

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Vår dato 10.11.2009  
Deres dato 15.10.2009  
Vår referanse TL  
Deres referanse 09/714

## AVINOR – TAKSTREGULATIV FOR 2010 – HØRING

Det vises til høringsbrev av 15. oktober 2009 vedrørende forslag til takstregulativ for Avinors lufthavner for 2010, samt møte i departementet 2. november 2009 om samme sak.

### Prinsipielle betraktninger

NHO Luftfart vil understreke at vi hadde forventet at departementet fulgte opp Avinors forslag om å fryse luftfartsavgiftene for 2010 som foreslått. Vi finner det ganske spesielt at departementet som prismyndighet ønsker en høyere pris enn virksomheten som skal reguleres. Avinor har foretatt en helhetlig vurdering av egen økonomiske situasjon, og kommet frem til at et uendret avgiftsnivå i et kort- og langsiktig perspektiv er den beste løsningen for norsk luftfart - og for Avinor. Vi er derfor undrende til at departementet overprøver dette. Vi kan heller ikke se at departementet har noen dokumentasjon som tilsier en slik økning av Avinors forslag, noe som understreker behovet for bedre innsyn og konsultasjonsordninger på dette området. NHO Luftfart ønsker å komme tilbake til dette spørsmålet, jf også nytt direktiv om lufthavnavgifter som forventes iverksatt i Norge i løpet av kort tid. Prinsipielt vil vi også påpeke at vi oppfatter departementets ønske om høyere luftfartsavgifter som en klar beskjed til Avinor om å gjennomføre flere investeringstiltak enn Avinor selv ønsker å igangsette. Vi oppfatter dette som en inngripen i Avinor styres ansvar, som undergraver den rollefordeling man bør ha mellom staten som eier og styret som ansvarlig for selskapets drift.

Vi registrerer samtidig at Avinor legger opp til å kompensere inntektsbortfallet av frystiltaket gjennom iverksetting av et resultatforbedringsprogram. Dette tror vi er et fornuftig grep, men dersom departementet i en slik situasjon legger opp til å øke takstene mer enn Avinor selv foreslår, tror vi styrken i et slikt effektiviseringsarbeid kan svekkes. Dette forslaget sender helt feil signaler til selskapet.

NHO Luftfart vil også påpeke at høringsforslaget blir fremmet svært sent i forhold til planlagt iverksettelse, og dette betyr at flyselskapene ikke får viderefakturert økte luftfartsavgifter for et stort forhåndssalg av billetter. Dette slår spesielt negativt ut for de norske selskapene pga den omstruktureringen av avgiftssystemet som nå foreslås, jf nedenfor.

### Markedssituasjonen

Som følge av finanskrisen og den generelle økonomiske situasjonen, har flytrafikken i Norge gått ned. Hittil i år (pr september) har flytrafikken blitt redusert med 6 % i forhold til tilsvarende periode i fjor. Selv om trafikknivået ser ut til å flate noe ut i den senere tid, vil man likevel ligge godt under trafikknivået for vel et år siden. Det er stor usikkerhet knyttet til når man når "bunnen", og hvordan vekstkurven vil bli etter dette. Det er således svært uheldig dersom kostnadene økes nå, med mulige reduksjoner i flytilbudet og høyere

billettpriser som konsekvens. Dette kan ytterligere forsterke trafikksvikten. Tvert i mot ville det være naturlig at også norske myndigheter bidro med reduserte kostnader for slike offentlige tjenester, og på denne måten styrket grunnlaget for flytransporttilbudet i et kort- og mer langsiktig perspektiv. Vi ser at flere land i Europa gjør nettopp dette. Etter NHO Luftfarts vurdering vil norske flyselskapers evne til å komme gjennom dagens markedssituasjon være styrende for hvordan flyrutetilbudet kan utvikles videre på sikt. Tiltak i dag er således svært viktige for de norske selskapers videre utvikling og muligheter i et internasjonalt konkurransemarked..

I tillegg til volumsvikten i flymarkedet opplever alle de norske flyselskapene en vesentlig svikt i gjennomsnittlig inntekt pr passasjer. NHO Luftfart har ikke konkrete tall fra det enkelte flyselskap på dette, noe vi blant annet av konkurranserettslige årsaker ikke kan tilegne oss. Vi kan imidlertid vise til en undersøkelse av reisebyrået HRG Nordic, som viser at bedriftskundene i Norge i 3. kvartal i år betaler 18,8 % mindre pr billett enn for tilsvarende periode i fjor. Dette illustrerer at markedet i større grad vris mot de laveste prissegmentene, noe som ytterligere presser flyselskapenes økonomi. Dette er i mindre grad enn trafikksvikten situasjonsbetinget, og betyr at flyselskapene må redusere egne kostnader for å være konkurransedyktig på sikt. Lavkostselskaper som Ryanair mfl blir dimensjonerende for hvilket kostnadsnivå som er nødvendig for å ha konkurransekraft i et internasjonalt luftfartsmarked.

Luftfartsmarkedet er derfor etter vår vurdering betydelig mer prissensitivt enn tidligere. Det betalingsvillige forretningsmarkedet er tilnærmet borte, og prisbevisstheten også i næringslivet er en helt annen i dag enn før. Svake konjunkturer har forsterket denne situasjonen. Tidligere undersøkelser av prisfølsomheten i flymarkedet i Norge har trolig ikke gyldighet i dag, og effekten av økte luftfartsavgifter må vurderes i dette perspektivet. Økte kostnader ved høyere luftfartsavgifter kan ikke tas inn gjennom høyere billettpriser, men vil føre til reduksjon i flytilbudet. NHO Luftfart tror derfor at økte luftfartsavgifter nå kan gi ganske tilsvarende svikt i flytrafikken, noe som selvfølgelig også vil påvirke Avinors inntjening.

