

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår referanse: 12/01104-1
Arkivkode: 0
Saksbehandler: Pia Farstad von Hall
Deres referanse:
Dato: 25.05.2012

Høringsvar - tilskudd til flygeinformasjonstjenesten ved ikke-statlige flyplasser

KS Bedrift har Skien lufthavn som medlem. Vi har derfor engasjert oss i saken om AFIS tilskuddsordningen til ikke-statlige flyplasser.

Generelt vil KS Bedrift understreke betydningen av Skien Lufthavn i sin region. Både kommunen og næringslivet er opptatt av å opprettholde aktiviteten på flyplassen for å sikre viktige arbeidsplasser i regionen. AFIS tilskuddet er et viktig bidrag i den sammenheng, uavhengig av utforming av ordningen. KS Bedrift minner også om at av de flyplassene som i dag mottar AFIS tilskudd er Skien Lufthavn den med høyest antall flybevegelser, dvs tre ganger så mange flybevegelser i året som Stord lufthavn, som er nummer to.

Dagens AFIS støtteordning

KS Bedrift oppfatter at dagens ordning i all hovedsak fungerer godt etter hensikten. Innretningen til dagens AFIS støtteordning tilpasses den enkelte flyplass sitt aktivitetsnivå og ajourføres regnskapsmessig årlig. I rapporten fra Universitetet i Bodø fremheves det at dagens ordning ikke premierer effektiv drift av flyplassene. Det er riktig at det ikke er direkte sammenheng mellom støtteordningen og driftskostnader, men samtidig fremkommer det i rapporten at driftskostnadene til ikke-statlige flyplasser er lavere pr flybevegelse enn flere av Avinor sine flyplasser på samme størrelse. KS Bedrift er opptatt av å få frem at ikke-statlige flyplasser driver svært effektivt med utgangspunkt i de totale rammevilkårene de driver under. Det er derfor ikke nødvendig å gjøre et hovedpoeng av effektiv drift i tilknytning til behovet for en revidering av dagens AFIS ordning. Skien Lufthavn kan ikke overleve uten effektiv drift uavhengig av AFIS tilskuddet.

Når det gjelder nivået på dagens støtte ordning stiller KS Bedrift seg undrende til rapportens tall på nivået på AFIS avgiften i prosent av driftskostnadene og forskjellen mellom de tre flyplassene Stord, Skien og Notodden. At AFIS tilskuddet i 2010 utgjorde 54% av driftsinntektene hos Skien, mens det utgjorde 28% hos Notodden stemmer ikke med vår kunnskap om driftskostnadene hos våre konkurrenter. Vi minner om at antall flybevegelser på Skien sammenlignet med Stord og Notodden. Vi ber derfor om tilgang på bakgrunnstall for denne beregningen.

Oppsummert vil KS Bedrift støtte i hovedsak å opprettholde dagens AFIS-ordning, og mener den dekker samfunnets behov for å opprettholde et viktig flytilbud i Grenland regionen.

Kriterier for ny ordning

Forslag til endringer i AFIS ordningen som fremsettes i rapporten «Tilskudd til flygeinformasjonstjenester», har både positive og negative sider. For Skien Lufthavn vil det å basere AFIS støtteordningen på en vurdering av Avinor flyplasser slå gunstig ut med bakgrunn i den kostnadseffektive drift av Skien Lufthavn.

Når det gjelder kriterier som legges til grunn for vurdering av AFIS støtteordningen må det være kvantitative vurderinger i forhold til rutetrafikk og antall passasjerer, ikke skjønsmessige vurderinger, da de kan skape unødvendig usikkerhet om fremtidig støtte for de ikke-statlige flyplassene.

KS Bedrift har følgende kommentarer til de ulike kriteriene som rapporten mener bør legges til grunn for utarbeidelse av ny AFIS-ordning:

Punkt 1 Lufthavnen må ha godkjenning for rutetrafikk av Luftfartstilsynet:

Det er en selvfølge at flyplassen har godkjenning for rutetrafikk. For øvrig vil KS Bedrift understreke at den regionale betydningen av Skien Lufthavn er knyttet til regelmessig trafikk.

Punkt 2 Lufthavnen må ha rutetrafikk av et bestemt omfang av regelmessighet

Det bør være en forutsetning at trafikken er regelmessig, men ikke nødvendigvis daglig. Det er forutsigbarhet i flytrafikken som er avgjørende for brukerne, og således for betydningen av reisetilbudet i den enkelte region.

