

# Forskrift om avgifter på lufthavnene til Avinor AS

**Hjemmel:** Fastsatt av Samferdselsdepartementet ..... 2013 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 7-26 og § 15-4.

**Endringer:** Endret ved forskrift 12 feb 2013 nr. 179.

## Kapittel I. Alminnelige bestemmelser

### § 1-1. Virkeområde

For flyginger på Avinor AS sine landingsplasser, herunder Oslo lufthavn, Gardermoen, og for flygninger i det luftrommet som utgjøres av norske flygeinformasjonsregioner (FIR), skal eier eller bruker av luftfartøy betale avgift for de anlegg og tjenester som stilles til rådighet i henhold til de etterfølgende bestemmelser. Bestemmelsene gjelder også for militære landingsplasser når de nyttes av luftfartøy med sivile registreringsmerker. Bestemmelsene gjelder ikke for Moss lufthavn, Rygge.

Avgiftene er:

Startavgift

Passasjeravgift

Sikkerhetsavgift

Avisingsavgift.

Ved beregning av avgift avrundes beløpet til nærmeste hele krone.

### § 1-2. Hvem som er avgiftspliktig

Plikten til å svare avgift påhviler luftfartøyets eier. Er fartøyet overlatt til en lisensiert operatør eller operatør med driftstillatelse til bruk for egen regning, er brukeren ansvarlig for avgiften. Likeså blir enhver bruker ansvarlig for avgiften når fartøy som ikke benyttes i ervervsmessig luftfart overlates denne til bruk for egen regning. Ved betaling før luftfartøy forlater startplass, er fartøysjef ansvarlig for avgiftsbetaling.

### § 1-3. Avgiftsreduksjon og -fritak

Avinor AS kan gi reduksjon i de avgiftene som følger av forskriften dersom selskapet anser det godtgjort at reduksjonen vil øke provenyet og stimulere til bedre utnyttelse av luftfartøyene og luftfartsanleggenes kapasitet. Når det foreligger særlige grunner kan selskapet videre gi reduksjon i, eller fritak fra, de avgiftene som følger av forskriften for humanitær transporter, flystevner, syketransport eller liknende aktiviteter av ikke-kommersiell karakter. Reduksjoner som nevnt i første punktum kan ikke gis på avgifter som nevnt i § 4-1, og må heller ikke praktiseres på en måte som uten saklig grunn forskjellsbehandler brukerne av lufthavnen. Retten til å gi eller opprettholde reduksjoner som nevnt i første punktum er betinget av at reduksjonen er tillatt etter EØS-avtalens regler om offentlig støtte.

Avinor AS kan inngå avtale om å yte tjenester som ikke er omfattet av takstregulativet. Vederlaget skal dekke de kostnadene Avinor AS påføres ved å yte disse tjenestene.

### § 1-4. Unntak fra avgiftsplikten

Det svares ikke avgifter for flyginger:

1. utført av luftfartøy med militære registreringsmerker. Det svares videre ikke avgifter for

sivile luftfartøy når disse brukes av Forsvaret i henhold til Samarbeidsavtalen mellom Forsvaret og Avinor om flyplass- og flysikringsvirksomhet fra februar 2011.

2. utført utelukkende i samband med offisielle reiser foretatt av den regjerende monark og hans/hennes familie, statsoverhode, regjeringssjef og ministre. Når flygingen er i forbindelse med slik offisiell reise, må dette anføres som egen merknad i fartøyets reiseplan.
3. på Svalbard og Jan Mayen for luftfartøy som brukes av den norske stat til ikke-erhvervsmessige formål eller for fartøy som brukes i utenlandsk diplomatisk tjeneste.
4. i forbindelse med kalibrering.
5. hvor ettersøknings- og redningstjeneste (SAR) foretas.
6. utført med glide- eller seilfly. Slike fly som har motor som kan brukes til take-off, er imidlertid ikke fritatt for avgift.

## **Kapittel II. Startavgift**

### **A. Generelt**

#### **§ 2-1. Hva som utløser avgiftsplikt**

Startavgift betales for start(er) av flyging(er).

