



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Iflg. høringsliste

Deres ref.

Vår ref.
11/1682

Dato
05.07.2012

Lufthavnavgifter for Avinors lufthavner 2013

Vedlagt følger utkast til forskrift om avgift på lufthavnene til Avinor AS for 2013.

Samferdselsdepartementet ber om merknader til forslaget **innen fredag 14. september 2012.**

1. Forslåtte lufthavnavgifter i 2013

Tabell 1: Avgifter 2012 & 2013

År	Avgiftsatser		2013
	2012	Endring	
Securityavgifter	54	1,85 %	55
Startavgifter	70	1,43 %	71
Passasjeravgifter			
innland	46	2,17 %	47
utland	60	1,67 %	61
Startavgift kontinentalsokkelen	6 840	1,70 %	6 956

Sikkerhetsavgiften

Sikkerhetsavgiften (securityavgiften) foreslås økt fra 54 til 55 kroner per passasjer. Kostnader for 2013 vil øke som følge av kontraktsfestet økning i timepriser for innleide securitytjenester. Dette slår ut i en betydelig økning i posten «andre driftskostnader» i prognostisert resultatoppstilling for security i tabell 2 nedenfor.

Tabell 2: Security - prognostisert resultatoppstilling

År	P 2012	P 2013 (konstant volum)	P 2013 (volumendring)
Securityavgifter	1 087 486 797	1 107 625 441	1 150 570 607
Øvrige og kommersielle inntekter	2 350 000	2 408 750	2 408 750
Sum driftsinntekter	1 089 836 797	1 110 034 191	1 152 979 357
Refunderbare kostnader	-200 000		-
Lønn og personalkostnader	-91 391 931	-94 640 979	-94 640 979
Andre driftskostnader	-883 107 592	-925 868 874	-925 868 874
Interne kjøp	-21 929 627	-22 645 065	-22 645 065
Sum driftskostnader	-996 629 150	-1 043 154 918	-1 043 154 918
Avskrivninger	-83 797 794	-84 589 764	-84 589 764
EBIT (driftsresultat etter avskrivninger)	9 409 853	-17 710 490	25 234 676
Finanskostnader	-13 860 000	-13 560 000	-13 560 000
Resultat før skatt	-4 450 147	-31 270 490	11 674 676

Tabellen ovenfor illustrerer hvordan security inntekter og kostnader forventes å utvikle seg i 2012 og 2013. Kolonnen for 2012 viser hva resultatet ville vært dersom securityavgiften var 54 kroner gjennom hele året. I regnskapet for 2012 vil årsresultatet for security være negativt med i størrelsesorden 105 millioner kroner på grunn av midlertidig redusert securitysats på 47 kroner. Nedgangen skyldtes at det hadde bygget seg opp en overdekning ved inngangen til 2012.

Prognosen for 2013 tar utgangspunkt i at vi går inn i 2013 med null i over-/underdekning i securityregnskapet. Securityavgiften for 2013 er beregnet slik at inntektene dekker prognostiserte kostnader for 2013 forutsatt 4,2 prosent volumvekst.

Startavgiften – herunder eventuell avtrapping av bunnfradraget

Hovedsatsen for startavgiften foreslås økt med 1,43 prosent, fra 70 til 71 kroner per tonn for maksimal avgangsvekt.

I forbindelse med omgjøring av startavgiften i 2010 ble det innført et bunnfradrag i startavgiften. Det vil si at det ikke betales avgift for de første seks tonnene av flyets vekt. Ordningen ble innført midlertidig for å redusere avgiftsbelastningen for mindre fly som følge av at startavgiften ble delt opp i en startavgift og en terminalavgift (TNC - Terminal Navigation Charge eller tårnavgift).

Departementet har ikke tatt endelig stilling til den videre skjebnen for bunnfradraget, og ønsker derfor å legge frem to alternativer:

- Bunnfradraget beholdes slik det er i dag. De ulike tabellene i dette brevet der dette er relevant bygger på denne forutsetningen. Det samme gjelder det vedlagte forskriftsutkastet.

