

MOTTATT

28 OKT 2010

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Vår dato 25.10.2010  
Deres dato 05.10.2010  
Vår referanse HJE  
Deres referanse 10/69-TKR

## HØRING – FORSLAG TIL REGULERING AV AVINORS LUFTHAVN- OG FLYSIKRINGSavgIFTER 2011.

BARIN – Board of Airline Representatives in Norway, er en bransjeorganisasjon for flyselskaper som opererer ruteflyving til/fra og innen Norge, Skandinavia, eller har egen eller outsourced representasjon i Skandinavia. BARIN er sanksjoner av IATA og for tiden er det 21 aktive medlemmer.

Medlemmene står for en større del av det totale antall ruteflybevegelser og passasjerer til og fra de 46 lufthavnene som Avinor opererer.

BARIN gir herved sine kommentarer og innspill til Samferdselsdepartementets brev av 05. oktober 2010 med forslag til 2 forskrifter som skal regulere Avinor lufthavn- og flysikringstjenester (TNC) i 2011.

### Høringsprosess

BARIN referer til kommunikasjon med Samferdselsdepartementet vedrørende høringsprosessen og vil bemerke at både IATA (International Air Transport Association) og ICAO (International Civil Aviation Organization) har anmodet at det bør gis minimum 90 dagers varsel fra myndighetene vedtar endringer i avgifter til de trer i kraft. Dette er vesentlig for at flyselskapene skal få mulighet til å oppdatere sine distribusjonssystemer.

Flybilletter kjøpes ofte i god tid før reisen skal finne sted, flybilletter er "ferskvare" og blir solgt til dagens pris og gjeldende avgifter, det er ikke mulig for flyselskapene å kreve inn betaling for endringer i avgifter på flybilletter som allerede er solgt. Konsekvensen ved kort varslings tid på avgiftsøkninger medfører at flyselskapene vil få ekstraordinære kostnader.

I den grad Samferdselsdepartementet ønsker å justere avgiftene pr den 01/01 så bør det legges til rette til å endre på rutinene slik at avgiftene vedtas på et tidligere tidspunkt og flyselskapene informeres innen den 30/09, hvert år. Hvis dette av praktiske årsaker ikke er mulig, så bør avgiftene uansett ved ordinære avgiftsreguleringer ikke tre i kraft før 90 dager etter at de er vedtatt.

BARIN vil anføre at det forventes at Samferdselsdepartementet, Avinor og andre departement tar BARIN i betraktning i forbindelse med relevante saker, utvalg og høringer. Det har både i 2009 og 2010 vist seg at BARIN som bransjeorganisasjon for flyselskaper ikke har blitt invitert til å delta i relevante utvalg, møter og høringer. I fremtiden ser BARIN frem til å kunne inkluderes på lik linje med andre bransjeorganisasjoner for flyselskaper.

I listen over høringsinstanser i brevet fra Samferdselsdepartementet er BARIN referert til, BARIN - c/o Scandinavian Airlines Norge AS, dette er feil, Scandinavia Airlines Norge AS er ikke tilknyttet Sekretæriet for BARIN og departementet bes om å oppdatere sine adresselister med korrekt informasjon.

### Generelle kommentarer

Internasjonal og nasjonal luftfart er meget sterkt eksponert mot konjunkturendringer, og den siste globale finanskrisen viser klart hvor hurtig og ikke minst hvor kraftig flyselskapene rammes når markedene svikter.

Økt konkurranse, liberalisering av luftfarten og lavere lønnsomhet setter høyere forventninger til en forutsigbarhet fra myndighetene og deres kommersielle rammebetingelsene for å operere rutefly, i transitt i norsk luftrom, eller til/fra norske lufthavner som er operert av Avinor.

BARIN forventer at minimum 40 av de 46 lufthavnene som opereres av Avinor vil gå med underskudd i 2010, dette til tross for en vesentlig vekst i antall reisende i forhold til 2009 og dermed større avgiftsinntekter til Avinor enn budsjettert. Finansdepartementet har signalisert at de vil ta 315 millioner i utbytte fra Avinor for 2010, men BARIN antar at utbytte kan bli større, basert på den kraftige veksten i antall reisende.

I stedet for å ta ut maksimalt utbytte, bør egenkapitalen til Avinor styrkes, slik at fremtidige investeringer i sikkerhet og infrastruktur kan gjennomføres uten at dette må finansieres ved å øke avgiftene.

BARIN forventer at minimum 40 av de 46 lufthavnene som opereres av Avinor vil gå med underskudd i 2010, dette til tross for en vesentlig vekst i antall reisende i forhold til 2009 og dermed større avgiftsinntekter til Avinor enn budsjettert. Finansdepartementet har signalisert at de vil ta 315 millioner i utbytte fra Avinor for 2010, men BARIN antar at utbytte kan bli større, basert på den kraftige veksten i antall reisende.

