



## Forskrift om avgifter for bruk av lufthavner drevet av Avinor AS

Dato	FOR-2014-12-17-1802
Departement	Samferdselsdepartementet
Publisert	I 2014 hefte 17
Ikrafttredelse	01.01.2015, 01.01.2016
Sist endret	
Endrer	FOR-2014-11-12-1423
Gjelder for	Norge
Hjemmel	LOV-1993-06-11-101-§7-26, LOV-1993-06-11-101-§16-1
Kunngjort	02.01.2015 kl. 14.45
Rettet	20.01.2015 (EØS-henvisningsfeltet)
Korttittel	Forskrift om avgifter for bruk av lufthavner

---

### Kapitteleversikt:

- Kapittel 1. Generelle bestemmelser (§§ 1 - 5)
  - Kapittel 2. Prosess og rollefordeling ved den årlige fastsetting av avgiftene (§§ 6 - 10)
  - Kapittel 3. Planlegging av kapasitet og tjenestestandard (§§ 11 - 13)
  - Kapittel 4. Generelle prinsipper om avgiftsfastsetting, avgiftstyper og betalingsplikt (§§ 14 - 16)
  - Kapittel 5. Passasjer- og startavgift (§§ 17 - 33)
  - Kapittel 6. Sikkerhetsavgiften (§§ 34 - 35)
  - Kapittel 7. Avgift for håndtering av brukt flyavisingsvæske (avisingsavgift) (§§ 36 - 38)
  - Kapittel 8. Vederlag for annet enn lufthavntjenester (§39)
  - Kapittel 9. Rabatter mv. (§40)
  - Kapittel 10. Bestemmelser om avgiftsbetaling, tilbakebetaling m.m. (§§ 41 - 47)
  - Kapittel 11. Avsluttende bestemmelser (§48)
- Vedlegg

---

**Hjemmel:** Fastsatt av Samferdselsdepartementet 17. desember 2014 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 7-26 og § 16-1.

**EØS-henvisninger:** EØS-avtalen vedlegg XIII kap. VI nr. 65a (beslutning 2012/64/EU, direktiv 2009/12/EF om avgifter på lufthavner).

**Rettelser:** 20.01.2015 (EØS-henvisningsfeltet).

## Kapittel 1. Generelle bestemmelser

### § 1. Formål

Forskriften regulerer fastsettingen av vederlaget (avgiften) for tjenester som ytes av

Avinor AS (Avinor) på selskapets lufthavner. Formålet er:

1. å ivareta hensynet til brukerne av selskapets lufthavner
2. å fremme effektiv, samfunnsøkonomisk og lønnsom drift av lufthavnene
3. å bidra til at investeringer i anlegg foretas i riktig omfang og til riktig tid for å ivareta brukernes forventede behov
4. å sikre at brukerne får tilstrekkelig informasjon om hvilke prinsipper avgiftsfastsettingen bygger på, og
5. å sikre offentlig tilsyn med at Avinor etterlever sine forpliktelser etter forskriften.

## § 2. Virkeområde

Forskriften gjelder for avgifter som innkreves som vederlagt for lufthavntjenester. Den gjelder ikke:

1. for avgifter som omfattes av forskrift 15. november 2010 nr. 1430 om avgift på flysikringstjenester som ytes av Avinor AS,
2. for vederlag som kreves inn for tjenester som omfattes av forskrift 3. november 2000 nr. 1096 om lufthavnrelaterte tjenester,
3. for vederlag som kreves for tjenester som ytes til personer med redusert mobilitet som nevnt i forskrift 16. juli 2013 nr. 919 om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter ved lufttransport.

Som lufthavntjenester regnes ikke tjenester der vederlaget blir fastsatt i avtale, jf. § 36.

Forskriften gjelder for tjenester som ytes på alle Avinors lufthavner, inkludert Svalbard lufthavn, Longyear.

## § 3. Generelle unntak fra avgiftsplikten

Det betales ikke noen form for avgift etter denne forskriften for:

1. flygninger utført av luftfartøy med militært registreringsmerke.
2. flygninger utført av sivilt luftfartøy når det følger av Samarbeidsavtale mellom Forsvaret og Avinor om flyplass- og flysikringsvirksomhet, eller utfyllende avtaler, at det ikke skal betales avgift.
3. flygninger utført utelukkende i forbindelse med offisielle reiser foretatt av regjerende monarker og deres familie, statsoverhoder, regjeringssjefer og ministre. Flygningens karakter av offisiell reise må fremgå av fartøyets reiseplan.
4. flygninger utført i forbindelse med kalibrering.
5. flygninger foretatt som ledd i ettersøknings- eller redningstjeneste (SAR).
6. flygninger utført med glide- eller seilfly, men ikke dersom denne typen fly har motor kan brukes til take-off.

Bestemmelsene om avgiftsfritak, rabatter og insentivordninger andre steder i forskriften gjelder i tillegg til unntakene etter denne paragrafen.

## § 4. Definisjoner

I denne forskriften menes med

1. *Avinor*: Avinor AS og datterselskaper av Avinor AS.
2. *DTS*: Daily Traffic Survey - er et filformat definert av Avinor for rapportering av daglige flybevegelser og annen informasjon som er nødvendig for beregning av avgifter og utarbeidelse av statistikk.

