



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 2/12/2016

C(2016) 7781 final

OFFENTLIG VERSION

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

Ärende: **Statligt stöd SA.43964 – Sverige**
Kalmar Öland Airport – Förordnande av tjänst av allmänt ekonomiskt intresse

Fru minister,

1. **FÖRFARANDE**

- (1) Genom en skrivelse till kommissionen av den 9 december 2015 anmälde Sverige en ersättning för tillhandahållande av allmännyttiga tjänster som var kopplad till förordnandet av Kalmar Öland Airport (nedan kallad *Kalmar flygplats*) att utföra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.
- (2) Kommissionen bad att få mer information om åtgärden genom skrivelser av den 17 februari 2016, 13 maj 2016, 22 juli 2016 och 26 september 2016.
- (3) Sverige lämnade den av kommissionen efterfrågade informationen genom skrivelser av den 14 mars 2016, 26 maj 2016, 10 juni 2016, 1 september 2016 och 10 oktober 2016.

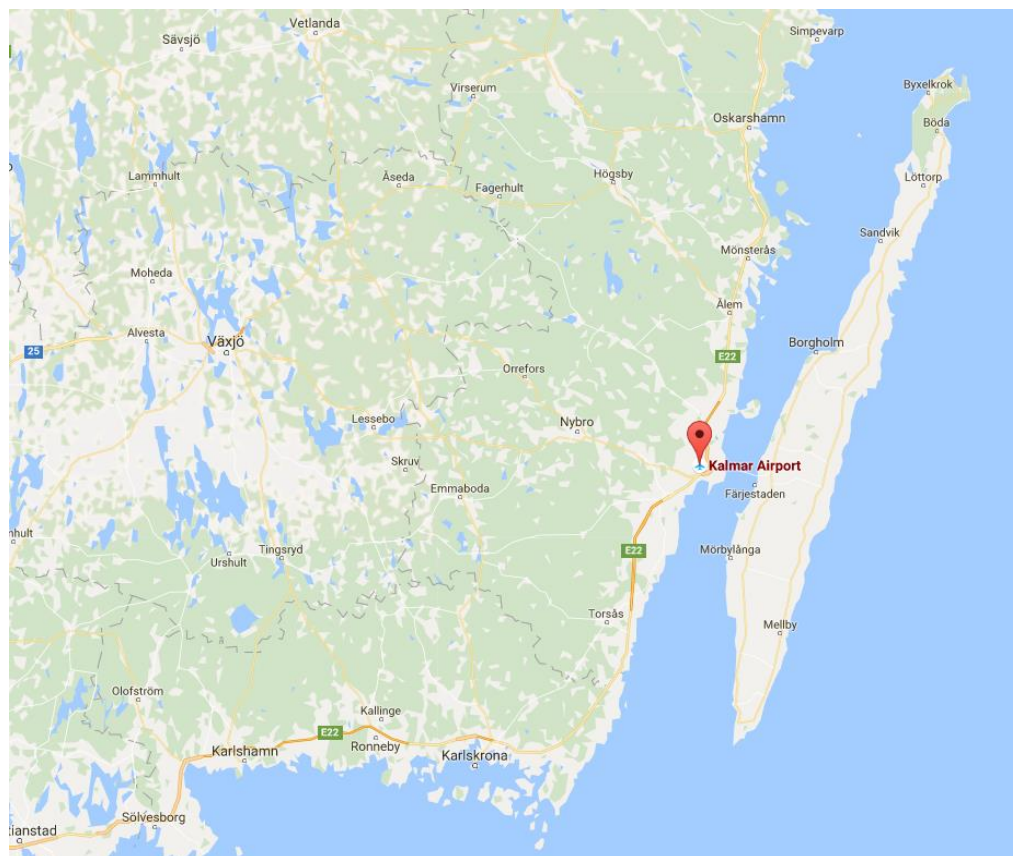
2. **BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA**

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

Kalmar Öland Airport

- (4) Kalmar Öland Airport är belägen i Kalmar län i Sverige. Flygplatsen betjänar i första hand Kalmar kommun och grannkommunerna Mönsterås, Nybro, Torsås, Emmaboda, Oskarshamn, Högsby, Hultsfred, Karlskrona och Lessebo, samt även Borgholm och Mörbylånga på Öland. Öland ligger öster om fastlandet, till vilket den enda förbindelsen är en 6 kilometer lång bro.

Diagram 1: Karta som visar var Kalmar flygplats, Öland, Växjö och Ronneby ligger¹



- (5) Kalmar län, där flygplatsen ligger, har en befolkningstäthet på 21 invånare/km² (genomsnittet i EU är 116 invånare/km²). Kalmar stad (som ligger 5 km från flygplatsen) har endast ca 65 000 invånare. Befolkningen i Kalmar län uppgår till ca 237 000 invånare. Ön Öland är relativt glesbefolkad (ca 18,8 invånare/km²) och har omkring 25 000 invånare. De svarar för omkring 13 % av Kalmar flygplats årliga inrikestrafik.
- (6) En territoriell utvärdering som OECD gjorde 2012 visade att regionen har problem med en stagnerande/krympande befolkning. Mellan 1991 och 2009 inträffade befolkningsförluster i framför allt landsbygdsområden och på Öland².

¹ www.google.com/maps

² OECD Territorial Reviews, Småland-Blekinge, 2012, s. 40.

- (7) För närvarande erbjuder flygbolagen SAS, Kalmarflyg, BMI Regional och Sparrow Aviation flygningar från Kalmar flygplats till Stockholm Arlanda, Stockholm Bromma, Berlin Tegel, Göteborg Landvetter, Halmstad och Kristianstad. Flygplatsen används dessutom av charterbolag som erbjuder flygningar till Kroatien, Mallorca, Gran Canaria, Turkiet, Sicilien och Rhodos.
- (8) Tabellen nedan visar passagerartrafiken vid Kalmar Öland Airport de senaste sex åren.

År	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Antal passagerare	166 461	176 877	185 530	204 828	213 869	222 848

- (9) Under 2014 reste omkring 180 000 av de 214 000 passagerarna till Stockholm.
- (10) De flygplatser som ligger närmast Kalmar flygplats är:
- *Ronneby flygplats*, som betjänar omkring 200 000 passagerare per år, ligger ca 108 km från Kalmar flygplats, vilket motsvarar en bilresa på ca 1 timme och 25 minuter.
 - *Växjö flygplats*, som betjänar omkring 180 000 passagerare per år, ligger ca 115 km från Kalmar flygplats, vilket motsvarar en bilresa på ca 1 timme och 25 minuter.
- (11) Kalmar flygplats ägs och drivs sedan 2007 av Kalmar Öland Airport AB. Kalmar Öland Airport AB ägs av Kalmar Kommunbolag AB, som i sin tur ägs av Kalmar kommun.

