

## Ettersending av dokument til formannskapet 09.02.2016

PS 28/16 – Finansiering av trafikktryggingstiltak - Parkering Oppigarden og Sollia barnehage s. 2

PS 29/16 – Innføring av flyskatt – høyring s. 26



## SAKSDOKUMENT

Sakshandsamar: Asbjørn J. Aasebø

Arkivsak nr.: 2016/220

Arkivkode: 251

Utvalsaksnr

28/16

Utval

Formannskapet  
Kommunestyret

Møtedato

09.02.2016

### FINANSIERING AV TRAFIKKTRYGGINGSTILTAK/ PARKERING OPPIGARDEN/ SOLLIA BARNEHAGE

#### Administrasjonen si tilråding:

1. For å gjennomføre trafikktryggingstiltaket med justering av gangveg og utbetring av parkeringstilhøva ved Oppigarden og Sollia barnehage innanfor ei kostnadsramme på kr. 2.450.000. godkjenner kommunestyret:
  - låneopptak på kr. 1.960.000
  - momsrefusjon på kr. 490.000 vert tilbakeført prosjektet.
2. Vedtaket er gjort i medhald av kommunelova § 13.
3. Tiltaket vert finansiert innanfor den vedtekne låneramma for investeringsprosjekt i 2016 (som vist i saksutgreiinga).

#### Vedleggsliste:

1. Invitasjon anbodskonkurranse
2. Teikningar, oversiktsteikning og situasjonsplan

#### Uprenta saksvedlegg:

Reguleringsplan

#### Samandrag/ saksopplysningar av saka:

Planleggingsarbeid for å betre trafikktryggleiken ved dei 2 barnehagane vart starta opp i 2015. Trafikk i samband med levering og henting av ungar med tillegg i barnehagen og mange gåande og syklende på gangvegen langs Heltnevegen fører til kaotisk trafikktilhøve der farlege situasjonar oppstår.

Tilbodsdokument for anleggsarbeidet vart ferdig seint på hausten 2015, med utlysing på tilbod november 2015.

Lånemidlar knytt til prosjektet *Trafikktrygging og miljøtiltak* vart brukt opp ved avslutning av investeringsrekneskapen for 2015. Tiltaket er såleis ikkje er finansiert.

Rådmann tilrår at tiltaket på kr. 2,45 mill.kr vert finansiert med:

- nødvendig låneopptak på kr. 1.960.000
- momsrefusjon kr. 490.000

Rådmannen tilrår at låneopptaket vert gjort innanfor den vedtekne låneramma for investeringsprosjekt i 2016. Dette skjer ved å redusere løyvinga til Ny Øyra skule med tilsvarende beløp. Det er ikkje intensjonen å redusere løyvinga til dette prosjektet. Same beløp (2,45 mill kr) vert tatt inn igjen på prosjektet ved handsaminga av investeringsbudsjettet for 2017 (desember 2016).

### **Vurdering og konklusjon:**

Teknisk administrasjon la til grunn at tiltaket kunne gjennomførast for vesentleg lågare ressursar og slik sett kunne ta det over drifta. Når tiltaket vart planlagt og prosjektert og anboda kom inn, så viste det seg at tiltaket var meir omfattande for å gjennomføre nødvendig arbeid for å sikre trafikkforholda og gjere i stand området. Ideelt sett burde ein ha sett dette i forkant for å få dette inn som eit investeringsprosjekt i budsjettet, og helst i samband med trafikktryggingssplanen. Ettersom dette er eit trafikkert område i samband med levering og henting av barn, samtidig som avkøyrings- og parkeringsløyvingane er direkte trafikkfarlege, så rår rådmannen til at tiltaket vert godkjent.

Rådmann tilrår at tiltaket på kr. 2.450.000 vert finansiert med:

- Låneopptak på kr. 1.960.000
- momsrefusjon kr. 490.000

Låneopptaket skjer innanfor den vedtekne låneramma for investeringsprosjekt i 2016.

Tiltaket vart utlyst på anbod i fjor haust. Det er teke atterhald om godkjent finansiering. Vedståingsfristen for anbudet går ut 10. februar. Entreprenøren kan akseptere å utvide fristen til etter at kommunestyret har handsama saka. Samtidig er det uheldig at entreprenøren skal vente ytterlegare 14 dagar på at kommunen kan ta avgjerd i saka. Formannskapet får vurdere om saka skal avgjerast etter hasteparagrafen i kommunelova.

### **Helse og miljøkonsekvensar:**

Tiltaket vil vere ein vesentleg betring av trafikktryggleiken ved Oppigarden og Sollia barnehage.

### **Økonomiske konsekvensar:**

Vil auke kommunen sin lånegjeld.

**Beredskapsmessige konsekvensar:**

Ikkje vurdert.

**Naturmangfaldlova:**

Uaktuelt.

Rune Sjurgard  
Rådmann

Kjell Magne Rindal  
konstituert teknisk sjef

**Utskrift av endeleg vedtak:**

Økonomiavdelinga

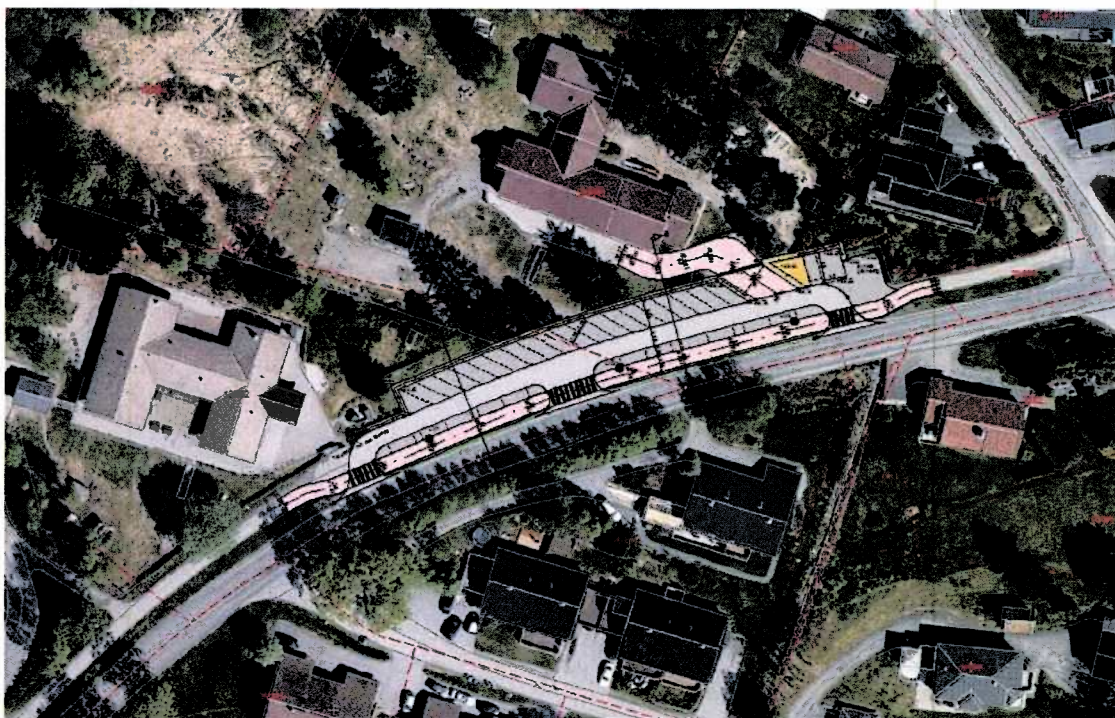
Revisor

Kommunalteknisk avdeling

VOLDA KOMMUNE  
KOMMUNALTEKNISK AVDELING

INVITASJON TIL ANBODSKONKURRANSE  
PARKERING OPPIGARDEN/SOLLIA BARNEHAGE

DATO: 15.10.2015



Innhald:	
DEL A: PROSJEKTINFORMASJON.....	4
A1. Dokumentliste .....	4
A2. Tilbodsinnbyding .....	4
A3. Orientering om prosjektet.....	5
A3.1 Type arbeid og omfang .....	5
A3.2 Byggetid .....	5
A3.3 Atterhald om løyver, finansiering, etc. ....	5
A3.4 Entrepriseform og kontraktstype.....	5
A3.5 Oppdragsgivar sin organisasjon .....	5
A3.6 Oppdragsgivar si organisering av SHA .....	6
A3.7 Spesielle forhold på byggeplassen .....	6
DEL B: KONKURRANSEREGLAR OG KVALIFIKASJONSKRAV .....	7
B1. Konkurransereglar .....	7
B1.1 Alminnelege konkurransereglar.....	7
B1.2 Spesielle konkurransereglar .....	7
B2 Krav til leverandør .....	7
B2.1 Kvalifikasjonskrav .....	7
B2.2 Tildelingskriterier .....	8
B3 Krav til tilbod .....	8
DEL C: KONTRAKTSBESTEMMELSAR .....	9
C1 Alminnelege kontraktsbestemmelsar .....	9
C2 Spesielle kontraktsbestemmelsar .....	9
C2.1 Kommunikasjon.....	9
C2.2 Justering av arbeidsomgang.....	9
C2.3 Framdrift .....	9
C2.4 Utanlandsk arbeidskraft.....	9
C2.5 Tariffavtalar .....	9
C2.6 Etske og sosiale krav.....	10
C2.7 Nasjonal lovgiving tvangsarbeid.....	10
C2.8 Diskriminering .....	10
C3 Avtaledokument .....	10
DEL D: BESKRIVANDE DEL .....	11
D1 Beskrivelse av byggeprosjekt .....	11

D1.1 Detaljbeskriving .....	11
D2 Teikningar og supplerande dokument til beskrivinga .....	11
D2.1 Teikningsliste .....	11
<b>DEL E: SVARDOKUMENT - SKAL FYLLAST UT AV LEVERANDØR .....</b>	<b>12</b>
E1 Dokumentasjon frå leverandør.....	12
E1.1 Generelle opplysningar .....	12
E1.2 Dokumentasjon av kvalifikasjonskrav til leverandør.....	12
E1.3 Dokumentasjon av tildelingskriteria pris, kapasitet og referansar .....	13
Underleverandørar og samarbeidspartnarar:.....	13
E2 Utfylt beskrivelse .....	13
E3 Tilbodsskjema .....	13
E3.1 Prissamandrag .....	13
E3.2 Tidsfristar (del av tildelingkriteria under kapasitet/framdrift).....	14
E3.3 Påslag og timesprisar.....	14
E3.4 Underskrift .....	15
E4 HMS-erklæring .....	16

## DEL A: PROSJEKTINFORMASJON

### A1. Dokumentliste

1. Invitasjon til anbudskonkurranse, datert 15.10.2015
2. D1 Detalj- og mengdebeskrivelse etter NS3420, NO-201501, 4. utg.
3. D2 Teikningar

### A2. Tilbodsinnbyding

Volda kommune v/kommunalteknisk avdeling inviterer til open anbudskonkurranse for utviding av parkeringsplass og opparbeiding av gang og sykkelveg, intern køyreveg, samt ny tilkomst til barnehagen i Volda kommune.

Tilbud skal gjevast på grunnlag av denne anbudsbeskrivelsen (Del A – E), samt alle tilleggskdokument jf. punkt D2.

Anbudsgrunnlaget vert lagt ut på DOFFIN-databasen, for nedlasting.

Anskaffelsesprosedyre: Open anbudskonkurranse iht. FOA § 4-2 a

Konkurransen er: Kunngjort på Doffin.no

Kvalifikasjonskrav: Sjå Del B2

Anbudssynfaring: Det blir ikkje halde noko felles synfaring for denne entreprisen.  
For evt. spørsmål, ta kontakt med byggherre v/kontaktperson Dag Dårflot.

Innleveringsfrist: **11.11.2015 kl. 12.00**  
Tilbudet skal sendast/leverast til Per Mulvik AS si kontoradresse.  
Leverandør har ansvar for at tilbudet når fram til Per Mulvik AS sine lokale eller postkasse innan fristen. Sein levering via postsending skjer på anbydar sitt ansvar, postkassa blir sist sjekka ved tidspunkt for innleveringsfrist.

Anbudssopning: Tilboda opnast hos Per Mulvik AS, etter utløpet av innleveringsfrist.  
Leverandør (tilbydar) har ikkje høve til å delta under tilbudsopninga.

Vedståingsfrist: Entreprenøren skal stå ved tilbudet 90 dagar etter innleveringsfrist.

Tilbudet skal leverast på papirform i lukka konvolutt merka: "**Parkering Oppigarden/Sollia barnehage**".  
Dersom leverandør har motteke anbudet i \*.GAB format eller som NS3459-fil, er det ynskjeleg at ein i tillegg leverer tilbudet også på dette formatet på CD-plate eller minnepenn. Tilbud levert elektronisk (e-post, SMS el. tilsvarande), eller kun på CD/minnepenn vert avvist.

Tilleggsopplysningar kan gjevast seinast 5 dagar før utløp av tilbudsfrist.

For Per Mulvik AS  
15.10.2015



Anders Nupen  
Prosjektingeniør



## A3. Orientering om prosjektet

Prosjektet gjeld utviding av eksisterande parkeringsplass, gang- og sykkelveg, intern køyreveg for barnehagane Oppigarden og Sollia, i tillegg skal det opparbeidast ny tilkomst til Sollia barnehage. Det skal byggast parkeringsplass for om lag 32 bilar (herav er 11 parkeringsplassar korttidsparkering og resterande langtidsparkering), oppheva gang- og sykkelveg (med nedsenk for avkøyrslar), natursteinsmur, kantstein, ny belysning for veg og parkeringsplass, overvasshandtering og tilrettelegging for framtidig fiber.

### A3.1 Type arbeid og omfang

Type byggverk/anlegg:	Opparbeiding av parkeringsplass, veg og G/S-veg
Fagområde som omfattast:	Grunnarbeid og landskapsutforming, tiltaksklasse 2 Innmåling og utstikking av tiltak, tiltaksklasse 2
Tilleggsopplysningar:	Det er ikkje utført grunnundersøkingar i området. Ein føreset at det er 40cm med matjord over lausmassar. Fjell er observert opp i dagen ved eksisterande inngangsparti (Sollia) og ein antek difor at det er fjell enkelte stadar i området. Postar for dette blir oppgjort etter medgatte mengder. Overgangar mellom eksisterande og prosjekterte vegar/terreng tilpassast på staden. Ved opparbeiding av anlegget må det takast omsyn til alle private og offentlige bygningar samt leidning- og kabelanlegg m.m. All skade som skuldast aktløyse eller feil frå tilbydar si side, må tilbydar utbetre for eiga rekning.

### A3.2 Byggetid

Forventa oppstartsdato for arbeida:	Snarleg etter kontraktsinngåing (26.11.15)
Forventa ferdigstilling:	Ferdigstillast seinast innan 01.07.16

### A3.3 Atterhald om løyver, finansiering, etc.

Tiltakshavar tek atterhald om å kunne avlyse konkurransen dersom det er sakleg grunn for det, t.d. ved bortfall av planlagt finansiering eller manglande godkjenning etter offentlig regelverk.

Byggherren tek atterhald om nødvendige godkjenningar i offentlig organ for å kunne sette i gang arbeida.

### A3.4 Entrepriseform og kontraktstype

Kontrakt:	Formular for kontrakt om utførelse om bygge- og anleggsarbeider. NS 8406 A Forenklet norsk bygge- og anleggskontrakt.
Entrepriseform:	Generalentreprise ihht. NS3450

### A3.5 Oppdragsgivar sin organisasjon

Byggherre/ oppdragsgivar:	Volda kommune v/kommunalteknisk avdeling Stormyra 2, 6100 Volda Kontaktperson: Dag Dårflot Tlf: 994 65 002 E-post: dag.darflot@volda.kommune.no
---------------------------	---

Rådgivar for bygg (RIB) : Per Mulvik AS  
 Holmen 7, 6100 Volda  
 Kontaktperson: Anders Nupen  
 Tlf: 700 74 990 / 911 03 405  
 E-post: anders@mulvik.no

Byggherre vil før byggestart vurdere om det skal engasjerast ekstern byggeleiar for prosjektet.

