

TRV Dokumenttyp: Brev
Dokumentdatum: 2013-01-07
Ärendenummer: TRV:2012/89201

Ert datum: 11/01/2013
Ert ärendenummer: [Ärendenummer
aford: 87]



TRAFIKVERKET

Trafikverket
Box 180
87124 Hörnösand

Besöksadress: Nattviksgatan 8
Telefon: 0771 - 021 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Håkan Jacobsson
Splt
Direkt: 010 - 123 61 60
Mobil: 070-316 76 16
Hakan.Jacobsson@trafikverket.se

RE 6/2

Enligt sändlista

Regelrådet

2013 -01- 22

Dnr 2008:05/2013/026

Remiss om Trafikverkets föreskrifter om driftbidrag till icke statliga flygplatser.

Den 1 januari 2012 ändrades Förordning (2006:1577) om driftbidrag till icke statliga flygplatser. Denna ändring innebar att driftbidrag endast kan lämnas till flygplatser där staten avtalat om upphandling av trafik. Ändringen medför att Trafikverket, som idag ansvarar för fördelningen av driftbidrag måste anpassa den föreskrift som hitintills reglerat beräkning av driftbidrag.

Driftbidrag till de icke statliga flygplatserna har lämnats sedan 1999. Under denna tid har flera förändringar skett men i princip har samma beräkningsmodell för fördelningen av driftbidrag behållits. Även efter en anpassning till ändringarna i förordningen (2006:1577) kommer beräkningsmodellens huvudinnehåll att kvarstå. Eftersom föreskriftsmandatet numera gäller för Trafikverket är det verket som svarar för att besluta de ändringar som behövs.

De flygplatser som kommer att beröras av regleringen är icke statliga flygplatser med upphandlad trafik, dvs. för närvarande de nio flygplatserna Arvidsjaur, Gällivare, Hagfors, Hemavan, Lycksele, Pajala, Sveg, Torsby och Vilhelmina. Tidigare inkluderades ytterligare 11 flygplatser, som från år 2012 inte längre ingår i systemet. En konsekvens av detta är att ett antal parametrar måste ändras för att en beräkning enligt den ändrade förordningen skall bli korrekt.

Några alternativa lösningar till regleringen i gällande föreskrifter finns inte. Det är inte möjligt att lösa behoven med information, rådgivning, frivilliga överenskommelser eller att marknaden skulle anpassa sig till förändringen. I det fall en reglering inte kommer till stånd kan Trafikverket inte beräkna bidragen enligt förordningen 2006:1577.

Dokumentdatum: 2013-01-07
Ärendenummer: TRV:2012/89201



Samråd under utredningstiden har skett med representanter för berörda flygplatser och kommuner.

Synpunkter på utredningen ska vara Trafikverket tillhanda senast måndagen den 7 februari 2013.

Eventuella frågor om remissen besvaras av Håkan Jacobsson, telefon 010-123 61 60 eller mail: hakan.jacobsson@trafikverket.se eller Arne Karyd, telefon 010-123 90 27 eller mail: arne.karyd@trafikverket.se

Remissvar, med hänvisning till ärendenummer 2012/89201 skickas till
Trafikverket
781 89 Borlänge

Eller per e-post med hänvisning till ärendenummer 2012/89201 skickas till direkt till:
trafikverket@trafikverket.se

Välkomna med era synpunkter!

Johan Holmér
Enhetschef Trafikutredningar och avtal.

