

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: LS	S. DPH: MF
13. DES. 2007	
S. NR. OS 744-45	
ARKIV: 7721	AVSKRIFVET



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

**Vår saksbehandler**  
Kjell Arne Johnsen

**Vår dato**  
2007-12-11  
**Deres dato**

**Vår referanse**  
2007/04344-1/559  
**Deres ref**

Høring - utkast til forskrift om avgifter på flysikringstjenester – gjennomføring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1794/2006 av 6. desember 2006 om fastsettelse av en felles avgiftsordning for flysikringstjenester

Vi viser til overnevnte høringsbrev datert den 29.10.2007.

Vedlagt oversendes Avinors kommentarer til denne høringen.

Med vennlig hilsen

Arvid Møll  
Finansdirektør

Kjell Arne Johnsen

Vedlegg: Notat

## KOMMENTARER OG INNSPILL TIL HØRINGSUTKAST TIL FORSKRIFT OM AVGIFT PÅ FLYSIKRINGSTJENESTER

### Forslag til endret tekst i § 2 – "Forskriftens saklige og geografiske virkeområde"

*Forskriften gjelder for all sivil yting av lufttrafikkjenester som nevnt i forordningens artikkel 1 nr. 2, herunder lufttrafikkjenester som ytes i tilknytning til enhver landingsplass som er til allmenn bruk.*

*Forskriften gjelder innenfor norsk område, samt i områder hvor Norge i henhold til internasjonale konvensjoner og avtaler er forpliktet til å yte lufttrafikkjenester. For tjenester som ytes på Svalbard og Jan Mayen gjelder forskriften bare med de unntak som følger av forskrift som nevnt i § 3 annet punktum og bestemmelsen i § 9 første ledd nr. 6*

### Tilføyelse til § 9 – "Fritak fra avgiftsplikt"

Det må gjøres en tilføyelse som sikrer at Avinor som tjenesteleverandør får godtgjørelse for kostnader som er forbundet med tjenesteyting til flyginger som er unntatt fra avgifter. Det vises her til forordningens artikkel 9 nr.4, siste ledd:

*"Member States shall ensure that air navigation service providers are reimbursed for the services they provide to exempted flights."*

### Vurdering i forhold til angivelse av kursnivået på EUR i tilleggsbestemmelsene

Hensiktsmessigheten av å angi kursen på Euro i selve forskriftsdokumentet bør vurderes. Alternativet er å plassere disse i selve takstregulativet siden kursen fastsettes pr. år gjennom prosessen for fastsetting av enhetsprisen.

### Kommentarer knyttet til departementets høringsbrev

I punkt 3 i høringsbrevet berører departementet forholdet til lufthavner og installasjoner på kontinentalsokkelen der Avinor ikke er eier. Det samme forholdet er slik sett også gjeldende for Sandefjord Lufthavn – Torp og Moss Lufthavn – Rygge. Det er i dag en uklarhet i forhold til kostnader som Avinor som tjenesteleverandør påføres i forhold til innflygingskontrolltjenester til nevnte lufthavner. I denne sammenhengen ønsker Avinor å understreke at kostnader forbundet med innflygingskontrolltjenester legges til terminalavgift eller startavgift (noe som også gjøres i dag) må inngå i avgiftsgrunnlaget også på lufthavner eller installasjoner der Avinor ikke er eier. Dette er nødvendig for å sikre like konkurransevilkår mellom Avinor-eide lufthavner og øvrige lufthavner.

Avinor vil ikke utelukke mulighetene for at innføring av en terminalavgift vil kunne være hensiktsmessig på et tidspunkt. Det er derfor ønskelig å ha en åpning for å utrede dette spørsmålet nærmere med henblikk på å kartlegge den faktiske effekten av en slik endring. En fremtidig innføring av terminalavgift og opprettholdelse av den overordnede politiske målsetting om krysssubsidiering er etter Avinors oppfatning ikke nødvendigvis gjensidig utelukkende, og resultatet av endringer i avgiftsstrukturen med utgangspunkt i forordningen bør derfor utredes nærmere. En slik endring av avgiftssystemet vil måtte være gjenstand for en grundig utrednings- og konsultasjonsprosess før en eventuell beslutning om endring tas av departementet.

