



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Mobil +47 95717945

e-post [ove.myrold@sas.no](mailto:ove.myrold@sas.no)

om.oslaz.takst12.001

16 september 2011

### **Avinor AS - høring om forslag til regulering av Avinors lufthavn- og flysikringsavgifter 2012, tilbakemelding fra SAS.**

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 8. juli 2011 med vedlagte utkast til forskrifter som skal regulere avgiftene for Avinors lufthavns og flysikringstjenester for 2012.

#### **Bakgrunn**

SAS vil henlede til høringsbrevets omtale av EUs nye regler om ytelse (Performance Scheme) som får anvendelse for avgiftene fra og med 2012. Det fremkommer i brevet at Avinors kostnadskutt i flysikringssektoren forutsetter at ytelsessystemet vil bli norsk rett. Følgelig er kostnadstallene som inngår i forslaget til nasjonal ytelsesplan i tråd med forordning 691/2010, og gjenspeiles i avgiftsforslaget. Det forutsettes i samme forordning at det ikke skal være sammenblanding av kostnadene i flysikringssektoren og det som er kostnadene på lufthavnene.

Følgelig tolker vi i SAS at Avinor fra 2012 ikke kan kompensere for bortfall av proventy i flysikringssektoren med økte avgifter innen lufthavntjenestene.

#### **Avgiftsnivået relatert til trafikkutviklingen**

Foreliggende forslag innebærer en samlet avgiftsreduksjon på 0,7 prosent sammenliknet med 2011. De avgiftene som reduseres og som bidrar til dette, er alle kostnadsbaserte avgifter. Underveisavgiften og terminalavgiften (TNC) er begge kostbaserte og utgjør flysikringsavgiftene som er regulert av forskrift nr 1430/2010. Sikkerhetsavgiften er også kostnadsbasert, og den foreslås redusert på grunn av et forventet overskudd i 2011 som vil bli ytterligere økt om man ikke reduserer satsen som foreslått. De kostnadsbaserte avgiftene går samlet ned med 6,2 prosent.

I foreliggende forslag til startavgift og passasjeravgifter er satsene forslått økt med hele 6,4 prosent. Fordelingen av økningene er balansert mellom passasjerrelaterte og flyrelaterte kostnader for flyselskapene. Økningen er imidlertid mer enn 4 ganger forventet prisstigning (KPI). Inntekten fra disse avgiftene er ikke tilknyttet en bestemt kostnadsbase, men er sterkt relatert til trafikkutviklingen. Inntektene fra disse avgiftene, samt de øvrige kommersielle inntektene, er forutsatt å finansiere drift og investeringer på lufthavnene. Trafikkvekst siden forrige avgiftsfastsettelse i 2010 og hittil i 2011, samt forventet trafikkvekst ut 2012 skulle tilsa at også disse avgiftssatsene skulle gå ned for 2012. SAS er derfor meget overrasket over at Avinor foreslår en så stor avgiftsøkning for lufthavntjenestene.

SAS har vært i dialog med Avinor om Avinors langsiktige investeringsprogram, deres kostnadsreduceringsprogrammer og Avinors generelle økonomi. Vi har der fått et sterkt inntrykk av at Avinor ikke lenger har hatt behov for å øke avgiftene i så sterk grad som antydte tidligere, hvor det tidligere ble sagt at man måtte øke avgiftene med ca 2% mer enn konsumprisindeksen hvert av de nærmeste årene for å klare de store investeringsutfordringene man står overfor. I vår hadde vi på nytt denne diskusjonen med Avinor, og det ble antydte at man med dagens trafikkutvikling ville kunne holde seg innenfor KPI. Gitt at Avinor hadde kommet med et forslag om avgiftsendring lik KPI for start- og passasjeravgiftene samlet, ville den samlede avgiftsreduksjonen vært på 2,9 prosent, - ikke 0,7 prosent. For flyselskapene samlet utgjør denne forskjellen ca 93 millioner kroner på dagens trafikknivå.

Avinor hadde et meget godt resultat i 2010, og kunne gi et utbytte til eier på hele 504 MNOK, langt over budsjettet i Statsbudsjettet for 2010. Dette skyldes blant annet at trafikkveksten i 2010 ble på hele 4,2 prosent til tross for askekrise som inntraff på forsommeren.

