

MOTTATT

28 OKT 2010



Scandinavian Airlines

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Mobil +47 95717945

e-post ove.myrold@sas.no

om.oslaz.takst11.001

25 oktober 2010

Avinor AS – høring om forslag til regulering av Avinors lufthavn- og flysikringsavgifter 2011, tilbakemelding fra SAS.

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 5. oktober med forslag til to forskrifter som skal regulere avgiftene for Avinors lufthavns- og flysikringstjenester for 2011.

Bakgrunn

SAS vil påpeke at det i denne reguleringen av takstregulativet er omfattende endringer, på grunn av innføringen av en egen "Terminal Navigation Charge" (TNC), i høringen benevnt som terminalavgift. Vi vil videre påpeke at endringens konsekvenser har vært relativt lite drøftet med brukerne, det vil si flyselskapene. Følgelig har SAS nå fått 3 uker på å selv utrede ulike konsekvenser av et forslag som viser seg å inneholde store avgiftsøkninger for deler av trafikken i Norge. SAS finner ikke denne situasjonen tilfredsstillende.

Avgiftsnivået

SAS er meget misfornøyd med et forslag som faktisk viser høyere avgiftsnivå for 2011 enn det Avinor selv har foreslått. SAS mener tvert imot at avgiftsforslaget skulle inneholdt avgiftslettelse i forhold til Avinors eget forslag, spesielt på bakgrunn av de merkostnader flyselskapene er påført i forbindelse med askeskyene fra Island i vår.

Uavhengig av askeskyenes konsekvenser, vil vi påpeke at det forutsettes at Avinor også effektiviserer sin drift, og at den økning i flytrafikken som skjer i 2010 (per september +3,4% til tross for askeskyen), samt den trafikkvekst Avinor selv ser for seg i 2011, skulle være nok til at Avinor kan klare sine økonomiske mål uten at avgiftene økes nominelt. Uten nedgangen i april på grunn av askeskyen, ville Avinors trafikkvekst i år kommet på over 7%, og ser nå ut til å kunne ende på +5,5%. SAS forventer en tilsvarende vekst i 2011. Dette betyr en stor provenyøkning for Avinor som langt overskrider avgiftsøkningen som er foreslått i denne høringen.

Når det gjelder askeskyene så viser vi til følgende fra statsbudsjettet for 2011:

"Selv om norsk luftfart var blant de som ble hardest rammet, vurderer departementet at det ikke er behov for særskilte økonomiske tiltak overfor luftfartsnæringen som følge av vulkanutbruddet. Konsekvensene for flyselskapene vil imidlertid være med i vurderingen når Samferdselsdepartementet skal fastsette takstregulativet for Avinor for 2011."

SAS vil i denne sammenheng også påpeke at det er uakseptabelt at de såkalt kostbaserte avgifter videreføres for 2011 slik at Avinors tap som følge av askekrisen hentes inn igjen

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

A STAR ALLIANCE MEMBER 

gjennom høyere enhetspriser i 2011. NHO Luftfart har beregnet at dette alene kan bety et for høyt avgiftsnivå i størrelsesorden 35 – 40 millioner kroner.

I høringsbrevet fra Samferdselsdepartementet vises det til at avgiftene foreslås økt med 1,9% samlet. I dette ligger ingen endring av underveisavgiften. Av nedenstående beregninger utført av SAS, ser det ut til at det samlede avgiftsnivå blir høyere enn det som hevdes, i hvert fall for den kommersielle flytrafikken i Norge. Bare for SAS ser det ut til at TNC og startavgift samlet går opp med ca 30 millioner kroner, det vil si en økning på vel 4%. Avgiftsøkningen ser derfor ut til å slå ulikt ut for de forskjellige flyselskaper.

