

Forskrift om avgifter vedrørende statens luftfartsanlegg og – tjenester (takstregulativet)

Fastsatt av Samferdselsdepartementet ... november 2009 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 7-26 og § 15-4.

Kapittel I. Alminnelige bestemmelser

§ 1-1. For flyginger på statens 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

Underveisavgift

Avisingsavgift.

Ved beregning av avgift avrundes beløpet til nærmeste hele krone.

§ 1-2. 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.

(1) 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 § 5-1, 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.

(2) 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. 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 slik som definert i «Rammeavtale mellom Forsvarsdepartementet og Samferdselsdepartementet om fordeling av ansvar og utgifter ved statens flyplasser m.v.» datert 17. og 29. september 1999 samt «Samarbeidsavtale mellom Forsvaret og Avinor om fordeling av ansvar og utgifter ved statens flyplasser», datert 1. juli 2004.
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. Startavgift betales for start(er) av flyging(er).

B. Avgift for enkeltflyginger

§ 2-2.

(1) Startavgift for luftfartøy med høyeste tillatte startvekt som overstigende 8 000 kg i følge nasjonalt luftfartøyregister eller annet tilsvarende offisielt dokument er

- (a) kr 96,00 per påbegynt 1 000 kg for den del av flyvekten som ikke overstiger 100 000 kg, og
- (b) kr 48,00 per påbegynt 1 000 kg for den del av flyvekten som overstiger 100 000 kg.

(2) Satsene i første ledd gjelder også for luftfartøy i regelbundet passasjertrafikk (inkludert seriemessig charter) selv om fartøyet har høyeste tillatt startvekt 8 000 kg eller lavere. Jf. § 3-1, 1. og 2. ledd.

(3) Startavgift for luftfartøy med høyeste tillatte startvekt 2 000 kg eller mindre ifølge nasjonalt luftfartøyregister eller annet tilsvarende offisielt dokument:

Høyeste tillatte startvekt (kg)	Kr
0-1 000	164
1 001-1 500	200
1 501-2 000	274

(4) Startavgift for luftfartøy med høyeste tillatte startvekt mellom 2 001 kg og 8 000 kg ifølge nasjonalt luftfartøyregister eller annet tilsvarende offisielt dokument:

2 001-2 500	182
2 501-3 000	212
3 001-4 000	314
4 001-5 000	397
5 001-6 000	477
6 001-7 000	798
7 001-8 000	1 121

(5) 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.

(6) Ingen avgift i denne paragraf skal underskride minimumsavgiften, kr 164,-. Det gis ikke rabatt på minimumsavgiften.

§ 2-3. For kontinentalsokkelflyging med start på Stavanger lufthavn Sola, Bergen lufthavn Flesland og Kristiansund lufthavn Kvernberget, betales avgift med kr 9 729,- for luftfartøy over 15 000 kg maksimal tillatt startvekt og kr 7 097,- for luftfartøy under denne vekt.

For øvrige landingsplasser settes startavgiften ved flyging til kontinentalsokkelen til kr 4 195,- uansett startvekt.

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

§ 2-4. Ved bruk av flysikringstjeneste ved start på landingsplass utenom de som er omfattet av dette regulativ, men med bruk av flysikringstjeneste som befinner seg på en nærliggende landingsplass omfattet av dette regulativ, skal det betales pr. start:

Høyeste tillatt startvekt (kg)	Kr
8 000-10 000	252
10 001-25 000	1 109
25 001-1	1 535

§ 2-5. 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/inn-utlasting 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

§ 2-6. Årskort kan løses for luftfartøy som ikke benyttes til lisensiert ervervsmessig lufttransport og som ikke overstiger 2 000 kg høyeste tillatte startvekt. 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 tillatte startvekt.

Årskort kan løses for skolefly under 2 000 kg høyeste tillatte startvekt som eies eller brukes av operatør i lisensiert ervervsmessig lufttransport.

Årskortet gjelder fra og med 1. januar ev. 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. § 7-5 og § 7-6.

§ 2-7. Årsavgiften beregnes etter følgende satser:

Høyeste tillatt startvekt (kg)	Kr
0-500	3 196
501-1 000	4 722
1 001-1 100	6 715
1 101-1 200	7 769
1 201-1 300	8 940
1 301-1 400	9 997
1 401-1 500	11 053
1 501-1 600	18 673
1 601-1 700	19 941
1 701-1 800	21 208
1 801-1 900	22 458
1 901-2 000	23 618

For amatørbygde fly og «veteranfly », i vektgruppen 1 101-5 700 kg høyeste tillatte startvekt, settes årskortavgiften til kr 6 715,-.

§ 2-8. 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.

§ 2-9. Årskortet kan ikke brukes på Oslo lufthavn Gardermoen og Ørland.