Förordnande att utföra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse

- (12) De svenska myndigheterna överlämnade en kopia av ett förordnande av den 25 januari 2016 till kommissionen, genom vilket kommunfullmäktige i Kalmar förordnade Kalmar flygplats uppgiften att utföra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. I förordnandet förutses följande:
- (i) Kalmar flygplats ska säkerställa att kommersiell flygtrafik till och från flygplatsen kan bedrivas under förordnandets löptid. Flygplatsoperatörens skyldigheter inkluderar därför förvaltning av flygplatsinfrastrukturen så att den uppfyller gällande krav för bedrivande av kommersiell flygtrafik avseende säkerhet, tillgänglighet och beredskap.
 - (ii) Flygplatsen ska tillhandahålla tjänster i den utsträckning de är nödvändiga för att kommersiell trafik ska kunna bedrivas vid flygplatsen, såsom bagagehantering, incheckning av passagerare, tankning och avisning av flygplan. Flygplatsen ska föra en separat bokföring och särredovisa de verksamheter som omfattas av

förordnandet från dess andra ekonomiska och icke-ekonomiska verksamheter.

- (iii) Flygplatsen ska vara öppen för alla flygbolag som vill starta och landa till rådande kommersiella villkor och under publicerade öppettider för att säkerställa att det inte förekommer någon diskriminering.
- (iv) Alla ekonomiska förbindelser mellan Kalmar flygplats och flygbolagen ska vara förenliga med marknadsekonomitestet i 2014 års luftfartsriktlinjer³ (nedan kallat *luftfartsriktlinjerna*).
- (v) Kalmar flygplats ska, som underlag för beräkning av ersättning inför varje årsbokslut, redovisa följande avseende det gångna räkenskapsåret:
 - Kalmar flygplats nettokostnad för de tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som omfattas av förordnandet.
 - Vilka övriga verksamheter som bedrivits av Kalmar flygplats under året och den nettokostnad och/eller nettovinst dessa verksamheter sammantaget medfört.
 - Nyckeltal för verksamhetens effektivitet relativt jämförbara flygplatser i Sverige (för närvarande Norrköping Airport AB, Småland Airport AB, Örnsköldsvik Airport AB, Jönköping Airport AB, Skellefteå City Airport AB, Midlanda Flygplats AB och Karlstad Airport AB) som minst omfattar flygplatsernas årliga antal anställda i medeltal, totala driftskostnader, antal resenärer och flygplansrörelser. Om Kalmar flygplats redovisar en sämre utveckling under året än jämförelseflygplatserna ska en godtagbar förklaring lämnas av orsaken samt de åtgärder som kommer vidtas för att öka effektiviteten.

Redovisningen enligt de första två strecksatserna ovan ska ske med en metod som bygger på kostnadsfördelning i enlighet med punkterna 28–31 i meddelandet från kommissionen om Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster⁴ (nedan kallat *rambestämmelserna*).

- (vi) Ersättningen till Kalmar flygplats för utförandet av tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse fastställs årligen i efterskott. Ersättningen får inte överstiga den nettokostnad för tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse som bolaget redovisat enligt kraven ovan. För det fall att det i efterhand visar sig att ersättningen har överstigit vad som krävs för att täcka nettokostnaden för tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse, inklusive en rimlig vinst, ska flygplatsen återbetala eventuell överkompensation till kommunen. Om Kalmar flygplats är mindre effektiv än sina jämförelseflygplatser måste den lämna en godtagbar förklaring. I annat fall får ersättningen inte överstiga den nettokostnad

³ Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag. EUT C 99, 4.4.2014, s. 3.

⁴ Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster. EUT C 8, 11.1.2012, s. 15.

bolaget skulle ha haft om dess effektivitet hade motsvarat jämförelseflygplatsernas.

- (13) Förordnandet gäller till och med den 31 december 2025.
- (14) De svenska myndigheterna har dessutom gjort klart att Kalmar flygplats inte drivs i vinstsyfte. Även om tillhandahållandet av flygplatstjänsterna inte är lönsamt totalt sett betyder detta inte att samtliga tjänster går med förlust. Det betyder att eventuell vinst som görs inom områden som inte ingår i tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, t.ex. uthyrning av lokaler, annonsintäkter och bilparkering, kan minska ersättningen för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.
- (15) Sverige gav även exempel på hur ”godtagbara förklaringar” av en brist på effektivitet skulle tolkas. Det handlar om force majeure eller andra exceptionella händelser eller omständigheter som ligger bortom Kalmar flygplats kontroll, bl.a. strejkaktioner, ogynnsamma väderförhållanden, extra kostnader till följd av (oförutsedda) krav på skärpt säkerhet eller oförutsedd omstrukturering i regionen som påverkar Kalmar flygplats negativt.
- (16) Kalmar kommun har uppgett att den på grund av frysningssklausulen i artikel 108.3 i EUF-fördraget samt kommunallagen och lagen om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler är förhindrad att betala ut statligt stöd till Kalmar flygplats innan kommissionen har godkänt det berörda statliga stödet. Innan kommissionen har godkänt förordnandet är detta inte ett rättsligt bindande instrument om tilldelning av stöd och kan heller inte åberopas i nationell domstol.

3. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN

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

- (17) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget⁵ ”är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.
- (18) Kriterierna i artikel 107.1 är kumulativa. För att fastställa om den anmälda åtgärden utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste därför alla ovannämnda villkor vara uppfyllda. Det ekonomiska stödet ska
 - ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel,
 - gynna vissa företag eller viss produktion,
 - snedvrider eller hota att snedvrider konkurrensen,

⁵ Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, konsoliderad version: EUT C 326, 26.10.2012, s. 1.

- påverka handeln mellan medlemsstaterna.

Används statliga medel och kan åtgärden tillskrivas staten?

- (19) Ersättningen ska betalas ut av Kalmar kommun, som är det lokala styret. Åtgärden finansieras således med offentliga medel och kan tillskrivas staten.