Innretningen av nye avgifter og avgiftssatser

En omfattende endring av avgiftsstrukturen skjer ved innføringen av en egen TNC-avgift. Dette har alle parter vært klar over i lengre tid, og SAS har aktivt søkt å finne frem forslag som kan minimere de uheldigste konsekvensene. Imidlertid har det etter vårt syn ikke vært den samme interesse fra Avinor og Samferdselsdepartementet. At man midt i en slik omlegging også tar med endringer i forholdet mellom innlands og utlands passasjeravgift, medfører at man forsterker store ulikheter i avgiftskonsekvenser. I tillegg har så Avinor og Samferdselsdepartementet også foreslått avgiftsøkning på startavgiften som forsterker bildet ytterligere. For SAS har konsekvensene vært vanskelig å anskueliggjøre på forhånd, og derfor vil vi i det følgende gå litt mer grundig inn i avgiftskonsekvensene enn det som er normalt ved en slik høring.

Innføringen av en egen TNC-avgift gir store avgiftskonsekvenser for en rekke flyruter i Norge slik dette er foreslått i høringen. I utgangspunktet er innføringen av en egen TNC-avgift proveny nøytralt for Avinor. Imidlertid gir dette store ulike utslag når det brytes ned på typer av trafikk (flytyper og destinasjoner). Følgelig varierer avgiftendringene fra en faktisk avgiftslettelse for noen spesielle utlandsflyginger med mindre fly, til en økning på hele 7,8 - 8,0 prosent for innenriks flyginger fra regionale flyplasser med Boeing B737 (alle typer). Lufthavner med redusert sats (70%) er flyplassene AES, MOL, KSU, EVE, BDU, TOS, ALF, LKL, KKN og LYR samt alle kortbaneplassene.

Tabellen nedenfor viser konsekvensene for noen ulike flytyper for henholdsvis lufthavner med full sats på startavgiften (100%) og redusert sats (70%), (basert på en gitt vekt (mtow) som det i praksis er mange versjoner av innen hver flytype).

2010

Full sats på startavgiften, 70% belegg og passasjeravgift innland:

Fly	DH1	DH4	B736	B737	B738
Seter	39	76	120	141	186
Start -10	1536	2880	5280	5760	7584
Pax/sec	2673	5247	8316	9801	12870
Sum-10	4209	8127	13596	15561	20454
Start/TNC					
2011	1360	2835	5415	5926	7855
Pax/sec	2754	5406	8568	10098	13260
Sum-11	4114	8241	13983	16024	21115
Diff totalt	-95	+114	+387	+463	+661
Diff start	-176	-45	+135	+166	+271
% endring					
Totalt	-2,0%	+1,4%	+2,8%	+3,0%	+3,2%
Start/TNC	-11,5%	-1,5%	+2,6%	+2,9%	+3,6%

Konsekvensene for SAS er her ca 19-20 millioner i økt start/TNC avgift.

2010**70% sats på startavgiften, 70% belegg og passasjeravgift innland:**

Start -10	1075	2016	3696	4032	5309
Pax/sec	2673	5247	8316	9801	12870
Sum-10	3748	7263	12012	13833	18179

Start/TNC

2011	1153	2338	4401	4808	6344
Pax/sec	2754	5406	8568	10098	13260
Sum-11	3906	7744	12969	14906	19604
Diff totalt	+158	+481	+957	+1073	+1425
Diff start	+77	+322	+705	+776	+1035
% endring					
Totalt	+4,2%	+6,6%	+8,0%	+7,8%	+7,8%
Start/TNC	+7,3%	+16,0%	+19,1%	+19,2%	+19,5%

Konsekvensene for SAS er her ca 11 millioner kroner i økt start/TNC avgift.

Som det framkommer i tabellene, gir forslaget for 2011 avgiftsøkninger for en majoritet av flyginger i Norge. Selv mellom de store lufthavnene med full sats på startavgiften, vil endringene samlet bli på ca +3% (underveisavgiften unntatt). For avganger fra lufthavner med redusert sats vil som nevnt økningen bli rundt +8%.