Bilaga:
Föreskrift
Konsekvensutredning
Beräkningsmodell

Sändlista

Kommunalägda flygplatser

Gällivare
Hagfors
Pajala
Sveg (Härjedalen)
Vilhelmina

Bolagsägda flygplatser

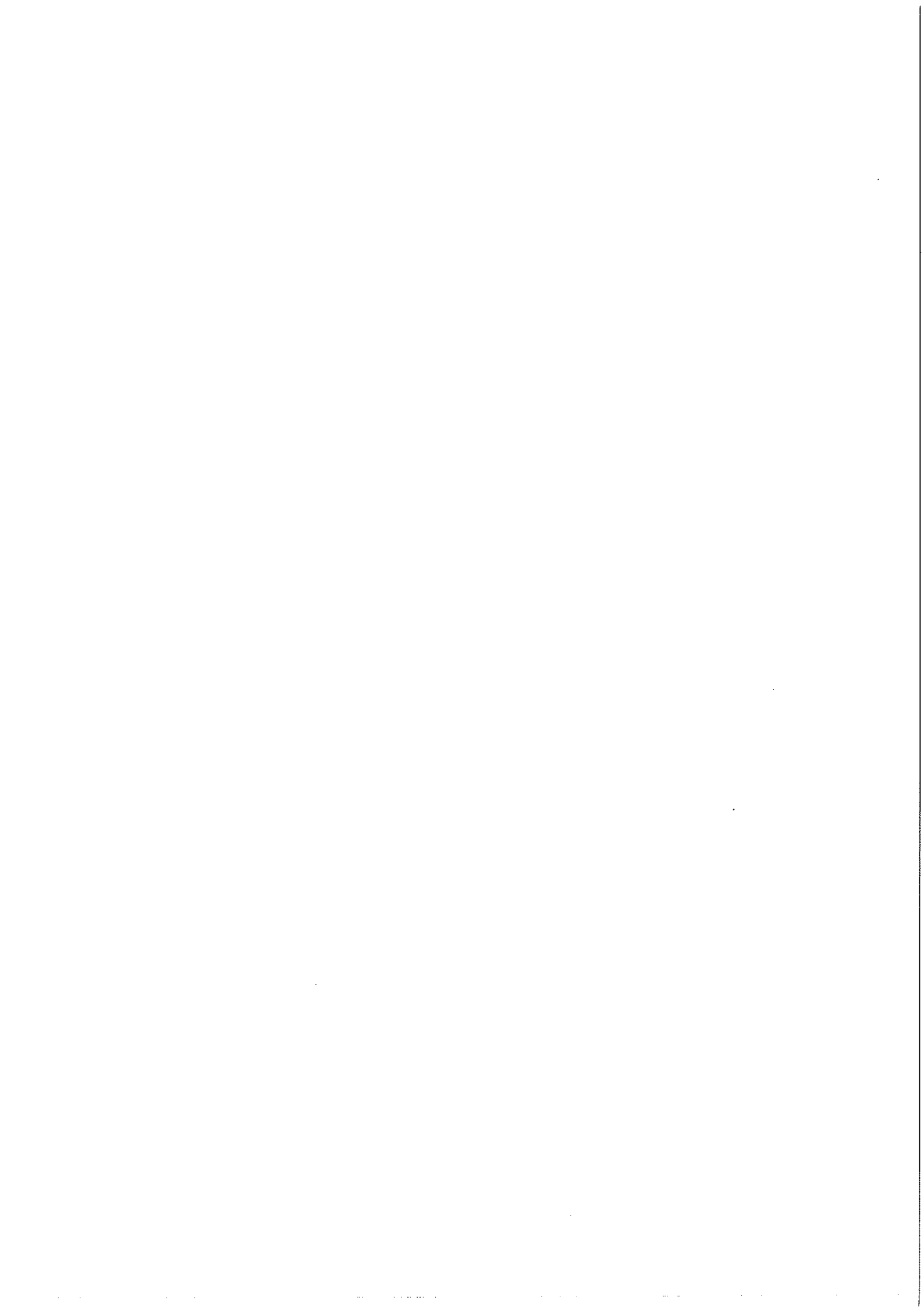
Arvidsjaur,
Hemavan,
Lycksele,
Torsby,

Regioner/länsstyrelser

Länsstyrelsen i Norrbottens län
Länsstyrelsen i Jämtlands län
Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Region Västerbotten
Länsstyrelsen i Värmland

Övriga

Transportstyrelsen
Trafikanalys
SRFF, Svenska Regionala Flygplatsförbundet
SKL, Sveriges Kommuner och Landsting
Regelrådet





Trafikverkets föreskrifter om driftbidrag till icke statliga flygplatser;

TRVFS 2013:xx

Utkom från trycket
den DATUM 2013.

beslutade den DATUM 2013.