Startavgift beregnes på grunnlag av høyeste sertifiserte startvekt ifølge nasjonalt luftfartøyregister, flyhåndbok, luftdyktighetsbevis eller annet tilsvarende offisielt dokument. I tilfeller hvor et luftfartøy er sertifisert for flere maksimale startvekter, skal den høyeste av disse vektene benyttes som grunnlag for fakturering av startavgift. Dersom nødvendig dokumentasjon ikke fremlegges av operatør av luftfartøy, skal vekten til det tyngste kjente luftfartøy av samme type benyttes.

### **B. Avgift for enkeltflyginger**

#### **§ 2-2. Avgiftssatsene – hovedregel**

Startavgift for luftfartøy med høyeste sertifiserte startvekt (se § 2-1) som overstigende 8 000 kg er:

- (a) kr 67,00 per påbegynt 1 000 kg for flyvekten mellom 3 000 kg og 75 000 kg,
- (b) kr 33,50 per påbegynt 1 000 kg for flyvekt mellom 75 001 og 150 000 kg, og
- (c) kr 13,40 per påbegynt 1 000 kg for flyvekt over 150 001 kg.

For fraktfly betales i tillegg kr 71,00 per påbegynt 1 000 kg for flyvekt mellom 0 kg og 2 999 kg.

Satsene i første ledd gjelder for luftfartøy i regelbundet passasjertrafikk (inkludert seriemessig charter som nevnt i § 3-1) selv om fartøyet har høyeste sertifiserte startvekt (se § 2-1) 8 000 kg eller lavere.

Startavgift for luftfartøy med høyeste sertifiserte startvekt (se § 2-1) 2 000 kg eller mindre er som følger:

<i>Kg</i>	<i>Kr</i>
0–1 000	175

1 001–1 500	215
1 501–2 000	302

Startavgift for luftfartøy med høyeste sertifiserte startvekt (se § 2-1) mellom 2 001 kg og 8 000 kg er som følger:

<i>Kg</i>	<i>Kr</i>
2 001–2 500	77
2 501–3 000	85
3 001–4 000	163
4 001–5 000	207
5 001–6 000	249
6 001–7 000	559
7 001–8 000	847

For statens landingsplasser i Oppland; Sogn og Fjordane; Møre og Romsdal; Sør-Trøndelag; Nord-Trøndelag med unntak av Trondheim lufthavn, Værnes; Nordland med unntak av Bodø lufthavn; Troms og Finnmark betales inntil videre 70 % av gjeldende takster.

Ingen avgift i denne paragraf skal underskride minimumsavgiften, kr 77,-. Det gis ikke rabatt på minimumsavgiften.

### **§ 2-3. Avgift for kontinentalsokkelflyginger**

For kontinentalsokkelflyging med start på Stavanger lufthavn Sola, Bergen lufthavn Flesland, Florø lufthavn, Kristiansund lufthavn Kvernberget, Brønnøysund lufthavn Brønnøy og Hammerfest lufthavn betales avgift med kr 9 578,- for luftfartøy over 15 000 kg maksimal sertifiserte startvekt (se § 2-1) og kr 7 054,- for luftfartøy under denne vekt.

For øvrige landingsplasser er startavgiften ved flyging til kontinentalsokkelen til kr 3 978,- uansett startvekt.

Med kontinentalsokkelflyging menes også flyginger mellom landbaserte landingsplasser dersom disse er ledd i de direkte flyginger til/fra kontinentalsokkelen.

### **§ 2-4. Avgift ved « touch-and-go »-flyginger**

Ved « touch-and-go »-flyginger betales kun en startavgift pr. gjennomført serie. Med en serie menes at « touch-and-go »-flygingene foregår tett på hverandre uten at stopp/innutlastning foregår på landingsplassen. Når dette avvikes, anses serien som avsluttet og eventuell ny serie påbegynnes. En serie « touch-and-go » påbegynnes og avsluttes på samme landingsplass. Dersom siste start i en slik serie er avreise til en annen landingsplass, regnes denne start som avgiftspliktig enkeltflyging.

