

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.: 2007/1115  
MAB ANJT 524.0

Dato: 05.12.2007

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

Konkurransetilsynet viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev 29. oktober 2007 vedrørende utkastet til en gjennomføringsforskrift for EUs nye avgiftsordning for flysikringstjenester.

Det finnes i dag bare én norsk forskrift for luftfartsavgifter, det årlige takstregulativet for Avinor AS (heretter "Avinor") som er fastsatt med hjemmel i luftfartsloven § 7-26. I tillegg er det ventet at departementet i løpet av høsten vedtar en tilsvarende avgiftsforskrift for Moss lufthavn, Rygge. Ved utformingen av gjennomføringsforskriften har departementet søkt å samordne takstregulativene for Avinor og Moss lufthavn, Rygge med EUs nye avgiftsforordning for flysikringstjenester.

Departementet viser til at forordningen har to hovedformål: Å sikre brukerne av lufttrafikkjentestene tilgang til opplysninger om kostnadene ved å yte tjenestene (transparens), og å fastsette regler for beregning av avgiftene som gjør at disse ikke blir høyere enn kostnadene for å yte de enkelte tjenestene.

Forordningen deler lufttrafikkjentestene i to tjenestetyper; terminaltjenester og underveistjenester. De tilsvarende avgiftstypene er terminalavgift og underveisavgift.

Underveistjenester er i dag regulert i takstregulativet for Avinor. De bestemmelsene i takstregulativet som gjelder beregningen av underveisavgiften vil måtte oppheves og erstattes av forordningens regler om disse. Departementet peker på at denne endringen vil få liten praktisk betydningen.

Departementet opplyser at forordningen etablerer en absolutt plikt til å ha en egen underveisavgift, men det er ikke en absolutt plikt til å ha en tilsvarende terminalavgift. Departementet foreslår derfor å videreføre gjeldende avgiftsstruktur ved finansiering av terminaltjenester.

I utkast til gjennomføringsforskrift § 2 har departementet gjort det klart at Norge ikke benytter seg av muligheten til å begrense forordningens virkeområde. Det innebærer at forordningen omfatter hele det norske luftrommet.

Avgiftssonen for underveisavgiften defineres som hele det norske luftrommet, fra bakken og helt opp i det øvre luftrommet. Ved avgrensning av terminalavgiftssonen skilles det mellom Avinors lufthavner og lufthavner drevet av andre. Departementet mener at samtlige tjenesteenheter i Avinor bør defineres som én terminalavgiftssone. For lufthavner som ikke er drevet av Avinor er terminalavgiftssonen definert som luftrommet rundt disse landingsplassene.

På Sandefjord lufthavn, Torp og Moss lufthavn, Rygge yter Avinor terminaltjenester. Forslaget til forordningen går da ut på at hver av disse lufthavnene utgjør egne terminalavgiftssoner.

Konkurransetilsynet har i hørings svar til Samferdselsdepartementet 22. august 2007 om forslag til takstregulativ for Avinors lufthavner i 2008 uttrykt følgende:

*Sandefjord lufthavn, Torp har siden 2001 fastsatt sine egne takster. I høringsnotat av 26. juni 2007 om forskrift om avgifter på bruk av Moss lufthavn, Rygge, uttalte Samferdselsdepartementet at det var nødvendig å sette nivået for avgiftene slik at Oslo lufthavn, Gardermoen sentrale rolle i finansieringen av flyplassnettverket ble sikret. Det ble også varslet at det av hensyn til flyplassnettverkets finansiering ville bli vurdert å gjenoppta takstreguleringen på Sandefjord lufthavn, Torp.*

*Disse uttalelsene tilkjenner vanskelighetene med å ivareta hensynet til virksom konkurranse mellom lufthavnene under den nåværende finansieringsordningen for Avinors lufthavner, jf. Konkurransetilsynets høringsuttalelse av 2. august 2007. Gjennom regulering av avgiftene på lufthavnene utenfor Avinors nettverk vil muligheten for priskonkurranse for disse bli begrenset, noe som vil være en helt sentral konkurranseparameter for lufthavner som i hovedsak antas å ville rette seg mot lavprisselskapene.*

*Etter Konkurransetilsynets oppfatning bør det på denne bakgrunn vurderes om det skal foretas endringer i den gjeldende finansieringsordning for Avinors lufthavner for å legge forholdene til rette for virksom konkurranse mellom Oslo lufthavn, Gardermoen, Sandefjord lufthavn, Torp og Moss lufthavn, Rygge.*

*Konkurransetilsynet er inneforstått med at endring av gjeldende finansieringsordning vil betinge en nærmere utredning. Gitt dagens system, finner tilsynet grunn til å påpeke at det ved fastsettingen av avgifter for lufthavnene bør foretas en avveining mellom hensynet til kryss subsidiering i Avinors nettverk og de positive samfunnsøkonomiske virkninger konkurranse med de øvrige lufthavnene vil kunne gi.*



Konkurransetilsynet vil igjen oppfordre til at det foretaes en avveining mellom hensynet til krysssubsidiering i Avinors nettverk og de positive samfunnsøkonomiske virkningene av konkurranse før gjennomføringsforskriften vedtas.

Med hilsen

Elisabeth Steckmest (e.f.)  
*fung. seksjonsleder*

Andreas Jørgensen Tveito  
*førstekonsulent*

Kopi:  
Fornyings- og administrasjonsdepartementet