Hittil i år (1. halvår) har Avinors driftsresultat økt med nærmere 49 prosent, til 873,9 MNOK. Det betyr at Avinors årsresultat for 2011 vil bli langt høyere enn i 2010. Igjen skyldes mye av dette økt trafikk. Ved avgiftsforslaget fra Avinor for inneværende år baserte Avinor seg på en trafikkvekst på ca 3,5 prosent, Hittil i år er den faktiske trafikkøkningen på hele 12,8 prosent for passasjerer og 5,4 prosent for flybevegelser (per juli 2011). Økningen i trafikken i år betyr derfor at Avinor tjener langt mer enn forutsatt ved avgiftsfastsettelsen, og at Avinor også har et langt høyere utgangspunkt for sine inntekter for neste år enn opprinnelig forutsatt.

Med det foreslåtte takstregulativ for 2012 og den forventede trafikkutvikling for i år og neste år, kan det synes som om resultatet for Avinor vil kunne dobbles på 2 år. Forutsetningene for forslaget til økte avgifter på lufthavntjenester er derfor etter vår mening ikke lenger til stede.

SAS mener av dette at foreliggende avgiftsforslag har en alt for høy økning av avgiftene for lufthavntjenester (start- og passasjeravgiftene), og at det samlede nivå således må reduseres ytterligere med minst 2 prosent.

### **Flysikringsavgiftene**

SAS registrerer og er tilfreds med at Avinor har gjort et stort arbeid med å få kontroll over kostnadene tilknyttet disse avgiftene. SAS har blitt godt involvert av Avinor i arbeidet med ytelsesplanen i flysikringssektoren. En del av bildet er at trafikkutviklingen, dvs. veksten, har gjort det mulig å holde avgiftssatsene nede. De planer Avinor har utarbeidet for videre effektiviseringer innen flysikringsdivisjonen er et positivt skritt i retning av en mer kostnadseffektiv organisasjon, hvilket er nødvendig dersom Avinor skal kunne møte den økende konkurransen på dette feltet.

Vi forventer at den endelige avgiftsatsen for underveisavgiften ikke vil være vesentlig annerledes enn i det foreløpige estimat som er presentert i høringsbrevet.

Det samme forventer vi når det gjelder terminalavgiften.

### **Sikkerhetsavgiften**

Avinor forventer at overdekningen på sikkerhetsavgiften vil øke til 106 millioner per 31. desember 2011. Mye av dette skyldes økt trafikk. Med den trafikkvekst som vi ser allerede hittil i år, er det etter vår mening stor sannsynlighet for at overdekningen blir enda høyere. Med foreliggende forslag til redusert sats vil det ved utgangen av 2012 fortsatt være en overdekning i følge Avinor. Med en fra vår side enda høyere trafikk, vil overdekningen følgelig være relativt høy. SAS ser ikke hvorfor vi skal innbetale en høyere avgift enn det som er forventet å være balansert nivå ved utgangen av 2012. Vi ber derfor om at departementet ser på om satsen for sikkerhetsavgiften kan reduseres ytterligere.

### **Avgiftene for lufthavntjenester**

Vi har innledningsvis påpekt at flysikringsavgiftene må sees isolert fra avgiftene for lufthavntjenester. Vi har videre påpekt at Avinors proveny fra start og passasjeravgiftene vil øke dramatisk som følge av det økte trafikkvolumet. Avinor har etter vår mening ikke sannsynliggjort behovet for å øke disse avgiftene med så mye som foreslått.

SAS mener at den samlede avgiftsøkningen fra start og passasjeravgiftene ikke kan være høyere enn konsumprisindeksen. Vårt prinsipielle ståsted er tillegg at mesteparten av dette bør belastes passasjeravgiftene, dels fordi man da får en mer balansert risiko mellom flyselskap og Avinor, dels fordi startavgiften er meget ømfintlig for økninger med det rutemønster man har med mange mindre flyplasser i Norge.

I tillegg vil en økning i startavgiften svekke Avinor og OSLs konkurransekraft overfor konkurrerende lufthavner i utlandet om den oversjøiske flytrafikken.

Vi har ved flere anledninger fått presentert både departementets og Avinors ambisjoner om at man vil tiltrekke seg mer oversjøisk flytrafikk for å sikre det norske næringslivet og gi økt innkommende turisme. Imidlertid mangler det helt en strategi for nettopp å tiltrekke seg dette, når det gjelder profilen på avgiftene. For at man i Norge skal kunne kompensere for mindre marked enn våre naboland, må man sørge for å senke avgiftsnivået for dette segmentet og bedre andre rammebetingelser.

SAS vil i denne sammenheng påpeke at fjorårets reduisering av avgiftssatsene på startavgiften for de tyngste flyene hindret at de samlede avgiftene for disse gikk opp. Nå er det viktig at man kommer videre og går for reduksjoner ut fra dagens nivå.