## **C. Årsavgift – årskort**

### **§ 2-5. Rett til å løse årsavgift (årskort)**

Årskort kan løses for luftfartøy som ikke benyttes til lisensiert ervervsmessig lufttransport og som ikke overstiger 2 000 kg høyeste sertifiserte startvekt (se § 2-1). For amatørbygde fly og fly som Avinor AS etter søknad finner å akseptere som « veteranfly », og som etter forskrift om klassifisering av luftfartøy, BSL B 1–2, bilag 1 og 2, blir henført til klasse « Eksperiment » og bruksområde « Privat », settes vektgrensen til 5 700 kg høyeste sertifiserte startvekt som nevnt i § 2-1.

Årskort kan løses for skolefly under 2 000 kg høyeste sertifiserte startvekt (se § 2-1) som eies eller brukes av operatør i lisensiert ervervsmessig lufttransport.

Årskortet gjelder fra og med 1. januar eventuelt en senere betalingsdato, til og med 31. desember i samme kalenderår, for ett bestemt luftfartøy. Som legitimasjon for betalt årsavgift gjelder årskort med kvittert giroblankett, årskort med gyldig kvittering fra nettbanktjeneste sammen med bekreftede kontoutdrag fra bank, årskort med gyldig kvittering fra kredittkortselskap sammen med bekreftede kontoutdrag fra bank eller årskort med kvittering fra Avinor AS, jf. § 6-5 og § 6-6.

Årskortet kan kjøpes på Avinor AS' side på Internett.

#### § 2-6. Sats for årsavgift

Årsavgiften beregnes på grunnlag av høyeste sertifiserte startvekt som nevnt i § 2-1. Satsene er:

Kg	Kr
0–500	3 422
501–1 000	5 056
1 001–1 100	7 189
1 101–1 200	8 319
1 201–1 300	9 572
1 301–1 400	10 704
1 401–1 500	12 169
1 501–1 600	19 992
1 601–1 700	21 350
1 701–1 800	22 707
1 801–1 900	24 044
1 901–2 000	25 287

For amatørbygde fly og « veteranfly », i vektgruppen 1 101–5 700 kg høyeste sertifiserte startvekt (se § 2-1), settes årskortavgiften til kr 7 179,-.

#### § 2-7. Refusjon og plikt til å vise årskort

Det gis ingen refusjon eller tilbakebetaling som følge av avkortet brukstid eller redusert sesong.

Kan ikke gyldig årskort m/tilleggsdokumentasjon framvises, må det betales startavgift for hver start.

#### § 2-8. Unntak for Oslo lufthavn Gardermoen og Ørland flystasjon

Årskortet kan ikke brukes på Oslo lufthavn Gardermoen og Ørland flystasjon.

Avinor AS kan bestemme at årskortet ikke kan brukes på de lufthavnene og på de tidene av døgnet hvor trafikkbelastningen er størst (Peak hours).

### D. Ukekort (Weekly Season Card)

#### § 2-9. Rett til å benytte ukerkort

For luftfartøy med høyeste sertifiserte startvekt som ikke overstiger 2 000 kg kan det løses ukekort til dekning av startavgifter under forutsetning av at flygingene ikke skjer i ervervsøyemed.

#### **§ 2-10. Gyldighet av ukekort**

Ukekortet gjelder i sju dager fra og med første påførte gyldighetsdag og dekker startavgifter på alle startplasser som omfattes av dette regulativ, med unntak av Oslo lufthavn Gardermoen og Ørland.

#### **§ 2-11. Sats for ukekort**

Avgiften for ukekortet er kr 742,- for luftfartøy i vektgruppen 0–1 500 kg, og kr 1 846,- for luftfartøy i vektgruppen 1 501–2 000 kg.

Kortet kan utstedes for flere sju dagers perioder i strekk.

Kortet kan gis gyldighet fra en senere dato enn innkjøpsdagen, men kan under ingen omstendigheter gis gyldighet fra en dato forut for innkjøpsdagen.

Ukekortet kan kjøpes på alle statens landingsplasser med unntak av Oslo lufthavn Gardermoen og Ørland.

#### **§ 2-12. Gyldighetstid for ukekort**

Bestemmelsen om årskort i § 6-5 gjelder tilsvarende for ukekort.

