

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

23/1499-

13. september 2023

Høring – innføring av egen startavgift for fraktfly på Avinors lufthavner

Samferdselsdepartementet vurderer å innføre en egen startavgift for fraktfly på lufthavnene til Avinor AS. I dag betales det som hovedregel samme startavgift uavhengig av flygningens karakter. Formålet vil være å sikre bedre samsvar mellom de kostnadene og inntektene passasjerfly og fraktfly innebærer for Avinor, og de avgiftene som innkreves fra slike flygninger.

Tiltaket vil kreve at reglene om startavgift i forskrift 20. desember 2019 nr. 2137 om avgifter for bruk av lufthavner drevet av Avinor AS (avgiftsforskriften) endres.

Departementet vurderer samtidig å rette opp en uklarhet om anvendelsesområdet for avgiftsforskriften §§ 23 og 24 («store» og «små» fly).

Eventuelle merknader til høringsnotatet må sendes Samferdselsdepartementet senest 27. oktober 2023.

1. Problemstilling

I medhold av luftfartsloven § 7-26 har Samferdselsdepartementet fastsatt forskrift 20. desember 2019 nr. 2137 om avgifter for bruk av lufthavner drevet av Avinor AS (avgiftsforskriften). §§ 22 til 24 i forskriften lyder:

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Avdeling for luftfart,
post og kjøp

Saksbehandler
Morten Foss
22 24 82 50

«§ 22. Hva det betales startavgift for

Det betales startavgift for hver enkelt flyavgang, med mindre det er betalt årsavgift eller ukekort for det aktuelle luftfartøyet.

Avgift svares ikke for fartøy som på grunn av feil eller værhindringer returnerer til samme lufthavn som det gikk fra uten at det er foretatt mellomlanding på annen lufthavn. Bestemmelsen her kommer ikke til anvendelse på Oslo lufthavn, Gardermoen.

§ 23. Beregning av startavgiften for luftfartøy over 8 000 kg og fly i regelbundet trafikk

Startavgiften for luftfartøy

1. med høyeste tillatte startvekt over 8 000 kg, eller
2. i regelbundet sivil passasjertrafikk, uansett startvekt beregnes som følger:
 - a. Det betales full avgift for hver påbegynt 1 000 kg mellom 6 000 og 75 000 kg.
 - b. Det betales 50 prosent av full avgift for hver påbegynt 1 000 kg for flyvekt mellom 75 001 og 150 000 kg.
 - c. Det betales 20 prosent av full avgift for hver påbegynt 1 000 kg for flyvekt over 150 001 kg.

§ 24. Beregning av startavgift for fly under 8 000 kg

Startavgiften for luftfartøy som har høyeste tillatt startvekt lavere enn 8 000 kg beregnes ved å multiplisere satsen for full avgift per tonn i henhold til § 23 bokstav a med følgende faktorer:

Luftfartøyets høyeste tillatte startvekt i kg

0–1 000
1 001–1 500
1 501–2 000
2 001–2 500
2 501–3 000
3 001–4 000
4 001–5 000
5 001–6 000
6 001–7 000
7 001–8 000»

Hovedtemaet for høringsnotatet er om det bør innføres en egen regel i § 22 om startavgift for fraktfly. Litt forenklet sagt vil det innebære at det for de flyene som *ikke* er omfattet av særreglene i § 24 (som altså typisk veier mer enn 8 000 kg) innføres et skille mellom startavgift for passasjerfly og (rene) fraktfly. Dette er tema i punkt 2.

Departementet er kjent med at det i noen tilfeller har oppstått tvil om når beregningsreglene i henholdsvis § 23 og § 24 skal anvendes. Dersom de nevnte paragrafene først skal endres, bør det vurderes hvordan denne uklarheten kan fjernes. Dette er tema i punkt 3.