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

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

D. Ukekort (Weekly Season Card)

§ 2-10. For utenlandsk registrert luftfartøy, hvis høyeste tillatte startvekt ikke overstiger 2 000 kg, kan det løses ukekort til dekning av startavgifter under forutsetning av at flygingene ikke skjer i ervervsøyemed.

§ 2-11. 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.

§ 2-12. Avgiften for ukekortet er kr 675,- for luftfartøy i vektgruppen 0-1 500 kg, og kr 1 776,- 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.

§ 2-13. Bestemmelsen om årskort i § 7-5 gjelder tilsvarende for ukekort.

§ 2-14. Erlagt avgift tilbakebetales ikke.

E. Fritak av startavgift

§ 2-15. 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

§ 2-16. For flyginger med start fra Bodø lufthavn betales det følgende tillegg til den startavgift som fremkommer av § 2-2 til § 2-4:

- a) For ikke-støysertifiserte jetdrevne luftfartøy, kr 3 829,- pr. start.
- b) For jetdrevne luftfartøy sertifisert etter ICAO-konvensjonens Annex 16, kapittel 2, kr 1 914,- pr. start.

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

Bestemmelsen om reduksjon etter § 2-15 kommer ikke til anvendelse.

§ 2-17. 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 § 2-5 samt § 2-16. Satsen pr. landing settes lik satsen pr. start. Svalbard lufthavn Longyear er unntatt fra dette tillegget.

Bestemmelsen om reduksjon etter § 2-15 kommer ikke til anvendelse på Oslo lufthavn Gardermoen.

Kapittel III. Passasjeravgift

§ 3-1. Passasjeravgiften betales for hver start for luftfartøy som overstiger 8 000 kg høyeste tillatte startvekt etter reglene i de etterfølgende paragrafer under kapittel III. Dette gjelder også for luftfartøy i regelbundet trafikk (inkludert seriemessig charter) selv om fartøyet har høyeste tillatte startvekt 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. Ved kontinentalsokkelflyging, jf. § 2-3, skal det ikke betales avgift på flyginger fra Stavanger lufthavn Sola, Bergen lufthavn Flesland og Kristiansund lufthavn Kvernberget.

§ 3-3. Avgift betales med kr 44 for hver avreisende passasjer, herunder transferpassasjer og ikke-betalende passasjerer.

Avgift svares ikke for:

- Reiser som et flyselskaps ansatte foretar i tjenesteøyemed med selskapets egne fly.
- 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.
- Passasjerer under 2 år.
- Transittpassasjerer.

§ 3-4. Definisjoner:

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

§ 3-5. For at transfer/transitt skal godkjennes som kriterier i denne sammenheng, må reisen foretas sammenhengende og fortløpende, dvs. såkalt « next connection » må benyttes. Videre må ikke passasjerer forlate lufthavnen.

§ 3-6. For beregning av avgifter etter dette kapittel, skal operatøren før avgang oppgi grunnlaget for beregningen. Dersom dette ikke foreligger, vil avgift bli utferdiget i henhold til det normale antall seter som flytypen har. Ved ettertidsdeklarerer av avgiften, jf. § 7-2, gjelder det tilsvarende med hensyn til Avinor AS/Oslo Lufthavn AS' rett til å utfakturere etter antall seter. Det vil ikke på et senere tidspunkt enn avgangstidspunktet for innkreving eller det av Avinor AS fastsatte tidspunkt for fakturering av flygingen, bli foretatt refusjoner av utferdiget avgift basert på antall seter i henhold til denne paragraf, selv om riktig passasjerdeklarasjon da skulle bli framlagt.

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 § 7-2, 2. 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) etter følgende beskrivelser:

- a) Det skal sendes melding om alle flybevegelser flyselskapet utfører, i henhold til IATA Airport Handling Manual (AHM), Passenger Services Conference resolutions Manual og IATA Standard Schedule Information Manual (SSIM).
- b) Rapporteringen skal inkludere korrekte data for antall passasjerer og kilogram med frakt og post for alle ankomster og avganger. Dataene skal rapporteres elektronisk pr. flight nummer via LETIS på følgende IATA meldingsformater:

Ruteplaner:	SSM - Standard Schedules Messages (SSIM chapter 4)
	ASM - Ad Hoc Schedules Message (SSIM chapter 5)
Flybevegelser:	MVT - Aircraft Movement Message (AHM 780)
	DIV - Aircraft Diversion Message (AHM 781)

Passasjer/last: LDM - Loadmessage (AHM 583)
PTM - Passenger Transfer Message (RP 1718)
PSM - Passenger Service Message (RP 1715)
Statistikk: SLS - Statistical Load Summary (AHM 588)

Avinor kan innføre nye meldingsformater.