3. *høyeste tillatte startvekt*: Den maksimale startvekten et luftfartøy kan ha i følge nasjonalt luftfartøyregister, flyhåndbok, luftdyktighetsbevis eller annen tilsvarende offisiell dokumentasjon. I tilfeller hvor et luftfartøy er sertifisert for flere maksimale startvekter, skal den høyeste av disse vektene benyttes som grunnlag for beregning av startavgift. Dersom nødvendig dokumentasjon ikke fremlegges av operatøren av luftfartøy, skal vekten av det tyngste kjente luftfartøy av samme type benyttes.
4. *kontinentalsokkelflygning*: flygning fra Avinors lufthavner til installasjoner på den norske kontinentalsokkelen.
5. *regelbundet trafikk*: En serie flygninger som gjennomføres mot vederlag med luftfartøy beregnet på transport av passasjerer på individuell basis i henhold til offentliggjort tidtabell. Seriemessige charterflygninger omfattes også
6. *transferpassasjer*: Passasjer som bytter fra et rutenummer til et annet underveis på en sammenhengende flyreise. Det har ingen betydning om reisen start og slutt er innenlands eller utenlands.
7. *transittpassasjer*: Passasjer som reiser med samme rutenummer inn og ut av lufthavnen. Det har ingen betydning om reisen start og slutt er innenlands eller utenlands.

### § 5. Tilsyn med forskriften

Luftfartstilsynet er ansvarlig for å påse at vedtak som er fattet i medhold av forskriften etterlevs. Tilsynet plikter å utføre oppgavene sine på en upartisk og oversiktlig måte.

## Kapittel 2. Prosess og rollefordeling ved den årlige fastsetting av avgiftene

### § 6. Hvem som fastsetter lufthavnavgiftene

Avinor foreslår hva avgiftene skal være på selskapets egne lufthavner, i tråd med prosedyrene i dette kapitlet, og i tråd med de utmålingsprinsippene som følger av kapittel 4 til 7. Deretter godkjenner Luftfartstilsynet avgiftene i tråd med § 10.

### § 7. Prosess og frister

Avgiftene fastsettes for hvert kalenderår. Følgende prosess følges for fastsettelse av avgiftene i året før det aktuelle kalenderåret:

1. I perioden fra 1. januar til 31. mai skal Avinor forberede prosessen i nr. 2 til 5 ved å bruke konsultasjonsordningen etter § 8 til å informere om trafikk tall- og prognose, investeringer og endringer i rammebetingelser.
2. Senest 1. juni skal Avinor legge frem sitt forslag til avgifter for det kommende året.
3. Fra forslaget etter nr. 2 er lagt frem, og frem til 15. august, bruker Avinor konsultasjonsordningen etter § 8 til å forklare og diskutere forslaget.
4. Senest 1. september legger Avinor frem sitt endelige forslag til avgifter for det kommende året. Samtidig sendes beslutningen til Luftfartstilsynet for endelig godkjenning etter reglene i § 10.
5. Senest 1. november skal avgiftene være endelig godkjent og publisert av Luftfartstilsynet.

Samferdselsdepartementet kan samtykke til en annen ordning eller andre frister enn de som fremgår av første ledd dersom særlige hensyn gjør seg gjeldene. I tillegg kan departementet bestemme at avgiftene skal fastsettes for to eller flere år i en og samme prosess.

### § 8. Involvering av flyselskapene

Avinor plikter å etablere en ordning for faste konsultasjoner med flyselskapene, eller en eller flere organisasjoner som representerer disse. Brukere som betaler egen startavgift for kontinentalsokkelflygninger fra de av Avinors lufthavner som har helikopterterminal, skal involveres særskilt. Konsultasjonene skal kunne brukes til å diskutere nivået på avgiftene innenfor de rammene som følger av kapittel 3 til 7, praktiseringen av allerede fastsatte avgifter og sammenhengen mellom avgiftene og tjenestenes kvalitet og innhold der dette er relevant.

Avinor skal bestrebe seg på å oppnå enighet med flyselskapene om fastsettingen av avgiftene etter dette kapitlet. Flyselskapene skal gis mulighet til å kommentere foreslåtte avgiftsendringer, og at Avinor plikter å vise hvordan flyselskapenes synspunkter er tatt i betraktning når det endelige forslaget etter § 7 nr. 4 legges frem.

### **§ 9. Tilgang til informasjon**

Forut for konsultasjon som nevnt i § 8 plikter Avinor å gi flyselskapene, eller organisasjoner som representerer disse, tilgang til informasjon om grunnlagt for avgiftene, en forklaring av avgiftssystemet slik det fremgår av kapittel 4 til 7 og den måten avgiftene er foreslått fastsatt i tråd med disse rammene. Så langt det er hensiktsmessig skal det gis separate opplysninger for hver av lufthavnene i selskapets nettverk. Informasjonen skal omfatte følgende forhold:

1. en liste over de tjenestene og den infrastrukturen som avgiftene skal finansiere,
2. en redegjørelse for hvordan avgiftene er fastsatt i overensstemmelse med bestemmelsene i kapittel 4 til 7, og eventuelle utfyllende prinsipper Avinor selv legger til grunn,
3. den generelle kostnadsstrukturen for de tjenestene og anleggene avgiftene knytter seg til,
4. det samlede provenyet for de ulike avgiftene og den samlede kostnaden forbundet med de tjenestene avgiftene finansierer,
5. ethvert tilskudd fra offentlige myndigheter som benyttes til å (del)finansiere de tjenestene eller de anleggene avgiftene knytter seg til,
6. prognoser for avgifts- og trafikkutvikling, samt foreslåtte investeringer,
7. den faktiske bruken av Avinors infrastruktur og utstyr innenfor et gitt tidsrom, og
8. den antatte betydningen vesentlige investeringer som er foreslått vil ha for den aktuelle lufthavnens kapasitet.

