

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO
Norge

Saksbehandler: Astrid Nordahl
Telefon direkte: +47 90053238
Vår dato: 26.02.2016
Vår referanse: 15/05403-3

Deres dato: 16.12.2015
Deres referanse:

Forslag til endring i forskrift om avgifter for bruk av lufthavner drevet av Avinor AS - regler om maksimal tillatt startvekt og definisjon av transferpassasjer - Svar på høring

Viser til brev datert 16.12.2015. Vi vil innledningsvis beklage at svaret kommer etter høringsfristens utløp.

Luftfartstilsynet ønsker å gi følgende kommentarer til det foreliggende forslag til endring av forskrift om avgifter for bruk av lufthavner drevet av Avinor AS:

1. Høyeste tillatte startvekt.

Luftfartstilsynet er i utgangspunkt enig med Avinor AS i at bestemmelsene i dagens § 4 punkt 3 er svært vid, og muligens kan danne grunnlag for uklarhet. Særlig er formuleringen «eller annen tilsvarende offisiell dokumentasjon» lite presis.

Fra Avinor AS har vi fått opplyst at man, til tross for bestemmelsens omfattende ordlyd, i dag kun aksepterer flyhåndbokens angivelse av høyeste tillatte startvekt som grunnlag for beregning av startavgift. Den foreslåtte endring vil i praksis bety at man primært ønsker en dokumentasjon i form av et støybevis, men subsidiært også vil akseptere flyhåndbokens opplysninger.

I Norge utstedes støybevis av Luftfartstilsynet. Høyeste tillatte startvekt i støybeviset er basert på høyeste tillatte startvekt i flyhåndboken. Det er også denne vekten som danner grunnlag for registrering i Norsk Luftfartøyregister. Det utstedes kun et støybevis til hvert enkelt luftfartøy. For norskregistrerte luftfartøy vil det altså alltid være sammenfall mellom høyeste tillatte startvekt i flyhåndboken og høyest tillatte startvekt i støybeviset. Vi kjenner ikke til praksis i andre land på dette området.

Luftfartstilsynet kan på denne bakgrunn ikke se at de presiseringer Avinor AS foreslår vil få uheldige konsekvenser for operatørene. Definisjonen vil i stor grad sikre likebehandling av operatører på lufthavner som drives av Avinor AS, forutsatt at ikke andre land har annen praksis for utstedelse av støybevis og godkjenning av flyhåndbøker.

Definisjonen som her er valgt av gyldig dokumentasjon er ikke samsvarende med tilsvarende definisjon i forskrift om avgift på flysikringstjenester jf. forordning 391/2013, vedlegg V punkt 1.2 jf. vedlegg IV punkt 1.5 som lyder:

Vår dato
26.02.2016

Vår referanse
15/05403-3

«Vektfaktoren, uttrykt med to desimaler, skal være lik kvadratroten av kvotienten som fås ved å dele luftfartøyets største tillatte sertifiserte

avgangsvekt i tonn i henhold til luftdyktighetsbeviset eller et tilsvarende offisielt dokument som framvises av luftfartøyoperatøren, med 50. Dersom denne vekten ikke er kjent, skal vekten til det tyngste kjente luftfartøyet av samme type benyttes. Dersom et luftfartøy har flere sertifiserte største avgangsvekter, skal den største benyttes. Dersom en luftfartøyoperatør anvender to eller flere versjoner av samme type luftfartøy, skal gjennomsnittet av den største avgangsvekten for alle operatørens luftfartøyer av den nevnte typen benyttes for alle luftfartøyer av den typen. Beregningen av vektfaktoren per luftfartøytype og operatør skal gjennomføres minst én gang i året.»

Luftfartstilsynet er usikker på om denne forskjellen bør tillegges vekt.

Vi ønsker å gjøre oppmerksom på at flere flyselskaper har henvendt seg til Luftfartstilsynet for å diskutere muligheten for å operere med fleksible startvekter slik at avgiftsberegningen avspeiler den reelle vekt for den enkelte flyvning. Så langt vi har bragt i erfaring er dette et tilbud som gis ved enkelte mindre lufthavner i Europa, uten at vi kjenner nærmere detaljer rundt dette. Vi kjenner heller ikke til hvilken dokumentasjon som aksepteres for å fastsette startvekten for den enkelte flyvning.

Luftfartstilsynet har så langt avvist å utstede flere støybevis til et enkelt fartøy. Det vil imidlertid ikke være noe i veien for at selskapene søker om nye støybevis dersom det foretas endringer i flyhåndboken. Dette vil imidlertid kun være aktuelt for endringer som skal vare over noe tid, f.eks. sesongendringer. Det vil normalt være noe saksbehandlingstid for søknader om nye støybevis, og alle endringer medfører gebyr. Endringer fra dag til dag, eller fra flight til flight, har vi i dag ingen systemer for å handtere.

Vi er blitt presentert løsninger fra norske flyselskaper som kan legge til rette for en løpende oppdatering fra Luftfartstilsynet av et eget vektregister på internett. Flyselskapene ønsker å benytte et slikt register som grunnlag overfor lufthavner som godtar denne type dokumentasjon. I denne sammenheng kan muligens dagens formulering «eller annen tilsvarende offisiell dokumentasjon» i § 4 være aktuell å benytte. Denne muligheten for dokumentasjon vil ikke være mulig å benytte på Avinors lufthavner dersom definisjonen endres. Så langt foreligger det imidlertid ingen konkrete planer om å implementere overfor beskrevne løsning.

Skulle det på et senere tidspunkt bli aktuelt å ta i bruk mere fleksible løsninger vil dette føre til at enkelte selskaper settes i stand til å betale mindre for den enkelte flyvning. Det forutsettes imidlertid at rammevedtakets totale inntektsramme må dekkes inn slik at Avinor AS blir i stand til å dekke kostnadene til drift av lufthavnene. I praksis betyr dette at andre lufthavnbrukere må betale høyere avgift.

2. Transferpassasjer

Luftfartstilsynet støtter en presisering av begrepet transferpassasjer. Vi ser at Avinor AS her har valgt en ordlyd på lik linje med andre nordiske naboland. Den foreslåtte ordlyd benytter begrepet «gjennomgående billett». Vi forutsetter at en «gjennomgående billett» omfatter reiser hvor enkeltdistansene flys av ulike selskap, f.eks. Widerøepassasjerer som fortsetter reisen med SAS.

Vår dato
26.02.2016

Vår referanse
15/05403-3

Med vennlig hilsen

Wenche Olsen
avdelingsdirektør
Flyplass- og flysikringsavdelingen

Astrid Nordahl
juridisk seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.