



Brussels, 24.11.2023
C(2023) 8112 final

OFFENTLIG VERSION

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

**Ärende: Statligt stöd SA.106193 (2023/N) – Sverige
Skellefteå flygplats – Förordnande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse**

Fru Ambassadör,

1. FÖRFARANDE

- (1) Efter kontakter före anmälan¹ anmälde de svenska myndigheterna elektroniskt den 21 september 2023 till Europeiska kommissionen (*kommissionen*) i enlighet med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) sina planer på att förlänga den tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som mot ersättning anförtrots till den flygplats som drivs av Skellefteå City Airport AB (*Skellefteå flygplats*). Den nuvarande ersättningen för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse under perioden 16 december 2013–31 december 2023 godkändes av kommissionen den 19 januari 2016 genom ett beslut om att inte göra några invändningar i ärende SA.38757 (*2016 års beslut*).²
- (2) Anmälan registrerades under ärendenummer SA.106193.

¹ Kontakter före anmälan inleddes den 24 januari 2023.

² Kommissionens beslut av den 19 januari 2016 i ärende SA.38757 – Sverige – Skellefteå flygplats – Förordnande av tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, C(2016) 112 final, offentliggjort i EUT C 406, 4.11.2016, s. 1.

Utrikesminister Tobias Billström
Utrikesdepartementet Arvfurstens palats
Gustav Adolfs torg 1
SE - 111 52 Stockholm
SVERIGE

2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

- (3) Skellefteå flygplats har sedan 2013 ett förordnande att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse avseende hela förvaltningen av flygplatsen. Den 16 december 2013 fattade Skellefteå Stadshus AB³, som är helägt av och kontrolleras av Skellefteå kommun, ett beslut om förordnande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse till förmån för Skellefteå flygplats fram till och med den 31 december 2023. En bedömning av detta förordnande och dess senare ändring av den 18 maj 2015 gjordes i samband med kommissionens beslut i ärendet år 2016. I 2016 års beslut ansåg kommissionen att åtgärden uppfyllde villkoren i kommissionens meddelande ”Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster”⁴ (*rambestämmelserna*) och att åtgärden utgjorde statligt stöd som kan anses förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 106.2 i EUF-fördraget.
- (4) Sverige har för avsikt att förlänga giltighetstiden för förordnandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse till Skellefteå flygplats i ytterligare sju år genom att Skellefteå kommun antar det anmälda beslutet om förordnande, som avser perioden från och med den 1 januari 2024 till och med den 31 december 2030. Det anmälda beslutet om förordnande har nästan samma tillämpningsområde och kännetecken som det beslut om förordnande som kommissionen bedömde i 2016 års beslut. De enda skillnaderna avser a) förordnandets varaktighet, som är kortare (sju år istället för tio år) och b) ersättningsmetoden, som denna gång öppnar för att flygplatsen kan få göra en rimlig vinst. De svenska myndigheterna uppger att det anmälda beslutet om förordnande bygger på antagandet att Skellefteå kommun förblir ägare av Skellefteå flygplats. Om ägarskapet av Skellefteå flygplats ändras kommer det anmälda beslutet om förordnande att ses över.
- (5) I det anmälda beslutet om förordnande anges bland annat följande:
- (a) Tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse inrättas i enlighet med villkoren i rambestämmelserna.
 - (b) Alla ekonomiska förbindelser mellan Skellefteå flygplats och de flygbolag som är verksamma vid flygplatsen sker till marknadsvillkor och är förenliga med marknadsekonomitestet i ”Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag” (*luftfartsriktlinjerna*)⁵.
 - (c) Skellefteå kommun ska offentliggöra följande upplysningar på kommunens hemsida: i) en hänvisning till beslutet om förordnande av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, ii) de stödbelopp som beviljats Skellefteå flygplats på årsbasis, iii) resultaten av de enkäter som ska göras minst vart tredje år för att undersöka allmänhetens behov av flygplatsen och iv) uppgifter om företaget och det berörda territoriet.

³ Skellefteå Stadshus AB är moderbolag till den gruppering av kommunala bolag som ägs av Skellefteå kommun (däribland Skellefteå flygplats).

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

⁵ EUT C 99, 4.4.2014, s. 3.

- (6) Det anmälda beslutet om förordnande tydliggör att förordnandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse är avhängigt av kommissionens godkännande.

Skellefteå flygplats

- (7) Skellefteå flygplats är ett kommunalt bolag. Det ägs till 100 % av moderbolaget Skellefteå Stadshus AB, som i sin tur ägs till 100 % av Skellefteå kommun. Skellefteå flygplats ägnar sig inte åt någon annan ekonomisk verksamhet än flygplatsdrift.
- (8) Skellefteå flygplats är en regional flygplats i Region Västerbotten i norra Sverige, belägen cirka 17 km från Skellefteå stad. Flygplatsen betjänar främst Skellefteå kommun och grannkommunerna Malå, Norsjö, Sorsele och Storuman, samt i lägre grad Piteå, Robertsfors, Lycksele och Vindeln.
- (9) Innan Covid-19-utbrottet reste cirka 280 000–430 000 passagerare via Skellefteå flygplats varje år. Efter en väsentlig minskning år 2019–2020 nådde trafiken år 2022 nästan återigen upp till samma nivåer som år 2019. Nedanstående tabell visar hur passagerarflygningarna vid Skellefteå flygplats utvecklats under de senaste sex åren.

Tabell 1

Antal	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Passagerare	421 920	408 948	287 098	94 699	128 315	267 262
Avgångar	3 029	4 314	2 808	1 329	1 595	2 898
Flygbolag	7	11	11	4	3	8

Källa: Transportstyrelsen

- (10) Enligt de svenska myndigheterna kommer det att ta minst sju år innan Skellefteå flygplats på nytt nått upp till samma omfattning på resandet som år 2017 (i den nuvarande prognosen räknar man med 325 000–575 000 årliga passagerare till år 2030).
- (11) Skellefteå flygplats används för närvarande av tre flygbolag med reguljärflyg på flygplatsen⁶, fem charterbolag⁷ samt för vissa tillfälliga charterflygningar (exempelvis ej schemalagda charterflygningar för hockeyresor eller affärsresenärer).
- (12) De flygplatser som ligger närmast Skellefteå flygplats är Umeå flygplats och Luleå flygplats, vilka drivs av Swedavia (ett statligt bolag).
- (13) Avståndet till Umeå flygplats är cirka 125 km från Skellefteå flygplats och 140 km från Skellefteå stad. Innan Covid-19-utbrottet reste cirka 1 miljon

⁶ Dessa var SAS (till Stockholm Arlanda, med 2351 avgångar år 2022), Ryanair (till Arlanda, med 276 avgångar år 2022) och BRA (till Stockholm Bromma, med 176 avgångar år 2022, samt till Göteborg med 32 avgångar år 2022).

⁷ Dessa var Transavia (som flyger till Amsterdam), Jettime (som flyger till Gran Canaria), Croatia airlines (som flyger till Split), Cordendon (som flyger till Heraklion, Rhodos och Antalya). Dessa operatörer erbjöd sammanlagt cirka 60 avgångar från Skellefteå flygplats år 2022.

passagerare via flygplatsen varje år (960 284 passagerare år 2019). Sedan dess har passagerartrafiken minskat väsentligt.⁸

- (14) Avståndet till Luleå flygplats är cirka 150 km från Skellefteå flygplats och 130 km från Skellefteå stad. Detta är den sjätte största flygplatsen i Sverige. Innan Covid-19-utbrottet reste över 1 miljon passagerare via Luleå flygplats varje år (1 162 424 passagerare år 2019). Även om Luleå flygplats återhämtade sig under 2022 ligger antalet passagerare på flygplatsen fortfarande under de nivåer som uppmättes år 2019.⁹
- (15) Inom en 200-kilometersradie från Skellefteå flygplats finns även två andra flygplatser, nämligen: Arvidsjaur flygplats (cirka 160 km från Skellefteå flygplats) och Lycksele flygplats (cirka 180 km från Skellefteå flygplats). Dessa flygplatser är mycket små (år 2019 reste 58 769 passagerare via Arvidsjaur och 18 048 passagerare via Lycksele).

