



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel, 19.01.2016

C(2016) 133 final

OFFENTLIG VERSION

Detta dokument är ett internt kommissionsdokument som bara ställs till förfogande i informationssyfte.

Ärende: **Statligt stöd SA.38892 (2015/NN) – Sverige  
Sundsvall Timrå flygplats – Förordnande om tillhandahållande av en  
tjänst av allmänt ekonomiskt intresse**

Fru Minister,

## 1. FÖRFARANDE

- (1) Genom en skrivelse av den 12 juni 2014 anmälde Sverige till kommissionen att Sundsvall Timrå flygplats fått förordnande om tillhandahållande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (nedan kallad *tjänsten* eller *tjänst av allmänt ekonomiskt intresse*) av Sundsvall och Timrå kommuner. Åtgärden registrerades under statligt stöd nummer SA.38892.
- (2) Genom en skrivelse av den 12 augusti 2014 begärde kommissionen närmare upplysningar om den anmälda åtgärden. Den 8 september 2014 inkom Sverige med närmare upplysningar.
- (3) Genom en skrivelse av den 6 november 2014 begärde kommissionen samtycke av Sverige om en förlängning av den tvåmånadersperiod inom vilken kommissionen ursprungligen var skyldig att anta ett beslut i ärendet. Genom en skrivelse av den 10 november 2014 biföll Sverige kommissionens begäran.
- (4) Eftersom förordnandet av tjänsten redan har godkänts av Sundsvall och Timrå kommuner, överfördes ärendet av kommissionen till registret över icke-anmälda

Utrikesminister Margot WALLSTRÖM  
Utrikesdepartementet  
Arvfurstens palats  
Gustav Adolfs torg 1  
SE-103 23 Stockholm

stöd (NN-ärende) den 19 december 2014. Genom en skrivelse av den 19 december 2014 underrättade kommissionen Sverige om denna överföring .

- (5) Genom en skrivelse av den 24 mars 2014 begärde kommissionen ytterligare upplysningar om åtgärden.
- (6) Genom en skrivelse av den 22 april 2015 begärde Sverige förlängning av tidsfristen till och med den 31 maj 2015, för att kunna lämna de ytterligare upplysningar som kommissionen hade begärt. Kommissionen biföll denna begäran genom en skrivelse av den 30 april 2015.
- (7) Genom en skrivelse av den 29 maj 2015 begärde Sverige ytterligare förlängning av tidsfristen för överlämnandet av ytterligare uppgifter till den 5 juni 2015.
- (8) Genom skrivelser av den 5 juni 2015, 16 juli 2015 och 5 januari 2016 tillhandahöll Sverige de ytterligare uppgifter som begärts av kommissionen.

## 2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA

### *Sundsvall Timrå flygplats*

- (9) Sundsvall Timrå flygplats ligger i Sverige, omkring 21 kilometer norr om Sundsvall och 8 kilometer öster om Timrå. Flygplatsen betjänar större delen av regionen Västernorrland. Regionen omfattar bland annat städerna och tätorterna Sundsvall, Timrå, Härnösand, Kramfors, Ånge, Hudiksvall och ett stort antal mindre orter.
- (10) Befolkningstätheten i Västernorrland, där flygplatsen är belägen, är 11,2 invånare/km<sup>2</sup>.<sup>1</sup>
- (11) För närvarande erbjuder ett fåtal lufttrafikföretag regelbundna tjänster från Sundsvall Timrå flygplats (SAS till Stockholm Arlanda, Ryanair till London Stansted, Nextjet till Göteborg, Sundsvallsflyg till Stockholm Bromma och till Visby under sommarhalvåret). Dessutom används flygplatsen av charterföretag (med flygningar till: Kroatien, Turkiet, Spanien och Grekland).
- (12) Statistisk över passagerartrafiken vid Sundsvall Timrå flygplats under de senaste sex åren återfinns i nedanstående tabell.

År	2009	2010	2011	2012	2013	2014 Kv1- Kv3
Antal passagerare	265 067	267 012	290 697	284 511	274 317	204 107

Källa: Eurostat, *Air passenger transport by main airports in each reporting country*, [http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-datasets/-/avia\\_paoa](http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-datasets/-/avia_paoa).

- (13) De flygplatser som ligger närmast Sundsvall Timrå flygplats är:

<sup>1</sup> Genomsnitt i EU: 116,3 invånare/km<sup>2</sup>; genomsnitt i Sverige: 23,4 invånare/km<sup>2</sup>; uppgifter från 2012; källa: Eurostat.

- Åre Östersund flygplats, som ligger omkring 217 kilometer bort, 2h 40 min med bil; trafik: omkring 380 000 passagerare/år;
  - Höga Kustens flygplats, som ligger omkring 92 kilometer bort, 1h 15 min med bil; trafik: omkring 18 000 passagerare/år;
  - Örnsköldsvik flygplats, som ligger omkring 157 kilometer bort, 1h 50 min med bil; trafik: omkring 83 000 passagerare/år;
- (14) Efter den svenska regeringens beslut att det statligt ägda företaget Swedavia endast skulle trafikera ett tiotal flygplatser, togs Sundsvall Timrå flygplats över av Sundsvall och Timrå kommuner den 17 juni 2013.
- (15) Formellt ägs fastigheten Sundsvall Timrå flygplats, inbegripet byggnaderna, av Midlanda Fastigheter AB som är ett aktiebolag som till 84 % ägs av Sundsvalls kommun och till 16 % av Timrå kommun. Flygplatsen drivs av Midlanda Flygplats AB och dess dotterbolag Midlanda Fastigheter AB. I detta beslut betraktas Midlanda Fastigheter AB och dess dotterbolag Midlanda Flygplats AB som en enhet och kallas nedan *Sundsvall Timrå flygplats*.

*Förordnande av tjänst av allmänt ekonomiskt intresse*

- (16) Den 28 april 2014 beslöt kommunfullmäktige i Sundsvall och Timrå genom separata beslut att förordna Sundsvall Timrå flygplats att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. I beslutet om förordnande, som är detsamma för båda kommunerna, fastställs att tjänsten inrättas enligt villkor som följer av de krav som uppställs i *Meddelande från kommissionen – Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster<sup>2</sup>* (nedan kallat *rambestämmelserna*).
- (17) Enligt beslutet gäller följande:
- Flygplatsen ska bedriva sin verksamhet så att den har förmågan att ta emot alla flygbolag som vill trafikera flygplatsen till rådande kommersiella villkor och under publicerade öppethållningstider. Detta innebär bland annat att flygplatsen även ska ombesörja att resenärerna har tillgång till parkering i nära anslutning till terminalbyggnaden, samt även tillse att enklare mat- och caféservice, jämte övrig sedvanlig försäljning på flygplatsen, finns tillgänglig.
  - Inom ramen för det aktieägaravtal som finns mellan Sundsvall och Timrå kommuner ska flygplatsen årligen, och med användande av offentliga medel, ersättas med belopp som motsvarar samma års underskott.
  - Beslutet om förordnande ska vara i kraft till och med den 31 december 2023.
- (18) Efter kommissionens synpunkter försäkrade Sverige att Sundsvall och Timrå kommuner kommer att fatta ett tilläggsbeslut som innebär att beslutet om förordnande förtydligas och förbättras. Som ett resultat därav kommer ersättningsmodellen att utformas enligt följande principer:

---

<sup>2</sup> EUT C 8, 11.1.2012, s. 15.

