



# OSL – UTVALGET

## OPPDRAG 3. MAI 2023

### NOTAT TIL PKT. 3

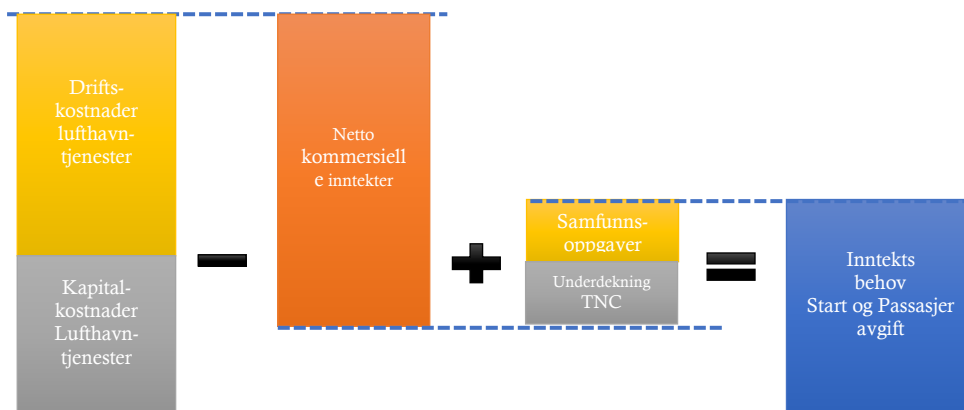
## Finansieringskostnader og avgiftsberegninger

#### Pkt. 3

Beskrivelse av hvordan finansieringskostnadene ved store investeringer beregnes og prises inn i avgifter flyselskapene må betale, gjerne med eksempler (som utbyggingen av T2)

Avinors lufthavnsavgifter fastsette i henhold til «Forskrift om avgifter for bruk av lufthavner drevet av Avinor AS». Beregningen av avgiftsgrunnlaget følger «single till» metodikk. I dette ligger at Avinors avgifter fastsettes av regulator slik at konsernet skal få et resultat fra lufthavnvirksomhet som akkurat tilfredsstiller krav til avkastning på investert kapital. Alle kommersielle inntekter og avgiftsinntekter fratrukket driftskostnader skal gi et driftsresultat som dekker avskrivningskostnader og avkastning på investert kapital i henhold til eierkravet.

Avinor er pålagt en rekke samfunnsoppgaver, herunder å drive lufthavner, tårntjeneste, innflygingstjenester og underveis-tjenester også for ikke-kommersielle aktører. Tårntjenesten (TNC) som Avinor leverer ved de regionale lufthavnene, innebærer en kostnad som overstiger forskriftsfestede avgiftsinntekter. Avinors overskudd fra kommersielle aktiviteter går i sin helhet med til å subsidiere lufthavnavgiftene som ikke i seg selv er kostnadsdekkende, dette er illustrert i figuren under.



For «single till» beregningen gjøres en rekke forutsetninger om trafikkvolum, kommersielle inntekter, driftskostnader, investeringer, kapitalavkastningskrav m.m. Avinor gjør sine vurderinger av parameterne som så konsulteres med brukerne, herunder en særlig gjennomgang av prosjektporteføljen.

Samferdselsdepartementet som regulator fastsetter endelig avgiftsramme etter en høringsrunde. Avgiftene fastsettes for ett år av gangen, normalt på høsten med effekt fra 1. januar påfølgende år. Luftfartstilsynet påser at konsultasjonsprosess og grunnlag for avgiftsberegninger er i henhold til forskriften. Det er ingen pro/contra justering i etterkant av avgiftsåret som følge av avvik mellom planlagt og faktisk utfall for de ulike parameterne, Avinor bærer all økonomisk risiko for avvik.

Store prosjekter påvirker avgiftene særlig gjennom 3 effekter i utbyggingsfasen.

