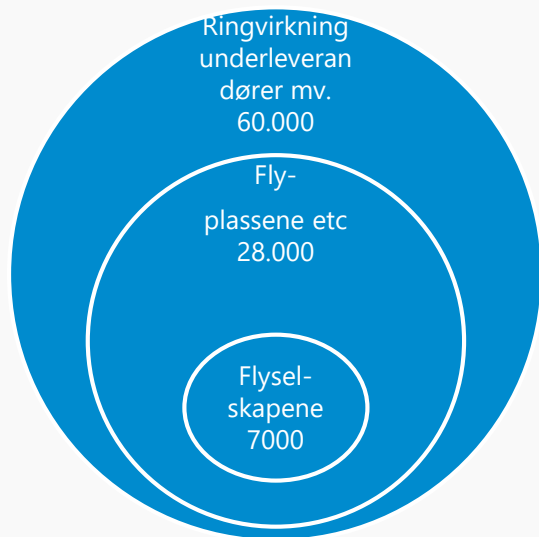


Møte med Fylkestinget i Sogn og Fjordane

Torbjørn Lothe, administrerende direktør NHO Luftfart, 19. november 2018



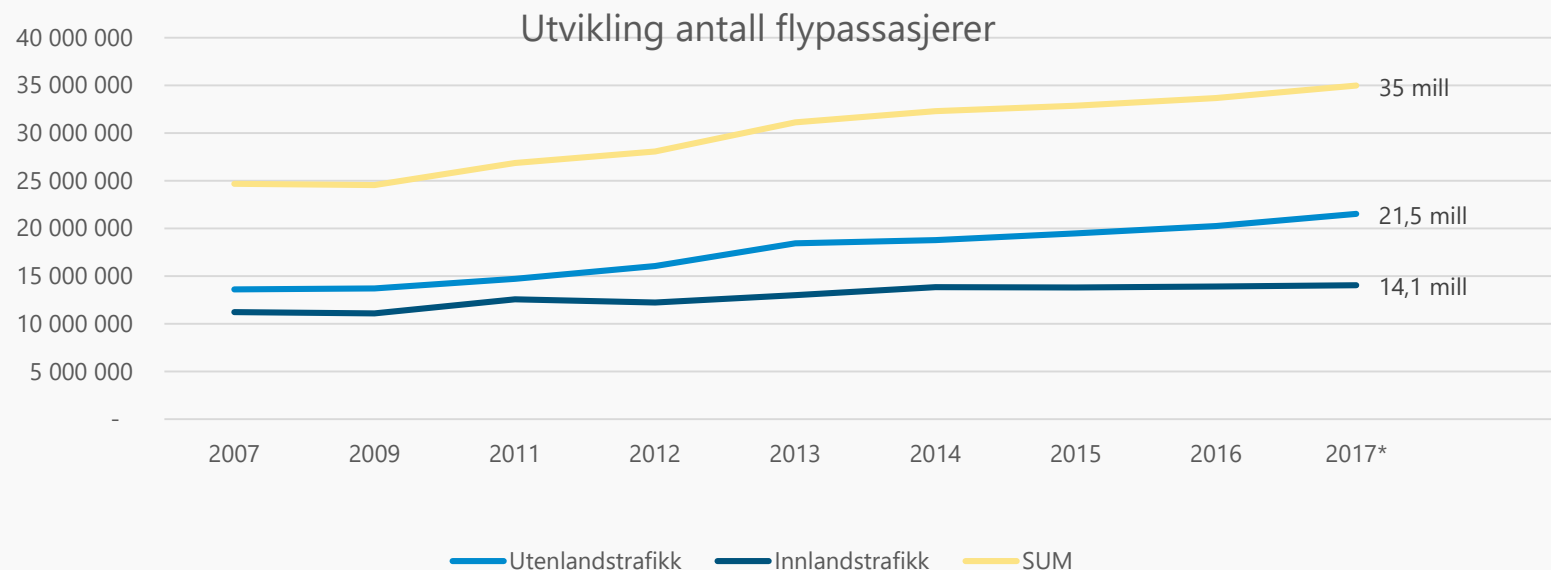
Luftfart skaper vekst og velferd (1)



- **Den økonomiske effekten av luftfarten er stor**
- **For Norge er betydningen ekstra stor**
 - Lange avstander
 - Opprettholde bosetting
 - Internasjonalt næringsliv
 - Turisme som vekstnæring for hele landet

