

Oslo, 10-11-09

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Att: Trond Kråkenes

Svar på høring, Avinor – Takstregulativet for 2010.

BARIN-Board of Airline Representatives in Norway er en bransjeorganisasjon for flyselskap og har for tiden 24 norske og utenlandske flyselskap som medlemmer.

Medlemmene står for en vesentlig del av det totale antall flybevegelser og transport av passasjerer til/fra Avinors lufthavner.

BARIN henvise til møte med Samferdselsdepartementet den 31-08-09, hvor BARIN informerte om den globale økonomiske krisen og dets negative innvirkning på resultatene til flyselskapene. Dette ser man blant annet på reduksjonen i antall flybevegelser og passasjerer på Avinors lufthavner i 2009.

Kostnadene for å operere flyruter til/fra og innen Norge er blant de høyeste i Europa og på møtet foreslo BARIN noen tiltak for å redusere flyselskapenes kostnader.

1. Kortsiktig tiltak.
Umiddelbar reduksjon av startavgiften med 25% på Avinors flyplasser, tom 31-12-10.
2. Langsiktig tiltak.
Permanent reduksjon av startavgiften og provenyet flyttes over på passasjeravgiftene.

Formålet bak en reduksjon av startavgiften er at det vil gi en direkte reduksjon av kostnadene til flyselskapene. BARIN informerte departementet om statistikk som viser at antall passasjerer er mer stabilt og forutsigbart enn antall flybevegelser.

En endring av avgiftene vil etter BARINs mening gjøre det enklere for Avinor å budsjettere sine avgiftsbaserte inntekter.

BARIN henviser også til at en rekke land i Europa allerede har innført tiltak for å redusere flyselskapenes kostnader, med særlig henvisning til våre naboland Danmark og Sverige.

1. Tiltak i Sverige.
Midlertidig reduksjon av luftfartsavgifter med 15% på hhv Arlanda, Bromma og Landvetter.
2. Tiltak i Danmark.
På Kastrup (CPH), reduseres pr 01-09-09 startavgiften med 25% og samtidig økes passasjeravgiften med 18,6%. Takstavtalen gjelder tom 31-03-15 og gir dermed flyselskapene den nødvendige forutsigbarheten i luftfartsavgiftene. Takstene økes med 1% over den årlige KPI i Danmark fom 31-03-11 tom 31-03-15.

BARIN mener at konkurransen mellom de store flyplassene i Skandinavia vil øke og foreslår at departementet evaluerer tiltak som gjør at Avinors lufthavner blir mer attraktive for flyselskapene.

Iflg statistikker fra TØI har utenlandstrafikken til norske lufthavner økt med 59% siden 2003. TØI bekrefter at flyet har stått for mesteparten av veksten i innkommende turisme de siste årene. Innkommende turisme er av vesentlig betydning for norsk reiselivsnærings inntekter.

Utenlandske og norske flyselskaper må tilbys konkurransedyktige rammebetingelser når de opererer på Avinors lufthavner og i norsk luftrom.

Lufftavsavgifter er en vesentlig del av flyselskapenes kostnader, men departementet må også akseptere at Norge med sin beliggenhet og klimatiske forhold gir større utfordringer og høyere operative kostnader enn de fleste land i Europa, spesielt om vinteren.

Dette sammen med at distansen fra punkter i Europa til Avinors lufthavner i Norge er en god del lengre enn til for eksempel København (CPH), som igjen medfører høyere transportkostnader pr passasjer for flyselskapene.

Konkurransen gjør at disse ekstra kostnadene ikke kan dekkes inn 100% i billettprisene.

BARIN ønsker også å kommentere krysssubsidieringen (av lufftavsavgiftene) som finansierer Avinors lufthavner som går med underskudd.

Krysssubsidieringen i 2009 vil etter BARINs beregninger og med referanse til de gjeldende lufftavsavgifter, beløpe seg til ca 1 milliard NOK, med bakgrunn i dette betaler BARINs medlemmer minst 20% for mye i avgifter, basert på Avinors forventede inntekter av lufftavsavgifter i 2009 på ca 4 milliard NOK.