#### **§ 2-13. Tilbakebetaling**

Betalt avgift tilbakebetales ikke.

### **E. Særlige fritak for startavgift**

#### **§ 2-14. Retur til avgangsplass**

Avgift svares ikke for fartøy som på grunn av tekniske feil eller værhindringer returnerer til samme landingsplass som det gikk fra, og uten at det er foretatt mellomlanding på annen landingsplass.

### **F. Tillegg til startavgiften**

#### **§ 2-15. Støytillegg ved Bodø lufthavn**

For flyginger med start fra Bodø lufthavn betales det følgende tillegg til den startavgift som fremkommer av § 2-2 og § 2-3:

- a) For ikke-støysertifiserte jetdrevne luftfartøy, kr 4 043,- pr. start.
- b) For jetdrevne luftfartøy sertifisert etter ICAO-konvensjonens Annex 16, kapittel 2, kr 2 021,- pr. start.

Tillegget økes med 50 % for trafikk mellom kl. 2000–0800 norsk tid.

Bestemmelsen i § 2-14 kommer ikke til anvendelse.

#### **§ 2-16. Nattillegg**

For flyginger i perioden kl. 2400–0559 (lokal tid) innkreves det i tillegg til startavgiften, avgift for hver start og for hver landing. Satsen pr. start settes til 50 % av satsene som er

anvendt i § 2-2 til § 2-4 samt § 2-15. Satsen pr. landing settes lik satsen pr. start. Svalbard lufthavn Longyear er unntatt fra dette tillegget.

Bestemmelsen i § 2-14 kommer ikke til anvendelse på Oslo lufthavn Gardermoen.

### **Kapittel III. Passasjeravgift**

#### **§ 3-1. Hva som utløser avgiftsplikt**

Passasjeravgiften betales for hver start for luftfartøy som overstiger 8 000 kg høyeste sertifiserte startvekt (se § 2-1) etter reglene i dette kapitlet. Dette gjelder også for luftfartøy i regelbundet trafikk (inkludert seriemessig charter) selv om fartøyet har høyeste sertifiserte startvekt (se § 2-1) 8 000 kg eller lavere.

Definisjon: Med *regelbundet trafikk* menes en serie flyginger som gjennomføres mot vederlag med luftfartøy beregnet på transport av passasjerer på individuell basis i henhold til offentliggjort tidtabell.

#### **§ 3-2. Avgiftssatser**

Avgift betales for hver avreisende passasjer og hver transferpassasjer, også ikke-betalende passasjerer, etter følgende satser:

- a) Der neste landing er på en norsk landingsplass, betales kr 51,00 pr. avreist passasjer, inkl. transferpassasjer.
- b) Der neste landing er på en utenlandsk landingsplass, betales kr 58,00 pr. avreist passasjer inkl. transferpassasjer.

#### **§ 3-3. Generelle unntak fra avgiftsplikten**

Avgift svares ikke for:

1. Reiser som et flyselskaps ansatte foretar i tjenesteøyemed med selskapets egne fly.
2. Luftfartøy som på grunn av tekniske værhindringer returnerer til samme landingsplass som det avgikk fra, og uten at det er foretatt mellomlanding på annen landingsplass.
3. Passasjerer under 2 år.
4. Transittpassasjerer.

#### **§ 3-4. Definisjon av transfer- og transittpassasjerer**

Med *transferpassasjerer* menes passasjerer som bytter fra et rutenummer til et annet underveis på en sammenhengende flyreise med avgiftspliktig luftfartøy. Dette gjelder både reise innenlands-innenlands, utenlands-utenlands og innenlands-utenlands v.v.

Med *transittpassasjerer* menes passasjerer som benytter samme rutenummer inn og ut fra landingsplassen. Dette gjelder både reise innenlands-innenlands, utenlands-utenlands, innenlands-utenlands v.v.

For at statusen som transferpassasjer eller transittpassasjer skal godkjennes må reisen foretas sammenhengende og fortløpende, dvs. at såkalt « next connection » må benyttes. Videre må passasjeren ikke forlate lufthavnen.

