

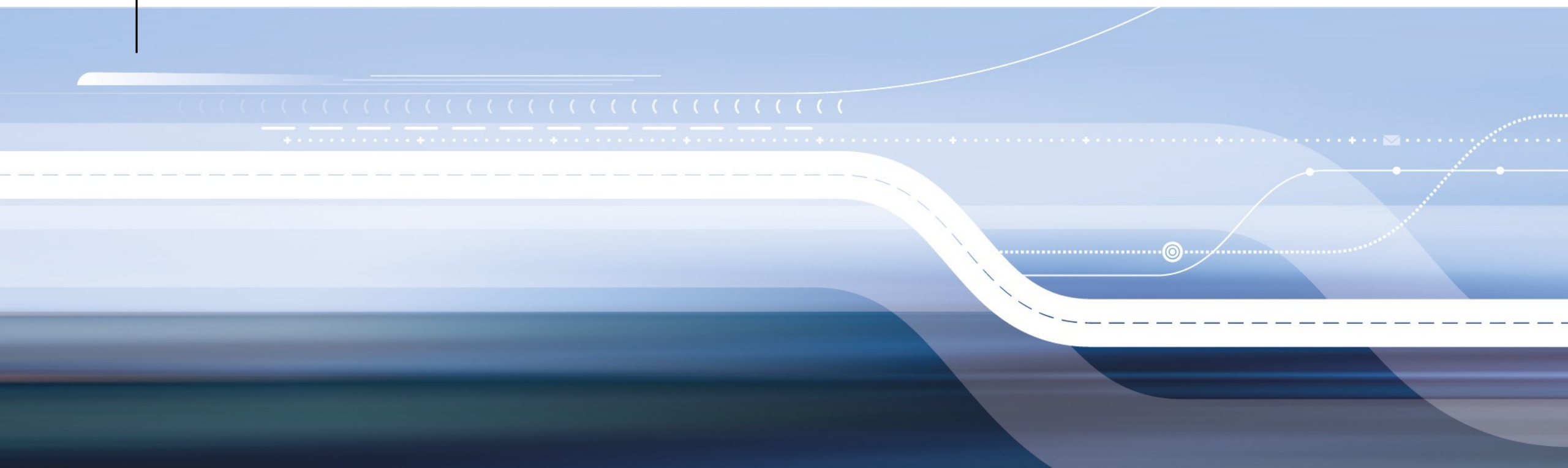


Samferdselsdepartementet

Workshop luftfartsavgifter

Tor SIMONNÆS

Bodø, 29. januar 2019



Politisk avklaring i januar 2019*

- **Dreining av luftfartsavgiftene for å styrke konkurransekrafta til norsk luftfart**
 - *Sammenlignet med mange andre land i Europa lar vi flyplassene i Norge bære en større andel av flysikkerhetstjenestekostnadene, særlig når det kommer til fordelingen av approach-kostnadene.*
«Eg vil foreslå å flytte nokre av desse kostnadane, slik at dei flya som berre flyg gjennom det norske luftrommet må dekke ein del som er meir lik det dei møter i andre land. Det vil styrke norsk luftfart...»
 - *Avgiftsendringer som styrker grunnlaget for de kommersielle distriktsrutene.*
«Eg vil foreslå å innføre fritak frå plikta til å betale for inntil 6 tonn av den vektbaserte startavgifta. Dette vil styrke konkurransekrafta til dei lettare flya som operere dagens distriktsruter. Dette forslaget vil styrke grunnlaget for kommersielle flygingar i distrikta...»

Samferdselsdepartementet vil sende forslag til endring av avgiftene på høring i løpet av januar.



Virkemidler som eier og som regulator

- Eierstyring av Avinor
 - Moderniseringsprogrammet 2015-2018 (-550 MNOK)
 - Benchmarking
 - Interne kostnadseffektiviseringstiltak – forventet reduksjon i avgift beregnet til 20% lavere enn i dag pr. passasjer over Avinors lufthavner
- Regulator
 - Rammevedtak
 - SES ytelsesstyring av flysikringstjenestene inkludert nasjonal tilpasning



Forventede endringer i startavgiften

- **Endring i bestemmelsen**

- for fly over 8 tonn beregnes fast avgift pr tonn

- (Avgiften pr tonn reduseres med 50% mellom 75 og 150 tonn og avgiften pr tonn reduseres med 80% over 150 tonn)

