

Ägardeklaration avseende tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (Service of General Economic Interest – SGEI) för Växjö Småland Airport AB

Beslut

Ägarna till Växjö Småland Airport AB (Flygplatsen), dvs Region Kronoberg, Växjö kommun samt Alvesta kommun har i Ägardirektiv för Växjö Småland Airport AB, förordnat Flygplatsen att...”ta tillvara och utveckla kommunikationer med flyg till och från Växjö och därigenom bidra till regional utveckling och tillväxt”. Vidare i Ägardirektivet...”Bolaget ska på kort och lång sikt förbättra lönsamheten och sträva efter att på lång sikt bära merparten av sina kostnader. Till dess bolagets resultat är positivt ska bolaget erhålla driftbidrag för förlusttäckning som beslutas av ägarna årligen”.

Ägardirektivet (**Bilaga 1**) har antagits av Regionfullmäktige Kronoberg den 14 febr 2012, av Växjö kommunfullmäktige den 28 april och av Alvesta kommunfullmäktige den 2 maj 2012.

Ägarna har alltså genom ägardirektiven från 2012 förordnat Flygplatsen att utföra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI) med skäl och enligt villkor som följer de krav som uppställts i ”Kommissionens Beslut av den 20 december 2012 om tillämpningen av artikel 106.2 i Fördraget om Europeiska Unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster, som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (2012/21/EU)”, i fortsättningen benämnt Beslutet.

Det beslutas därför genom detta beslut:

- att Växjö Småland Airport AB ska säkerställa att kommersiell flygtrafik till och från Växjö Småland Airport kan bedrivas under förordnandets löptid. Växjö Småland Airport ABs skyldigheter inkluderar därför förvaltning av flygplatsinfrastrukturen så att den uppfyller vid var tid gällande krav för bedrivande av kommersiell flygtrafik avseende säkerhet, tillgänglighet och beredskap,
- att Växjö Småland Airport AB ska tillhandahålla tjänster i den utsträckning de är nödvändiga för att kommersiell trafik ska bedrivas vid flygplatsen, såsom bagagehantering, incheckning av passagerare, tankning och de-icing av flygplan. Till följd av detta ska Växjö Småland Airport AB föra en separat bokföring och särredovisa de verksamheter som omfattas av förordnandet från dess andra ekonomiska och icke-ekonomiska verksamheter,
- att Växjö Småland Airport AB ska bedriva sin verksamhet så att flygplatsen kan ta emot alla flygbolag som vill starta och landa till rådande kommersiella villkor och under publicerade öppettider . Detta innebär att Växjö Småland Airport ABs förbindelser med flygbolagen ska vara icke-diskriminerande,

att alla ekonomiska förbindelser mellan Växjö Småland Airport AB och flygbolag ska vara förenliga med marknadsekonomitestet i 2014 års luftfartsriktlinjer,³

att Växjö Småland Airport AB, som underlag för beräkning av ersättning inför varje årsbokslut, ska redovisa följande avseende det gångna räkenskapsåret:

1. Växjö Småland Airport ABs nettokostnad för de tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som omfattas av detta förordnande.
2. Vilka övriga verksamheter (utöver tjänster av allmänt ekonomiskt intresse) som bedrivits av Växjö Småland Airport AB under året och den nettokostnad eller nettovinst dessa verksamheter sammantaget medfört.
3. Nyckeltal för verksamhetens effektivitet relativt jämförbara flygplatser i Sverige (för närvarande Norrköping Airport AB, Kalmar Öland Airport AB, Örnköldsvik 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 Växjö Småland Airport AB redovisar 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 punkterna 1-2 ovan ska ske med en metod som bygger på kostnadsfördelning i enlighet med punkterna 28-31 i rambestämmelserna

att ersättning för utförandet av tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse från stödgivaren fastställs årligen i efterskott efter ovan redovisning,

att ersättningen till Växjö Småland Airport AB inte ska överstiga den nettokostnad för tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse som bolaget redovisat enligt kraven ovan,

att för det fall 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 Växjö Småland Airport AB återbetala eventuell överkompensation till ägarna,

att om Växjö Småland Airport AB inte lämnat en godtagbar förklaring till en sämre produktivitetsutveckling än hos sina jämförelseflygplatser ska ersättningen inte överstiga den nettokostnad bolaget skulle haft om dess produktivitetsutveckling för det relevanta nyckeltalet motsvarat jämförelseflygplatsernas,

att detta förordnande ska gälla till och med den 31 december 2026.