Kilde ATAG/
www.aviationbenefits.org

Vekst i flytrafikken er ikke et problem, men et gode (2)



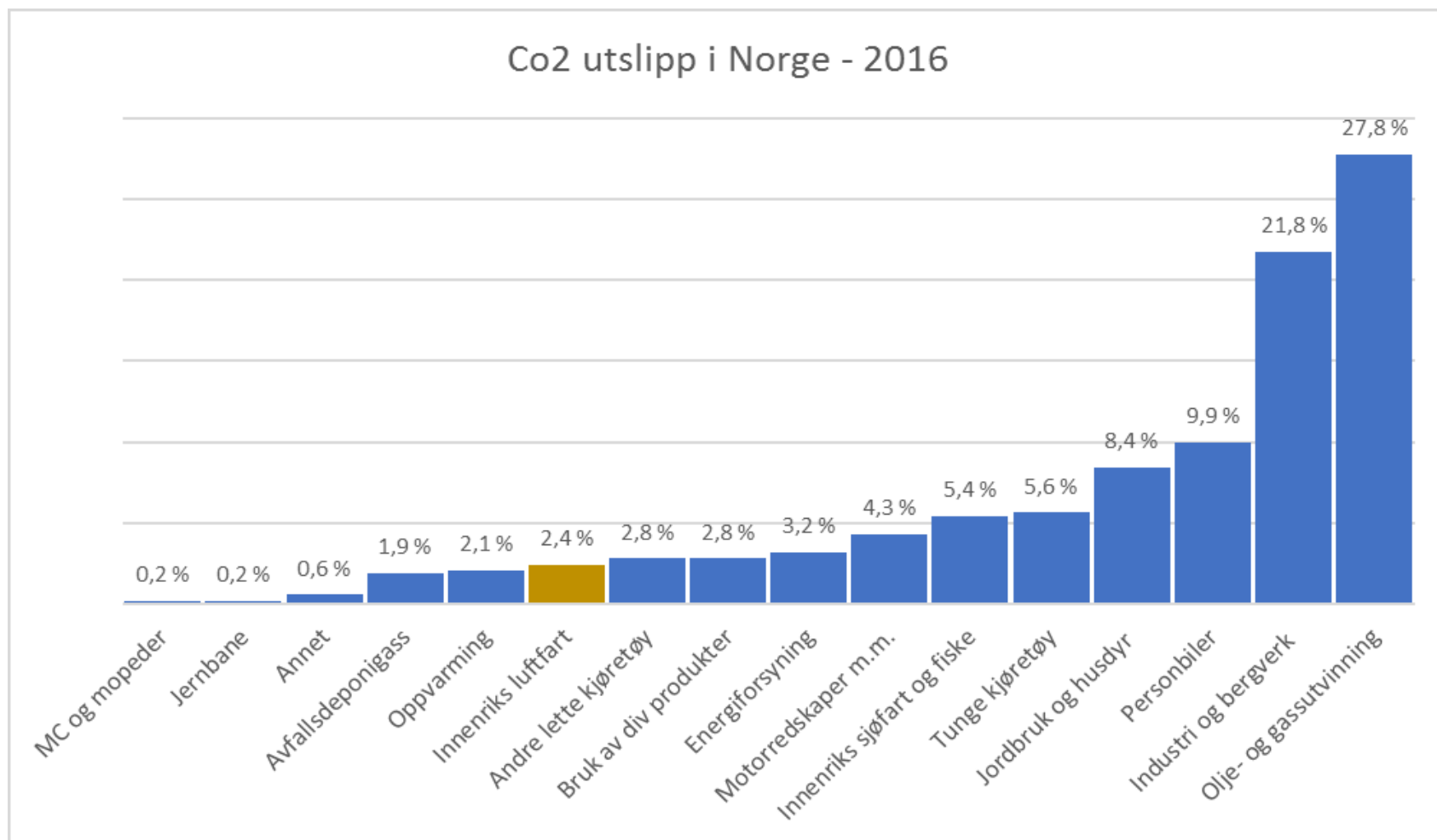
Kilde Avinor

Svak lønnsomhet i norsk luftfart (3)

**I 2013 tjente flyselskapene i snitt
66 kroner pr passasjer.**

**I 2017 tjente flyselskapene i snitt
6 kroner pr passasjer**

Luftfart står for 2,4% av Co2 utslipp i Norge (4)



Blir likevel behandlet som klimaversting med voksende avgifter

	2014	2015	2016	2017	2018
CO ₂ -avgift (øre/liter)	56	105	108	110	128
Flypassasjeravgift (kr/passasjer)			80	82	83

"Klimakvotesystemet ses i sammenheng med CO₂-avgiften, slik at bedrifter i hovedsak skal unngå å betale for utslippene sine to ganger.»