Punkt 3 Lufthavnen må ha et minimum antall passasjerer

AFIS tjenesten er knyttet til flyvningene og bør således være basert på forutsigbar frekvens av antall flygninger, ikke antall passasjerer til enhver tid. Det kan variere en del over tid.

Punkt 4 Lufthavnen må ha et minimum antall flybevegelser

Å kvantifisere antall flybevegelser som kvalifiserer for AFIS støtte mener KS Bedrift er galt utgangspunkt. Flytilbudet kan være avgjørende for lokalt næringsliv selv om frekvensen er lav.

Punkt 5 Lufthavnen må kunne legge frem et driftsbudsjett i balanse

KS Bedrift mener dette er galt utgangspunkt. Skien kommune har som eier av Skien Lufthavn ved flere anledninger akseptert driftsunderskudd for å sikre flyplassen lokalt og for at Skien Lufthavn skal kunne foreta nødvendige investeringer i flyplassen. Å skulle miste AFIS-tilskuddet av den grunn gir ikke mening. Det må i så fall kunne dokumenteres av Samferdselsdepartementet at flyplassen er drevet dårlig og at flyplassen av den grunn går med underskudd. Det er også verdt å nevne i denne sammenheng at det er ikke-statlige flyplasser som mottar statlig støtte som en del av den ordinære driften. Hvordan skal denne støtten i så fall vurderes i forhold til driftsunderskudd eller ikke?

Punkt 6 Lufthavnen må dokumentere at tilskudd til å drive AFIS-tjenesten er kritisk for driften av flyplassen

AFIS-tilskuddet i dag er helt nødvendig for å kunne drifte de ikke-statlige flyplassene. Denne kunnskapen er god nok dokumentasjon til å kunne overflødig gjøre et vurderingskriterie i den nye AFIS-ordningen på dette grunnlaget.

Punkt 7 Lufthavnen må kunne dokumentere regional betydning av flyrutene til/fra lufthavnen

Betydningen av Skien Lufthavn har vært dokumentert ved flere anledninger. Det at kommunen lojalt har støttet oppunder driften av flyplassen i mange år og har gått inn på eiersiden av Skien Lufthavn dokumenterer i seg selv at flyplassen er viktig for arbeidsplassene i regionen.

En eventuell vurdering av regional betydning må ikke basere seg på antall passasjerer i forhold til antall innbyggere i influensområdet. Det blir feil beslutningsgrunnlag. Arbeidsplassene som er avhengig av et godt flyplasstilbud bidrar med en verdiskaping i lokalmiljøet som må sees uavhengig av antall innbyggere. I den grad det er behov for kvantitative vurderingsgrunnlag for regional betydning er det verdiskapingen hos brukerne av flyplassen som må ligge til grunn og lokalsamfunnets egen vurdering av behovet.

Punkt 8 Lufthavnen må ikke ligge for nær en lufthavn som ikke mottar AFIS-tilskudd

KS Bedrift forstår ikke hvorfor antall mil til en flyplass som ikke mottar AFIS-tilskudd skal være et kriterie. Avstand til en flyplass er relativ i Norge og bestemt av mange ulike forhold. Det er og må være behovet et lokalsamfunn har for transporttjenestene til de ikke-statlige flyplassene som må være grunnlaget for å opprettholde støtten, ikke antall mil til nærmeste flyplass som ikke mottar AFIS-tilskudd.

Punkt 9 Lufthavnen må kunne dokumentere at annen aktivitet enn ruteflygning er viktig for regionen eller nasjonen dersom AFIS-tilskudd skal mottas uten at flyplassen har regulær rutetraffikk

KS Bedrift er enig i at det er viktig med ordinær ruteflygning eller at en flyplass har avgjørende betydning for annen virksomhet for å motta AFIS-støtte.


Kostnadene som inngår i AFIS-tilskuddet

KS Bedrift er opptatt av at kostnadsgrunnlaget for AFIS-tilskuddet er tilpasset dagens behov. Det er derfor behov for å inkludere kostnader knyttet til EU forordning 2096/2005, om felles krav til ytelse i flysikringstjenester i kostnadsgrunnlaget.

Forvaltning av AFIS ordningen

KS Bedrift er positive til at Samferdselsdepartementet overtar administrasjonen av AFIS ordningen. Avinor utgjør et unødvendig og unaturlig mellomledd for flyplasser som inngår i kategorien ikke-statlige.

Med vennlig hilsen


Bjørg R. Rydsaa
Direktør


Pia Farstad von Hall
Fagleder