Bakgrund och orsak till Ägardeklarationen och förordnande om SGEI Regelverk

Europeiska Unionens Beslut trädde i kraft den 31 januari 2012. Flygplatsen har de senaste fyra åren (2010-2013) i genomsnitt haft färre än 200.000 passagerare per år, varför Beslutet är tillämpligt för Växjö Småland Airport AB jämligt Beslutets artikel 2.1, e). Undantag från anmälningsskyldigheten enligt EUF fördragets artikel 108.3 föreligger därför enligt Beslutets artikel 1.

I det följande presenterar Ägarna närmare de skäl som gäller för Flygplatsens funktion som SGEI, i enlighet med vad som framgår av Beslutets artikel 4.

Flygplatsens historik

Flygplatsen togs i drift 1975. En begränsad flygverksamhet hade dessförinnan bedrivits, enbart inrikestrafik, från en tidigare militärflygplats i Uråsa, två mil söder om Växjö. På grund av osäkerheten kring verksamhet och tillstånd för civil flygtrafik vid en anläggning, som tillhörde Försvarsmakten, så beslöt Ägarna att undersöka möjligheten att skapa en flygplats i ägarnas egen regi. Så skedde och år 1975 invigdes Växjö Flygplats, belägen i Öjaby, i stadens västra del av H M K Carl XVI Gustaf.

För ägarnas del var motivet att finansiera och bygga en flygplats ett sätt att garantera snabba och pålitliga förbindelser med huvudstaden. Tågresor tog på den tiden mellan 5-6 timmar till Stockholm. Det fanns ingen möjlighet att delta i möten i Stockholm utan att övernatta. Med flyg möjliggjordes detta och resultatet blev att fler företag kunde etablera sig i Växjö med omkringliggande region och tillväxten av detta skäl kunde öka.

Ett konsortialavtal upprättat 1972 reglerar samverkan mellan de tre Ägarna: Region Kronoberg (55 %), Växjö kommun (42 %) resp Alvesta kommun (3 %).

Tillgänglighet

Det finns inga andra flygplatser inom Växjö Småland Airports upptagningsområde enligt definitionen i Kommissionens riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag (2014 års luftfartsriktlinjer)¹. Avstånd och restid till närmaste flygplatser från Växjö är följande med bil, vilket är det snabbaste tillgängliga färdmedlet.

Avstånd och restider med bil från Växjö Småland Airport		
Flygplats	Avstånd (ca)	Restid (ca)
Ronneby Airport	>100 km	1 h 30 min
Kalmar Öland Airport	> 100 km	1 h 30 min

Avstånden till närmaste alternativa flygplatser överstiger således de riktvärden för upptagningsområden om 100 km eller 1 h med snabbast tillgängliga transportmedel som framgår av 2014 års luftfartsriktlinjer. Med kollektivtrafik från Växjö är restiderna ca 2 timmar till båda flygplatserna. Även om det i dagsläget finns tågförbindelser från Växjö till Stockholm, tar sådana tågförbindelser avsevärt längre tid än flyget. Att åka tåg till Stockholm från Växjö

tar cirka fyra timmar och inkluderar ett byte. Detta kan jämföras med flyget till Stockholm som tar under en timme. Att köra bil från Växjö till Stockholm tar cirka fem timmar.

Regionalekonomiska effekter av Flygplatsen.

Goda förbindelser med omvärlden, såväl nationellt som internationellt är en absolut nödvändighet för att företag skall kunna existera, investera eller nyetablera sig i vår region, samt för att kunna attrahera och bibehålla kompetens och resurser. Flygets snabbhet, pålitlighet och räckvidd gör att det inte finns något realistiskt alternativ för de flesta av regionen invånare, företag och besökare.

För att göra en mer vetenskaplig utvärdering av Flygplatsens betydelse uppdrogs åt det välrenommerade och av svenska statliga myndigheter ofta anlitate konsultbolaget WSP Strategi och Analys att göra en utvärdering av Flygplatsens regionalekonomiska betydelse. WSP Analys och Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. De arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer. En betydande uppdragsgivare är statliga Trafikverket.

Genom användning av den sk RUT-modellen kan WSP göra en långsiktig bedömning av inkomstutveckling, företagsutveckling och sysselsättningsutveckling av olika trafikinvesteringar.

Rapporten för Växjö Småland Airport utfördes under 2011 och presenterades för Flygplatsens styrelse och ägare i april 2012. Rapporten bifogas, **Bilaga 2**.

WSP-rapportens resultat i korthet:

1. Flygplatsens har stor ekonomisk betydelse för hela Småland och Sydsverige
2. Den långsiktiga samhällsnyttan påverkar ett drygt 20-tal kommuner, inom 1-1,5 timmes bilresa från flygplatsen positivt
3. Flygplatsen har under 25 år bidragit till ca 6.900 nya årsarbeten, 3.100 nya företag och en lönesumma på 2 miljarder kr/år inom sitt upptagningsområde (23 kommuner). Om flygplatsen skulle läggas ned är det också detta antal företag, sysselsatta och lönesumma som på sikt skulle försvinna.