(i) Innan räkenskaperna avslutats för varje budgetår ska Sundsvall Timrå flygplats rapportera om följande punkter i räkenskaperna för det just avslutade året, så att ersättningen kan beräknas:

- Sundsvall Timrå flygplats nettokostnad för tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse som ingår i förordnandet.
- Vilka övriga verksamheter (utöver tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse) som bedrivits av Sundsvall Timrå flygplats under året och den nettokostnad eller nettovinst dessa verksamheter sammantaget medfört.
- Nyckeltal för verksamhetens effektivitet relativt jämförbara flygplatser i Sverige (för närvarande Norrköping flygplats, Småland flygplats, Örnsköldsvik flygplats, Jönköping flygplats, Skellefteå City flygplats, Kalmar Öland flygplats och Karlstad flygplats) som minst omfattar flygplatsernas årliga antal anställda i medeltal, totala driftskostnader, antal resenärer och flygplansrörelser. Om Sundsvall Timrå flygplats redovisar sämre utveckling under året än jämförelseflygplatserna ska en godtagbar förklaring lämnas av orsaken samt de åtgärder som kommer vidtas för att öka effektiviteten.

Räkenskaperna i punkterna 1 och 2 ovan ska baseras på den kostnadsfördelningsmetod som beskrivs i punkterna 28–31 i rambestämmelserna.

(ii) Ersättningen till Sundsvall Timrå flygplats ska inte överstiga den nettokostnad för tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse som redovisats enligt kraven ovan.

(iii) Ersättning för utförandet av tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse från kommunerna lämnas årligen i förskott genom aktieägartillskott med ett belopp som motsvarar Sundsvall Timrå flygplats budgeterade nettokostnad för tjänsterna. Ytterligare ersättning kan begäras av Sundsvall Timrå flygplats på grund av oförutsedda kostnader avseende tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse under året. I samband med årsbokslut och redovisning enligt ovan fastställs ersättningens storlek för året. Aktieägartillskotten ska lämnas med villkor att om de sammantagna tillskotten avseende året överstigit den maximala ersättningen enligt ovan är Sundsvall Timrå flygplats skyldig att utan dröjsmål återbetala det överskjutande beloppet i enlighet med bestämmelserna om vinstutdelning i 18 kap. aktiebolagslagen.

(iv) Om Sundsvall Timrå flygplats inte lämnar en godtagbar förklaring till en sämre produktivitet utveckling än hos sina jämförelseflygplatser i samband med ett årsbokslut för ett räkenskapsår ska kommunerna fatta beslut om ett produktivetsmål avseende det relevanta nyckeltalet för närmast kommande räkenskapsår (år 3) som motsvarar jämförelseflygplatsernas utveckling. Ersättningen enligt ovan till Sundsvall Timrå flygplats för det senare räkenskapsåret ska inte överstiga den nettokostnad för tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse som bolagen skulle haft om de uppfyllt detta produktivetsmål under det året.

(19) Sverige försäkrade också att tilläggsbeslutet kommer att innebära ett förtydligande om att förordnandet är begränsat uteslutande till den verksamhet som är nödvändig för att kommersiell lufttrafik fortsatt ska kunna bedrivas vid

Sundsvall Timrå flygplats. Tilläggsbeslutet kommer också att förtydliga att alla relationer mellan Sundsvall Timrå flygplats och flygbolag ska överensstamma med marknadsekonomitestet som det är specificerat i avsnitt 3.5 i kommissionens riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag<sup>3</sup> (nedan kallade *riktlinjerna*).

### 3. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN

- (20) Kommissionens bedömning av förordnandet om en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse till Sundsvall Timrå flygplats avser både beslutet om förordnande av den 28 april 2014 och bestämmelser i det planerade tilläggsbeslut som Sverige åtagit sig.

#### 3.1. Förekomst av stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget

- (21) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget<sup>4</sup> ”är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.
- (22) De kriterier som fastställs i artikel 107.1 är kumulativa. För att det ska kunna avgöras om de anmälda åtgärderna utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, måste därför samtliga av villkoren ovan vara kumulativt uppfyllda. Detta innebär att det ekonomiska stödet måste
- vara beviljat av en medlemsstat och med statliga medel,
  - gynna vissa företag eller produktionen av vissa varor,
  - snedvrیدا eller hota att snedvrیدا konkurrensen, och
  - påverka handeln mellan medlemsstaterna.

#### Ekonomisk verksamhet och begreppet företag

- (23) Enligt etablerad rättspraxis måste kommissionen först fastställa huruvida Sundsvall Timrå flygplats är ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Med begreppet företag avses en enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett enhetens rättsliga form och hur den finansieras.<sup>5</sup> All verksamhet som består i att erbjuda varor och/eller tjänster på en viss marknad är ekonomisk verksamhet.<sup>6</sup>
- (24) I sin dom om flygplatsen i Leipzig-Halle bekräftade domstolen att driften av en flygplats för kommersiella ändamål och byggandet av flygplatsens infrastruktur

<sup>3</sup> EUT C 99, 4.4.2014, s. 3.

<sup>4</sup> Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, konsoliderad version: EUT C 326, 26.10.2012, s. 1.

<sup>5</sup> Mål C-35/96 Kommissionen mot Italien REG 1998 I-3851; C-41/90 Höfner och Elser REG 1991 I-1979; Mål C-244/94 Fédération Française des Sociétés d'Assurances mot Ministère de l'Agriculture et de la Pêche REG 1995 I-4013; Mål C-55/96 Job Centre REG 1997 I-7119.

<sup>6</sup> Mål 118/85 Kommissionen mot Italien REG 1987 2599; Mål 35/96 Kommissionen mot Italien REG 1998 I-3851.

utgör ekonomisk verksamhet<sup>7</sup>. När en flygplatsoperatör bedriver ekonomisk verksamhet utgör den, oavsett sin rättsliga form och sättet för sin finansiering, ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget, och fördragets regler om statligt stöd är därför tillämpliga<sup>8</sup>.

- (25) I detta sammanhang konstaterar kommissionen att den berörda flygplatsen drivs på affärsmässiga grunder eftersom varje lufttrafikföretag som vill använda flygplatsen kan göra det mot betalning av tillämpliga flygplatsavgifter enligt flygplatsens taxa. Därav följer att den enhet som driver flygplatsen är ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Används statliga medel och kan åtgärden tillskrivas staten?