### A3.6 Oppdragsgivar si organisering av SHA

Før arbeida vert sett i gang, skal det utarbeidast SHA-plan ihht. Byggherreforskrifta for prosjektet.

SHA-koordinator for prosjektering (KP): Per Mulvik AS  
 SHA-koordinator for utføring (KU): Generalentreprenøren

Hovudbedrift (HB) ism. Arbeidsmiljøloven §2.2: Generalentreprenør skal ha rolle som hovudbedrift. HB vil få ansvar for å samordne HMS-arbeid på byggeplassen, og ansvar for innsending av blankett (bestillingsnr. 369 E) "Forhåndsmelding av arbeidsplass hvor det utføres midlertidig eller skiftende bygge- eller anleggsarbeid" til Arbeidstilsynet.

### A3.7 Spesielle forhold på byggeplassen

Lokalisering av oppdraget: Volda kommune, Heltnevegen, Gnr 19 Bnr 462 og Gnr 20 Bnr 159  
 Område: Ligg i eit eksisterande område med parkeringsplass og uteareal til barnehagen.

Parkeringsplassen tilhører og betener barnehagane Oppigarden og Sollia. Tilbydar må under utførselsfasen ta spesielt hensyn til ungane i barnehagen og sikre uteområde, samt for bil- og persontrafikken som er i området. Tilbydar må legge opp arbeidet slik at tilkomsten til barnehagane ikkje blir stengd i arbeidstidene. Ved omlegging av tilkomsten til Sollia barnehage, må det etablerast ein trygg og sikker midlertidig tilkomst. Dei mjuke trafikkantane langs Heltnevegen skal også sikrast under utførselsfasen, eventuell omlegging av gangveg skal sikkrast mot trafikken.

Tilbydar kan ikkje stenge heile området på ein gang, ein må difor legge opp arbeidet slik at om lag halvparten av parkeringsplassane er tilgjengelig under byggeprosessen. Avsperring av områda skal skje etter nærmare avtale med barnehagestyrarar og kommunens representant, dette blir avklart nærmare under kontraktforhandlingar/byggemøte.

Det er ikkje noko ledig tilgjengelig areal til riggområde ved byggeplassen, tilbydar kan evt. sette ein brakke med alle fasilitetar på parkeringsplassen. Straum, vatn og avløp må tilbydar sjølv syte for. Elles må tilbydar legge opp arbeidet slik at det ikkje krev store lagerområde.

## DEL B: KONKURRANSEREGLAR OG KVALIFIKASJONSKRAV

### B1. Konkurransereglar

#### B1.1 Alminnelege konkurransereglar

Anbudskonkurransen skal gjennomførast etter :

- Lov om offentlige anskaffelser
- Forskrift om offentlige anskaffelser FOA del I og II

#### B1.2 Spesielle konkurranseregler

Ingen.

### B2 Krav til leverandør

Byggherren set krav til at leverandøren har erfaring, kvalifikasjonar, økonomi og kompetanse for gjennomføring av oppdraget.

#### Ansvarsrett

Det leggst til grunn at tiltaket krev ansvarsrett etter Plan- og bygningslova (PBL2008/SAK10) og at arbeida krev ansvarsrett i tiltaksklasse som nemnt i punkt A3.1.

Det er bygningsmynde som endeleg avgjer kva godkjenningssområde/tiltaksklasser arbeida krev. Leverandøren har ansvaret for at han har, eller får innvilga godkjenning innanfor dei aktuelle godkjenningssområda som arbeida krev.

#### B2.1 Kvalifikasjonskrav

Byggeherre krev at leverandør dokumenterer fylgjande for å vere kvalifisert til å gi tilbod.

Kva	Kvalifikasjonskrav
Attestar frå myndigheiter	Leverandør skal ikkje ha uteståande fordringar til myndigheiter som skatt eller mva.
Organisatoriske og juridiske stilling	Leverandør og alle underleverandørar skal vere lovlig organisert.
Økonomisk og finansiell kapasitet	Leverandør må vise til tilfredsstillande økonomisk styrke og stabilitet.
Teknisk kompetanse og personell	Leverandør må framlegge dokumentasjon for nøkkelpersonell og utstyr

Dokumentasjon for dette skal vere i samsvar med punkt E 1.2

## B2.2 Tildelingskriterier

Ved vurdering av innkomne tilbud vil følgjande kriteriar bli vurdert og vekta i samband med tildeling av kontrakt. (iht. tabell E1.3):

Kva	Kriterier	Vekting
Pris	Tilbodsum eks. meirverdiavgift	75 %
Kapasitet (Framdrift)	Enkel framdriftsplan som viser gjennomføringstid frå oppstart til ferdigstilling. Utfylling av E3.2 Tidsfristar.	15 %
Referansar	Referanseliste for dei siste 5 år med relevans til dette oppdraget.	10 %

### Vurdering av kriteriar

Dei enkelte kriteria blir evaluerte og gitt karakter i ein skala frå 1 til 10, der 10 er høgaste karakter. Saman med den prosentvise vektinga av kriteriane, gir dette ein samla poengmessig evaluering av tilboda.

$$S = \left( \frac{P_{min}}{P_x} * 10 \right) * C$$

der

$S$  er poeng (score) som blir tildelt den enkelte leverandør/tilbydar

$P_{min}$  er lågaste tilbodspris eks. mva. av alle innkomne tilbud

$P_x$  er leverandøren som skal tildelast poeng sin tilbodspris eks. mva.

$C$  er vekting av dei forskjellige kriteria, oppgitt i prosent %

For priskriteriet blir det gitt 10 poeng til lågast pris. For dei høgare prisane blir poeng gitt ved å dividere lågaste pris med dei respektive høgare prisane. Kvotienten multipliserast med 10, som gir eit produkt mellom 0 og 10. Dette produktet multipliserast med vekting for det enkelte kriteriet i prosent.

Poeng for framdriftskriteriet blir utrekna etter same prinsipp.

Poeng for referansekriteriet blir gitt etter ei objektiv vurdering med grunnlag i leverandøren si referanseliste.

## B3 Krav til tilbud

- Del E "Svardokumenter" skal fyllast ut og leverast komplett, inklusive alle vedlegg.
- Vedlegg D1 "Detalj- og mengdebeskriving" skal leverast i komplett utfylt
- Framdriftsplan jf. E3.2.
- Det er ikkje høve til å gje pris på alternative tilbud.

Tilbod med tilhøyrande dokument skal utformast på norsk.

## DEL C: KONTRAKTSBESTEMMELSAR

### C1 Alminnelege kontraktsbestemmelsar

Bestemmelsar gitt i «NS 8406 A: Forenklet norsk bygge- og anleggskontrakt» leggest til grunn for avtale om utføring av dette oppdraget.

### C2 Spesielle kontraktsbestemmelsar

#### C2.1 Kommunikasjon

Leveransen omfattar arbeid der kommunikasjon er viktig for å sikre kvalitet og tryggleik for personar og omgjevnadar for gjennomføring av kontraktsarbeidet.

Det er difor eit krav til leveransen at nøkkelpersonar som skal leie kontraktsarbeidet handterer det norske tale- og skriftspråket og er tilgjengeleg på byggeplass. All kommunikasjon i høve leveransen skal mellom leverandør og byggherren (evt. byggherren sin representant) gå føre seg på norsk.

#### C2.2 Justering av arbeidsomgang

Oppdragsgivar har høve til å foreta justeringar i arbeidsomfanget dersom tilbodssummen har avvik i høve til kostnadsramma. Slik justering kan også utførast etter kontraktsinngåing, ihht. oppgjer for postar med regulerbare mengder. Dette kan mellom anna føre til utviding eller reduksjon av arbeidsomfanget. Tiltakshavar har rett til å foreta endringar i anbudet eller uttaking av einskilde postar.

#### C2.3 Framdrift

Barnehagane grensar inn mot kvarandre og har felles parkeringsplass og trafikkareal. På grunn av den «harde» trafikkbelastninga på området, skal tilbydar gjennom prosjektet ha fokus på å framdrift, der arbeidet skal skje samanhengande utan unødvendige stopp, samt på ein sikker og forsvarleg måte. Byggherren krev at det skal vere kontinuerleg drift på anlegget utan unødvendige stopp.

#### C2.4 Utanlandsk arbeidskraft

Dersom entreprenøren vil benytte seg av utanlandsk arbeidskraft enten via innleigd eller ved ansattelsesforhold i oppdrag, står entreprenøren ansvarleg for at oppdragsgivar sine plikter mht. rapportering til myndigheitene for engasjert eller innleigd arbeidskraft blir foretatt i samsvar med regelverket. Entreprenøren er likedan ansvarleg for å sikre at eventuelle underentreprenørar oppfyller dei same krava. For innleige av utanlandsk arbeidskraft er entreprenøren ansvarleg for å utføre oppdragsgivars pliktar etter lovverket.

#### C2.5 Tariffavtalar

Arbeidet er omfatta av foreskrift om almenngjering av tariffavtalar etter allmenngjøringsloven §3. Entreprenøren sine arbeidstakarar og arbeidstakarar hos underentreprenøren skal ha minst dei same løns- og arbeidsvilkår som følgjer av almenngjøringsforskriften. Entreprenøren er pliktig å opplyse underentreprenøren om dette.

## C2.6 Ethiske og sosiale krav

Kunden forvaltar fellesskapet sine ressursar og har eit ansvar for å anskaffe varer og tenester som er produsert på ein lovlig og etisk forsvarleg måte.

Leverandør er forplikta til å etterleve kunden sine etiske og sosiale krav i eiga verksemd, samt bidra til etterleving hos den eller dei underleverandørar som medverkar til oppfyljing av denne kontrakta.

Kunden, eller den han bemyndar, har rett til å gjennomføre anmeldte eller uanmeldte kontrollar på produksjonsstaden i kontraktsperioden. I tilfelle kontroll pliktar leverandør å oppgi namn og kontaktopplysningar på underleverandør.

Ved avtaleoppfølging, eller ved eventuell mistanke om misleghald, tilfell all dokumentasjonsplikt leverandør.

Menneskerettar

Leverandøren skal respektere FN si verdserklæring om menneskerettar.

Nasjonal lovgivning

Arbeidsretten og arbeidslovgivninga der produksjonen finn stad skal etterlevast. Av særleg relevans framhevast løns- og arbeidstidbestemmingar, helse, miljø og sikkerheit, lovfesta forsikringar og sosiale ordningar, samt regulære ansettelsesforhold, inklusive arbeidskontraktar.

## C2.7 Nasjonal lovgiving tvangsarbeid

(ILO-konvensjonen nr 29 og 105)

Det skal ikkje foregå noka form for tvangsarbeid eller ufrivillig arbeid.

Arbeidarane må ikkje levere depositum eller identitetspapir til arbeidsgivar, og skal vere fri til å avslutte arbeidsforholdet med rimelig oppseiingstid.

## C2.8 Diskriminering

(ILO-konvensjonen nr 100 og 111)

Det skal ikkje foregå noka diskriminering i arbeidslivet basert på etnisk tilhørigheit, religion, alder, uførheit, kjønn, ekteskapsstatus, seksuell orientering, fagforeningsmedlemskap eller politisk tilhørigheit.

## C2.9 Entreprenørens sikkerheitsstillelse

Tilbydar stiller sikkerheit i form av bankgaranti for sine kontraktsforpliktelsar, 10% av kontraktssum.

## C3 Avtaledokument

Byggeblankett NS 8406 A skal nyttast for avtale om utføring av dette oppdraget.

## DEL D: BESKRIVANDE DEL

### D1 Beskrivelse av byggeprosjekt

#### D1.1 Detaljbeskriving

Det visast til vedlegg D1 Detalj- og mengdebeskriving etter NS3420, NO-201401, 4. utg.

### D2 Teikningar og supplerande dokument til beskrivinga

#### D2.1 Teikningsliste

Teikningsnr.	Teikningstittel	Målestokk	Teikningsdato
A-101	Framsida	-	-
A-102	Teikningsliste	-	01.10.2015
B-100	Oversiktsteikning	1:750	01.10.2015
C-100	Situasjonsplan	1:500	01.10.2015
C-101	Lengdeprofil G/S-veg	1:500 / 1:250	01.10.2015
C-102	Lengdeprofil gangveg BHG	1:250	01.10.2015
F-100	Normalprofil	Sjå ark	01.10.2015
F-101	Snitt A-A	1:100	01.10.2015
F-102	Snitt B-B	1:100	01.10.2015
H-200	VA-plan	1:500	01.10.2015
GH-300	Sandfangkum	1:25	01.10.2015
IN-100	Lysmastplan	1:500	12.10.2015
IN-101	Trekkerør fiber	1:500	-
IN-102	Kabelkart Mørenett(eksisterande kabel)	1:500	14.09.2015
IN-103	Kabelkart Telenor (eksisterande kabel)	1:1000	-
IN-104	Kabelkart Canal Digital (eksisterande kabel)	1:1500	24.09.2015
J-100	Prinsippskisse natursteinsmur	1:100	01.10.2015
R-101	Skisse Volda kommune	-	-
U-100	Tverrprofil parkeringsplass	1:200	01.10.2015

## DEL E: SVARDOKUMENT - SKAL FYLLAST UT AV LEVERANDØR

### E1 Dokumentasjon frå leverandør

#### E1.1 Generelle opplysningar

Firmanamn	
Postadresse	
Organisasjonsnummer	
Dagleg leiar	
Kontaktperson	
Telefon / mobiltelefon	
E-post	

#### E1.2 Dokumentasjon av kvalifikasjonskrav til leverandør

Dokumentasjon	Vedleggsnr.:
<i>Attestar frå myndigheiter</i>	
Skatteattest. <i>Attest skal ikkje vere eldre enn 6 mnd frå innleveringsdato Utanlandske leverandørar skal legge fram attester frå tilsvarende myndigheiter som dei norske</i>	
Mva.-attest. <i>Attest skal ikkje vere eldre enn 6 mnd frå innleveringsdato Utanlandske leverandørar skal legge fram attester frå tilsvarende myndigheiter som dei norske</i>	
<i>Organisatorisk og juridisk stilling</i>	
Firmaattest <i>Utanlandske leverandørar skal dokumentere at selskapet er registrert i bransjeregister eller føretaksregister som er i samsvar med lovene i det landet leverandøren er registrert.</i>	
HMS-egenerklæring <i>Gjeld også for eventuelle underliggende entrepriseforhold</i>	
<i>Økonomisk og finansiell kapasitet</i>	
Føretakets siste 3 års beretning, samt nyare opplysningar som har relevans til føretakets regnskapstal	
Foretaket sitt årsrekneskap eller utdrag frå dette	
<i>Teknisk kompetanse og personell</i>	
Bemanning for oppdraget (organisasjonsplan) med namn og CV for nøkkelpersonar som skal utføre oppdraget	
Beskrivelse av utstyr, maskinpark eller anna tilgjengelig utstyr med relevans for utførelsen av denne kontrakten	



### E1.3 Dokumentasjon av tildelingskriteria pris, kapasitet og referansar

Dokumentasjon	Vedleggsnr.:
<i>Pris</i>	
Opplysning om /utfylling av prisar	
<i>Kapasitet (Framdrift)</i>	
Opplysning om /utfylling av punkt E3.2 Tidsfristar	
<i>Referansar</i>	
Referanseliste for dei siste 5 år med relevans til dette oppdraget	

#### Underleverandørar og samarbeidspartnarar:

Leverandør skal oppgi namn på foretak og foretaksnr. som han vil knytte til seg i prosjektet (dersom aktuelt). Fyll inn i tabell:

Foretak	Fag-/arbeidsområde

### E2 Utfylt beskrivelse

Leverandør skal levere tilbud i papirform saman med vedlegg D1 Detalj- og mengdebeskrivelse med utfylte einingsprisar og delsummar.