Forut for konsultasjon som nevnt i § 8 skal flyselskapene, eller organisasjoner som representerer disse, gi informasjon til Avinor om følgende forhold:

1. Trafikkprognoser.
2. Prognoser for sammensetningen og bruken av selskapets flyflåte.
3. Deres utviklingsprosjekter på de aktuelle lufthavnene.
4. Deres behov på de aktuelle lufthavnene.

Opplysninger omfattet av denne paragrafen skal behandles som konfidensielle eller økonomisk sensitive. Partene undertegner en fortrolighetserklæring før informasjonen utveksles, med mindre de er enige om å unnlate det. Begrensninger som følger av lov 29. juni 2007 nr. 74 om regulerte markeder (børsloven) skal respekteres. Ved tvil tar Samferdselsdepartementet stilling til hvordan bestemte opplysninger skal behandles.

### **§ 10. Luftfartstilsynets godkjenning av avgiftene**

Ved den endelige godkjenningen av avgiftene skal Luftfartstilsynet påse at bestemmelsene i forskriften, og utfyllende rammevedtak, etterleves. Tilsynet kan benytte seg av hjelpere, men disse kan ikke fatte vedtak. Hjelpere har i så fall samme tilgang til opplysninger på samme måte som Luftfartstilsynet, jf. luftfartsloven § 7-26 tredje ledd.

Avinor plikter å gi Luftfartstilsynet alle de opplysningene det trenger for å utføre sin kontrolloppgave, jf. lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart § 13a-1. Opplysningene skal minst omfatte:

1. de avgiftene Avinor selv har foreslått,
2. alle opplysninger Avinor og flyselskapene har gitt hverandre tilgang til etter reglene i § 9,
3. dokumentasjon for at konsultasjonskravene i § 7 nr. 1 til 3 er etterlevd, og
4. eventuell korrespondanse Avinor har hatt med andre parter og som har hatt betydning for selskapets avgiftsfastsettelse.

Dersom Luftfartstilsynet etter sin innledende vurdering kommer til at Avinor har fastsatt avgiftene i tråd med forskriftens og rammevedtakenes krav, og brukerne av flyselskapene ikke har hatt innvendinger, godkjenner det avgiftene. I motsatt fall, innleder Luftfartstilsynet dialog med Avinor og flyselskapene for å komme frem til en løsning som i størst mulig grad ivaretar begge parters synspunkter innenfor forskriftens og rammevedtakenes ramme. Dersom det ikke er mulig å oppnå enighet fastsetter Luftfartstilsynet avgiftene etter beste skjønn. Vedtaket skal begrunnes.

Vedtaket som nevnt i foregående ledd skal tas så raskt som mulig, og senest innen de fristene som fremgår av § 7.

Luftfartstilsynets vedtak som nevnt i tredje ledd kan ikke påklages.

Inntil Luftfartstilsynet har godkjent avgiftene, gjelder de tidligere avgiftene.

Luftfartstilsynet skal hvert år offentliggjøre en rapport om sin virksomhet etter denne paragrafen.

## **Kapittel 3. Planlegging av kapasitet og tjenestestandard**

### **§ 11. Planlegging av nye lufthavnanlegg**

Før Avinor ferdigstiller planer om vesentlige investeringer i luftfartsrelaterte anlegg på sine lufthavner skal selskapet sørge for tilstrekkelig konsultering av berørte flyselskaper eller organisasjoner som representerer disse.

### **§ 12. Avtale om tjenesteinnhold og tjenestekvalitet**

For å sikre velfungerende og effektiv drift av lufthavnene, skal Avinor legge til rette for at det gjennomføres forhandlinger med flyselskapene, eller organisasjoner som representerer disse, med tanke på å inngå en avtale om innholdet i, og kvaliteten på, de tjenestene som ytes av Avinor (tjenesteavtale). Slike forhandlinger kan gjennomføres som del av en konsultasjon som nevnt i § 8. Av avtalen skal det fremgå om mangler ved de tjenestene som ytes skal føre til justering av avgiften for flyselskapene (insentivordninger) og hvordan rabattene i så fall skal beregnes. En slik rettsvirkning forutsetter at avtalen er godkjent i vedtak som nevnt i § 17 første ledd.

### **§ 13. Skille mellom tjenestestandarder**

Innenfor de rammene som følger av forskriften, skal det være tillatt for Avinor å variere kvaliteten og omfanget av tjenestene på ulike deler av samme lufthavn for å gjøre dem best mulig tilpasset flyselskapenes behov.

## **Kapittel 4. Generelle prinsipper om avgiftsfastsetting, avgiftstyper og betalingsplikt**

#### **§ 14. Nettverksfinansiering og bruk av kommersielle inntekter**

De lufthavnene Avinor driver skal finansieres som ett samlet nettverk (samfinansiering). Det kreves ikke at kostnadene for å drive den enkelte lufthavnen i nettverket skal stå i forhold til de avgiftene flyselskapene betaler for å bruke vedkommende lufthavn.