- b) Bunnfradraget fjernes gradvis over to eller flere år - for eksempel slik at det kuttes til det halve i 2013 og fjernes helt i 2014 dersom det tas over to år, eller det kuttes til tre fjerdedele i 2013, det halve i 2014,osv. dersom det tas over fire år.

Basert på den økningen i hovedsatsen som er nevnt ovenfor innebærer dette at en får følgende avgiftssatser for de enkelte vektintervallene med Alternativ a dersom man samtidig forutsetter at det samlede provenyet ikke skal endres:

- Kroner 71 per tonn mellom 6 og 75 tonn
- Kroner 35,50 per tonn mellom 75 og 150 tonn
- Kroner 14,20 per tonn over 150 tonn.

Dersom man i Alternativ b tenker seg et halvert bunnfradrag i 2013 vil forutsetningen om å ikke ender det samlede provenyet gi følgende avgiftssatser i de enkelte vektintervallene:

- Kroner 67 kroner per tonn mellom 3 og 75 tonn
- Kroner 33,50 per tonn mellom 75 og 150 tonn
- Kroner 13,40 per tonn over 150 tonn.

Startavgiften for flygninger til kontinentalsokkelen foreslås økt i takt med SSB sine anslag for KPI-vekst for 2013 (1,7 prosent per 5. juni 2012).

Departementet oppfordrer høringsinstansene til å redegjøre for konsekvensene av de ulike alternativene som er foreslått ovenfor i sine høringsuttalelser.

Sertifisert vektkategori som grunnlag for beregning av startavgift

Enkelte flytyper er i sin typegodkjenning sertifisert for flere kategorier av maksimal avgangsvekt avhengig av type operasjon flyet skal utføre. For en Boeing 737 kan for eksempel de maksimale avgangsvektene variere mellom 63999 kg, 69999 kg og 78999 kg. Det har på bakgrunn av dette forhold oppstått en problemstilling med hensyn til hvilken kategori maksimal avgangsvekt som skal legges til grunn for beregning av startavgift.

I norsk luftfartøyregister er alle luftfartøy registrert med høyest tillatt maksimal avgangsvekt, og det er denne som brukes for beregning av avgift for norske fly. Men fly registrert i andre land kan være registrert på en lavere kategori maksimal avgangsvekt. Dette kan medføre at like fly sertifisert i luftfartøyregistre i ulike land, kan betale ulik startavgift på tross av faktisk lik vekt ved avgang fra norske lufthavner. For å sikre likebehandling foreslås i forskriftutkastet at Avinor gis rett til å kreve inn nødvendig dokumentasjon fra operatørene for høyest maksimal sertifisert avgangsvekt. Med dette sikres at like fly med lik vekt betaler lik avgift ved avganger fra norske lufthavner. Se utkastet til ny § 6-1.

Passasjeravgiften

Passasjeravgift for innlandsflygninger foreslås økt med 2,17 prosent, fra 46 til 47 kroner.
Passasjeravgift for utlandsflygninger foreslås økt med 1,67 prosent, fra 60 til 61 kroner.

2. Trafikkutvikling og utvikling av trafikkinntekter

I tabell 3 nedenfor illustreres trafikkinntekter fra lufthavnavgiftene gitt at trafikkvolumet holder seg konstant fra 2012 til 2013. Totalt sett foreslås det å øke lufthavnavgiftene med 1,76 prosent, i tråd med SSB sin prognose for KPI vekst for 2013 (per 5. juni 2012).