2. Bør det innføres en egen startavgift for fraktfly?

2.1 Hovedprinsippet i dagens regelverk

Hovedregelen i avgiftsforskriften § 22 første ledd innebærer at startavgiften beregnes på samme måte uavhengig av om flyet er et fraktfly eller et passasjerfly. I begge tilfeller beregnes avgiften ved å multiplisere flyets startvekt med en avgiftssats.

Satsen er et resultat av prinsippet i forskriften § 14 tredje ledd om at de kommersielle inntektene Avinor har skal benyttes til å finansiere (subsidiere) de tjenestene som ifølge forskriften finansieres ved hjelp av avgifter («single till-prinsippet»). Et viktig unntak er sikkerhetsavgiften (securityavgiften), jf. § 35. Samlet sett innebærer dette at de kommersielle inntektene i hovedsak brukes til å subsidiere de tjenestene som finansieres ved hjelp av passasjeravgiften og startavgiften. I praksis subsidieres disse to tjenestegruppene i omtrent samme grad. Subsidieringen innebærer at provenyet fra avgiftene bare dekker en del av de kostnadene Avinor har til å produsere de aktuelle tjenestene. De aktuelle tjenestene er for startavgiftens del driften og investeringer knyttet til rullebane, taksebaner, flyoppstillingsplasser, mv. (det som ikke har med drift av terminalbygningen å gjøre) – ofte kalt «flyside».

Høringens hovedpoeng er følgende: Det aller meste av de kommersielle inntektene Avinor har er direkte eller indirekte knyttet til passasjertransport (taxfree, parkering, hoteldrift), ikke til ren frakt. Dagens ordning innebærer at «passasjerskapte» kommersielle inntekter også brukes til å redusere (subsidiere) startavgiften for fraktflygninger som ikke har skapt inntektene.

Spørsmålet er om det bør være slik?

Det er viktig å skille mellom rene fraktfly og frakt av gods i lasterommet («buken») på passasjerfly. Det er liten tvil om at de fraktinntektene flyselskapene har fra godstransport ved passasjerflygninger bidrar både til å styrke lønnsomheten for slike flygninger og til å sikre at slike flygninger (ruter) etableres og opprettholdes.

2.2 Praksis i andre land – internasjonal konkurranse

I arbeidet med høringsnotatet har Avinor opplyst følgende:

«Lufthavner som det er naturlig for Avinor å sammenligne seg med (for eksempel Kastrup og Arlanda) operer allerede i dag med differensierte avgifter for passasjer- og fraktfly. Avinor vurderer det slik at markedssituasjonen tilsier at rene fraktflygninger kan dekke en større andel av kostnadene forbundet med bruk av flyside. Dersom man innfører differensiert vederlag med høyere avgifter for flyfraktflygninger etter modell fra Danmark og Sverige, vil dette bidra til at fraktflygningene dekker en mer reell andel av de kostnadene Avinor har ved å betjene dem enn tilfellet er i dag og dermed bidra til å redusere kryssfinansieringen mellom passasjerflygninger og fraktflygninger.

...

Ved å innføre rene fraktflygninger som et eget markedssegment med egen avgiftsbelastning, vil man gjennom lavere startavgift for passasjerfly, gjøre det mer attraktivt for passasjerflyselskapene å utvikle rutenettverket til og fra Avinors lufthavner.

Avinor foreslår derfor å opprette en egen startavgift for fraktsegmentet, der en større og mer riktig andel av kostnadsbasen allokeres. Avinor er i dag betydelig rimeligere enn f.eks. ARN og CPH [Arlanda og København] for fraktmaskiner, og det søkes å tette dette gapet noe, men ikke helt, slik at vi fortsatt er konkurransedyktige. Hvor stor endring i avgiftsnivået man kan iverksette i første år, beror hovedsakelig på prissensitiviteten til speditørene siden vi er i konkurranse med landtransport til huber i Europa.»