Avgiftene skal være de samme på alle Avinors lufthavner når ikke noe annet er bestemt i, eller i medhold av, uttrykkelige unntaksbestemmelser i denne forskriften.

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.

#### **§ 15. Avgiftstypene**

Følgende avgifter benyttes på Avinors lufthavner:

1. Passasjeravgift
2. Startavgift
3. Sikkerhetsavgift
4. Avisingsavgift.

#### **§ 16. Hvem som er avgiftspliktig**

Plikten til å svare avgift påhviler fartøyets eier. Er fartøyet overlatt til en lisensiert operatør eller operatør med driftstillatelse til bruk for egen regning, er brukeren ansvarlig for avgiften. På samme måten er enhver bruker ansvarlig for avgiften når luftfartøy som ikke benyttes i ervervsmessig luftfart overlates denne til bruk for egen regning. Ved betaling for luftfartøy forlater startplass, er fartøysjef ansvarlig for avgiftsbetaling.

## **Kapittel 5. Passasjer- og startavgift**

### *Generelt*

#### **§ 17. Rammevedtak om samlet årlig inntektsbehov fra passasjeravgift og startavgiften**

Samferdselsdepartementet fatter vedtak om hvilket samlet inntektsbehov Avinor har fra passasjer- og startavgift hvert enkelt år. Vedtaket kan omfatte flere år (jf. § 7 annet ledd), men da slik at inntektsbehovet for hvert enkelt år skal fremgå klart. I vedtaket kan det også tas stilling til hvordan eventuell gevinst eller tap, sammenlignet med de forutsetningene som ligger til grunn for vedtaket, skal fordeles mellom Avinor og flyselskapene. Endelig kan det i vedtaket knyttes rabattordninger eller insentivordninger til Avinors og flyselskapenes ytelser.

Det skal fattes et eget vedtak som nevnt i første ledd om finansiering av tjenester det skal betales særskilt startavgift for etter reglene om kontinentalsokkelflygning i § 26. Inntektene fra avgiftene på disse flygningene skal dekke samtlige kostnader Avinor har ved å yte slike tjenester.

#### **§ 18. Fordeling av samlet inntektsbehov på passasjer- og startavgiften**

Departementet bestemmer i rammevedtak etter § 17 hvordan Avinors avgiftsproveny skal fordele seg på passasjer- og startavgift. Vedtaket kan gjelde for ett eller flere år av gangen, og skal klargjøre om det gjelder for inntekter etter § 17 første eller annet ledd.

### *Passasjeravgift*

### **§ 19. Hva det betales passasjeravgift for**

Det betales passasjeravgift for alle avreisende passasjerer med følgende presiseringer og unntak (avgiftspliktige passasjerer):

1. Alle passasjerer som reiser med luftfartøy som har en høyeste tillatt startvekt som overstiger 8 000 kg.
2. For passasjerer som reiser med regelbundet trafikk uansett vekten på flyet.
3. Transferpassasjerer omfattes.
4. Transittpassasjerer omfattes ikke.
5. Passasjerer som ikke betaler vederlag til transportøren omfattes.
6. Ansatte i flyselskap som i tjenesteøyemed reiser med selskapets egne fly omfattes ikke.
7. Det betales ikke avgift for passasjerer som reiser med luftfartøy som på grunn av værhindringer returnerer til samme lufthavn som det avgikk fra, når det ikke er foretatt mellomlanding på annen lufthavn.
8. Passasjerer under 2 år omfattes ikke.
9. Det betales ikke passasjeravgift på kontinentalsokkelflygninger fra de av Avinors lufthavner der det er egen helikopterterminal. Avinor plikter å publisere en liste over hvilke lufthavner dette er til enhver tid. For andre kontinentalsokkelflygninger betales det vanlig passasjeravgift.

### **§ 20. Beregning av passasjeravgiften**

Passasjeravgiften for det enkelte år skal være lik det samlede inntektsbehovet som nevnt i § 17 første ledd dividert med antatt antall avreisende avgiftspliktige passasjerer fra alle Avinors lufthavner for vedkommende år. Med avgiftspliktige passasjerer menes alle passasjerer det skal betales avgift for etter § 19.

### **§ 21. Grunnlag for beregning av passasjeravgiften for enkeltflygninger**

For beregning av avgifter etter dette kapittel skal operatøren hver uke oppgi grunnlaget for beregningen i tråd med de DTS-formatene som fremgår av vedlegget til forskriften. Avinor bestemmer nøyaktig tidspunkt for når opplysningene skal gis. Dersom opplysningene ikke er gitt, vil avgift bli utferdiget i henhold til det normale antall seter som flytypen har. Ved ettertidsdeklarerer av avgiften (jf. § 43), gjelder tilsvarende med hensyn til Avinors rett til å fakturere for etter antall seter. Selv om riktig passasjerdeklarasjon skulle bli framlagt etter utløpet av tidsfristen har den avgiftspliktige ikke krav på refusjon av utferdiget avgift basert på antall seter i henhold til denne paragraf.