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

Tillämpningsområde

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

Definitioner

2 § I dessa föreskrifter används följande beteckningar med den betydelse som anges nedan.

<i>flygplats</i>	flygplats som omfattas av Trafikverkets beslut att tilldela avtal om statligt upphandlad flygtrafik
<i>bidragsår</i>	det kalenderår driftbidraget betalas ut
<i>intäktsfaktorer</i>	de intäktslag som utgör underlag för beräkningen av bidraget
<i>kostnadsfaktorer</i>	de kostnadslag som utgör underlag för beräkningen av bidraget
<i>basår</i>	kalenderåret före bidragsåret
<i>beräkningsmodell</i>	den metod Trafikverket använder för att fördela driftbidraget

Principer för driftbidrag

3 § Driftbidrag ska inte betalas ut med högre belopp än det beräknade underskottet vid flygplatsen. Flygplatsens resultat (underskott/överskott) ska beräknas av Trafikverket enligt redovisningsschema i bilaga 1 till dessa föreskrifter.

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.

4 § Om löptiden för den statligt upphandlade trafiken upphör under bidragsåret får flygplatsen behålla det årets bidrag.

Om löptiden för den statligt upphandlade trafiken upphört under basåret är flygplatsen under bidragsåret berättigad till hälften av det bidrag som utbetalades under basåret.

5 § Utbetalning av driftbidrag ska ske i jämna tusental kronor.

Beräkning av driftbidrag

6 § Driftbidraget ska beräknas med utgångspunkt i flygplatsens ekonomiska och trafikmässiga förhållanden under basåret.

7 § Fördelningen av driftbidrag ska göras enligt en beräkningsmodell som baserats på flygplatsens kostnadsfaktorer och intäktsfaktorer.
Beräkningsmodellen framgår av bilaga 2.

8 § Flygplats som söker driftbidrag ska lämna de uppgifter som Trafikverket begär som underlag för beredningen av ärende om driftbidrag.

Trafikverket får hålla inne hela eller delar av driftbidraget om de begärda uppgifterna inte lämnas.

Ansökan om driftbidrag

9 § Ansökan om driftbidrag ska ha inkommit till Trafikverket senast den 15 januari vart bidragsår. Till ansökan ska en redovisning av intäcks- och kostnadsfaktorer bifogas samt uppgifter om till vilket konto bidraget önskas utbetalas.

Ekonomisk uppföljning

10 § Flygplats som uppbär driftbidrag ska senast den 1 maj varje år lämna av flygplatschefen verifierad information om föregående års resultat till Trafikverket.

Undantag

11 § Trafikverket kan medge undantag från dessa föreskrifter.

Denna författning träder i kraft den XX xxxxx 2013 då Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:4) om driftbidrag till icke statliga flygplatser ska upphöra att gälla.

På Trafikverkets vägnar

GUNNAR MALM

XXXXXX

(Verksamhetsområde Samhälle)

Bilaga 1. Schema för resultatredovisning

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 bidrag 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

Bilaga 2. Beräkningsmodell

Beräkningsmodellen fastställs årligen av trafikverket och 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.

Kostnadsfaktorer

Kostnadsfaktorerna ska vara: för den upphandlade trafiken nödvändig klass på brand- och räddningstjänsten (BRT), omfattningen av den upphandlade trafiken samt klimatet. Poäng för respektive kategori ska fastställas av Trafikverket.