Når departementet gjør forskriftstekniske vurderinger i punkt 5, understreker Avinor at mekanismene som beslutes i forhold til lufthavnene på Torp og Rygge ikke må innebære noen konkurransevridding i forhold til Avinors egne lufthavner. Allerede i dag er en slik konkurransevridding et faktum siden verken Torp eller Rygge belastes med kostnader knyttet til levering av innflygingskontrolltjenester. Dette må det etter Avinors oppfatning tas hensyn til når man avklarer forholdet til terminal- eller startavgift for de to lufthavnene.

Når departementet ønsker å behandle alle Avinors tårn- og AFIS-enheter innenfor en og samme terminalavgiftssone og inkludere kostnadene knyttet til lokal lufttrafikkjeneste og en andel av kostnadene til innflygingskontrolltjeneste i startavgiften, gjør vi også oppmerksom på at det i tilknytning til må gjennomføres nødvendige aktiviteter både i Avinor og departementet i forhold til å fremskaffe data til rapportering slik at den foreskrevne transparens kan sikres.

I forholdet til å definere avgiftssoner, har departementet lagt til grunn at man definerer avgiftssoner i samsvar med det luftrom som betjenes av andre utpekte leverandører enn Avinor eller i forhold til lufthavner som ikke eies av Avinor. Dette fremgår av vedlegg til forskriftsutkastet. I forordningens artikkel 4, pkt. 2 heter det at:

*"The charging zones shall be defined in a manner consistent with air traffic control operations and services, after consultation of airspace users' representative."*

I forhold til definisjon av terminalavgiftssoner har Avinor følgende kommentarer:

1. Til Notodden TIZ (Traffic Information Zone): En eventuell etablering av en Notodden TIA tilsier i utgangspunktet at Oslo kontrollsentral vil yte tjenester i denne og ikke Notodden Lufthavn A/S. Tilføyelsen om Notodden TIA bør derfor strykes.
2. Rygge og Torp kontrollsoner og Geiteryggen TIZ er etablert som egne terminalavgiftssoner. I forhold til de faktiske operasjonene synes imidlertid dette noe villedende. Avinor leverer innflygingskontrolltjenester til Torp, Rygge og Geiteryggen fra en egen sektor på Oslo kontrollsentral. I dag leverer også Avinor tårnkontrolltjeneste på Torp og Rygge. Dersom hensikten med å etablere en terminalavgiftssone for disse to lufthavnene er å etablere et grunnlag for å beregne startavgiften (eller annen avgift) for angjeldende lufthavner, vil angivelse av kontrollsonene ikke være i samsvar med de faktiske operasjonene. Kostnadene knyttet til innflygingskontrolltjeneste skal allokere i samsvar med artikkel 7 pkt. 2b) i forordningen. Der heter det:

*The cost of terminal services shall relate to the following services:*

- a) *aerodrome control services, aerodrome flight information services including air traffic advisory services and alerting services;*
- b) *air traffic services related to the approach and departure of aircraft within a certain distance of an airport on the basis of operational requirements;*
- c) *an appropriate allocation of all other air navigation services components, reflecting a proportionate attribution between en route and terminal services*

Spørsmålet er derfor hvorvidt det luftrommet som spesifikt betjener de 3 lufthavnene skal defineres som en avgiftssone, nemlig Farris terminalområde (TMA). Det ville være i samsvar med de faktiske operasjoner i flygekontrolltjenesten og også være dekkende i forhold til punkt b ovenfor. Det ville også da måtte gjøres en vurdering i likhet med den som gjøres for Avinors terminalområder i forhold til fordelingen mellom underveiskostbasen og allokering av kostnader til lufthavnen. Pr. i dag er det innenfor Avinor etablert en 50%-deling mellom startavgiften og underveiskostbasen. I tillegg må det gjøres en forholdsvis fordeling av kostnadene knyttet til driften av Farris terminalområde mellom de 3 angjeldende lufthavner. Utgangspunktet kan eksempelvis være antallet flybevegelser, uttrykt som en prosentvis andel av den totale kostnaden.

Avinor er av den oppfatningen at nettopp disse avklaringene er av betydning for å sikre like konkurransevilkår mellom Avinors lufthavner og lufthavner utenfor Avinor-systemet.