Kilde: Miljødirektoratets hjemmeside.

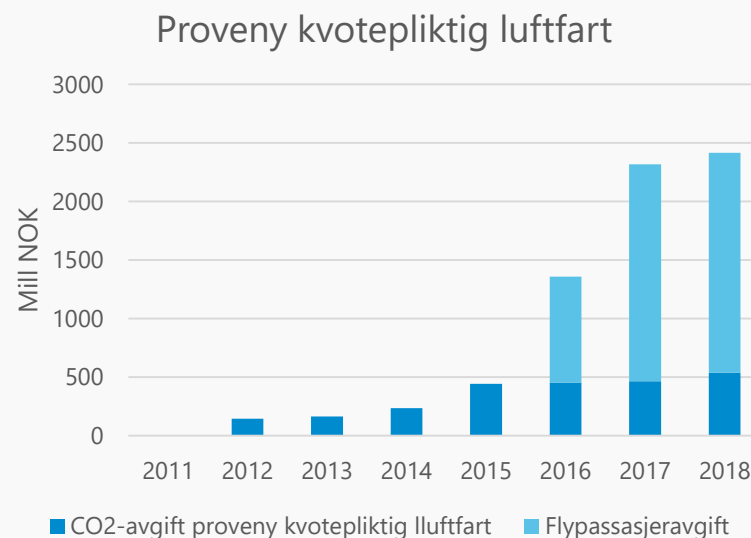
Luftfarten betaler flere ganger:

(1) Kvoter, (2) CO₂-avgift og (3) flypassasjeravgift

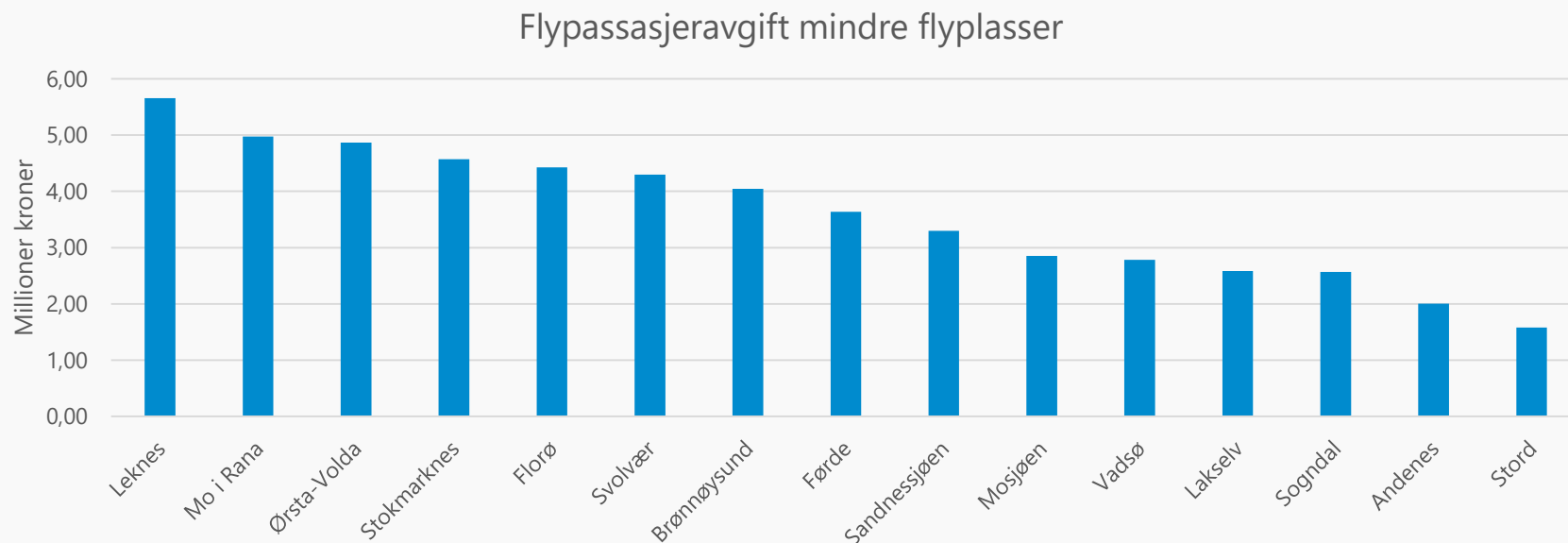
(4) I tillegg 2 ganger økt mva på innenriks luftfart – fra 8% i 2015 til 12% i 2018 (+ 500 mill kr)