### E3 Tilbodsskjema

#### E3.1 Prissamdrag

Kapittelnr.	Delkapittel, beskriving av fag	Delpris [NOK] eks. mva.
01		
02		
03		
04		
05		
06		
07		
Tilbodsum eksklusive meirverdiavgift		
+25 % meirverdiavgift		
Tilbodssum inkl. meirverdiavgift		

### E3.2 Tidsfristar (del av tildelingkriteria under kapasitet/framdrift)

Tidspunkt	Kalenderdagar
Alt arbeid kan frå oppstart til ferdigstilling utførast i løpet av antall kalenderdagar:	
Alt arbeid kan startast opp på antall dagars varsel (frå opplyst oppstartsdato):	

### E3.3 Påslag og timesprisar

#### Administrasjon av sideentreprisar (fyllast ut informativt og nyttast dersom aktuelt)

For administrasjon av sideentreprisar påreknast vårt påslag på entreprisane sine totale vederlag eksklusiv meirverdiavgift med fylgjande sats:

	Prosent (%) påslag
Administrasjon og framdriftskontroll:	%

#### Tiltransport (fyllast ut informativt og nyttast dersom aktuelt)

Vårt tilslag på tiltransportert(e) kontrakt(er) er ..... % av det endelege og totale vederlaget eksklusiv meirverdiavgift til tiltransportert(e) entreprenør(er)

#### Rekningsarbeid

For eventuelle rekningsarbeid og pålagt overtid gjeld fylgjande prisar og påslag:  
Timesprisane inkluderer alle påslag eks. mva.

Mannskapstimar inkl. bruk av verktøy og småmaskinar med innkjøpspris mindre enn kr. 10.000,- vert oppgjort på basis av godkjende timelister.

	Normaltid [kr/t, eks.mva.]
Fagarbeidar	
Hjelparbeidar	
Lærling	
Sakshandsamar/ingeniør/teknikar	

Kalkulasjonsfaktor (k) for materialleveransar: Sjølvkost tillagt alle påslag (administrasjon og forteneste)	
k=	%

### E3.4 Underskrift

Dette tilbudet er supplert med tilbodbrev datert .....

Stad	Dato
Leverandør si underskrift	

## E4 HMS-erklæring

Eigenfråsegn om helse, miljø og sikkerheit

Denne stadfestinga gjeld:

Firma	
Adresse	
Postnr./-stad	
Land*	

Vi stadfestar med dette at denne verksemda arbeider systematisk for å oppfylle krav i helse- miljø- og sikkerheitslovgivninga og ved det tilfredsstillar krava i forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerheitsarbeid i verksemda (Internkontrollforskrifta) fastsett ved kgl.res. av 6.des.1996 nr.1127 i medhald av lov av 4.feb.1977 nr.4 om arbeidarvern og arbeidsmiljø m.v.

Vi stadfestar at verksemda er lovleg organisert i samsvar med gjeldande skatte- og arbeidmiljøregelverk når det gjeld dei tilsette sine faglege og sosiale rettar.

Vi aksepterer at oppdragsgjevar etter anmodning vil bli gitt rett til gjennomgåing og verifikasjon av verksemda sitt system for ivaretaking av helse-, miljø og sikkerheit.

Stad	Dato	Sign (dagleg leiar) og firmastempel

Vi stadfestar med dette at det er iverksatt systematiske tiltak for å oppfylle ovanfornevnte krav i helse-, miljø- og sikkerheitslovgivninga.

Stad	Dato	Sign (dagleg leiar) og firmastempel

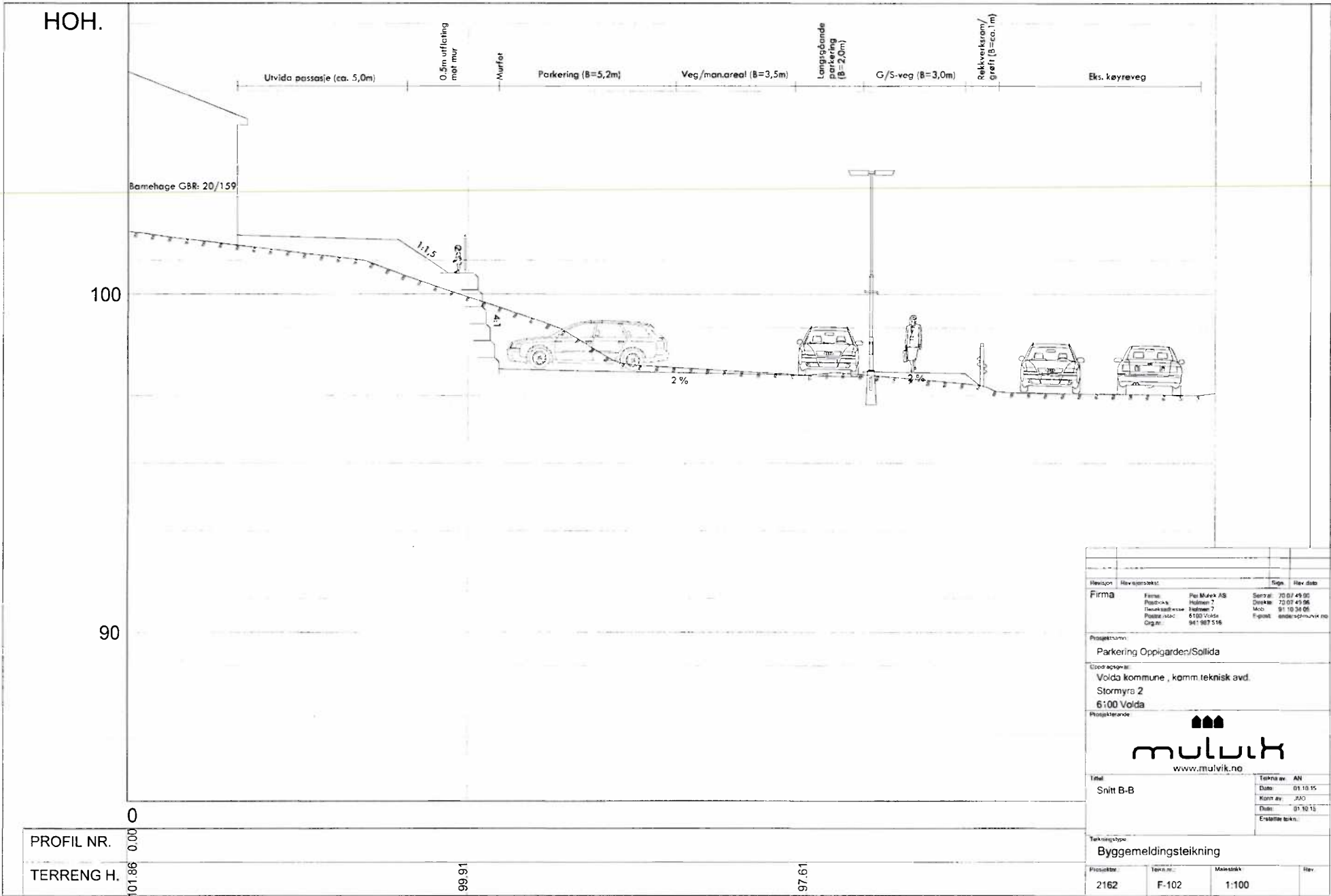
\* For utanlandske oppdragstakarar gjeld følgjande:

Vi stadfestar med dette at det ved utarbeiding av tilbudet er teke omsyn til helse-, miljø- og sikkerheitslovgivninga som følgjer av forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerheitsarbeid i verksemda (Internkontrollforskrifta), fastsett ved kgl.res. av 6.des.1996 i medhald av lov av 4.feb.1977 nr.4 om arbeidarvern og arbeidsmiljø m.v.

Vi aksepterer at oppdragsgjevar etter anmodning vil bli gitt rett til gjennomgåing og verifikasjon av verksemda sitt system for ivaretaking av helse-, miljø og sikkerheit.

Stad	Dato	Sign (dagleg leiar) og firmastempel

2



PROFIL NR. 0.00

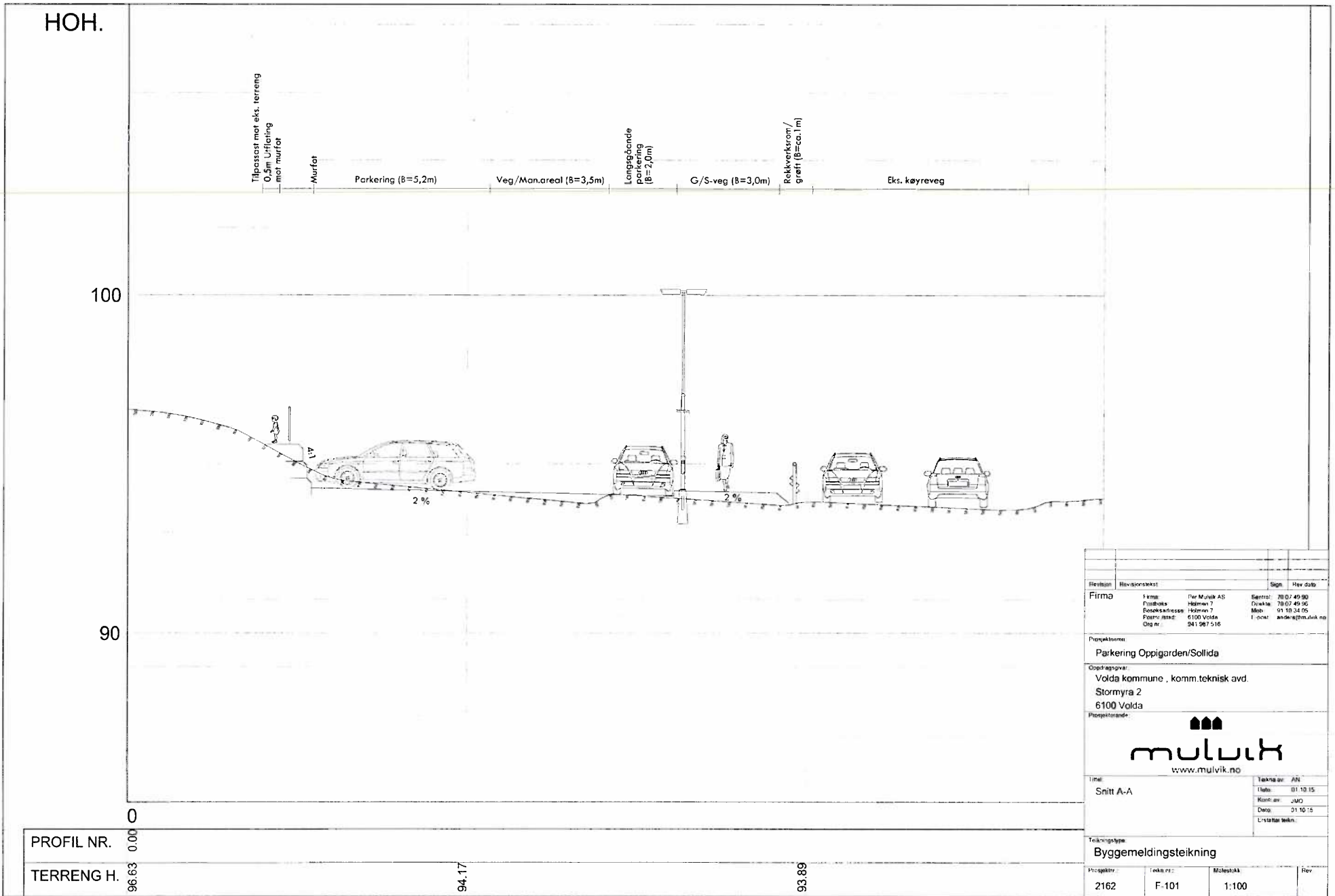
TERRENG H. 101.86

0

99.91

97.61

Revisjon	Revisjonsbeskr.	Sign.	Rev. dato
<b>Firma</b> Firma: Mulvik AS Postboks: Holmen 7 Postkodeliste: Holmen 7 Postboks: 6100 Volda Org.no: 941 987 516			
Serzial: 70 07 49 00 Direkte: 70 07 49 06 Mob: 91 10 34 02 E-post: andreas@mulvik.no			
<b>Prosjektnavn:</b> Parkering Oppigarden/Sollida			
<b>Eiendomsnavn:</b> Volda kommune, komm teknisk avd. Stormyra 2 6100 Volda			
<b>Prosjektleder:</b>  www.mulvik.no			
<b>Tittel:</b> Snitt B-B		<b>Tekniske AN:</b> AN Dato: 01.10.15 Kontroll av: JAO Dato: 01.10.15 Erstattet av:	
<b>Tekningstype:</b> Byggemeldingstekning			
<b>Prosjekt:</b> 2162	<b>Tekning:</b> F-102	<b>Målestokk:</b> 1:100	<b>Rev.:</b>



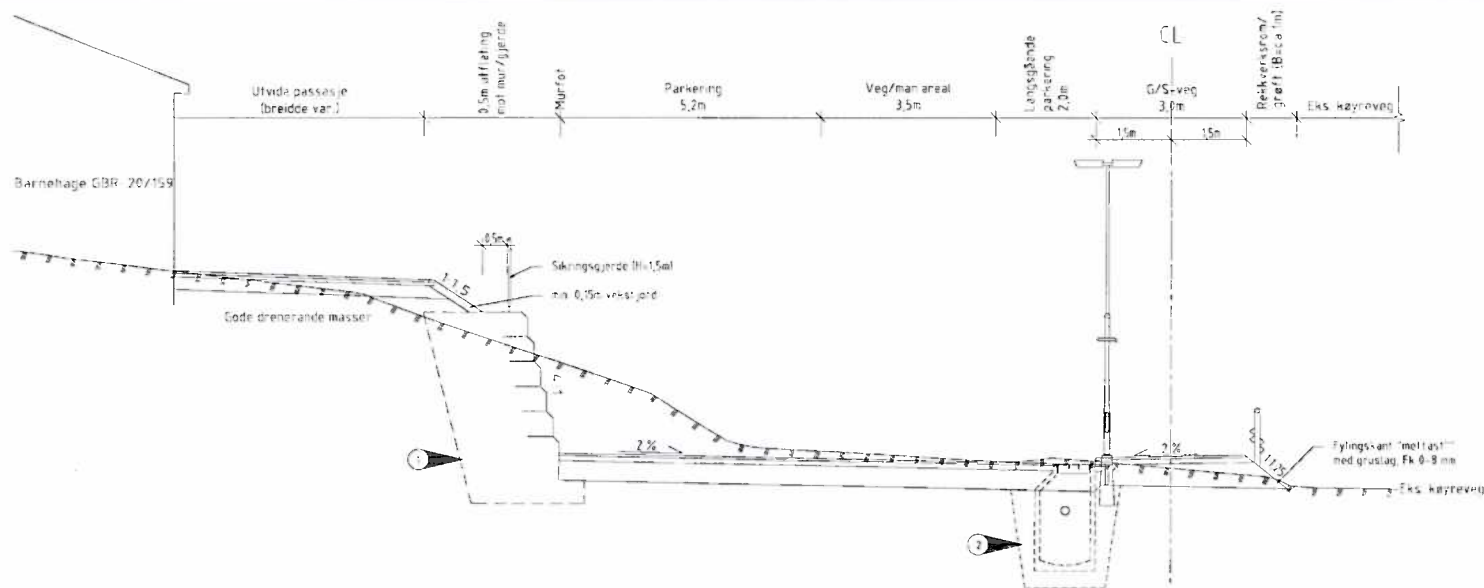
PROFIL NR. 0.00  
 TERRENG H. 96.63

94.17

93.99

Revisjon	Revisjonsnotat	Sign.	Rev dato
<b>Firma</b> Firma: Tor Mulvik AS Fødselsdato: Holmen 7 Postnr./steds: 6100 Volda Org.nr.: 941 987 516 Sentral: 78 07 49 90 Direkte: 78 07 49 90 Mob: 01 18 34 05 E-post: anders@mulvik.no			
<b>Prosjektname:</b> Parkering Oppigarden/Sollida			
<b>Oppdragsnavn:</b> Volda kommune, komm.teknisk avd. Stormyra 2 6100 Volda			
<b>Prosjektansvar:</b>  <b>mulvik</b> www.mulvik.no			
<b>Titel:</b> Snitt A-A		<b>Tekna av:</b> AN <b>Dato:</b> 01.10.15 <b>Rev. av:</b> JMO <b>Dato:</b> 01.10.15 <b>Lisensiering:</b>	
<b>Tekningstype:</b> Byggemeldingstekning			
<b>Prosjekt nr.:</b> 2162	<b>Tekn. nr.:</b> F-101	<b>Målestokk:</b> 1:100	<b>Rev:</b>

