

Utredning 3. rullebane utvalget
Postboks 8010 DEP
00030 OSLO
Norge

Vår ref.

Vår dato:
15.03.2023

Deres ref.

Deres dato:

Vår saksbehandler:
Monika Odden

Peak prising - Oversikt over hvor i Europa avgifter/prising av tilgang til lufthavninfrastrukturen brukes til å styre etterspørselen etter knapp kapasitet på lufthavnene.

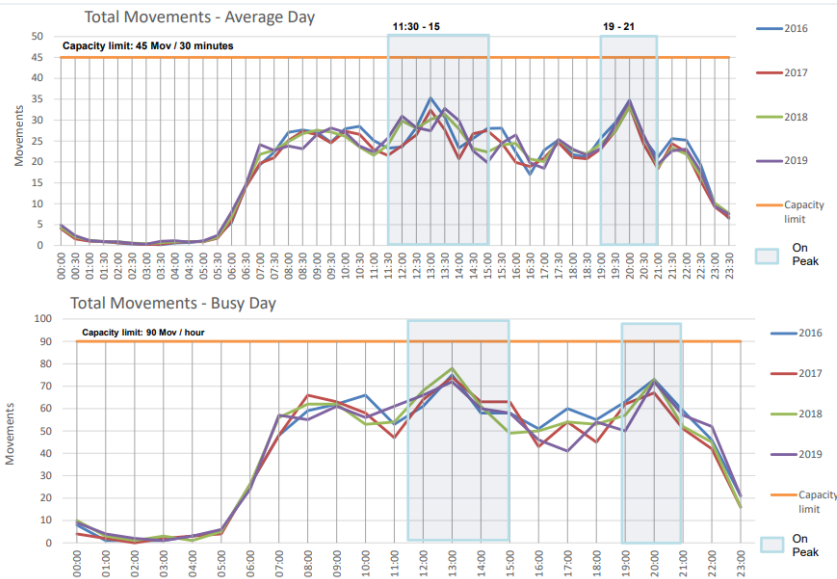
Avinor har forsøkt å få en oversikt på hvilke lufthavner i Europa som benytter bruk av prising av infrastruktur for å styre etterspørsel etter knapp kapasitet på lufthavnen. Dette er en funksjon som i svært liten grad benyttes for å styre etterspørsel på lufthavner i Europa i dag. Avinor har kun kjennskap til Rome Fiumicino Lufthavn, hvor det i 2013 ble introdusert en peak avgift for å styre etterspørsel etter slot utenfor de mest travle timene. [a4ea613e-7cbc-4402-ae35-f9e54e527103 \(adr.it\)](https://adr.it)

Tidspunktet for peak prisingen var for årene 2013-2016 mellom 7:00-11:00 og på ettermiddag mellom 18:00 til 22:00. For årene 2017-2020 var tidspunktene flyttet til 11:30 – 15:00 og ettermiddag mellom 19:00 – 21:00.

Lufthavnen har benyttet IATA sin definisjon på travel dag, hvor den andre mest travle dagen i en gjennomsnittsuke gjennom en peak måned benyttes som utgangspunkt. Lufthavnen har dokumentert at i perioden 2016-2019 har den prosentvise bruken av slot i peak tid ikke endret seg signifikant, og har holdt seg i området mellom 37-39% fra 2013 og fremover til tross for innføring av peak prising.

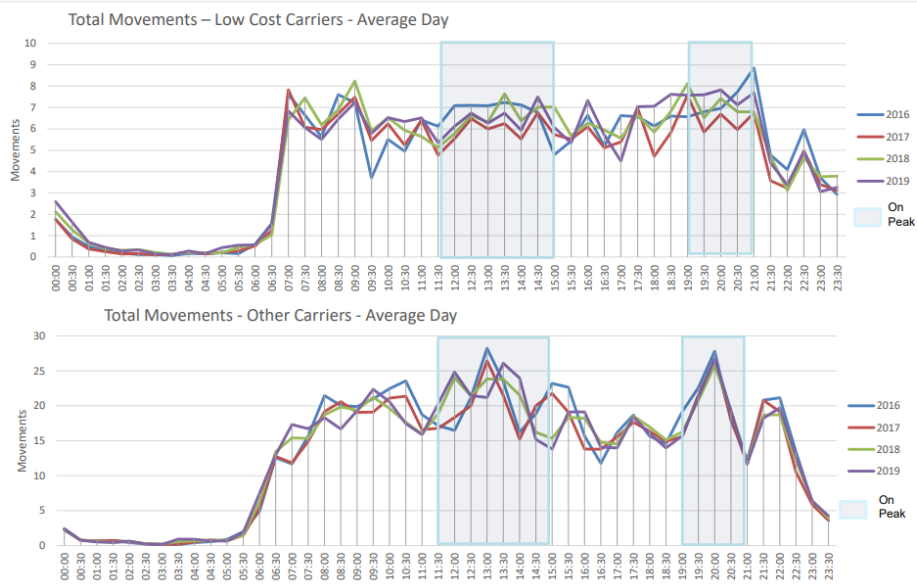
Focus: peak and off-peak

Service: Landing & Take-off



Focus: peak and off-peak

Service: Landing & Take-off



Fra 2020 ble ordningen i sin helhet avvirket som følge av liten effekt og økt kompleksitet. Dette er dokumentert gjennom konsultasjon materialet på deres hjemmeside: [Presentazione standard di PowerPoint \(adr.it\)](#) -- se på side 15.

**Estimerte virkninger:**

I et singel till system, hvor alle kostnader og alle inntekter inngår i beregningene av lufthavnavgiften, vil den økte avgiften som inntehentes i peak, benyttes til å redusere avgiften tilsvarende i tidspunktene utenfor peak. Dette vil øke kostnadene til baseselskaper som benytter lufthavnen som HUB og redusere lønnsomheten på rutene som går fra HUB og ut til regions lufthavnen.

Lufthavner i Europa bruker i mye større grad sesong prising som et virkemiddel for å øke trafikken i skulder perioder mellom sesonger, og for å gjøre det mer attraktivt og opererer helårs ruter. LGW har brukt dette virkemidlet i over 10 år, mens lufthavner som KEF, BLQ, NAP, DUB, MAN, STN, har introdusert dette i senere tid.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Monika Odden

Dokumentet er elektronisk signert

Eksterne kopimottakere

Antall vedlegg