

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

## Høringsvar - Endring av luftfartsavgifter.

Deres referanse 18/1930-2 / Vår referanse AF/009/19

Vår dato 09.04.2019

Flygelederforeningen takker for å bli inkludert i høringen, og kommer her med våre syn på en del av momentene i høringen.

### Kommentarer til enkeltpunkter i høringen:

#### 1.2 Fordeling av innflygingskostnader, siste avsnitt.

Flygelederforeningen deler oppfatningen om at fordelingen av innflygingskostnadene er mer rettet mot underveistrafikken i deler av Europa, enn det som er tilfellet i Norge i dag. Vi opplever dog at det er problematisk at Samferdselsdepartementet (SD) ikke har inkludert en diskusjon om de forskjeller som eksisterer i rammebetingelsene underveistjenestene har i de forskjellige landene man har valgt å sammenligne Norge med.

Herunder ønsker vi å påpeke følgende:

- Norge har en lav «unit rate» som fører til at underveistjenestene levert av Avinor Flysikring (AFAS) tiltrekker seg kunder (*flygninger*) som ellers ville benyttet luftrommet som betjenes av Sverige, Finland, Russland og Storbritannia.
- Land i Europa sør av Norden/Skandinavia har typisk et trafikkmønster som gjør at prising av underveistjenester har lite/ingen påvirkning av hvor lufttrafikken ønsker å fly. Tilgangen på luftrom og grad av trafikflytbegrensinger (*Air traffic Flow Management*) er reelt sett de eneste faktorene som bestemmer valg av flygerute i dette området.
- Grunnet forholdet nevnt over, har tjenesteytere i andre deler av Europa større mulighet til å absorbere kostnaden for innflygingstjenester uten at det driver bort kunder i underveisfasen, og dermed fører til lavere inntjening for tjenesteyter.
- SD omtaler ikke i høringen forhold knyttet til økonomiske rammebetingelser hos AFAS som er krevende, og som omfordelingen beskrevet i høringen sannsynligvis vil gjøre vanskelig å håndtere – som eksempelvis:
  - Myndighetene har pålagt AFAS å følge de felleseuropeiske rammene definert via Single European Sky (SES).
  - Disse rammene fører til at man har en tidsramme for utskifting av de tekniske systemene hos AFAS som pålegger AFAS store samtidige investeringer som

allerede er økonomisk krevende. Dette burde et slikt forslag til forskrift ta høyde for da det kan ha en direkte innvirkning på unit-rate i Norge.

### 3. Flytting av innflygingskostnader

At SD forskutterer at en endring av fordelingsnøkkelen mellom lufthavn og underveis vil bedre konkurransevilkårene for norsk luftfart mener vi er uansvarlig. De faktiske forholdene er slik at en endring av fordelingsnøkkelen slik høringen skisserer vil føre til at en betydelig andel av overflygingene som i dag benytter norsk luftrom vil fly rundt luftrommet i hele eller deler av sin flyging. Når kostnaden for majoriteten av innflygingstjenester skal fordeles på underveiskundene, vil AFAS måtte øke sin «unit rate» på sikt. Dette vil drive en betydelig del av kundene vekk fra norsk luftrom. Dette betyr at kostnaden vil kunne øke for de rene norske brukerne, noe vi tolker er det motsatte av det SD ønsker med denne forskriften, samt at selskapet blir mindre konkurransedyktig på disse tjenesteleveransene.

#### 3.3 Foreløpig beregnet økonomisk betydning

Følgende påstand står i høringsbrevet knyttet til den økonomiske betydningen av endringen:

*«Departementet legger foreløpig til grunn at risikoen for et vesentlig inntektstap for Avinor Flysikring AS – som ikke samtidig lar seg redusere gjennom de risikofordelingsmekanismene som er en del av avgiftsberegningsreglene i EU-reglene – ikke er så stor at omfordelingen ikke bør gjennomføres»*

Vi mener at dette er et lite begrunnet standpunkt uten å fremlegge beregninger som viser «best case» og «worst case» alternativer knyttet til konsekvenser for nivå på «unit rate» og forventet fakturering av «service units». AFAS er bundet av spillereglene knyttet til ansvarlig økonomisk drift, og alle utgifter knyttet til infrastruktur, drift, vedlikehold og bemanning må bæres i sin helhet av AFAS sin inntjening via avgifter.

Som et eksempel hadde Norge i desember 2018 en unit-rate på 44 EUR og Sverige 51,02 EUR. I forslaget fra SD er det beregnet at unit-rate i Norge vil øke med anslagsvis 5 EUR, altså til 49 EUR om vi legger til grunn desember tallene fra Eurocontrol.<sup>1</sup> Vi mener det ikke er usannsynlig at flyselskaper vil velge å fly gjennom svensk luftrom i stedet for norsk, på ruter mellom Sør- og Nord-Norge.

Tilsvarende vil avstanden mellom norsk unit-rate opp mot Storbritannia bli på kun 9,63 EUR, og det burde utredes om en slik økning vil påvirke flygeplanlegging på transatlantiske flygninger fra for eksempel Nederland, Tyskland, og Frankrike. Det er ikke gjenspeilet i høringen om SD har kontaktet flyselskaper for å kartlegge slike følger. Det mener vi er avgjørende å gjøre for å sikre at en endring ikke får store og uante følger for inntektene til selskapet knyttet til leveransene i underveissegmentet.

## Oppsummering

Norsk Flygelederforening opplever at SD ved dette forslaget til endring, legger opp til en forverring av muligheten AFAS har til å opprettholde en forsvarlig økonomisk drift, og samtidig gjøre de myndighetspålagte og kommersielt nødvendige investeringene som kommer de kommende årene. Vi mener også at den foreslåtte endringen faktisk virker mot sin hensikt hva gjelder å sette selskapet i en situasjon hvor man kan være konkurransedyktig.

AFAS har i skrivende stund et prosjektpådrag på godt over fem ganger egenkapitalen til selskapet. Selv en marginal pålagt reduksjon i inntjening kan bli en stor byrde som blir utslagsgivende for AFAS sin levedyktighet.

Med vennlig hilsen



Anders Forseth / 2. nestleder / Leder Faglig Utvalg / [www.natca.no](http://www.natca.no) /

<sup>1</sup> <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/route-charges/information-circulars/circ2019-01-eurocontrol-route-charges-system.pdf>