Förordnande av tjänst av allmänt ekonomiskt intresse

- (16) Det anmälda beslutet om förordnande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse till Skellefteå flygplats kommer att vara i kraft under sju år (från och med den 1 januari 2024 till och med den 31 december 2030).
- (17) Genom det anmälda beslutet om förordnande ålägger Skellefteå kommun Skellefteå flygplats att upprätthålla och (mot ersättning) säkerställa att kommersiell flygtrafik till och från Skellefteå flygplats kan bedrivas under publicerade öppettider.¹⁰ Flygplatsen ska även (utan ersättning) ombesörja att resenärerna har tillgång till parkering i nära anslutning till terminalbyggnaden, samt även tillse att enklare mat- och caféservice, jämte övrig sedvanlig försäljning finns tillgänglig på flygplatsen. Dessa skyldigheter är i stort sett desamma som de som följer av det nuvarande förordnandet som täcker perioden fram till och med den 31 december 2023.
- (18) Enligt det anmälda beslutet om förordnande ska Skellefteå flygplats minst vart tredje år göra en undersökning eller en enkät avseende Skellefteåbornas och flygpasagerarnas behov av Skellefteå flygplats.
- (19) I september 2023 gjorde Skellefteå kommun en ny bedömning av behovet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse avseende hela förvaltningen av flygplatsen med utgångspunkt i en undersökning av de beräknade socioekonomiska

⁸ Enligt uppgifter från de svenska myndigheterna sjönk den årliga passagerartrafiken vid Umeå flygplats till cirka 200 000 passagerare under år 2020 och år 2021. År 2022 ökade den åter till cirka 600 000 passagerare.

⁹ Enligt uppgifter från de svenska myndigheterna sjönk den årliga passagerartrafiken vid Luleå flygplats till cirka 400 000 passagerare under år 2020 och år 2021. År 2022 ökade den åter till cirka 850 000 passagerare.

¹⁰ Detta innebär att Skellefteå flygplats ska agera på ett sådant sätt att alla flygbolag som vill starta eller landa under de publicerade öppettiderna kan tas emot. Skyldigheterna för Skellefteå flygplats inkluderar förvaltning av flygplatsinfrastrukturen, så att den uppfyller gällande krav avseende säkerhet, tillgänglighet och beredskap som ställs för bedrivande av kommersiell flygtrafik. Därvid ska bolaget tillhandahålla sådana tjänster som är nödvändiga för kommersiell flygtrafik på flygplatsen, exempelvis bagagehantering, incheckning av passagerare, tankning och avising av flygplan.

kostnaderna avseende Skellefteå flygplats (*undersökningen från 2023*)¹¹ och drog slutsatsen att förutsättningarna för en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse fortfarande föreligger, framförallt därför att i) Skellefteå flygplats även fortsättningsvis har en avgörande roll för förbindelserna i hela Region Västerbotten och ii) det inte är troligt att flygplatsen kommer att gå med vinst under överskådlig framtid.

i. Skellefteå flygplats roll för förbindelserna i Region Västerbotten

- (20) Skellefteå flygplats har fortsatt ett avgörande inflytande på förbindelserna i Region Västerbotten, dels med tanke på Skellefteå flygplats läge och avsaknaden av rimliga alternativa transportmedel från Skellefteå till Stockholm, dels med hänsyn till den roll Skellefteå flygplats spelar för den regionala, sociala och ekonomiska utvecklingen i Region Västerbotten.
- (21) För sina förbindelser förlitar sig Skellefteå och närliggande orter fortfarande på Skellefteå flygplats för relativt lättillgängligt och snabbt resande till övriga Sverige och andra delar av Europeiska unionen. De svenska myndigheterna uppger att det under de senaste tio åren inte skett några förändringar som gör det möjligt att anta att de som bor i Skellefteå och närliggande orter skulle ha tillgång till lämpliga och tillräckliga förbindelser till Sveriges större orter och övriga Europa om inte Skellefteå flygplats funnes.
- (22) Skellefteå ligger i norra Sverige, i närheten av polcirkeln. Den region där flygplatsen är belägen är mycket glest befolkad¹² och har begränsad tillgång till tågtransport,¹³ samtidigt som avstånden till de större städerna i Sverige är långa. De svåra väderförhållandena, särskilt under vinterhalvåret, kan också försvåra transporter eller väsentligt förlänga restiderna. Under dessa förhållanden ökar beroendet av flygtrafik.
- (23) Flygplatserna i Luleå, Umeå, Lycksele och Arvidsjaur utgör fortfarande inga rimliga alternativ till Skellefteå flygplats, i synnerhet eftersom de som bor i Skellefteå och närliggande orter svårligen kan använda dessa flygplatser utan övernattnings. Restiden från Skellefteå och närliggande orter till flygplatserna i Luleå, Umeå, Arvidsjaur och Lycksele är oförändrad jämfört med år 2016¹⁴ och

¹¹ Undersökning med titeln "An analysis of the necessity of Skellefteå City Airport and its socioeconomic contribution" av den 1 september 2023, beställd av Skellefteå City Airport AB och utförd av Ramboll Management Consulting AB.

¹² De svenska myndigheternas uppgifter från år 2023 visar att befolkningstätheten uppgår till 7,9 invånare per kvadratkilometer i Skellefteå (inräknat tätorten och de närliggande orterna Malå och Norsjö, som ligger i närheten av Skellefteå flygplats), och att befolkningstätheten sjunker till 5,1 invånare per kvadratkilometer i hela Region Västerbotten. Befolkningstätheten ligger lägre än den genomsnittliga befolkningstätheten i övriga Sverige (26 invånare per kvadratkilometer) och är väsentligt lägre än EU-genomsnittet på 109 invånare per kvadratkilometer. Källa: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/interactive-publications/demography-2023> (besökt den 28.9.2023).

¹³ Det finns ingen järnvägsstation i Skellefteå. De järnvägsstationer som ligger närmast Skellefteå finns i Bastuträsk eller Jörn. Bastuträsk ligger 53 km sydväst om Skellefteå (se skäl (26)). Jörn ligger cirka 58 km nordväst om Skellefteå.

¹⁴ Med optimal väderlek tar det cirka 1 timme 40 minuter att köra från Skellefteå stad till Umeå flygplats, cirka 1 timme 30 minuter att köra till Luleå flygplats, cirka 2 timmar med bil till Lycksele flygplats och cirka 1 timme 45 minuter till Arvidsjaur flygplats. Att resa kollektivt mellan Skellefteå och Luleå

med tanke på avsaknaden av tågförbindelser mellan Skellefteå och dessa flygplatser skulle en tur- och returresa från Stockholm via dessa flygplatser ta minst 12 timmar.¹⁵ Via Skellefteå flygplats minskar restiden (beroende på vägförhållanden) med minst tre timmar vilket underlättar resor till Stockholm över dagen, något som är särskilt viktigt för regionens näringsliv och för företag som överväger att etablera sig i Skellefteå.

- (24) Det finns inga alternativa transportmedel som ger de som bor i Skellefteå och närliggande orter möjlighet att nå Stockholm eller övriga Europa inom rimlig tid.
- (25) I bil kräver resan från Skellefteå till Stockholm cirka nio timmars oavbrutet körande, om väderleksförhållandena är optimala.
- (26) Att resa med tåg är det alternativ som tar längst tid eftersom närmaste järnvägsstation (Bastuträsk) ligger 53 km sydväst om Skellefteå (cirka 50 minuters bilkörning). Från Bastuträsk järnvägsstation avgår endast ett fåtal tåg per dag och rälsen är inte anpassad för höghastighetståg. Restiden mellan Bastuträsk och Stockholm ligger mellan 8 timmar 49 minuter och 13 timmar 33 minuter, inte inräknat tiden för resan till och från Bastuträsk, som förlänger restiden för en tur- och returresa med minst två timmar. Det innebär att restiden mellan Skellefteå och Stockholm ligger kring 12 timmar, om inte mer. Att resa vidare från Stockholm till Arlanda flygplats för att flyga till vissa städer i Europa förlänger restiden väsentligt mer. Det saknas även färjeförbindelser mellan Skellefteå och Stockholm samt resten av Europa.
- (27) I socioekonomiska termer är det avgörande för utvecklingen i Region Västerbotten att Skellefteå flygplats finns, eftersom detta möjliggör dagspendling till Stockholm och veckopendling till eller från andra länder. Detta fyller inte bara resebehoven hos invånarna i Skellefteå och närliggande orter utan gör det även möjligt att attrahera kompetent arbetskraft, forskare¹⁶ och företag till regionen¹⁷ och i förlängningen potentiella nya invånare¹⁸. Skellefteå flygplats är också en

eller Umeå tar cirka tre timmar, inklusive byten. Det finns inga kollektivtrafikförbindelser mellan Skellefteå, Arvidsjaur och Lycksele.

