

## Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om hantering av avgifter för flygtrafiktjänst (konsoliderad elektronisk utgåva);

**TSFS 2010:153**

Konsoliderad elektronisk  
utgåva

beslutade den 8 september 2010. Ändringar införda t.o.m TSFS 2012:34.

**LUFTFART**

*Den konsoliderade elektroniska utgåvan kan innehålla fel. Observera därför att det alltid är den tryckta utgåvan som gäller.*

Serie ANS

### Tillämpningsområde

**1 §** Dessa föreskrifter ska tillämpas av leverantörer som omfattas av kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster. (TSFS 2012:34)

### Definitioner

**2 §** I dessa föreskrifter avses med

<i>enhetsavgift</i>	avgift som tillämpas i en avgiftszon
<i>fastställd kostnad</i>	kostnader som förutfastställts av medlemsstaterna enligt artikel 15.2 a i förordning (EG) nr 550/2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (TSFS 2012:34)
<i>final approach fix</i>	(FAF) fix som markerar början på den slutliga delen av en instrumentinflygning utan glidbana från instrumentlandningssystem
<i>final approach point</i>	(FAP) punkt som markerar början på den slutliga delen av en instrumentinflygning med glidbana från instrumentlandningssystem
<i>kontrollzon</i>	(Control zone, CTR) kontrollerat luftrum som sträcker sig från jordytan upp till en angiven övre gräns

<i>referensperiod</i>	referensperioden för prestationssystemet enligt artikel 11.3 d i förordning (EG) nr 549/2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ( <i>TSFS 2012:34</i> )
<i>terminalkontroll</i>	(Terminal Control Centre, TMC) enhet som utövar områdeskontrolltjänst och inflygningskontrolltjänst inom terminalområde och kontrollzon
<i>terminalområde</i>	(Terminal Control Area, TMA) kontrollerat luftrum som sträcker sig uppåt från en angiven, ovanför jordytan belägen gräns i höjdled (kontrollområde) som är upprättat för en eller flera flygplatser
<i>trafikinformationsområde</i>	(Traffic Information Area, TIA) avgränsat okontrollerat luftrum som sträcker sig uppåt från en angiven, ovanför jordytan belägen gräns i höjdled inom vilket flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) utövas
<i>trafikinformationszon</i>	(Traffic Information Zone, TIZ) avgränsat okontrollerat luftrum som sträcker sig från jordytan upp till en angiven övre gräns inom vilket flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) utövas
<i>underväg</i>	del av flygning längs ATS-flygväg eller bestämda färdlinjer exklusive start- och landningsfas.

### Allmänt

**3 §** Leverantörer av flygtrafiktjänst ska i enlighet med artikel 5–7 kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 senast den vardag som infaller på eller före angivna datum lämna följande till Transportstyrelsen:

1. Den 15 april: utfall och avräkning för föregående kalenderår samt bedömning av kostnader för innevarande och kommande år i enlighet med bilaga II och VI i förordning (EG) nr 1794/2006.

2. Den 15 september: beräknade kostnader för de kommande åren samt bedömning av kostnader för innevarande år i enlighet med bilaga II och VI i förordning (EG) nr 1794/2006.

3. Den 15 september: årsredovisning för föregående kalenderår samt affärsplan för fem år.

Vid beräkning enligt första stycket punkt 1 och 2 av den preliminära respektive den slutliga enhetsavgiften ska leverantörer av flygtrafikledningstjänst använda de prognoser för tjänsteenheter (service units) som Transportstyrelsen tillhandahåller. Prognoserna finns tillgängliga på

Transportstyrelsens hemsida senast tio dagar före det datum då beräkningarna ska lämnas till Transportstyrelsen. (TSFS 2012:34)

**4 §** När underlag för att fastställa flygtrafiktjänstavgifter tas fram i enlighet med artikel 7 i kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 ska det ske en proportionerlig fördelning av de kostnader som uppstår i olika avgiftszoner (undervägsavgiftszoner och terminalavgiftszoner). Kostnader för flygtrafikledningstjänster i samband med luftfartygs inflygning och avgång fördelas på terminalavgiftszonen.

Vid kostnadsfördelningen bör den schablonmetod för kostnadsfördelning av avgifter för flygtrafiktjänster som finns i de allmänna råden tillämpas. Om någon annan metod tillämpas ska den kunna användas med hänsyn till de metoder som tillämpas i angränsande luftrum.

***Allmänna råd***

*Allmänna råd finns i bilagan.*

**Byte av leverantör**

**5 §** Vid byte av leverantör under pågående referensperiod ska kostnaden för flygtrafiktjänster för såväl den tidigare som den nya leverantören fastställas. Den fastställda kostnaden för den nya leverantören får inte överskrida tidigare fastställd kostnad. Om ett överskott uppstår på grund av lägre kostnader hos en ny leverantör ska detta återföras kostnadsbasen för undervägsavgifter. Ett beslut om fastställande av kostnad för flygtrafiktjänst kan återkallas eller begränsas om uppdraget att tillhandahålla flygtrafiktjänst förändras eller upphör. (TSFS 2012:34)

**Undantag**

**6 §** Transportstyrelsen kan medge undantag från dessa föreskrifter.

---

*TSFS 2010:153*

Denna författning träder i kraft den 1 oktober 2010.