- (26) Finansieringen beviljas av de lokala myndigheterna, dvs. Sundsvall och Timrå kommuner, med medel ur deras budgetar. Sålunda är åtgärden finansierad med offentliga medel som utgör statliga medel. Eftersom den beviljats genom beslut av dessa två kommunerna kan den tillskrivas staten.

Selektiva ekonomiska fördelar

- (27) Kommissionen vill påminna om att den ersättning för tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som beviljas ett företag enligt rambestämmelserna inte får utgöra en ekonomisk fördel enligt vissa strikt definierade villkor.
- (28) I Altmarkdomen<sup>9</sup> ansåg domstolen i synnerhet att en statlig åtgärd inte omfattas av artikel 107.1 i EUF-fördraget i den mån som åtgärden måste anses utgöra ersättning som motsvarar ett vederlag för tjänster som det mottagande företaget har tillhandahållit för att fullgöra skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster, när åtgärden i själva verket inte innebär att dessa företag gynnas ekonomiskt och således inte har som verkan att dessa företag får en mer fördelaktig konkurrensställning än konkurrerande företag.
- (29) Domstolen klargjorde emellertid också att för att det i ett konkret fall ska kunna anses att en sådan ersättning för tillhandahållande av allmännyttiga tjänster inte utgör statligt stöd, måste emellertid de fyra kumulativa kriterier (*Altmarkkriterierna*) som sammanfattas nedan vara uppfyllda:
1. Det mottagande företaget ska faktiskt ha ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och dessa skyldigheter ska vara klart definierade. (**Första Altmarkkriteriet**)

<sup>7</sup> De förenade målen T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH och Mitteldeutsche Flughafen AG mot kommissionen och T-443/08, Freistaat Sachsen och Land Sachsen-Anhalt mot kommissionen, ( *målet Leipzig-Halle flygplats*) REU 2011, II-1311, bekräftade av EU-domstolen i mål C-288/11 P, Mitteldeutscher Flughafen och Flughafen Leipzig-Halle mot kommissionen, 2012, ännu ej offentliggjort i REU. Se även mål T-128/98, Aéroports de Paris mot kommissionen, REU 2000, II-3929, bekräftat av domstolen i mål C-82/01P, REU 2002, s. I-9297 och i mål T-196/04, Ryanair mot kommissionen, REU 2008, s. II-3643.

<sup>8</sup> Målen C-159/91 och C-160/91, Poucet mot AGV och Pistre mot Cancave, REG 1993, s. I-637.

<sup>9</sup> Mål C-280/00 Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH. Se även punkt 42 f i meddelande från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, EUT C 8, 11.1.2012, s. 4–14.

2. De kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas ska vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt. (**Andra Altmarkkriteriet**)
  3. Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst. (**Tredje Altmarkkriteriet**)
  4. När det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna i ett konkret fall inte har valts ut genom ett förfarande för offentlig kontraktstilldelning som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla dessa tjänster till den lägsta kostnaden för det allmänna, måste den nödvändiga ersättningen fastställas på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten (nedan kallat *typiskt företag*). (**Fjärde Altmarkkriteriet**)
- (30) I sitt *meddelande om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*<sup>10</sup> (nedan kallat *meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse* e) tillhandahåller kommissionen riktlinjer om tillämpningen av reglerna om statligt stöd på tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. I meddelandet förtydligas de villkor som fastställs i Altmarkkriterierna, enligt vilka tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte utgör statligt stöd.
- (31) Eftersom villkoren för tillämpligheten av rättspraxis från Altmarkmålet är kumulativa, skulle bristande efterlevnad av något av dessa villkor leda till att den åtgärd som nu är föremål för undersökning definierades som statligt stöd i den mening som avses i artikel 107 i EUF-fördraget. Därför kommer kommissionen att inleda sin analys med att för den bedömda ersättningens vidkommande avgöra huruvida det fjärde Altmarkkriteriet är uppfyllt (dvs. om urvalet av ett företag som tillhandahåller en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse skett genom ett förfarande för offentlig kontraktstilldelning, eller alternativt, om den ersättning som beviljas för tjänsten fastställts på grundval av en analys av sådana kostnader som ett typiskt välskött företag skulle ha haft).
- (32) Kommissionen noterar att Sundsvall Timrå flygplats ägs av Sundsvall och Timrå kommuner. Operatören valdes inte ut i ett förfarande för offentlig kontraktstilldelning för de skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster som den fått i uppdrag att utföra.
- (33) För att det fjärde Altmarkkriteriet ska vara uppfyllt måste det följaktligen kontrolleras huruvida den ersättning som är föremål för bedömning fastställdes på grundval av en undersökning av de kostnader som ett typiskt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikt som ålagts det skulle ha åsamkats vid fullgörandet av trafikplikten,

---

<sup>10</sup>

EUT C 8, 11.1.2012, s. 4.

med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av trafikplikten.

- (34) Enligt skäl 75 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse gäller följande: ”Om medlemsstaten kan visa att kostnadsstrukturen för det företag som anförtratts att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse motsvarar den genomsnittliga kostnadsstrukturen för effektiva och jämförbara företag inom sektorn i fråga, anses den ersättning som gör det möjligt för företaget att täcka sina kostnader, inbegripet en rimlig vinst, uppfylla det fjärde Altmarkkriteriet.”
- (35) Kommissionen noterar att Sverige inte tillhandahållit någon analys som visar att kostnadsstrukturen för Sundsvall Timrå flygplats motsvarar den genomsnittliga kostnadsstrukturen för ett effektivt och jämförbart företag som driver en flygplats.
- (36) Kommissionen noterar också att den effektivitetsmekanism som föreskrivs i beslutet om förordnande, enligt vilken ersättningen kan sänkas om flygplatsens produktivitet utvecklas sämre än vid jämförelseflygplatserna (en grupp offentligägda, små regionala flygplatser i Sverige), inte är relevant i detta avseende, särskilt inte som Sverige inte tillhandahållit någon analys som visar att dessa flygplatser drivs effektivt.
- (37) Sverige har heller inte tillhandahållit några analyser som visar att tillämpning av det s.k. Basic Airport-konceptet (som beskrivs i skäl (58)) leder till samma kostnadsstruktur som återfinns ett effektivt, välskött företag i den berörda sektorn.
- (38) Följaktligen anser kommissionen att det fjärde Altmarkkriteriet inte är uppfyllt i det här fallet. Eftersom de villkor som fastslås i Altmarkdomen är kumulativa, leder underlåtenhet att uppfylla något av dessa fyra villkor med nödvändighet till slutsatsen att de granskade finansieringsåtgärderna innebär beviljande av en ekonomisk fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

#### Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln

- (39) Kommissionen noterar att stöd som beviljats av en medlemsstat stärker ett företags position jämfört med andra konkurrerande företag inom handeln i unionen, varvid dessa företag måste betraktas som påverkade av stödet.
- (40) För att en åtgärd ska anses snedvrída konkurrensen räcker det enligt etablerad rättspraxis<sup>11</sup> med att mottagaren av stödet konkurrerar med andra företag på konkurrensutsatta marknader.
- (41) Kommissionen anser att varje ekonomisk fördel som otillbörligen beviljats en flygplatsoperatör med hjälp av offentliga medel kan stärka mottagarens ställning visavi konkurrenterna på marknaden för företag som tillhandahåller flygplatstjänster. Kommissionen noterar att många operatörer konkurrerar om skötseln av flygplatsinfrastruktur i Europa, också vid lokala och regionala flygplatser. Dessutom konkurrerar flygplatsoperatörer om flygbolag att trafikera deras flygplatser. Stöd till ägaren och operatören med ansvar för Sundsvall Timrå flygplats kan därför leda till snedvridning av konkurrensen på marknaderna för

---

<sup>11</sup> Mål T-214/95 Het Vlaamse Gewest mot kommissionen REG 1998 ECR II-717.



skötsel av flygplatsinfrastruktur genom att dennes ekonomiska ställning stärks och affärsmöjligheterna försämras för konkurrerande flygplatser.

- (42) Därför innebär den offentliga finansiering som granskas här en snedvridning eller ett hot om snedvridning av konkurrensen eller handeln mellan medlemsstaterna.

#### Åtgärdernas laglighet

- (43) Enligt frysningsklausulen i artikel 108.3 i EUF-fördraget och artikel 3 i rådets förordning nr 2015/1589 av den 13 juli 2015 *om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i EG-fördraget om Europeiska unionens funktionssätt*<sup>12</sup>, får nya stödåtgärder inte införas innan kommissionen har fattat sitt beslut om att godkänna sådant stöd. I detta sammanhang kan stöd anses ha införts när det rättsligt bindande stödbeslutet antas.
- (44) Kommissionen noterar att beslutet om förordnande som antogs den 28 april 2014 av Sundsvall och Timrå kommuner innehåller inte någon klausul om att beviljandet av stöd är villkorat av att det godkänns av kommissionen. Dessutom anmäldes det till kommissionen omkring en och en halv månad efter det att det antagits, dvs. den 12 juni 2014.
- (45) Därför anser kommissionen att ersättningsåtgärden beviljades i strid med frysningsklausulen och därför ska betraktas som olaglig.

#### Slutsats om förekomsten av stöd och dess laglighet

- (46) Av de skäl som anges ovan sluter kommissionen sig till att ersättningen till operatören med ansvar för Sundsvall Timrå flygplats utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.
- (47) På grund av att den berörda åtgärden inte var föremål för ett förhandsgodkännande från kommissionen har Sverige inte efterlevt frysningsklausulen i artikel 108.3 i EUF-fördraget.

### **3.2. Stödets förenlighet med befintlig lagstiftning**

- (48) I artikel 106.2 i EUF-fördraget fastställs att ”företag som anförtrotts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eller som har karaktären av fiskala monopol ska vara underkastade reglerna i fördragen, särskilt konkurrensreglerna, i den mån tillämpningen av dessa regler inte rättsligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats dem fullgörs. *Utvecklingen av handeln får inte påverkas i en omfattning som strider mot unionens intresse.*”
- (49) Enligt artikel 106.3 ska kommissionen säkerställa att bestämmelserna tillämpas. I avsnitt 4.2 i riktlinjerna anger kommissionen att för flygplatser vars genomsnittliga årliga trafikvolym överskrider 200 000 passagerare (dvs. också för Sundsvall Timrå flygplats), kan statligt stöd förklaras förenligt med artikel 106.2 i EUF-fördraget om villkoren i rambestämmelserna är uppfyllda. För bedömningen enligt rambestämmelserna kommer övervägandena om fastställandet av allmän trafikplikt för flygplatser eller flygbolag i avsnitt 4.1 i riktlinjerna att tillämpas.

<sup>12</sup> EUT L 248, 24.9.2015, s. 9.

3.2.1. *Tjänster som faktiskt är av allmänt ekonomiskt intresse i den mening som avses i artikel 106 i EUF-avtalet*

- (50) Enligt punkt 12 i rambestämmelserna ska stödet beviljas för en verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Kommissionen kommer att kontrollera detta utifrån riktlinjernas bestämmelser.
- (51) I punkt 69 i riktlinjerna understryker kommissionen med hänvisning till artikel 106.2 i fördraget och det första kriteriet i Altmark- domen, att det krävs en tydlig definition av de uppgifter som utgör en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och att de ska förordnas genom en statlig åtgärd. Dessutom måste en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse uppvisa vissa särdrag jämfört med sedvanlig ekonomisk verksamhet och målet kan inte enbart vara att utveckla vissa ekonomiska områden eller viss ekonomisk verksamhet.
- (52) I punkt 72 i riktlinjerna fastställs att den övergripande skötseln av en flygplats kan betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Men detta är endast möjligt i välmotiverade fall, om en del av det område som potentiellt kan betjänas av flygplatsen utan densamma skulle isoleras från resten av unionen i så stor utsträckning att det inverkar negativt på dess sociala och ekonomiska utveckling. En sådan bedömning bör ta vederbörlig hänsyn till andra transportmetoder, särskilt höghastighetståg eller färjelinjer. I sådana fall kan myndigheterna ålägga en flygplats skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster för att se till att flygplatsen förblir öppen för kommersiell trafik.
- (53) I punkt 73 i riktlinjerna tillägger kommissionen att den allmänna trafikpliktens omfattning för flygplatser inte bör omfatta utveckling av kommersiella lufttransporttjänster.

*Sveriges argument*

- (54) Sverige anser att Sundsvall Timrå flygplats själva existens är nödvändig för regionen av socioekonomiska skäl. Dock är det av ekonomiska skäl inte möjligt att driva flygplatsen utan systematiskt offentligt stöd.
- (55) För Sveriges vidkommande är flygtrafikförbindelser avgörande för regionen eftersom det enligt tidtabellen tar omkring fyra timmar att resa till Stockholm med tåg. Ostkustbanan, som används för denna förbindelse, är Sveriges hårdast trafikerade enkelspåriga järnväg och trängseln på spåret har dramatiskt ökat restiden. Inte heller finns Ostkustbanan med i Trafikverkets Nationella plan för transportsystemet till 2025. Därför kan förbättringar av järnvägsförbindelserna inte väntas under den överblickbara framtiden. Med bil är avståndet omkring 400 km och körtiden ungefär 4 timmar.
- (56) Även om Stockholm och är det viktigaste och mest frekventa resmålet från flygplatsen så finns det viktiga flygförbindelser även med orter som Göteborg och Luleå. Med järnväg tar resan från Sundsvall till Luleå i bästa fall cirka sju timmar och till Göteborg cirka åtta timmar. Med bil är restiden ungefär densamma, det vill säga en hel arbetsdag. Med flyg kan man arbeta en hel dag på vardera orten utan att behöva övernatta.

