

Oslo, 15-09-11

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Att: Øyvind Ek, Morten Foss.

**Svar på Høring – Avinor AS, forslag til regulering av selskapets lufthavn- og flysikringsavgifter
2012 (takstregulering).**

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

Høringsprosess:

BARIN vil gi honnør til departementet for at høringsfristen er satt til den 16/09/11 og det forventes dermed at saken er ferdigbehandlet i løpet av oktober. Det vil medføre at 60 dagers varslingsfrist til flyselskapene før de nye avgiftene trer i kraft pr den 01/01/12 er innen rekkevidde, hvilket er i henhold til anbefalingene fra IATA (International Air Transport Association) og ICAO (International Civil Aviation Association). Flyselskapene får dermed den nødvendige tid for å oppdatere sine reservasjonssystemer og distribusjonskanaler.

Det bemerkes at i listen over Høringsinstanser, er BARIN referert til som c/o Scandinavian Airlines Norge AS, dette medfører ikke riktighet, Scandinavian Airlines er ikke tilknyttet sekretariatet for BARIN, kun som medlem i organisasjonen, departementet bes rette opp sin adresseliste.

Generelle kommentarer:

Avinor kan vise til høy vekst i antall passasjerer for perioden Januar-August 2011. Dette medførte et finansielt rekordresultat pr første halvår med 4118,1 million i inntekter og et driftsresultat på 519,5 million etter skatt. Den kommersielle forretningsutviklingen økte med 15% til 1.821,8 million, hvilket tilsvarer 44% av de totale driftsinntektene til Avinor.

Til sammenligning står luftfartsavgifter normalt for 10-12% av flyselskapenes totale kostnader, kun kostnadene for lønn/personal og drivstoff overgår luftfartsavgiftene.

Det er interessant å registrere at passasjeravgiften i snitt foreslås økes med 7,95%. BARIN har arbeidet for at en større andel av Avinors avgiftsinntekter skal baseres på passasjeravgiften og det imøtekommes at dette gjennomføres av departementet.

Derimot er BARIN ikke fornøyd med at startavgiften foreslås økes med 4,3% hvilket genererer en merkostnad for flyselskapene på 38.117,646 (ved konstant volum) og BARIN ber departementet vurdere følgende alternativ:

1. Ingen økning i startavgiften for vektclassene:

- A. 6000kg tom 75.000kg.
- B. 75.001kg tom 150.000kg.
- C. +150.001kg.

2. Ingen startavgift betales for:

- A. "Knekkpunkt" 150.001kg, ingen startavgift betales for vekten som overstiger 150.001kg.

3. 50% reduksjon i startavgift:

- A. "Knekkpunkt" mellom 75.001kg – 150.000kg, videreføres med 50% rabatt i startavgiften.

Inntektsbortfallet forventes kompensert ved at den positive trafikkutviklingen fortsetter i 2012 og dermed gir Avinor betydelige merinntekter både kommersielt og operativt, enn det som er lagt inn i budsjettet fra departementet.

De kostbaserte inntektene, underveisavgiften reguleres av EuroControl og sikkerhetsavgiften reguleres av de faktiske kostnader. Disse avgiftene skal reflektere EU/EØS transparency regelverk, konsekvensen av dette skal ikke salderes av departementet ved å øke startavgiftene.

Terminalavgiften (TNC) viser seg nok å ha vært for høy i 2011, hvilket ble påpekt av BARIN i vårt høringssvar på avgifforslaget for 2011. Det imøtesees at TNC avgiften reduseres med 6,0%. Reduksjonen av TNC skal ikke salderes ved å øke startavgiftene.

Avinor drifter 46 lufthavner og av disse har 42 gått med vedvarende underskudd, hvilket har blitt kompensert via krysssubsidierting fra de 4 store lufthavnene, primært Oslo Lufthavn Gardermoen.

Det er med interesse BARIN registrerer at konsernsjefen i Avinor har uttalt til Finansavisen at han forventer at flere lufthavner nærmer seg overskudd i 2011 og fremover.

Det tolkes som at behovet for krysssubsidierting kan avta i det korte bildet og forsvare at startavgiftene ikke økes.

BARIN anbefaler at departementet følger med på hva som er gjennomført med hell i Sverige, hvor flere statlige flyplasser som gikk med underskudd har blitt privatisert.

Dette kan være en modell å vurdere i Norge for lufthavner som går med vedvarende underskudd. I denne sammenheng har BARIN med interesse registret at

utkantkommuner/fylker i media har uttalt at de er interessert i å fusjonere ut eller kjøpe Widerøe fra SAS for å sikre opprettholdelse av rutenettet i distriktene, hvis SAS ble kjøpt opp. Det viser at distriktenes interesse i å investere for å sikre at flytilbudet er tilstede, denne interessen bør også omfatte investering i lokal drift av flyplassene i distriktene, med referanse til privatiseringen av flyplasser i Sverige.

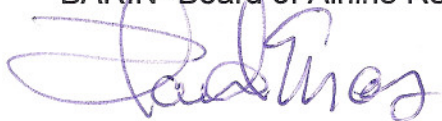
Avinor kan ved å maksimalisere effektiviteten, brukervennligheten og operative fasiliteter på lufthavnene sørge for å sikre stabile inntekter, da det forventes at trafikkveksten på de store lufthavnene vil fortsette.

Det er ikke bærekraftig at Oslo Lufthavn Gardermoen og de andre 3 store lufthavnene og flyselskapene som opererer på disse, skal være ansvarlig for å finansiere en rekke lufthavner som går med vedvarende underskudd, grunnet lokale markedsforhold.

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

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