Ekonomisk verksamhet och begreppet företag

- (20) Enligt fast rättspraxis måste kommissionen slå fast om Kalmar flygplats är ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Begreppet företag omfattar varje enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett enhetens rättsliga form och oavsett hur den finansieras.⁶ All verksamhet som går ut på att erbjuda varor eller tjänster på en viss marknad utgör ekonomisk verksamhet.⁷
- (21) I målet om Flughafen Leipzig/Halle slog domstolen fast att driften av en flygplats för kommersiella ändamål och uppförandet av flygplatsinfrastruktur utgör en ekonomisk verksamhet⁸. När en flygplatsoperatör utövar ekonomisk verksamhet utgör den, oavsett sin rättsliga form och hur den finansieras, ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget och omfattas därför av fördragets bestämmelser om statligt stöd⁹.
- (22) Kommissionen noterar i detta sammanhang att flygplatsen i fråga drivs på kommersiell basis eftersom alla flygbolag som så önskar kan använda flygplatsen mot betalning av gällande flygplatsavgifter. Därav följer att den enhet som driver flygplatsen är ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Selektiv ekonomisk fördel

- (23) Kommissionen erinrar om att ersättning som beviljas ett företag för utförande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse enligt vissa strängt definierade villkor inte får utgöra en ekonomisk fördel.

⁶ Mål C-35/96, kommissionen mot Italien, REG 1998, s. I-3851, mål C-41/90, Höfner och Elser, REG 1991, s. I-1979. mål C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances mot Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, REG 1995, s. I-4013. mål C-55/96, Job Centre, REG 1997, s. I-7119.

⁷ Mål C-118/85, kommissionen mot Italien, REG 1987, s. 2599. mål C-35/96, kommissionen mot Italien, REG 1998, s. I-3851.

⁸ 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 (nedan kallat *Flughafen Leipzig/Halle-målet*, REG 2011, s. II-01311, bekräftade av EU-domstolen, mål C-288/11 P Mitteldeutsche Flughafen och Flughafen Leipzig/Halle mot kommissionen, REG 2012, domen ännu inte offentliggjord i rättsfallssamlingen. Se även mål T-128/89, Aéroports de Paris mot kommissionen, REG 2000, s. II-3929, bekräftad av EU-domstolen, mål C-82/01P, REG 2002, s. I-9297, och mål T-196/04, Ryanair mot kommissionen, REG 2008, s. II-3643.

⁹ Målen C-159/91 och C-160/91, Poucet mot AGV och Pistre mot Cancave, REG 1993, s. I-637.

- (24) I Altmarkdomen¹⁰ slog EU-domstolen i synnerhet fast att om en statlig åtgärd måste betraktas som ersättning för tjänster som har tillhandahållits för att fullgöra skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster är det inte säkert att detta medför en verklig fördel om följande kumulativa kriterier (nedan kallat *Altmarkkriterierna*) är uppfyllda:
1. Det mottagande företaget ska faktiskt ha ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och dessa skyldigheter ska vara klart definierade. (**Första Altmarkkriteriet**)
 2. De kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas ska vara fastställda i förväg på ett objektivet och öppet sätt. (**Andra Altmarkkriteriet**)
 3. Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka alla eller en del 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 efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla dessa tjänster till den lägsta kostnaden för det allmänna, måste den nödvändiga ersättningens storlek fastställas på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med medel som är lämpliga för att fullgöra den allmänna trafikplikten skulle ha åsamkats vid fullgörandet av denna, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid skulle ha erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av skyldigheten (nedan kallat *typiskt företag*). (**Fjärde Altmarkkriteriet**)
- (25) I sitt meddelande om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse¹¹ (nedan kallat *meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*), har kommissionen ytterligare förtydligat de villkor som fastställs genom Altmarkkriterierna.
- (26) Med tanke på att Altmarkkriterierna är kumulativa skulle underlåtenhet att uppfylla något av dessa villkor innebära att den granskade åtgärden medför en fördel i den mening som avses i artikel 107 i EUF-fördraget. Kommissionen inleder därför sin analys med att pröva om det fjärde Altmarkkriteriet är uppfyllt (dvs. om valet av företag som skulle tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse gjordes efter ett offentligt upphandlingsförfarande, alternativt om ersättningen för tillhandahållandet av en tjänst av allmänt

¹⁰ Mål C-280/00, Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH. Se även punkt 42 och följande i kommissionens meddelande 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.

¹¹ EUT C 8, 11.1.2012, s. 4.

ekonomiskt intresse baserades på en analys av de kostnader som ett typiskt välskött företag skulle ha haft).

- (27) Flygplatsoperatören valdes inte ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande avseende den allmännyttiga tjänst som ålades den.
- (28) När det gäller det fjärde Altmarkkriteriet måste det därför kontrolleras om ”medlemsstaten kan visa att kostnadsstrukturen för det företag som anförtrotts att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse motsvarar den genomsnittliga kostnadsstrukturen för effektiva och jämförbara företag inom sektorn i fråga”. Om så är fallet ”anses den ersättning som gör det möjligt för företaget att täcka sina kostnader, inbegripet en rimlig vinst, uppfylla det fjärde Altmarkkriteriet¹²”.
- (29) Sverige har inte lämnat några analyser som visar att Kalmar flygplats kostnadsstruktur motsvarar den genomsnittliga kostnadsstrukturen hos ett effektivt, jämförbart företag som driver en flygplats.
- (30) Den effektivitetsmekanism i förordnandet som innebär att ersättningen kan sänkas om flygplatsen rapporterar en mindre positiv utveckling under året än jämförelseflygplatserna (sju offentligägda, små regionala flygplatser i Sverige) är i detta sammanhang inte relevant, i synnerhet eftersom det inte föreligger några särskilda bevis för att driften av dessa flygplatser är effektiv i den mening som avses i det fjärde Altmarkkriteriet.
- (31) Sverige lämnar inte heller någon närmare analys som visar att tillämpning av Basic Airport-konceptet (som beskrivs i skäl (52)) i sig resulterar i samma kostnadsstruktur som för ett effektivt, välskött företag inom den berörda sektorn. Sverige påpekar endast att flygplatsen för närvarande har uppskattningsvis hälften så mycket personal som jämförbara flygplatser inom EU.
- (32) Kommissionen anser därför att Sverige inte har kunnat påvisa¹³ att det fjärde Altmarkkriteriet är uppfyllt i detta fall. Eftersom villkoren i Altmarkdomen är kumulativa leder underlåtenhet att uppfylla något av de fyra villkoren med nödvändighet till slutsatsen att de granskade finansieringsåtgärderna innebär en ekonomisk fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln

- (33) När stöd som ges av en medlemsstat stärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företag på den inre marknaden måste de sistnämnda företagen anses påverkade av detta stöd.

