



DET KONGELIGE
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

Likelydende brev
Se vedlagte liste

Deres ref

Vår ref
05/1178- MF

Dato
26.06.2007

Utkast til forskrift om avgifter på bruk av Moss lufthavn, Rygge

1. Bakgrunn og høringsfrist

Ved kongelig resolusjon av 19. november 2004 gav Bondevik II-regjeringen konsesjon til drift av sivil lufthavn på Rygge militære flystasjon. Konsesjonen ble gitt til Generalinspektøren for Luftforsvare (GIL), men lufthavnen skal drives av det private selskapet Rygge sivile lufthavn AS etter avtale med Forsvaret. Det offisielle navnet på den sivile lufthavnen er Moss lufthavn, Rygge.

I konsesjonen til GIL heter det at Samferdselsdepartementet skal fastsette avgiftene på lufthavnen i en egen forskrift (takstregulativ). Grunnlaget for dette er luftfartsloven § 7-26 som gir departementet mulighet til å fastsette avgifter på landingsplasser til allmenn bruk. I brev av 7. desember 2006 til Luftfartstilsynet la Forsvaret frem forslag til takstregulativ for Moss lufthavn, Rygge. Luftfartstilsynet sendte forslaget over til Samferdselsdepartementet som har utarbeidet endelig utkast til regulativ.

Vedlagt følger utkast til forskrift. Høringsbrev og forskriftsutkast vil også bli lagt ut på Samferdselsdepartementets nettsider.¹

Eventuelle merknader til utkast må sendes departementet innen onsdag 8. august 2007.

2. Innholdet i forskriften

2.1 Avgiftstypene

Forsvaret har i hovedsak ønsket å innføre samme type avgifter på Moss lufthavn, Rygge som Avinor AS har i sitt takstregulativ;² startavgift, passasjeravgift og sikkerhetsavgift. Den viktigste forskjellen er at Forsvaret i tillegg ønsker å ha en egen *parkeringsavgift*. Departementet har ingen innvendinger til selve avgiftsstrukturen, men gjør oppmerksom på at det parallelt arbeides med å utarbeide en gjennomføringsforskrift for EUs nye

¹ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/hoeringer.html?id=2066>

² For innværende år vil det si forskrift 22. desember 2006 nr. 1583 om avgifter vedrørende statens luftfartsanlegg og -tjenester (takstregulativet).

avgiftsforordning for flysikringstjenester. Det kan ikke utelukkes at dette arbeidet gjør det nødvendig med visse endringer i det utkastet som følger vedlagt.

2.2 Avgiftsnivået

Departementets beregninger viser at Forsvarets forslag til takstregulativ vil gi Moss lufthavn, Rygge et generelt avgiftsnivå som ligger rundt 10 prosent under avgiftsnivået på Oslo lufthavn, Gardermoen for innlandsflyginger, og rundt 20 prosent under for utenlandsflyginger.

Oslo lufthavn, Gardermoen har en sentral rolle i finansieringen av det samlede flyplassnettverket i Norge, og dermed for evnen til å sikre et godt, landsomfattende flytilbud. Departementet har derfor funnet det nødvendig å heve nivået på alle avgiftene i Forsvarets forslag, unntagen sikkerhetsavgiften, med 12 prosent. Med en slik økning blir prisene på Moss lufthavn, Rygge liggende omtrent på samme nivå som på Oslo lufthavn, Gardermoen for innlandsflyginger, og rundt 10 prosent under for utenlandsflyginger.

Sikkerhetsavgiften er beholdt på samme nivå som Forsvaret har foreslått. Dette skyldes at EU har lagt frem forslag til et nytt direktiv om lufthavnavgifter³, og forslaget inneholder en uttrykkelig bestemmelse som forbyr at sikkerhetsavgiften settes høyere enn kostnadene for å yte sikkerhetstjenestene. Løsningen er derfor nødvendig under forutsetning av at Forsvarets forslag bygger på de faktiske kostnadene.