Klimatfaktor ska mätas med antalet graddagar för uppvärmning enligt uppgifter från SMHI och vara konstant över tiden. Graddagar gånger en av Trafikverket bestämd vikt ger graddagsfaktorn. Graddagsfaktorn ska inverka på bidragsfördelningen genom att avvikelsen från medelvärdet mäts.

Intäktsfaktorer

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

Konsekvensutredning – Trafikverkets föreskrifter om driftbidrag till icke statliga flygplatser.

Vad är problemet och vad skall uppnås

Den 1 januari 2012 ändrades Förordning (2006:1577) om driftbidrag till icke statliga flygplatser. Ändringen innebar att driftbidrag endast kan lämnas till flygplatser där staten avtalat om upphandling av trafik. Ändringen medför att Trafikverket som idag ansvarar för fördelningen av driftbidrag måste anpassa den föreskrift som hitintills reglerat beräkning av driftbidrag.

Driftbidrag till de icke statliga flygplatserna har lämnats sedan 1999. Under denna tid har flera förändringar skett men i princip har samma beräkningsmodell för fördelningen av driftbidrag behållits. Även efter en anpassning till ändringarna i förordningen (2006:1577) kommer beräkningsmodellens huvudinnehåll att kvarstå. Eftersom föreskriftsmandatet numera gäller för Trafikverket är det verket som svarar för att besluta de ändringar som behövs. Trafikverket bör genomföra detta genom att besluta nya föreskrifter, låt vara att flera av bestämmelserna i gällande föreskrifter inte påverkas till sitt materiella innehåll.

Konsekvensutredningen koncentreras till att beskriva konsekvenser av de bestämmelser som ändras materiellt i förhållande till gällande föreskrifter. De nya föreskrifterna bedöms inte innebära några förändringar som skulle betyda ökad tidsåtgång eller kostnader för att ansöka om eller erhålla driftbidrag. Inte heller konkurrensförhållandena mellan flygplatserna kommer att påverkas av förändringarna i förhållande till nuvarande föreskrifter. Flygplatsernas driftbidrag skall även framgent stämmas av mot flygplatsens ekonomiska resultat.

Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

Enligt 3 § i förordningen (2006:1577) om driftbidrag till icke statliga flygplatser (i fortsättningen endast "förordningen") klargörs att Trafikverket endast får "besluta att ge bidrag för att täcka det faktiska underskottet för det aktuella verksamhetsåret vid flygplatsen. Eventuellt överskott skall återbetalas eller avräknas påföljande verksamhetsår." För tillämpningen av denna bestämmelse har en beräkningsmodell utarbetats. Nuvarande beräkningsmodell framgår av gällande föreskrifter.

2.1 Alternativa lösningar

Några alternativa lösningar till regleringen i gällande föreskrifter finns inte. Det är inte möjligt att lösa behoven med information, rådgivning, frivilliga överenskommelser eller att marknaden skulle anpassa sig till förändringen. I det fall en reglering inte kommer till stånd kan Trafikverket inte beräkna bidragen enligt förordningen 2006:1577.

2.2 Effekter om inte regleringen kommer till stånd

Det blir inte möjligt att beräkna något driftbidrag eftersom den nuvarande beräkningsmodellen bygger på de förutsättningar som rådde vid tillkomsten av förordningen (Jfr. prop. 2005/06:160). Därtill ska förstås läggas att förordningen sedan den 1 januari 2012 begränsar kretsen av bidragsberättigade flygplatser till icke statliga sådana med flygtrafik upphandlad av staten. Tidigare inkluderades ytterligare 11 flygplatser, som från år 2012 inte längre ingår i systemet. En konsekvens av detta är att ett antal parametrar måste ändras för att en beräkning enligt den ändrade förordningen skall bli korrekt.