2.3 Mulige effekter på avgiftnivået

Rene fraktflygninger utgjør en relativt begrenset andel av det samlede antallet flygninger fra Avinors lufthavner. Det innebærer at den ekstra inntekten (provenyet) som Avinor måtte motta som følge av at rene fraktflygninger blir ilagt en høyere startavgift ikke vil være tilstrekkelig til å senke startavgiften på øvrige flygninger vesentlig. Forutsetningen er at kommersielle inntekter som ikke lenger brukes til å subsidiere fraktflygninger i stedet kan brukes til å subsidiere det som i praksis er passasjerflygninger (single till). Forutsetningen er med andre ord at totalprovenyet fra avgifter og kommersielle inntekter skal være konstant.

Det er ikke aktuelt å slutte å subsidiere fraktflygningene fullstendig med kommersielle inntekter fra den dagen forskriftsendringen eventuelt blir vedtatt. Et slikt fullstendig brudd vil gi en for stor avgiftsøkning for fraktflygningene. Det er vel så viktig at fraktselskapene venner seg til at fremtidige investeringer knytte deres særskilte behov gjenspeiles i den særskilte fraktavgiften. Slik blir insentivene presise, og slik kan de selv også bli tatt med på råd om det er fornuftig å foreta slike investeringer.

Avinor har stedet beregnet effekten av en mer begrenset omlegging av avgiftssatsen fra det tidspunktet forskriften måtte bli vedtatt. Dagens generelle startavgift er 75 kroner per tonn maksimal startvekt (MTOW). Denne satsen betales for den registrerte maksimalvekten av flyet mellom 6 tonn og 75 tonn (et «bunnfradrag» på 6 tonn). For vekt mellom 75 og 150 tonn betales det halv sats. For vekt over 150 tonn er satsen 20 prosent av den generelle satsen. Maksimal startvekt for en Boeing 737-600/700 er typisk noe lavere enn 75 tonn.

Avinor har anslått at en egen startavgift for rene fraktfly på 100 kroner vil gjøre det mulig å redusere den generelle satsen på 75 kroner med 1 krone.¹

Fraktfly er ofte vesentlig større enn gjennomsnittlige passasjerfly. Avinor har anslått at avgiften for en enkelt fraktflygning med et typisk fraktfly med en maksimal startvekt på 352 tonn vil stige med 3 673 kroner – fra 19 546 til 23 218 kroner. Dette er en avgiftsøkning på 19 prosent.

Hvis vi anvender disse satsene på dagens trafikk (vi ser bort fra volumendringer som følge av avgiftsendringen), vil dette øke inntektene fra fraktflygningene med 10-13 millioner kroner.

Forutsetningen for disse beregningen er at prinsippet om hel sats, halv sats og 20 prosent sats opprettholdes. Det samme gjelder de vektsegmentene de er knyttet til. Se fire avsnitt ovenfor. Den høye gjennomsnittsvekten for fraktfly gjør at en andelen av totalvekten det betales kun 20 prosent av hovedsatsen for vil være høyere enn for et gjennomsnittlig passasjerfly.

2.4 Samferdselsdepartementets generelle vurderinger

Avgiftsforskriften bygger på et utgangspunkt om at avgiftene er vederlag (betaling) for tjenester, og at de som utgangspunkt skal dekke de kostnadene Avinor har til å yte tjenestene.

¹ Det er fast praksis å holde satsene til hele kroner.

Avgiftene skal med andre ord ikke være høyere enn kostnaden for den aktuelle tjenestetypen/-gruppen (produktet) i konsernet (lufthavnettsverket) under ett. Fra dette utgangspunktet gjøres det så et unntak ved at de kommersielle inntektene brukes til å redusere/subsidiere avgiftssatsen, som forklart i punkt 2.1. Start- og passasjeravgiftene er derfor (vesentlig) lavere enn kostnaden for å yte de aktuelle tjenestene. Dette er i tråd med Norges internasjonale forpliktelser.

Departementet legger til grunn at utgangspunktet om kostnadsrelatering og hele konsernet (nettsverket) som beregningsenhet, skal opprettholdes.