BARIN mener at Avinor ikke har mulighet til å finansiere underskuddet på Avinor eide lufthavner via brukerfinansierte lufftavsavgifter, 40 av 46 Avinor eide lufthavner forventes å gå med underskudd i 2009.

Staten må selv finansiere underskuddet på lufthavnene ved kjøp av lufthavntjenester eller overføringer/tilskudd til Avinor. BARIN har også foreslått delprivatisering av lufthavner som går med underskudd, hvor kommunen og det lokale næringsliv for eksempel går inn med 50% hver.

Internasjonale krav til sikkerhet er de samme om det er en stor eller liten lufthavn, det betyr at på Avinors lufthavner varierer den reelle security kostnaden fra NOK40 til NOK700 pr passasjer, dvs Avinors kostnad pr passasjer. Securityavgiften er på NOK60 pr passasjer.

Det er en rekke andre forhold som har innvirkning på Avinors resultater, blant annet at Forsvaret ikke betaler for bruk av norsk luftrom eller Avinors flyplasser, eller tilskudd fra Staten til lufthavner som holder åpent for å betjene ambulanseoppdrag. Det mangler støtte fra Staten på samfunnsoppgaver som er pålagt Avinor. Dette kan ikke baseres på å dekkes inn via brukerfinansierte lufftavsavgifter.

Forslaget om å redusere passasjeravgiften utenlands med 25,42% til NOK44 og en økning av passasjeravgiften innenlands med 22,22%, som medfører en harmonisering av passasjeravgiften innenlands/utenlands, imøtekommes av BARIN.

BARIN mener at denne harmoniseringen nok i store trekk beror på at ESA har hatt innvendinger om forskjeller i nivåene på innenlands og utenlands passasjeravgifter i Norge.

Det bemerkes at en økning av passasjeravgiften innenlands på 22,22% medfører ekstra kostnader for flyselskaper som har store deler av sin produksjon innenlands i Norge, grunnet stort antall billetter solgt og utstedt i 2009 men med reise i 2010, dvs etter at økningen på passasjeravgiften innenlands er tredd ikraft. Selskapene har ingen mulighet til å krevet inn beløpet på flybilletter som allerede er solgt og utstedt for reise i 2010. Det er meget uheldig at endringer i skatter og avgifter gis på kort varsel, endringer anbefales å innføres med 3 måneders varsel etter at de er vedtatt.

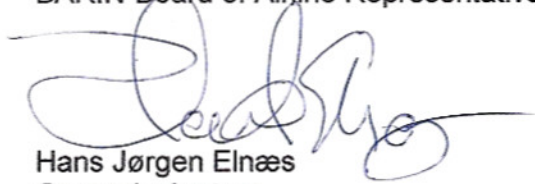
BARIN er informert om at underveisavgiften for 2010 beholdes på samme nivå som i 2009, og dette må sees i sammenheng med at de fleste land i Europe har vedtatt tilsvarende. Tiltaket imøtekommes av BARIN, siden underveisavgiften (kostbasert) står for en vesentlig del av de totale lufftavsavgiftene for flyselskapene.

BARIN hadde håpet at departementet ville foreslå en midlertidig reduksjon av startavgiften i 2010, siden dette ville gitt en umiddelbar reduksjon av flyselskapenes kostnader for å operere på Avinors lufthavner. BARIN foreslår at departementet ser på denne saken på nytt.

Til slutt, BARIN mener at luftfartsavgiftene i Norge generelt er for høye og lite forutsigbare. Avinor må effektiviseres og redusere sine kostnader. Staten må overta en større andel av finansieringen av Avinors lufthavner som går med underskudd.

Flyselskapenes salgskanaler og prissetting/billett systemer er avhengige av en tidsbuffer ifb med endringer i skatter og avgifter, derfor er det ønskelig at høringer om takstregulativ etc blir sent ut og behandlet/vedtatt i god tid før de trer i kraft. BARIN ber om at slike endringer ikke trer i kraft tidligere enn 3 måneder etter at de er vedtatt, hvilket er i tråd med retningslinjer fra IATA og ICAO.

Vennlig hilsen
BARIN-Board of Airline Representatives in Norway

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Hans Jørgen Elnæs', written over the printed name and title.

Hans Jørgen Elnæs
Generalsekretær