# Normalprofil Parkeringsplass / G/S-veg 1:100



Merknader

- ① Sjå teikning J-100 for mer detaljar
- ② Sjå teikning SH-300 for mer detaljar

Dokumentasjon
Arbeidsteikning
Anbodsteikning
Søknadsteikning
Planframlegg
Skisse

Rev. 01	Rev. 02	Rev. 03	Rev. 04

Prosjektname:  
Parkering Oppigarden/Sollia barnehage

Oppdragsgiver:  
Valda kommune

muluk

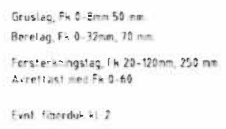
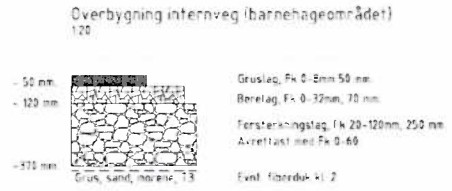
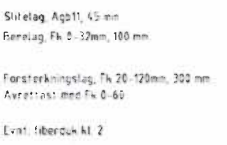
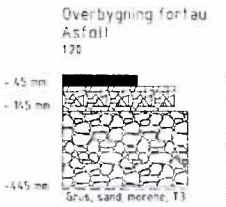
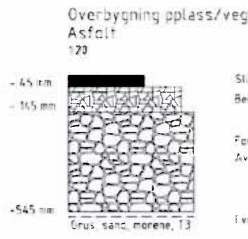
Fax Muluk AS: 70 87 40 80  
 Hønen 7: 91 187 516  
 6100 Venås: 73 97 49 90

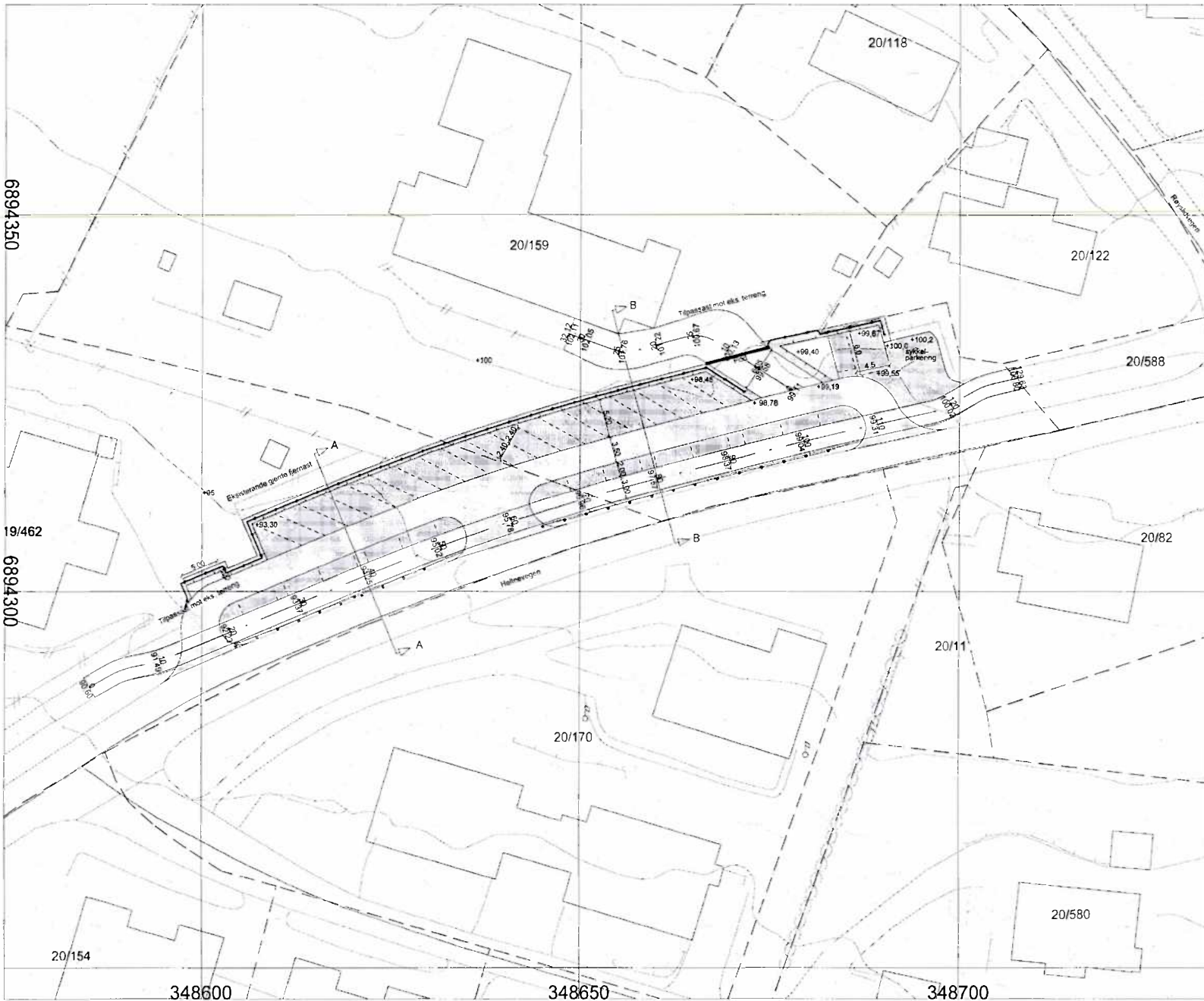
Hjemmeside: www.muluk.no  
 Org.no: 911 887 516  
 Selsk.no: 73 97 49 90

Døstid: 70 87 40 80  
 Mobil: 91 187 516  
 E-post: firmapost@muluk.no

Titel: Normalprofil	Antv.: RIB
	Tekstfor: AN
	Dato: 01.10.2016
	Forfatter: JMO
	Dato: 01.10.2016

Prosjekt: 2162	Tekstnr.: F-100	Midtårsk:	Rev:
-------------------	--------------------	-----------	------





### Teiknforklaring

- Keyveg/man. areal
- Parkeringsplassar
- Gangveg/gangareal
- Støttemur
- Renovasjon
- Senterlinje
- Parkeringsfelt
- Forstøtningsmur
- Sikringsgjerd
- Måle-/avstandslinje
- Teiggrense
- Innmåt autovern

Revisjon	Revisjonsdato	Sign.	Rev. dato
Firma			
Firma	Der Mulvik AS	Serial:	20 07 49 30
Postboks	Holmen 7	Direkte:	20 07 49 35
Benkeboeneste	Holmen 7	Mob:	91 10 34 95
Postnr. ledd:	6102 Volda	E-post:	andreas@mulvik.no
Org.nr.:	94 1887 516		

Prosjektnavn:  
**Parkering Oppigarden/Sollida**

Oppstapningsnr:  
Volda kommune, komm.teknisk avd.  
Stormyra 2  
6100 Volda

Prosjektleder:  
 **mulvik**  
www.mulvik.no

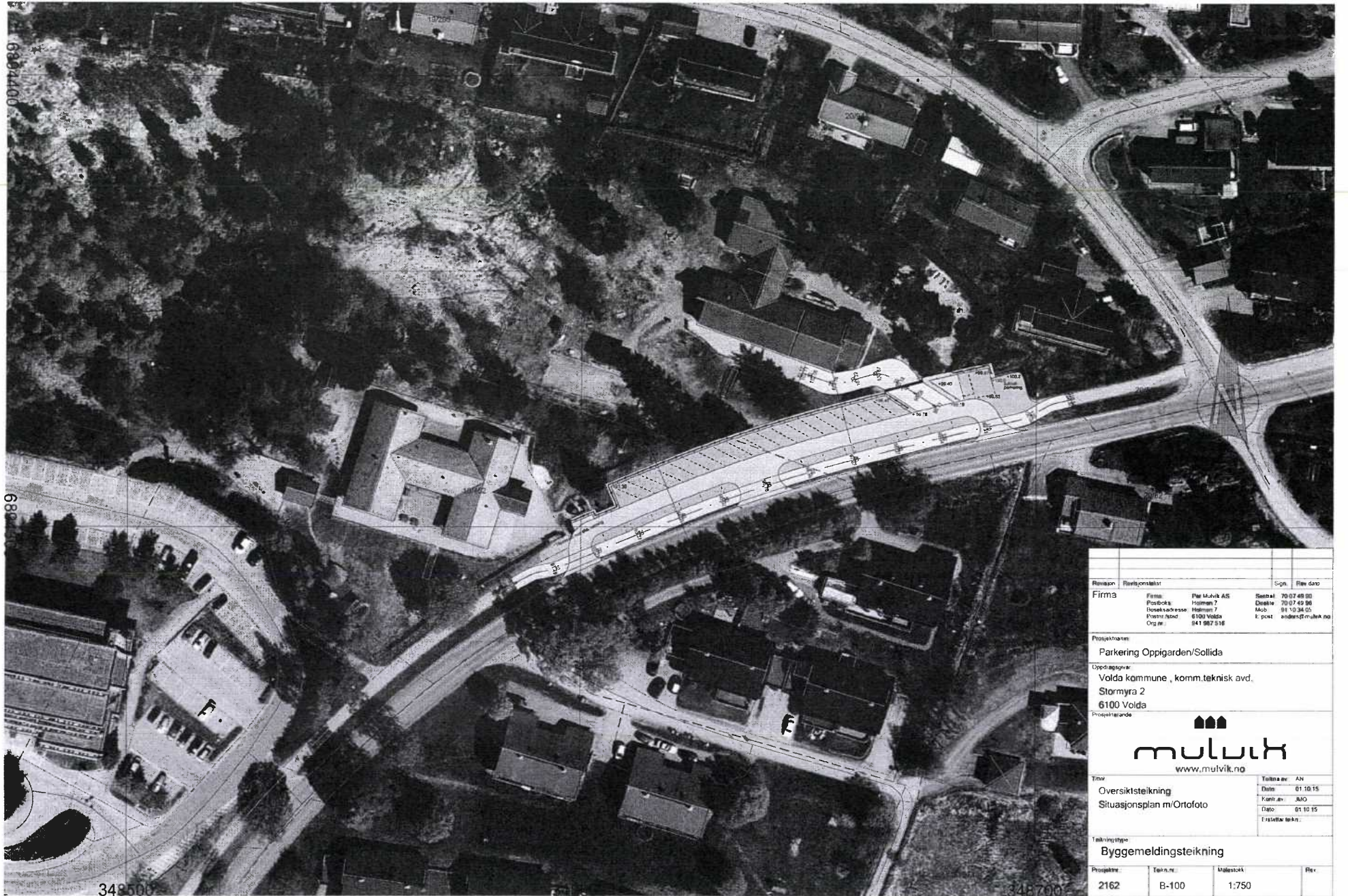
Tittel		Tekning nr.
Situasjonsplan		AN
		Utsk: 07.10.15
		Kurs: av. JMD
		Dato: 01.10.15
		Forfatter/tekn:

Tekningstype:  
**Byggemeldingsteikning**

Prosjekt nr.	Tekn. nr.	Målestokk	Rev.
2162	C-100	1:500	



25



6802400

680

348500

348700

Revisjon	Risikostilskilt	Sign.	Rev dato
Firma		Firma: Mulvik AS Postboks: Holmen 7 Postadresse: Holmen 7 Postnr / post: 6100 Volda Org nr: 941 987 616	Telefon: 70 07 49 80 Faks: 70 07 49 98 Mob: 91 10 34 05 E post: endres@mulvik.no
Prosjektnavn			
Parkering Oppigarden/Sollida			
Utdragsnavn			
Volda kommune, komm.teknisk avd. Stormyra 2 6100 Volda			
Prosjektleder			
 <a href="http://www.mulvik.no">www.mulvik.no</a>			Tiltaksnr: AN Dato: 01.10.15 Kart av: AAO Dato: 01.10.15 I tillegg tekst:
Tilkningsstipe			
Byggemeldingsteikning			
Prosjektnr.	Tegn.nr.	Målestokk	Rev.
2162	B-100	1:750	



## SAKSDOKUMENT

Sakshandsamar: Asbjørn Moltudal

Arkivsak nr.: 2015/2573

Arkivkode: N40

Utvalsaksnr

Utval

Møtedato

29/16

Formannskapet

### INNFØRING AV FLYSKATT - HØYRING

#### Administrasjonen si tilråding:

Volda formannskap syner til at Toll- og avgiftsdirektoratet har sendt ut endringar i forskrift 11. desember 2001 nr 1451 om særavgifter (særavgiftsforskrifta) som fylgje av Stortinget sitt vedtak 14. desember 2015 om flypassasjeravgift.

Det vert vidare synt fråsegna frå Ørsta Næringskontor d.s. 04.02.2016 og skrivet frå NHO Luftfart d.s. 22.12.2015 om dei regionale konsekvensane ved innføring av flyskatt. Ein syner også til at vedtaket synest å vere gjort utan forutgåande prosess/konsekvensanalyse av moglege samfunnsmessige, økonomiske og miljømessige konsekvensar ved ei innføring av ei slik avgift.

Volda kommune vil på bakgrunn av dette sterkt frårå innføring av flyskatt slik det no er lagt opp til.

#### Vedlegg:

1. Skriv frå Toll- og avgiftsdirektoratet d.s. 21.12.2015
2. Skriv frå NHO Luftfart d.s. 22.12.2015 vedkomande Høring om innføring av flyskatt – regionale konsekvensar
3. Skriv frå Ørsta Næringskontor d.s. 04.02.2016 vedkomande Uttale til høring – flypassasjeravgift m.m.

#### Samandrag av saka:

Toll- og avgiftsdirektoratet har sendt ut endringar i forskrift 11. desember 2001 nr 1451 om særavgifter (særavgiftsforskrifta) som fylgje av Stortinget sitt vedtak 14. desember 2015 om flypassasjeravgift.

Rådmannen er sterkt kritisk til innføringa av flyskatt slik det no er lagt opp til utan forutgåande prosess/konsekvensanalyse av moglege samfunnsmessige, økonomiske og miljømessige konsekvensar og vil frårå innføring.

**Saksopplysningar:**

Toll- og avgiftsdirektoratet har sendt ut endringar i forskrift 11. desember 2001 nr 1451 om særavgifter (særavgiftsforskrifta) som fylgje av Stortinget sitt vedtak 14. desember 2015 om flypassasjeravgift.

Ørsta Næringskontor har på vegner av Volda og Ørsta kommune utarbeidd fråsegn i saka. Skrivet d.s. 04.02.2016 fylgjer vedlagt til vitande.

NHO Luftfart har også utarbeidd eit skriv d.s. 22.12.2015 der dei er svært kritisk til innføring av flyseteavgifta. Skrivet fylgjer vedlagt til vitande. Om avgifta går det m.a. fram i skrivet frå NHO Luftfart:

*Statsbudsjettet for 2016 er nå vedtatt, etter at Stortingets budsjettbehandling ble avsluttet 18. desember 2015. I budsjettvedtaket1 er det besluttet at det skal innføres en flyseteavgift på 80 kroner (pluss 10 prosent mva) på flyreiser fra norske flyplasser2. En flyseteavgift på 88 kr betyr i utgangspunktet et prispåslag på grovt sett 10 prosent på snitt flypris innenlands. For utlandsflyginger blir situasjonen en litt annen – her settes kun avgiften på flygingen ut av Norge, og denne avgiften vil heller ikke være momsbelagt. Det er altså norsk innenriks luftfart som vil ta den største belastningen av innføringen av denne flyseteavgiften som etter våre beregninger vil gi en årseffekt på vel 2 milliarder kr (effekt blir 1,2 milliarder i 2016 med oppstart 1. april) inkludert effekt av moms. Denne avgiftsøkningen vil ramme flyselskapenes lønnsomhet hardt – noe som igjen vil gi kutt i de minst lønnsomme rutene i vårt langstrakte land.*

*Storingsvedtaket er nå fra Regjeringens side fulgt opp gjennom Toll- og avgiftsdirektoratets høring om forslag til forskrift om innføring av en flypassasjeravgift. Høringsfristen er satt til 21. februar 2016. Avgiften skal etter planen tre i kraft fra 1. april 2016.*

**Vurdering og konklusjon:**

Rådmannen syner til dei skriva som er nemnt ovanfor, og vil med bakgrunn i at det kan synast som om stortingsvedtaket er gjort utan forutgåande prosess/konsekvensanalyse av moglege samfunnsmessige, økonomiske og miljømessige konsekvensar ved ei innføring av ei slik avgift, frårå at innføringa av ei slik avgift skjer no.

