

LFS 2007:4 GEN

Utkom från trycket
den 29 mars 2007

Luftfartsstyrelsens föreskrifter om driftbidrag till icke statliga flygplatser;

beslutade den 27 mars 2007.

Luftfartsstyrelsen föreskriver med stöd av 6 § förordning (2006:1577) om driftbidrag till icke statliga flygplatser följande.

Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter skall tillämpas vid prövning av frågor om driftbidrag till icke statliga flygplatser.

Definitioner

2 § I dessa föreskrifter avses med

<i>bidragsår</i>	det kalenderår driftbidraget betalas ut
<i>intäktsfaktorer</i>	de intäktslag som utgör underlag för beräkningen av bidraget; antalet passagerare uppdelat på inrikes- och utrikestrafik, antalet landningar samt antalet ton frakt-gods och post
<i>kostnadsfaktorer</i>	de kostnadsslag som utgör underlag för beräkningen av bidraget; flygtrafiktjänst, erforderlig klass på brand- och räddningstjänsten, klimatfaktor och flygplatsens läge (centralitet)
<i>kvalifikationsår</i>	kalenderåret före bidragsåret
<i>linjetrafik</i>	(regelbunden lufttrafik) lufttrafik som utförs av luftfartyg för befordran av passagerare, post eller gods mot ersättning på sådant sätt att varje flygning står öppen för allmänheten; den bedrivs för att betjäna trafiken mellan samma två eller flera punkter antingen enligt kungjord tidtabell eller genom flygningar som är så regelbundna eller ofta återkommande att de tydligt utgör en systematisk serie
<i>projektmedel</i>	den del av driftbidraget som får beviljas för utveckling och effektivisering vid de bidragsberättigande flygplatserna
<i>säsongstrafik</i>	säsongsbunden passagerartrafik enligt tidtabell med minst två genomförda avgångar från flygplatsen per vecka under minst 16 veckor per år; veckorna behöver inte bilda en sammanhängande period.

Principer för driftbidrag

3 § Driftbidrag skall i första hand utgå till icke statliga flygplatser med inrikes linjetrafik. Linjetrafik skall bedrivas från flygplatsen minst fem dagar i veckan under minst 46 veckor per år. Hänsyn skall tas till sådan linjetrafik som kan anses ha särskild betydelse för att uppfylla de transportpolitiska målen. Driftbidrag kan även utgå till flygplats med säsongstrafik.

4 § Under kvalifikationsåret skall en flygplats ha antingen linjetrafik eller säsongstrafik. En övergång från linjetrafik till säsongstrafik eller vice versa under bidragsåret skall inte påverka beviljat driftbidrag för detta år.

5 § För att driftbidrag skall kunna beviljas skall flygplatsen uppfylla kriterierna för linjetrafik eller säsongstrafik under minst två år i rad.

6 § Icke statliga flygplatser som är belägna i regioner där alternativa kollektiva transportmöjligheter till flyget finns, och som medger en restid till centrala Stockholm på högst två timmar, skall inte vara berättigade till driftbidrag.

7 § Driftbidrag skall inte utgå med högre belopp än det beräknade underskottet vid flygplatsen. Flygplatsens resultat (underskott/överskott) skall beräknas av Luftfartsstyrelsen enligt beräkningsmodellen i bilaga 1. Om uppföljningen av det ekonomiska resultatet visar att flygplatsen har beviljats ett större driftbidrag än det beräknade underskottet skall en justering göras vid påföljande års fördelning genom att driftbidraget då reduceras med motsvarande belopp.

8 § En flygplats skall förlora rätten till driftbidrag om kvalifikationskraven för linje- eller säsongstrafik upphör.

9 § Om linje- eller säsongstrafiken upphör under bidragsåret och trafiken inte återupptagits inom 36 månader skall flygplatsen återbetala driftbidraget för den del av bidragsåret som trafik inte bedrivits, med undantag för den del som löper på tre månader. Luftfartsstyrelsen kan besluta om befrielse från återbetalning om det finns särskilda skäl.

10 § En statlig flygplats som övergår till icke statlig drift skall inte omfattas av kravet på kvalifikationstid. Om flygplatsens huvudmannaskap ändras, skall det första driftåret med ny huvudman vara kvalifikationsår.

