

## Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:4) om driftbidrag till icke statliga flygplatser;

**TSFS 2010:30**

Utkom från trycket  
den 18 mars 2010  
Omtryck

beslutade den 3 mars 2010.

**LUFTFART**

Serie GEN

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 6 § förordningen (2006:1577) om driftbidrag till icke statliga flygplatser att 7, 9, 18, 20 och 22–25 §§ i Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:4) om driftbidrag till icke statliga flygplatser samt bilaga 2 till föreskrifterna ska ha följande lydelse.

Författningen kommer därför att ha följande lydelse från och med den dag då denna författning träder i kraft.

### Inledande bestämmelser

#### Tillämpningsområde

**1 §** Dessa föreskrifter ska 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 utrikes trafik, antalet landningar samt antalet ton fraktgods och post
<i>kostnadsfaktorer</i>	de kostnadslag 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 bidragsberättigade 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 ska i första hand utgå till icke statliga flygplatser med inrikes linjetrafik. Linjetrafik ska bedrivas från flygplatsen minst fem dagar i veckan under minst 46 veckor per år. Hänsyn ska 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 ska en flygplats ha antingen linjetrafik eller säsongstrafik. En övergång från linjetrafik till säsongstrafik eller vice versa under bidragsåret ska inte påverka beviljat driftbidrag för detta år.

**5 §** För att driftbidrag ska kunna beviljas ska 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, ska inte vara berättigade till driftbidrag.

**7 §** Driftbidrag ska inte betalas ut med högre belopp än det beräknade underskottet vid flygplatsen. Flygplatsens resultat (underskott/överskott) ska beräknas av Trafikverket enligt beräkningsmodellen i bilaga 1. Om uppföljningen av det ekonomiska resultatet visar att flygplatsen har beviljats ett större driftbidrag än det beräknade underskottet ska en justering göras vid påföljande års fördelning genom att driftbidraget då reduceras med motsvarande belopp. (TSFS 2010:30)

**8 §** En flygplats ska 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 ska flygplatsen återbetala driftbidraget för den del av bidragsåret som trafik inte bedrivits, med undantag för den del som löper på tre månader. Trafikverket kan besluta om befrielse från återbetalning om det finns särskilda skäl. (TSFS 2010:30)

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

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

### **Beräkning av driftbidrag**

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

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

14 § En avtrappning av driftbidraget ska ske enligt en linjärt avtagande skala.

Avtrappningsfaktorn ska beräknas på en poängsumma för antalet passagerare, landningar och volymen av frakt och post. Vid en avtrappningsfaktor på 480 000 poäng ska bidraget upphöra.

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

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

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

18 § Flygplatsen ska lämna de uppgifter som Trafikverket begär som underlag för beredningen av ett ärende om driftbidrag. Trafikverket kan hålla inne hela eller delar av driftbidraget om de begärda uppgifterna inte lämnas. (TSFS 2010:30)

### **Effektivisering och utveckling av verksamheten vid flygplatserna**

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

**20 §** Trafikverket ska betala ut beviljade projektmedel löpande i den takt som projektmedlen används. Tio procent av bidragsbeloppet ska hållas inne till dess att projektet har slutredovisats. *(TSFS 2010:30)*

**21 §** De medel som inte utnyttjas under bidragsåret för utveckling och effektivisering av verksamheten vid de bidragsberättigade flygplatserna ska 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 ska ha inkommit till Trafikverket senast den 15 november under kvalifikationsåret. Till ansökan ska bifogas en projektplan samt uppgifter om till vilket konto projektmedlen ska utbetalas. *(TSFS 2010:30)*

**23 §** Ansökan om driftbidrag ska ha inkommit till Trafikverket senast den 15 januari under aktuellt bidragsår. Till ansökan ska en redovisning av intäkt- och kostnadsfaktorer bifogas samt uppgifter om till vilket konto bidraget ska utbetalas. *(TSFS 2010:30)*

### **Ekonomisk uppföljning**

**24 §** Flygplatsen ska senast den 1 maj varje år lämna av flygplatschefen verifierad information om föregående års resultat till Trafikverket. *(TSFS 2010:30)*

### **Undantag**

**25 §** Trafikverket kan medge undantag från dessa föreskrifter. *(TSFS 2010:30)*

---

Denna författning<sup>1</sup> träder i kraft den 1 april 2007.

---

Denna författning<sup>2</sup> träder i kraft den 1 april 2010.

På Transportstyrelsens vägnar

STAFFAN WIDLERT

Ulf Wallman  
(Luftfartsavdelningen)

<sup>1</sup> LFS 2007:4

<sup>2</sup> TSFS 2010:30

**Bilaga 1. Modell för beräkning av resultat****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**

## **TSFS 2010:30**

### *Bilaga 1*

#### **Justeringar**

Avgår bidrag

Upphandlad trafik

Bokslutsdispositioner/skatt

Övriga justeringar

#### **Justerat resultat**

#### **Erhållet driftbidrag**

#### **Eventuellt återkrav**

## Bilaga 2. Beräkningsmodell för fördelning av driftbidrag till icke statliga flygplatser

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

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

### Kostnadsfaktorer

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

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

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

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

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

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

### Intäktsfaktorer

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

### Beräkningsbeskrivning

Kostnadssidan ska beskrivas med fyra faktorer och intäktssidan med fem faktorer. De fyra faktorerna på kostnadssidan ska mätas för varje flygplats, multipliceras med sina respektive vikter och summeras. Poängsumman ska 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**

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