#### **§ 3-5. Unntak for avgiftsplikt for kontinentalsokkelflyginger**

Ved kontinentalsokkelflyging som nevnt i § 2-3 skal det ikke betales avgift på flyginger fra Stavanger lufthavn Sola, Bergen lufthavn Flesland, Kristiansund lufthavn Kvernberget, Brønnøysund lufthavn Brønnøy og Hammerfest lufthavn.

### **§ 3-6. Grunnlaget for avgiftsberegningen**

For beregning av avgifter etter dette kapittel skal operatøren hver uke oppgi grunnlaget for beregningen i tråd med de rapporteringsformatene som fremgår av vedlegget. Avinor bestemmer nøyaktig tidspunkt for når opplysningene skal gis. Dersom opplysningene ikke er gitt, vil avgift bli utferdiget i henhold til det normale antall seter som flytypen har. Ved ettertidsdeklarerer av avgiften, jf. § 6-3, gjelder det tilsvarende med hensyn til Avinor AS/Oslo Lufthavn AS' rett til å utfakturere etter antall seter. Selv om riktig passasjerdeklarasjon skulle bli framlagt etter utløpet av tidsfristen har man ikke krav på refusjon av utferdiget avgift basert på antall seter i henhold til denne paragraf.

For stikkprøvekontroll av avgiften skal operatøren, ved den enkelte avgang og i ettertid, kunne forevise ovennevnte grunnlag. Dersom Avinor AS eller Oslo Lufthavn AS ber om det, skal også luftfartøyets lasteskjema (load sheet) forevises. Avinor AS har også rett til innsyn i de systemene for « datafangst » som generer datagrunnlaget for avgiften. Se for øvrig bestemmelsene i § 6-3, annet ledd.

Enhver uoverensstemmelse mellom flyoperatør og denne operatørens handlingsagent om manglende rapportering og overholdelse av frister er en sak mellom disse partene og er således Avinor AS uvedkommende. Avinor AS vil i denne sammenheng alltid forholde seg til flyoperatøren som debitor.

Flyoperatøren må forholde seg til de deklarasjonsskjemaene og tillempingsbestemmelsene som Avinor AS utarbeider i overensstemmelse med ovennevnte regler.

I tillegg til DTS-innsendelser skal det også sendes trafikkinformasjon som IATA-meldinger til Avinors trafikkinformasjonssystem (LETIS) i henhold til de krav og betingelser som fremgår av vedlegget til forskriften.

Dersom de mottatte IATA-meldingene ikke kan tolkes av Avinors trafikkinformasjonssystem (LETIS), vil Avinor sende feilmelding til en på forhånd avtalt SITA eller e-postadresse. Det skal da snarest etter mottatt feilmelding sendes korrekt data.

Flyelskapet har også ansvaret for at det for all innsjekking av bagasje lages en Baggage Source Message (BSM) iht. IATA's Recommended Practice 1745. Bagasjetag som utstedes på norske lufthavner skal være utformet i henhold til IATA's Resolution (Res) 740, attachment H.

## **Kapittel IV. Sikkerhetsavgift**

### **§ 4-1. Avgiftsgrunlag og avgiftssats**

Avgift kr 57,- betales for hver avreisende passasjer, også ikke-betalende passasjerer. Det er lik avgiftssats uavhengig om neste landing er på en norsk eller utenlandsk landingsplass.

Det skal ikke svares avgift for transferpassasjerer.

Det svares ikke avgift for ambulanseflyginger.

For øvrig gjelder tilsvarende alle presiseringer og unntak som for passasjeravgiften, jf. kapittel III.

## **Kapittel V. Avgift til lufthavneier for håndtering av brukt flyavisingsvæske (avisingsavgift)**

### **§ 5-1. Formålet med avisingsavgiften**

Formålet med dette kapittel er å fastsette bestemmelser for en avgift som skal gi lufthavneier kostnadsdekning for håndtering av brukt flyavisingsvæske.