For stikkprøvekontroll av avgiften skal operatøren, ved den enkelte avgang og i ettertid, kunne forevise ovennevnte grunnlag. Dersom Avinor ber om det, skal også luftfartøyets lasteskjema (load sheet) forevises. Avinor har også rett til innsyn i de systemene for «datafangst» som generer datagrunnlaget for avgiften. Se for øvrig bestemmelsene i § 43 annet ledd.

Uoverensstemmelser mellom en flyoperatør og denne operatørens handlingsagent, om manglende rapportering og overholdelse av frister, er en sak mellom disse partene, og påvirker ikke flyoperatørens forpliktelser som debitor overfor Avinor.

Flyoperatøren plikter å forholde seg til de deklarasjonsskjemaene og tillempingsbestemmelsene som Avinor utarbeider i overensstemmelse med bestemmelsene i denne paragrafen.

I tillegg til DTS-innsendelser skal det også sendes trafikkinformasjon som IATA-meldinger til Avinors trafikkinformasjonssystem (LETIS) i henhold til de krav og betingelser som fremgår av vedlegget til forskriften.

Dersom de mottatte IATA-meldingene ikke kan tolkes av Avinors trafikkinformasjonssystem (LETIS), vil Avinor sende feilmelding til en på forhånd avtalt SITA eller e-postadresse. Flyoperatøren skal snarest sende korrekte data etter mottatt feilmelding.

Flyselskapet har også ansvaret for at det for all innsjekking av bagasje lages en Baggage Source Message (BSM) i henhold til IATAs Recommended Practice 1745. Bagasjetag som utstedes på norske lufthavner skal være utformet i henhold til IATAs Resolusjon (Res) 740 vedlegg H.

### *Startavgift*

#### **§ 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 fly 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 passasjertrafikk, uansett startvekt,

beregnes som følger:

- a) Det betales full avgift for hver påbegynt 1 000 kg for flyvekter mellom 0 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.

#### **§ 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:

<b><i>Luftfartøyets høyeste tillatte startvekt i kg</i></b>	<b><i>faktor</i></b>
0–1 000	2,61
1 001–1 500	3,21
1 501–2 000	4,50
2 001–2 500	1,14
2 501–3 000	1,26
3 001–4 000	2,43
4 001–5 000	3,10
5 001–6 000	3,72
6 001–7 000	8,39
7 001–8 000	12,64

#### **§ 25. Rabatt på startavgift på enkelte lufthavner**



Det betales bare 70 prosent av full startavgift for flygninger fra Avinors lufthavner i Oppland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag med unntak av Trondheim lufthavn, Værnes, Nordland med unntak av Bodø lufthavn, Troms og Finnmark. Ingen skal likevel betale lavere avgift enn den laveste avgiftssatsen som beregnes etter reglene i § 24.

#### **§ 26. Startavgift på kontinentalsokkelflygninger**

Det betales en særskilt startavgift for kontinentalsokkelflygninger fra de av Avinors lufthavner der det er egen helikopterterminal. Det samme gjelder flygninger fra en lufthavn med helikopterterminal, via en annen med helikopterterminal, videre til en installasjon på kontinentalsokkelen. For øvrige kontinentalsokkelflygninger betales det startavgift etter de øvrige bestemmelsene i forskriften.

Den særskilte startavgiften nevnt i første ledd beregnes på grunnlag av de kostnadene som er knyttet til helikopterterminalene, atskilt fra de kostnadene som er grunnlag for beregning av startavgift etter de øvrige bestemmelsene i forskriften. Avgiften per flygning beregnes ved å dividere samlet kostnad per år med antatt samlet antall avganger fra helikopterterminalene samme år (stykkepris).

#### **§ 27. «Touch-and-go»-flygninger**

Ved «touch-and-go»-flygninger betales kun én startavgift for hver gjennomførte serie. Med en serie menes at «touch-and-go»-flygningene foregår tett på hverandre uten at stopp eller inn-/utlasting foregår på lufthavnen. Serien må være knyttet til en og samme lufthavn. Dersom siste start i en slik serie er avreise til en annen lufthavn, regnes denne starten som en avgiftspliktig enkeltflygning.

#### **§ 28. Støytillegg ved Bodø lufthavn**

For flygninger med start fra Bodø lufthavn betales det følgende tillegg til den startavgiften som betales i medhold av bestemmelsene ovenfor:

- a) For ikke-støysertifiserte jetdrevne luftfartøy betales et beløp tilsvarende 60 ganger full avgift som nevnt i § 23 bokstav a.
- b) For jetdrevne luftfartøy sertifisert etter ICAO-konvensjonen vedlegg 16 kapittel 2 betales et beløp tilsvarende 30 ganger full avgift som nevnt i § 23 bokstav a.

Tillegget økes med 50 prosent for trafikk mellom kl. 02.00 og 08.00.

Bestemmelsen i § 22 annet ledd kommer ikke til anvendelse på tillegg etter denne paragrafen.

#### **§ 29. Nattillegg**

For flygninger i tidsrommet mellom kl. 24.00 og 05.59 innkreves det i tillegg til startavgiften et tillegg for hver start og hver landing. Tillegget utgjør 50 prosent av den avgiften som er beregnet etter reglene i § 23 til § 28. Det betales ikke tillegg for flygninger på Svalbard lufthavn, Longyear.