¹⁵ I undersökningen från år 2023 framhölls till exempel att det vintertid, under sedvanliga väderförhållanden (då förare vid resor utanför Skellefteå genomsnittligen startar med en halvtimmars marginal), tar uppskattningsvis 2,5–3,5 timmar att ta sig till Umeå beroende på om den resande har tillgång till bil (vilket går snabbare) eller måste ta bussen (vilket går långsammare). Flygtiden från Arlanda till Umeå är en timme. Den sammanlagda restiden från Skellefteå till Stockholms centralstation via Umeå uppgår därför till sex–sju timmar, inräknat tiden på flygplatsen innan avgång (cirka 90 minuter enligt uppskattningarna i undersökningen från år 2023) och resan från Arlanda till centrala Stockholm (en timme).

¹⁶ Enligt undersökningen från år 2023 planerar Skellefteå att inrätta en ny forskningsmiljö tillsammans med etablerade universitet för att skapa en miljö som främjar innovation och kunskapsutbyte samt industriell tillväxt i framtiden.

¹⁷ Exempelvis sådana företag som Northvolt, Alimak och Boliden. I undersökningen från år 2023 framhålls exempelvis att möjligheterna att flyga till och från Northvolts säte i Stockholm var avgörande för beslutet att starta och behålla verksamheten i Skellefteå. Skellefteå kommun förklarade att transiteringskostnaderna för att resa från en annan flygplats, i Luleå eller Umeå, skulle ha varit alltför höga för dessa företag.

¹⁸ Undersökningen från år 2023 understryker att 74 % av inflyttningen till Skellefteå år 2022 skedde från orter utanför Sverige och att den största delen av inflyttningen från utlandet bestod av arbetskraftsinvandring.

viktig arbetsgivare i regionen¹⁹ som bidrar till de offentliga finanserna via ökade skatteintäkter²⁰ och som i framtiden även kommer att lämna ett viktigt bidrag till hållbar flygpendling i norra Sverige och i förbindelserna med Norge och Finland, när elektriska flygförbindelser blir tillgängliga vid regionala flygplatser.²¹

ii. Små utsikter till vinstdrivande verksamhet vid flygplatsen

- (28) Skellefteå flygplats går inte med vinst²² och det är föga troligt att flygplatsen kommer att gå med vinst inom överskådlig framtid med tanke på att flygplatsen redan strävar efter att hålla nere kostnaderna och i nuläget inte har några utsikter att öka intäkterna.
- (29) Vad gäller kostnaderna har Skellefteå flygplats under det senaste decenniet drivits (och kommer att fortsätta drivas) enligt det så kallade Basic Airport-konceptet, vilket innebär att personalen reduceras till ett minimum genom att samma person utför flera uppgifter, exempelvis säkerhetskontroller och incheckning. Det är därmed inte särskilt troligt att Skellefteå flygplats skulle kunna göra några ytterligare väsentliga nedskärningar av kostnaderna.
- (30) Vad gäller intäkterna har Skellefteå kommun tillhandahållit uppgifter som visar att det beräknade passagerarantalet vid Skellefteå flygplats²³, som räknats fram med hjälp av utvecklingsprognoserna för regionen vad gäller både näringslivsutveckling och befolkningstillväxt²⁴, inte kommer att räcka för att flygplatsen ska kunna täcka sina kostnader inom de närmaste sju åren²⁵.
- (31) De svenska myndigheterna betonar att alla prognoser är mycket osäkra med tanke på den ökade digitaliseringen av affärsmöten och det försiktigare resandet med anledning av kriget i Ukraina. I princip har små och regionala flygplatser svårigheter att nå upp till en trafikvolym som ger tillräckliga intäkter för att täcka

¹⁹ Sysselsättningen vid Skellefteå flygplats utgör 226 årsverken vid flygplatsen och angränsande näringar, vilket motsvarar cirka 0,3 % av den sammanlagda arbetskraften i Skellefteå kommun, fördelat på följande sätt: 66 årsverken genereras direkt av flygplatsverksamheten; 71 årsverken genereras vid lokala företag i ekonomiska sektorer med anknytning till flygplatsen, såsom transport och logistik; 89 årsverken genereras i övriga ekonomiska sektorer, exempelvis avseende magasinering, i fastighetsbranschen eller bland underleverantörer.

²⁰ Skellefteå flygplats bidrar varje år med cirka 60 miljoner SEK till de offentliga finanserna, varav 23 % på kommunal nivå och 12 % på regional nivå.

²¹ Enligt undersökningen från år 2023 är det möjligt att sådana elektriska flygförbindelser i framtiden kan upprätta förbindelser i Kvarkenområdet, exempelvis mellan Vasa i Finland och Skellefteå, eller inåt landet i öst-västlig riktning.

²² Under perioden 2019–2021 blev rörelseförlusterna vid Skellefteå flygplats allt större (och uppgick till cirka 21 miljoner SEK år 2021).

²³ I de nuvarande prognoserna räknar man med ett årligt antal passagerare på 325 000–575 000 personer till år 2030, vilket ligger på ungefär samma nivå som år 2017–2018.

²⁴ Den beräknade befolkningstillväxten i regionen förväntas leda till sammanlagt 90 000 invånare i Skellefteå kommun år 2030. I förhållande till det nuvarande antalet invånare (cirka 73 000 personer) utgör detta en ökning med cirka 20 % vilket i absoluta tal ändå är en mycket blygsam ökning som innebär att befolkningstätheten i regionen ligger kvar på under 9 invånare per kvadratkilometer, vilket kan jämföras med 4 575 invånare per kvadratkilometer i Stockholm.

²⁵ Enligt affärsplanen för Skellefteå flygplats kommer flygplatsen i avsaknad av stöd att göra en förlust på omkring 12 miljoner SEK år 2024 och 2025.

alla kostnader vid flygplatsen eftersom de fasta kostnaderna för att driva flygplatsen ofta utgör 70–90 % av de sammanlagda kostnaderna.

Ersättning

- (32) Skellefteå flygplats får ersättning för att säkerställa att kommersiell flygtrafik till och från Skellefteå flygplats kan bedrivas under publicerade öppettider.²⁶ Detta omfattar förvaltning av flygplatsinfrastrukturen, så att den fortlöpande uppfyller gällande krav avseende säkerhet, tillgänglighet och beredskap.
- (33) Enligt det anmälda beslutet om förordnande ska den ersättning som Skellefteå kommun årligen betalar ut för att täcka underskott vid Skellefteå flygplats fastställas varje år i efterskott och den får inte överstiga flygplatsens deklarerade nettokostnader för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, inklusive en rimlig vinst.²⁷
- (34) Sverige uppger att metoden för ersättning till Skellefteå flygplats är oförändrad jämfört med den som bedömdes i samband med 2016 års beslut, förutom att Skellefteå flygplats nu har tillstånd att göra en rimlig vinst. Ersättningen kommer att bestå av följande två delar:
- (a) För det första får Skellefteå flygplats en fast årlig ersättning. Beloppet motsvarar ett bidrag bestående av statliga medel inom ramen för Region Västerbottens regionala trafikplan som syftar till att minska belastningen på lokala och regionala budgetar till följd av det nödvändiga stödet till flygplatsen. Beloppet motsvarar endast en del av Skellefteå flygplats årliga underskott till följd av tillhandahållandet av den tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som omfattas av beslutet om förordnande.
 - (b) För det andra erhåller Skellefteå flygplats en ersättning vars nivå fastställs i efterhand i enlighet med principerna och villkoren i det anmälda beslutet om förordnande.
- (35) För att säkerställa att ersättningen inte överstiger de nettokostnader som är nödvändiga för flygplatsens tillhandahållande av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse plus en rimlig vinst, ska Skellefteå flygplats i enlighet med det anmälda beslutet om förordnande upprätta separat bokföring och rapportering för att möjliggöra beräkning av ersättningen i enlighet med punkterna 28–31 i rambestämmelserna. Enligt det anmälda beslutet om förordnande ska ersättning lämnas endast för verksamhet som avser tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.
- (36) För detta ändamål för Skellefteå flygplats separata räkenskaper över verksamhet i samband med tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse så att kostnader som följer av den och som är nödvändiga för att tillhandahålla tjänsten kan identifieras. I synnerhet gör flygplatsens kostnadsbokföring det möjligt att särskilja i) den tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som omfattas av beslutet om förordnande, ii) icke-

²⁶ För tydlighetens skull ska det framhållas att ingen ersättning lämnas för de kostnader som uppkommer på grund av skyldigheten att tillhandahålla parkeringsplatser, matservice och annan sedvanlig försäljning.