### **Endringer i avgiftssystemet**

NHO Luftfart vil kommentere de vridningene i avgiftsstrukturen som departementet foreslår:

- Det foreslås en økning i underveisavgiften offshore på hele 142 %. Begrunnelsen her er ”økte kostnader som må legges inn i kostnadsbasen for beregning av underveisavgiften”. Vi kan ikke se at det foreligger noe som helst dokumentasjon på denne endringen, og det blir således ikke mulig for høringsinstansene å vurdere rimeligheten i dette. En mer enn dobling av avgiftssatsen fra ett år til det neste, kort tid før årsskiftet, skaper stor uforutsigbarhet og betydelig økte kostnader utover det som er budsjettert for virksomheten. Oljeindustrien har iverksatt en rekke kostnadsreduserende tiltak, og krever at leverandørene (inkludert helikopterselskapene) reduserer sine priser. Det er således ikke mulig å få aksept for en slik kostnadsøkning uten nødvendig dokumentasjon. Vi ber derfor om at denne avgiftsøkningen utsettes til nærmere dokumentasjon foreligger, uten at det skyves kostnader over på andre avgiftsområder i Avinor. NHO Luftfart anmoder sammen med berørte virksomheter (helikopter- og oljeselskaper) om et møte med departementet og Avinor for å gjennomgå dette nærmere før det i hele tatt blir snakk om å øke disse avgiftene i en slik størrelsesorden som foreslått.

- Det foreslås å øke passasjeravgiften innenlands, med en tilnærmet tilsvarende reduksjon på utlandet. Vi kan heller ikke her se at det er grunnlag for en slik tilpasning. Dette betyr, sammen med endringen i underveisavgiften, at avgiftene for innenlands flyrutevirksomhet øker med hele 130 millioner kr pr år, dvs med vel 5 %. I dagens markedssituasjon er dette feil ”medisin”. Dette betyr i praksis at de norske flyselskapene får økt sine kostnader, noe som vil slå ut på rutetilbud og billettpriser spesielt i distriktene. NHO Luftfart vil be om at harmoniseringen av avgiften på innland og utland utsettes. Vi mener å kunne dokumentere at det foreligger betydelige forskjeller i kostnadsnivået som tilsier at man ikke kan sette avgiftssatsene på samme nivå. Vi vil her peke på at:
  - Gjennomsnittlig tid for bakkestopp for utenlandsfly ligger på 60 minutter mot 45 minutter på innland. Dvs. kostnadene er høyere pr avgang/passasjer enn i forhold til innlandsvirksomheten.
  - Det tilrettelegges areal og bygningsmessige fasiliteter for toll- og avgiftsbehandling som skal finansieres gjennom luftfartsavgiftene. Dette tilsier høyere avgifter på utlandet enn innlandet.
  - Det tilrettelegges for egne ankomsthaller for utlandsreisende som normalt har lavere utnyttelse, og som ikke kan benyttes for innenlands reisende. Dette gir høyere kostnader for utenlandsvirksomheten. Normalt er også generell utnyttelse av utenlandsfasiliteter lavere enn på innlandet.
  - Normalt tilrettelegges terminalfasilitetene på utlandet med høyere standard enn for innlandet. Dette tilsier også differensiering i avgiftsnivået.

NHO Luftfart kan ikke nå konkretisere de beløpsmessige konsekvensene av dette. Vi mener imidlertid at det er klart dokumentert at kostnadsgrunnlaget mellom utlandet og innlandet er betydelig, noe som tilsier en forskjell i avgiftssatsene ikke langt unna det nivået det faktisk ligger på i dag. En nærmere gjennomgang må skje i et nært samarbeid mellom Avinor og flyselskapene, i samsvar med de prinsippene for konsultasjoner som nå skal iverksettes som følge av EUs nye regler på området. Vi oppfatter at departementet er positiv til at det foretas en slik konkret avklaring av de kostnadsmessige forholdene, og vi ber således om at departementet tar de nødvendige initiativ til dette. Det vises for øvrig til at mange land i Europa også opererer med ulik sats for passasjeravgifter mellom innland/utland, noe som etter vår erfaring blant annet er basert på at kostnadsgrunnlaget er forskjellig mellom områdene. Det vises her for eksempel til situasjonen i vårt naboland Sverige.


### **Avslutning**

NHO Luftfart vil avslutningsvis understreke at en økning av luftfartsavgiftene nå vil forsterke en vanskelig situasjon for luftfartsnæringen. Bransjen er i en kritisk fase, og resultatene de førstkommende årene vil være svært styrende for hvordan næringen kan utvikle seg videre langsiktig. Det bør derfor være en gjensidig interesse for å holde det totale kostnadsnivået nede i denne fasen, noe som kan gi et bedre grunnlag for en langsiktig sunn utvikling av bransjen. Vi registrerer også at EU kommisjonen har sendt brev til alle medlemslandene hvor de viser til at luftfartssektoren er hardt rammet av den økonomiske krisen, og at de ber om tiltak på avgiftsområdet. Vi forutsetter at Samferdselsdepartementet også tar dette med i betraktningen.

NHO Luftfart ber derfor om at departementet følger opp Avinors forslag om å fryse luftfartsavgiftene for neste år på 2009 nivå, og ikke foretar omstruktureringer i avgiftssystemet nå. Vi viser for øvrig til høringsinnspill fra våre medlemsbedrifter som utdyper noe av det ovenstående.

NHO Luftfart står gjerne til disposisjon dersom det er behov for ytterligere opplysninger.

Vennlig hilsen  
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe  
Direktør

Kopi: Avinor