#### **§ 30. Årsavgift (årskort)**

Årskort kan løses for luftfartøy som ikke benyttes til ervervsmessig lufttransport i tråd med forskrift 12. august 2011 nr. 833 om lufttransporttjenester i EØS (forordning (EF) nr. 1008/2008 - lufttransportforordningen) og som ikke overstiger 2 000 kg høyeste tillatte startvekt. Det samme gjelder luftfartøy med samme størrelse som har driftstillatelse etter lufttransportforordningen. For historiske og amatørbygde luftfartøy som nevnt i forordning

(EF) nr. 216/2008 (EASA-forordningen) vedlegg II bokstav a og c er vektgrensen 5 700 kg høyeste tillatte startvekt. Årskort kan også løses for skolefly under 2 000 kg høyeste tillatte startvekt som eies eller brukes av operatør med driftstillatelse etter lufttransportforordningen.

Årskort gjelder fra 1. januar, eventuelt en senere betalingsdato, til og med 31. desember i samme kalenderår, og for ett bestemt luftfartøy.

Som dokumentasjon for betalt årsavgift gjelder årskort med kvittering for at beløpet er betalt, jf. § 44. Kan ikke gyldig årskort med tilleggsdokumentasjon fremvises må det betales startavgift for hver start.

Årskort kan ikke brukes på Oslo lufthavn, Gardermoen. Avinor kan også bestemme at årskort ikke kan brukes på selskapets øvrige lufthavner på de tidene av døgnet da trafikkbelastningen er størst.

Det gis ikke refusjon av årsavgift som følge av avkortet brukstid eller redusert sesong.

### § 31. *Satser for årsavgift*

Årsavgift som nevnt i § 30 beregnes ved å multiplisere satsen for full avgift per tonn i henhold til § 23 bokstav a med følgende faktorer:

<i>Luftfartøyets høyeste tillatte startvekt i kg</i>	<i>faktor</i>
0–500	51,07
501–1 000	75,46
1 001–1 100	107,30
1 101–1 200	124,16
1 201–1 300	142,87
1 301–1 400	159,76
1 401–1 500	181,63
1 501–1 600	298,38
1 601–1 700	318,66
1 701–1 800	338,91
1 801–1 900	358,85
1 901–2 000	377,41

For historiske og amatørbygde luftfartøy som nevnt i forordning (EF) nr. 216/2008 (EASA-forordningen) vedlegg II bokstav a og c med vekt mellom 1 101 og 5 700 kg beregnes satsen ved å multiplisere full avgift som nevnt i § 23 bokstav a med 107,14.

Årskortets første gyldighetsdag er bestemmende for hvilken avgiftssats som skal anvendes.

### § 32. *Ukekort (Weekly Season Card)*

For luftfartøy med høyeste tillatte startvekt som ikke overstiger 2 000 kg kan det løses ukekort til dekning av startavgift dersom flygningene ikke skjer i ervervsøyemed.

Ukekortet gjelder i sju dager fra og med første påbegynte gyldighetsdag og gjelder for alle lufthavner som omfattes av denne forskriften med unntak av Oslo lufthavn, Gardermoen.

Ukekort kan utstedes for flere sjudagersperioder i strekk.

Kortet kan gis gyldighet fra en senere dato enn kjøpsdagen, men ikke fra en dato tidligere enn kjøpsdagen.

Avinor plikter å selge ukekort på alle lufthavner selskapet driver med unntak av Oslo lufthavn, Gardermoen.

Det gis ikke refusjon på ukekort som følge av avkortet brukstid.

### **§ 33. Satsene for ukekort**

Satsen for ukekort beregnes ved å multiplisere full avgift etter § 23 bokstav a med 11,1 for luftfartøy med maksimal tillatt startvekt mellom 0–1 500 kg, og med 27,6 for luftfartøy med maksimal tillatt startvekt mellom 1 501 og 2 000 kg.

## **Kapittel 6. Sikkerhetsavgiften**

### **§ 34. Hva det betales sikkerhetsavgift for**

Det betales sikkerhetsavgift for hver avreisende avgiftspliktig passasjer som nevnt i § 19. Det betales likevel ikke sikkerhetsavgift for transferpassasjerer og ambulanseflygninger.

### **§ 35. Beregning av sikkerhetsavgiften**

Det samlede provenyet for sikkerhetsavgiften skal være lik de kostnadene Avinor har ved å gjennomføre sikkerhetskontroll i tråd med kapittel 3 i forskrift 1. mars 2011 nr. 214 om forebygging av anslag mot sikkerheten i luftfarten mv. og forordning (EF) nr. 300/2008 om felles bestemmelser om sikkerhet i sivil luftfart og om oppheving av forordning (EF) nr. 2320/2002. Kostnader forbundet med særskilt sikkerhetskontroll, regulert i avtale som nevnt i § 39, holdes utenfor kostnadsbasen nevnt i første punktum.

Avgiften fastsettes ved å dividere kostnadene beregnet etter første ledd på antatt antall avreisende passasjerer beregnet etter regelen i § 34.

## **Kapittel 7. Avgift for håndtering av brukt flyavisingsvæske (avisingsavgift)**

### **§ 36. Hva det betales avisingsavgift for**

Det betales avisingsavgift for håndtering av brukt flyavisingsvæske. Med håndtering menes transport, mellomagring, behandling, destruksjon eller annen sluttdisponering av brukt flyavisingsvæske etter at denne er samlet opp av Avinor. Som sluttdisponering regnes rensing av oppsamlet flyavisingsvæske i renseanlegg, gjenvinning til ny flyavisingsvæske eller til ren glykol og destruksjon ved forbrenning eller lignende.