²⁷ Skellefteå flygplats får ha en vinstmarginal som inte överstiger swapräntan plus en premie på 100 baspunkter.

ekonomisk verksamhet²⁸ och iii) kommersiell verksamhet²⁹. Systemet gör det möjligt att identifiera kostnadsdrivarna för var och en av verksamheterna.³⁰ På denna grund ska Skellefteå flygplats årligen rapportera i) nettokostnaden kopplad till tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse (dvs sådana tjänster som är nödvändiga för att driva kommersiell trafik till och från flygplatsen) och ii) nettokostnaden/nettovinsten för den verksamhet som Skellefteå flygplats bedriver vid sidan om tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Av Skellefteå flygplats årsredovisning måste det framgå vilket belopp som varje år mottagits i statligt stöd.

- (37) Enligt det anmälda beslutet om förordnande ska Skellefteå flygplats tillhandahålla tjänsterna på ett kostnadseffektivt sätt. För att fullgöra denna skyldighet förvaltar Skellefteå flygplats verksamheten enligt det så kallade Basic Airport-konceptet där all personal har flera uppgifter, så att man säkerställer en effektiv drift av flygplatsen.
- (38) Skellefteå flygplats ska även göra en årlig utvärdering³¹ av sina prestationer genom att jämföra vissa nyckeltal, exempelvis över flygplatsens årliga antal anställda i medeltal, totala driftskostnader, antal resenärer och flygplansrörelser, med nyckeltalen för andra regionala flygplatser i Sverige (sju offentligägda mindre regionala svenska flygplatser). Bedömningen görs på grundval av driftskostnaderna fördelat på antal passagerare och är avsedd att säkerställa att ersättningen inte går åt för att täcka upp undermålig utveckling utan godtagbar förklaring. Om utvecklingen skulle vara sämre än vid andra jämförbara flygplatser i Sverige måste Skellefteå flygplats kunna lämna en godtagbar förklaring³² för att få full ersättning för nettokostnaderna för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Om ingen tillfredsställande förklaring lämnas, sätts den årliga ersättningen i enlighet med det anmälda beslutet om förordnande ner till att endast omfatta ersättningen inte överstiga de nettokostnader som flygplatsen skulle haft om dess produktivitetsutveckling hade legat i linje med övriga jämförbara flygplatser.

²⁸ Exempelvis verksamhet utanför normala öppettider för brådskande eller på annat sätt prioriterad transportverksamhet för sjukvårdsändamål, sök- och räddningsinsatser, kustbevakningen, brandkåren eller försvaret.

²⁹ Det vill säga verksamhet som rör kommersiella lufttransporttjänster och sådana tjänster som inte är nödvändiga för driften av kommersiell trafik till och från flygplatsen, exempelvis bilparkering, restauranger och försäljningsställen på flygplatsen.

³⁰ När det till exempel gäller personalkostnader utförs en tidsuppskattning för att komma fram till hur mycket tid som går åt till respektive produkt, beroende på bland annat antalet rörelser, hur mycket det har snöat, om flygplatsen har planerat något större projekt o.s.v.

³¹ Varje år (i februari påföljande år) överlämnar Skellefteå flygplats handlingar och statistik till Skellefteå kommun.

³² Exempelvis genom att hänvisa till oförutsedda omständigheter som flygplatsen varken kunnat kontrollera eller planera för.

3. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN

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

- (39) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget 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”. De kriterier som fastställs i artikel 107.1 i EUF-fördraget är kumulativa.
- (40) Den bedömning som kommissionen gjorde i skäl 20–40 i 2016 års beslut vad gäller förekomsten av stöd håller fortfarande måttet. Närmare bestämt följande:
- (a) Skellefteå flygplats är ett sådant företag som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget eftersom flygplatsen drivs på kommersiell grund och varje flygbolag som vill utnyttja flygplatsen gör detta mot erläggande av flygplatsavgifter enligt vad som fastställs i flygplatsens avgiftstabell.
 - (b) Åtgärden finansieras med offentliga medel som utgör statliga medel och kan tillskrivas staten, eftersom beslut om finansieringen fattades av Skellefteå kommun och ersättningen betalas ut av lokala myndigheter, nämligen Skellefteå kommun och Region Västerbotten, ur deras budgetar.
 - (c) Åtgärden beviljar en ekonomisk fördel till Skellefteå flygplats och det fjärde Altmarkkriteriet³³ är i detta fall inte uppfyllt. I det föreliggande fallet anförtroddes tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse inte Skellefteå flygplats efter offentlig upphandling och Sverige har inte tillhandahållit några analyser som visar att kostnadsstrukturen för Skellefteå flygplats motsvarar den genomsnittliga kostnadsstrukturen för ett effektivt och jämförbart företag som driver en flygplats.³⁴ Fördelen är selektiv eftersom den endast gynnar Skellefteå flygplats.

³³ I den så kallade Altmarkdomen (dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, EU:C:2003:415) fastställde domstolen fyra kumulativa villkor som, om de är uppfyllda, gör det möjligt att anse att en statlig åtgärd inte utgör statligt stöd i den mån ersättningen motsvarar ett vederlag för tjänster som det mottagande företaget har tillhandahållit för att fullgöra skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster och i själva verket inte innebär att dessa företag gynnas ekonomiskt (se även punkt 42 ff 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). Enligt det fjärde Altmarkkriteriet ska det företag som ges ansvaret för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna antingen väljas 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, eller så ska storleken av den nödvändiga ersättningen fastställas på grundval av en undersökning av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag med utrustning som är lämplig 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.

³⁴ Den effektivitetsmekanism som omfattas av det anmälda beslutet om förordnande, och som innebär att ersättningen kan sänkas om flygplatsen rapporterar en sämre utveckling under året än jämförelseflygplatserna (se skäl (38)) är irrelevant i detta avseende, i synnerhet som Sverige inte tillhandahåller någon analys som visar att dessa flygplatser drivs effektivt. Sverige har heller inte tillhandahållit några analyser som visar att tillämpning av det s.k. Basic Airport-konceptet (se skäl

- (d) Den offentliga finansiering som ska bedömas snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen på marknaderna för drift av flygplatsinfrastruktur och påverkar handeln mellan medlemsstaterna genom att stärka Skellefteå flygplats ekonomiska ställning i förhållande till dess konkurrenter på denna marknad vad gäller tillhandahållande av flygplatstjänster.
- (41) Därmed drar kommissionen slutsatsen att ersättningen till Skellefteå flygplats utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

3.2. Åtgärdens laglighet

- (42) Enligt frysningssklausulen i artikel 108.3 i EUF-fördraget och artikel 3 i rådets förordning 2015/1589³⁵ av den 13 juli 2015 om genomförandebestämmelser för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, får nya stödåtgärder inte införas innan kommissionen har antagit ett beslut om att godkänna stödet.
- (43) Såsom framhållits ovan (skäl (6)) innehåller beslutet om förordnande en klausul som innebär att beviljandet av stöd är avhängigt av ett godkännande från kommissionen. Därmed efterlever Sverige frysningssklausulen i artikel 108.3 i EUF-fördraget.