Som et typisk eksempel vil en tur fra AES til OSL med en Boeing B737-700 med et setebelegg på 70% gis en avgiftsøkning på ca 1.073 NOK, hvorav hele 776 NOK er faste kostnader tilknyttet start-/TNC-avgift.

Tabellen over viser også konsekvensene for utlandsruter med unntak av passasjer-/sikkerhetsavgiften som her går ned med 2 NOK per passasjer. For å illustrere det nærmere kan nevnes at en Boeing B737-700 fra OSL/BGO/SVG/TRD til en utenlands destinasjon da vil få en avgiftsøkning som over i tabellen for flyplass med 100% sats når det gjelder start/TNC, - det vil si en økning på 2,9%, men at det samlet blir uendret avgift når passasjer- og sikkerhetsavgiften tas med.

SAS mener forslaget slik det nå framstår er meget distriktsfiendtlig og vil ha meget negative konsekvenser for ruter og frekvenser på de stamflyplasser som i dag har redusert sats på startavgiften. Forslaget er også klart i favør av utenlandstrafikk på bekostning av innlandstrafikken.

SAS kommentar til de ulike avgiftssatsene

SAS mener at vi i det ovenstående kan vise at foreliggende forslag ikke kan vedtas uten store negative konsekvenser. Vi mener derfor forslaget må endres. Følgelig vil vi her komme med forslag om hva vi mener bør endres i det foreliggende forslag for å minimere de mest negative konsekvensene.

Startavgiften og den nye TNC-avgiften

Dersom startavgiften holdes uendret, det vil si settes til en sats på NOK 65 per tonn (mtow), vil spesielt de lufthavner med redusert sats komme noe gunstigere ut. Fortsatt vil imidlertid økningen i eksempelet AES – OSL være på 625 NOK på start-/TNC avgiftene.

Et ytterligere tiltak er å se på overgangsordningen hvor man i forslaget baserer seg på faktor 0,9 i beregningen av TNC avgiften, men hvor faktor 0,7 er normalen som må implementeres senest fra 2015. Ved en faktor 0,8 for 2011, vil konsekvensene for jetflytrafikken på

regionalflyplassene bli mindre. Kombinert med lavere startavgift, vil man da komme et stykke på vei mot en mer "normal" avgiftsøkning på disse plassene. Imidlertid vil da avgiften gå ytterligere opp for kortbaneplassene.

SAS mener derfor at man må gå lengre i å redusere konsekvensene for regionaltrafikken. Vi foreslår følgelig at startavgiften settes til **63 NOK** (per MTOW), og at faktoren **0,8** benyttes i TNC fastsettelsen for 2011. Gitt passasjeravgift innland som foreslått i høringen, får en da følgende tabeller:

Avgiftsendring innland 2010 – 2011, 70% sats startavgift:

Fly	DH1	DH4	B736	B737	B738
Start/TNC	+10,8%	+14,0%	+13,0%	+12,6%	+11,3%
TOTALT	+5,3%	+6,0%	+6,1%	+5,8%	+5,5%

Avgiftsendring innland 2010 – 2011, 100% sats startavgift:

Fly	DH1	DH4	B736	B737	B738
Start/TNC	-10,1%	-4,4%	-3,4%	-3,4%	-3,9%
TOTALT	-1,8%	+0,4%	+0,5%	+0,6%	+0,5%

For trafikk fra de regionale lufthavnene vil da økningen bli på rundt 6%. For trafikk fra de store lufthavnene vil økningen bli rundt 0,5%. Samlet utgjør trafikk fra de store lufthavnene en større andel enn fra de regionale, så her vil det bli et proveny-bortfall for Avinor. Noe av dette proveny-bortfallet kan eksempelvis tas inn ved at passasjeravgift utland økes med 2 NOK, slik at passasjeravgift og sikkerhetsavgift samlet holdes uendret på utland.