Spørsmålet er om avgiftsstrukturen (typene avgifter) bør gjøres med finmasket, og dermed reflektere prinsippet om kostnadsrelatering på en mer presis måte for enkeltgrupper av brukere; altså om fraktfly bør skilles ut som en egen gruppe med en egen avgift.

En annen måte å spørre på er om *nettokostnaden* (fratrasket kommersielle inntekter fra den aktuelle kundegruppen) eller *brttokostnaden* skal være avgjørende.

Departementet har ikke foretatt en systematisk undersøkelse av avgiftspraksisen på andre europeiske lufthavner, men er godt kjent med at flertallet av større lufthavner benytter et mer finmasket avgiftssystem enn det som følger av avgiftsforskriften. De har med andre ord ønsket å skille klarer mellom ulike markedssegmenter (kundegrupper). Det er grunn til å tro at målet er å optimalisere lufthavnenes bedriftsøkonomiske resultatet.

Departementet legger til grunn at den lite finmaskede avgiftsstrukturen i avgiftsforskriften er delvis begrunnet med at den skal anvendes på et stort nettverk av lufthavner som innbyrdes er meget forskjellige. Oslo lufthavn og de andre større lufthavnene i Avinor-nettsverket er i direkte konkurranse med lufthavner i andre land (og særlig Sandefjord lufthavn på Torp i Norge). Et stort antall mindre lufthavner i nettsverket er ikke utsatt for slik konkurranse. De største Avinor-lufthavnene har derfor et større behov for en avgiftsstruktur som speiler den internasjonale konkurransen enn de øvrige lufthavnene.

Ved utformingen av avgiftsstrukturen kan det i tillegg til Avinors økonomi være relevant å legge vekt på ren rettferdighet mellom de ulike kundegruppene, distriktpolitiske hensyn og miljø- og klimahensyn.

Departementet legger til grunn at ren økonomisk rettferdig bør tillegges vesentlig vekt. Når en kundegruppe påfører Avinor vesentlig høyere (netto)kostnader enn andre kundegrupper bør differensiering av avgiften vurderes. De tallene som er gjengitt i punkt 2.3 viser hvordan dagens avgiftsordning innebærer at ulike tilfeller behandles likt.

Samtidig kan det hevdes at den samfinansieringen som skjer i hele Avinor-nettsverket under ett innebærer at det ikke egentlig er noe samsvar mellom startavgiften og nettokostnaden knyttet til å yte tjenestene på en konkret lufthavn. Da skulle avgiften vært vesentlig lavere på Oslo

lufthavn enn på kortbanenettverket. Slik sett er det et element av solidarisk prising i dagens avgiftssystem.

Men denne formen for solidarisk prising har hentet sin legitimitet først og fremst fra distriktpolitiske hensyn og det at de viktigste kundene (SAS, Norwegian og Widerøe) er brukere av mange lufthavner i nettverket og derfor har klare fordeler at nettverket samlet sett fungerer godt.

Disse argumentene er ikke like relevante når en kundegruppens bruk av lufthavnene er systematisk avvikende, slik tilfellet er for fraktflyselskapene. Det gjennomgående fraværet av kommersielle inntekter til Avinor fra fraktflygningene gjør det også mulig å beregne og dokumentere de reelle økonomiske forskjellene knyttet til de ulike kundegruppene.

Departementet legger til grunn at forskjellsbehandling mellom fraktflygninger og andre flygninger er i tråd med våre internasjonale rettslige forpliktelser så lenge det kan dokumenteres at avgiftsforskjellen ikke er større enn den reelle forskjellen i nettokostnader mellom de to kundegruppene. Alle mellomløsninger mellom dagens ordning og en startavgift for fraktfly som dekker alle kostnader for å yte de aktuelle tjenestene (uten noen subsidie fra kommersielle inntekter) vil etter departementets syn være forenlig med Norges internasjonale forpliktelser.