### **§ 37. Beregning av avisingsavgiften**

Avisingsavgiften skal fastsettes som et bestemt antall kroner per kilo brukt glykol, fastsatt på grunnlag av driftskostnadene og kapitalkostnadene ved håndtering som nevnt i § 36 ved den enkelte lufthavn.

### **§ 38. Beregningsperiode og fakturering**

Endelig avisingsavgiften avregnes på grunnlag av de faktiske kostnadene etter hver avisings sesong.

Avinor kan foreta a konto avregning gjennom avisings sesongen basert på stipulerte eller beregnede kostnader som nevnt i § 36.

## **Kapittel 8. Vederlag for annet enn lufthavntjenester**

### **§ 39. *Krav til vederlag for annet enn lufthavntjenester***

Når Avinor inngår avtaler om å yte andre typer tjenester enn de som finansieres ved hjelp av de avgiftene som er omfattet av denne forskriften, skal selskapet sørge for at vederlaget minst dekker de kostnadene Avinor påføres som følge av avtalen.

## **Kapittel 9. Rabatter mv.**

### **§ 40. *Rabatter og avgiftsfritak***

Avinor kan gi rabatter i avgiftene som er fastsatt i henhold til reglene i denne forskriften dersom selskaper anser det godgjort at avgiftsreduksjonen vil øke den samlede inntekten og stimulere til bedre utnyttelse av luftfartøyene og luftfartsanleggenes kapasitet. Slik rabatt kan ikke gis i sikkerhetsavgiften etter kapittel 6.

Avinor kan uavhengig av vilkårene i første ledd gi reduksjon i, eller fritak fra, de avgiftene som er fastsatt i medhold av forskriften dersom

1. det foreligger særlige grunner, og
2. flygningen(e) gjelder humanitær transport, flystevner, syketransport, eller liknende aktiviteter av ikke-kommersiell karakter.

Retten til å gi eller opprettholde rabatter eller avgiftsfritak etter første og annet ledd er betinget av at de er tillatt etter EØS-avtalens regler om offentlig støtte.

## **Kapittel 10. Bestemmelser om avgiftsbetaling, tilbakebetaling m.m.**

### **§ 41. *Opplysningsplikt***

Avinor kan kreve at operatør av avgiftspliktig luftfartøy fremlegger dokumentasjon fra norsk eller utenlandsk myndighet for at de vektene som oppgis som grunnlag for beregningen av avgiften etter denne forskriften er av en slik karakter som det fremgår av de enkelte bestemmelsene. For vektgrunnlag til beregning av startavgift kan Avinor kreve at operatør av avgiftspliktig luftfartøy fremlegger dokumentasjon som nevnt i § 4 nr. 3.

### **§ 42. *Oppgjørsform og avrunding av beløp***

Betaling av start-, passasjer- og underveisavgift, samt andre vederlag hjemlet i denne forskriften, skal som hovedregel skje som betaling etter fakturering. Avinor kan fastsette annen ordning for avgiftsbetalingen. Ved beregning av avgiften avrundes beløpet til nærmeste hele krone.

Avinor kan kreve bankgaranti (basert operatørens trafikkvolum i en trafikkperiode Avinor mener er relevant) eller annen sikkerhetsstillelse for rettidig avgiftsbetaling.

### **§ 43. *Kreditt- og rapporteringsformat***

Kreditt er betinget av at operatøren gir opplysninger om, og betaler for, alle luftfartøy som benytter operatørens kallesignal.

Eier eller bruker av luftfartøy plikter før og etter hver flygning å gi slike opplysninger som Avinor trenger for å foreta avgiftsberegning, jf. luftfartsloven § 13a-1. Det samme gjelder opplysningene som Avinor trenger for å rapportere til Statistisk sentralbyrå etter reglene i statistikkloven. Opplysninger om flybevegelser skal rapporteres elektronisk både som IATA-melding og på DTS-format innenfor tidsfrister bestemt av Avinor.

Endringer i filformat formidles senest 30 dager før neste leveringsfrist.

Endring av leveringstidspunkt og hyppighet formidles senest 60 dager før ikrafttredelse.

For selskap med lite trafikkvolum kan Avinor dispensere fra kravet om å rapportere elektronisk i DTS-format.

#### **§ 44. Oppgjørsform for årsavgift**

Årsavgift betales via Avinors side på Internett.

#### **§ 45. Reaksjoner ved manglende betaling eller sikkerhetsstillelse**

Dersom avgift som påløper i forbindelse med landing, opphold på eller avgang fra flyplass ikke blir betalt til fastsatt tid eller tilstrekkelig sikkerhet stilt, kan luftfartøyet, i samsvar med lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 13-2, hindres i å forlate plassen før betaling har funnet sted eller tilstrekkelig sikkerhet er stilt.

På samme grunnlag som nevnt i første ledd kan et fartøy nektes adgang til Avinors lufthavner.

Avgifter som fastsettes etter denne forskriften er tvangsgrunnlag for utlegg, jf. lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 13a-8.