¹² Se punkt 75 i meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

¹³ Mål T-674/11, TV2/Danmark, punkt 126.

- (34) Enligt fast rättspraxis¹⁴ räcker det att stödmottagaren konkurrerar med andra företag på konkurrensutsatta marknader för att åtgärden ska anses snedvrída konkurrensen.
- (35) Kommissionen anser att varje ekonomisk fördel som offentliga medel ger en flygplatsoperatör kan stärka stödmottagarens position i förhållande till dess konkurrenter på marknaden för leverantörer av flygplatstjänster. Många operatörer konkurrerar om förvaltningen av flygplatsinfrastrukturen i Europa, vilket innefattar lokala och regionala flygplatser. Flygplatsoperatörer konkurrerar dessutom om lufttrafikföretag som kan trafikera deras flygplatser. Stödet till Kalmar flygplats kan därför snedvrída konkurrensen på marknaderna för drift av flygplatsinfrastruktur genom att stärka dess ekonomiska ställning och minska affärsmöjligheterna för konkurrerande flygplatser.
- (36) Den offentliga finansiering som är under granskning snedvríder därför eller hotar att snedvrída konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

Åtgärdens laglighet

- (37) Enligt frysningssklausulen i artikel 108.3 i EUF-fördraget och artikel 3 i rådets förordning (EU) nr 2015/1589 av den 13 juli 2015 om genomförandebestämmelser för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt¹⁵ får stöd inte införas förrän kommissionen har fattat ett beslut om att godkänna sådant stöd.
- (38) Som framgår av skäl (15) kommer Kalmar kommun att respektera frysningssklausulen.

Slutsats om förekomsten av stöd och dess laglighet

- (39) Av de skäl som beskrivs i det föregående finner kommissionen att den ersättning som beviljats Kalmar flygplats utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget och att Sverige har respekterat frysningssklausulen i artikel 108.3 i EUF-fördraget.

3.2. Stödets förenlighet med befintlig lagstiftning

- (40) 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.”

¹⁴ Mål T-214/95, Het Vlaamse Gewest mot kommissionen, REG 1998, s. II-717.

¹⁵ EUT C 248, 24.9.2015, s. 9.

- (41) Enligt artikel 106.3 ska kommissionen säkerställa att denna bestämmelse tillämpas. I del 4.2 av luftfartsriktlinjerna anger kommissionen att för flygplatser där den genomsnittliga årliga trafikvolymen överskrider 200 000 passagerare kan statligt stöd vara förenligt enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget om villkoren i rambestämmelserna är uppfyllda. Eftersom den genomsnittliga årliga passagerartrafiken under de två år som föregick 2016 års förordnande av Kalmar flygplats överskred 200 000 måste den anses vara i enlighet med rambestämmelserna.

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

- (42) Enligt punkt 12 i rambestämmelserna ska stödet beviljas för en verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

Argument som har förts fram av Sverige

- (43) Sverige menar att Kalmar flygplats själva existens är nödvändig för regionen av socioekonomiska skäl. Det är av ekonomiska skäl emellertid inte möjligt att driva flygplatsen utan systematiskt offentligt stöd.
- (44) Enligt Sveriges uppfattning är flygningarna från Kalmar flygplats helt avgörande för möjligheterna att ta sig till och från den svenska huvudstaden, men även för internationella förbindelser till och från regionen i fråga. Under 2014 och 2015 använde 27 % av inrikesresenärerna från Kalmar flygplats Stockholm som knutpunkt och 29 % reste till och från Stockholm över dagen.
- (45) Det finns t.ex. inget höghastighetståg till Kalmar och heller inga direkta tågförbindelser från Kalmar till Stockholm. En tågresor till Stockholm tar därför mer än 4 timmar och 30 minuter. Avståndet mellan Kalmar och Stockholm med bil är 411 kilometer och en bilresa tar mer än fyra timmar. Det finns ingen färjeförbindelse mellan Kalmar eller Öland och Stockholm. De svenska myndigheterna citerar OECD:s rapport, där det framhålls att anslutbarhet och transportinfrastruktur är i starkt behov av förbättringar och att det finns betydande flaskhalsar när det gäller regionens interna väg- och tågförbindelser¹⁶. Kalmar län beställde en framtidsstudie av WSP Analys & Strategi 2011 för att bedöma Kalmar flygplats betydelse för regionens utveckling, vilken bekräftade att ”Kalmar är så beläget att flyget behövs så länge tåget inte är tillräckligt konkurrenskraftigt”¹⁷.
- (46) Sverige menar att flygplatsen även är helt nödvändig för att företag ska finnas, investera och återetablera sig i regionen i fråga, samt för att locka och behålla kompetens och resurser. En nyligen genomförd svensk studie om flyget och företagen har visat hur viktigt det är för framför allt tillverkningsindustrin att ha tillgång till flyglinjer till Stockholm, så att de kan hålla kontakt med sina

¹⁶ OECD Territorial Reviews, Småland-Blekinge, 2012 (http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/urban-rural-and-regional-development/oecd-territorial-reviews-smaland-blekinge-sweden-2012_9789264169517-en#page1).

¹⁷ Framtidsstudie - Kalmar flygplats betydelse för utvecklingen i regionen (<http://www.kalmarolandairport.se/images/uploads/dokument/framtidsrapport.pdf>).

huvudkontor i den svenska huvudstaden och få tillgång till Stockholms tjänstesektor¹⁸. Sverige betonade att OECD-rapporten bekräftar att välståndet i Kalmarregionen främst har vilat på låg- och medelteknologiska små och medelstora företag och att regionen har en av de största andelarna anställda inom tillverkningsindustrin i Sverige.

