. "SAS EU-anmäler Västerås flygplats." *Dagens Nyheter*, 05 juli 2002.
57. Västerås Flygplats AB. Årsredovisning för räkenskapsåret 2004-01-01 – 2004-12-31.
58. "Svenskt Direktflyg varslar samtliga anställda." *TT Nyhetsbanken*, 01 september 2004.
59. Berglund, Daniel. "Malmöflyg har lagts ner." *Vestmanlands Läns Tidning*, 26 maj 2005. <http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.130839-malmoflyg-har-lagts-ner>.
60. "Västerås flygplats för dyr för Skyways." *Vestmanlands Läns Tidning*, 29 juni 2004. <http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.174641-vasteras-flygplats-for-dyr-for-skyways>.
61. Thermaenius, Pehr. "SAS sista strid med facket över." *Dagens Industri*, 30 mars 2004.
62. "SAS lägger ned Västeråslinje." *Retriever*, 15 januari 2007.
63. Linder, Catharina. "Västerås flygplats utreds." *Vestmanlands Läns Tidning*, 15 maj 2012. <http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.1658848-vasteras-flygplats-utreds>.
64. "Stockholm-Västerås flygplats frias av EU Kommissionen." Newsdesk, 01 oktober 2014. http://www.mynewsdesk.com/se/stockholm_vaesteraas_flygplats/pressreleases/stockholm-vaesteraas-flygplats-frias-av-eu-kommissionen-1062660.
65. "Statligt stöd: mer information om kommissionens beslut om offentlig finansiering av flygplatser och flygbolag i Tyskland, Belgien, Italien och Sverige." EU-kommissionen, 01 oktober 2014. http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-544_sv.htm.
66. Hjärtberg, Erik. "Stora luckor i EU:s flygplatsbeslut." Open Knowledge Sweden, 01 juli 2015. <http://se.okfn.org/2015/07/01/stora-luckor-i-eus-flygplatsbeslut/>.
67. "Monitoring of Aid in the Form of Public Service Compensation to Regional Airports." EU-kommissionen, 05 februari 2016.
68. Linder, Catharina, och Ekholm, Kerstin. "'Flygplatsen kostar för mycket'." *Vestmanlands Läns Tidning*, 25 mars 2014. <http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.2429441--flygplatsen-kostar-for-mycket->.
69. Hjärtberg, Erik. "Folkpartiet: 'Styrelsen ska ha all information'." Open Knowledge Sweden, 07 juli 2014. <http://se.okfn.org/2014/07/07/folkpartiet-styrelsen-ska-ha-all-information/>.
70. Hjärtberg, Erik. "Miljöpartiet: 'Folkvalda politiker måste givetvis ha insyn'." Open Knowledge Sweden, 01 juli 2014. <http://se.okfn.org/2014/07/01/miljopartiet-folkvalda-politiker-maste-givetvis-ha-insyn/>.
71. Hjärtberg, Erik. "Förteget S förespråkar folkomröstning om flygplats." Open Knowledge Sweden, 28 juli 2014. <http://se.okfn.org/2014/07/28/forteget-s-foresprakar-folkomrostning-om-flygplats/>.
72. Haddad, Roger, Källberg, Ragnhild och Nilsson, Bengt-Åke. "Fegt och dumt när S duckar om flygplatsen." *Vestmanlands Läns Tidning*, 23 juni 2014.
73. Åström, Patrik. "Västerås flygplats behöver fortsatt kommunalt stöd." Sveriges Radio, 30 april 2014. <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=112&artikel=5850634>.
74. Bergström, Britt-Louise. "Ingen vill betala för flyget." *Vestmanlands Läns Tidning*, 30 april 2014. <http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.2472435-ingen-vill-betala-for-flyget>.
75. Svärd, Håkan. "Uppdrag – framtida inriktning för Västerås flygplatser och flygplatsområden." Västerås kommun, 29 juli 2014. <http://www.vasteras.se/OvrigaDokument/Kommunstyrelse/08%20-%20Uppdrag%20om%20framtida%20inriktning%20för%20Västerås%20flygplatser%20och%20flygplatsområden.pdf>.