Flygplatsen har alltså haft – och har fortfarande - en väsentlig betydelse för den ekonomiska utvecklingen i Växjö-regionen. En viktig förklaring till att företag väljer att lokalisera sin verksamhet till regionen, eller att bygga ut befintlig, är tillgången till goda kommunikationer. På samma sätt har medborgarna i olika undersökningar visat att goda kommunikationer är viktiga för att regionen skall betraktas som attraktiv. Växjö är den fjärde snabbast växande kommunen i Sverige, enligt mätningar 2013.

Dessa förhållanden, som inte är unika för Växjö Småland Airport har genom decennier föranlett statsmakterna att av sociala skäl betrakta de svenska regionala flygplatserna som ”de facto SGEI”, dvs ett nödvändigt redskap för sin omgivnings överlevnad och sammanhållning. ”Ett sammanhållet Sverige” var därför en utgångspunkt vid Sveriges associering till Europeiska Unionen 1995, varvid EU erkände landets särdrag på ett flertal ställen i anslutningsdokumenten, t ex i förordning (EG) nr 1083/2006, förordet punkt 11. I korthet är Sveriges flygplatser en förutsättning för ett av Unionens huvudsyften, konsolidering av den social, kulturella och territoriella sammanhållningen inom EU.

Övrigt

Växjö Småland Airport är av riksintresse enligt beslut av trafikverket 2010-11-17, Riksintresse för trafikslagets anläggningar TRV 2010/13990.

Vidare så beslutade Trafikverket om precisering av riksintresseanspråket avseende Växjö Småland Airport den 2014-03-13 avseende anspråk på riksintresset Växjö Småland Airport tillsammans med flygplatsens influensområden, se Bilaga 3. Preciseringen är en del i Trafikverkets uppdrag att arbeta med samhällsplanering med brett perspektiv, för att samordna infrastruktur och bebyggelse utifrån miljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet samt att verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Av Trafikverkets rapport framgår bl.a. följande. För Växjö är goda nationella och internationella förbindelser av yttersta vikt. Regionens företag och universitet ställer stora krav på goda förbindelser med storstäderna och även dagliga förbindelser med kontinenten. Det är nödvändigt för att ledande funktioner och befattningar ska kunna behållas i länet. Flyget har också en stor betydelse för länets besöksnäring. För snabba förbindelser utåt mot resterande delar av Sverige samt mot utlandet kommer flyget att vara en viktig del inom en överskådlig framtid. Flygplatsen har även en mycket strategisk placering med 360 graders upptagningsområde.

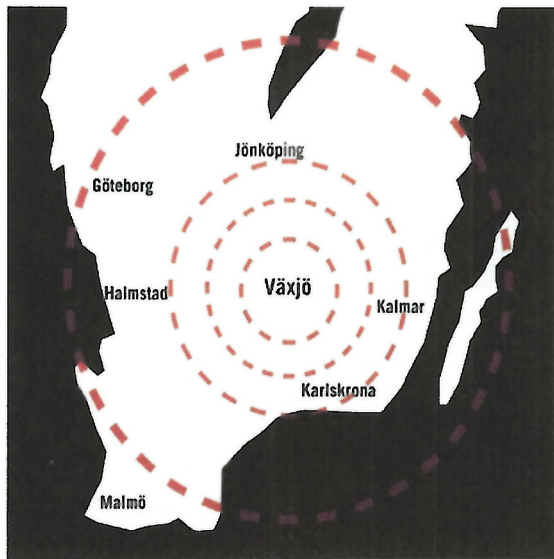
Växjö Småland Airport är även mycket viktig för den regionala sjukvården och flygplatsen garanterar Region Kronoberg, att den är tillgänglig för ambulansflyg dygnet runt 365 dagar om året. Flygplatsen fyller således en central funktion för Region Kronoberg för att möjliggöra akuta transporter med ambulansflyg.

Växjö Småland Airport AB har inte beviljats några exklusiva eller särskilda rättigheter i samband med att den har anförtrotts uppgiften att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

Konkurrens

Den svenska modellen innebär att flygplatser finns till av samma skäl som järnvägar, broar och vägar, dvs att vara ett redskap för en regions möjligheter att kommunicera med sin omvärld. Växjö Småland Airport konkurrerar inte med andra flygplatser. Det finns ingen annan flygplats, vare sig statligt eller regionalt ägd, som ligger inom en timmes restid från Växjö. Flygplatsen är öppen för alla och diskriminerar inga operatörer.