- (57) Sverige anser också att de tjänster som erbjuds av flygplatsen inte skulle kunna tillhandahållas utan systematiskt ekonomiskt stöd. Faktum är att flygplatsen har mottagit offentlig finansiering under samtliga år från starten 1944. Fram till 2013 skedde kostnadstäckningen genom de tidigare ägarna LFV:s och Swedavias statliga ägande. Från och med den 17 juni 2013 sker kostnadstäckningen genom driftsbidrag från Sundsvall och Timrå kommuner.
- (58) Sundsvall Timrå flygplats tillämpar Basic Airport-konceptet, som infördes på flygplatsen av den tidigare operatören Swedavia och som fortsätts av den nuvarande operatören. Inom ramen för detta koncept har flygplatsen kunnat minska personaltätheten genom att låta samma person utföra flera olika arbetsuppgifter (t.ex. utför banpersonalen också räddningstjänst, snöröjning, tankning, lastning, lossning, hantering av load messages, avisning samt säkerhetstjänst). Där flygplatsen idag har omkring 50 årsanställda<sup>13</sup>, finns ofta det dubbla antalet på flygplatser av motsvarande storlek i övriga Europa. Denna besparing, som direkt sänkte flygplatskostnaderna, uppgick enligt svenska uppgifter till närmare 10 miljoner kronor om året jämfört med ett normalt system.
- (59) Trots dessa effektiviseringar kommer flygplatsen enligt svenska uppgifter inte att kunna gå med vinst inom den överblickbara framtiden. Enligt beräkningar som utförts av Sundsvall Timrå flygplats är omkring 80 % av flygplatsens kostnader fasta, dvs. oberoende av trafikvolymen. Detta beror på höga kostnader för de lagstadgade krav som myndigheterna ställer på flygplatser (t.ex. måste Sundsvall Timrå flygplats uppfylla samma säkerhetskrav som vid mycket större flygplatser i Sverige).

#### *Bedömning*

- (60) Definitionen av den övergripande förvaltningen av en flygplats som tjänst av allmänt ekonomiskt intresse måste uppfylla de kriterier som anges i punkt 72 i riktlinjerna, enligt vilka en sådan definition ”bara är möjligt om någon del av det område som betjänas av flygplatsen i avsaknad av denna skulle vara isolerad från resten av unionen i en omfattning som skulle skada dess sociala och ekonomiska utveckling.”
- (61) Den första frågan är alltså om regionen skulle bli isolerad utan Sundsvall Timrå flygplats.
- (62) Vad gäller alternativa flygplatser, noterar kommissionen att de antingen ligger för långt bort (Åre Östersund flygplats, avstånd: 217 km) eller är för små (Örnsköldsvik flygplats (83 000 passagerare om året, avstånd: 157 km), Höga Kustens flygplats (18 000 passagerare, avstånd: 92 km)) för att fullgöra regionens förbindelsebehov.
- (63) Sverige underrättade kommissionen om att särskilt i fråga om Höga Kustens flygplats, som är den flygplats som ligger närmast Sundsvall Timrå flygplats, är den enda reguljära tjänsten vid den flygplatsen en mellanlandning på linjen Gällivare–Stockholm Arlanda. Inga internationella flygningar betjänar den flygplatsen. Likaså saknar Höga Kustens flygplats kapacitet att absorbera den trafik som för närvarande finns vid Sundsvall Timrå flygplats. Höga Kustens

<sup>13</sup>

Årsanställda.

flygplats landningsbana har relativt låg bärighet, vilket innebär att den inte kan ta emot flera flygplanstyper som trafikerar Sundsvall Timrå flygplats i såväl inrikes- som utrikestrafiken. Terminalbyggnaden har vidare endast kapacitet för omkring 50–60 passagerare. Flygplatsen saknar därmed nödvändig infrastruktur för kommersiell trafik i den omfattning som bedrivs på Sundsvall Timrå flygplats. Utvecklingen av sådan infrastruktur kräver omfattande investeringar finansierade med offentliga medel som inte skulle vara motiverade med tanke på att Sundsvall Timrå flygplats finns.

- (64) Örnsköldsvik flygplats, med 83 000 passagerare om året och 157 kilometer från Sundsvall Timrå flygplats (och omkring 180 km från tätorten Sundsvall) förefaller heller inte kunna ta över den trafik som för närvarande finns vid Sundsvall Timrå flygplats. Ungefär som vid Höga Kustens flygplats, vid Örnsköldsviks flygplats, finns endast en reguljär inrikes förbindelse (Stockholm) och inga reguljära internationella flygningar.
- (65) Vad gäller andra transportmedel, inbegripet järnvägen, anser kommissionen inte att de utgör något reelt alternativ till lufttransporter. Kommissionen noterar särskilt att även om restiden 4 timmar med tåg i sig inte nödvändigtvis är extrem, skulle begränsningen av sådana tågförbindelser till svenska städer, särskilt Stockholm, innebära att regionen isolerades från övriga Europa utan flygplatsen. På liknande sätt noterar kommissionen att, på grund av de geografiska förutsättningarna, skulle inte heller sjöförbindelser på ett tillfredsställande sätt kunna koppla samman den berörda regionen med större svenska städer och övriga Europa.
- (66) Kommissionen anser att en brist på godtagbara förbindelser med övriga Europa skulle avsevärt försämra levnadsvillkoren för 150 000 invånare i den berörda regionen och minska nuvarande verksamhets- och affärsutsikter för ett antal företag som finns där, särskilt de internationella och/eller exportorienterade. Detta skulle av uppenbara skäl var till men för regionens sociala och ekonomiska utveckling.
- (67) Därför anser kommissionen att Sverige inte gjorde en uppenbart oriktig bedömning när det hävdades att regionen skulle bli isolerad från övriga unionen utan Sundsvall Timrå flygplats i en utsträckning som skulle vara skadlig för regionens sociala och ekonomiska utveckling.
- (68) Den andra frågan är huruvida Sverige gjorde en uppenbart oriktig bedömning när det antogs att flygplatsen skulle försvinna om den inte tilldelades offentligt stöd i form av ersättning för fullgörande av en tjänst av ekonomiskt intresse.
- (69) I detta avseende framhåller kommissionen möjligheten att progressivt fasa ut det offentliga stödet till 2024, vilket är vad som normalt gäller regionala flygplatser enligt riktlinjerna<sup>14</sup>. Kommissionen medgav därmed att flygplatser med en årlig passagerartrafik mellan 200 000 och 700 000 passagerare, dvs. också Sundsvall Timrå flygplats möjligen inte kommer att kunna täcka sina driftskostnader till fullo. Därför tillät kommissionen att driftsstödet under vissa villkor fortsätter att beviljas till sådana flygplatser under en övergångsperiod av 10, år under vilken

---

<sup>14</sup>

Stycke 5.1.2. i riktlinjerna.

flygplatserna, med stöd i en affärsplan, måste bana väg mot fullständig driftskostnadstäckning.