11 § Utbetalning av driftbidrag skall ske i jämna 1 000-tal kronor.

Beräkning av driftbidrag

12 § Driftbidraget skall beräknas på flygplatsens ekonomiska och trafikmässiga förhållanden under kvalifikationsåret.

13 § Fördelningen av driftbidrag skall beräknas enligt en beräkningsmodell som baseras på flygplatsens kostnadsfaktorer och intäktsfaktorer, se bilaga 2.

14 § En avtrappning av driftbidraget skall ske enligt en linjärt avtagande skala. Avtrappningsfaktorn skall beräknas på en poängsumma för antalet passagerare, landningar och volymen av frakt och post. Vid en avtrappningsfaktor på 480 000 poäng skall bidraget upphöra.

15 § Det kvalifikationsår som rätten till bidrag upphör enligt 14 § skall dock berättiga till bidrag för det efterföljande bidragsåret med 50 procent av kvalifikationsårets bidrag.

16 § Bidrag till en flygplats som enbart har säsongstrafik skall inte utgå för fler veckor av året än de som flygplatsen faktiskt haft trafik.

17 § Driftbidrag skall utgå i förhållande till den icke statliga ägarandelen när staten är delägare i en flygplats (proportionalitetsprincipen). Ägarsituationen vid kvalifikationsårets utgång skall vara styrande.

18 § Flygplatsen skall lämna de uppgifter som Luftfartsstyrelsen begär som underlag för beredningen av ett ärende om driftbidrag. Luftfartsstyrelsen kan innehålla hela eller delar av driftbidraget om de begärda uppgifterna inte lämnas.

Effektivisering och utveckling av verksamheten vid flygplatserna

19 § Verksamheten skall i första hand inriktas på konkret och praktiskt utvecklingsarbete. De utvecklingsprojekt som bedrivs med medel från driftbidraget skall medverka till ökad effektivitet, utveckling och kompetenshöjning.

20 § Luftfartsstyrelsen skall betala ut beviljade projektmedel löpande i den takt som projektmedlen används. Tio procent av bidragsbeloppet skall hållas inne till dess att projektet har slutredovisats.

21 § De medel som inte utnyttjas under bidragsåret för utveckling och effektivisering av verksamheten vid de bidragsberättigade flygplatserna skall vid årets slut fördelas till berörda flygplatser i form av driftbidrag.

Ansökan om driftbidrag

22 § Ansökan om projektmedel för utveckling och effektivisering av verksamheten för kommande bidragsår skall ha inkommit till Luftfartsstyrelsen senast den 15 november under kvalifikationsåret. Till ansökan skall bifogas en projektplan samt uppgifter om till vilket konto projektmedlen skall utbetalas.

23 § Ansökan om driftbidrag skall ha inkommit till Luftfartsstyrelsen senast den 15 januari under aktuellt bidragsår. Till ansökan skall en redovisning av intäkts- och kostnadsfaktorer bifogas samt uppgifter om till vilket konto bidraget skall utbetalas.

Ekonomisk uppföljning

24 § Flygplatsen skall senast den 1 maj varje år lämna av flygplatschefen verifierad information om föregående års resultat till Luftfartsstyrelsen.

Undantag

25 § Luftfartsstyrelsen kan medge undantag från dessa föreskrifter.

Denna författning träder i kraft den 1 april 2007.

På Luftfartsstyrelsens vägnar

NILS GUNNAR BILLINGER

Anders Torbrand

Modell för beräkning av resultat

LFS 2007:4

Intäkter

Linjeverksamhet, inrikes
Linjeverksamhet, utrikes
Linjeverksamhet, lågpris
Taxiflyg
Charterflyg
Postflyg
Fraktflyg
Skolflyg/gymnasieskola
Kustbevakning/militär
Övrig flygverksamhet

Summa intäkter av flygverksamhet

Övriga intäkter

Försäljning på flygplatsen
Provisioner
Parkering
Hysesintäkter
Bidrag, driftbidrag
Bidrag, kommuner
Övriga statliga- och EU-bidrag
Övriga intäkter

Summa övriga intäkter

Kostnader

Underhållskostnader
Inköp av varor
Kostnader flygkontrolltjänst
Hyror och arrenden
Övriga köpta tjänster
Personalkostnader
Jämförelsestörande poster
Övriga kostnader