- (47) På grund av detta behöver regionen enligt Sverige snabba förbindelser, främst till Stockholm, men även utomlands. Det är av avgörande betydelse för allmänheten och för medborgarnas möjligheter att interagera med Europa och resten av världen för såväl affärsändamål som för fritid. Flygets hastighet, tillförlitlighet och räckvidd innebär att det för merparten av invånarna, företagen och besökarna i denna region inte finns något realistiskt alternativ.
- (48) Sverige informerade dessutom kommissionen om att en rapport från WSP Analys & Strategi 2011 beräknar att en stängning av Kalmar flygplats på lång sikt skulle leda till ett inkomstbortfall på 16,5 miljarder kronor och till ett skattebortfall på omkring 5 miljarder kronor i Kalmar flygplats upptagningsområde. I rapporten beräknas även att antalet arbetstillfällen skulle minska med 4 500 över en 25-årsperiod. Dessa siffror visar hur verksamheter med direkt anknytning till flygplatsen bidrar till samhället (på kommunal, regional och nationell nivå) i termer av direkt ekonomiskt värde och arbetstillfällen.
- (49) Sverige anser även att det är avgörande för invånarna i den region som betjänas av Kalmar flygplats att landstinget kan använda flygplatsen för sin flygambulanstjänst. Detta gäller särskilt som Kalmar landsting saknar specialistvård för flera mycket allvarliga tillstånd, t.ex. för tidigt födda eller allvarligt sjuka barn, patienter med brännskador och traumapatienter. Flygplatsen gör det möjligt att transportera dessa patienter till Linköping, Stockholm eller andra sjukhus där de kan få den vård de behöver. Flygambulansen användes 77 gånger under 2014 och 63 gånger 2015.
- (50) Sverige påpekar särskilt att tillgängligheten för ön Öland, som ingår i Kalmar flygplats upptagningsområde och har omkring 25 000 invånare, skulle försämrats avsevärt om flygplatsen lades ned. Sverige framhåller att det t.ex. tar omkring 1 timme och 20 minuter med bil från Byxelkrok på Öland till Kalmar flygplats. Utan Kalmar flygplats skulle det ta omkring 2 timmar och 45 minuter att köra från Byxelkrok till flygplatserna i Växjö eller Ronneby.
- (51) Sverige menar även att flygplatsen inte kan fungera utan systematiskt ekonomiskt stöd. En översikt över Kalmar flygplats förväntade finansiella utveckling under åren 2016–2023 har lagts fram som enligt Sverige tydligt visar att den kommer att behöva ekonomiskt stöd under och efter denna tidsperiod.
- (52) Sverige har tagit upp att Kalmar flygplats tillämpar Basic Airport-konceptet, vilket innebär att all personal på flygplatsen utför mer än en uppgift i syfte att

¹⁸ Ferguson, Shon och Forslind, Rikard, *Flyget och företagen*, SNS Förlag, Stockholm, 2016, s. 40.

främja en effektiv användning av resurserna. Kalmar har till följd av detta för närvarande en personalstyrka som enligt Sverige är nästan hälften så stor som på jämförbara flygplatser inom EU. Kalmar flygplats har för närvarande 38,3 heltidsekvivalenter per år. Med ett normalt system skulle antalet vara 69 heltidsekvivalenter per år. Denna besparing, som direkt minskar driftskostnaderna, uppgår enligt Sverige till nära 21 miljoner kronor per år.

- (53) Trots dessa effektivitetsanstängningar menar Sverige att flygplatsen under överskådlig tid inte kommer att generera någon vinst. Den räknar med att drivas med en förlust på 6–8 miljoner kronor om året under åren 2015–2023. Den främsta orsaken till detta underskott är höga fasta kostnader.
- (54) Det bör nämnas att Sverige räknar med att affärsverksamhet som inte ingår i tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, såsom lokaluthyrning, annonsintäkter, bilparkering etc. kommer att generera ett överskott på omkring 6–7 miljoner kronor årligen, vilket ska användas för att finansiera övrig verksamhet på flygplatsen, inbegripet tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, och därmed minska behovet av offentlig finansiering.

Bedömning

- (55) Kommissionen kommer att kontrollera om stödet ges för en verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse mot bakgrund av bestämmelserna i del 4.1 i luftfartsriktlinjerna.
- (56) I punkt 69 i luftfartsriktlinjerna understryker kommissionen, med hänvisning till artikel 106.2 i fördraget och det första Altmarkkriteriet att en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse ska ha vissa särdrag jämfört med normal ekonomisk verksamhet. Målet med tjänsten kan inte enbart bestå i utveckling av vissa näringsverksamheter eller regioner.
- (57) För att definiera den allmänna förvaltningen av en flygplats som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse måste kriteriet i punkt 72 i luftfartsriktlinjerna vara uppfyllt, dvs. det är ”bara möjligt om någon del av det område som potentiellt betjänas av flygplatsen i avsaknad av flygplatsen skulle vara isolerad från resten av unionen i en omfattning som skulle skada dess sociala och ekonomiska utveckling. Vid denna bedömning bör man beakta andra transportsätt och särskilt höghastighetståg eller sjöförbindelser med färja. I sådana fall får offentliga myndigheter ålägga en flygplats en allmän trafikplikt för att säkerställa att flygplatsen förblir tillgänglig för kommersiell trafik.”
- (58) Den första frågan är därför om och i vilken utsträckning Kalmar stad och dess omedelbara omgivning, i synnerhet Öland, skulle vara isolerade utan Kalmar flygplats. För att ta ställning till detta bör det kontrolleras om någon flygplats utgör ett godtagbart alternativ för både allmänheten och företagen.
- (59) De flygplatser som ligger närmast Kalmar flygplats är Växjö och Ronneby flygplatser.