### **§ 5-2. Definisjoner**

Med håndtering menes i dette kapittel transport, mellomlagring, behandling, destruksjon eller annen sluttdisponering av brukt flyavisingsvæske etter at denne er samlet opp av lufthavneier. Som sluttdisponering regnes rensing av oppsamlet flyavisingsvæske i rensaneanlegg, gjenvinning til ny flyavisingsvæske eller til ren glykol, destruksjon ved forbrenning og lignende.

### **§ 5-3. Beregningsgrunnlag**

For lufthavner hvor avgift skal betales etter dette kapittel skal lufthavneier ha utarbeidet et beregningsgrunnlag for avgiften. Den som etter forskriftens § 1-2 plikter å betale avgift skal gjøres kjent med lufthavneiers beregningsgrunnlag før avgift kreves ved den enkelte lufthavn.

I beregningsgrunnlaget skal de faktiske driftskostnader og kapitalkostnader som gjelder for den enkelte lufthavn i direkte tilknytning til håndtering av brukt flyavisingsvæske inngå.

Avgiften skal beregnes slik at den gir kostnadsdekning for den tjenesten lufthavneier yter ved håndtering av brukt flyavisingsvæske.

### **§ 5-4. Beregningsmåte**

Avgiftssatsen etter dette kapittel skal fastsettes som et bestemt antall kroner pr. kg brukt glykol, fastsatt på grunnlag av de faktiske driftskostnader og kapitalkostnader ved den enkelte lufthavn.

Lufthavneier skal snarest mulig og senest innen 31. desember hvert år gi den som skal betale avgift etter dette kapittel en stipulert avgiftssats i henhold til budsjett for inneværende avisings sesong, som regnes fra 1. juli til 30. juni etterfølgende år.

Den som skal betale avgiften skal ha innsynsrett i de regnskapene som ligger til grunn for lufthavneiers beregning av avgift etter dette kapittel. Regnskapene skal være transparente og ikke uten særlig grunn endres mellom avisings sesongene.

### **§ 5-5. Beregningsperiode**

Avgiften som skal betales etter dette kapittel skal avregnes av lufthavneier etter hver avisings sesong.

Lufthavneier kan foreta à konto avregning gjennom avisings sesongen basert på stipulert eller beregnede driftskostnader og kapitalkostnader.

## **Kapittel VI. Bestemmelser om avgiftsbetaling, tilbakebetaling m.m.**

### **A. Opplysningsplikt og vektberegning**

#### **§ 6-1. Opplysningsplikt og vektberegning**

Avinor AS kan kreve at operatør av avgiftspliktig luftfartøy fremlegger dokumentasjon fra norsk eller utenlandsk myndighet for at de vektene som oppgis som grunnlag for beregning av avgifter etter denne forskriften er av en slik karakter som det fremgår av den



enkelte bestemmelsen. For vektgrunnlag til beregning av startavgift kan Avinor AS kreve at operatør av avgiftspliktig luftfartøy fremlegger luftdyktighetsbevis og flyhåndbok.

## **B. Betaling, kreditt mv.**

### **§ 6-2. Oppgjørsform**

Betaling av start-, passasjer- og underveisavgift samt andre avgifter eller godtgjørelser hjemlet i dette regulativ, skal som hovedregel skje som betaling etter fakturering. Avinor AS kan fastsette annen ordning for avgiftsbetalingen.

Avinor AS kan kreve bankgaranti (satt i forhold til operatørens trafikkvolum basert på en trafikkperiode som Avinor AS finner det relevant å anvende) eller annen sikkerhetsstillelse for rettidig avgiftsbetaling.

### **§ 6-3. Kreditt og rapporteringsformat**

Kreditt er betinget av at operatøren gir opplysninger om og betaler for alle luftfartøy som benytter operatørens kallesignal.

Eier eller bruker av luftfartøy plikter før og etter hver flygning å gi slike opplysninger som Avinor AS og Oslo Lufthavn AS trenger for å utføre avgiftsberegning, jf. luftfartsloven § 13a-1, samt de opplysninger som Avinor AS og Oslo Lufthavn AS trenger for å rapportere statistikk til Statistisk Sentralbyrå, pålagt med hjemmel i Statistikkloven. Opplysninger om flybevegelser skal rapporteres elektronisk både som IATA-meldinger og på et DTS-format innenfor tidsfrister bestemt av Avinor AS. DTS (Daily Traffic Survey) er et fil-format definert av Avinor AS for rapportering av daglige flybevegelser og annen informasjon nødvendig for beregning av avgifter og utarbeidelse av statistikk.

