

Likelydende brev:
Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård
Næringsminister Jan Christian Vestre
Finansminister Trygve Slagsvold Vedum

Vår dato 14.03.2022
Deres dato TL
Vår referanse
Deres referanse

KRIGEN I UKRAINA – KONSEKVENSER FOR NORSK LUFTFARTSNÆRING

NHO Luftfart representerer flyselskaper etablert i Norge, samt annen luftfartsrelatert virksomhet innenfor fly-, helikopter- og ubemannet luftfart. I tillegg til de lenge etablerte flyselskapene SAS, Norwegian og Widerøe er også Flyr og Norse Atlantic medlemmer i NHO Luftfart. På vegne av flyselskapene, men også selskaper som driver virksomhet innenfor bakketjenester eller teknisk vedlikehold o.l, ønsker vi å ta opp konsekvensene av den dramatiske krigen som nå pågår i Ukraina.

Norsk luftfart har ennå ikke kommet gjennom konsekvensene av Covid-19 pandemien. I hhv januar og februar 2022 var den samlede flyrutetrafikken i Norge fremdeles redusert med 54% og 45% i forhold til før-pandemi nivå, og bransjen taper penger. Russlands krigføring i Ukraina har naturlig nok bidratt til betydelig usikkerhet for trafikk- og markedsutvikling, men har ikke minst bidratt til en ekstremt høy pris på drivstoff. Kombinasjonen av dempet reiselyst og sterkt økende drivstoffpriser i kjølvannet av en 2-års pandemi kan bli svært ødeleggende for næringen og i neste runde for samfunnet gjennom et redusert flytransporttilbud og høyere prisnivå for de reisende. Mange arbeidsplasser både innenfor luftfarten, men også innenfor næringer som er avhengig av en god flytransportstandard, kan bli berørt.

Kostnadene til flydrivstoff utgjør normalt ca 20-25% av totale kostnader for et flyselskap, litt varierende fra selskap til selskap avhengig av type ruteopplegg og forretningskonsept mv. Prisene for flydrivstoff korrelerer stort sett med oljeprisen, og denne har økt enormt den siste tiden. I løpet av det siste året er prisnivået mer enn fordoblet, og selv med store variasjoner i prisnivået de siste dagene tyder prognoser på et langvarig høyt prisleie. Det er derfor all grunn til å tro at prisbildet for flydrivstoff vil holde seg høyt fremover og slik sett i lang tid øke kostnadene for norsk luftfart. I denne sammenheng kan det også nevnes at kvotekostnadene i EU ETS har økt vesentlig, noe som kommer i tillegg til drivstoffkostnadene.

Før pandemien i 2020 ble det årlig omsatt ca 1.1 milliarder liter flydrivstoff på norske lufthavner. Med et forhøyet prisnivå på mellom 4 og 6 kroner per liter betyr dette en merkostnad for luftfartsvirksomhet i Norge på vel 4 milliarder kroner til vel 6 milliarder kroner på årsbasis. Dette innebærer en formidabel kostnadsøkning for luftfarten, som gjennom de siste to årene har tapt enormt med penger. Det vil ikke være mulig å dekke slike merkostnader innenfor det enkelte selskap, og konsekvensene vil måtte bli vesentlige prisøkninger og/eller et betydelig svekket flytransporttilbud. Dette vil først og fremst berøre områder med et svakt trafikkgrunnlag og dårlig ruteøkonomi, dvs i distriktene langs kysten i Sør-Norge og spesielt destinasjoner i Nord-Norge. Dette vil igjen svekke grunnlaget for næringslivet og folk flest bosatt utenfor sentrale områder i Sør-Norge. Reiselivet, som nå er

avhengig av å bygge seg opp igjen gjennom en god sommer, vil åpenbart kunne bli sterkt berørt av en slik utvikling.

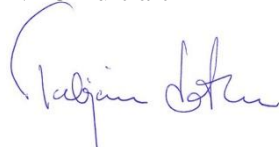
Regjeringen foreslo i Prp 51 S (2021-2022) som følge av ny nedstegning av samfunnet pga. omikron-viruset å utsette gjeninnføring av den såkalte flypassasjeravgiften til 1. juli 2022, jf Innst. 119 S (2021-2022). Dette var et svært viktig tiltak, og har bidratt til å opprettholde et brukbart flyrutetilbud gjennom vinteren. Med de markedsutsiktene, og de ekstreme kostnadene som bransjen nå blir påført som følge av krigen i Ukraina, mener NHO Luftfart at det er uforsvarlig å gjeninnføre flypassasjeravgiften 1. juli i år. Med en pågående krig i Europa, og sanksjoner mot Russland som åpenbart vil bidra til et vesentlig endret energimarked i Europa for lang tid, er det åpenbart at rammebetingelsene for en samfunnskritisk næring som norsk luftfart er vesentlig endret. I en slik situasjon bør man ikke gjeninnføre en fiskal avgift, som har til hensikt å skape mer inntekter i den norske statskassen.

NHO Luftfart mener at gjeninnføring av flypassasjeravgiften kan gi betydelig negative konsekvenser for flytransporttilbudet innenriks og internasjonalt, med skadevirkninger for næringslivet generelt og reiselivet spesielt. Mange arbeidsplasser innenfor både luftfarts- og turistnæringen vil forsvinne.

NHO Luftfart vil derfor be om at regjeringen i det reviderte statsbudsjettet for 2022 som skal legges frem senere i vår utsetter gjeninnføringen av flypassasjeravgiften for inneværende år. Dersom krisen vedvarer og ev forsterker seg fremover mener vi at det er grunnlag for å vurdere ytterligere tiltak for å dempe skadevirkningene, eksempelvis gjennom redusert mva-sats for persontransport og/eller reduserte lufthavnavgifter. NHO Luftfart ønsker eventuelt å komme tilbake til dette.

NHO Luftfart anmoder om møte med de berørte statsrådene for å redegjøre nærmere for situasjonen, og imøteser regjeringens oppfølging av denne saken.

Med hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Administrerende direktør