Det er ikke lett å se klare samlede miljø- eller klimamessige konsekvenser av å differensiere startavgiften. Slike virkninger forutsettes at det totale avgiftsprovenyet ikke endrer seg vesentlig. Avinor er ikke interessert i at fraktavgiften økes så mye at den fører til samlet inntektsreduksjon. Samtidig er det samfunnsøkonomisk fornuftig at hver kundegruppe i størst mulig grad dekker de kostnadene de reelt påfører Avinor.

2.5 Høringsforslaget

Samferdselsdepartementet foreslår at avgiftsforskriften § 23 erstattes av følgende bestemmelse:

§ 23. Beregning av startavgift for luftfart over 8 000 kg

Startavgiften for luftfartøy med høyeste tillatte startvekt over 8 000 kg beregnes slik med unntak av fraktflygninger som er omfattet av annet ledd:

- a) Det betales full avgift for hver påbegynte 1 000 kg for flyvekt mellom 6 000 og 75 000 kg
- b) Det betales 50 prosent av full avgift for hver påbegynt 1 000 kg for flyvekt mellom 75 001 og 150 000 kg
- c) Det betales 20 prosent av full avgift for hver påbegynt 1 000 kg for flyvekt over 150 001 kg.

Med «flyvekt» menes høyeste tillatte startvekt.

For rene fraktflygninger betales det en høyere startavgift som ikke er subsidiert i tråd med hovedregelen i § 14 tredje ledd. Denne avgiften skal likevel ikke være høyere enn at den dekker den nettokostnaden som er knyttet til å yte disse tjenestene når kommersielle inntekter knyttet til de samme tjenestene er trukket fra. Beregningen av startavgiften for den enkelte fraktflygning skjer i tråd med fordelingsprinsippene i første ledd bokstav a) til c).

For å unngå uklarhet foreslås det samtidig at avgiftsforskriften § 14 tredje ledd får denne ordlyden:

Avinors kommersielle inntekter skal brukes til å finansiere selskapets drift av lufthavner i den grad det er forenlig med selskapets vedtekter («single till-prinsippet»). Unntak gjelder for tjenester som ytes til kontinentalsokkelflygninger som er omfattet av særskilt vedtak etter § 17 annet ledd, startavgift for fraktflygninger etter § 23 og sikkerhetsavgift etter § 35.

Avgiftsforskriften er i dag bygd opp slik at de enkelte avgiftssatsene langt på vei kan beregnes på grunnlag av forskriften og det rammevedtaket som fattes i medhold av § 17². Forslaget til § 23 annet ledd bryter slik sett med denne systematikken. Bestemmelsen angir bare en ramme, og innenfor denne rammen må det fastsettes en startavgiftssats for fraktflygninger. Denne kan ifølge ordlyden være alt fra helt unsubsidert til nesten like subsidiert som den vanlige startavgiftssatsen etter § 23 første ledd.

Spørsmålet da er om forskriften bør foreskrive en prosedyre for å fastlegge satsen for fraktflygninger. Herunder må det vurderes om Avinor selv skal kunne bestemme denne satsen, eller om staten – enten ved Samferdselsdepartementet eller Luftfartstilsynet som godkjenningsmyndighet etter § 10 – skal bestemme eller godkjenne satsen.

Fordi hovedsatsen etter § 23 første ledd skal godkjennes av staten ved Luftfartstilsynet, og fordi valget av sats for fraktflygningene indirekte påvirker denne hovedsatsen, er det ikke enkelt å se hvordan Avinor ensidig skulle kunne bestemme den.

Departementet mener samtidig at Avinor er nærmest til å vurdere hvilken sats selskapets selv er tjent med. Utgangspunktet bør derfor være at den fraktsatsen Avinor selv foreslår blir godkjent eller lagt til grunn av staten (slik tilfellet er for de øvrige avgiftssatsen også). Det er mulig å formalisere at den vurderingen Avinor selv gjør skal respekteres av staten (det er ikke gjort i forslaget til § 23 ovenfor). Uansett må forutsetningen være at Avinor er i stand til å dokumentere, i form av redegjørelser for kostnadsbaser og eventuelle tilknyttede kommersielle inntekter, at den rettslige rammen som er beskrevet i § 23 annet ledd er respektert.