- c) Flyselskapet har 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.
- d) Dersom trafikkmeldingene etter dette punkt ikke kan tolkes av Avinors trafikkinformasjonsystem (LETIS), vil Avinor sende feilmelding til (en på forhånd avtalt e-postadresse). Det skal da snarest og innen 24 timer etter mottatt feilmeldingen sendes korrekt data.

Kapittel IV. Sikkerhetsavgift

§ 4-1. Avgift kr 60,- 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. Underveisavgift

A. Generelt

§ 5-1. For luftfartøy skal det for hver flyging innenfor luftrommet som utgjøres av norske flygeinformasjonsregioner (FIR) betales underveisavgift for de luftfartsanlegg og/eller- tjenester som stilles til rådighet for eier eller bruker av luftfartøy i henhold til bestemmelsene i dette kapittel og bestemmelsene i forskrift 21. desember 2007 nr. 1704 om avgift på visse flysikringstjenester. Fritak fra plikten til å betale underveisavgift reguleres i sistnevnte forskrift.

§ 5-2. Enhetssatsen for underveisavgiften fastsettes på grunnlag av bestemmelsene i forordning (EF) nr. 1794/2006 av 6. desember om fastsettelse av en felles avgiftsordning for flysikringstjenester (avgiftsforordningen) slik denne er gjennomført i norsk rett ved forskrift om avgift på visse flysikringstjenester. Beregning av underveisavgift for den enkelte flyging skjer i henhold reglene i avgiftsforordningen

og reglene nedenfor. Innkreving av underveisavgiften skjer i henhold til reglene i denne forskriften.

Eurocontrol beregner og krever inn underveisavgift for enkeltflygninger i avgiftssone A nr. 1 slik denne er definert i vedlegget til forskrift om avgifter på visse flysikringstjenester. Avinor AS beregner og krever inn underveisavgiften for enkeltflygninger i avgiftssone A nr. 2 slik denne er definert i samme vedlegg.

Avinor AS plikter å publisere den fastsatte enhetssatsen for underveisavgiften for hver av de to avgiftssonene nevnt i annet ledd. I tillegg skal Avinor AS publisere tilsvarende enhetssatser for de øvrige medlemslandene i Eurocontrol. Publiseringen skal skje på en måte som gir brukerne av luftrommet en reell mulighet til å gjøre seg kjent med enhetssatsen.

B. Tilleggsbestemmelser for flygninger hvor avgift beregnes og innkreves av Eurocontrol

§ 5-3. For beregning og innkreving av underveisavgiften etter § 5-2 tar Eurocontrol et administrasjonsgebyr. Avinor AS skal sørge for at satsen for administrasjonsgebyret til enhver tid er offentlig tilgjengelig.

§ 5-4. Dersom en konvensjonsstat ikke bestemmer annet, skal avgiftssatsen beregnes på nytt hver måned ved å anvende gjennomsnittlig kurs for veksling mellom EUR og nasjonal valuta for måneden før den måned da flygingen finner sted.

Gjeldende valutakurs skal være månedens gjennomsnittlige sluttkurskurs beregnet av Reuters på grunnlag av den daglige kjøpskursen.

§ 5-5. Den som var luftfartøyets operatør på det tidspunkt flygingen fant sted, er ansvarlig for å betale avgiften. Dersom operatørens identitet er ukjent, skal luftfartøyets eier betraktes som operatør, med mindre eieren kan godtgjøre hvem som var operatør.

§ 5-6. Avregning av avgiften skal finne sted i EUR.

Beløpene som angis på fakturaen skal innbetales til Eurocontrol i Brussel.

Eurocontrol vil likevel anse at betaleren har oppfylt sin forpliktelse dersom vedkommende foretar innbetalingen til en bankkonto åpnet i en stat som er medlem av Eurocontrol eller i en annen stat. Vedkommende bank skal være utpekt av et organ som er kompetent til det under Eurocontrolkonvensjonen.

Avgiftsbeløpet påløper samme dag som en flyging gjennomføres. Betaling til Eurocontrol må skje senest 30 dager etter fakturadato.

§ 5-7. Avgiftsbeløpet innbetales i EUR.

En betaler som er borger i en avtalestat, kan, når han foretar innbetaling til en utpekt bankinstitusjon i staten der han er borger, likevel innfri gjelden i vedkommende stats konvertible valuta.

Når en betaler som benytter seg av muligheten omhandlet i annet ledd, skal omregningen av beløpet i EUR til nasjonal valuta skje på grunnlag av gjeldende valutakursnotering for handelstransaksjoner på den dato og på det sted betalingen skjer.

§ 5-8. Betaling betraktes som mottatt av Eurocontrol på den valuteringsdato da skyldig beløp blir kreditert Eurocontrols angitte bankkonto. Valuteringsdato skal være den dato da beløpet er disponibelt for Eurocontrol.