Vilka berörs av regleringen

De flygplatser som kommer att beröras av regleringen är icke-statliga flygplatser med upphandlad trafik, dvs. för närvarande de nio flygplatserna Arvidsjaur, Gällivare, Hagfors, Hemavan, Lycksele, Pajala-Ylläs, Sveg, Torsby och Vilhelmina.

Flygplatserna har olika ägandeform. Fyra är aktiebolag och fem är kommunalägda.

Arvidsjaur Flygplats AB, ägs till 100 % av Arvidsjaur kommun
Gällivare, kommunalförvaltning, Gällivare kommun
Hagfors, kommunalförvaltning, Hagfors kommun
Hemavan, Tärnafjällens flygplats AB, Storuman kommun 43 %, privata ägare 57 %
Lycksele flygplats AB, ägs till 100 % av Lycksele kommun
Pajala-Ylläs, kommunalförvaltning, Pajala kommun
Sveg, kommunalförvaltning, Härjedalens kommun
Torsby flygplats AB, ägs till 100 % av Torsby kommun
Vilhelmina, kommunalförvaltning, Vilhelmina kommun

Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen?

4.1 Kostnadsmässiga och andra konsekvenser

Med de förslagna föreskrifterna möjliggörs en fördelning enligt den begränsning som införts i förordningen. Denna fördelning medför dock inte några förändringar av statens totala kostnad då den redan är given enligt regeringsbeslut: **Fördelning av driftbidrag till icke statliga flygplatser där staten inte upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik.** (N2011/3754/TE och N2012/1670TE). I beslutet fastställs storleken på driftbidraget till flygplatser med trafikupphandling till ca 63 miljoner kronor årligen. De nya föreskrifterna kommer inte heller att leda till förändrade miljömässiga eller sociala förhållanden för de berörda flygplatserna.

4.2 Hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägande regleringsalternativen?

Förordningen klargör i 3§ att Trafikverket endast får ” besluta att ge bidrag för att täcka det faktiska underskottet för det aktuella verksamhetsåret vid flygplatsen. Eventuellt överskott skall återbetalas eller avräknas påföljande verksamhetsår.”

För tillämpningen av denna bestämmelse har en beräkningsmodell utarbetats. Nuvarande beräkningsmodell framgår av gällande föreskrifter. Några alternativa lösningar till föreskrifter finns inte. I det fall en uppdatering av beräkningsmodellen inte kommer till stånd kan Trafikverket inte beräkna bidragen utifrån de nya förutsättningarna efter förordningsändringarna.

De nedan beskrivna förändringarna bedöms inte medföra någon extra administrativ belastning för flygplatserna. Det redan idag förenklade ansökningsförfarandet kommer inte att ändras och den av förordningen reglerade ekonomiska uppföljningen kommer även fortsättningsvis att kunna ske genom uppföljning av ett fåtal uppgifter som flygplatserna redovisar till tillsynsmyndigheter.

Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen följer Europeiska unionens funktionssätt rörande statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

6.1 När bör ikraftträdandet ske?

Ikraftträdandet bör ske i så god tid att beräkningsmetoden kan tillämpas för beräkning av den kommande utbetalningen i maj 2013.

6.2 Behov av speciella informationsinsatser?

Inför denna beräkning/utbetalning bör även de berörda flygplatserna och övriga intressenter ges möjlighet att lämna synpunkter på förändringarna. Informationsinsatserna kan hanteras av Trafikverket genom ordinära informationsinsatser under en tvåmånadersperiod.

Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

Nej. Regleringen förändrar inte de förutsättningar som föreligger idag, den anpassar enbart beräkningsmodellen till att gälla färre flygplatser. Beräkningsmodellen förändras inte så att det ger några effekter avseende flygplatsernas arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Närmare beskrivning av de nya föreskrifterna

Förslaget innebär följande förändringar jämfört med nu gällande föreskrifter (Luftfartstyrelsens föreskrifter LFS 2007:4 om driftbidrag till icke statliga flygplatser, senast ändrade genom Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 20120:30, omtryck, om ändring i Luftfartstyrelsens föreskrifter):

Intäktsfaktorer:

Förändring: Frakt- och postvolym tas bort från intäktsfaktorer.