Istedenfor å ta ut maksimalt utbytte, bør egenkapitalen til Avinor styrkes, slik at fremtidige investeringer i sikkerhet og infrastruktur kan gjennomføres uten at dette må finansieres ved å øke avgiftene.

I Sverige har flere statlige flyplasser blitt privatisert, hvor kommunen eier 50% og privat næringsliv 50%, dette gir store muligheter for lokal påvirkning over hvordan flyplassene kan best utnyttes.

Faktum er at deler av inntektene fra de 4 store lufthavnene Gardermoen, Sola, Flesland og Værnes finansierer andre Avinor lufthavner som går med underskudd, såkalt kryssubsidiering.

BARIN kommenterte under et møte med Samferdselsdepartementet i 2009 at forutsigbarheten i antall flybevegelser vil bli mer komplisert og gjør det vanskeligere for departementet og Avinor å beregne fremtidige inntekter basert på denne type statistikk. Dette har allerede vist seg bærekraftig, i 2010 er den prosentuelle økningen i antall passasjerer vesentlig høyere en antall flybevegelser. Flyselskapene endrer sine ruter og flytyper mye hyppigere enn hva som tidligere har vært normen.

BARIN av den oppfatning at departementet og Avinor bør se på endringer i avgiftregimet, hvor en større andel avgifter legges på passasjerene for å finansiere infrastruktur og sikkerhet som benyttes av passasjerene. Flyselskapenes avgifter til Avinor bør stå i forhold til de lufttrafikk og terminal tjenester som kreves for å gjøre det mulig å operere på norske flyplasser.

BARIN er meget misfornøyd med at departementet foreslår en generell økning i luftfartsavgiftene for 2011 og påpeker at Avinor har beregnet en provenyøkning ved konstant volum. I følge Avinor statistikk pr juni i år, var veksten i forhold til 2009 på 0,2%, mens pr september er akkumulert vekst i forhold til 2009 økt til 3,4%, det kan forventes ytterligere vekst ut året. BARIN forstår det slik at Avinor legger til grunn en vekst på mer enn 3% i 2011 og vil i den sammenheng påpeke at bare hevingen av volumgrunnlaget vil påvirke Avinors totale inntekter betydelig, sett i forhold til de forutsetningene som er lagt til grunn for departementets beregninger.

Regjeringen har med bakgrunn i askekrisen tidligere i år, i forslaget til statsbudsjett for 2011, tatt med at konsekvensene for flyselskapene skal taes med i vurderingene når Samferdselsdepartementet skal fastsette takstregulativet for Avinor. BARIN kan ikke se at departementet tatt hensyn til dette i høringsbrevet, og det er heller ikke registrert innspill eller tiltak fra myndighetene i andre sammenhenger.

Tap (reduerte inntekter) for Avinor i forbindelse med askekrisen, kan ikke kompenseres gjennom høyere enhetspris i 2011. Beregninger som NHO-Luftfart har gjennomført, viser at det kan ligge inne et for høyt avgiftsnivå i størrelsesorden 35-40 millioner kroner, dvs nesten halvparten av den anslåtte provenyveksten ved konstant volum. Flyselskapene har hatt meget store økonomiske tap på grunn av askekrisen og det er helt uakseptabelt at flyselskapene i etterkant kan risikerer å dekke tapene for Avinor i forbindelse med askekrisen.

BARIN vil også bemerke at myndighetene i Sverige og Danmark gjennomførte strakstiltak og gav reduksjoner i avgiftene til flyselskapene i 2010. Forslag om tilsvarende ble fremmet av flyselskapenes organisasjoner ovenfor departementet, men ble ikke gjennomført.

BARIN mener det er et meget godt grunnlag for å beholde luftfartsavgiftene nominelt uendret for 2011.

### **Startavgiften**

Departementet har foreslått en reduksjon på 28,1% til 69 kroner.

BARIN ber departementet revurdere startavgiften og sette denne til 65 kroner, med relasjon til den nye terminalavgiften (TNC) som innføres, slik at de to avgiftene til sammen gir en proveny nøytralt endring i 2011. Startavgift for fly med maksimal avgangsvekt (MTOW) over 150 tonn settes til 0 kroner fra og med "knekkpunkt" 150 tonn, for å unngå en større avgiftsøkning for flyselskaper som opererer denne type fly og dermed redusere mulighetene for nye langdistanse ruter til/fra Avinors lufthavner. I tillegg bes departementet om å ta til følge forslaget fra Avinor om 50% rabatt på startavgiften for fly med en maksimal avgangsvekt (MTOW) i "knekkpunkt" mellom 75-150 tonn.

### **Passasjeravgift innenlands**

Departementet har foreslått en økning på 12,8% til 44 kroner. En avgiftsøkning i denne størrelsesorden medfører kostnader for flyselskapene hvis man ikke får tid nok (minimum 90 dagers varsel) på å oppdatere salgs og distribusjonssystemene.