*TSFS 2012:34*

Denna författning träder i kraft den 8 juni 2012.



**Bilaga. Allmänna råd till 4 §****Schablonmetod för kostnadsfördelningen av avgifter för flygtrafik-tjänster i enlighet med artikel 7 i kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster**

*Flygtrafikledningstjänster (flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster)*

Flygtrafikledningstjänster vid flygplatser kan tillhandahållas i ett luftrumsblock som ingår i både undervägs- och terminalavgiftszoner. Flygtrafikledningstjänster i samband med luftfartygens inflygning och avgång inom ett visst avstånd från flygplatsen på grundval av operativa krav fördelas på terminaltjänster.

Final approach point (FAP) respektive final approach fix (FAF) utgör en operativ gräns för sådan klarering som görs inom ramen för terminaltjänster. FAP/FAF är fastställda för alla instrumentflygplatser och ligger i genomsnitt på ett avstånd av 13 km från banans mittpunkt. Det innebär att den del av kostnaderna som uppkommer för avståndet mellan FAP/FAF inom terminalområde (TMA) och kontrollzon (CTR) eller trafikinformationsområde (TIA) och trafikinformationszon (TIZ) och respektive områdes yttre gräns bör fördelas på undervägsavgiftszonen. Den del av kostnaderna som uppkommer för avståndet mellan flygplatsen och FAP/FAF bör fördelas på terminalavgiftszonen. Flygtrafikledningstjänster som tillhandahålls utanför FAP/FAF är mer komplicerade med ankommande, avgående och genomflygande luftfartyg som medför högre kostnader, vilket motiverar att en större andel av kostnaderna fördelas på undervägsavgiftszonen. Eftersom storcirkelavståndet ligger till grund för beräkning av avstånd när det gäller undervägsavgiften bör samma metod användas även för fördelning av kostnader för terminalavgiften.

Flygtrafiktjänstenheter kan grupperas på följande sätt:

- a) flygtrafikledningstjänstenheter som i huvudsak utövar flygtrafikledningstjänst innanför FAP
- b) flygtrafikledningstjänstenheter som utövar flygtrafikledningstjänst i TMA med terminalkontroll som omfattar flera flygtrafikledningstjänstenheter
- c) övriga flygtrafikledningstjänstenheter som utövar flygtrafikledningstjänst i TMA
- d) flygtrafikledningstjänstenheter som utövar flygtrafikledningstjänst i TIA.

Schablonmässig fördelning		
	Terminalavgiftszon	Undervägsavgiftszon
a)	100 %	0 %
b)	40 %	60 %
c)	25 %	75 %
d)	55 %	45 %

I grupp a) bör 100 % av kostnaderna fördelas på terminalavgiftszonen då flygplatskontrolltjänst och alarmeringstjänst i huvudsak utövas innanför FAP.

I grupp b) är medianvärdet för flugen distans i TMA-sektor 29,3 km. Det innebär att 40 % av kostnaderna bör fördelas på terminalavgiftszon och terminalavgiften och 60 % av kostnaderna på undervägsavgiftszon och undervägsavgiften.

I grupp c) är medelvärdet för flugen distans i TMA 53,1 km. Det innebär att 25 % av kostnaderna bör fördelas på terminalavgiftszon och terminalavgiften och 75 % av kostnaderna på undervägsavgiftszon och undervägsavgiften.

I grupp d) är medianvärdet för flugen distans i TIA 22,2 km. Det innebär att 55 % av kostnaderna bör fördelas på terminalavgiftszon och terminalavgiften och 45 % av kostnaderna på undervägsavgiftszon och undervägsavgiften.

Flugen distans är beräknad på statistiskt underlag för planerad trafik och flygvägar för den trafiken i de luftrumsblock som kontrolleras av flygtrafikledningstjänsten vid flygplats. För grupp b) och d) har medianvärdet valts i stället för medelvärde då grupperna är små och spridningen är stor.

#### *Flygvädertjänst*

100 % av kostnaderna för observationstjänst bör fördelas på terminalavgiftszonen. 100 % av kostnaderna för prognostjänst inklusive flygplatsprognoser bör fördelas på undervägsavgiftszonen. Övriga flygvädertjänster och dess produkter fördelas på lämpligt sätt.

#### *Kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster*

Kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster bör fördelas efter samma principer som flygtrafikledningstjänster.

#### *Flygbriefingtjänst*

Insamling och mätning bör fördelas efter samma principer som flygtrafikledningstjänst, övriga flygbriefingtjänster bör fördelas på undervägsavgiftszonen.