

Oslo, 30-08-11

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Att: Øyvind Ek, Trond Kråkenes

Svar på Høring – Utredning om lufthavnavgifter i Norge.

BARIN – Board of Airline Representatives in Norway er en bransjeorganisasjon for ruteflyselskapene og har pr i dag 27 medlemmer (utenlandske og norske flyselskap), hvorav majoriteten av medlemmene opererer flyruter til/fra og innen Norge. Medlemmene står for en vesentlig andel av flytrafikken på Avinors lufthavner, konsulter www.barin.no for mer informasjon.

Avinor eier og drifter 46 lufthavner, hvorav 42 går med vedvarende underskudd. Lufthavnene som går med underskudd blir i det vesentlige finansiert via krysssubsidiering fra de 4 store lufthavnene (Oslo (OSL), Bergen, Stavanger og Trondheim).

Overskuddet i Avinor genereres primært av inntektene fra OSL, hvilket medfører at OSL er det bærende element for driften av lufthavnene som går med underskudd.

BARIN er av samme oppfatning som det konkluderes med i utredningen om lufthavnavgifter i Norge, at en større del av avgiftene bør legges på passasjerene og mindre på startavgiften (avgiften som betales av flyselskapene).

Det er ikke bærekraftig at lufthavnavgiftene som genereres fra de 4 store lufthavnene som går med overskudd, primært OSL, skal ligge til grunn for finansieringen av driften av de 42 lufthavnene som går med underskudd.

1. BARIN har ved flere anledninger gitt myndighetene innspill om at det både vil gi bedre forutsigbarhet og grunnlag på avgiftsinntekter, om en større andel legges over på passasjeravgifter enn dagens system hvor lufthavnavgiftene baserer seg på flybevegelser.
2. Passasjergrunnet er vesentlig høyere enn flybevegelser, som vil gi betydelige muligheter for inntjeningen til Avinor. De kommersielle inntektene som i det vesentlige genereres av passasjerene står for ca 60%, mens inntekter fra flyselskapene og annet operativt står for ca 40%.

Antall passasjerer øker statistisk sett mer enn antall flybevegelser, hvilket betyr at det nåværende avgiftregimet med startavgift ikke får med seg den reelle økningen i antall reisende.

Flyselskapene vil i størst mulig utstrekning tilpasse sin kapasitet ved å søke å oppnå høyest mulig kabinfaktor til best mulig pris. Flyruter som ikke oppnår tilfredstillende resultater vil som en konsekvens ofte bli nedlagt eller få endret kapasitet/rutestruktur. Flyruter som gir positivt resultat, medfører ikke nødvendigvis en økning i antall flybevegelser, men heller at større fly (med flere seter) settes inn. Operatørene er mer aktive i dagens marked når det gjelder å flytte kapasitet (fly) mellom ruter/markeder som gir best rentabilitet.

3. Forutsigbarhet i lufthavnavgiftene er viktig for at flyselskapene kan planlegge hvor de vil benytte sin kapasitet. Luftfartsavgifter står normalt for 10-12% av de totale driftkostnadene, kun flyselskapenes kostnader for lønn/personal og drivstoff overgår det som betales til myndighetene som avgifter. Dette bør synliggjøre at flyselskapene ikke kan fortsette å være "melkekua" til myndighetene for at blant annet underskuddene på Avinors lufthavner skal dekkes inn.

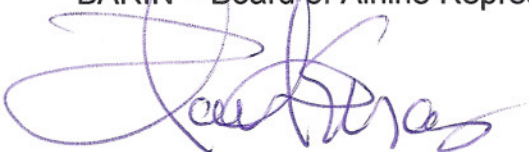
Norge er avhengig av et fungerende nettverk av flyruter, både innenlands og internasjonalt. Skal dette videreutvikles så må det legges til rette for rammebetingelser som er forutsigbare, lufthavnavgiftene må gjenspeile kostnadene for de tjenestene flyselskapene behøver for å kunne operere på Avinors lufthavner og i norsk luftrom.

Inntekter til Avinor for å utvikle kommersielle fasiliteter og komfort på lufthavnene og annet som ikke har betydning for de tjenestene fra Avinor som flyselskapene behøver for å operere, og subsidieringen av lufthavner som går med underskudd, må flyttes fra lufthavnavgiftene til passasjeravgiftene.

BARIN stiller seg til rådighet ovenfor myndighetene om det er ønskelig å diskutere problemstillingene nærmere.

Vennlig hilsen

BARIN – Board of Airline Representatives in Norway



Hans Jørgen Elnæs
Generalsekretær