



Linköpings Stadshus AB

Förordnande av tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (Service of General Economic Interest ("SGEI"))

Beslut

Linköping City Airport AB ("Flygplatsbolaget"), ägs av Linköpings Kommun ("Ägaren") via det helägda dotterbolaget Linköpings Stadshus AB. Ägaren hänvisar till ägardirektivet för Flygplatsbolaget från 2015 "Linköpings kommun ska vara en motor i regionens näringslivsutveckling och arbeta aktivt för och värna om både det näringsliv som finns idag och för att nya företag och branscher etableras i kommunen. Goda förutsättningar ska finnas för att fler företag ska kunna både starta och växa i kommunen. En av förutsättningarna för företagsamheten är en fungerande infrastruktur, som en del i detta har kommunen valt att satsa på flygplatsverksamhet. Bolaget ska svara för drift och utveckling av den civila flygtrafiken vid Linköpings flygplats.". I egenskap av ägare till Linköping City Airport AB, ålägger Ägaren Linköpings kommun Flygplatsbolaget, genom detta förordnande, uppgiften att utgöra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI) med skäl och enligt villkor som följer de krav som uppställs i "Kommissionens Beslut av den 20 december 2011 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)", (Beslutet).

Flygplatsbolaget skall bedriva sin verksamhet så att de kan ta emot alla flygbolag som vill trafikera Linköping City Airport till rådande kommersiella och operativa villkor och under publicerade öppettider. För detta åtagande ersätts Flygplatsbolaget, av offentliga medel med ett driftstöd. Detta stöd avser kostnader för tillfällig flygplats på SAAB Airport, flygledarkostnader, brandmän, snöröjning och kostnader för personal. För ersättningen svarar Ägaren. Flygplatsbolaget bedriver ingen ekonomisk verksamhet i form av parkering eller restaurang.

Regelverk

Europeiska Unionens Beslut trädde i kraft den 31 januari 2012. Flygplatsen har de föregående två åren i genomsnitt haft färre än 200.000 passagerare per år. Undantag från anmälningsskyldigheten enligt EU fördragets artikel 108.3 föreligger enligt Beslutets artikel 3, tillsammans med artikel 2 (e).

Bakgrund och orsak till Ägardeklarationen och förordnandet om SGEI

I det följande presenterar Ägaren närmare de skäl som gäller för Flygplatsbolagets funktion som SGEI.



Linköpings Stadshus AB

Flygplatsens historik och dagens verksamhet

Som Sveriges flyghuvudstad har Linköping en lång tradition inom flygindustri och flygtrafik. Det första fältet fanns redan i början av 1930-talet. Ursprungligen handlade det om att bedriva prov- och kontrollflygningar av flygplan tillverkade av Saab.

Sedan 1977 har flygplatsen haft civil status för trafikflyg och 1979 inleddes den civila flygtrafiken, med flygklubbens lokaler som terminal. I början av åttiotalet byggdes en terminalbyggnad med kapacitet för 20 000 passagerare per år.

1987 byggdes en ny och större terminal med kapacitet för 100 000 passagerare per år. Den terminalen byggdes sedan till under 2003, då även vissa ombyggnationer gjordes samt markarbeten, inflygningsljus och inflygningshjälpmedel. 2007 var det återigen dags att utöka terminalens kapacitet, den här gången med ca 600 kvm fördelade på nya kontor, avgångshallar och ankomsthall.

Idag är Linköping City Airport en modern och effektiv internationell cityflygplats med kapacitet för högst 200 000 passagerare per år. Operatörer är KLM som flyger till Amsterdam upp till 3 ggr/dag och SAS som flyger till Köpenhamn upp till 2 ggr/dag. Förutom linjetrafiken trafikeras flygplatsen av ambulansflyg 1-3 ggr/dag, samt av privatflyg, General Aviation. Universitetssjukhuset i Linköping behandlar bl. a. brännskadade från övriga Sverige och även patienter som har behandlats på andra sjukhus, t ex i Lund, flygs in till Linköping för vidare vård.

Sedan Linköpings Kommun tog över den civila driften har utvecklingen varit mycket god. Under 2013 hade flygplatsen 116 800 passagerare och under 2015 uppgick antalet resenärer till drygt 157 000. Det gjorde Linköping till en av de snabbast växande flygplatserna i norra Europa vad gäller antalet passagerare. Resenärer som tidigare har åkt till Arlanda upptäcker att man ofta sparar en hel arbetsdag tack vare möjligheten att flyga från Linköping. För ett företag kan det vara skillnaden mellan att finnas kvar i regionen eller att flytta till t ex Stockholm.

I en nyligen genomförd undersökning är regionens företag, myndigheter och universitet eniga om att flygplatsen är en nödvändighet för regionens fortlevnad med nuvarande storlek, ekonomi och produktionskapacitet.

För att kunna fortsätta växa genom internationella affärer på tillväxtmarknader är Linköping City Airport en nödvändighet. Man kan inte lägga en extra arbetsdag vid varje resa för att åka omvägen via Arlanda. Många anger att de inte skulle kunna existera i regionen utan Flygplatsbolaget.