Motivering: De bidragsberättigade flygplatsernas volymer är så små och varierar inbördes så lite att de inte länge utgör någon användbar beräkningsfaktor.

Analys av konsekvenser: Att ta bort beräkningsfaktorn frakt och post medför inte några konsekvenser då volymerna var så små, variationen obetydlig och med det effekten på utfallet.

Kostnadsfaktorer:

Förändring 1: Typ av flygtrafiktjänst tas bort från kostnadsfaktorerna.

Motivering: Samtliga flygplatser har nu flygplatsinformationstjänst (AFIS) utom Arvidsjaur som har flygplatskontrolltjänst (TWR). Faktorn speglar inte längre någon nämnvärd variation mellan flygplatserna och kan inte längre användas.

Analys av konsekvenser: Förändringen medför en liten nackdel för Arvidsjaur och en motsvarande men obetydlig fördel för övriga åtta flygplatser.

Förändring 2: Flygplatsens läge, centralitet, tas bort från kostnadsfaktorerna.

Motivering: Centralitet mättes ursprungligen med hjälp av avståndet till Arlanda, Landvetter eller Sturup och avsågs att spegla "glesbygdsgraden" och att upphandlingskostnaden ökade med avståndet. För de nio kvarvarande flygplatserna varierar avståndet till Arlanda dels för lite inom Norrland, dels för mycket mellan Hagfors/Torsby och Sveg å ena sidan och norrlandsflygplatserna å den andra. Trafikverket har prövat att i stället använda avståndet till Sundsvall, Örnsköldsvik, Kramfors-Sollefteå och Umeå utan att nå rimliga resultat. Slutsatsen här är att avståndet bör tas bort ur modellen.

Analys av konsekvenser: Med endast 9 flygplatser varav 7 ligger geografiskt ganska nära varandra, uteblir den avsedda effekten med denna faktor. Att "uppfinna" en geografisk punkt som kan ersätta Arlanda är inte motiverat då påföljden av att ta bort denna faktor inte ger några orättvisa effekter mellan flygplatserna.

Begrepp, benämningar och övrigt

Förändring 3: Benämningen *kvalifikationsår* för kalenderåret före bidragsåret ändras till *basår*.

Förklaring: Den enda kvalifikationsgrunden är numera att flygplatsen tilldelas avtal för statligt upphandlad trafik. Begreppet kvalifikationsår syftade tidigare på att en nytilkommen flygplats måste ha trafik en viss tid innan den fick ingå i den bidragsberättigade kretsen. Denna situation kan inte längre uppstå och begreppet blir därför missvisande.

Analys av konsekvenserna: Denna förändring ger inte några konsekvenser.

Förändring 4: Begreppet *Projektmedel* (den del av driftbidraget, max 2 miljoner kr, som får beviljas för utveckling och effektivisering vid de bidragsberättigade flygplatserna) tas bort.

Förklaring: Inom ramen för driftbidraget fanns (fram till budgetpropositionen (2010/11:1)) en möjlighet för Trafikverket att bevilja projektmedel för utveckling och effektivisering av verksamheten vid flygplatsen. Denna begränsade del av driftbidraget har under åren varit lite eller inte alls utnyttjad. Den administrativa hanteringen där tio procent av bidragsbeloppet ska hållas inne till dess att projektet har slutredovisats och utnyttjade medel ska återföras till bidragspotten kan ha varit begränsande.

Analys av konsekvenser: Denna förändring har inte några påtagliga effekter.

Förändring 5: Begreppet *Säsongstrafik* (säsongsbunden passagerartrafik enligt tidtabell med minst två genomförda avgångar från flygplatsen per vecka under minst 16 veckor per år) tas bort.