- (70) Befolkningstätheten i regionen Västernorrland, där Sundsvall Timrå flygplats är belägen, är 11,2 invånare/km<sup>2</sup> medan genomsnittet för Sverige är 23,4 invånare/km<sup>2</sup> och för EU 116,3 invånare/km<sup>2</sup><sup>15</sup>. Det finns bara en stad med omkring 100 000 invånare i upptagningsområdet runt Sundsvall Timrå flygplats. Avståndet till den andra staden med 100 000 invånare eller däromkring (Uppsala) är ungefär 330 km och 3h 30 minuter med bil eller ungefär 3h 45 minuter med tåg.
- (71) Vidare är Sundsvall Timrå flygplats belägen vid EU:s yttre gräns, nära polarområdet och har därför begränsade utsikter att locka till sig betydande volymer av andra flygpassagerare än lokalbefolkningen och affärsresenärer.
- (72) Kombinationen av låg befolkningstäthet i upptagningsområdet, begränsade utsikter till en betydande ökning i lufttrafiken och de effektiviseringar som redan genomförts vid flygplatsen underbygger Sveriges argument att det föreligger en risk för att flygplatsen inte kommer att på ett betydande sätt kunna öka sina intäkter och därigenom överleva utan kontinuerlig kostandsersättning.
- (73) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att Sverige inte heller gjorde en uppenbart oriktig bedömning när det antogs att flygplatsen skulle försvinna om den inte tilldelades offentligt stöd i form av ersättning för fullgörande av en tjänst av ekonomiskt intresse. Kommissionen anser därför att villkoren i punkt 72 i riktlinjerna är uppfyllda.
- (74) Kommissionen noterar också att berörda förordnandet inte täcker utvecklingen av kommersiella lufttransporttjänster. Sverige har dessutom bekräftat att alla ekonomiska kopplingar mellan Sundsvall Timrå flygplats och lufttrafikbolag måste vara förenliga med marknadsekonomitestet, på det sätt som det definieras i riktlinjerna<sup>16</sup>. Kommissionen anser därför att villkoren i punkt 73 i riktlinjerna är uppfyllda.
- (75) Sverige bekräftade också att parkeringar och lokaler som hyrs av restauranger och kaféer och annan butiksverksamhet, dvs. tjänster som inte är nödvändiga för driften av kommersiell trafik till och från flygplatsen, inte erhåller någon sorts stöd.
- (76) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att stödet kommer att beviljas en äkta och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i enlighet med rambestämmelserna och riktlinjerna.
- 3.2.2. *Behovet av ett beslut om tilldelning där skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster och metoderna för beräkning av ersättning definieras*
- (77) Enligt punkterna 15 och 16 i rambestämmelserna måste ansvaret för utförandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse förordnas med stöd i ett eller flera beslut, vars form bestäms av medlemsstaten. I beslutet eller besluten ska åtminstone

<sup>15</sup> Källa: Eurostat. Befolkningstäthet per NUTS 3-region, 2012.

<sup>16</sup> Avsnitt 3.5 i riktlinjerna.

följande anges: innebörden av skyldigheterna och skyldigheternas varaktighet, företaget och, i förekommande fall, det berörda territoriet, innebörden av exklusiva eller särskilda rättigheter som beviljats företaget av myndigheten i fråga, metoderna för att beräkna, kontrollera och se över ersättningen, och åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation.

- (78) Kommissionen noterar att Sundsvall Timrå flygplats fick i uppdrag att ansvara för tjänsten i och med att beslutet om förordnande fattades av kommunfullmäktige i Sundsvall och Timrå. I beslutet fastställs innebörden av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av tjänsten och skyldigheternas varaktighet. Likaså anges att tjänsten förordnas enligt villkor som följer av de krav som uppställs i rambestämmelserna. I beslutet fastställs dessutom att en årlig ersättning skulle motsvara flygplatsens rörelseförlust under ett visst år.
- (79) Kommissionen noterar att den ersättning som slutligen betalas ut till flygplatsoperatören inte får ske på förhand utan måste bygga på faktiska rörelseförluster som flygplatsoperatören haft ett visst år och som begränsade möjligheten till överkompensation.
- (80) Dessutom har Sverige försäkrat att båda kommunerna vidare kommer att klargöra vilken ersättningsmetod som tillämpas, vilket också beskrivs i skälen (18)–(19). Enligt förordnande kommer Sundsvall Timrå flygplats att bl.a. uppmanas att återbetala förskott i fall beloppen totalt överstiger flygplatsens faktiska förlust ett visst år.
- (81) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att både innebörden av förordnandet och det sätt på vilket det antagits och kommer att antas är förenliga med rambestämmelserna.

### 3.2.3. Förordnandeperiodens varaktighet

- (82) Enligt punkt 17 i rambestämmelserna ska förordnandets varaktighet ”motiveras med hänvisning till objektiva kriterier”.
- (83) Sverige meddelade att den tioårsperiod som anges i beslutet om förordnande avser flygplatsens nuvarande maximala amorteringsperiod. Efter tioårsperiodens slut kommer de svenska myndigheterna att se över beslutet att ge Sundsvall Timrå flygplats ansvaret för att utföra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.
- (84) Kommissionen noterar att driften av en flygplats kräver stora materiella anläggningstillgångar med mycket lång avskrivningstid, och den tioårsperiod som är inskriven i beslutet om förordnande kan anses vara lämplig.
- (85) Kommissionen noterar också att förordnandet är tidsbegränsat och att den tioårsperiod som förordnandet gäller löper ut nära slutet av den tioåriga övergångsperioden för driftsstöd till flygplatser som går med förlust som förutses i riktlinjerna<sup>17</sup>.
- (86) Om Sverige beslutar att förlänga förordnandet, kommer kommissionen att göra en ny bedömning, varvid landets ståndpunkt om statligt stöd och flygplatser som går med förlust i slutet av övergångsperioden beaktas.

---

<sup>17</sup> Stycke 5.1.2. i riktlinjerna.

- (87) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att den tioårsperiod för förordnandet som är inskriven i beslutet är godtagbar i det bedömda fallet och att punkt 17 i rambestämmelserna har efterlevts.