- (60) Växjö flygplats betjänar omkring 180 000 reguljära passagerare per år på linjer till Stockholm, Oslo, Prag, Alicante, Weeze och flera charterrutter till semesterdestinationer i främst Europa. Flygplatsen ligger omkring 115 kilometer nordväst om Kalmar flygplats och omkring 120 kilometer nordväst om Kalmar stad.
- (61) Det snabbaste sättet att ta sig från Kalmar till Växjö flygplats är med bil, vilket tar minst 1 timme och 25 minuter. För invånarna på Öland kan restiden med bil emellertid bli så mycket som 3 timmar. Det finns ingen direkt tågförbindelse mellan Kalmar och Växjö flygplats och det tar omkring 1 timme och 45 minuter att resa med allmänna färdmedel (buss).
- (62) Ronneby flygplats ligger omkring 108 kilometer sydväst om Kalmar flygplats och 113 kilometer sydväst om Kalmar stad. Flygplatsen betjänar omkring 200 000 passagerare per år. Det går reguljärflygningar till Stockholm och ett begränsat antal charterflygningar.
- (63) Även här är det snabbaste sättet att ta sig från Kalmar till flygplatsen med bil, vilket tar omkring 1 timme och 25 minuter. För invånarna på Öland kan restiden med bil bli så mycket som 3 timmar. Det finns inget direkttåg från Kalmar till Ronneby flygplats. Med allmänna färdmedel (buss) tar resan mellan 2 timmar och 30 minuter och 3 timmar och 50 minuter.
- (64) Kommissionen anser att en restid till en flygplats på 1 timme och 30 minuter med bil är en godtagbar grad av anslutbarhet för de allra flesta regioner i Europa¹⁹. I just detta fall måste det emellertid beaktas att invånarna på Öland inte har något alternativ till Kalmar flygplats. För invånarna på Öland, som bara kan nå fastlandet via bron nära Kalmar kan det ta upp till 1 timme och 20 minuter att ta sig till Kalmar och därför nästan 3 timmar att ta sig till Växjö eller Ronneby flygplats. Om det är mycket trafik eller snöväder kan det ta ännu längre tid att ta sig till dessa flygplatser från Öland.
- (65) På grund av restiden, i synnerhet från Öland, kommer det att vara nästan omöjligt att resa till Stockholm från Växjö eller Ronneby flygplats utan en övernattnig. Tidiga morgonflyg till Stockholm från dessa flygplatser avgår mellan 6.25 och 6.45 och kan inte nås med allmänna färdmedel från Kalmar eller merparten av städerna i upptagningsområdet. De senare flygen vid 9.25 och 9.50 kan nås från vissa destinationer i Kalmar flygplats upptagningsområde. Möjligheten att resa över dagen är särskilt viktig för företag ur såväl kostnadssynpunkt som attraktivitet för de anställda. Som nämns i det föregående reser för närvarande 29 % av inrikesresenärerna från Kalmar flygplats till Stockholm över dagen.
- (66) Med tanke på detta anser kommissionen att Växjö och Ronneby flygplatser, utan Kalmar flygplats, inte kan erbjuda tillräckliga förbindelser till den svenska huvudstaden och resten av Europa för en del av invånarna i Kalmar flygplats upptagningsområde, i synnerhet invånarna på Öland.

¹⁹ Kommissionens beslut om Skellefteå Airport (SA.38757), punkt 69.

- (67) Eftersom de närmaste flygplatserna, dvs. Växjö och Ronneby inte utgör ett godtagbart alternativ anser kommissionen det inte vara nödvändigt att bedöma om dessa två flygplatser skulle kunna absorbera den nuvarande trafiken vid Kalmar flygplats.
- (68) När det gäller andra transportsätt anser kommissionen att de inte utgör ett realistiskt alternativ till luftfart. Kommissionen noterar framför allt slutsatserna i OECD:s rapport²⁰ som pekar på en oroande brist på tågförbindelser i Kalmar län och avsaknad av höghastighetståg. Såvitt kommissionen känner till har situationen i allt väsentligt inte förändrats sedan denna rapport. Avsaknaden av sjöförbindelser innebär att regionen inte skulle ha tillfredsställande förbindelser med de största svenska städerna och resten av Europa.
- (69) Kommissionen anser att en brist på godtagbara förbindelser till den svenska huvudstaden och resten av Europa avsevärt skulle försämra levnadsstandarden för invånarna i regionen och minska de nuvarande affärsaktiviteterna och affärsutsikterna för framför allt internationella och/eller exportinriktade företag. Detta skulle, av uppenbara skäl, skada den sociala och ekonomiska utvecklingen i regionen i fråga.
- (70) Kommissionen anser därför att Sverige inte gjorde något uppenbart fel i sin bedömning att regionen i fråga utan Kalmar flygplats skulle isoleras från resten av unionen i en utsträckning som skulle skada dess sociala och ekonomiska utveckling.
- (71) Kommissionen anser därför att villkoren i punkt 72 i luftfartsriktlinjerna uppfylls.
- (72) I punkt 73 i luftfartsriktlinjerna anger kommissionen att den allmänna trafikplikt som åläggs flygplatser inte bör innefatta utveckling av kommersiella luftfartstjänster.
- (73) Förordnandet i fråga innefattar inte utveckling av kommersiella luftfartstjänster (se skäl 12). Kommissionen anser därför att punkt 73 i luftfartsriktlinjerna efterlevs.
- (74) Sverige bekräftade även att bilparkeringar och tjänster som rör uthyrning av lokaler till restauranger och kaféer och andra försäljningsställen, dvs. tjänster som inte är nödvändiga för driften av kommersiell flygtrafik till och från flygplatsen, inte får någon typ av stöd.
- (75) Mot bakgrund av detta anser kommissionen att stödet ges till en verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i linje med rambestämmelserna och luftfartsriktlinjerna.

²⁰ OECD Territorial Reviews, Småland-Blekinge, 2012, s. 158.

3.2.2. *Behovet av ett förordnande som närmare anger den allmänna trafikplikten och metoderna för beräkning av ersättning*

- (76) Enligt punkterna 15–16 i rambestämmelserna måste ansvaret för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse anförtros genom en eller flera officiella handlingar, som varje medlemsstat själv får utforma. I handlingen eller handlingarna ska åtminstone anges: innebörden av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster 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, samt åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation.
- (77) Den handling som antogs av Kalmar kommunfullmäktige den 25 januari 2016 förordnar Kalmar flygplats att utföra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Av handlingen framgår företag, innebörd av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet, metoderna för att beräkna ersättningen och åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation. I handlingen görs även klart att tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse förordnas ”med skäl och enligt villkor som följer av de krav som uppställs i” rambestämmelserna.
- (78) I förordnandet fastställs att den slutliga ersättningen som ska betalas ut till Kalmar flygplats ska täcka nettokostnaden för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, vilken beräknas på grundval av de faktiska driftskostnaderna för tjänsten i fråga ett givet år. Eventuell vinst från kommersiell verksamhet som inte ingår i tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ska användas för att minska ersättningen för denna tjänst, eftersom flygplatsen är ett offentligt företag som inte drivs i vinstsyfte.
- (79) Mot bakgrund av detta anser kommissionen att både innehållet i förordnandet och det sätt på vilket det antogs är i enlighet med rambestämmelserna.