3.3. Stödets förenlighet med befintlig lagstiftning

- (44) I artikel 106.2 i EUF-fördraget fastställs att ”företag som anförtrots 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”.
- (45) I luftfartsriktlinjerna fastslås att ersättning för drift av en flygplats i form av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse kan anses vara förenlig med den inre marknaden enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget om kriterierna i avsnitt 4 i luftfartsriktlinjerna är uppfyllda, i synnerhet om driften faktiskt utgör en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse på det sätt som avses i punkterna 69 och 72 i luftfartsriktlinjerna och uppfyller förenlighetskriterierna i avsnitt 4.2 i luftfartsriktlinjerna samt tillämpliga bestämmelser i rambestämmelserna.
- (46) I punkterna 75 och 76 i luftfartsriktlinjerna preciseras att rambestämmelserna tillämpas vid bedömningen av förenligheten med den inre marknaden avseende stöd till flygplatser med en genomsnittlig årlig trafikvolym som överskrider 200 000 passagerare. Detta är fallet på Skellefteå flygplats, som betjänar över 200 000 passagerare. Vid bedömningen enligt rambestämmelserna gäller det som sägs om fastställandet av allmän trafikplikt för flygplatser i avsnitt 4.1 i luftfartsriktlinjerna.

(29)) leder till samma kostnadsstruktur som återfinns i ett effektivt, välkött företag i den berörda sektorn.

³⁵ EUT L 248, 24.9.2015, s. 9.

- (47) Av de skäl som anges nedan anser kommissionen att det anmälda beslutet om förordnande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse till Skellefteå flygplats under perioden 1 januari 2024–31 december 2030 uppfyller alla krav i luftfartsriktlinjerna och rambestämmelserna.

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

- (48) Ett första villkor för att ersättningen för förvaltningen av flygplatsen ska anses förenlig med bestämmelserna om statligt stöd är att tjänsteleverantören måste ha anförtratts en tjänst som faktiskt är av allmänt ekonomiskt intresse och som definierats korrekt. Detta krav fastställs i punkt 69 i luftfartsriktlinjerna, i förening med avsnitt 2.2 i rambestämmelserna.
- (49) I punkt 69 i luftfartsriktlinjerna framhålls att en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse bör ”ha vissa särdrag jämfört med normal ekonomisk verksamhet” och att ”det mål av allmänt intresse som offentliga myndigheter vill uppnå inte bara kan bestå i utveckling av vissa näringsverksamheter eller regioner enligt artikel 107.3 c i fördraget”.
- (50) I punkt 72 i luftfartsriktlinjerna förtydligar kommissionen att den övergripande skötseln av en flygplats i väl motiverade fall kan betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, 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. Bedömningen bör ta vederbörlig hänsyn till andra transportmedel, särskilt höghastighetståg eller sjöförbindelser med färja. I sådana fall kan myndigheterna ålägga en flygplats skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster för att se till att flygplatsen förblir öppen för kommersiell trafik. Enligt punkt 14 i rambestämmelserna ska medlemsstaterna i princip visa att de har tagit lämplig hänsyn till behovet av allmännyttiga tjänster med stöd av ett offentligt samråd eller andra lämpliga instrument för att beakta användarnas och tjänsteleverantörernas intressen.
- (51) I punkt 73 i luftfartsriktlinjerna tillägger kommissionen att omfattningen av en allmän trafikplikt för flygplatser inte bör innefatta utveckling av kommersiella luftfartstjänster.
- (52) Av de skäl som anges ovan anser kommissionen att åtgärden är förenlig med punkterna 69 och 72 i luftfartsriktlinjerna och avsnitt 2.2 i rambestämmelserna, eftersom Sverige inte begått något uppenbart bedömningsfel med avseende på följande:
- (a) Utan Skellefteå flygplats skulle Skellefteå stad och dess direkta närområde isoleras i en utsträckning som skulle vara skadlig för regionens sociala och ekonomiska utveckling (se skäl (53)–(61) nedan).
 - (b) Skellefteå flygplats skulle försvinna om den inte tilldelades offentligt stöd i form av ersättning för fullgörande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (se skäl (62)–(65) nedan).
- (53) Vad gäller den första frågan anser kommissionen att den undersökning från år 2023 som Sverige beställt för att bedöma behovet av sådana allmännyttiga

tjänster som avses i det anmälda beslutet om förordnande är förenlig med punkt 14 i rambestämmelserna³⁶ och instämmer med Sverige i att området i fråga i avsaknad av Skellefteå flygplats skulle vara isolerat från resten av unionen i en omfattning som skulle skada dess sociala och ekonomiska utveckling.

- (54) Såsom bekräftas i undersökningen från år 2023 kan liksom tidigare varken andra flygplatser inom en 200-kilometersradie från Skellefteå flygplats (Luleå, Umeå, Lycksele och Arvidsjaur flygplatser) eller andra transportmedel utgöra godtagbara alternativ till Skellefteå flygplats för allmänheten och företagen.
- (55) Flygplatserna i Lycksele och Arvidsjaur är mycket små (se skäl (15)) med få direktflyg³⁷ och fortsatt dåliga förbindelser med Skellefteå stad (se skäl (23)). Såsom framhållits av de svenska myndigheterna (se fotnot 14) finns inga kollektivtrafikförbindelser från Skellefteå till Lycksele och Arvidsjaur flygplatser och under optimala väderleksförhållanden tar det längre tid att köra bil från Skellefteå till dessa flygplatser än det tar till de större flygplatserna i Luleå och Umeå. Därför bör Lycksele och Arvidsjaur flygplatser även i detta fall uteslutas från den fortsatta analysen.
- (56) Luleå och Umeå flygplatser kan inte heller utgöra ett godtagbart alternativ till Skellefteå flygplats på grund av de dåliga förbindelserna till Skellefteå stad och de begränsade direktförbindelserna. Följande exempel kan anföras:
- (a) Luleå flygplats betjänar ungefär 850 000 passagerare per år (se fotnot 9) med ett begränsat antal reguljärflyg inom Sverige (främst Stockholm och Göteborg) samt ett fåtal charterförbindelser till semesterorter, huvudsakligen i Europa³⁸. Eftersom det inte finns några direkta tågförbindelser mellan Skellefteå och Luleå flygplats och resor med kollektivtrafik (långfärdsbuss) tar cirka tre timmar (se fotnot 14) är det snabbaste sättet att komma till Luleå flygplats att ta bilen (vilket under optimala väderleks- och trafikförhållanden tar minst 1h30 minuter för att resa sträckan på 130 km från Skellefteå). Restiden för invånare i Region Västerbotten som bor väster eller söder om Skellefteå är ännu längre.
- (b) Umeå flygplats betjänar ungefär 600 000 passagerare per år (se fotnot 8) med förbindelser till Stockholm och Östersund samt ett mindre antal

³⁶ Undersökningen från år 2023 bilades den anmälda åtgärden och analyserar behovet av Skellefteå flygplats utifrån offentligt tillgängliga uppgifter samt intervjuer med olika aktörer. Undersökningen från 2023 innehåller i synnerhet en beskrivning av Skellefteås geografiska förutsättningar och transportförbindelser, en analys av det nuvarande marknadsläget och Skellefteå flygplats betydelse för de bosatta, för näringslivets utveckling och för den socioekonomiska situationen (sysselsättning och skatteintäkter). Undersökningen från 2023 bekräftas även av de undersökningar som Skellefteå flygplats gjort med hjälp av enkäter och som finns offentliggjorda på flygplatsens webbplats, jfr skäl 124 i 2016 års beslut.

³⁷ På Lycksele flygplats är den enda reguljärflygningen ruten till Stockholm-Arlanda (sex dagar i veckan). (Källa: <https://www.lyckseleairport.se/en/book/flight-schedule/>, besökt den 28.9.2023). Vid Arvidsjaur flygplats är de enda reguljärflygningarna ruterna till Stockholm-Arlanda samt till Gällivare flygplats, vilka båda trafikeras bara till och med den 26 oktober 2023. Under vinterhalvåret anordnar researrangörer direktflygningar med charter från Arvidsjaur till Tyskland, för närvarande till orterna Hahn, Stuttgart, Hannover och München, med cirka 3–6 avgångar per vecka, riktning och destination (källa: <https://arvidsjaurairport.se/en/arvidsjaur-flygplats/>, besökt den 28.9.2023).