**Helse og miljøkonsekvensar:**

Ikkje nok klarlagt

**Økonomiske konsekvensar:**

Det vil bli dyrare med flygingar til og frå Hovde.

Rune Sjurgard  
Rådmann

Asbjørn Moltudal  
Rådgjevar

**Utskrift:**

Skattedirektoratet, Rettsavdelingen – Særavgiftsseksjonen, Postboks 9200 Grønland, 0134 Oslo  
Toll- og avgiftsdirektoratet postboks 8122 Dep. 0032 Oslo  
Møre og Romsdal Fylkeskommune, samferdselsavdelinga  
Ørsta kommune  
Ørsta Næringskontor



TAD / Toll- og avgiftsdirektoratet  
TAD / Særavgiftsavdelingen  
TAD / Særavgiftsseksjonen

Vår ref: 15/84353-3 | Arkivkode: 470  
Vår dato: 21.12.2015 | Deres dato:  
Deres ref:

Høringsinstanser iht liste

### Høring - flypassasjeravgift - endring av forskrift 11. desember 2001 nr. 1451 om særavgifter

Toll- og avgiftsdirektoratet foreslår på vegne av Finansdepartementet med dette endringer i forskrift 11. desember 2001 nr. 1451 om særavgifter (særavgiftsforskriften) som følge av Stortingets vedtak 14. desember 2015 om flypassasjeravgift. Vi viser til vedlagte høringsnotat.

Direktoratet ber om høringsinstansenes merknader innen **21. februar 2016**. Vi ber om at høringsinstansene vurderer behovet for å forelegge høringsbrevet for underliggende etater/enheter. Høringsinnspillene bes sendt til Skattedirektoratet, Rettsavdelingen - Særavgiftsseksjonen, Postboks 9200 Grønland, 0134 Oslo, da forvaltningsansvaret for denne typen avgifter overføres til skatteetaten med virkning fra 1. januar 2016.

Med hilsen

Arvid Stokke  
fung. avdelingsdirektør

Linn Murem Humerfelt  
fung. underdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Postadresse:  
Postboks 8122 Dep  
0032 OSLO

Besøksadresse:  
Schweigaards gate 15  
Oslo

Org.nr: 974761343  
E-post: [post@toll.no](mailto:post@toll.no)  
Internett: [www.toll.no](http://www.toll.no)  
Sentralbord: +47 22 86 03 12

Vår saksbehandler:  
Linn Murem Humerfelt  
Tlf. direkte:

## Høringsnotat – endring av særavgiftsforskriften – flypassasjeravgift

Toll- og avgiftsdirektoratet sender på vegne av Finansdepartementet på høring forslag til endringer i forskrift 11. desember 2001 nr. 1451 om særavgifter (særavgiftsforskriften) for å gjennomføre Stortingets vedtak om å innføre en flypassasjeravgift.

### 1. Innledning og bakgrunn

Stortinget fattet 14. desember 2015 følgende vedtak:

#### *«Flypassasjeravgift*

##### § 1

*Fra den tid departementet bestemmer skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen på erverosmessig flyging fra norske lufthavner med kr 80 per passasjer.*

*Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.*

##### § 2

*Det gis fritak for avgift på flyging av*

- a) luftbefordrerens ansatte på tjenestereise,*
- b) barn under to år,*
- c) transitt- og transferpassasjerer.*

*Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensing av og vilkår for fritak.*

##### § 3

*Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.*

##### § 4

*Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.»*

Stortingets vedtak 14. desember 2015 innebærer i hovedtrekk en gjeninnføring av den avgiften som var på flyging av passasjerer frem til april 2002, jfr. det som sies i pkt. 3 om tidligere avgifter på flyging i Norge. Avgiften skal tre i kraft 1. april 2016.

De nærmere reglene om avgiften, herunder avgiftspliktens omfang og avgiftsberegning, vil fremgå av særavgiftsforskriften kapittel 3-22. Høringen gjelder forslag til endringer i forskriften.

I punkt 2 redegjøres det kort om luftfartssektoren i Norge og eksisterende virkemidler på avgiftssiden, før det i pkt. 3 og 4 redegjøres for tidligere avgifter på flyging i Norge og avgifter på flyging i andre land. I pkt. 5 redegjøres det for forslaget til endringer i særavgiftsforskriften som følge av Stortingets vedtak om avgift på flyging. De økonomiske

og administrative konsekvensene ved forslaget belyses i pkt. 6. Selve endringsforslagene er tatt inn i pkt. 7 nedenfor.

## **2. Luftfart i Norge, eksisterende virkemidler og reguleringer**

### **2.1 Kort om luftfartssektoren i Norge**

Ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) var det 27,5 millioner passasjerer som fløy fra norske lufthavner i 2014, og av disse fløy 16 millioner til innenlandske lufthavner. Tallene omfatter også transfer- og transittpassasjerer. Innenriksreisene er likt fordelt mellom arbeidsbetingede reiser og fritidstrafikk (Transportøkonomisk institutt *Reisevaner på fly 2013*). Ifølge NHO Luftfart (2011) er 13 % av reisene som ikke går til utenlandsk lufthavn, knyttet til olje- og gassvirksomheten. Det er årlig rundt 700 000 passasjerer til og fra kontinentalsokkelen (Avinors passasjerstatistikk for 2014). Det fraktes årlig 126 000 tonn gods og post. Det flys årlig 400 000 pasienter med rutefly og 32 000 pasienter med ambulansefly (NHO Luftfart).

Ifølge Avinor er det nær 28 000 ansatte i luftfartsnæringen og på lufthavner i Norge. Oslo lufthavn representerer om lag 45 pst. av dette. Det er i tillegg flere underleverandører tilknyttet luftfartsnæringen. Luftfartsnæringen har også betydning for annet næringsliv som benytter seg av flytransport.

Luftbefordrere verden over har forskjellige typer samarbeid (*Transatlantic airline alliances: Competitive issues and regulatory approaches, A report by the European Commission and the United States Department of Transportation, 16 November 2010*). Samarbeid kan ha innvirkning på konkurransesituasjonen. Den laveste graden av samarbeid kalles interlining, som innebærer at ett flyselskap kan utstede billetter til et annet flyselskaps ruteflyginger, og på den måten fungere som agent for sistnevnte flyselskap. Det høyeste nivået av samarbeid er fusjonslignende integrasjon, der selskapene deler inntekter, kostnader og overskudd mellom seg. Mellom disse ytterpunktene ligger kodedeling (code sharing), som innebærer at et visst antall seter i en flyging, for eksempel Lufthansa-flyging, kan selges av en annen luftbefordrer under sistnevntes IATA-kode, for eksempel SK (Scandinavian Airlines System (SAS)), dersom det foreligger avtale om dette. Slik kodedeling innebærer at en kunde kan bestille en reise fra A til C via B under én luftbefordrers IATA-kode, selv om dette eventuelt innebærer at strekningen fra B til C er en transferflyging som flys av luftbefordrerens samarbeidspartner. Vi viser til pkt. 5.4.3 om transitt- og transferpassasjerer.

### **2.2 Antall luftbefordrere på norske lufthavner**

NHO Luftfart har 40 medlemsbedrifter. Dette omfatter hovedsakelig norske, men også utenlandske luftfartøysoperatører (luftbefordrere). Det er imidlertid langt flere enn 40 luftbefordrere som har avganger fra norske lufthavner årlig. Data hentet fra Avinor sine nettsider kan tyde på at det er i overkant av 700 forskjellige luftbefordrere som flyr fra norske lufthavner årlig. Vi viser til det som sies nedenfor i pkt. 5.5 om registrering.

### **2.3 Eksisterende avgiftsvirkemidler i luftfart**

Luftfarten er i dag omfattet av flere særavgifter hvor inntektene går til statskassen. I 2016 skal det betales CO<sub>2</sub>-avgift med 1,08 kroner per liter mineralolje som luftfartøyet benytter i innenriks fart, samt svovelavgift med 13,3 øre per liter mineralolje per påbegynt 0,25 prosent vektandel svovel. Dersom en Boeing 737 med 132 seter eksempelvis forbruker

3,5 liter mineralolje per sete per 100 kilometer, og luftfartøyet flyr fra Oslo til Trondheim (ca. 400 kilometer), vil dette gi et drivstofforbruk på 1 848 liter, noe som gir en CO<sub>2</sub>-avgift på kr 1 996 (satsen for 2016). Svovelavgiften for turen vil, forutsatt at oljen inneholder svovel mellom 0,05 og 0,25 prosent vektandel, utgjøre 246 kroner. Det skal i utgangspunktet betales grunnavgift på mineralolje mv, jfr. Stortingets vedtak, men flyparafin er ikke omfattet av avgiften. Ingen av de nevnte norske avgiftene betales på drivstoff til utenriksflyginger.

Det er kvoteplikt for flyginger til og fra lufthavner innad i EØS-området. Kvotepreisen er for tiden nærmere 80 kroner per tonn CO<sub>2</sub>. Kvotekostnaden for eksempelet over anslås å utgjøre om lag 363 kroner.

Videre skal det betales NO<sub>x</sub>-avgift for utslipp fra luftfartøyets fremdriftsmaskineri når samlet installert effekt er på mer enn 750 kilowatt. Avgiften vil i 2016 utgjøre 21,17 kroner per kilogram nitrogenoksider som slippes ut. Det skal kun betales avgift for flyginger mellom to norske landingsplasser, mellom norsk landingsplass og kontinentalsokkelen, og mellom norsk landingsplass og Svalbard og Jan Mayen. Dersom man legger til grunn et NO<sub>x</sub>-utslipp på 0,24 gram per passasjerkilometer (SSB *Direkte energibruk og utslipp til luft fra transport i Norge*), vil et fly med 132 passasjerer slippe ut ca. 12,7 kilogram NO<sub>x</sub> på reisen mellom Oslo og Trondheim. Dette vil, forutsatt at utslippet skjer i landing- og take off-fasen, gi en NO<sub>x</sub>-avgift på kr 268 for turen.

Luftbefordrere som benytter norske lufthavner betaler i tillegg fire forskjellige avgifter til Avinor som skal dekke kostnadene ved bruk av lufthavnen. Disse avgiftene er altså å anse som betaling for en tjeneste, og har derfor et annet formål enn flypassasjeravgiften, som er en særavgift eller en indirekte skatt, som Stortinget nå har vedtatt.

Avgiftene som Avinor krever inn består av startavgift, passasjeravgift, sikkerhetsavgift og avisingsavgift, jfr. forskrift 12. november 2014 nr. 1423 om avgifter på lufthavnene til Avinor AS. Startavgiften differensieres etter vekt, avgangssted og destinasjon, og er fra kr 13 til kr 68. Passasjeravgiften er på kr 54 per avreisende passasjer uansett destinasjon, og gjelder også transferpassasjerer. Det er ikke passasjeravgift for luftbefordrerens ansatte, passasjerer under 2 år, transittpassasjerer og når luftfartøyet returnerer på grunn av værhindringer. I tillegg er det unntak fra avgiften for flyging til kontinentalsokkelen fra utvalgte lufthavner. Sikkerhetsavgiften er på kr 56 per passasjer, og avisingsavgiften regnes ut fra mengden glykol som benyttes til avising.

Avgiftssubjekt er luftfartøyets eier eller lisensiert operatør, eventuelt bruker av luftfartøyet eller fartøysjefen. Det er i forskriften gitt detaljerte regler om dokumentasjon og innrapportering av avgiftene.

Det er gitt enkelte unntak fra samtlige avgifter. Dette gjelder militær flyging, offisielle reiser foretatt av monark, statsoverhode, regjeringssjef og ministre, flyginger til/fra Svalbard og Jan Mayen når luftfartøyet brukes av staten til ikke-erhvervsmessig formål, utenlandsk diplomatisk flyging, flyging i forbindelse med kalibrering, redningstjenesteflyging og glide-/seilfly. Avinor kan dessuten i enkelte særlige tilfeller gi reduksjon i avgiftene.

### 3. Tidligere avgifter på flyging i Norge

Norge innførte i 1978 avgift på charterreiser med fly. Avgiften var på kr 100 per passasjer. I 1994 byttet avgiften navn til «avgift på flyging av passasjerer til utlandet», og avgiftssatsen ble satt til kr 60 per passasjer. I april 1995 ble avgiftsplikten utvidet til også å gjelde innenlandsreiser. I april 1998 ble avgiften omlagt til en avgift basert på antall passasjer seter i flyet, uavhengig av om setene ble brukt i den aktuelle flygingen. I juni 1999 ble avgiften igjen lagt om til en avgift på passasjerer. Satsene var nå kr 228 per passasjer for utenlandsflyginger, og kr 114 for flyginger i Norge mellom Oslo og Bergen, Kristiansand, Stavanger og Trondheim. Avgiften ble avvirket fra og med 1. april 2002. Inntekten fra denne avgiften var om lag 1,4 milliarder kroner i 2001.

### 4. Avgift på flyging i andre land

Flere land i Europa har avgift på flyging, herunder Storbritannia og Tyskland, samt Østerrike, Frankrike, Italia, Bosnia og Serbia. Satsene varierer. Avgiftene har også varierende begrunnelse, men i hovedsak er avgiftene begrunnet i miljøhensyn.

#### 4.1 Air Passenger Duty i Storbritannia

Storbritannia har hatt Air Passenger Duty fra 1994. Avgiftsplikten oppstår ved luftfartøyets avgang.

Passasjer er definert som enhver om bord i avgiftspliktig luftfartøy, som ikke dekkes av et avgiftsfritak. Passasjeren trenger ikke å ha betalt for reisen for at avgiftsplikt skal oppstå.

Luftfartøy er definert som et luftfartøy med faste vinger, som har en godkjent take off-vekt på minst 5,7 tonn og som benytter drivstoffet Avtur. Avtur er betegnelsen på en gruppe jet-drivstoff, altså drivstoff til bruk i luftfartøy som har jetmotorer (gassturbinmotorer) som fremdriftsmaskineri. Eksempler på Avtur er Jet A og Jet A-1.

Avgiftssatsene er differensiert ut ifra flygingens distanse (høyere sats jo lengre man flyr), avstanden mellom seteradene og hvilken klasse passasjeren flyr i (for eksempel er business class avgiftsbelagt høyere enn økonomiklasse). Det er dessuten høy sats for fly med vekt over 20 tonn og som har færre enn 19 passasjerer.

Det er gitt en rekke fritak fra avgiften for nærmere fastsatte typer passasjerer.

Kabinpersonale, vedlikeholdspersonale osv. er fritatt. Barn under to år uten eget sete er fritatt. Barn under 12 år (fra 1. januar 2016 under 16 år), som reiser på laveste klasse, er fritatt fra avgiften. Videre er personer som er med på flygingen på grunn av lovfestet plikt, for eksempel ved retur av personer som ikke gis opphold i landet, fritatt fra avgift.

Også transitt- og transferpassasjerer er fritatt fra avgiften. For dette fritaket må det dokumenteres at det er inngått avtale om slik ved hjelp av en billett som viser avgangslufthavn, dato og klokkeslett for avgang og (siste) ankomstlufthavn. De tilknyttede flygingene må være detaljert i samme billett eller billettefte, eller det må være henvist til de/den andre flygingen(e) i hver av billettene. Det skal også finnes et sammendrag av hele reisen, der delflygingene fremgår.