#### 3.2.4. *Förenlighet med direktiv 2006/111/EG*

- (88) I punkt 18 rambestämmelserna krävs att företaget i tillämpliga delar efterlever kraven i direktiv 2006/111/EG om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag<sup>18</sup>.
- (89) Kommissionen noterar att ansvaret för att utföra tjänsten tilldelats Midlanda Fastigheter AB, som är helägt av Sundsvall och Timrå kommuner och till dotterbolaget Midlanda Flygplats AB som är separata rättsliga enheter med separata egna räkenskaper. Dessutom har Sverige försäkrat att företagen måste avlägga separat rapport om vilka typer av verksamhet som omfattas av beslutet om förordnande.
- (90) Kommissionen noterar dock att enligt artikel 5 i direktiv 2006/111/EG är detta inte tillämpligt på företag vars totala nettoomsättning är lägre än 40 miljoner euro under de två räkenskapsår som föregår det år då de fått ersättning för utförande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.
- (91) Sverige underrättade kommissionen om att Midlanda Fastigheter AB och Midlanda Flygplats AB inte under något budgetår har haft en nettoomsättning som överstiger detta tak, vare sig tillsammans eller separat. Enligt den sammanställda redovisningen för 2014 uppgick företagens nettoomsättning till omkring 7,1 miljoner euro. Därför anser kommissionen att punkt 18 i rambestämmelserna inte är tillämplig i detta ärende.

#### 3.2.5. *Förenlighet med EU-bestämmelserna om offentlig upphandling*

- (92) Enligt punkt 19 i rambestämmelserna kommer stödet anses vara förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget endast om den ansvariga myndigheten, när det berörda företaget fick ansvar för att utföra tjänsten, uppfyllt eller förbundit sig att uppfylla tillämpliga unionsregler på området offentlig upphandling. Därigenom omfattas alla krav om öppenhet, likabehandling och icke-diskriminering som följer direkt av fördraget och i tillämpliga fall unionens sekundärrätt.
- (93) Kommissionen noterar att det berörda beslutet om förordnande gäller drift av en flygplats. Den mest värdefulla delen av beslutet är tillhandahållandet av tjänster. Företaget ersättning för tillhandahållandet av tjänsten består huvudsakligen i rätten att utnyttja tjänsten för att erhålla betalning från tredje part, vanligen lufttrafikföretag. Endast en liten del av företagets ersättning består av offentliga medel. Förordnandet utgör därför en tjänstekoncession som varken omfattas av det Klassiska direktivet<sup>19</sup> eller Försörjningsdirektivet<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> Kommissionens direktiv 2006/111/EG av den 16 november 2006 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet. EUT L 318, 17.11.2006, s. 17.

<sup>19</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster. EUT L 134, 30.4.2004, s. 114.

- (94) Tilldelningen av koncession för en allmännyttig tjänst till en tredje part omfattas för närvarande endast av EUF-fördragets principer om lika behandling, öppenhet och icke-diskriminering på grundval av nationalitet och öppenhet.<sup>21 22</sup>
- (95) I detta avseende noterar kommissionen att EU-domstolen i sin rättspraxis har fastställt ett begrepp som definierar internt tillhandahållande av tjänster<sup>23</sup> på ett sätt som innebär att om en ekonomisk aktör kontrolleras av myndigheter och bedriver större delen av sin verksamhet visavi dessa kontrollerande myndigheter, anses denna vara en intern enhet i förhållande till dessa myndigheter. Enligt domstolen faller en sådan förbindelse inte inom ramen för EU:s upphandlingsregler.
- (96) I fråga om det förordnande som är föremål för bedömningen noterar kommissionen, på grundval av befintliga upplysningar, att Sundsvall och Timrå flygplats till fullo ägs av Sundsvall och Timrå kommuner och att flygplatsverksamheten är dess enda ekonomiska verksamhet. Därför anser kommissionen att konceptet internt tillhandahållande av tjänster är tillämpligt i detta fall och att det berörda förordnandet inte omfattas av EU:s regler om offentlig upphandling.
- (97) Därför anser kommissionen att de regler för offentlig upphandling som avses i rambestämmelserna är tillämpliga i detta ärende.

### 3.2.6. *Frånvaro av diskriminering*

- (98) Enligt punkt 20 i rambestämmelserna krävs att om en myndighet ger flera företag i uppdrag att tillhandahålla samma tjänst av allmänt ekonomiskt intresse bör ersättningen beräknas på grundval av samma metod för vart och ett av företagen.
- (99) Kommissionen noterar att då ansvaret för den övergripande skötseln av Sundsvall Timrå flygplats i praktiken tilldelades en enda enhet (dvs. Midlanda Fastigheter AB och dess dotterbolag Midlanda Flygplats AB), är punkt 20 i rambestämmelserna inte tillämplig i detta ärende.

### 3.2.7. *Ersättningens storlek*

- (100) Enligt punkterna 21 och 22 i rambestämmelserna får ”ersättningen inte överstiga vad som krävs för att täcka nettokostnaden<sup>24</sup> för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster, inklusive en rimlig vinst”, och ”ersättningsbeloppet kan fastställas antingen på grundval av de förväntade kostnaderna och intäkterna, eller de kostnader och intäkter som faktiskt har uppkommit eller en kombination av båda (...)”.

---

<sup>20</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster. EUT L 134, 30.4.2004, s. 1.

<sup>21</sup> Till exempel mål C-458/03 Parking Brixen

<sup>22</sup> Detta kommer att ändra sig när Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU av den 26 februari 2014 om tilldelning av koncessioner måste införlivas av medlemsstaterna senast den 18 april 2016.

<sup>23</sup> Till exempel mål C-107/98, Teckal Srl mot Comune di Viano och Azienda Gas-Acqua Consorziale (AGAC) di Reggio Emilia.

<sup>24</sup> Med nettokostnad avses i det här sammanhanget nettokostnaden som den fastställs i punkt 25 i rambestämmelserna, eller kostnader minus intäkter om nettokostnadsmetoden inte kan tillämpas.