³⁸ Källa: <https://www.swedavia.com/lulea/destinations/> (besökt den 28.9.2023).

charterresor till semesterorter, huvudsakligen i Europa³⁹. Eftersom det inte finns några direkta tågförbindelser mellan Skellefteå och Umeå flygplats och resor med kollektivtrafik (långfärdsbuss) tar cirka tre timmar (se fotnot 14) är det snabbaste sättet att komma till Umeå flygplats att ta bilen (vilket under optimala väderleks- och trafikförhållanden tar minst 1 timme 40 minuter för att resa sträckan på 140 km från Skellefteå). Restiden för invånare i Region Västerbotten som bor väster eller norr om Skellefteå är ännu längre.

- (57) Kommissionen har redan uttalat att den anser att en restid på minst 1 timme 30 minuter inte erbjuder en acceptabel nivå på förbindelserna med de större städerna i Sverige och med resten av Europa.⁴⁰ Eftersom väderleken vintertid är besvärlig och kan förlänga restiderna väsentligt är det svårt att resa till en större stad via Luleå eller Umeå flygplats utan övernattnig. En tur- och returresa till Stockholm skulle ta minst 12 timmar, och betydligt längre under vinterförhållanden. Användning av Skellefteå flygplats minskar restiden för tur- och returresor i väsentlig grad och gör det enklare att resa över dagen till Stockholm och andra större orter. Möjligheten att resa tur och retur över dagen är särskilt viktig för företag, både i fråga om kostnaderna och attraktiviteten för de anställda.
- (58) Med hänsyn till det ovan sagda är det inte nödvändigt att bedöma om Luleå eller Umeå flygplats skulle kunna absorbera även den trafik som nu går via Skellefteå flygplats.
- (59) Järnvägsresande är även fortsättningsvis en olämplig lösning på grund av avståndet till Stockholm och andra större städer i Sverige, avsaknaden av höghastighetståg och det mycket begränsade antalet tillgängliga tågförbindelser.⁴¹
- (60) Inte heller sjöförbindelser skulle på ett tillfredsställande sätt kunna förbinda det berörda området med Sveriges större orter och övriga Europa eftersom det inte finns några färjeförbindelser från Skellefteå till Stockholm eller andra centrala delar av Europa.⁴²
- (61) Såsom noterades redan i 2016 års beslut⁴³ skulle bristen på godtagbara förbindelser med Stockholm och med övriga Europa avsevärt försämra levnadsvillkoren för invånarna i Skellefteå och närområdet och minska de nuvarande verksamhets- och affärsutsikterna för ett antal företag som finns där, särskilt de internationella och/eller exportorienterade. Detta skulle av uppenbara skäl vara till men för den sociala och ekonomiska utvecklingen i det aktuella området.

³⁹ Källa: <https://www.swedavia.com/umea/destinations/> (besökt den 28.9.2023).

⁴⁰ Se skäl 69 i 2016 års beslut.

⁴¹ Närmaste järnvägsstation (Bastuträsk) ligger 53 km väster om Skellefteå, en bilresa på 50 minuter. Från Bastuträsk järnvägsstation finns endast ett fåtal tågavgångar om dagen och inga höghastighetståg. Restiden med tåg från Skellefteå till Stockholm är 12 timmar.

⁴² Den nya färjeförbindelsen mellan Umeå och Vasa i Finland påverkar inte Skellefteåregionens förbindelser med Stockholm och övriga Europa. Det tar två timmar att köra bil från Skellefteå till Umeå (och mer än två timmar att åka buss) och sedan måste man byta till färjan. Färjan tar över fyra timmar. Sammanlagt är restiden över sex timmar från Umeå till Vasa.

⁴³ Skäl 74 i 2016 års beslut.

- (62) Vad gäller den andra frågan som nämns i skäl (52) ovan anser kommissionen att Sverige har styrkt att flygplatsen skulle försvinna om den inte tilldelades offentligt stöd i form av ersättning för fullgörande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.
- (63) Dels uppger de svenska myndigheterna att Skellefteå flygplats inte har gått med vinst under de senaste decennierna och att det är föga troligt att flygplatsen kommer att gå med vinst inom överskådlig framtid med tanke på att flygplatsen redan strävar efter att hålla nere kostnaderna och har mycket små utsikter att kunna öka intäkterna (se skäl (28)–(31)).
- (64) Dels är det föga troligt att det skulle uppkomma någon väsentligt ökad lufttrafik vid Skellefteå flygplats som skulle göra det möjligt att uppnå full kostnadstäckning, med tanke på att Region Västerbotten är en mycket glest befolkad region (se fotnot 12)⁴⁴ med begränsade utsikter att locka till sig betydande volymer av andra flygpassagerare än lokalbefolkningen och affärsresenärer på grund av sitt läge i utkanten av EU, nära det arktiska området. Såsom tidigare nämnts (skäl (10)) räknar man i de nuvarande prognoserna med ett årligt antal passagerare på 325 000–575 000 personer till år 2030.
- (65) Kombinationen av låg befolkningstäthet i upptagningsområdet, begränsade utsikter till en betydande ökning i lufttrafiken och de effektiviseringar som redan genomförts vid Skellefteå flygplats underbygger Sveriges argument att det föreligger en risk för att flygplatsen inte väsentligt kommer att kunna öka sina intäkter och därigenom överleva utan kontinuerlig kostnadsersättning.
- (66) Slutligen, vad gäller efterlevnaden av punkt 73 i luftfartsriktlinjerna, omfattar det anmälda beslutet om förordnande inte utveckling av kommersiella lufttransporttjänster (se skäl (34)). Vidare sägs uttryckligen i det anmälda beslutet om förordnande att alla ekonomiska förbindelser mellan Skellefteå flygplats och flygbolagen ska ske till marknadsvillkor (se skäl (5)). Detta gör, i förening med de bokförings- och rapporteringsskyldigheter som åligger Skellefteå flygplats, att man kan säkerställa att inga offentliga medel avleds till förmån för utveckling av kommersiella lufttransporttjänster.
- (67) Av alla de skäl som anges ovan anser kommissionen att det planerade stödet avser en tjänst som faktiskt är av allmänt ekonomiskt intresse och som definierats korrekt, i enlighet med avsnitt 2.2 i rambestämmelserna och punkterna 69, 72 och 73 i luftfartsriktlinjerna.

3.3.2. Behovet av ett beslut om tilldelning som definierar skyldigheterna avseende de allmännyttiga tjänsterna och ersättningsmetoden

- (68) Enligt punkterna 15 och 16 i rambestämmelserna ska ansvaret för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse anförtros det berörda företaget genom en eller flera officiella handlingar, som varje medlemsstat själv får utforma. I beslutet eller besluten ska åtminstone följande anges: a) innebörden

⁴⁴ Jämfört med de uppgifter som beaktades i samband med 2016 års beslut har befolkningstätheten i Skellefteå samt Malå och Norsjö kommuner under det senaste decenniet ökat med 0,4 invånare per kvadratkilometer, medan befolkningstätheten i hela Region Västerbotten ökat med 0,3 invånare per kvadratkilometer.

av skyldigheterna avseende allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet, b) företaget och, i förekommande fall, det berörda territoriet, c) innebörden av eventuella exklusiva eller särskilda rättigheter som den tilldelande myndigheten beviljat företaget, d) en beskrivning av ersättningsystemet och metoderna för att beräkna, kontrollera och ompröva ersättningen, e) åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation.