(5) Omsetningskrav biodrivstoff fra 2020

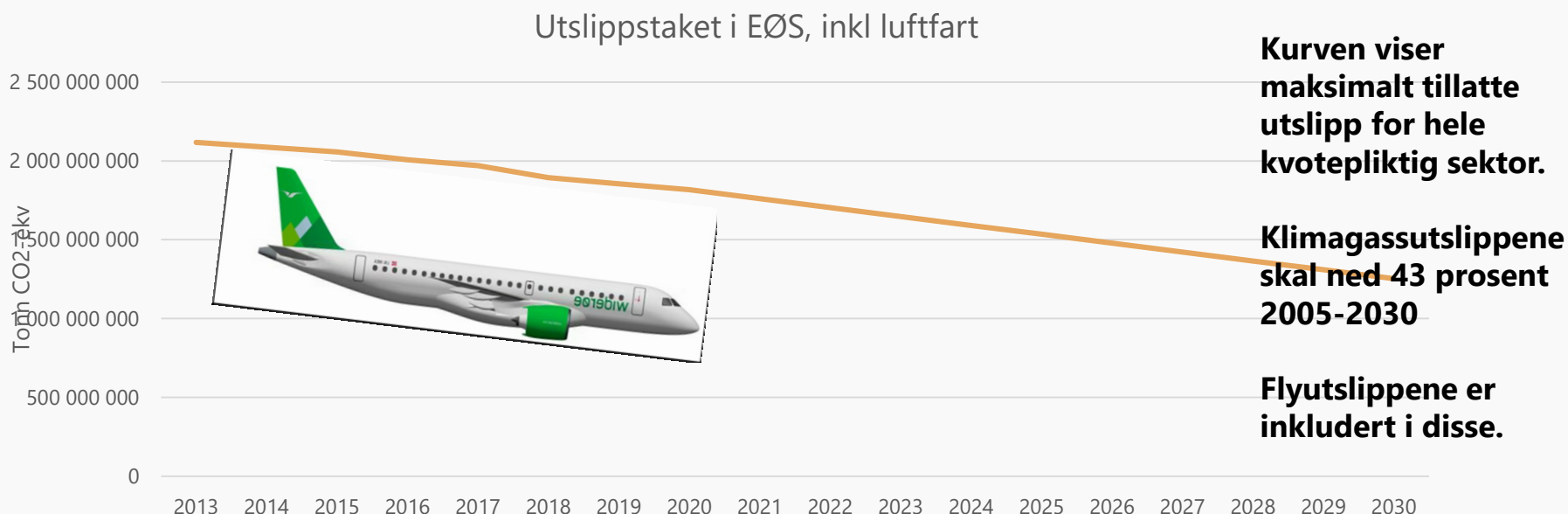
(ca 100 mill kr)



Flypassasjeravgift fordelt per flyplass



Luftfartens utslipp er regulert av EUs utslippstak, og luftfarten bidrar til store kutt



CO₂-FOND FOR LUFTFARTEN



Behov for forbedring av norsk luftfarts rammebetingelser

- **Regjeringen har nedsatt et utvalg for norsk luftfart**
 - Politisk valgt deregulering – må sørge for rammevilkår som sikrer en god transportstandard og en konkurransedyktig norsk næring
- **Behov for en helhetlig og effektiv miljøpolitikk**
 - Sørge for at kvotesystemet fungerer effektivt
 - Avvikle/reducere dobbeltbeskatningen, ref Grønn skattekommisjon
 - Etablere økonomiske incentiver for produksjon av biodrivstoff og stimulere ny teknologi
 - Utsett omsetningskrav biodrivstoff
- **Gjennomgang av skatte- og avgiftsvilkårene**
 - Redusere belastningen for innenriks luftfart (ikke ytterligere økt mva)
 - Harmoniserte vilkår for en internasjonal bransje
- **Behov for omstilling av Avinor**
 - Utfordrende at Samferdselsdepartementet er både eier- og økonomisk regulator
 - Avinor Flysikring bør skilles ut fra lufthavndriften
 - Redusere avkastning- og utbytte fra selskapet
 - Bygge tredje rullebane på Gardermoen (først) når behovet foreligger
 - Effektivisere driften av lufthavner (slik at vi evner å opprettholde de ulønnsomme)
 - Forsvaret må dekke kostnader som påføres Avinor
 - Ev bortfall av tax free vil svekke finansieringen av ulønnsomme lufthavner