BARIN er opptatt av å få klarhet i hvilke parametere som Avinor legger til grunn for beregningen av antall passasjerer i 2011 og hvordan 2010 budsjett kommer ut i forhold til faktisk antall passasjerer. BARIN anser at det er stor sannsynlighet for at inntektene langt vil overgå det som er budsjettert for 2010.

## Passasjeravgift utenlands

Departementet har foreslått å ikke endre avgiften på 59 kroner i forhold til 2010.

Departementet referer til beregninger fra Transportøkonomisk institutt (TØI) vedrørende kostnadsgrunnlag for differensiering av passasjeravgiften på 10-15 kroner mellom innland/utland. BARIN har ikke sett rapporten og stiller spørsmålet om TØI har tatt høyde for de kommersielle inntektene som genereres av passasjerene som reiser utenlands, alt fra parkering til forbruk/konsum i terminalene ved avreise og ankomst? BARIN antar at kommersielle inntektene pr passasjer som reiser utenlands ligger en god del høyere enn de som reiser innenlands.

## Terminalavgift (TNC)

Departementet har foreslått en TNC unit på 1867 kroner og en eksponent faktor på 0,9.

Det foreslåtte "knekkpunktet" og summen av startavgiften og TNC for store fly med maksimum avgangsvækt på 150 tonn eller mer, for eksempel Boeing 747 og 777, Airbus A330 og 340, medfører en vesentlig kostnadsøkning for selskaper som benytter denne type fly. BARIN har forståelse for at utgangspunktet har vært primært å sikre gunstige rammebetingelser for flyruter til stamlufthavner som omfattes av 70% regelen (30% rabatt på startavgift), men det kan ikke gå på bekostning av en avgiftsøkning for flyselskaper som opererer med store fly.

I EU landene hvor TNC allerede er innført, benyttes i stor grad en eksponent faktor på 0,7. EU har lagt til grunn et intervall for eksponent faktor mellom 0,7 – 0,9, mens her til lands har Samferdselsdepartementet gått inn for landing i den øvre ende ved å foreslå 0.9 som eksponent faktor.

BARIN vil be departementet å revurdere eksponent faktoren og sette denne til 0,8 for 2011 og bruke dette året som en evaluering av TNC og bearbeide "live" data fra 2011 som grunnlag for å beregne TNC avgiften for 2012.

## Avslutning

I Norge møter luftfart i de fleste tilfeller større utfordringer enn sammenlignbare land i Europa. Til tross for dette er nordmenn blant de som reiser mest med fly, myndighetene har vedtatt at det skal tilrettelegges for effektiv lufttransport både innenlands og til/fra Norge, derfor er Norge et interessant marked for flyselskapene.

Det er viktig at flyselskapene har gode rammebetingelser og en forutsigbarhet når eksisterende ruter evalueres og nye ruter planlegges, det vil gi selskapene bedre mulighet til å vurdere sine markedsmuligheter i et lengre perspektiv. Det er ingen tvil at konkurransen om flyselskapene også vil foregå på bakken, mellom de forskjellige lufthavnene, og for Avinor er de viktigste konkurrentene København (Kastrup) og Stockholm (Arlanda). Passasjerene ønsker direkte ruter, kampen vil stå om hvilke lufthavner som flyselskapene velger for å tilby markedet dette produktet.

Det generelle kostnadsnivået for å operere på Avinors lufthavner ligger allerede blant de høyeste i Europa. Grunnet en vesentlig del av inntektene til Avinor går inn i kryss subsidieringen av lufthavner som går med underskudd.

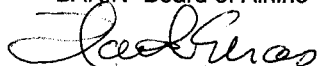
For å opprettholde eller øke antallet flyruter og destinasjoner, tilby lave priser og stimulere til økt konkurranse så er man avhengig av flere aktører, både norske og utenlandske. Det er ikke gitt at aktørene ser på flyruter til Avinors lufthavner med samme interesse hvis avgiftene blir for høye, da kan flyselskapenes kapasitet benyttes til andre destinasjoner/markeder. Det er en kalkyle som fortløpende gjøres av flyselskapene, hvor resultatet som gir best rentabilitet på disponering av flyene kan være avgjørende om hvor kapasiteten settes inn eller reduseres/avvikles.

Flyselskapenes marginer er små, markedene er deregulerte og konkurransen er hard, derfor er også luftfartsavgiftene en viktig komponent i beslutningsprosessen for å evaluere eksisterende, starte opp eller legge ned flyruter.

BARIN mener at det er vesentlig med ett konstruktivt samarbeid mellom flyselskapene og Samferdselsdepartementet for å gjennomgå avgiftsregimet.

BARIN har for øvrig ikke noen merknader til høringsbrevet eller vedlagte forslag til forskrift.

Vennlig hilsen  
BARIN- Board of Airline Representatives in Norway

  
Hans Jørgen Elnæs  
Generalsekretær

Kopi: NHO-Luftfart, Avinor.