Et annet alternativ til forslaget ovenfor er å se på en ytterligere reduksjon i satsen på startavgiften på de regionale lufthavnene som i dag har redusert sats. SAS har ikke sett nærmere på dette.

Ovenfor er ikke omtalt startavgiftens knekkpunkt. Avinor foreslo i sitt brev til Samferdselsdepartementet at man ikke innkrever startavgift for mtow overskytende 150 tonn, og at knekkpunktet med 50% sats over 100 tonn (mtow) settes til 75 tonn. SAS mener dette forslaget var bra for å kunne tilrettelegge for mer oversjøisk trafikk samt for å redusere for de store avgiftsøkninger foreliggende forslag innebærer for også denne gruppen av trafikk. SAS har beregnet at eksempelvis vår nye rute til New York fra Oslo vil få en økning i forhold til dagens satser på hele 16% i start/TNC-avgift, dvs. 2.550 NOK per avgang. Samlet blir økningen hensyntatt forslaget om redusert sikkerhetsavgift på ca 2.200 NOK.

SAS ber derfor innstendig om at Avinors forslag om avgiftsfritak for maksimalvekt over 150 tonn blir implementert i satsene for 2011.

Passasjeravgiftene

Forslaget fra Samferdselsdepartementet har med en økning av passasjeravgift innlands som er på hele 12,8%. Dette begrunnes i en utredning fra TØI som skal ha identifisert at det er grunnlag for en differensiering mellom innland og utland på mellom 10 og 15 kroner. Denne utredningen er ikke blitt presentert for flyselskapene i Norge, og vi mener derfor dette som begrunnelse for en så stor avgiftsøkning ikke er grundig nok behandlet. Spesielt i lys av den store avgiftsomleggingen som her er omtalt, så er det særlig uheldig at det gjøres en ytterligere harmonisering mellom innland og utland i år. Vi vil her nok en gang vise til Sverige og Danmark, hvor det er stort sprik mellom innlands og utlands passasjeravgift.

Sikkerhetsavgiften

Vi registrerer at sikkerhetsavgiften går ned med 2 kroner i foreliggende forslag. Dette er en såkalt kostbasert avgift, slik at avgiften går ned denne gang er helt naturlig i lys av utviklingen. Imidlertid vil vi påpeke at avgiften kunne vært ytterligere redusert dersom man her lot Avinor ta

kostnadene/de manglende inntektene ved askekrisen. Her blir dette faktisk overlatt flyselskapene å betale for manglende inntekt for 2010.

Underveisavgiften

Forslaget innebærer i praksis en uendret underveisavgift. Dette er også en kostbasert avgift, og vi vil minne om at denne er blant de høyeste i Europa.

Oppsummering

SAS mener foreliggende forslag til takster for 2011 er uakseptabelt. Økningen i provenyet til Avinor er etter vår mening ikke godtgjort. Vi vil derfor at Samferdselsdepartementet i dialog med Avinor kommer fram til et revidert forslag som inneholder elementer som samlet sett unngår de store negative konsekvenser som forslaget innebærer for flyginger til/fra de mindre stamflyplassene spesielt.

SAS foreslår endringer som vi mener kan avhjelpe situasjonen, og vil her oppsummere med hva SAS mener må gjennomføres (i prioritert rekkefølge):

- Startavgiften må reduseres til maksimum 63 kroner.
- Endre faktoren for beregning av TNC-avgiften til 0,8 for 2011.
- Innføre fritak for startavgift for MTOW over 150 tonn, eventuelt også endre knekkpunktet fra 100 til et lavere.

Samlet innebærer dette en lettelse i avgiftene som vi mener samsvarer med det vi forventer hensyntatt de store omkostninger flyselskapene i Norge har hatt på grunn av askeskyene fra Island. Dersom Avinors proveny likevel må økes, ber vi om at det tas gjennom økninger i passasjeravgiftene.

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

Vennlig hilsen

Scandinavian Airlines System



Ove Myrøld
Director Public Affairs and Infrastructure