

Forskrift om avgifter for bruk av lufthavner drevet av Avinor AS

Hjemmel: Fastsatt av Samferdselsdepartementet 2013 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) §§ 7-26 og 16-1.

EØS-henvisning: EØS-avtalen vedlegg XIII punkt 65a fastsatt ved EØS-komiteen beslutning nr. 64/2012.

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 foreventede 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 lufthavnoperatører krever for tjenester som ytes til personer med redusert mobilitet som nevnt i forskrift 28. januar 2008 nr. 69 om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter i forbindelse med 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 den regjerende monark og hans/hennes familie, statsoverhode, regjeringssjef og ministre. Flygningens karakter av offisiell reise må i så fall anmerkes i fartøyetts 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 i §§ 18, 23, 26, 35 og 38 gjelder i tillegg til unntakene etter denne paragrafen.

§ 4 Definisjoner

I denne forskriften menes med

1. *høyeste tillatte startvekt*: Den maksimale startvekten et luftfartøy kan ha i følge nasjonalt luftfartøyregister eller annen tilsvarende offisiell dokumentasjon.
2. *kontinentalsokkelflygning*: flygning til installasjoner på den norske kontinentalsokkelen fra Stavanger lufthavn, Sola, Bergen lufthavn, Flesland, Kristiansund lufthavn, Kvernberget og Brønnøysund lufthavn, Brønnøy.
3. *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
4. *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.
5. *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 tatt i medhold av forskriften etterleves. 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 fastsetter selv avgiftene på sine lufthavner i tråd med prosedyrene i dette kapitlet og i tråd med de utmålingsprinsippene som følger av kapittel 5 og 6. 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. Senest 1. juni skal Avinor legge frem sitt forslag til avgifter for det kommende året.
2. Fra forslaget etter bokstav a er lagt frem, og frem til 15. august konsulterer Avinor flyselskapene etter reglene i § 8.
3. Senest 1. september fastsetter Avinor sine avgifter for det kommende året. Samtidig sendes beslutningen til Luftfartstilsynet for endelig godkjenning etter reglene i § 10.
4. Senest 1. november skal avgiftene være endelig godkjent og publisert.

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 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 organisasjon som representerer disse. Konsultasjonen skal kunne brukes til å diskutere nivået på avgiftene innenfor de rammene som følger av kapittel 3, praktiseringen av allerede fastsatte avgifter og sammenhengen mellom avgiftene og tjenestenes kvalitet og innhold der dette er relevant.

Konsultasjon som nevnt i første ledd skal finne sted minst en gang hvert år i det tidsrommet som nevnt i § 7 første ledd nr. 2.

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 ved den endelige avgiftsfastsettingen etter § 7 første ledd nr. 3.

§ 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 5 og 6 og den måten avgiftene er fastsatt på i tråd med disse rammene. Så langt det er mulig og 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 5 og 6 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 den 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 plikter flyselskapene å gi informasjon til Avinor om følgende forhold:

1. trafikkprognoser
2. prognoser for sammensetningen og bruken av selskapets flyflåte
3. deres utviklingsprosjekter på den aktuelle lufthavnen
4. deres behov på den aktuelle lufthavnen

Opplysninger omfattet av denne paragrafen skal behandles som konfidensielle eller økonomisk sensitiv. 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 etterleves. Som ledd i sitt arbeid kan tilsynet benytte seg av hjelpere, men disse kan ikke fatte endelige vedtak. Hjelperen har i så fall samme tilgang til opplysninger 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 § 13-4. Opplysningene skal minst omfatte:

1. de avgiftene Avinor selv har fastsatt,
2. alle opplysninger Avinor og flyselskapene har gitt hverandre tilgang til etter reglene i § 9, og
3. 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 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 parter synspunkter innenfor forskriftens ramme. Dersom det er umulig å oppnå enighet fastsetter Luftfartstilsynet avgiftene etter beste skjønn. Vedtaket skal begrunnes.

Vedtak som nevnt i foregående ledd skal tas så raskt som mulig, og senest innen fire måneder etter at beslutning som nevnt i § 7 første ledd nr. 3 er mottatt. Denne fristen kan unntaksvis, og i tilbørlig grunngitte tilfeller, forelenges med inntil to måneder.

Luftfartstilsynets vedtak som nevnt i tredje ledd kan ikke påklages.

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 -kvalitet*

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 § 16 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 en og samme lufthavn for å gjøre dem best mulig tilpasset flyselskapenes behov.