§ 5-9. Med innbetalingen skal det følge en oversikt med referanser, datoer og beløp i EUR for betalte regninger og fratrukne tilgodehavender. Kravet om å vise regningsbeløpene i EUR gjelder også for betalere som benytter seg av muligheten til å foreta innbetalingen i nasjonal valuta.

Når en innbetaling ikke er vedlagt opplysningene som angitt i første ledd, og det derfor ikke framgår at innbetalingen gjelder en eller flere bestemte regninger, vil Eurocontrol anvende betalingen først til dekning av påløpte renter, og deretter til dekning av den eldste ubetalte regning.

§ 5-10. Klager som gjelder fakturaer må framsettes skriftlig eller elektronisk til Eurocontrol på en slik måte som Eurocontrol på forhånd måtte ha godkjent. Klagen må være mottatt av Eurocontrol senest 60 dager etter fakturadatoen.

Klagen må være begrunnet, og bør være vedlagt relevant underlagsmateriale.

Innlevering av klage gir ikke klageren rett til å gjøre fradrag i den aktuelle regning, med mindre Eurocontrol har gitt ham tillatelse til å gjøre dette.

Når Eurocontrol og en bruker begge er debitor og kreditor i sitt mellomværende, skal det ikke foretas motregning uten at Eurocontrol på forhånd har sagt seg enig.

§ 5-11. Enhver avgift som ikke er betalt innen siste betalingsdag skal forøkes av en sats fastsatt av et organ som er kompetent i henhold til Eurocontrol-konvensjonen og offentliggjort av Avinor AS. Forsinkelsesrenten beregnes dag for dag av forfalt og ubetalt beløp.

Renten beregnes og innkreves i EUR.

§ 5-12. Når en debitor ikke har betalt det skyldige beløp, kan det treffes tiltak med sikte på å fullbyrde inndrivelsen.

Kapittel VI. Avgift til lufthavneier for håndtering av brukt flyavisingsvæske (avisingsavgift)

§ 6-1. Formålet med dette kapittel er å fastsette bestemmelser for en avgift som skal gi lufthavneier kostnadsdekning for håndtering av brukt flyavisingsvæske.

§ 6-2. 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 renseanlegg, gjenvinning til ny flyavisingsvæske eller til ren glykol, destruksjon ved forbrenning og lignende.

§ 6-3. 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.

§ 6-4. 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 avisingssesong, 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 avisingssesongene.

§ 6-5. Avgiften som skal betales etter dette kapittel skal avregnes av lufthavneier etter hver avisingssesong.

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

Kapittel VII. Bestemmelser om avgiftsbetaling, tilbakebetaling m.m.

A. Betaling, kreditt mv.

§ 7-1. 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.

§ 7-2. 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 flyging å gi slike opplysninger som Avinor AS og Oslo Lufthavn AS trenger for å utføre avgiftsberegning, jf. luftfartslovens § 13-4. Opplysninger om flybevegelser for selskaper med rutetrafikk skal rapporteres elektronisk 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 riktig beregning av avgifter.

Endringer i format formidles senest 30 dager før neste leveringsfrist.

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

Avinor AS kan for selskap med lite trafikkvolum dispensere fra kravet om rapportering elektronisk på DTS-format.

§ 7-3. Ovennevnte regler vedrørende betaling, kreditt mv. som gjelder trafikken på Oslo lufthavn Gardermoen, administreres selvstendig av Oslo Lufthavn AS.

§ 7-4. Som sikkerhet for avgifter vedrørende 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.

B. Betaling av årsavgifter

§ 7-5. For betaling av årsavgifter i denne forskrift legger Avinor AS til grunn årskortets første gyldighetsdag som avgjørende for hvilken avgiftssats som skal anvendes.

§ 7-6. 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 tillatte startvekt.

Eierens og/eller brukerens navn og adresse.

C. Reaksjonsmidler ved manglende eller for sen betaling

§ 7-7. 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.

§ 7-8. 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., og lik denne renten til enhver tid. Dette gjelder imidlertid ikke for underveisavgiften som innkreves av EUROCONTROL, som har egen regel for forsinkelsesrenter, jf. § 5-11.

D. Adgang til å frafalle påløpte avgifter

§ 7-9. Avinor AS kan ved slettelse i Norges Luftfartøyregister, og etter søknad, helt eller delvis frafalle/tilbakebetale årsavgift. Beløp under kr 20.000,- refunderes ikke.

Fastsettes bestemmelser som innskrenker et luftfartøys bruk av en landingsplass, gir dette ikke grunnlag for tilbakebetaling av årsavgift.

Kapittel VIII. Ikrafttredelse

§ 8-1. Denne forskriften trer i kraft 1. januar 2009.

Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 22. november 2007 nr. 1278 om avgifter vedrørende statens luftfartsanlegg og -tjenester (takstregulativet).