- 1) Driftskostnader i prosjektet – disse belastes avgiftene fullt ut ettersom de påløper (i henhold til prognose på tidspunktet for avgiftsfastsettelse). Disse kostnadene utgjør en liten del av totalkostnaden for prosjektet, typisk i nivå 10 %, dette varierer fra prosjekt til prosjekt.
- 2) Avskrivninger – belastes avgiftene fullt ut (i henhold til prognose på tidspunktet for avgiftsfastsettelse). Avskrivningene løper først fra prosjektet er ferdigmeldt, i praksis vil dette kostnadselementet belastes avgiftene først etter at byggingen er ferdigstilt og anlegget tatt i bruk.
- 3) Avkastning på investert kapital. Dette er en kalkulatorisk størrelse som ikke gjenfinnes i regnskapet, i motsetning til de to første faktorene som begge er regnskapsmessige størrelser. Denne avgiftskomponenten skal gi Avinor dekning for kapitalkostnader i byggeperioden, beregnet som gjennomsnittlig bundet kapital for

uferdige prosjekter multiplisert med beregnet gjennomsnittlig kapitalkostnad (WACC). WACC beregnes etter en CAPM modell hvor beregnede lånerenter og eiers avkastningskrav til egenkapitalen er sentrale elementer.

Dette elementet er omdiskutert, og Avinor har frem til nå ikke fått betalt for denne kapitalkostnaden for anlegg under utførelse. Problemstillingen ble imidlertid løftet av Avinor, og vurdert av regulator i forbindelse med avgiftsfastsettelsen for 2019.

Regulator konkluderer, som Avinor, med at denne kostnaden bør belastes avgiftene løpende gjennom byggeperioden. Se vedlagte dokument «Rammevedtak om Avinor AS' tillatte inntekter fra start- og passasjeravgiften i 2020» pkt 7.2.2. Dersom denne kalkulatoriske kostnaden ikke inkluderes, vil Avinor ikke kunne oppnå eiers avkastningskrav. Denne logikken er for øvrig implementert i reguleringen av flysikringsavgifter som reguleres i egen forskrift.

Under vises et enkelt regne-eksempel for et prosjekt med byggeperiode på 2 år. Total investering 2000 (1000 hvert år), 200 i driftskostnader (100 hvert år). Effektene på avgiftskostbasen i løpet av byggetiden er da som vist under lik summen av driftskostnader og kalkulatorisk kapitalkostnad for anlegg under utførelse.

A	WACC før skatt	6,60 %	
		År	
		1	2
B	Driftskostnader	-100	-100
	Investering	-1000	-1000
C	Gj.snittlig balanse anlegg under utførelse	-500	-1500
D	Avskrivninger	0	0
	<u>Avgiftseffekter:</u>		
	Netto drift ( B )	-100	-100
	Avskrivninger ( D )	0	0
	Kapitalkost anlegg under utførelse ( A x C )	-33	-99
	Sum avgiftsbelastning	-133	-199

På lengre sikt vil lønnsomme prosjekter bidra til en reduksjon av avgiftene gjennom økte driftsinntekter og/eller lavere driftskostnader etter at de er ferdigstilt, disse gevinstene går i sin helhet til å redusere nivået på lufthavnavgifter i henhold til «single till» metodikk. En eventuell bygging av 3. rullebane ved OSL vil med høy sannsynlighet være bedriftsøkonomisk lønnsomt og derfor også redusere nivået på lufthavnavgiftene på sikt.

Dersom eier av sektorpolitiske grunner ønsker lavere lufthavnavgifter enn det «single till» prinsippet legger til grunn, vil dette ha som konsekvens at Avinor ikke oppnår nødvendig avkastningskrav. I ytterste konsekvens vil dette medføre at fremtidig inntjening blir for lav til å forsvare investerte (bokførte) verdier og at Avinor blir tvunget til å foreta regnskapsmessige nedskrivninger. Som følge av dette vil Avinors finansielle soliditet (egenkapital) bli redusert. Eier kan velge å motvirke dette f.eks. ved finansielle samfunnspålagte oppgaver og investeringer gjennom andre mekanismer enn lufthavnavgiftene.