Endringer i format formidles senest 30 dager før neste leveringsfrist.

Endringer i leveringstidspunkt og hyppighet formidles senest 60 dager før ikrafttreden.

For selskap med lite trafikkvolum kan Avinor AS dispensere fra kravet om å rapportere elektronisk i DTS-format.

### **§ 6-4. Oslo Lufthavn AS' myndighet**

Oslo Lufthavn AS anvender reglene i § 6-1 til § 6-3 for så vidt gjelder trafikk på Oslo lufthavn Gardermoen.

Som sikkerhet for avgifter knyttet til trafikk på Oslo lufthavn Gardermoen, kan Oslo Lufthavn AS kreve en egen bankgaranti av operatøren utover det som Avinor AS eventuelt har krevd til dekning for avgifter på statens landingsplasser.

## **C. Betaling av årsavgifter**

### **§ 6-5. Gyldighetsdato**

For betaling av årsavgifter i denne forskrift er årskortets første gyldighetsdag bestemmende for hvilken avgiftssats som skal anvendes.

### **§ 6-6. Oppgjørsform**

Årsavgift kan betales via kredittkortselskap med samarbeidsavtale eller til Avinor AS' sentrale bankkonto.

Ved anmodning om utstedelse/fornyelse av årskort for startavgift, må det gis følgende opplysninger:

Hva avgiften gjelder.

Luftfartøyets nasjonalitets- og registreringsmerke samt høyeste sertifiserte startvekt som nevnt i § 2-1.

Eierens og/eller brukerens navn og adresse.

#### **D. Reaksjonsmidler ved manglende eller for sen betaling**

##### **§ 6-7. Reaksjoner ved manglende betaling eller sikkerhetsstillelse**

Dersom avgifter som påløper i forbindelse med luftfartøyets landing, opphold på, eller avgang fra plassen ikke blir betalt til fastsatt tid eller tilstrekkelig sikkerhet stilt, kan fartøyet i samsvar med luftfartslovens bestemmelser hindres i å forlate plassen før betaling har funnet sted eller tilstrekkelig sikkerhet er stilt, jf. lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 13-2.

Avgifter som fastsettes etter luftfartsloven er tvangsgrunnlag for utlegg.

Er avgift ikke betalt rettidig, kan eier eller bruker av luftfartøyet nektes fortsatt bruk av norsk territorium og/eller norske lufthavner.

##### **§ 6-8. Forsinkelsesrente**

Ved for sen innbetaling av avgift etter denne forskriften, svares forsinkelsesrente etter lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m.

#### **E. Adgang til å frafalle påløpte avgifter**

##### **§ 6-9. Frafall av avgift**

Avinor AS kan ved sletting i Norges luftfartøyregister, og etter søknad, helt eller delvis frafalle/tilbakebetale årsavgift. Beløp under kr 20 000,- refunderes ikke.

Dersom det fattes vedtak i medhold av § 6-7 som innskrenker et luftfartøys bruk av en landingsplass, gir dette ikke grunnlag for tilbakebetaling av årsavgift.

### **Kapittel VII. Ikrafttredelse**

#### **§ 7-1. Ikrafttredelse**

Forskriften trer i kraft 1. januar 2013.

Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 7. november 2011 nr. 1081 om avgifter på lufthavnene til Avinor AS.

#### **Vedlegg**

*DTS formatbeskrivelser*

*Felt 1:* Recordtype = 5.

*Felt 2:* Kallesignal.

*Felt 3:* Dato avgang – UTC.