Vi ber høringsinstansene kommentere hva som er hensiktsmessig rollefordelingen.

3. Behov for å presisere eller endre anvendelsesområdet for §§ 23 og 24

Avgiftsforskriften § 23 omfatter etter sin egen ordlyd i dag både fly over 8 000 kg og fly i regelbundet sivil passasjertrafikk. Beregningen av startavgift for alle andre enkeltflygninger (når årskort eller ukekort ikke benyttes) skjer i medhold av de vektbaserte tabellene i § 24.

Når startavgiften beregnes i medhold av § 23 gir det er bunnfradrag på 6 tonn. Det vil si at det ikke betales avgift for de «første» 6 tonnene. Et tilsvarende fradrag gis det ikke når flygningen er underlagt § 24.

² Et unntak er likevel fordelingen av proveny og graden av subsidiering mellom start- og passasjeravgiften.

Reglene om bunnfradrag har varier en del de siste 10-12 årene, men begrunnelsen har gjennomgående vært å lette kostnadstrykket på de flytypene som typisk benyttes på Avinors kortbanenett. Disse flyene er relativt små og lette, og de har mange avganger per dag på korte flygninger (utløser mange startavgifter).

Departementet har tidligere fått spørsmål om § 23 eller § 24 skal anvendes på ruteflygningene med helikopter mellom Bodø og Værøy der det har vært benyttet fartøy i vektintervallet 6001–7000 kg. Se nest nederste linje i tabellen i § 24. Departementet svarte i desember 2022 at ordet «regelbundet» i § 23, sammen med måten paragrafen er bygd opp på (blant annet bruken av ordet «eller»), gjør at § 23 er korrekt å bruke på Værøy-ruten.

Om dette er en god regel er en annen sak. Da bunnfradraget sist ble innført i 2019 ble akkurat denne konsekvensen (for rutefart med helikopter) ikke problematisert.

Spørsmålet er om begrunnelsen for bunnfradraget på 6 tonn passer i slike tilfeller. Resultatet er noe som nærmer seg fullt avgiftsfritak, og ikke en rabatt – slik som for de typiske Widerøe-flyene.

Den historiske begrunnelsen for skillet mellom §§ 23 og 24 er uklar. Det kan se ut til at all «regelbundet» trafikk har vært behandlet etter prinsippet i § 23 i alle fall siden 2005.

Avinors kostnader ved å yte tjenester til en flyavgang er ikke strengt knyttet til flyvekten og skillet mellom helikopter og vanlige fly (fixed wing). Men kostnadene ved å betjene helikopteravgangen på Værøy-ruten er ikke null, eller tilnærmet null. Slik sett utgjør dagens regelverk (slik det er gjengitt ovenfor) et klart avvik fra prinsippet om kostnadsrelaterede avgifter.

Departementet mener derfor at kommersiell aktivitet – slik regelbundet passasjertrafikk er – bør avgiftslegges på en annen måte enn tilfellet er for Værøy-flygningene i dag.

Det kan hevdes at enhver vektgrense vil være vilkårlig, og kan skape tilfeldige og utilsiktede grensedragningsproblemer. Ikke minst vil dette kunne skje med ved utvikling av nye elektriske fly som antas å være relativt lette.

I dag er det imidlertid et nokså klart sprang i vekt mellom vekten på Værøy-helikoptrene på 7 tonn og opp til de minste Widerøe-flyene – Dash 8-100/200 – som veier 16,5 tonn.

