

Oslo, 15-11-13

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Svar på Høring – Utkast til forskrift om avgifter for bruk av lufthavner drevet av Avinor AS og gjennomføring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/12/EF om lufthavnavgifter

BARIN viser til Høring datert 16. august 2013 vedrørende ovenstående.

Bransjeorganisasjonen BARIN representerer per dags dato 26 ruteflyselskap og majoriteten opererer flyruter til/fra og innen Norge.

En vesentlig del av medlemmene er utenlandske flyselskap, hvilket gjenspeiler organisasjonens innspill i saken.

BARIN har forståelse for at denne forskrift i første omgang kun skal gjelde for lufthavner som er drevet av Avinor, men en forskrift som er ensartet for alle lufthavner i Norge, uavhengig av eier, må være et mål for myndighetene.

Forskrift skal definere avgifter som betales for lufthavntjenester. Herunder forstår BARIN det som en selvfølge at definisjonen for lufthavnavgifter inkluderer alle tjenester som ytes av en lufthavn ovenfor en operatør/flyselskap.

Hvis dette ikke er avklart fra Departementet, må forskrift spisses slik at dette fremkommer helt klart.

BARIN er tilfreds med at Luftfartstilsynet skal ha rollen som uavhengig tilsynsorgan.

Det forventes av Luftfartstilsynet at det er 100% uavhengig fra Samferdselsdepartementet når saker som involverer Avinor skal behandles.

BARIN forventer at Luftfartstilsynet innehar den nødvendige kompetanse omkring den type avgifter som forskrift omhandler, når forhandlingene om 2015 avgiftene skal gjennomføres i 2014.

42 av Avinor sine 46 lufthavner går med underskudd, selv med en langsiktig prognose anser BARIN det for lite sannsynlig at det store flertallet av lufthavnene vil gå med overskudd, basert på den nåværende drift og organisering. Hvilket vil gi Avinor et konstant press for å dekke underskuddet fra disse flyplassene. Kanalisering av lufthavnavgifter til andre lufthavner enn hvor de er opptjent er iht EU direktivet ikke tillatt, derimot kan kommersielle inntekter disponeres uavhengig av dette.

BARIN har gjentatte ganger foreslått ovenfor myndighetene om å se på alternative eierskaps modeller for ulønnsomme lufthavner. Privat Offentlig Samarbeid hvor kommunen(e) og lokalt næringsliv går inn som eiere av denne type lufthavner, har vært gjennomført med stor suksess i Sverige. Ett slikt eierskap vil skape mer lokal forankring og entusiasme, uten at det går på bekostning av rammene for drift av lufthavner. Det vil gi mulighet for å fatte vedtak lokalt om hvordan lufthavnen skal utvikles, helt uavhengig av sentrale politiske og budsjettmessige prosesser.

Avinor bør fokusere på drift av store/regionale lufthavner som har potensial for kontinuerlig vekst av passasjerer, flybevegelser og kommersielle inntekter.

Det vil gjøre det mer forutsigbart for Avinor og effektiviserings og kostnadsprosessene kan forseres. Hvis Avinor lykkes med dette vil det resultere i forbedret resultatgrad.

Norge og Spania er i en særstilling i EU/EFTA/EØS, som tillater at kommersielle inntekter fra for eksempel Oslo lufthavn (OSL) kan kanaliseres til andre lufthavner i Avinors nettverk. BARIN forstår

samfunnsnyttene de ulønnsomme lufthavnene har i Norge og de fleste må beholdes, men det eksisterer mekanismer som kan redusere behovet for Avinor til å ha et konstant fokus på å generere inntekter som også skal ivareta de ulønnsomme lufthavnene. Effektivisering av Avinor og utvikling av de store lufthavnene vil gi en «win-win» situasjon for myndighetene, i form av større inntekter og flere nasjonale og internasjonale flyruter.

Rabatten på 30% som gis på et utvalg lufthavner må gjerne opprettholdes, men BARIN tror at denne form for rabatt vil ikke gi bærekraftig vekst i trafikken, spesielt for at markedet ikke er stort nok til å forsvare vesentlig utvikling av flyruter.

Det vil være vel så viktig å dimensjonere lufthavner til å kunne operere med neste generasjon flytyper, som vil være vesentlig mer effektive og kostnadsbesparende enn en rekke av den type flytyper som benyttes i dag. Det henvises igjen til Privat Offentlig Samarbeid og de mulighetene til utvikling som dette programmet gir.

Incentivordninger på Avinors lufthavner må reflektere EUs «transparency directive» slik at denne ordningen ikke ender som subsidier for enkeltelskap og uten at dette genererer positivt resultat for lufthavnen som gir incentiv.

BARIN mener at god og effektiv infrastruktur og drift på Avinors lufthavner er nøkkelen til suksess og avgjørende når flyselskapene evaluerer nye flyruter og destinasjoner i Norge. Avinor har ingen garanti for at en ny eller oppgradert eksisterende flyrute blir en suksess for flyselskapet.

Når flyselskapets beslutningsgrunnlag er basert på markedsdata og mindre avhengig av «incentiver» er sannsynligheten for at flyruten blir realisert og «overlever» mye større.

Fullstendig og ensartet regnskap/tall data fra hver enkelt av Avinor sine lufthavner må være tilgjengelig for flyselskapene. Det kan ikke differensieres i regnskap/tall data for eksempel basert kategori lufthavn (antall reisende, flybevegelser etc), dette må være ens uansett hvilken type lufthavn. Direktivet må presiseres for å ivareta det ovenstående.

Om Luftfartstilsynet og flyselskapene ikke oppnår enighet, må løsningsforslaget ivareta begge parter interesser.

Vedrørende regulatorisk styring av direktivet, henviser BARIN til NHO-Luftfart sitt innspill til Høringen.

Et vesentlig poeng er at Avinor er utsatt for vesentlig risiko når det gjelder langsiktige investeringer, på samme måte som flyselskapene.

Luftfart er en syklisk og konkurranseutsatt industri. Denne risiko må minimaliseres ved at Avinor blir kapitalisert eller får garantier, slik at flyselskapene ikke får denne regningen via avgifter eller annet.

Jevnlige og konstruktive dialoger mellom myndighetene, tilsynet, Avinor og flyselskapene samt andre relevante aktører som Innovasjon Norge og andre bransjeorganisasjoner vil være en god «flightplan» for «mission success».

BARIN stiller seg til rådighet om Samferdselsdepartementet har noen kommentarer.

Vennlig hilsen
BARIN-Board of Airline Representatives in Norway



Hans Jørgen Elnæs
Generalsekretær

BARIN medlemmer: Aeroflot, Air Berlin, Air France, Brussels Airlines, Emirates, Etihad Airways, Estonian Air, Finnair, Icelandair, KLM, Lao Airlines, LOT, Lufthansa Group Norway (Austrian Airlines, Lufthansa German Airlines, Swiss International Airlines), Middel East Airlines, Pakistan International Airlines, Qatar Airways, SAS, Singapore Airlines, Thai Airways International, TAP-Portugal, Turkish Airlines, United, US Airways, Widerøe.