Særskilte typer flyginger er også fritatt fra avgift, herunder militære flyginger, flyginger foretatt av toll og politi, og redningstjenesteflyging. Videre er rundturer på 60 minutter eller mindre fritatt fra avgift. Også NATO-flyginger er fritatt fra avgift.

Det er plikt for luftbefordrerne til å registrere seg for avgiften hos Her Majesty's Revenue and Customs. Utenlandske befordrere kan benytte representant, og sistnevnte blir da ansvarlig for avgiften.

#### *4.2 Avgift på flyginger i Tyskland*

Tyskland har siden 2011 hatt en avstandsbasert passasjeravgift («luftverkehrsteuer») på flyginger fra tyske lufthavner. Satsene i 2015 var for kortdistanse 7,50 Euro, mellomdistanse 23,43 Euro og for andre (langdistanse) 42,18 Euro.

I regelverket er det en oppstilling av hvilke land som anses som hhv kort- og mellomdistansedestinasjoner. Flyplassen i Frankfurt har vært utgangspunkt for distanseangivelsene. Kortdistanse-destinasjon er maksimalt 2500 km fra Frankfurt, mellomdistanse er 2500-6000 km fra, mens langdistanse er land lenger borte enn 6000 km.

Avgiften har en kobling til kvotesystemet ved at Finansdepartementet i samråd med berørte departement er gitt fullmakt til forholdsmessig å sette ned avgiftssatsen i forhold til foregående års inntekter fra kvotehandel, slik at provenyet samlet utgjør 1 mrd Euro.

Avgiften er lagt på befordringsavtaler som gir en person rett til avgang med luftfartøy fra en lufthavn i Tyskland, uavhengig av om passasjerer har betalt for reisen. Luftfartøyet kan ha faste vinger (fly) eller roterende vinger (helikopter). Transitt- og transferpassasjerer er fritatt fra avgiften, men oppholdet mellom flygingene for slike passasjerer må ikke være over henholdsvis 12 og 24 timer, avhengig av avstanden til destinasjonen.

### **5. Nærmere om forslaget til endringer i særavgiftsforskriften**

#### *5.1 Avgiftssats*

Avgift skal betales med én sats, som for 2016 vil være kr 80 for all flyging fra norsk lufthavn foretatt etter 1. april, jfr. stortingsvedtaket § 1. Selv om avgiftsplikten formelt skal tre i kraft fra den tid departementet bestemmer er de budsjettmessige rammer basert på iverksettelse fra 1. april. Det differensieres følgelig ikke mellom flyginger til innenlands og utenlands destinasjon, flyginger av forskjellig lengde, hvilken klasse passasjerer flyr på (økonomi/business), flyets vekt osv.

#### *5.2 Saklig og stedlig virkeområde*

Avgiftsplikten omfatter ervervsmessig flyging, det vil si all flyging som ikke kan regnes som militærflyging eller flyging i rednings-, nødhjelps- eller ambulansetjeneste, jfr. forslaget § 3-22-1 første og annet ledd. Kravet til ervervsmessig flyging innebærer at private flyginger og andre flyginger uten et slikt formål ikke utløser avgiftsplikt.

De tidligere flyavgiftene hadde unntak for luftfartøy som var godkjent for befordring av ti passasjerer eller mindre, dvs. at disse falt helt utenfor avgiftspliktens omfang. I høringsnotatet foreslås det tilsvarende for flypassasjeravgiften, jfr. forslaget til § 3-22-1 fjerde

ledd nedenfor. Direktoratet vil imidlertid vurdere nærmere om unntaket bør videreføres og ber om innspill i høringsrunden.

Avgiften gjelder flyginger fra norske lufthavner. Lufthavner på Svalbard og Jan Mayen anses derimot ikke som norske lufthavner. Det samme gjelder innretninger på norsk kontinentalsokkel. Departementet vil vurdere nærmere om det er behov for å definere hva som anses som lufthavn.

Militærflygingsbegrepet er definert i bestemmelsens tredje ledd, og er direkte knyttet til luftfartsloven kapittel XVII. Her fremgår det blant annet at militærflyging kan skje enten med luftfartøy registrert i det militære luftfartøyregisteret, eller med sivilt luftfartøy som er forsynt med særskilt tilleggsmerke og luftfartsmyndigheten er underrettet på forhånd.

Rednings-, nødhjelps- og ambulansetjeneste er ikke definert i forslaget til forskrift nedenfor. Det er imidlertid forutsatt at disse begrepene gis den normale språklige forståelsen. Redningstjeneste skal følgelig forstås som en offentlig organisert øyeblikkelig innsats for å redde mennesker fra død eller skade som følge av akutte ulykkes- eller faresituasjoner, og som ikke blir ivaretatt av særskilt opprettede organer eller ved særskilte tiltak. Eksempelvis vil flyginger foretatt av Luftforsvarets 330-skvadron regnes som redningstjeneste i § 3-22-1 annet ledd. Et eksempel på luftambulansetjeneste er virksomheten som utføres av Lufttransport AS og Norsk Luftambulanse AS.

### *5.3 Når avgiftsplikten oppstår*

Som passasjer regnes enhver person som påbegynner en avgiftspliktig flyging, jfr. utkastet til § 3-22-2 nedenfor. Det foreslås ingen nærmere regulering av hva som ligger i dette. Som følge av den særskilte måten avgiftsplikten oppstår for avgift på flyging, er det foreslått å endre særavgiftsforskriften § 2-1 fjerde ledd, jfr. forslag nedenfor.

### *5.4 Fritak for enkelte passasjerer*

Det følger av Stortingets avgiftsvedtak at det er gitt fritak fra avgiften for tre grupper passasjerer; luftbefordrerens ansatte på tjenestereise, barn under to år og transitt- og transferpassasjerer.

#### *5.4.1 Luftbefordrerens ansatte på tjenestereise*

Fritaket for luftbefordrerens ansatte på tjenestereise foreslås ikke nærmere regulert. Den alminnelige språklige forståelsen av begrepene legges til grunn.

#### *5.4.2 Barn under to år*

Når det gjelder fritaket for barn under to år, er det i forslaget til § 3-22-5 første ledd foreslått at fritaket forutsetter at barnet ikke sitter i eget sete. Dette er i tråd med tilsvarende fritak i Storbritannia. I annet ledd er det lagt opp til en tillitsbasert egenerklæring av barnets alder til luftbefordrerens når reisen bestilles. Det er i tillegg gitt hjemmel for å kreve dokumentasjon for barnets alder. Vi legger til grunn at både luftbefordrerens og avgiftsmyndigheten skal kunne kreve slik dokumentasjon.

#### 5.4.3 Transitt- og transferpassasjerer

Det er i § 3-22-5 foreslått utfyllende regler om fritaket for transitt- og transferpassasjerer. Hensikten med fritak er at det kun skal betales avgift én gang for hver reise, selv om reisen består av delstrekninger, der passasjerer lander en eller flere ganger og eventuelt foretar et bytte av luftfartøy før reisen går videre.

Det foreslås å gi en definisjon av transitt- og transferpassasjerer i bestemmelsens første ledd. Transittflyging er påfølgende flyging med samme fly, mens transferflyging er påfølgende flyging med et annet fly. En rundtur, for eksempel flyging fra Oslo til Bergen og tilbake til Oslo, regnes ikke som transitt- eller transferflyging.

Fritaket vil gjelde både for passasjerer som påbegynner sin reise i Norge og for passasjerer som påbegynner sin reise i et annet land. Det foreslås å presisere i annet ledd at første flyging er avgiftspliktig hvis den starter fra norsk lufthavn, og at det er de påfølgende flygingene som er fritatt fra avgift. Dette innebærer eksempelvis at for en passasjer som påbegynner sin reise i Stavanger, mellomlander i Oslo og deretter flyr til København, skal det kun betales avgift når passasjerer stiger om bord i Stavanger.

For passasjerer som starter sin reise i utlandet, innebærer fritaket at det ikke betales noen avgift i Norge. Dette er for å unngå dobbeltbeskatning av en reise. Eksempelvis vil det betales Air Passenger Duty til Storbritannia for en passasjer som stiger om bord i London. Når dette flyet mellomlander i Oslo for så å gå videre til Bergen, skal det ikke betales norsk flypassasjeravgift.

I tredje ledd foreslås det å ta inn vilkår for fritaket, herunder at påfølgende flyging må påbegynnes innen 24 timer fra den foregående ble avsluttet, og at det må være inngått transportavtale om sammenhengende flyginger.

Flygingene anses som sammenhengende når passasjerer har inngått avtalen med én part (luftbefordrer), og denne luftbefordrerer har ansvaret for at transportavtalen blir overholdt, uavhengig av om flygingen rent faktisk foretas av vedkommende eller en samarbeidspartner. Dette innebærer at transportavtale inngått under de forskjellige samarbeidsavtalene, jfr. pkt. 2.1, også kan oppfylle vilkåret om transportavtale om sammenhengende flyginger, avhengig av hva samarbeidsavtalen går ut på.

For øvrig stilles det visse krav til innholdet i reisedokumentene. Reisedokumentene må blant annet vise dato og klokkeslett for avgang og ankomst for den enkelte flyging i henhold til rutetabell. Dersom billetten endres, er det de endrede tidene som legges til grunn for vurderingen av om 24-timersregelen er oppfylt. Det er ikke krav om at reisedokumentene er fysiske (papir), men innholdet skal kunne dokumenteres.

Fritaket for transferpassasjerer vil kunne slå ulikt ut for luftbefordrere som har samarbeidsavtale med andre luftbefordrere og de som ikke kan tilby sammenhengende flyginger. Dette skyldes at det vil bli vanskelig å dokumentere fritaket for selskapene som ikke har samarbeidsavtaler. Utgangspunktet i slike tilfeller er at det da må betales avgift for hver flyging på den samme strekningen som samarbeidende luftbefordrere kan fly som

transferflyginger. Utgangspunktet er at man ønsker at avgiftsplikten skal være mest mulig nøytral mellom luftbefordrere. Det bes derfor om høringsinstansenes syn på om det her kan benyttes andre vilkår som gjør at fritaket for transferpassasjerer ikke slår ulikt ut. Det vises her til at som for andre særavgifter er innbetalingen basert på egenfastsettelse av de avgiftspliktige, her luftbefordrerne.

Det bes om høringsinstansenes merknader, herunder om det bør stilles andre vilkår og hvordan disse eventuelt kan dokumenteres. I den grad passasjermedvirkning kan bidra til andre dokumentasjonskrav, bes det om innspill.

I § 3-22-5 fjerde ledd foreslås det at fritaket skal gjelde både rute- og charterfly og selv om det skjer et skifte av lufthavn for å fortsette reisen.

### **5.5 Registreringsplikt**

Det foreslås å gjøre luftbefordrere, dvs. virksomheter som utfører flyginger fra norske lufthavner, registreringspliktige, jfr. forslaget til § 5-1 ny bokstav h nedenfor. Disse vil derfor være avgiftspliktige. Som nevnt ovenfor i pkt. 2.2, kan det være så mange som 700 luftbefordrere på norske lufthavner. Man må altså i ytterste konsekvens regne med et tilsvarende antall registrerte virksomheter for avgiften på flyging. Imidlertid antar vi at et stort antall av de utenlandske luftbefordrerne vil velge å benytte representant, slik at det reelle antallet registrerte blir mindre.

Utenlandske virksomheter vil i utgangspunktet være registreringspliktige for avgiften på flyging etter den foreslått § 5-1 bokstav h i særavgiftsforskriften, men kan benytte seg av representant. I så fall er representanten registreringspliktig i henhold til forslaget til § 5-1 ny bokstav i. De registrerte virksomhetene blir oppgavepliktige jfr. særavgiftsforskriften § 6-1.

## **6. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Som nevnt i pkt. 2.1 var det om lag 27,5 millioner passasjerer med avgang fra norske lufthavner i 2014. Tallene omfatter all kommersiell flyging, herunder transfer- og transittpassasjerer og spedbarn som etter Stortingets avgiftsvedtak vil være fritatt fra avgiften. Basert på trafikkstatistikk fra SSB og Avinor kan det anslås at det vil foretas mellom 22-23 mill. personreiser med avgang fra norske lufthavner i 2016 når transfer- og transittpassasjerer holdes utenfor. Det er vedtatt en avgift på 80 kroner per passasjer. Avgiften vil gi økt pris på flybilletter, noe som kan redusere antall flyreiser. Effekten av dette er usikker. Ifølge Universitetet i Nordland og Handelshøgskolen i Bodø, *Lufthavnavgifter i Norge*, SIB-rapport 2/2011 kan en økning i billettprisen med 1 pst. anslås å redusere antall flyreiser med mellom 0,6 pst. og 1,5 pst. Prissensitiviteten antas å være høyere for fritidsreiser enn for forretningsreiser. Transportøkonomisk institutt har anslått at en økning i tur-retur billettpris med 1 pst. vil redusere antall fritidsreiser til og fra utlandet med 0,3-1 pst. og har liten betydning for forretningsreiser til og fra utlandet (*Prognosemodell for flyreiser mellom Norge og utlandet*. TØI-rapport 1442/2015).

Dersom det legges til grunn at avgiften kan medføre en reduksjon i antall passasjerreiser med inntil 10 pst., kan årlig proveny anslås til om lag 1,6 mrd. kroner. Det er lagt opp til kompensasjoner i henhold til avtaler om statlig kjøp av innenlandske flyruter, og disse anslås å utgjøre om lag 70 mill. kroner årlig og 45 mill. kroner fra 1. april 2016. Når det tas hensyn

til kompensasjoner, kan årlig proveny anslås til vel 1,5 mrd. kroner. Ved innføring fra 1. april 2016 anslås provenyet til 1,1 mrd. kroner påløpt og 1 mrd. kroner bokført i 2016 når det er tatt hensyn til kompensasjoner. Det vil være stor usikkerhet knyttet til provenyanslaget av en slik ny avgift, blant annet fordi forutsetningene om atferdsendringer som følge av avgiften er svært usikre.

Avgiften vil kunne innebære en prisøkning for flybilletter med opp mot 88 kroner per reise (inkl. 10 pst. merverdiavgift) hvis avgiften overveltes fullt ut i prisene. Merverdiavgiften ilegges ikke reiser til utlandet, og merverdiavgiftspliktige næringsdrivende har fradragsrett for inngående merverdiavgift. For disse vil prisøkningen maksimalt bli 80 kroner. Den prosentvise prisøkningen for ulike reiser vil variere avhengig av prisnivået på den enkelte strekning. For lavprisbilletter kan den prosentvise prisøkningen bli stor. For en billettpris på 1 000 kroner ekskl. merverdiavgift vil avgiften gi en prisøkning på opp mot 8 pst., mens den vil gi en prisøkning på opp mot 4 pst. ved en billettpris på 2 000 kroner. For utenlandsreiser vil avgiften ilegges bare en vei, og avgiften vil dermed utgjøre en lavere andel av samlet pris på reisen. Det vil være opp til flyselskapene i hvilken grad avgiften veltes over på billettprisen, og det er dermed usikkert hvor stor virkningen på billettpriser blir i praksis. Flyruter som er omfattet av ordningen med statlig kjøp av innenlandske flyruter vil i stor grad skjermes fra prisøkning som følge av avgiften siden det legges opp til kompensasjon i henhold til statens avtaler om kjøp av flyruter (FOT-ruter). Det er satt av 45 mill. kroner i 2016 på kap. 1320, post 72. Maksimalprisene på flyruter som omfattes av statlig kjøp, vil ikke endres som følge av den nye avgiften.