Även för turismindustrin är Linköping City Airport en förutsättning för fortsatt tillväxt. Om besökarna flyger in till Linköping förstärks regionen som en besöksdestination.

Linköping City Airport är idag en av tre svenska flygplatser med trafik till två Europeiska hubbar. Det finns ingen annan regional flygplats i Sverige som erbjuder denna typ av kommunikation ut i världen för en icke-storstadsregion för dess medborgare och näringsliv/universitet. Denna trafik är dessutom inte upphandlad utan sker på affärsmässiga grunder.

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.



Linköpings Stadshus AB

I regionen verkar både stora internationella företag och många mindre, t ex i Mjärdevi Science Park, som har kunder över hela världen. På de stora tillväxtmarknaderna i Asien och Sydamerika gör man affärer genom att bygga långsiktiga och personliga relationer varför besök på dessa marknader är av största betydelse. Även Linköpings universitet har många internationella besökare och snabba och goda kommunikationer är nödvändigt för att kunna rekrytera internationella forskare till vår region.

Flygplatsen har en stor betydelse för den ekonomiska utvecklingen i vår region. 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 är det viktigt för våra medborgare i regionen med bra kommunikationer för att regionen skall betraktas som attraktiv.

Dessa förhållanden, som inte är unika för Linköping City 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 sociala, kulturella och territoriella sammanhållningen inom EU.

Verksamhet

Verksamheten drivs inte med lönsamhet enligt normala marknadsprinciper och kräver därför fortlöpande offentligt stöd för att kunna uppfylla utfärdat ägardirektiv. En utredning från Airports Council International (ACI) betonar att 80 % av kostnaderna för en flygplats är oberoende av passagerartrafikens omfattning. Kostnaderna hänförs 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.

Linköping City Airport bedriver inte annan ekonomisk verksamhet såsom t ex bilparkering, restaurang eller hotellverksamhet utan tillhandahåller endast allmännyttiga tjänster.

Linköping City Airports upptagningsområde är hela Östergötland samt gränskommuner i Kalmar och Jönköpings län.

Effektivitet

Linköping City Airport kan genom bl a "Basic Airport-konceptet", hålla en mycket låg bemanning. Optimal flexibilitet med arbetsrotation baserad på mångkunnighet har skapat en effektiv organisation. På Linköping City Airport utför t ex fält- och ramppersonal även brandtjänst, snöröjning, tankning, lastning och lossning, avisning och hantering av load messages.



Linköpings Stadshus AB

Alternativ

Regionens flygplatser är förutom Linköping City Airport även Norrköpings flygplats och Skavsta flygplats. Till Norrköpings flygplats är det 50 km och till Skavsta är det 95 km. Mellan de tre flygplatserna finns en naturlig, funktionell uppdelning. Skavsta flygplats har uteslutande lågpristrafik, Norrköpings flygplats har i huvudsak chartertrafik samt frakttrafik. Regionens invånare använder på ett praktiskt och bekvämt sätt de tre flygplatserna för sina skiftande behov. Alternativet för regionens företag är Arlanda Flygplats dit det är 24 mil. På grund av trafiksituationen kring Stockholmsområdet får man räkna med minst 4 timmars bilfärd (med minsta möjliga marginal) sedan tid för parkering och transport inom flygplatsen för att nå sin flight. På Linköping City Airport tar det endast några minuter att gå från parkering till terminal och några minuter att passera incheckning och säkerhetskontroll, d v s ett betydligt effektivare resande.

Den svenska modellen innebär att flygplatser finns till av samma skäl som järnvägsräls, broar och vägar, det vill säga att vara ett redskap för en regions möjligheter att kommunicera med sin omvärld. Flygplatsen konkurrerar, som nämnts ovan, inte med andra flygplatser, den är öppen för alla och diskriminerar inga operatörer.

Sammanfattning

För Ägaren till Linköping City Airport AB har flygplatsen varit och är en nödvändig förutsättning för regionens positiva utveckling, och kommer att vara så även i framtiden. Då vår region i ännu större grad än andra har företag som arbetar internationellt, skulle effekten av en nedläggning av flygplatsen bli mycket skadlig. Detta skulle allvarligt skada den regionala tillväxten i området och den sammanhållning (cohesion) som är en grundbult i Europeiska Unionens social- och regionalpolitik.

Därför har Ägaren förordnat att Flygplatsbolaget skall bedriva flygtrafik till gagn för regionens företag och invånare och har förklarat sig beredda att, tills Flygplatsbolaget kan visa lönsamhet, täcka Flygplatsbolagets årliga driftunderskott med ägarbidrag.

Enligt Beslutet, artikel 2.2, bör beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI) ha en varaktighet av högst 10 år för att Beslutet skall vara tillämpligt. Detta beslut om att förordna Flygplatsbolaget att utgöra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI) gäller således till den 1 oktober 2026. Beslutet skall därefter omprövas för en ny period.