- (69) I samma anda och i enlighet med punkt 69 i luftfartsriktlinjerna bör tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i luftfartssektorn vara tydligt definierade och tilldelas genom ett statligt förordnande.
- (70) Kommissionen noterar att tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse kommer att tilldelas Skellefteå flygplats genom det anmälda beslutet om förordnande som kommer att antas av Skellefteå kommun under förutsättning att kommissionen lämnar sitt godkännande (se skäl (4)–(6)). Det anmälda beslutet om förordnande innehåller bestämmelser om företaget, innebörden av Skellefteå flygplats skyldigheter avseende allmännyttiga tjänster och skyldigheternas varaktighet samt ersättningsmetoden (se skäl (17) och (33)–(38)). I beslutet fastställs även att ansvaret för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse har anförtrotts på det sätt som krävs i rambestämmelserna (se skäl (5)).
- (71) Av ovanstående anledningar anser kommissionen att såväl innehållet i beslutet om förordnande och det sätt det kommer att antas på är förenliga med punkterna 15 och 16 i rambestämmelserna och punkt 69 i luftfartsriktlinjerna.

3.3.3. Förordnandeperiodens varaktighet

- (72) Enligt punkt 17 i rambestämmelserna ska förordnandets varaktighet ”motiveras med hänvisning till objektiva kriterier”.
- (73) Sverige uppger att den sjuåriga förordnandeperioden (från och med den 1 januari 2024 till och med den 31 december 2030) bygger på en återhållsam bedömning. För det första är det så att flygplatsen, utan ersättning för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, under det närmaste decenniet skulle ha mycket stora svårigheter att täcka sina kostnader och under de närmaste sju åren skulle det i princip vara omöjligt, med tanke på att de materiella anläggningstillgångarna vid Skellefteå flygplats (byggnader⁴⁵, elektrisk utrustning⁴⁶ och telekomutrustning⁴⁷) för närvarande har en avskrivningstid på över tio år samtidigt som den beräknade trafikökningen fram till år 2030 beräknas nå upp till samma nivå som 2017 (se skäl (10)). För det andra är det säkerställt att transportsituationen under det närmaste decenniet inte kommer att utvecklas på ett sådant sätt att restiderna mellan Skellefteå kommun till Stockholm och övriga Europa kommer att bli

⁴⁵ Byggnader har en avskrivningstid på 25 år och Skellefteå flygplats förvärvade nya byggnader år 2021 och 2022, källa: Skellefteå flygplats årsredovisning 2022.

⁴⁶ Elektrisk utrustning har en avskrivningstid på 5–15 år och Skellefteå flygplats förvärvade ny elektrisk utrustning år 2021 och 2022, källa: Skellefteå flygplats årsredovisning 2022.

⁴⁷ Telekomutrustning har en avskrivningstid på 5–15 år och Skellefteå flygplats förvärvade ny telekomutrustning år 2021, källa: Skellefteå flygplats årsredovisning 2022.

väsentligt kortare än idag⁴⁸, varför behovet av Skellefteå flygplats kommer att kvarstå oförändrat.

- (74) Kommissionen noterar att driften av en flygplats kräver stora materiella anläggningstillgångar med mycket lång avskrivningstid, och därför kan den sjuårsperiod som är inskriven i beslutet om förordnande anses vara lämplig med hänsyn till de anläggningstillgångar vid Skellefteå flygplats som nämns i skäl (73). I slutet av perioden kommer de svenska myndigheterna att se över beslutet att förordna om en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse till Skellefteå flygplats och om Sverige beslutar att förlänga förordnandet kommer kommissionen att göra en ny bedömning av åtgärden.
- (75) Med hänvisning till det ovanstående anser kommissionen att punkt 17 i rambestämmelserna har efterlevts.

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

- (76) I punkt 18 i 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.⁴⁹ Enligt artikel 5 i direktiv 2006/111/EG gäller det direktivet inte företag med en sammanlagd nettoomsättning på mindre än 40 miljoner euro under de två räkenskapsåren innan det år då ersättning lämnats för tillhandahållande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.
- (77) Trots att Skellefteå flygplats är helägd av Skellefteå kommun utgör flygplatsen en separat rättslig enhet med egna separata räkenskaper. Av det anmälda beslutet om förordnande framgår uttryckligen att företaget separat ska rapportera om de delar av verksamheten som omfattas av förordnandet. Sverige meddelade kommissionen att Skellefteå flygplats inte under något räkenskapsår haft en omsättning över denna tröskel (företaget omsatte exempelvis år 2021 cirka 3 miljoner euro⁵⁰ och år 2022 cirka 4,7 miljoner euro⁵¹). Därför anser kommissionen att punkt 18 i rambestämmelserna inte är tillämplig i detta ärende.

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

- (78) Enligt punkt 19 i rambestämmelserna ska stödet anses vara förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 106.2 i fördraget om den ansvariga myndigheten, när den anförtror företaget i fråga att tillhandahålla tjänsten, har följt eller åtar sig att följa gällande unionsbestämmelser på området offentlig upphandling. Detta omfattar även alla krav på öppenhet, likabehandling och icke-diskriminering som följer direkt av fördraget och i tillämpliga fall av unionens sekundärrätt.

⁴⁸ Det pågående projektet med den nya järnvägen (Norrbotniabanan) väntas inte slutföras förrän år 2033 och kommer i vilket fall som helst inte att påverka restiderna från Skellefteå till Stockholm och andra orter i Sverige eller övriga Europa.

⁴⁹ 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.

⁵⁰ Enligt Skellefteå flygplats årsredovisning uppgick nettoomsättningen år 2021 till 34 586 000 SEK.

⁵¹ Enligt Skellefteå flygplats årsredovisning uppgick nettoomsättningen år 2022 till 55 969 000 SEK.

- (79) Det anmälda beslutet om förordnande avser drift av flygplatsen. Företagets ersättning för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse består huvudsakligen i rätten att utnyttja den flygplatsverksamhet som omfattas av tjänsten för att erhålla betalning från tredje part, huvudsakligen flygbolag. Skellefteå flygplats bär verksamhetsrisken för driften av flygplatsen. Beslutet om förordnande utgör därför en sådan tjänstekoncession som avses i direktiv 2014/23/EU.⁵²
- (80) Enligt skäl 51 och artikel 31.4 i direktiv 2014/23/EU kan det faktum att det bara finns en ekonomisk aktör som kan fullgöra koncessionen motivera tilldelning av koncessionen utan krav på att först offentliggöra ett koncessionsmeddelande.⁵³ Så är till exempel fallet när tjänsterna kan tillhandahållas enbart av en viss ekonomisk aktör därför att det finns en ensamrätt, under förutsättning att det inte finns något rimligt alternativ eller substitut och avsaknaden av konkurrens inte beror på konstlad begränsning av parametrarna i koncessionstilldelningen.
- (81) Kommissionen noterar att Skellefteå flygplats är den enda ekonomiska aktör som kan tillhandahålla den tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som omfattas av det anmälda beslutet om förordnande. Såsom nämnts ovan (skäl (21) och (23)) är flygplatserna i Luleå, Umeå, Lycksele och Arvidsjaur inga godtagbara alternativ till Skellefteå flygplats med avseende på flygförbindelserna från Skellefteå kommun och de närliggande orterna. Kommissionen har noggrant utrett detta i skäl (53)–(57) ovan i samband med bedömningen om det föreligger en tjänst som faktiskt är av allmänt ekonomiskt intresse. Eftersom ingen annan flygplats än Skellefteå flygplats skulle kunna utföra den tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som anförtratts genom koncessionen är det i det aktuella ärendet inte nödvändigt att offentliggöra ett koncessionsmeddelande för att säkerställa konkurrens mellan flygplatser.
- (82) Eftersom skäl 51 och artikel 31.4 i direktiv 2014/23/EU uttryckligen tillåter undantag från kravet på att offentliggöra ett koncessionsmeddelande i exceptionella fall, såsom i det föreliggande ärendet, anser kommissionen att villkoren i punkt 19 i rambestämmelserna är uppfyllda i detta fall.

3.3.6. *Frånvaro av diskriminering*

- (83) Punkt 20 i rambestämmelserna fastslår 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.

⁵² Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU av den 26 februari 2014 om tilldelning av koncessioner (EUT L 94, 28.3.2014, s. 1).