En prisøkning vil medføre redusert etterspørsel på flyrutene avhengig av hvor prissensitiv etterspørselen er på den enkelte rute. Eksempelvis må det antas at ferie-/fritidsreiser er mer prissensitive enn reiser betalt av arbeidsgiver. Det må forventes at enkelte kommersielle ruter som har lav lønnsomhet i utgangspunktet og ruter hvor etterspørselen er prissensitiv, kan bli påvirket enten ved færre avganger eller nedleggelse. Det antas at dette kan gjelde ruter hvor betalingsviljen i utgangspunktet er lav og hvor avgiften kan gi et stort prosentvis utslag i pris. Det kan for eksempel omfatte ruter i distriktene som ikke er omfattet av ordningen med statlig flyrutekjøp. Det vil også kunne gjelde på ruter der det i større grad er alternative transportmidler tilgjengelig.

Ettersom avgiften gjelder avgang fra norsk lufthavn kan det være at innføring av avgift kan gjøre det lønnsomt for enkelte flyselskaper å relokalisere enkelte ruter fra norsk lufthavn til utlandet. Videre kan det antas at enkelte private lufthavner som opererer i et marked med prissensitiv etterspørsel, og som er avhengige av enkelttaktører for å opprettholde driften, kan være særlig utsatt for redusert aktivitet.

Avgiftsplikten gjelder flyginger etter 1. april 2016. Flyselskapene har allerede begynt å selge billetter for reiser etter dette tidspunkt. I den grad selskapene ikke etterfakturerer kunder for solgte billetter for reiser etter 1. april, kan det forventes at selskapene vil øke prisene raskt for å dekke inn den kommende avgiftsbelastningen.

En reduksjon i passasjerantallet vil kunne gi lavere inntekter til Avinor i form av reduserte inntekter fra lufthavnavgiftene og fra lufthavnenes kommersielle virksomhet. Det er

imidlertid uklart hvordan avgiften vil påvirke Avinors finansielle situasjon, fordi det er usikkert hvordan passasjerantallet vil endres som følge av avgiften.

Avgiften vil også kunne påvirke andre deler av næringslivet. Det er imidlertid usikkert på nåværende tidspunkt hvordan flypassasjeravgiften vil påvirke rutetilbudet, og hvordan næringslivet vil påvirkes.

For luftfartsnæringen vil avgiften på flyging innebære noe økte administrative kostnader ved at de må holde rede på hvilke flyginger som er avgiftspliktige, samt å innrapportere dette til avgiftsmyndighetene. Vi legger til grunn at mange av dataene som befordrene allerede administrerer for å kunne innrapportere avgifter til Avinor, vil kunne benyttes også i innrapporteringen av flypassasjeravgift. Det legges til grunn at luftbefordrene overvelter avgiften på sine kunder. Som nevnt ovenfor i pkt. 2.2 kan det bli inntil 700 nye virksomheter som må registrere seg for avgiften, men det er realistisk at de fleste utenlandske befordre vil benytte representanter, som også antas være representanter for flere befordre. Antallet registrerte virksomheter for avgiften vil følgelig bli lavere enn 700. I 2001, året før den forrige avgiften på flyging av passasjerer ble avvirket, var det kun 56 registrerte avgiftspliktige for denne avgiften.

For avgiftsmyndighetene vil det bli flere registrerte å administrere. Systemene er riktignok tilrettelagt for dette, men det vil bli økonomiske konsekvenser med selve registreringen og oppfølging av den enkelte avgiftspliktige. Det vil bli noe mer oppgavekontroll og virksomhetskontroll, samt bruk av ressurser til å besvare forespørsler og behandle klagesaker. Vi antar at det vil medgå to årsverk til dette, noe som utgjør en årlig kostnad på rundt 1,7 millioner kroner. Det forutsettes at økte administrative kostnader dekkes innenfor gjeldende budsjettammer.

## 7. Forslag til endringer i særavgiftsforskriften

I forskrift 11. desember 2001 nr. 1451 om særavgifter gjøres følgende endringer:

§ 2-1 fjerde ledd skal lyde:

For avgift på teknisk etanol, avgift på elektrisk kraft, avgift på utslipp av NOx og flypassasjeravgift, oppstår avgiftsplikten etter bestemmelsene i henholdsvis § 3-3-3, § 3-12-2, § 3-19-4 og § 3-22-3.

Kapittel 3-22 skal lyde

Kap. 3-22. Flypassasjeravgift

§ 3-22-1. Saklig virkeområde

(1) Avgiftsplikten omfatter ervervsmessig flyging av passasjerer fra norske lufthavner, unntatt flyginger fra kontinentalsokkelen og fra lufthavner på Svalbard og Jan Mayen.

(2) Med ervervsmessig flyging menes all flyging med unntak av militærflyging og flyging i rednings-, nødhjelps- eller ambulansetjeneste.

(3) Med militærflyging menes flyging av militært personell i tjeneste utført på spesielt oppdrag fra militær myndighet eller annen kompetent myndighet når flygingen omfattes av luftfartsloven kapittel XVII.

(4) Avgiftsplikten omfatter ikke flyging med luftfartøy som er godkjent for befordring av ti passasjerer eller mindre.

#### § 3-22-2. Avgiftsgrunnlag og -beregning

Avgiften beregnes per passasjer som påbegynner avgiftspliktig flyging.

#### § 3-22-3. Når avgiftsplikten oppstår

Avgiftsplikten oppstår når flygingen påbegynnes.

#### § 3-22-4. Avgiftsfritak for barn under to år

(1) Flyging av passasjerer som er barn under to år og som sitter i eget sete, er fritatt fra avgift.

(2) Det er tilstrekkelig av barnets alder på avreisetidspunktet oppgis ved bestilling av reisen. Barnets alder kan kreves dokumentert ved fødselsattest eller lignende.

#### § 3-22-5. Avgiftsfritak for transitt- og transferpassasjerer

(1) Med transitt- og transferflyging menes påfølgende flyging med samme fly (transittpassasjerer) eller med annet fly (transferpassasjerer).

(2) Den første flygingen i en transitt- eller transferreise er avgiftspliktig når avgangslufthavn er norsk. Med mindre annet er bestemt, er påfølgende flyginger av transitt- og transferpassasjerer fritatt fra avgift. Dette gjelder uavhengig av antall påfølgende flyginger som er nødvendig for å nå endelig ankomstlufthavn i henhold til reisedokumentene.

(3) Den påfølgende flygingen må påbegynnes innen 24 timer og stå i direkte forbindelse med den foregående. Det er et vilkår for fritaket at det er inngått transportavtale om sammenhengende flyginger. Reisedokumentene må vise avgangs- og ankomstlufthavn for den enkelte flyging, dato og klokkeslett for avgang og ankomst for den enkelte flyging i henhold til rutetabell, flygingenes sammenheng og et reisesammendrag.

(4) Avgiftsfritaket gjelder reise med både rute- og charterfly og selv om den påfølgende reisen innebærer skifte av luftbefordrer eller lufthavn.

#### § 5-1 ny bokstav h og i skal lyde:

h) virksomheter som utfører flyginger fra norske lufthavner, med unntak av utenlandske virksomheter som benytter representant registrert etter bokstav i.

i) representant for utenlandsk virksomhet som utfører flyginger fra norske lufthavner.

**HØRINGSLISTE FLYPASSASJERAVGIFT**

<b>Innans</b>	<b>Adresse</b>	<b>Poststed</b>
Statsministerens kontor	Postboks 8001 Dep	0030 OSLO
Arbeids- og sosialdepartementet	Postboks 8019 Dep	0030 OSLO
Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet	Postboks 8036 Dep	0030 OSLO
Forsvarsdepartementet	Postboks 8126 Dep	0032 OSLO
Helse- og omsorgsdepartementet	Postboks 8011 Dep	0030 OSLO
Justis- og beredskapsdepartementet	Postboks 8005 Dep	0030 OSLO
Klima- og miljødepartementet	Postboks 8013 Dep	0030 OSLO
Kommunal- og moderniseringsdepartementet	Postboks 8112 Dep	0032 OSLO
Kulturdepartementet	Postboks 8030 Dep	0030 OSLO
Kunnskapsdepartementet	Postboks 8119 Dep	0032 OSLO
Landbruks- og matdepartementet	Postboks 8007 Dep	0030 OSLO
Nærings- og fiskeridepartementet	Postboks 8090 Dep	0030 OSLO
Olje- og energidepartementet	Postboks 8148 Dep	0033 OSLO
Samferdselsdepartementet	Postboks 8010 Dep	0030 OSLO
Utenriksdepartementet	Postboks 8114 Dep	0032 OSLO
Akademikerne	Fridtjof Nansens plass 6	0160 OSLO
AVINOR AS	Postboks 150	2061 GARDERMOEN
Board of Airline Representatives in Norway	Postboks 1575 Vika	0118 OSLO
Bristow Norway AS	Postboks 171	4097 SOLA
Brønnøysundregistrene	Oppgaveregisteret	8910 BRØNNØYSUND
CHC Helikopter Service AS	Postboks 214	4097 SOLA
Chr. Michelsens institutt	Postboks 6033 Bedriftssenteret	5892 BERGEN
CICERO Senter for klimaforskning	Postboks 1129 Blindern	0318 OSLO
Det Norske Arbeiderparti	Postboks 8743 Youngstorget	0028 OSLO
DNV GL AS	Postboks 300	1322 HØVIK
EAA- Chapter 573, Norway	Småflyhavna	2007 KJELLER



Forbrukerrådet	Postboks 463 Sentrum	0105 OSLO
Forum for utvikling og miljø	Storgata 11	0155 OSLO
Framtiden i våre hender	Fredensborgveien 24 G	0177 OSLO
Fremskrittspartiet	Karl Johans gate 25	0159 OSLO
Fridtjof Nansens institutt	Postboks 326	1326 LYSAKER
Greenpeace Norge	Postboks 33 Torshov	0412 OSLO
Hovedorganisasjonen Virke	Postboks 2900 Solli	0230 OSLO
Høyres Hovedorganisasjon	Postboks 1536 Vika	0117 OSLO
Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo	Postboks 1096 Blindern	0317 OSLO
Institutt for strategisk analyse (INSA)	Kirkeveien 129 B	1344 HASLUM
Junit	Postboks 288 Sentrum	0103 OSLO
Kjeller Aero Senter AS	Småflyhavna	2007 KJELLER
Konkurransetilsynet	Postboks 439 Sentrum	5805 BERGEN
Kristelig Folkeparti	Postboks 478 Sentrum	0105 OSLO
Landsorganisasjonen i Norge	Youngsgate 11	0181 OSLO
Luftambulansetjenesten ANS	Postboks 235	8001 BODØ
Luftfartstilsynet	Postboks 243	8001 BODØ
Luftoperativt inspektorat	Flyplassveien 300	1580 RYGGE
Miljødirektoratet	Postboks 5672 Sluppen	7485 TRONDHEIM
Miljøstiftelsen Bellona	Postboks 2141 Grünerløkka	0505 OSLO
Natur og ungdom	Postboks 4783 Sofienberg	0506 OSLO
Naturvernforbundet	Mariboegate 8	0183 OSLO
NHO Logistikk og Transport	Postboks 5489 Majorsturen	0305 Oslo
NHO Transport	Postboks 5477 Majorstuen	0305 OSLO
NHO-luftfart	Postboks 5474 Majorstuen	0305 OSLO
Norges Forskningsråd	Postboks 564	1327 LYSAKER
Norges Kommunistiske Parti	Postboks 9288 Grønland	0134 OSLO
Norges Luftsportsforbund	Møllergata 39	0179 OSLO
Norges miljø- og biovitenskapelige	Postboks 5003 NMBU	1432 ÅS

universitet		
Norges Miljøvernforbund	Postboks 593	5806 BERGEN
Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Universitet NTNU		7491 TRONDHEIM
Norsk Allmennflyforening – AOPA Norge	Båtstangveien 100	3230 SANDEFJORD
Norsk Energi	Postboks 27 Skøyen	0275 OSLO
Norsk Flygelederforening	Postboks 141	1330 FORNEBU
Norsk Flygerforbund	Oksenøystien 2	1366 LYSAKER
Norsk flyoperatørforbund	Postboks 37	2027 KJELLER
Norsk Helikopteransattes Forbund	Postboks 204	4097 SOLA
Norsk Helikopterservice	Postboks 40	4097 SOLA
Norsk Industri	Postboks 7072 Majorstuen	0306 OSLO
Norsk institutt for luftforskning (NILU)	Postboks 100	2027 KJELLER
Norsk Kabinforening	Drammensveien 43	0271 OSLO
Norsk Luftambulans AS	Postboks 39	1441 DRØBAK
Norsk Petroleumsinstitutt	Postboks 7190 Majorstuen	0307 OSLO
Norwegian Air Shuttle ASA	Postboks 115	1330 FORNEBU
Notodden Lufthavn AS	Merdeveien 18	3676 NOTODDEN
Næringslivets Hovedorganisasjon	Postboks 5250 Majorstua	0305 OSLO
Oslo Lufthavn AS	Postboks 100	2061 GARDERMOEN
Oslo Politidistrikt, Helikopterjeningen	Postboks 8101 Dep	0032 OSLO
PARAT	Postboks 9029 Grønland	0133 OSLO
Rygge Sivile Lufthavn AS	Terminalveien 100	1580 RYGGE
Rødt	Dronningens gate 22	0154 OSLO
Sammenslutningen av Fagorganiserte i Energisektoren	Postboks 145 Sentrum	4001 STAVANGER
Sandefjord Lufthavn	Torpveien 130	3241 SANDEFJORD
SAS Norge	Postboks 144	2061 GARDERMOEN
Senterpartiet	Grensen 9 B	0159 OSLO

SINTEF	Postboks 4760 Sluppen	7465 TRONDHEIM
Skien Lufthavn AS	Voldsv. 204	3739 SKIEN
Sosialistisk Venstreparti	Hagegata 22	0653 OSLO
Statens havarikommisjon for transport	Postboks 213	2001 LILLESTRØM
Statens institutt for forbruksforskning	Postboks 4682 Nydalen	0405 OSLO
Statistisk sentralbyrå	Postboks 8131 Dep	0033 OSLO
Stiftelsen for samfunns- og næringslivsforskning (SNF)	Helleveien 30	5045 BERGEN
Sunnhordland lufthavn AS	Sørstokken	5410 SAGVÅG
Teknologisk institutt (TI)	Postboks 141 Økern	0509 OSLO
Transportøkonomisk institutt	Gaustadalléen 21	0349 OSLO
UAS-Norway - Norsk Forening for Ubemannede Luftfartøy	Postboks 9 Sandvika	1330 SANDVIKA
Unio	Stortingsgata 2	0158 OSLO
Venstre	Møllergt. 16	0179 OSLO
Verdens Naturfond WWF Norge	Postboks 6784 St. Olavs plass	0130 OSLO
Widerøe's Flyveselskap AS	Postboks 247	8001 BODØ
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund	Postboks 9232	0134 OSLO
Zero Emission Resource Organisation	Youngstorget 1	0181 OSLO

Til Fylkeskommunene v/Fylkesordførere

Vår dato 22.12.2015

Deres dato

Vår referanse CR

Deres referanse

## Høring om forskrift om innføring av flyskatt - regionale konsekvenser

### 1. Kort om NHO Luftfart

NHO Luftfart er en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for flyselskaper og andre luftfartsrelaterte virksomheter i Norge. Blant våre medlemsbedrifter er blant annet flyselskapene Norwegian, SAS og Widerøe. Samlet er det om lag 45 medlemsbedrifter tilsluttet foreningen.

### 2. Litt om prosess og vedtak om å innføre en flyseteavgift

Statsbudsjettet for 2016 er nå vedtatt, etter at Stortingets budsjettbehandling ble avsluttet 18. desember 2015. I budsjettvedtaket<sup>1</sup> er det besluttet at det skal innføres en flyseteavgift på 80 kroner (pluss 10 prosent mva) på flyreiser fra norske flyplasser<sup>2</sup>. En flyseteavgift på 88 kr betyr i utgangspunktet et prispåslag på grovt sett 10 prosent på snitt flypris innenlands. For utlandsflyginger blir situasjonen en litt annen – her settes kun avgiften på flygingen ut av Norge, og denne avgiften vil heller ikke være momsbelagt. Det er altså norsk innenriks luftfart som vil ta den største belastningen av innføringen av denne flyseteavgiften som etter våre beregninger vil gi en årseffekt på vel 2 milliarder kr (effekt blir 1,2 milliarder i 2016 med oppstart 1. april) inkludert effekt av moms. Denne avgiftsøkningen vil ramme flyselskapenes lønnsomhet hardt – noe som igjen vil gi kutt i de minst lønnsomme rutene i vårt langstrakte land.

