



DET KONGELIGE  
FINANSDEPARTEMENT

LS	TKR
38 51 274	
08/638-12	
7630	

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref  
08/638- TKR

Vår ref  
08/4299 J IVA/GFE

Dato  
29.09.2008

### Høring - Takstregulativ for Avinors lufthavner for 2009

FIN viser til SDs brev av 20. august 2008, vedlagt høringsnotat og utkast til forskrift om ovennevnte.

#### *Oversikt over forslag til takstregulativ for 2009*

SD viser til at Avinors generelle finansielle situasjon krever at inntektene justeres i samsvar med den generelle prisutviklingen i samfunnet. Passasjeravgiften og sikkerhetsavgiften foreslås økt utover generell prisvekst, mens de øvrige avgiftene foreslås økt på nivå med generell prisvekst. Forslaget innebærer ifølge SD en total avgiftsøkning på 6,3 pst.

SD oppgir at en økning i passasjeravgiften utover generell prisvekst skyldes at Avinor 26. juli 2008 overtok ansvaret for et helhetlig assistansesystem for passasjerer med redusert mobilitet på flyplassene. Avinor har estimert ekstrakostnadene ved dette til om lag 50 mill. kroner årlig. SD foreslår å dekke de økte kostnadene ved en økning i passasjeravgiften på om lag 3,50 kroner per passasjer.

SD viser videre til at Avinors kontrakt for sikkerhetsarbeid på alle lufthavner utenom OSL skal fornyes med virkning fra mars 2009, og at dette for tiden er under forhandling. Det forventes at timeprisen vil øke med rundt 20 pst., noe som isolert sett vil føre til økte kostnader i størrelsesorden 80 mill. kroner årlig. Økt timepris har ifølge SD sammenheng med at situasjonen i arbeidsmarkedet har endret seg mye fra da dagens avtale ble forhandlet frem. For å dekke de økte kostnadene foreslår SD å øke sikkerhetsavgiften fra 55 til 60 kroner per pax.

### *Ny regulering av underveisavgiften*

1. januar 2008 trådte forskrift 21. desember 2007 nr. 1704 om avgift på visse flysikringstjenester i kraft. Forskriften gjør forordning (EF) nr. 1794/2006 om fastsettelse av en felles avgiftsordning for flysikringstjenester til norsk rett. Det nye regelverket omfatter ifølge SD blant annet fastsettelse av underveisavgiften, som tidligere har vært fullt ut regulert i kapittel 5 i takstregulativet for Avinor. SD påpeker imidlertid at disse regeltekniske endringene ikke i seg selv påvirker nivået på underveisavgiften.

### *Opphevelse av ordning med 90 pst. rabatt på startavgiften*

Med virkning fra 1. januar 2003 føyde SD til en ny rabattbestemmelse i det som nå er § 2-2, syvende ledd i takstregulativet for Avinor AS. Bestemmelsen lyder som følger:

*"Når neste landing vil være på en utenlandsk landingsplass kan Avinor AS gi inntil 90 % reduksjon i de satsene som framgår av denne paragrafen for flygninger fra Haugesund lufthavn Karmøy, Kristiansund lufthavn Kvernberget, Molde lufthavn Årø, Røros lufthavn, Harstad-Narvik lufthavn Evenes og Lakselv lufthavn Banak. Avinor AS kan også utvide ordningen til å gjelde andre lufthavner omfattet av denne forskriften, fastsette nødvendige vilkår for avgiftsreduksjon eller fastsette andre utfyllende gjennomføringsbestemmelser".*

Bestemmelsens primære formål var ifølge SD å utnytte ledig kapasitet på en del av Avinors lufthavner. Fordi en stor del av driftskostnadene på disse lufthavnene er faste, vil nye ruter kunne etableres uten at Avinor pådras vesentlige kostnader, og på den måten øke den samlede inntjeningen i konsernet.

SD viser videre til at etablering av nye direkte ruter fra regionale lufthavner til utenlandske destinasjoner også vil kunne bidra til å avlaste Gardermoen som transittlufthavn, og derfor er i tråd med EU-kommisjonens målsetninger om å sikre en bedre utnyttelse av den samlede kapasiteten i det europeiske lufthavnettnettverket.

Ordnningen ble sett på som en prøveordning da den ble vedtatt. SD konstaterer at ordningen ikke har hatt den effekten den var ment å ha da den ble introdusert. Ifølge SD er det i dag bare én fast rute som faller inn under virkeområdet for bestemmelsen, i tillegg til sesongpregede charterflygninger. Det samlede volumet av flygninger som nyter godt av ordningen må ifølge SD dermed sies å være meget beskjedent sammenlignet med aktiviteten i hele Avinors nettverk.

SD oppgir at ordningens manglende evne til å bidra til etablering av nye ruter har ført til at både Avinor og de norske flyselskapene, representert ved NHO Luftfart, ønsker å oppheve den.

### *Offshoreflygninger*

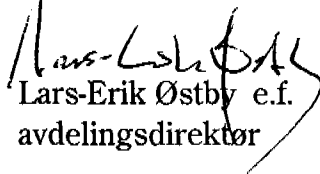
SD viser til at Avinor har tatt opp beregningsmåten av underveisavgift for kontinentalsokkelavgiftene med departementet. Det har oppstått tvil om Avinor er

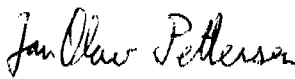
forpliktet til å anvende beregningsreglene i den nye forordningen om avgifter på flysikringstjenester (jf. omtale under "Ny regulering av underveisavgiften") også på underveistjenester som ytes på flyginger til og fra kontinentalsokkelen.

SD vil på et senere tidspunkt sende ut et eget høringsnotat om dette.

FIN har ingen merknader til høringsnotatet eller vedlagte forskrift.

Med hilsen

  
Lars-Erik Østby e.f.  
avdelingsdirektør

  
Jan Olav Pettersen  
underdirektør