För Växjö och regionen, dess medborgare och näringsliv, är Flygplatsen en förutsättning för regionens existens i den form den har idag.



Verksamhet.

Verksamheten har inte, och kommer inte att kunna bedrivas enligt normala marknadsprinciper dvs utan offentligt stöd. En utredning från Airports Council International (ACI) betonar att 80 % av kostnaderna för en flygplats är oberoende av passagerartrafikens omfattning.

Kostnaderna hänför sig bl a till säkerhetskrav och infrastruktur. Det innebär att kostnaderna per passagerare för en liten flygplats är mycket högre än för en stor flygplats, som kan fördela sina fasta kostnader på ett större antal passagerare.

Effektivitet

Trots sin relativa litenhet har Växjö Småland Airport genom bl a "Basic Airport-konceptet", som tillämpades hos oss långt innan det introducerades av Swedavia, kunnat hålla en jämförelsevis mycket låg bemanning. Optimal flexibilitet med arbetsrotation baserad på mångkunnighet har skapat en effektiv organisation och intressanta befattningar för medarbetarna. Både den låga personalomsättningen och de låga sjukskrivningstalen visar att vår organisation fungerar väl. Där Växjö Småland Airport idag har 38 anställda finns ofta det dubbla antalet på flygplatser av motsvarande storlek i övriga Europa. Anledningen är att där sköter var och en sin enda uppgift med mycket tidsspillan till följd. På Växjö Småland Airport utför t ex fält- och ramppersonal även brandtjänst, snöröjning, tankning, lastning och lossning, avisning och hantering av load messages. Personalen vid säkerhetskontrollen utför även lokalvård.

Offentlig finansiering

Växjö Småland Airport har mottagit offentlig finansiering under samtliga år från starten 1975. Fram till 2007 skedde kostnadstäckningen enbart genom statligt driftsstöd. Fr o m 2007 har Ägarna, på grund av stigande kostnader, ett otillräckligt passagerarantal och därmed intäkter, utöver det statliga stödet på fn 2,2 mkr/år, beviljat årliga bidrag för att täcka driftunderskottet. Ägarbidragen har legat på ca 10 mkr per år. Storleken på ägarbidraget fastställes i april årligen i samband med ett ägarsamråd.

Ersättningsprinciper

Ersättningen utgår årligen i form av driftbidrag och koncernbidrag baserade på flygplatsens rörelseresultat. Den del som avser tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI) ersätts

genom detta förordnande. Myndighetskostnader ersätts utan krav på tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI). Summan av dessa poster är lika med flygplatsens rörelseresultat. Ersättning för utförandet av tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse från flygplatsens ägare fastställs varje år i efterskott.

Ersättningen ska inte överstiga den nettokostnad för tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse som bolaget redovisat enligt kraven ovan.

Redovisningskrav:

Som underlag för beräkning av ersättning ska flygplatsen inför varje årsbokslut redovisa följande avseende det gångna räkenskapsåret:

1. Flygplatsens nettokostnad för de tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som omfattas av Förordnandet och detta tilläggsbeslut.
2. Vilka övriga verksamheter (utöver tjänster av allmänt ekonomiskt intresse) som bedrivits av flygplatsen under året och den nettokostnad eller nettovinst dessa verksamheter sammantaget medfört.

Redovisningen enligt punkt 1-2 ovan ska ske med en metod som bygger på kostnadsfördelning i enlighet med p. 28-31 i Rambestämmelserna.2

Sammanfattning

För ägarna till Växjö Småland Airport har Flygplatsen varit en nödvändig förutsättning för regionens positiva utveckling, och kommer att vara så även i framtiden. Den utredning som WSP utfört under 2011-2012 visar att en nedläggning av Flygplatsen skulle innebära att Växjö och omkringliggande kommuner långsiktigt skulle förlora 3.100 företag, 6.900 anställda och en årlig lönesumma på 2 miljarder kronor. Detta skulle allvarligt skada den regionala tillväxten i Sydsverige och den sammanhållning (cohesion) som är en grundbult i Europeiska Unionens social- och regionalpolitik.

Därför har Ägarna i ägardirektiv (Bilaga 1) förordnat att Växjö Småland Airport skall bedriva flygtrafik till gagn för regionens företag och invånare och har förklarat sig beredda att, tills flygplatsen kan visa lönsamhet, täcka Flygplatsens årliga driftunderskott med ägarbidrag.

Ägardirektivet och däri liggande förordnande gäller tills vidare, men omprövas senast den 31 december 2026.

Växjö den 28 april 2016

Region Kronoberg


Anna Fransson
Regionstyrelsens ordf

Växjö kommun


Bo Frank
Kommunstyrelsens ordf

Alvesta kommun


Per Ribacke
Kommunstyrelsens ordf