76. Bergström, Britt-Louise. "Ingen vill betala för flyget." *Vestmanlands Läns Tidning*, 30 april 2014. <http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.2472435-ingen-vill-betala-for-flyget>.
77. Svärd, Håkan. "Uppdrag – framtida inriktning för Västerås flygplatser och flygplatsområden." Västerås kommun, 29 juli 2014. <http://www.vasteras.se/OvrigaDokument/Kommunstyrelse/08%20-%20Uppdrag%20om%20framtida%20inriktning%20för%20Västerås%20flygplatser%20och%20flygplatsområden.pdf>.
78. Västerås Flygplats AB. Årsredovisning för räkenskapsåret 2013-01-01 – 2013-12-31.
79. Svärd, Håkan. "Uppdrag – framtida inriktning för Västerås flygplatser och flygplatsområden." Västerås kommun,

- 29 juli 2014. <http://www.vasteras.se/OvrigaDokument/Kommunstyrelse/08%20-%20Uppdrag%20om%20framtida%20inriktning%20för%20Västerås%20flygplatser%20och%20flygplatsområden.pdf>.
80. Åström, Patrik. "Kompromiss om Västerås flygplats." Sveriges Radio, 11 oktober 2014. <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=112&artikel=5987890>.
 81. Bergström, Britt-Louise. "Panikåtgärden som ska rädda flygplatsen." *Vestmanlands Läns Tidning*, 04 december 2014. <http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.2749067-panikatgarden-som-ska-radda-flygplatsen>.
 82. Nilsson, Emelie. "Ja till nya flygplatsmiljoner." *Vestmanlands Läns Tidning*, 06 februari 2015. <http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.2828896-ja-till-nya-flygplatsmiljoner>.
 83. "Västerås flygplatsnota är uppdaterad" Erik Hjärtberg. Åtkomstdatum 15 maj 2016. <http://erikhjartberg.se/foretagande/vasteras-flygplatsnota-ar-uppdaterad/>.
 84. Emelie, Nilsson. "Skatteplanering inom kommunen." *Vestmanlands Läns Tidning*, 05 december 2015. <http://vlt.se/nyheter/vasteras/1.3331360-skatteplanering-inom-kommunen>.
 85. Appelbom, Richard. "Ledare: Koncern ska 'optimera' (minska) skatten". *Vestmanlands Läns Tidning*, 05 december 2015. <http://vlt.se/asikt/ledare/1.3332478-ledare-koncern-ska-optimera-minska-skatten>.
 86. "Ryanairs officiella webbplats | Billiga flyg | Flygbiljetter." Åtkomstdatum 23 maj 2016. <https://www.ryanair.com/se/sv/>.
 87. Öström, Carl. "Bojkotta Ryanair!" *Carls konsumentblogg*, 28 september 2011. <http://konsumenter.se/blogg/?p=10162>.
 88. Se kapitel 2.6 om Stansted, 2.8 om diverse flygplatser i Irland och Storbritannien, 3.1.1 om Skavsta och 3.2.3 om Västerås.
 89. Hjärtberg, Erik. "Flygplatserna har hemliga avtal med Ryanair." *Open Knowledge Sweden*, 08 april 2014. <http://se.okfn.org/2014/04/08/flygplatserna-har-hemliga-avtal-med-ryanair/>.
 90. "Påstått stöd till Västerås flygplats och Ryanair Ltd." EU-kommissionen, 10 oktober 2014. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/243455/243455_1657396_402_5.pdf.
 91. Carlsson, Ulf. "Bojkottar Ryanair." *Östra Småland*, 13 december 2012. <http://www.ostrasmaland.se/nyheter/bojkottar-ryanair/>.
 - Jeppsson, Rasmus. "Besvikelse efter Ryanairs besked." *Barometern*, 14 december 2013. <http://www.barometern.se/kalmar/besvikelse-efter-ryanairs-besked/>.
 92. "Potentiellt miljökadliga subventioner" Naturvårdsverket, 2012. <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6455-6.pdf?pid=3763>.
 - Fleischer, Rasmus. "Flygplatssamhället." *Tidningen Brand*, 2010. <https://tidningenbrand.se/brand/nummer-2-2010-motmakt/flygplatssamhallet/>.