3.2.3. *Uppdragets varaktighet*

- (80) Enligt punkt 17 i rambestämmelserna ska uppdragets varaktighet ”motiveras med hänvisning till objektiva kriterier som t.ex. behovet av att skriva av fasta tillgångar som inte kan överföras”.
- (81) Sverige informerade kommissionen om att den tioårsperiod som anges i förordnandet avser flygplatsens nuvarande maximala avskrivningstid. Efter tioårsperioden kommer de svenska myndigheterna att ompröva beslutet om att förordna Kalmar flygplats att utföra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.
- (82) Kommissionen noterar att driften av en flygplats kräver betydande materiella tillgångar som på lång sikt minskar i värde, varför tioårsperioden i förordnandet kan anses vara lämplig.

- (83) Mot bakgrund av det föregående anser kommissionen att det tioåriga förordnandet är godtagbart i detta fall och att punkt 17 i rambestämmelserna uppfylls.

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

- (84) Enligt punkt 18 i rambestämmelserna ska företaget i tillämpliga fall uppfylla kraven i direktiv 2006/111/EG om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag²¹.
- (85) Den berörda tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse anförtroddes ett företag som är helägt av Kalmar kommun men samtidigt en separat juridisk person med egen bokföring. Enligt förordnandet ska företaget vidare särredovisa de verksamheter som omfattas av förordnandet.
- (86) Enligt artikel 5 i kommissionens direktiv 2006/111/EG är direktivet emellertid inte tillämpligt på företag vars totala nettoomsättning understiger 40 miljoner euro under de två räkenskapsår som föregår det år då de får uppdraget att utföra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.
- (87) Sverige informerade kommissionen om att Kalmar flygplats inte under något räkenskapsår haft en omsättning som överstiger detta gränsvärde. Under åren 2013 och 2014 uppgick företagets omsättning t.ex. till omkring 4,6 miljoner euro respektive 4,8 miljoner euro. Kommissionen anser därför att punkt 18 i rambestämmelserna inte är tillämplig i detta fall.

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

- (88) Enligt punkt 19 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse kommer stöd anses vara förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 106.2 i fördraget om den ansvariga myndigheten, när den anförtrot företag i fråga att tillhandahålla tjänsten, har följt eller åtar sig att följa gällande unionsbestämmelser på området offentlig upphandling. Detta inkluderar eventuella krav på öppenhet, likabehandling och icke-diskriminering som härrör direkt från fördraget och, i förekommande fall, EU:s sekundärrätt.
- (89) Kommissionen noterar att förordnandet i fråga gäller driften av en flygplats. Den del av förordnandet som har störst värde gäller tillhandahållandet av tjänster. Företagens ersättning för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse utgörs främst av rätten att använda denna tjänst för att få betalt av tredje parter, främst flygbolag. Bara en mindre del av företagets ersättning består av

²¹ 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 C 318, 17.11.2006, s. 17.

offentliga bidrag. Förordnandet utgör därför en tjänstekoncession som inte omfattas av vare sig det ”klassiska direktivet”²² eller ”försörjningsdirektivet”²³.

- (90) Vid tidpunkten för förordnandet (före den 18 april 2016) omfattades tilldelningen av koncessioner avseende offentliga tjänster till en tredje part endast av EUF-fördragets principer om likabehandling, insyn och icke-diskriminering på grund av nationalitet²⁴.
- (91) Kommissionen noterar i detta sammanhang att EU-domstolen i sin rättspraxis har etablerat begreppet ”internt tillhandahållande av tjänster”²⁵, dvs. att om en ekonomisk aktör kontrolleras av offentliga myndigheter och utför merparten av sin verksamhet för dessa kontrollerande myndigheter anses de vara en intern enhet i förhållande till dessa myndigheter. Enligt domstolen omfattas ett sådant förhållande inte av EU:s regler om offentlig upphandling.
- (92) När det gäller det förordnande som är under granskning noterar kommissionen, på grundval av tillgänglig information, att Kalmar flygplats ägs och drivs av Kalmar Öland Airport AB. Kalmar Öland Airport AB ägs av Kalmar Kommunbolag AB, som i sin tur är helägt av Kalmar kommun. Styrelsen i Kalmar Öland Airport AB utses av Kalmar kommunfullmäktige. Slutsatsen blir därför att Kalmar kommun indirekt äger och kontrollerar Kalmar flygplats. Driften av flygplatsen, vilken har anförtratts den av den kontrollerande upphandlande myndigheten – Kalmar kommun – är dessutom Kalmar Öland Airport AB:s huvudsakliga verksamhet. Kommissionen anser därför att begreppet ”internt tillhandahållande av tjänster” är tillämpligt i detta fall och att förordnandet i fråga inte omfattas av EU:s regler om offentlig upphandling.
- (93) De regler om offentlig upphandling som avses i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är därför inte tillämpliga i detta fall.

3.2.6. *Frånvaro av diskriminering*

- (94) Enligt punkt 20 i rambestämmelserna ska ersättningen, om en myndighet ger flera företag i uppdrag att tillhandahålla samma tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, beräknas på grundval av samma metod för vart och ett av företagen.
- (95) Eftersom den allmänna förvaltningen av flygplatsen anförtrattes ett företag är punkt 20 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte tillämplig i detta fall.

²² 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.

²³ 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.

²⁴ Se t.ex. mål C-458/03, Parking Brixen. Detta ändras för kommunala beslut som fattas fr.o.m. den 18 april 2016, då Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU om tilldelning av koncessioner ska ha införlivats av medlemsstaterna.

²⁵ T.ex. mål C-107/98, Teckal Srl mot Comune di Viano och Azienda Gas-Acqua Consorziale (AGAC) di Reggio Emilia.

3.2.7. Ersättningens storlek

- (96) Enligt punkterna 21 och 22 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse får ersättningen inte överstiga vad som krävs för att täcka nettokostnaden²⁶ för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster, inklusive en rimlig vinst” och ”[e]rsättningsbeloppet 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 [...]”.
- (97) Enligt förordnandet av Kalmar för tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse ska ersättningen inte överstiga nettokostnaden för en sådan tjänst, inklusive en rimlig vinst under ett visst år.
- (98) Enligt punkt 24 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ska nettokostnaden för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna beräknas på grundval av nettokostnadsmetoden²⁷. I punkt 27 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse tillåter kommissionen att andra metoder används för att beräkna nettokostnaden för tillhandahållande av den allmännyttiga tjänsten i fall där det inte är möjligt eller lämpligt att använda denna metod.
- (99) Nettokostnadsmetoden kräver att företagets kostnader och intäkter fastställs i ett hypotetiskt scenario där det inte finns någon tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. När det gäller Kalmar flygplats informerade Sverige kommissionen om att alla tjänster som inte omfattas av förordnandet (t.ex. bilparkeringen vid flygplatsen) är beroende av att det finns en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Därmed kan inte ett relevant hypotetiskt scenario där enbart övriga verksamheter bedrivs konstrueras, varför nettokostnadsmetoden inte kan användas.
- (100) Enligt förordnandet är Kalmar flygplats därför skyldig att redovisa sin nettokostnad för den allmännyttiga tjänsten genom kostnadsfördelningsmetoden – dvs. en alternativ metod som definieras i punkterna 28–31 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Efter en redovisning som Kalmar flygplats lägger fram före avslutandet av räkenskaperna varje år får flygplatsen ersättning som inte överstiger nettokostnaden för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, inklusive en rimlig vinst.
- (101) Potentiell vinst som flygplatsen kan göra på områden som inte omfattas av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse kan minska ersättningens storlek, eftersom flygplatsen inte drivs i vinstsyfte.