#### **§ 46. Forsinkelsesrente**

Ved for sen innbetaling av avgift etter denne forskriften, svares forsinkelsesrente etter lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m.

#### **§ 47. Frafall av avgift**

Avinor kan ved sletting i Norges luftfartøyregister, og etter søknad, helt eller delvis frafalle eller tilbakebetale årsavgift. Beløp under 20 000 kroner refunderes ikke.

Dersom det fattes vedtak i medhold av § 45 som innskrenker et fartøys bruk av en lufthavn, gir dette ikke grunnlag for tilbakebetaling av årsavgift.

## **Kapittel 11. Avsluttende bestemmelser**

#### **§ 48. Ikrafttredelse og overgangsregler**

Forskriften trer i kraft 1. januar 2015.

Forskriften skal legges til grunn for arbeidet med å fastsette avgifter for 2016.

Forskrift 12. november 2014 nr. 1423 om avgifter på lufthavnene til Avinor AS opphører å gjelde fra 1. januar 2016.

## **Vedlegg**

### *DTS formatbeskrivelser*

*Felt 1:* Recordtype = 5.

*Felt 2:* Kallesignal.

*Felt 3:* Dato avgang - UTC.

*Felt 4:* Avgangsplass - DEP.

*Felt 5:* STD - Scheduled Time of Departure - UTC.

*Felt 6:* ATD - Actual Time of Departure/Off-block Time) - UTC.

*Felt 7:* Forsinkelse.

*Felt 8:* Dato ankomst - UTC.

*Felt 9:* Destinasjon - ARR.

*Felt 10:* STA - Scheduled Time of Arrival - UTC.

*Felt 11:* ATA - UTC.

*Felt 12:* Registreringsmerke.

*Felt 13:* Flygningens art.

*Felt 14:* Total Persons On Board.

*Felt 15:* Crew, aktiv.

*Felt 16:* Crew, passiv.

*Felt 17:* Tjenestereisende.

*Felt 18:* Infants.

*Felt 19:* Passasjerer avreist fra avgangsplass (lokalt påstigende).

*Felt 20:* Passasjerer avreist i transfer.

*Felt 21:* Passasjerer avreist i transitt.

*Felt 22:* Passasjerer ankommet destinasjon (Avstigende).

*Felt 23:* Frakt lastet.

*Felt 24:* Frakt losset.

*Felt 25:* Post lastet.

*Felt 26:* Post losset.

*Felt 27:* International eller Domestic.

*Felt 28:* Domestic leg of international flight.

*Felt 29:* Passasjerer til utland.

*Felt 30:* Kommentarer og diverse.

*Felt 31:* Unik ID.

#### *IATA-meldinger*

Grunnregler for bruk av IATA-meldinger:

1. Alle planlagte flighter skal meldes inn til Avinor vha. SSIM-fil eller SSM/ASM-format.
2. Alle oppdaterte flight-tider skal meldes inn til Avinor.
3. Alle IATA-meldinger skal sendes til Avinors sentrale trafikkinformasjonsenhet OSLNOYA.
4. Alle IATA-meldinger som sendes til OSLNOYA skal være i henhold til siste versjon av IATA Airport Handling Manual (AHM) og IATA Standard Schedule Information Manual (SSIM).
5. Rapporteringen skal inkludere korrekte data for antall passasjerer og kilogram frakt og post for alle ankomster og avganger. Data skal rapporteres pr. flight nummer og dato.

Følgende IATA-format støttes, og data skal brukes til følgende formål:

Ruteplaner	SSIM	IATA Filformat for presentasjon av komplette sesongplaner, inkludert alle flighter, for en operatør for en avgrenset tidsperiode.	3 uker i forkant av sesongskifte.
	SSM (Standard Schedules Message Procedure)	IATA meldingsformat for rapportering av permanente tillegg og/eller endringer til originale sesongplaner.	Senest 24 timer før avgang.

	ASM (Ad-hoc Schedules Message)	IATA meldingsformat for rapportering av midlertidige/tidsbegrensede avvik fra den opprinnelige sesongplanen.	Senest 6 timer før avgang.
Flybevegelser	MVT (Aircraft movement message)	IATA meldingsformat for rapportering av avgangstider, ankomsttider og forsinkelser.	Avgangs og ankomstmelding skal sendes umiddelbart etter avgang eller ankomst Forsinkelsesmeldinger skal sendes så snart de er kjent.
	MVA (Aircraft movement message)	IATA meldingsformat for rapportering av avgangstider, ankomsttider og forsinkelser, automatisk sendt direkte fra det enkelte flyindivid (f.eks. ACARS).	Avgangs og ankomstmelding skal sendes umiddelbart etter avgang eller ankomst Forsinkelsesmeldinger skal sendes så snart de er kjent.
	DIV (Aircraft Diversion Message)	IATA meldingsformat for rapportering av avledninger fra den opprinnelige flightruten.	Skal sendes så snart endring er kjent.
Passasjer/last	SLS (Statistical Load Summary)	IATA meldingsformat for rapportering av passasjertall, bagasje, frakt og post.	Umiddelbart etter avgang.
	LDM (Loadmessage)	IATA meldingsformat for rapportering av passasjertall og vekt.	Umiddelbart etter avgang.
	PTM (Passenger Transfer Message)	IATA Meldingsformat for rapportering av transferpassasjerer.	Umiddelbart etter avgang.