Departementet mener derfor at det – inntil vi vet mer om vekten på fremtiden elektriske fly – er rimelig å trekke en absolutt grense på 8 000 kg mellom anvendelsesområdet for § 23 og § 24. Det betyr at det ikke gjøres noe unntak for regelbundet trafikk. Slik blir regelverket enkelt å forstå, og man unngår at kommersiell aktivitet med et ikke ubetydelig omfang kan foregå uten, eller praktisk talt uten, betaling til dekning av Avinors kostnader.

Den ordlyden som er foreslått for § 23 i punkt 2.5 innebærer en slik absolutt grense.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Startavgift for fraktfly

I punkt 2.3 er effektene for startavgiftssatsen av en middels reduksjon av subsidiene fra kommersielle inntekter antydnet. Det er viktig å presisere at denne høringen først og fremst handler om å endre avgiftsforskriftens prinsipp for avgiftsberegningen. Meningen er ikke å binde seg til en bestemt avgiftssats (grad av subsidiering) innenfor den rammen som defineres i forskriftsforslaget. Disse effektene må i stedet «forhandles» mellom Avinor og flyselskapene som ledd i fremtidige avgiftskonsultasjoner.³

Kundeforholdet mellom Avinor og flyselskapene er rent kommersielt. Det gjør at Avinor hverken kan eller bør dele alle detaljene om kostnader, kostnadsbaser, prisfølsomhetsvurderinger, konkurranseeffekter og proveny-/lønnsomhetsvurderinger. I stedet må graden av informasjonsdeling bestemmes som ledd i de årlige avgiftskonsultasjonene.

Prisfølsomheten og den harde internasjonale konkurransen mellom flyplasser i mange land, gjør også at Avinor må være seg bevisst etterspørselseffekter i hele verdikjeden. Avinor er derfor nødt til å tenke gjennom hvilke effekter en avgiftsøkning vil ha både for flyselskap, speditører, andre «mellommenn» og produsentene av de varene som skal transporteres. Avinor antas derfor grovt sett å ha insentiver som ikke strider mot mer generelle industri- og distriktpolitiske vurderinger.

Endringene i avgiftsforskriften § 23 m.fl.

Forslaget til ny § 23 innebærer at det ikke lenger vil bli gitt bunnfradrag for de kommersielle ruteflygningen med helikopter mellom Bodø og Værøy. Avinor oppgir at de vil motta opp til 1 million kroner ekstra fra flygninger på den ruten dersom bunnfradraget faller bort. Dette beløpet vil samtidig utgjøre en tilsvarende ny kostnad for operatøren av disse rutene.

Ruten er i dag en statlig støttet FOT-rute. Dagens praksis er at flyrutekontrakter mellom Samferdselsdepartementet og flyselskaper som løper på det tidspunktet staten endrer en avgiftsregel til ulempe for operatøren, fører til en tilsvarende endring av kompensasjonen fra staten som kontraktspart. Hvilken effekt avgiftsendringen vil ha på den statlige kompensasjonen ved anskaffelseskonkurranser som avvikles etter endringen, vil beror på konkurranseforholdene.

Med hilsen

Øyvind Ek (e.f.)
avdelingsdirektør

Morten Foss
fagdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

³ Se avgiftsforskriften §§ 7-9.

Adresseliste

Air Cargo Forum
Board of Airlines
Representatives in Norway -
BARIN
British Airways Avd.
Gardermoen
CAL Challenge Airline
Condor
DHL International AS
EasyJet plc
Ethiopian Airlines
Fedex-TNT
FINNAIR NORWAY
IAG Group
IATA International Air
Transport Association
KLM/Air France
Korean Cargo
Luftfahrtstilsynet
Lufthansa Norge
NHO Logistikk og Transport
NHO Luftfart
Nordic Leisure Travel Group
Norse Atlantic Airways
Norwegian Air Shuttle ASA
Qatar Airways
Ryanair
Scandinavian Airlines Norge
AS
Sjømat Norge
Tuifly Nordic AB
Turkish Airlines
West Atlantic/Swiftair
Widerøes Flyveselskap AS
Wizz Air Hungary Ltd