

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om hantering av avgifter för flygtrafiktjänst;

TSFS 2010:153

Utkom från trycket
den 27 september 2010

beslutade den 8 september 2010.

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 6 kap. 10 § luftfartsförordningen (2010:770) och beslutar följande allmänna råd.

LUFTFART

Serie ANS

Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter ska tillämpas av leverantörer av flygtrafiklednings-tjänst som har utnämnts i enlighet med artikel 8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet¹ och som omfattas av kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster².

Definitioner

2 § I dessa föreskrifter avses med

<i>enhetsavgift</i>	avgift som tillämpas i en avgiftszon
<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

¹ EGT L 96, 31.3.2004, s. 10 (Celex 32004R0550).

² EGT L 341, 7.12.2006, s. 3 (Celex 32006R1794).

<i>terminalområde</i>	(Terminal Control Area, TMA) kontrollerat luft- rum som sträcker sig uppåt från en angiven, ovan- för jordytan belägen gräns i höjddled (kontroll- område) som är upprättat för en eller flera flyg- platser
<i>terminalkontroll</i>	(Terminal Control Centre, TMC) enhet som utövar områdeskontrolltjänst och inflygningskontrolltjänst inom terminalområde och kontrollzon
<i>trafikinforma- tionsområde</i>	(Traffic Information Area, TIA) avgränsat okontr- ollerat luftrum som sträcker sig uppåt från en angiven, ovanför jordytan belägen gräns i höjddled inom vilket flyginformationstjänst för flygplats (AFIS) utövas
<i>trafikinforma- tionszon</i>	(Traffic Information Zone, TIZ) avgränsat okontr- rollerat luftrum som sträcker sig från jordytan upp till en angiven övre gräns inom vilket flyginforma- tionstjänst för flygplats (AFIS) utövas
<i>underväg</i>	del av flygning längs ATS-flygväg eller bestämda färdlinjer exklusive start- och landningsfas.

Allmänt

3 § Leverantörer av flygtrafikledningstjänst som ska ta fram underlag för att fastställa flygtrafiktjänstavgifter i enlighet med artikel 5–7 i kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 ska senast den vardag som infaller på eller före angivna datum lämna följande till Transportstyrelsen:

1. Den 20 april: årsredovisning för föregående kalenderår, bokslut för föregående kalenderår, kvartalsrapport för innevarande år samt affärsplan för fem år.

2. Den 10 maj: utfall och avräkning för föregående kalenderår samt utfall kvartal 1 och bedömning av kostnader för innevarande år i enlighet med bilaga II och VI i förordning (EG) nr 1794/2006 och bilaga III i Eurocontrols *Principer för upprättande av kostnadsbasen för undervägsavgifter och beräkningen av enhetsavgifter* (Doc No 07.60.01).

3. Den 1 september: halvårsrapport för innevarande år.

4. Den 10 oktober: beräknade kostnader för de kommande fem åren samt utfall kvartal tre och bedömning av kostnader för innevarande år i enlighet med bilaga II och VI i förordning (EG) nr 1794/2006 och bilaga III i Eurocontrols *Principer för upprättande av kostnadsbasen för undervägsavgifter och beräkningen av enhetsavgifter* (Doc No 07.60.01).

Vid beräkning enligt första stycket punkt 2 och 4 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

www.transportstyrelsen.se senast tio dagar före det datum då beräkningarna ska lämnas till Transportstyrelsen.

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 tillämpas som finns i de allmänna råden. 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.

Undantag

5 § Transportstyrelsen kan medge undantag från dessa föreskrifter.

Denna författning träder i kraft den 1 oktober 2010.

På Transportstyrelsens vägnar

STAFFAN WIDLERT

Simon Posluk
(Luftfartsavdelningen)

Bilaga. Allmänna råd till 4 §

Schablonmetod för kostnadsfördelningen av avgifter för flygtrafiktjänster 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 luftrum-block 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) flygtrafikledningsheter som i huvudsak utövar flygtrafikledningstjänst innanför FAP
- b) flygtrafikledningsheter som utövar flygtrafikledningstjänst i TMA med terminalkontroll som omfattar flera flygtrafikledningsheter
- c) övriga flygtrafikledningsheter som utövar flygtrafikledningstjänst i TMA
- d) flygtrafikledningsheter 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.