Tabell 3: trafikkinntekter gitt konstant volum

År	Trafikkinntekter konstant volum (tusen NOK)			
	P 2012	P 2013	Endring fra 2012	Endring fra 2012 (%)
Securityavgifter	1 087 487	1 107 625	20 139	1,85 %
Startavgifter	937 837	951 235	13 398	1,43 %
Passasjeravgifter	1 171 978	1 194 878	22 900	1,95 %
innland	663 829	678 260	14 431	2,17 %
utland	508 149	516 618	8 469	1,67 %
Startavgift kontinentalsokkelen	161 053	163 791	2 738	1,70 %
Passasjeravgifter kontinentalsokkelen	1 490	1 522	32	2,17 %
Totalt luftfartsavgifter	3 359 845	3 419 052	59 207	1,76 %

Dersom man legger denne avgiftsendringen til grunn, vil forholdet mellom proveny fra start- og passasjeravgift holdes tilnærmet konstant.

Tabell 4 nedenfor illustrerer forventet endring i volum som ligger til grunn for beregning av trafikkinntekter. For perioden 2012 til 2013 legges det til grunn en økning i passasjerer som belastes sikkerhetsavgift på om lag 4,22 prosent. Antall belastet MTOW som ligger til grunn for beregning av inntekter fra startavgiften forventes å øke med 1,5 prosent. Videre forventes totalt antall passasjerer som betaler passasjeravgift å øke med 4,19 prosent. Det forventes at volumet for kontinentalsokkelen øker med om lag 2,72 prosent for startavgiftsgrunnlaget og 1,91 prosent for passasjeravgiftsgrunnlaget. Vi understreker at anslagene om trafikkutvikling er svært usikre og er basert på kunnskap per 1. mai 2012.

Tabell 4: Prognostisert volum 2012 & 2013

År	Volum		
	P 2012	Endring	P 2013
Security (passasjerer)	20 071 778	4,22 %	20 919 466
Startavgifter (belastet MTOW)	13 397 676	1,50 %	13 598 641
Passasjerer	22 900 210	4,19 %	23 860 061
innland	14 431 068	4,40 %	15 066 128
utland	8 469 142	3,83 %	8 793 933
Startavgift kontinentalsokkelen	30 466	1,91 %	31 049
Passasjerer kontinentalsokkelen	32 388	2,72 %	33 269

I tabell 5 nedenfor illustreres trafikkinntekter fra lufthavnavgifter gitt at trafikkvolumet utvikler seg slik som beskrevet i tabell 4 ovenfor. Vi vil da se en økning i inntekter fra sikkerhetsavgiften på 5,8 prosent, en økning i startavgifter på 2,95 prosent, og en økning i totale passasjeravgifter på omtrent 6,19 prosent. Inntekter fra startavgift for kontinentalsokkelen forventes å øke med 3,64 prosent, mens inntekter fra passasjeravgifter fra kontinentalsokkelen forventes å øke med 4,95 prosent.

Tabell 5: Trafikkinntekter gitt volumendring

År	Trafikkinntekter gitt volumendring (tusen NOK)			
	P 2012	P 2013	Endring fra 2012	Endring fra 2012 (%)
Securityavgifter	1 087 487	1 150 571	63 084	5,80 %
Startavgifter	937 837	965 503	27 666	2,95 %
Passasjeravgifter	1 171 978	1 244 538	72 560	6,19 %
innland	663 829	708 108	44 279	6,67 %
utland	508 149	536 430	28 281	5,57 %
Startavgift kontinentalsokkelen	161 053	166 923	5 870	3,64 %
Passasjeravgifter kontinentalsokkelen	1 490	1 564	74	4,95 %
Totalt luftfartsavgifter	3 359 845	3 529 099	169 254	5,04 %

Samferdselsdepartementet understreker at prognosene er svært usikre da det er vanskelig å anslå trafikkutvikling i 2013 per i dag.

3. Flysikring

Denne høringen omfatter ikke avgifter for flysikring. For næringen kan det imidlertid være nyttig å vurdere lufthavnavgifter i sammenheng med forventet avgiftsnivå innenfor flysikring i 2013.