- (101) I förordnandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse till operatören med ansvar för Sundsvall Timrå flygplats föreskrivs att den ersättning som årligen ska utbetalas ska motsvara operatörens rörelseförlust ett visst år.
- (102) Enligt punkt 24 i rambestämmelserna bör nettokostnaderna för tillhandahållandet av de allmännyttiga tjänsterna beräknas på grundval av nettokostnadsmetoden<sup>25</sup>. I punkt 27 i rambestämmelserna tillåter kommissionen att alternativa metoder tillämpas för att beräkna den nettokostnad som är nödvändig för att fullgöra skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster i fall där nettokostnadsmetoden inte är möjlig eller lämplig att tillämpa.
- (103) Enligt nettokostnadsmetoden krävs att företagets kostnader och intäkter fastställs i en hypotetisk uppställning där tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte tas med. Sverige meddelade att i fallet Sundsvall Timrå flygplats är alla tjänster som inte omfattas av beslutet om förordnande (t.ex. flygplatsparkeringen) beroende av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Därför finns det inget relevant hypotetiskt scenario i vilket endast övrig verksamhet bedrivs, vilket innebär att nettokostnadsmetoden inte kan tillämpas.
- (104) Förordnandet kommer därför att förplikta Sundsvall Timrå flygplats att rapportera sina nettokostnader för skyldigheterna i samband med att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i enlighet med kostnadsfördelningsmetoden – en alternativ metod som definieras i punkterna 28–31 i rambestämmelserna.
- (105) Kommissionen noterar att en korrekt tillämpning av kostnadsfördelningsmetoden utifrån de faktiskt uppkomna kostnaderna minskar möjligheten till överkompensation.
- (106) Sverige meddelade att Sundsvall Timrå flygplats, som ägs av lokala myndigheter, bedriver verksamheten utan egna vinstmotiv. Därför anser kommissionen att rambestämmelsernas regler om rimlig vinst<sup>26</sup> inte är tillämpliga i detta ärende.
- (107) I punkt 39 i rambestämmelserna fastställs att medlemsstater vid utformningen av metoden för beräkningen av ersättning måste införa incitament för ett effektivt tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse av hög standard, såvida de inte vederbörligen kan motivera att det inte är möjligt eller lämpligt att göra detta.
- (108) I detta avseende kommer förordnandet att innehålla ett krav på flygplatsoperatören att lägga fram årliga nyckeltal om den jämförda verksamhetens effektivitet i förhållande till andra svenska flygplatser av ungefär samma storlek, som åtminstone omfattar det genomsnittliga antalet årsanställda vid flygplatsen, de totala driftskostnaderna, antalet passagerare och luftfartygsrörelser. Om Sundsvall Timrå flygplats rapporterar en svagare utveckling under året än de jämförbara flygplatserna, måste en godtagbar förklaring till detta läggas fram tillsammans med uppgifter om vilka åtgärder som kommer att vidtas för att öka effektiviteten. Om Sundsvall Timrå flygplats inte lämnar en godtagbar förklaring till en sämre produktivitet utveckling än hos sina jämförelseflygplatser ska Sundsvall och Timrå kommuner fatta beslut om ett produktivitetsmål avseende det relevanta nyckeltalet för närmast kommande räkenskapsår (år 3). Ersättningen för det senare räkenskapsåret (år 3) får inte

---

<sup>25</sup> Nettokostnadsmetoden beskrivs sammanfattande i punkterna 25–26 i rambestämmelserna.

<sup>26</sup> Punkterna 33–38 i rambestämmelserna.

överstiga den nettokostnad för tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse som bolagen skulle haft om de uppnått produktivitetmålet under det året.

- (109) Dessutom meddelade Sverige att effektiviteten uppnås bl.a. genom det s.k. Basic Airport-konceptet (som beskrivs i skäl (58)). Flygplatsen är också en partner som leder arbetet och utgör modell avseende kostnadseffektiviseringar i projektet SPARA 2020 inom the Northern Periphery and Arctic Programme 2014–2020, vilket delfinansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden. Dessutom ska bolagens styrelser, vars ledamöter utses av Sundsvall och Timrå kommuner, ansvara för att tjänsterna är effektiva och uppfyller hög standard.
- (110) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att metoden för beräkningen av ersättning, som specificeras i beslutet om förordnande, uppfyller kraven i rambestämmelserna.

### 3.2.8. Öppenhet

- (111) Enligt punkt 60 i rambestämmelserna måste den berörda medlemsstaten offentliggöra följande uppgifter på internet eller på annat lämpligt sätt: Resultatet av det offentliga samrådet eller andra lämpliga instrument som avses i punkt 14 i rambestämmelserna, innebörden av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet, företaget och det berörda territoriet samt de stödbelopp som beviljats företaget på årsbasis.
- (112) Sverige försåg kommissionen med en rapport, sammanställd i december 2014, om flygplatsernas, också Sundsvall Timrå flygplats, socioekonomiska bidrag till regionen, som beställts av regionen Västernorrland.
- (113) Sundsvall Timrå flygplats avser också att genomföra en undersökning av kundernas tillfredsställelse och de privata resenärernas behov under 2015. Resultaten kommer att ligga till grund för den fortsatta utvecklingen av flygplatsen. Slutsatserna av detta samråd kommer att offentliggöras på flygplatsens hemsida. Sverige åtog sig också att på internet offentliggöra all information som avses i punkt 60 i rambestämmelserna.
- (114) Därutöver meddelade Sverige att den grundlagsskyddade offentlighetsprincipen ger allmänheten tillgång till all relevant information. Alla protokoll, beslut, årsredovisningar m.m. från kommunerna, Midlanda Fastigheter AB och Midlanda Flygplats AB omfattas av denna princip och lämnas utan dröjsmål ut vid begäran. Utlämnande av aktuell information förutsätter inte att den som efterfrågar informationen har någon särskild ställning eller några skäl för sin begäran.
- (115) Därför anser kommissionen att öppenhetskraven i rambestämmelserna är uppfyllda.

### 3.2.9. Slutsatser om stödets förenlighet med gällande lagstiftning

- (116) Kommissionen beklagar att Sundsvall och Timrå kommuner till Sundsvall Timrå flygplats (dvs. Midlanda Fastigheter AB och dess dotterbolag – Midlanda Flygplats AB) förordnande en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse från och med den 28 april 2014, dvs. innan åtgärden anmäls till kommissionen. Kommissionen medger emellertid att förordnandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse

som gäller den övergripande skötseln av flygplatsen, som syftar till att en perifer region ska kunna bibehålla sina regionala förbindelser, är motiverat.

- (117) På grundval av ovanstående överväganden anser kommissionen att förordnandet till Sundsvall Timrå flygplats av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse genom beslut av Sundsvall och Timrå kommuner uppfyller de villkor som fastställs i rambestämmelserna och är förenligt med artikel 106.2 i EUF-fördraget.

#### **4. SLUTSATS**

Kommissionen beklagar att Sverige har genomfört stödet i fråga i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget.

Kommissionen har dock beslutat att inte göra några invändningar mot stödet, eftersom det är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget.

Om denna skrivelse innehåller konfidentiella uppgifter som inte bör spridas till tredje part, ber vi er att informera kommissionen om detta inom femton arbetsdagar räknat från dagen för mottagandet av skrivelsen. Om kommissionen inte har mottagit någon motiverad begäran inom den föreskrivna fristen, anses ni ha samtyckt till att denna skrivelse i sin helhet översänds till tredje part och offentliggörs på giltigt språk på följande webbplats: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Er begäran ska sändas med rekommenderat brev eller fax till:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State Aid Registry  
B-1049 Bryssel  
Fax: (32-2) 296 12 42.  
[Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

Högaktningsfullt,

På kommissionens vägnar

Margrethe VESTAGER  
Ledamot av kommissionen