Kapittel 4. Generelle prinsipper for avgiftsfastsettingen og avgiftstypene

§ 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 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 nevnt i § 16 annet ledd.

§ 15 *Avgiftstypene*

Følgende avgifter benyttes på Avinors lufthavner:

1. Passasjeravgift
2. Startavgift
3. Sikkerhetsavgift

Kapittel 5. Passasjer- og startavgift

Generelt

§ 16 *Beslutning om samlet årlig inntektsbehov fra passasjer- og startavgiften*

Samferdselsdepartementet fatter vedtak om hvilket samlet inntektsbehov lufthavnoperatøren 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 til kontinentalsokkelflygninger. Inntektene fra avgiftene på disse flygningene skal dekke samtlige kostnader Avinor har ved å yte slike tjenester.

§ 17 *Fordeling av samlet inntektsbehov på passasjer- og startavgiften*

For tjenester omfattet av vedtak som nevnt i § 16 første ledd skal departementet for hvert enkelt år fastsette en fordelingen av den samlede inntekten fra passasjer- og startavgiften. For tjenester omfattet av vedtak som nevnt i § 16 annet ledd fastsetter departementet en fordelingsnøkkel uten tidsbegrensning.

Passasjeravgift

§ 18 *Plikten til å betale passasjeravgift*

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. 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.

§ 19 *Beregning av passasjeravgiften*

Passasjeravgiften for det enkelte år skal være lik det samlede inntektsbehovet som nevnt i § 16 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 § 18.

Startavgift

§ 20 *Plikten til å betale startavgift*

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

§ 21 *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 i følge nasjonalt luftfartøyregister eller annet tilsvarende offisielt dokument, eller
 2. i regelbundet passasjertrafikk, inkludert seriemessig charter, uansett startvekt
- beregnes som følger:

- a) Det betales full avgift for hver påbegynt 1 000 kg for flyvekter mellom 3 000 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.

§ 22 *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 § 21 bokstav a med følgende faktorer:

<i>Lufthavns høyeste tillatte startvekt i kg</i>	<i>faktor</i>
0-1 000	2,61
1 001 – 1 500	3,12
1 501 – 2 000	3,70
2 001 – 2 500	4,42
2 501 – 3 000	5,25
3 001 – 4 000	6,25
4 001 – 5 000	7,43
5 001 – 6 000	8,85
6 001 – 7 000	10,52
7 001 – 8 000	12,52

§ 23 *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, Troms og Finnmark. Ingen skal likevel betale lavere avgift enn den laveste avgiftssatsen som beregnes etter reglene i § 22.

§ 24 *Avgift på kontinentalsokkelflygninger*

[Se høringsnotat pkt. 6.5 siste avsnitt]

§ 25 *”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”-flygingene foregår tett på hverandre uten stopp/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 enkeltflyging.

§ 26 *Unntak for retur til avgangsplass*

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.

§ 27 *Støytilllegg ved Bodø lufthavn*

For flygninger med start fra Bodø lufthavn betales det følgende tillegg til den startavgiften som betales i medhold av §§ 21 til 25:

- a) For ikke-støysertifiserte jetdrevne luftfartøy betales et beløp tilsvarende 60 ganger full avgift som nevnt i § 21 bokstav a.
- b) For jetdrevne luftfartøy sertifisert etter ICAO-konvensjonen vedlegg 16 kapittel 2 et beløp tilsvarende 30 ganger full avgift som nevnt i § 21 bokstav a.

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

Bestemmelsen i § 26 kommer ikke til anvendelse på tillegg etter denne paragrafen.

§ 28 *Natttillegg*

For flygninger i tidsrommet mellom kl. 20.00 og 05.59 innkreves det i tillegg til startavgiften et tillegg for hver start og hver landing. Tillegget utgjør 50 prosent av full avgift som nevnt i § 21 bokstav a. Det betales ikke tillegg for flygninger på Svalbard lufthavn, Longyear.

§ 29 *Grunnlag for beregning av startavgiften for enkeltflygninger*

For beregning av avgifter etter dette kapittel skal operatøren hver uke oppgi grunnlaget for beregningen i tråd med de DTS-formatene (Data Traffic Survey) 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 ettertidsdeklarasjon av avgiften, jf. § [i kap 10], gjelder det tilsvarende med hensyn til Avinor AS/Oslo Lufthavn AS' rett til å utfakturere etter antall seter. Selv om riktig passasjerdeklarasjon skulle bli framlagt etter utløpet av tidsfristen har man 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 AS eller Oslo Lufthavn AS ber om det, skal også luftfartøyets lasteskjema (load sheet) forevises. Avinor AS har også rett til innsyn i de systemene for « datafangst » som generer datagrunnlaget for avgiften. Se for øvrig bestemmelsene i § [i kap. 10].