Summa kostnader

Finansiella poster

Avskrivningar
Ränteintäkter
Räntekostnader
Skatt

Summa finansiella poster

Redovisat resultat

Justeringar

Avgår bidrag
Upphandlad trafik
Bokslutsdispositioner/skatt
Övriga justeringar

Justerat resultat

Erhållet driftbidrag

Eventuellt återkrav

LFS 2007:4

Beräkningsmodell för fördelning av driftbidrag till icke statliga flygplatser

Beräkningsmodellen skall bygga på att ett antal faktorer (schablonvärden) som skall avspegla flygplatsens kostnader och intäkter.

Faktorerna skall vara objektivt konstaterbara och ingå i flygplatsernas officiella statistik. Faktorerna skall inte verka hämmande på flygplatsernas utveckling och inte heller uppmuntra till bidragsmaximering. En flygplats som av trafikeringskäl kräver högre klass på brand- och räddningstjänsten (BRT-klass) eller övergår från AFIS (aerodrome flight information service) till TWR (kontrolltjänst) skall erhålla kompensation för kostnadsökningen. Om högre BRT-klass inte kan motiveras utifrån trafikeringskäl har Luftfartsstyrelsen dock alltid rätt att inte låta höjningen påverka bidraget.

Kostnadsfaktorer

Kostnadsfaktorerna skall vara: flygtrafiktjänst (ATS), nödvändig klass på brand- och räddningstjänsten (BRT), klimatet och flygplatsens läge (centralitet).

Inom faktorn flygtrafiktjänst skall beräkning ske av AFIS och TWR, där TWR skall åsättas högre vikt på grund av högre kostnad.

BRT-klass skall bestämmas med ledning av tidtabeller för reguljärt passagerarflyg (enligt tidtabelldatabasen OAG) och BCL-F.

Klimatfaktorn skall mätas med antalet graddagar (graddagar ger ett mått på hur temperaturen avviker från det normala för en speciell ort). Uppgifter om antalet graddagar skall hämtas från SMHI och vara konstanta över tiden.

Centralitet skall uttryckas som avståndet från den närmaste av flygplatserna Arlanda, Landvetter eller Sturup. Avståndet skall avse storcirkeldistans mellan flygplatsernas referenspunkter och skall hämtas från färdplaneringsprogrammet Flitestar.

Faktorerna graddagar och centralitet skall inverka på bidragsfördelningen genom att avvikelser från medelvärdet mäts.

Intäktsfaktorer

Intäktsfaktorer skall vara: antalet passagerare uppdelat på inrikes och utrikes, antalet landningar inrikes och utrikes samt antal ton frakt och post. Poäng för respektive kategori skall fastställas av Luftfartsstyrelsen.

Beräkningsbeskrivning

Kostnadssidan skall beskrivas med fyra faktorer och intäktssidan med fem faktorer. De fyra faktorerna på kostnadssidan skall mätas för varje flygplats, multipliceras med sina respektive vikter och summeras. Poängsumman skall läggas in på en linjär skala och ger där upphov till en avtrappningsfaktor.

Flygtrafiktjänst, kostnadsvikter

AFIS	100 poäng
TWR Grupp 3	247 poäng
TWR Grupp 4	124 poäng

Brand- och räddningstjänst, kostnadsvikter**LFS 2007:4**

B1-B2	55 poäng
B3	100 poäng
B4	110 poäng
B5	140 poäng
B6	200 poäng
B7	225 poäng
B8	250 poäng

Graddagar

Genomsnitt graddagar	4 890
Faktor	0,03

Centralitet

Genomsnittligt avstånd från samtliga bidragsberättigade flygplatser till Arlanda, Landvetter eller Sturup skall vara 393 km.

Faktor	0,3
--------	-----

Intäktsvikter

Inrikes passagerare	1,0
Utrikes passagerare	1,3
Inrikes landning	12,0
Utrikes landning	25,0
Ton frakt/post	3,8

Avtrappningsfaktor

Avtrappningsfaktorn skall beräknas på följande sätt: intäktspoängen x faktorn 0,00021 = avtrappning till en procentsats av det oreducerade bidraget.