Underveisavgiften

Underveisavgiften reguleres i overensstemmelse med det nylig innførte ytelsesregimet (Performance Scheme) med definerte ytelsesmål for kostnadseffektivisering nedfelt i den nasjonale ytelsesplanen for 2012-2014. Planen og ytelsesmålsettingene er forutsatt å skulle være i overensstemmelse med krav som følger av EUs lovgivning på området.

I ytelsesplanen er det angitt en låst enhetssats (Determined Unit Rate - DUR) for 2013 på NOK 465,8 (NOK 2009) basert på prognoser for trafikksammensetning/-utvikling. Dette er en reell nedgang på 3,3% fra 2012 som har tilsvarende DUR på 481,5. Arbeidet med prosessene for fastsettelse og innkreving av underveisavgiften ledes av Eurocontrol og innrettes for å respektere EU-lovgivningen. Medlemslandene og tjenesteleverandørene må rapportere og møte til konsultasjonsmøter (Enlarged Committee for Route Charges) med representanter for luftromsbrukerne for å redegjøre for kostnads- og trafikkutvikling i forhold til antakelser som er lagt til grunn i den nasjonale ytelsesplanen.

Ytelsesregimet innebærer justering av DUR til en fakturerbar enhetssats (Applied Unit Rate) justert for inflasjon og gjennom bestemmelsene om "risk sharing" for trafikksammensetning/-utvikling. I tillegg kommer justering for over-/underdekning

fra år før 2012 under tidligere system for full kostnadsdekning og eventuelle påslag for ukontrollerbare kostnader. Endelig avgiftsfastsettelse for 2013 er derfor et foreløpig estimat som ikke fastsettes før i november/desember 2012. Avinor har foreløpig meldt en betydelig reduksjon for 2013 som følge av disse justeringene og det ligger an til en fakturerbar enhetssats på NOK 436,87 for 2013.

Terminalavgiften (TNC)

Fra 1. januar 2011 ble terminalavgiften innført som egen avgift ved Avinors lufthavner. Avgiftsfastsettelse er definert i samme forskrift, og bygger på samme EU-forordning, som underveisavgiften.

Terminalavgiftssatsen baseres på kostnader og forventet antall tjenesteenheter ved de 4 største Avinor-lufthavnene. Samme avgiftssats er gjort gjeldende ved alle Avinors øvrige lufthavner.

I henhold til foreløpige beregninger forventes en terminalavgift på 1617 kroner per tjenesteenhet sammenlignet med 1857 kroner for 2012, en nedgang på omtrent 13 prosent. Som for underveisavgiften kan avgiftssats endres fram mot november/desember dersom prognoser for kostnader eller trafikkgrunnlag endres.

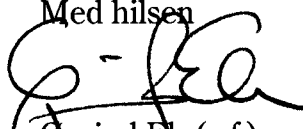
4. Avgifter på militære flyginger

Samferdselsdepartementet, Forsvarsdepartementet, Avinor AS og Forsvaret (Forsvarsbygg) er i ferd med å utforme særskilte forskrifter eller "prislistene" som skal regulere det økonomiske mellomværendet mellom de to sistnevnte innenfor de rammene som følger av "Samarbeidsavtalen mellom Forsvaret og Avinor om flyplass- og flysikringsvirksomhet" inngått i februar 2011. I påvente av at disse forhandlingene skal sluttføres er unntaksbestemmelsen i forskriftens § 1-4 nr. 1 ikke ferdigstilt. Det legges opp til at den endelige ordlyden tilpasses status for forhandlingene når forskriften blir vedtatt.

5. Redaksjonelle endringer

Det er foretatt enkelte redaksjonelle endringer i forskriften sammenlignet med gjeldene forskrift. Formålet er kun å gjøre forskriften mer leservennlig. I tillegg til at alle paragrafer har fått en egen overskrift, er enkelte forskrifter slått sammen. Særlig i kapittel 3 er inndelingen mellom noen av paragrafene endret i tillegg til at rekkefølgen er noe forandret.

Med hilsen



Øyvind Ek (e.f.)
avdelingsdirektør



Trond Kråkenes
seniorrådgiver