2.3 Rabattmulighet

Oslo lufthavn, Gardermoen er underlagt takstregulativet for Avinor AS og dette regulativet inneholder en dispensasjonsbestemmelse⁴ som er relativt generelt formulert. Realiteten er imidlertid at Oslo lufthavn, Gardermoen er underlagt begrensninger i EFTAs overvåkingsorgans retningslinjer for offentlig støtte⁵ som gjør at dispensasjonsbestemmelsen ikke er anvendbar etter sitt eget innhold. Realiteten er da også at Oslo lufthavn, Gardermoen bare anvender det til å gi støtte til etablering av nye flyruter (oppstartstøtte). Departementet tar derfor sikte på å omformulere dispensasjonsbestemmelsens virkeområde i det kommende takstregulativet for Avinor AS for 2008.

Departementet mener likhetshensyn tilsier at takstregulativet for Moss lufthavn, Rygge bør åpne for dispensasjon i samme grad som takstregulativet for Avinor AS (og dermed for Oslo lufthavn, Gardermoen). I det vedlagt utkastet er dette gjort gjennom en generell henvisning til reglene om tillatt oppstartstøtte i de nevnte retningslinjene fra EFTAs overvåkingsorgan.

2.4 Årsavgift - årskort

Konsesjonen for Moss lufthavn, Rygge forutsetter at lufthavnen skal være åpen for allmennflyging. Departementet legger til grunn at de som driver allmennflyging bør ha mulighet til å løse årskort som alternativ til å betale for enkeltflygninger. Denne muligheten er riktignok ikke tilstede på Oslo lufthavn, Gardermoen, men den er det på de øvrige lufthavner med tilsvarende størrelse som Moss lufthavn, Rygge.

2.5 Ikrafttredelsestidspunkt

³ Se COM(2006) 820 final artikkel 9.

⁴ Se § 1-3 i den forskriften som er nevnt i note 2.

⁵ The EFTA Surveillance Authority's State Aid Guidelines kapittel 30A, som kan finnes på <http://www.efasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/guidelines/>. Se særlig retningslinjenes pkt. 30A.5.2.

I forkriftutkastet er det foreslått at forskriften skal tre i kraft "straks". Ikrafttredelsestidspunktet vil derfor avhenge av når den faktisk blir vedtatt. Departementet legger stor vekt på at dette skal skje som raskt som mulig, men er samtidig nødt til å gi berørte instanser minimum seks uker frist til å avgi høringsuttalelse. Før eventuelle uttalelser er mottatt er det heller ikke mulig å bestemme endelig vedtagelsestidspunkt.

3. Forholdet til Sandefjord lufthavn, Torp

Sandefjord lufthavn, Torp er ikke eid av Avinor AS, og er samtidig en mulig konkurrent både for Moss lufthavn, Rygge og for Oslo lufthavn, Gardermoen. Frem til og med år 2000 fulgte det av konsesjonen for Sandefjord lufthavn, Torp at lufthavnen var underlagt takstregulativet for det daværende Luftfartsverket. Fra og med 2001 har Sandefjord lufthavn, Torp fastsatt sine egne takster.

Rettslig sett har departementet adgang til å gjenoppta reguleringen av takstene på Sandefjord lufthavn, Torp. Departementet har så langt lagt til grunn at det ikke har vært behov for å beskytte trafikkgrunnlaget på Oslo lufthavn, Gardermoen ved å gjeninnføre offentlig takstregulering på Sandefjord lufthavn, Torp. Spørsmålet er om forholdet mellom Moss lufthavn, Rygge og Sandefjord lufthavn, Torp krever en annen løsning.

Det takstnivået som er foreslått i pkt. 2.2 innebærer at de to lufthavnene i sum får omtrent likeverdige konkurransevilkår. Så lenge Sandefjord lufthavn, Torp ikke svarer med å redusere takstene taler det mot å gjenoppta reguleringen av taksten på Sandefjord lufthavn, Torp. Departementet vil samtidig følge nøye med på utviklingen i tiden som kommer. Konsesjonen for Sandefjord lufthavn, Torp skal fornyes i 2008, og i den forbindelse er det også naturlig å vurdere om takstreguleringen skal gjenopptas.

Med hilsen


Signe Moe e.f.


Morten Foss

Vedlegg: Liste over høringsinstanser
Utkast til forskrift om avgifter på bruk av Moss lufthavn, Rygge.