#### Unntak fra avgifter

Når det gjelder forholdet til flyginger som unntas fra avgifter, konstaterer Avinor at departementets forslag legger opp til en utvidelse av dagens unntak etter takstregulativet til også å gjelde VFR-flyginger og humanitære flyginger. Avinor forutsetter at det for humanitære flyginger kriterier og kompetent organ defineres klar. Avinor vil generelt understreke forordningens tekst i Artikkel 9, nr. 4, siste ledd, knyttet til dekning av kostnadene tjenesteleverandøren har i forbindelse med tjenesteyting til slike flyginger.

### Luffartstilsynets rolle

Luffartstilsynet er tiltenkt rollen som økonomisk tilsynsmyndighet. Avinor har ingen innvendinger til dette. Avinor deltar pr. i dag i Eurocontrol Enlarged Committee for Route Charges som er et fagorgan i Eurocontrol for avgifter, mens Luffartstilsynet deltar i Enlarged Commission som fastsetter avgiftene.

For at Luffartstilsynet skal kunne ivareta sin rolle også i forhold til økonomisk tilsyn, vil tilsynets deltakelse i Enlarged Committee være helt avgjørende. Avinor understreker derfor at vi ønsker Luffartstilsynets deltakelse i komiteens møter. Dermed vil Norge være representert i likhet med andre stater med både tilsynsmyndighet og tjenesteleverandøren for underveistjenester.

Avinor vil imidlertid påpeke at det kan være prinsipielle betenkeligheter ved at Luffartstilsynet både deltar i det organet som fastsetter avgiftene samtidig som de skal være tilsynsmyndighet og klageorgan for de samme vedtakene.

### Forholdet mellom foreslått forskrift og takstregulativet

Det samlede området for luftfartsavgifter vil nå reguleres av to forskrifter. Dette stiller etter vår oppfatning store krav til grensesnittet mellom disse. For eksempel konstaterer Avinor at gjennomføringsforskriften omtaler startavgiften indirekte for eksempel i § 9, siste ledd: "eller annen avgift til dekning av terminalavgifter". Avinor mener det kan være uheldig at dagens startavgift indirekte reguleres av to forskrifter.

Generelt vil Avinor påpeke at noen av de forenklinger og justeringer som er gjort i forslaget innebærer et realitetsendringer. Som eksempel kan nevnes i forslaget til ny § 5-11 i takstregulativet der i siste setning der "forfalt beløp" har erstattet dagens "ubetalt, forfalt beløp". Dette kan tolkes forskjellig. Avinor vil derfor anmode om at man i størst mulig grad går tilbake til de opprinnelige formuleringer i tekstene i det tidligere takstregulativ.

I Enlarged Committee behandles alle forhold knyttet til enhetssatsen for underveisavgiften, samt den aktuelle valutakurs, administrasjonsgebyr og forsinkelsesrente. Disse fastsettes senere i Enlarged Commission og publiseres i pr. i dag i Avinors takstregulativ. Avinor konstaterer at i departementets forslag er det lagt opp til at enhetssatsen for underveisavgiften tas ut av takstregulativet sammen med forsinkelsesrenten, men at administrasjonsgebyret og valutakursen beholdes i takstregulativet. Avinor forstår ikke helt logikken i dette og mener at også administrasjonsgebyret og valutakursen dermed bør kunne tas ut.

### Offshore underveisavgift

Avinor konstaterer at departementet foreslår til dels omfattende endringer hva gjelder underveisavgiften for kontinentalsokkelen. Frem til nå har denne avgiften vært regulert av kapittel V C og kapittel VII i gjeldende takstregulativ. Avinor konstaterer at departementet har tatt ut denne teksten. Det er imidlertid viktig at Avinor fortsatt kan kreve inn denne avgiften etter de bestemmelsene som gjelder i kapittel VII og at dette ikke er ment å skulle være gjenstand for behandling i Eurocontrols organer. Avinor tolker det slik at dette har vært den overordnede meningen med departementets forslag. Avinor legger derfor til grunn at man kan videreføre dagens fastsetting og innkreving av underveisavgiften for helikoptertrafikken.

### Forslag til direktiv om lufthavnavgifter

Avinor har ikke kommentert forholdet knyttet til forslag til direktiv om lufthavnavgifter. Avinor forutsetter at Avinor blir involvert i prosessen med å implementere det endelige direktivet når dette er vedtatt.