Förklaring: Då säsongstrafik inte kan förekomma i statligt upphandlad trafik kan denna definition utgå.

Analys av konsekvenserna: Denna förändring ger inte några konsekvenser.

3§

Bort: Driftbidrag ska i första hand utgå till icke statliga flygplatser med statligt upphandlad inrikes linjetrafik. Linjetrafik ska bedrivas från flygplatsen minst fem dagar i veckan under minst 43 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.

Förklaring: Driftbidraget skall enligt förordningen numera endast avse flygplatser som har tilldelats avtal om statligt upphandlad trafik. Hänsyn till de transportpolitiska målen tas numera i upphandlingsskedet och säsongstrafik är enligt ovan inte aktuellt.

Analys av konsekvenser: Ovanstående ändringar ger inte några konsekvenser.

4§

Bort: Texten "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" tas bort i sin helhet.

Förklaring: Bestämmelsen är överflödigt då trafiken upphandlas av Trafikverket.

Analys av konsekvenser: Ovanstående ändringar ger inte några konsekvenser.

5 §

Bort: Texten "För att driftbidrag ska kunna beviljas ska flygplatsen uppfylla kriterierna för linjetrafik eller säsongstrafik under minst två år i rad" tas bort i sin helhet.

Förklaring: Bestämmelsen är överflödigt då trafiken upphandlas av Trafikverket.

Analys av konsekvenser: Ovanstående ändringar ger inte några konsekvenser.

6§

Bort: Texten "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" tas bort i sin helhet.

Förklaring: Eftersom ingen trafik upphandlas, eller kommer att upphandlas, till flygplatser inom detta avstånd till centrala Stockholm är denna skrivning inaktuell.

Analys av konsekvenser: Ovanstående ändringar ger inte några konsekvenser.

7§ Ingen justering.

8§

Bort: Texten "En flygplats ska förlora rätten till driftbidrag om kvalifikationskraven för linje- eller säsongstrafik upphör" tas bort i sin helhet.

Förklaring: Situationen kan inte uppstå när Trafikverket upphandlar trafiken.

Analys av konsekvenser: Ovanstående ändringar ger inte några konsekvenser.

9§

Bort/ändra. Texten "Om den statligt upphandlade linjen, 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)" tas bort i sin helhet.

Förklaring: Bestämmelsen syftar på att skydda flygplattshuvudmannen från följderna av tillfälliga marknadsstörningar men är nu överflödigt. Störningar i upphandlad trafik hanteras nu av Trafikverket och påverkar inte driftbidraget.



Analys av konsekvenser: Ovanstående ändringar ger inte några konsekvenser.

10§

Bort: Texten "En statlig flygplats som övergår till icke statlig drift ska inte omfattas av kravet på kvalifikationstid. Om flygplatsens huvudmannskap ändras, ska det första driftåret med ny huvudman vara kvalifikationsår" tas bort i sin helhet.

Förklaring: I och med att den upphandlade trafiken är styrande kan denna situation inte längre uppstå.

Analys av konsekvenser: Ovanstående ändringar ger inte några konsekvenser.

12§

Bort/ändra: Driftbidraget ska beräknas på flygplatsens ekonomiska och trafikmässiga förhållanden under bas kvalifikationsåret.

Förklaring: Kvalifikationsår ändras till basår enligt ovan.

Analys av konsekvenser: Ovanstående ändringar ger inte några konsekvenser.

14§

Bort: Texten "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" tas bort i sin helhet.

Förklaring: Denna detaljreglering av avtrappningen är ovidkommande i en föreskrift.

Analys av konsekvenser: Ovanstående ändringar ger inte några konsekvenser.

15 §

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

Förklaring: Kvalifikationsåret avskaffas, enligt ovan.

Analys av konsekvenser: Ovanstående ändringar ger inte några konsekvenser.