²⁶ Med nettokostnad avses i det här sammanhanget nettokostnaden som den fastställs i punkt 25 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eller kostnader minus intäkter om nettokostnadsmetoden inte kan tillämpas.

²⁷ Nettokostnadsmetoden sammanfattas i punkterna 25–26 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

- (102) Kommissionen noterar att en korrekt tillämpning av kostnadsfördelningsmetoden baserat på de faktiskt uppkomna kostnaderna förhindrar eventuell överkompensation.
- (103) I punkt 38 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse sägs att ”om tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse inte är förenad med en betydande kommersiell eller avtalsmässig risk (t.ex. därför att nettokostnaderna för att tillhandahålla tjänsten i allt väsentligt kompenseras fullständigt i efterhand) får den rimliga vinsten inte överstiga den nivå som motsvarar den nivå som anges i punkt 36”. Punkt 36 lyder: ”En kapitalavkastning som inte överstiger den relevanta swap-räntan plus en premie på 100 baspunkter anses under alla omständigheter vara rimlig.”
- (104) Sverige bekräftade att ersättning kan utgå vid en vinst som inte får överstiga den vinstmarginal som beräknas i enlighet med punkt 36 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse på det sätt som beskrivs i det föregående.
- (105) I punkt 39 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fastställs att medlemsstaterna, vid utformningen av metoden för 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.
- (106) I förordnandet krävs i detta sammanhang att Kalmar flygplats årligen ska lägga fram nyckeltal för verksamhetens effektivitet relativt storleksmässigt jämförbara flygplatser i Sverige som minst omfattar flygplatsernas årliga antal anställda i medeltal, totala driftskostnader, antal resenärer och flygplansrörelser. Om Kalmar flygplats redovisar en sämre utveckling under året än jämförelseflygplatserna ska en godtagbar förklaring lämnas av orsaken samt information om de åtgärder som kommer vidtas för att öka effektiviteten. Om flygplatsoperatören inte lämnar en godtagbar förklaring får ersättningen inte överstiga den nettokostnad företaget skulle haft om dess produktivitet utveckling för det relevanta nyckeltalet motsvarat jämförelseflygplatsernas.
- (107) Sverige informerade dessutom kommissionen om att effektiviteten hade förbättrats genom bl.a. Basic Airport-konceptet (som beskrivs i skäl(52)).
- (108) Kommissionen anser därför att den ersättningsmetod som tillämpas i förordnandet av Kalmar flygplats för utförande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse uppfyller kraven i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

3.2.8. Öppenhet

- (109) Enligt punkt 60 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse måste 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 om tjänster av

allmänt ekonomiskt intresse, innebörden av skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet, företaget och – i förekommande fall – det berörda territoriet, samt de stödbelopp som beviljats företaget på årsbasis.

- (110) Sverige överlämnade en rapport med en socioekonomisk kostnadsberäkning för Kalmar flygplats till kommissionen som sammanställts av WSP Analys & Strategi 2011. Resultatet av denna studie som genomfördes innan förordnandet antogs visade att det fanns ett tydligt och reellt behov av Kalmar flygplats och detta har bekräftats av senare studier. WSP-rapporten finns på flygplatsens webbplats²⁸.
- (111) Sverige informerade även kommissionen om att Kalmar flygplats genomför passagerarstudier två gånger om året för att få in beslutsunderlag som gör det möjligt att erbjuda passagerarna rätt tjänst. Frågorna handlar bl.a. om huruvida flygplatsens utbud av flygrutter tillgodoser respondenternas resbehov och om flygplatsen är tillfredsställande i fråga om tillgänglighet och tjänster. Resultatet av studierna rapporteras till kommunen och slutsatserna publiceras på flygplatsens webbplats.
- (112) Sverige offentliggjorde även all ytterligare information som avses i punkt 60 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse på flygplatsens webbplats.
- (113) Sverige meddelade även att allmänheten har tillgång till all aktuell information genom den svenska grundlagsfästa handlingsoffentligheten. Protokoll, beslut, årsredovisningar m.m. hos Kalmar kommun, Regionförbundet i Kalmar län, Kalmar kommunbolag AB och Kalmar flygplats omfattas alla av offentlighet och lämnas skyndsamt ut vid begäran. Utlämnande av aktuell information förutsätter inte att den som begär informationen har någon särskild ställning eller några skäl för sin begäran.
- (114) Kommissionen anser därför att kraven på öppenhet i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse uppfylls.

3.2.9. Slutsatser om stödets förenlighet

- (115) På grundval av övervägandena ovan anser kommissionen att Kalmar kommuns förordnande av Kalmar flygplats för utförandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse uppfyller villkoren i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse och är förenligt med artikel 106.2 i EUF-fördraget.

4. SLUTSATS

Kommissionen har på grundval av bedömningen ovan beslutat att inte inkomma med några invändningar mot stödet med hänvisning till att det är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

²⁸ <http://www.kalmarolandairport.se>

Om denna skrivelse innehåller konfidentiell information som inte bör lämnas ut till tredje parter ska kommissionen informeras om detta inom femton dagar från dagen för mottagande. Om kommissionen inte får en motiverad begäran före denna tidsfrist anses ni samtycka till att tredje parter får ta del av informationen och till att texten i skrivelsen publiceras i sin helhet på det autentiska språket på webbplatsen: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Skicka er begäran med rekommenderat brev eller per fax till:

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

Med vänlig hälsning
På kommissionens vägnar

Margrethe Vestager
Ledamot av kommissionen