⁵³ Skäl 51 i direktiv 2014/23/EU har följande lydelse: ”Med hänsyn till de skadliga effekterna på konkurrensen bör tilldelning av koncessioner utan föregående offentliggörande endast ske under mycket exceptionella omständigheter. Detta undantag bör begränsas till fall då det redan från början står klart att offentliggörandet inte kommer att leda till ökad konkurrens, i synnerhet för att det objektivt sett endast finns en ekonomisk aktör som kan utföra koncessionen. En situation där det är omöjligt att tilldela någon annan ekonomisk aktör koncessionen får inte ha skapats av den upphandlande myndigheten eller upphandlande enheten själv med tanke på det framtida tilldelningsförfarandet. Dessutom bör det noga utvärderas om det inte finns tillgång till några lämpliga alternativa lösningar”.

- (84) Kommissionen noterar att punkt 20 i rambestämmelserna inte är tillämplig i detta ärende, eftersom ansvaret för den övergripande förvaltningen av flygplatsen tilldelades ett enda företag.

3.3.7. Ersättningens storlek

- (85) I punkterna 21 och 22 i rambestämmelserna sägs att ersättningen inte får ”överstiga vad som krävs för att täcka nettokostnaden för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster, inklusive en rimlig vinst” och att ”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 (...)”.
- (86) I förordnandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse till Skellefteå flygplats föreskrivs att den ersättning som årligen ska utbetalas ska täcka de nettokostnader som följer av den tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som avses i beslutet om förordnande och som företaget ådragit sig ett visst år; detta får även omfatta en rimlig vinst. I det anmälda beslutet om förordnande anges, såsom framhållits i skäl (33) och (38), att ersättningen ska beräknas årligen med utgångspunkt i flygplatsens faktiska årsresultat för att undvika överkompensation.
- (87) Kommissionen noterar att ersättningsmetoden för Skellefteå flygplats är nästan densamma som den som granskades i samband med 2016 års beslut och att den enda skillnaden är att det anmälda beslutet om förordnande öppnar för att en rimlig vinst kan få ingå i beräkningen av nettokostnaderna för tillhandahållande av tjänsten (skäl (34)). De svenska myndigheterna har förklarat att beloppet huvudsakligen är avsett för att täcka räntor som Skellefteå flygplats betalar för lån som flygplatsen tagit för att täcka de investeringar som varit nödvändiga för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.⁵⁴
- (88) Enligt punkt 24 i rambestämmelserna ska nettokostnaden för att tillhandahålla de allmännyttiga tjänsterna beräknas på grundval av nettokostnadsmetoden.⁵⁵ I punkt 27 i rambestämmelserna tillåter kommissionen att alternativa metoder används för att beräkna den nettokostnad som är nödvändig för att fullgöra skyldigheterna avseende allmännyttiga tjänster, när det inte är möjligt eller lämpligt att tillämpa nettokostnadsmetoden.
- (89) Nettokostnadsmetoden förutsätter att företagets kostnader och intäkter fastställs i en hypotetisk uppställning där tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inte tas med. Sverige meddelade att i fallet Skellefteå 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.

⁵⁴ Räntekostnader för lån ingår inte i de nettokostnader som får beaktas i samband med tillhandahållandet av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse, jfr punkterna 25 och 28–31 i rambestämmelserna. De kan dock helt eller delvis täckas av den rimliga vinst som nu är tillåten i det företag som anförtrotts tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.

⁵⁵ Nettokostnadsmetoden sammanfattas i punkterna 25–26 i rambestämmelserna.

- (90) Därför förpliktas Skellefteå flygplats i beslutet om förordnande att rapportera sina nettokostnader för fullgörandet av skyldigheterna avseende allmännyttiga tjänster i enlighet med kostnadsfördelningsmetoden – en alternativ metod som definieras i punkterna 28–31 i rambestämmelserna. Detta återspeglas i det anmälda beslutet om förordnande som kräver att kostnadsfördelningsmetoden i rambestämmelserna ska följas (se skäl (34)).
- (91) Kommissionen noterar att en korrekt tillämpning av kostnadsfördelningsmetoden utifrån de faktiskt uppkomna kostnaderna minskar möjligheten till överkompensation. Eftersom det anmälda beslutet om förordnande uttryckligen anger att alla ekonomiska förbindelser mellan Skellefteå flygplats och flygbolagen måste vara förenliga med marknadsekonomitestet i avsnitt 3.5 i luftfartsriktlinjerna (skäl (5)) säkerställs därmed att ersättningen inte används för att täcka kostnader för kommersiell verksamhet vid flygplatsen.
- (92) I punkt 39 i rambestämmelserna 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.
- (93) Såsom nämnts ovan (skäl (37)–(38)) kräver det anmälda beslutet om förordnande i detta avseende att Skellefteå flygplats ska tillhandahålla tjänsterna på ett kostnadseffektivt sätt och lägga fram årliga nyckeltal för verksamhetens effektivitet jämfört med andra svenska flygplatser av liknande storlek. Siffrorna ska åtminstone omfatta flygplatsens årliga antal anställda i medeltal, totala driftskostnader, antal resenärer och flygplansrörelser. Om Skellefteå flygplats rapporterar en sämre 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 Skellefteå flygplats inte lämnat en godtagbar förklaring⁵⁶ ska ersättningen inte överstiga den nettokostnad bolaget skulle haft om dess produktivitetsutveckling för det relevanta nyckeltalet motsvarat jämförelseflygplatsernas.
- (94) Mot bakgrund av det ovanstående anser kommissionen att den ersättningsmetod som tillämpas i beslutet om förordnande av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse avseende Skellefteå flygplats uppfyller kraven i rambestämmelserna.

3.3.8. Öppenhet

- (95) Enligt punkt 60 i rambestämmelserna ska 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.

⁵⁶ Exempelvis genom att hänvisa till oförutsedda omständigheter som flygplatsen varken kunnat kontrollera eller planera för.

- (96) Skellefteå flygplats genomför studier av resebehovet i regionen. Studierna genomförs med hjälp av frågeformulär som delas ut på flygplatsen eller i Skellefteå. Frågorna rör bl.a. huruvida flygplatsens utbud av rutter motsvarar deltagarnas resebehov, och huruvida flygplatsens utbud är tillfredsställande i fråga om tillgänglighet och tjänster. Slutsatserna ligger till grund för flygplatsens utvecklingsarbete, också vad gäller inrättandet av rutter. Av dessa studier och den undersökning från år 2023 som Sverige beställde med avseende på det anmälda beslutet om förordnande framgår att det fortfarande finns ett tydligt och faktiskt behov av Skellefteå flygplats. Enligt det anmälda beslutet om förordnande kommer slutsatserna av de årliga samråden med allmänheten att offentliggöras på flygplatsens hemsida, tillsammans med de övriga upplysningar som avses i punkt 60 i rambestämmelserna (se skäl (5)).
- (97) Därutöver meddelade Sverige att den grundlagsskyddade offentlighetsprincipen ger allmänheten tillgång till all relevant information. Alla protokoll, beslut, årsredovisningar m.m. från Skellefteå kommun, Region Västerbotten, Skellefteå Stadshus AB och Skellefteå flygplats omfattas av denna princip och lämnas utan dröjsmål ut vid begäran. Utlämnande av aktuell information förutsätter inte att den som begär informationen har någon särskild ställning eller lämnar några skäl för sin begäran.
- (98) Därför anser kommissionen att öppenhetskraven i rambestämmelserna är uppfyllda.

3.3.9. *Slutsatser om stödets förenlighet med gällande lagstiftning*

- (99) På grundval av ovanstående överväganden anser kommissionen att förordnandet till Skellefteå flygplats av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse avseende den övergripande förvaltningen av flygplatsen uppfyller villkoren i rambestämmelserna och förtydligandena i luftfartsriktlinjerna, och att det därmed är förenligt med artikel 106.2 i EUF-fördraget.

4. SLUTSATS

Kommissionen har följaktligen beslutat att inte göra invändningar mot stödordningen, eftersom den är förenlig med den inre marknaden i enlighet med artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

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 bör sändas elektroniskt och ställas till:

European Commission,
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
B-1049 Bryssel
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Högaktningsfullt,

På kommissionens vägnar

Didier REYNDERS
Ledamot av kommissionen