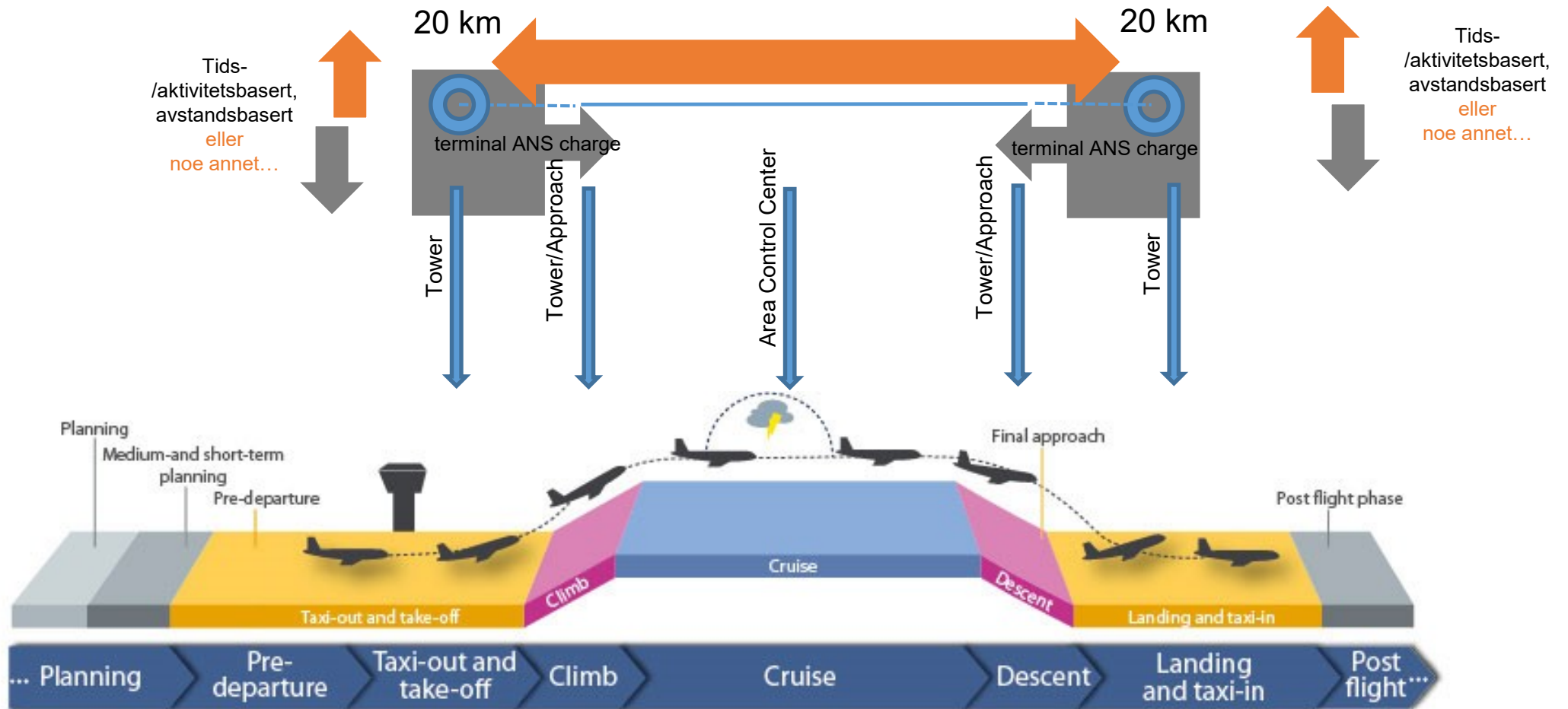
- 3 eller 6 tonn bunnfradrag vurderes

- **Provenynøytralt for Avinor**

- Billigere for noen, dyrere for andre



Anvendelse av avgiftsprinsipper for flysikring



Alternativ fordelingsmodell for approach-kostnadene

Finlands modell forklart

- Grunnlaget for beregningen er at approach-segmentet ytes til **80 km** fra lufthavnen (gjennomsnittlig horisontal utstrekning på TMA) og utgangspunkt i at avgift for en-route gjøres med fradrag for 20/40 km ved flyging til lufthavn.
- Tårnsegmentet er avstandsberegnet fra **0-5 km** fra lufthavnen. Her tilordnes 100% til terminal ANS.
- Approach-segmentet er avstandsberegnet fra **5-80 km**. Av approach-kostnaden blir dermed $(15/75)$ 20% tilordnet terminal ANS, mens $(60/75)$ 80% tilordnes en-route ANS.
- Ved større/mindre TMA, ville fordelingen etter denne modellen gitt noe forskjellige fordelingsnøkler for de enkelte lufthavnene enn 20-80, samtidig som de større TMAene selvfølgelig også pengemessig veier tyngre enn mange av de mindre.

Norges TMA utstrekning er fra 20 til 60 NM fra flyplassen, eller **37 til 110 km**

- **Ved avstand 110 km**
 $((20-5)/(110-5))$ eller **14% til terminal ANS**
 $((110-20)/(110-5))$ eller **86% til en-route ANS**
- **Ved avstand 37 km**
 $((20-5)/(37-5))$ eller **47% til terminal ANS**
 $((37-20)/(37-5))$ eller **53% til en-route ANS**



Forventede endringer i flysikringsavgiftene (1)

- Fordelingseffekt for flytting av approach-kostnader
 - Fordelingsnøkkel terminal-underveis: fra 50-50 til 20-80
 - 140 MNOK flyttes fra kostnadsbasen for terminalavgiften (4 store + øvrige) til kostnadsbasen for underveisavgiften
 - Utgjør en økning i enhetspris tilknyttet underveisavgift på 6 EUR/55 NOK
- Fordelingsmessige konsekvenser mellom flyselskapene som bruker norsk luftrom



Forventede endringer i flysikringsavgiftene (2)

- Skille mellom de fire største lufthavnene (OSL/BGO/SVG/TRD) og alle de øvrige Avinor-lufthavnene.
 - Fullfinansiert gjennom terminalavgiften (TNC)
 - Avgift basert på beregning av *terminal service units* (*weight factor*) [*Weight factor: (MTOW/50)^{0.70}*]
 - Delfinansiert gjennom terminalavgiften (TNC)
 - Avgift basert på beregning av *terminal service units* (*weight factor*) [*Weight factor: (MTOW/50)^{0.90}*] vil få fordelingsmessige konsekvenser mellom flyselskapene
 - I dag er avgiften satt til 30% lavere enn "normalsatsen" og innebærer totalt en betydelig underdekning som utlignes gjennom krysssubsidiert fra kommersielt generert overskudd i Avinor. Beregnet å utgjøre ca **600 MNOK** årlig (2019).
- Provenynøytralt – hente samme kronebeløp fra kommersielt overskudd i Avinor som etter dagens ordning [± 600 MNOK (2019)]



Tidsløp

- RP2/RP3 – dvs fra 2020, alternativt raskere