SAS er fornøyd med at det i fjor ble vedtatt et bunnfradrag på startavgiften på 6 tonn, selv om vi hadde ønsket oss dette var noe høyere. Vi støtter at dette bunnfradraget opprettholdes for 2012.

Som nevnt innledningsvis, så mener vi at avgiftene for lufthavntjenester ikke skal økes med mer enn konsumprisindeksen. Vi tror da at Avinor likevel får større inntekter enn forutsatt tidligere når investeringsplanene ble drøftet. Uansett påhviler det også Avinor å sikre en effektiv drift, som hindrer økte kostnader.

Vårt primære ønske er derav at startavgiften holdes uendret, og at passasjeravgiftene går opp tilsvarende en samlet økning lik konsumprisindeksen. Sekundært ber vi om at begge avgiftene økes tilsvarende prisstigningen, dvs ca 1,5 prosent.

### **Flyselskapene og avgifter**

Flyselskapene som har stor del av sin virksomhet her i Norge, kan ikke vise til de samme resultater og driftsmarginer som Avinor. Videre har flyselskapene en langt større eksponering for risiko enn Avinor. SAS mener derfor det er en stor ubalanse mellom rammebetingelsene for flyplasser og flyselskapene.

Avgiftene til Avinor utgjør en stadig økende andel av SAS sine kostnader. Selskapet arbeider med stadige kostnadsreduksjoner internt, men avgiftsnivået til flyplasser og markedets nivå på drivstoffprisene er uten for vår kontroll. Hard konkurranse i et marked med overkapasitet driver ned marginene for flyselskapene og følgelig blir man tvunget til å stimulere til volumvekst for å få dekket kostnadene. Avinor tjener fullt ut på denne veksten og er således "vinneren" i denne harde konkurransen. Både SAS og Norwegian hadde lave driftsmarginer første halvår og det til tross for at dette var relativt bra resultater innen bransjen.

Flyselskapene kan ikke velte større avgiftbelastninger over på passasjerene. Hadde vi kunnet det i dag, vill vi selvsagt sikret oss et større overskudd. Konkurransen virker, dermed klarer vi ikke å ta ut store marginer. Dette glemmes ofte når avgiftene økes

SAS etterlyser en mer balansert utvikling i avgiftsfastsettelsen, som kan sikre at aktørene innen norsk luftfart fortsatt kan være konkurransedyktige.

I forrige høring tilknyttet avgiftene for inneværende år påpekte vi at konsekvensene kunne bli redusert tilbud i distriktene, da det ble en større avgiftsøkning for nettopp dette markedet. Siden den gang har vi fått mye lokal kritikk for redusert tilbud i lavsesong om vinteren og nå sist i sommer. Mye av dette kunne vært unngått gitt at flyselskapene i større grad blir hørt i avgiftsfastsettelsen. Startavgiften er noe selskapene må betale så lenge vi flyr, uansett belegg. På flere av rutene ut til distriktene vil det væreperioder i året hvor trafikkgrunlaget er kraftig redusert. Følgelig vil høy startavgift tvinge selskapene til redusert program i lavsesong.

### Oppsummering

SAS mener foreliggende forslag til takster for 2012 må endres, og at den samlede økningen i start- og passasjeravgiften må bli lavere eller lik konsumprisindeksen. Økningen i provenyet til Avinor er etter vår mening ikke godtgjort og er ubalansert i forhold til den økonomiske situasjon flyselskapene befinner seg i.

SAS mener primært at startavgiften må holdes uendret, slik at man unngår ytterligere reduksjoner i flytilbudet til mindre destinasjoner. Samtidig vil det kunne lettere muliggjøre nye ruter til internasjonale destinasjoner.

For øvrig viser vi til høringssvaret fra NHO Luftfart, hvor vispesielt vil peke på det som omhandler konsultasjonsprosessen. Vi er enig med NHO Luftfart i at dagens prosess er alt for dårlig.

SAS stiller seg villig til å diskutere våre kommentarer og forslag med departementet så snart som mulig, for ikke å sinke implementeringen av nye takster og avgifter mer enn høyst nødvendig. For øvrig viser vi til høringssvaret fra Widerøe.

Vennlig hilsen

## Scandinavian Airlines System

Ove Myrøld  
Director Public Affairs and Infrastructure

Scandinavian Airlines System Denmark Norway Sweden  
NO-0080 Oslo, Norway, Telephone: +47 64 81 60 50

A STAR ALLIANCE MEMBER 