*Felt 4:* Avgangsplass – DEP.  
*Felt 5:* STD – Scheduled Time of Departure – UTC.  
*Felt 6:* ATD – Actual Time of Departure/Off-block Time) – UTC.  
*Felt 7:* Forsinkelse.  
*Felt 8:* Dato ankomst – UTC.  
*Felt 9:* Destinasjon – ARR.  
*Felt 10:* STA – Scheduled Time of Arrival – UTC.  
*Felt 11:* ATA – UTC.  
*Felt 12:* Registreringsmerke.  
*Felt 13:* Flygningens art.  
*Felt 14:* Total Persons On Board.  
*Felt 15:* Crew, aktiv.  
*Felt 16:* Crew, passiv.  
*Felt 17:* Tjenestereisende.  
*Felt 18:* Infants.  
*Felt 19:* Passasjerer avreist fra avgangsplass (lokalt påstigende).  
*Felt 20:* Passasjerer avreist i transfer.  
*Felt 21:* Passasjerer avreist i transitt.  
*Felt 22:* Passasjerer ankommet destinasjon (Avstigende).  
*Felt 23:* Frakt lastet.  
*Felt 24:* Frakt losset.  
*Felt 25:* Post lastet.  
*Felt 26:* Post losset.  
*Felt 27:* International eller Domestic.  
*Felt 28:* Domestic leg of international flight.  
*Felt 29:* Passasjerer til utland.  
*Felt 30:* Kommentarer og diverse.  
*Felt 31:* Unik ID.

#### *IATA-meldinger*

Grunnregler for bruk av IATA-meldinger:

1. Alle planlagte flighter skal meldes inn til Avinor vha. SSIM fil eller SSM/ASM format.
2. Alle oppdaterte flight-tider skal meldes inn til Avinor.
3. Alle IATA-meldinger skal sendes til Avinors sentrale trafikkinformasjonsenhet OSLNNOYA.

4. Alle IATA-meldinger som sendes til OSLNOYA skal være i henhold til siste versjon av IATA Airport Handling Manual (AHM) og IATA Standard Schedule Information Manual (SSIM).
5. Rapporteringen skal inkludere korrekte data for antall passasjerer og kilogram frakt og post for alle ankomster og avganger. Data skal rapporteres pr. flight nummer og dato.

*Følgende IATA-format støttes, og data skal brukes til følgende formål:*

<b>Formål</b>	<b>Format</b>	<b>Beskrivelse</b>	<b>Tidsfrist</b>
Rute-planer	SSIM	IATA Filformat for presentasjon av komplette sesongplaner, inkludert alle flighter, for en operatør for en avgrenset tidsperiode.	3 uker i forkant av sesongskifte.
	SSM (Standard Schedules Message Procedure)	IATA meldingsformat for rapportering av permanente tillegg og/eller endringer til originale sesongplaner.	Senest 24 timer før avgang.
	ASM (Ad-hoc Schedules Message)	IATA meldingsformat for rapportering av midlertidige/tidsbegrensede avvik fra den opprinnelige sesongplanen.	Senest 6 timer før avgang.
Fly-bevegelser	MVT (Aircraft movement message)	IATA meldingsformat for rapportering av avgangstider, ankomsttider og forsinkelser.	Avgangs og ankomstmelding skal sendes umiddelbart etter avgang eller ankomst Forsinkelsesmeldinger skal sendes så snart de er kjent.
	MVA (Aircraft movement message)	IATA meldingsformat for rapportering av avgangstider, ankomsttider og forsinkelser, automatisk sendt direkte fra det enkelte flyindivid (f.eks. ACARS).	Avgangs og ankomstmelding skal sendes umiddelbart etter avgang eller ankomst Forsinkelsesmeldinger skal sendes så snart de er kjent.
	DIV (Aircraft Diversion Message)	IATA meldingsformat for rapportering av avledninger fra den opprinnelige flightruten.	Skal sendes så snart endring er kjent.
Passasjer/last	SLS (Statistical Load Summary)	IATA meldingsformat for rapportering av passasjertall, bagasje, frakt og post.	Umiddelbart etter avgang.
	LDM (Loadmessage)	IATA meldingsformat for	Umiddelbart etter

		rapportering av passasjertall og vekt.	avgang.
	PTM (Passenger Transfer Message)	IATA Meldingsformat for rapportering av transferpassasjerer.	Umiddelbart etter avgang.