Stortingsvedtaket er nå fra Regjeringens side fulgt opp gjennom Toll- og avgiftsdirektoratets høring om forslag til forskrift om innføring av en flypassasjeravgift. Høringsfristen er satt til 21. februar 2016. Avgiften skal etter planen tre i kraft fra 1. april 2016. Se vedlagt lenke til høringsdokumentene:

<http://toll.no/no/felles/regelverk/horinger/pagaende/horing---flypassasjeravgift/>

<sup>1</sup> Datert 14. desember 2015.

<sup>2</sup> Altså 176 kroner tur/retur.

### 3. Trafikk- og markedseffekt av innføringen av flyseteavgiften

Rammebetingelsene for norsk luftfart må være konkurransedyktige med våre naboland for å sikre at luftfarten kan fortsette å vokse i Norge. NHO Luftfart stiller seg derfor svært kritisk til en slik avgiftsinnføring, som etter vår vurdering vil gi klart negative ringvirkninger for dagens flytilbud i Norge. Det understrekes i forbindelse med dette at vedtak om innføring av flyseteavgiften ble fattet uten noen form for forutgående prosess/konsekvensanalyse av mulige samfunnsmessige, økonomiske og miljømessige konsekvenser ved innføring av en slik avgift. Vi mener derfor at man fra myndighetenes side, som et minimum, må utsette iverksettelsen av stortingsvedtaket til etter at en slik konsekvensanalyse er gjennomført.

I forslag til forskrift fastslås det, med noen forbehold, at flypassasjeravgiften ikke skal ilegges på transfer/transittreiser dersom en reisende kjøper en gjennomgående billett. Vi mener dette er svært konkurransevridende da dette favoriserer selskap som tilbyr gjennomgående billetter gjennom såkalt "interline-samarbeid"<sup>3</sup> - som igjen vil slå kraftig ut i redusert "valgfrihet" på mange distriktsruter. Dersom reisende kombinerer bruk av Norwegian og SAS vil man bli pålagt skatt for hver delstrekning. Eksempelvis vil man da på en reise mellom Hammerfest og Bergen med Widerøe, Norwegian og SAS for en tur/retur reise for en familie på fire få en ekstra flyskatt på kr 2112. Slike eksempler vil man kunne få mange av, og dette vil slå veldig ulikt ut avhengig av hvilket flyselskap man reiser med.

I tillegg ser vi at nabokommuner (og naboer) vil bli behandlet ulikt pga. FOT-systemet. Ruter innenfor FOT ordningen vil bli skattebelagt, men kompensert av Samferdselsdepartementet, slik at prisene kan holdes uendret. Dette betyr at om man reiser fra eksempelvis Florø lufthavn vil man bli belastet en flyskatt, men ikke hvis man reiser fra Førde lufthavn. Ørsta/Volda lufthavn får skatt til Oslo, mens reiser fra Sandane lufthavn går "fri". Tilsvarende ulikheter vil man få en rekke steder langs kysten helt til Finnmark. Direkteruter fra Helgeland til Oslo vil skattlegges, men ikke rutene til/via Trondheim. Ruter fra Stokmarknes til Bodø skattlegges, men ikke fra Andenes eller Svolvær. Hammerfest får skatt, mens Honningsvåg slipper. Tilsvarende får reisende fra Vadsø til Tromsø skatt, men ikke hvis man reiser via Kirkenes. Her vil imidlertid de som reiser direkte fra Kirkenes få skatt. Avgrensningen av virkeområdet for skatten er således lite gjennomtenkt, og vil slå svært ulikt ut for ulike deler av distrikts-Norge.

En slik årlig flyskatt på om lag 1,2 milliarder kr innenriks vil medføre en vesentlig reduksjon i transportstandarden i det ganske land. Spesielt utsatt er områder med et svakt trafikkgrunnlag og dårlig lønnsomhet, og det er ofte områder med svake alternative transportmuligheter. Mange flyruter har nå med sviktende konjunkturer og ugunstig avgiftsutvikling allerede svak lønnsomhet. Dette forslaget om en ny flyskatt gjør vondt verre, i en tid der man trenger et godt transportsystem som et verktøy for vekst og omstilling i økonomien. Flyselskapene har allerede varslet at dette vil kunne gi en vesentlig produksjonsnedgang.

Norsk luftfart bidrar til omlag 120.000 arbeidsplasser direkte og indirekte i tillegg til såkalt katalytiske effekter. Det er ikke utenkelig med en nedskalering av luftfartsvirksomheten i Norge med anslagsvis 5%, noe som åpenbart vil bety mye sysselsettingsmessig. NHO Luftfart har tidligere antydnet at vi på sikt kan berøre 4-5000 arbeidsplasser med en slik "justering" av kostnadsnivået for norsk luftfart.

<sup>3</sup> På innenlandsmarkedet i dag er det kun SAS og Widerøe som selger gjennomgående billetter.

Luftfarten er en bærebjelke for det norske samfunnet og er Norges eneste landsdekkende kollektivtrafikkmiddel. Flytransport er langt viktigere for samfunnsutviklingen i Norge enn de fleste andre land, på grunn av spredt bosetning og lang avstand til våre viktigste eksportmarkeder. En analyse av InterVISTAS utført for ACI Eurpe i 2015 viser at en krone skapt i luftfarten gir en økning på 5,50 kroner i brutto nasjonalprodukt. En ansatt i luftfarten gir 4,4 arbeidsplasser totalt i Norge. En vellykket omstilling av norsk økonomi krever således et stadig bedre og mer effektivt transportsystem, ikke minst for å opprettholde et konkurransedyktig næringsliv i hele landet. For mer informasjon om luftfartens samfunnsnytte, se lenke til rapporter utarbeidet av NHO Luftfart og Avinor:

<http://nholuftfart.no/getfile.php/Dokumenter/NHO%20Luftfart%20trykk%20opprykk%20web.pdf>

[https://avinor.no/globalassets/\\_konsern/om-oss/rapporter/luftfartens-samfunnsnytte.pdf](https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/rapporter/luftfartens-samfunnsnytte.pdf)

#### 4. Bransjen tar luftfartens miljøutfordringen på alvor

NHO Luftfart jobber sammen med våre medlemmer for å redusere de samlede utslipp av klimagasser fra luftfarten. Utslipet per setekilometer viser en svært god utvikling, og er halvert siden 2001. Norske flyselskaper ligger helt i front i valg av moderne, energieffektive, stillegående og klimavennlige fly. Luftfarten stod for 2,3 prosent av innenlandske klimagassutslipp i 2013. Interesseorganisasjonen IATA har som mål at luftfarten skal ha karbonnøytral vekst fra 2020 og halvere utslippene fra 2050. Norsk luftfartsbransje arbeider nå med å fase inn bruk av 2. generasjon biodrivstoff for luftfarten, men er avhengig av økonomiske incentivordninger fra myndighetene. Dette kan bli et svært kostnadseffektivt og målrettet tiltak for å gjøre luftfarten klimavennlig og bærekraftig for fremtiden.

Regjeringspartiene har uttalt at flyseteavgiften er en klimaavgift. Vi mener at avgiften ikke gir en særlig klimaeffekt, men at dette mer er å anse som en vikarierende begrunnelse for innføring av en avgift man vet er upopulær blant de fleste.

Norsk sivil luftfart er underlagt EUs kvotesystem. Her er det den samlede tildeling av utslippskvoter som avgjør hvor store utslipp det blir i Europa. Det er lagt slike kvotetak for luftfarten, og taket skal jevnt senkes. Ekstratiltak mot norsk luftfart vil gi en liten reduksjon av utslipp fra norske flyselskap, men denne reduksjonen vil imidlertid bli "spist opp" ved at andre europeiske selskap kan slippe ut mer, fordi de norske trenger færre utslippskvoter. Det er bare på reiser fra Norge til reisemål utenfor Europa at denne avgiften i prinsippet har en effekt på klima. Disse reisene utgjør en forsvinnende lav andel av den samlede norske flytrafikken. Det fremheves i forbindelse med dette at Grønn Skattekommisjon (GS) i sin rapport slår fast at innføring av en ny passasjeravgift på innenlands luftfart ikke har noen effekt på de samlede klimagassutslipp i EØS-området. Tvert imot foreslår GS at den innenlandske CO<sub>2</sub> avgiften bør nedskaleres i takt med økende kvotepris.

Selv hvis vi ser bort fra kvotesystemet blir klimaeffekten av dette avgiftstiltaket etter vår vurdering helt mikroskopisk. En avgift på 88 kr per reise vil grovt sett utgjør ca. 10 prosent prispåslag på innlandsreiser i Norge som gir anslagsvis en etterspørselssvikt på rundt 5 prosent, noe som vi forutsetter gir en tilsvarende produksjonsnedgang i Norge. Dette vil gi en reduksjon i klimagassutslipp på ca. 65.000 tonn, som utgjør ca. 1,2 promille av de samlede klimagassutslippene i Norge (iht Kyoto-forpliktelsene). Dvs. at en avgiftslegging på innenriks luftfart på ca 1,2 milliarder kroner vil gi en kostnad per redusert tonn klimagassutslipp på ca kr 18 500. For øvrig er kvoteprisen pr tonn klimagassutslipp nå ca kr

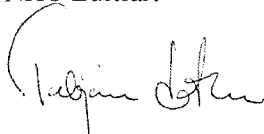
80, noe som illustrerer hvor lite kostnadseffektivt en slik flyskatt er som klimatiltak. I regnestykket ovenfor har vi for øvrig sett bort fra at en del av den avviste flytrafikken antakeligvis havner på andre transportmidler som bil og båt, som slett ikke er mindre klimavennlig enn fly.

## 5. Avslutningsvis

NHO Luftfart anmoder med dette om at fylkeskommunene som vil bli berørt av innføringen av flyseteavgiften, benytter seg av muligheten til å gi høringssvar i denne saken. Berørte "flyplasskommuner" bør også konsulteres, og vi henstiller om oppfølging av aktuelle kommuner fra fylkeskommunene. Høringsfristen i saken er 21. februar 2016.

NHO Luftfart stiller seg selvsagt til rådighet dersom det skulle være behov for mer informasjon om saken.

Med hilsen  
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe  
Administrerende direktør

Toll- og avgiftsdirektoratet  
Postboks 8122 Dep.  
0032 Oslo

Ørsta 4/2-2016

### **Uttale til høring – flypassasjeravgift – endring av foreskrift 11. desember 2001 nr. 1451 om særavgifter.**

Utviklingsforum Hovden Lufthavn, Ørsta/Volda vil som høringsinstans til Møre og Romsdal Fylkeskommune i samferdselsaker gi sin merknad i forslag til endring av foreskrift – *flypassasjeravgift*. Utviklingsforumet sine medlemmar represententerer kommuner og næringsliv frå Sunnmøre og delar av Nordfjord.

Forumet arbeider særleg med å overvåke statlege føringar innan kortbanenettet som påverkar utviklinga i busetnaden, arbeidsmarknaden, rammevilkår for næringslivet og den generelle samfunnsutviklinga.

#### **Hovden Utviklingsforum bed om at ein gjennomfører ei grundigare vurdering av konsekvensane før avgifta vert innført. Viktige punkt som må avklarast er:**

- 1. Vil denne avgifta føre til at prisforskjelane blir større mellom distriktssamband og hovudsamband, slik at rutetilbodet i distrikta blir dårlegare og dyrare.**
- 2. Vil denne avgifta vere konkurransevridande då den vil vere statleg støtta på FOT-rutene, og at den ikkje skal gjelde for transfer/transittreiser.**
- 3. Kva verknad har denne sokalla "klima-avgifta" på klimaet, relatert til bruk av alternative transportmiddel i nedslagsfeltet til kortbanenettet.**
- 4. Flypassasjeravgifta vart avskaffa for 15 år sidan, var proveny-rekneskapen bakgrunn for dette?**
- 5. Avklaring i henhold til avgiftstrykket/rammevilkår for kortbanenettet. Ref. avskaffing av bunnfradraget på startavgift, avisings-avgift, flypassasjeravgift og sikkerhetsavgift, i kombinasjon med dagens kommersialiseringprosess og konjungtursvingingar i oljebransjen.**



Kortbanenettet er ein bærebjelke som det einaste landsdekkande kollektivtrafikkmiddel. Flytransport er langt viktigare for samfunnsutviklinga i Norge enn dei fleste andre land, pga spreidd busetting og lang avstand til våre viktigaste eksportmarknader. Skattar og avgifter som berører denne kollektivtjenesten, resulterer i reduksjon av transportstandarden særleg i utsette områder, der ein har små marginar og marginalt trafikkgrunnlag. Konkurransenutsetting av flyruter, auka skattar og store konjungtursvinningar det siste året har skapt utfordringar i kortbanenettet og produksjonsnedgang frå flyselskapa er allereide sett i verk.

For Ørsta/Volda Lufthamn Hovden som består av 60% næringslivtrafikk, er særleg sårbar for samfunnskonjunktur og avgifter med prisdrivande effekt. Hovden er spesielt utsett med ein passasjeredgang i 2015 på 20% i trafikken relatert til oljenæringa. Kortbanenettet kan ikkje hente ut marginar på volum med sine 38 seters fly. TØI sin rapport (2013) som ga grunnlag for kommersialisering av alle flyruter Hovden-Oslo viste ein margin på dei beste rutene med kabinfaktor på 75%, på kr.90 pr.billett. Snittet totalt pr sete ligg nok vesentleg lavare, så reknestykket blir katastrofalt når det her blir foreslått innføring av flypassasjeravgift på kr. 80,- +mva. Utviklingsforumet fryktar nedlegging av rutetilbodet ved Hovden Lufthamn- Ørsta/Volda ved denne avgiftsauken.

Innføring av denne særavgift, no såkalla flypassasjeravgift har tidlegare (1978) hatt namnet charteravgift, 1994 avgift berre for utanlandspassasjerar, 1995 utvida til og gjelde også for innanlandspassasjerar, 1998 omlagt til å gjelde for antall seter i flyet uavhengig av passasjertal, 1999 tilbakeført til å gjelde antall passasjerar, i 2002 vart heile avgifta fjerna. Spørsmålet vil då vere kva argumentasjonen ligg som grunnlag for innføring av ei så lite dokumentert samfunnsnyttig avgift. Samstundes er det stor usikkerheit til statens provenyanslag. Dette pga uavklara forutsetningar om adferdsendingar som resultat av avgifta, noko som har vore dokumentert tidlegare, og framleis er svært usikkert.

Gode ervervsmesseige flygingar frå det norske kortbanenettet er eit avgjerande viktig verktøy for omstilling og vekst i norsk økonomi. Ein auke i dagens avgiftssystem vil sannsynlegvis medføre ein nedgang i antall passasjerreiser på 10%. Det vil gi store prosentvise utslag i pris på ein del ruter i kortbanenettet, og særlege prissensitive ruter blir påverka enten ved færre avgangar eller nedleggelse.

*Stortingsmelding 26 og 38 NTP 2014-2023 om lufthamnstruktur: Regjeringa ynskjer å vidareføre ordninga med kjøp av flyruter som ikkje er bedriftsøkonomisk lønnsame, og at overskotet frå store flyplassar blir overført til regionale lufthamner. Denne finansieringsmodellen i Avinor, som sikrar at dei store lufthamnene får utvikle seg, bidreg til at den regionale lufthamnstrukturen kan haldast ved lag.*

Vennleg helsing  
Utviklingsforum Hovden Lufthamn.

Stein Aam	Jørgen Amdam	Terje Høybakk	Stig Remøy	Richard Grov	Svein Gjelseth
Ordf.Ørsta	Ordf.Volda	Mafoss	Olympic	Alexandra	Vanylven Utvikling
Sign	Sign	Sign	Sign	Sign	Sign