Enhver uoverensstemmelse mellom flyoperatør og denne operatørens handlingsagent om manglende rapportering og overholdelse av frister er en sak mellom disse partene og er således Avinor AS uvedkommende. Avinor AS vil i denne sammenheng alltid forholde seg til flyoperatøren som debitor.

Flyoperatøren må forholde seg til de deklarasjonsskjemaene og tillemplingsbestemmelsene som Avinor AS utarbeider i overensstemmelse med ovennevnte regler.

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 trafikkinformasjons-system (LETIS), vil Avinor sende feilmelding til en på forhånd avtalt SITA eller e-postadresse. Det skal da snarest etter mottatt feilmelding sendes korrekt data.

Flyselskapet har også ansvaret for at det for all innsjekking av bagasje lages en Baggage Source Message (BSM) iht. IATA's Recommended Practice 1745. Bagasjetag som utstedes på norske lufthavner skal være utformet i henhold til IATA's Resolution (Res) 740, attachment H.

§ 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. 1595/2002 (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. 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 på 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 § 21 bokstav a med følgende faktorer:

<i>Luftfartøyets høyeste tillatte startvekt i kg</i>	<i>faktor</i>
0-500	50,37
501 – 1 000	74,42
1 001 – 1 100	105,82
1 101 – 1 200	122,48
1 201 – 1 300	140,90
1 301 – 1 400	157,55
1 401 – 1 500	179,12
1 501 – 1 600	294,27
1 601 – 1 700	314,25
1 701 – 1 800	334,22
1 801 – 1 900	353,91
1 901 – 2 000	372,21

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 sjudagers perioder 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 lufthavnene 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 § 21 bokstav a med [se høringsnotat pkt. 6.6] for luftfartøy med maksimal tillatt startvekt mellom 0 – 1 500 kg, og med [se høringsnotatet pkt. 6.6.] for luftfartøy med maksimal tillatt startvekt mellom 1 501 og 2 000 kg.

Kapittel 6. Sikkerhetsavgiften

§ 34 *Beregning av sikkerhetsavgiften*

Det samlede provenyet for sikkerhetsavgiften skal dekke alle 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.

Avgiften fastsettes ved å dividere kostnadene nevnt i annet ledd på antatt antall avreisende avgiftspliktige passasjerer fra alle Avinors lufthavner for vedkommende år. Med avgiftspliktig passasjerer menes alle passasjerer det skal betales avgift for etter § 18.

§ 35 *Unntak fra plikten til å betale sikkerhetsavgift*

Det skal ikke betales sikkerhetsavgift for transferpassasjerer, for ambulanseflygninger og for personer som er med på flygningene som det ikke betales passasjeravgift for etter § 18.

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

[Tilsvarende kapittel IV i gjeldende takstregulativ]

Kapittel 8. Vederlag for annet enn lufthavntjenester

§ 36 *Krav til vederlag for annet enn lufthavntjenester*

Når Avinor inngår avtaler om å yte andre typer tjenester enn lufthavntjenester (se § 2) skal selskapet sørge for at vederlaget minst dekker de kostnadene Avinor påføres som følge av avtalen.

Kapittel 9. Insentivordninger, rabatter mv.

§ 37 *Insentivordninger*

[Departementet vil ta stilling til om det er behov for bestemmelser som supplerer de vedtakene som er nevnt i § 16 første ledd siste setning.]

§ 38 *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 det samlede provenyet og stimulere til bedre utnyttelse av luftfartøyene og luftfartsanleggenes kapasitet. Slik rabatt kan ikke gis i sikkerhetsavgift etter kapittel 6.

Avinor kan uavhengig av vilkårene i første ledd gi reduksjon i, eller fritak fra, de forskriftene som er fastsatt i med hold 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.

[Som kapittel VI i gjeldende takstregulativ]

Kapittel 11. Avsluttende bestemmelser

§ 39 *Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft [1. januar 2014] .

Forskriften skal legges til grunn for arbeidet med å fastsette avgifter for 2015.