16 §

Bort: Texten "Bidrag till en flygplats som enbart har säsongstrafik ska inte utgå för fler veckor av året än de som flygplatsen faktiskt haft trafik" tas bort i sin helhet.

Förklaring: Säsongstrafik avskaffas enligt ovan.

Analys av konsekvenser: Ovanstående ändringar ger inte några konsekvenser.

17 §

Bort/ändra: Texten "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" tas bort i sin helhet.

Förklaring: Denna situation kan inte längre uppstå.

Analys av konsekvenser: Ovanstående ändringar ger inte några konsekvenser.

Bort: Kursiv text nedan tas bort i sin helhet: *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)

Förklaring: 19§, 20§, 21§ och 22§ tas bort som en konsekvens av att driftbidraget inte längre kan användas till dessa ändamål.

Analys av konsekvenser: Förändringen har inga konsekvenser.

Justeringar i Bilaga 1:

Bilaga 1. Schema för resultatredovisning

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 bidrag 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

BERÄKNING AV TOTALT STÖD VID NIVÅ = 62.863 MKR

3) INTÄKTSFAKTORER

	Passagerare		Landningar**		Taxi	
	Varav inrikes	utrikes	(Totalt)	Linje + charter	inrikes	utrikes
AJR	49 270	29 625	798	670	120	6
GEV	42 195	42 195	0	1 145	1 139	1
HFS	2 925	2 909	16	681	650	0
HMV	12 107	12 099	8	492	460	2
LYC	24 846	24 822	24	1 253	1 245	6
PIA	3 350	3 330	0	707	700	0
EVG	5 114	5 090	24	554	542	12
TYF	2 614	2 614	0	464	418	0
VHM	14 802	14 802	0	1 020	1 016	0
2010	157 203	137 486	19 717	7 114	6 840	141
Diff	140 257	125 653	14 584	6 691	6 500	124
2011-10	16 966	11 833	5 133	423	340	17
%	12.1	9.4	35.2	6.3	5.2	13.7
						161.5
						10.7

**Obs att enbart linje-, charter- och taxilandningar påverkar stödet.
 "Aerial work", privatflyg, skolflyg och militärflyg redovisas inte.
 Totalt antal är i vissa fall enbart under ATS öppethållningstid.

Intäktsvikter

Ruta b passagerare	Ruta c landningar
1 inrikes pax = 1,0	1 inrikes landning = 12
1 utrikes pax = 1,0	1 utrikes landning = 12

Poäng för intäktsfaktorerna beräknas genom att pax och landningar multipliceras med respektive vikter i ruta b-c. Summan get en avtrappning enligt bladet A avtrappning.

4) -POÄNGBERÄKNING

se not under Intäktsvikter

Pax + landn. + frakt + post enligt ruta b-c	Medför avtrappning till %
58846	76.5
55935	77.6
11097	95.6
18011	92.8
39882	84.0
11814	95.3
11762	95.3
8182	96.7
27042	89.2
242 571	

5) RESULTAT

TOTALT STÖD ny metod	Stöd per totalpax kr
8683	176
9012	214
3953	1351
8916	736
8408	338
5667	1702
5751	1125
3699	1415
8774	593
62 863	

6) JÄMFÖRELSE

Beslut	2012 med ny metod	
	Ny	Gammal-ny
2012	Kr	%
AJR	9 462	8 683 -779 -8.2
GEV	11 091	9 012 -2 079 -18.7
HFS	3 101	3 953 852 27.5
HMV	10 175	8 916 -1 259 -12.4
LYC	8 526	8 408 -118 -1.4
PIA	4 103	5 667 1 564 38.1
EVG	4 318	5 751 1 433 33.2
TYF	2 961	3 699 738 24.9
VHM	9 126	8 774 -352 -3.9
62 863	0	62 863

Totalt stöd: 62 863

813 = verklig fördelning 2012, gul = resultat med ny metod
 Belopp = 62.863 mkr