Terje Skram

Direktør Strategi & Infrastruktur
Widerøe AS

Tlf.: (+47) 98 90 10 16
Terje.skram@wideroe.no



Aller først – beklager!! svak driftskvalitet i sept

Hvorfor?

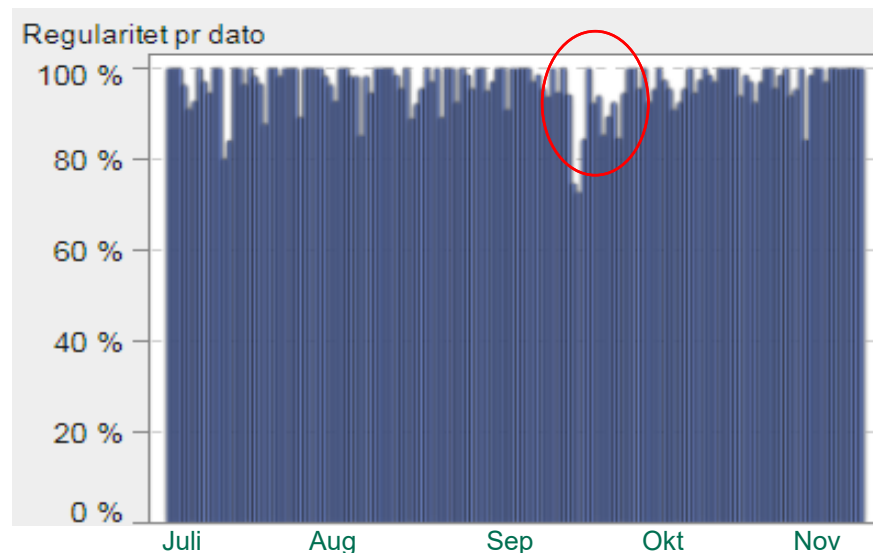
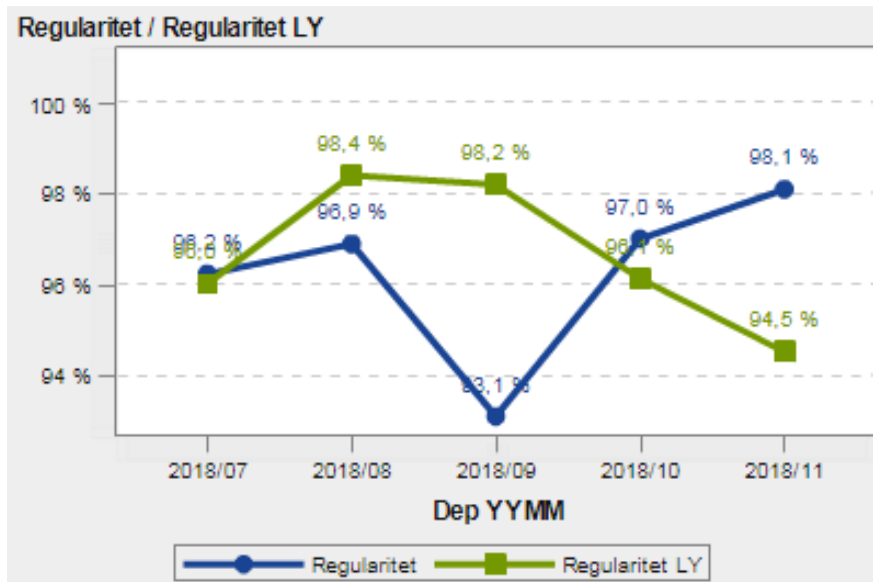
- 5 fly på planlagt vedlikehold mot 3 vanligvis.
- Utdanning av piloter
- Høyere sykefravær enn normalt
- Birdstrikes
- Lynnedslag

Tiltak:

- Kommer til å øke fra 3 til 5 trafikale reserve
- Utdanner flere piloter
- Utdanner flere kabinansatte
- Full gjennomgang av driftsforutsetninger

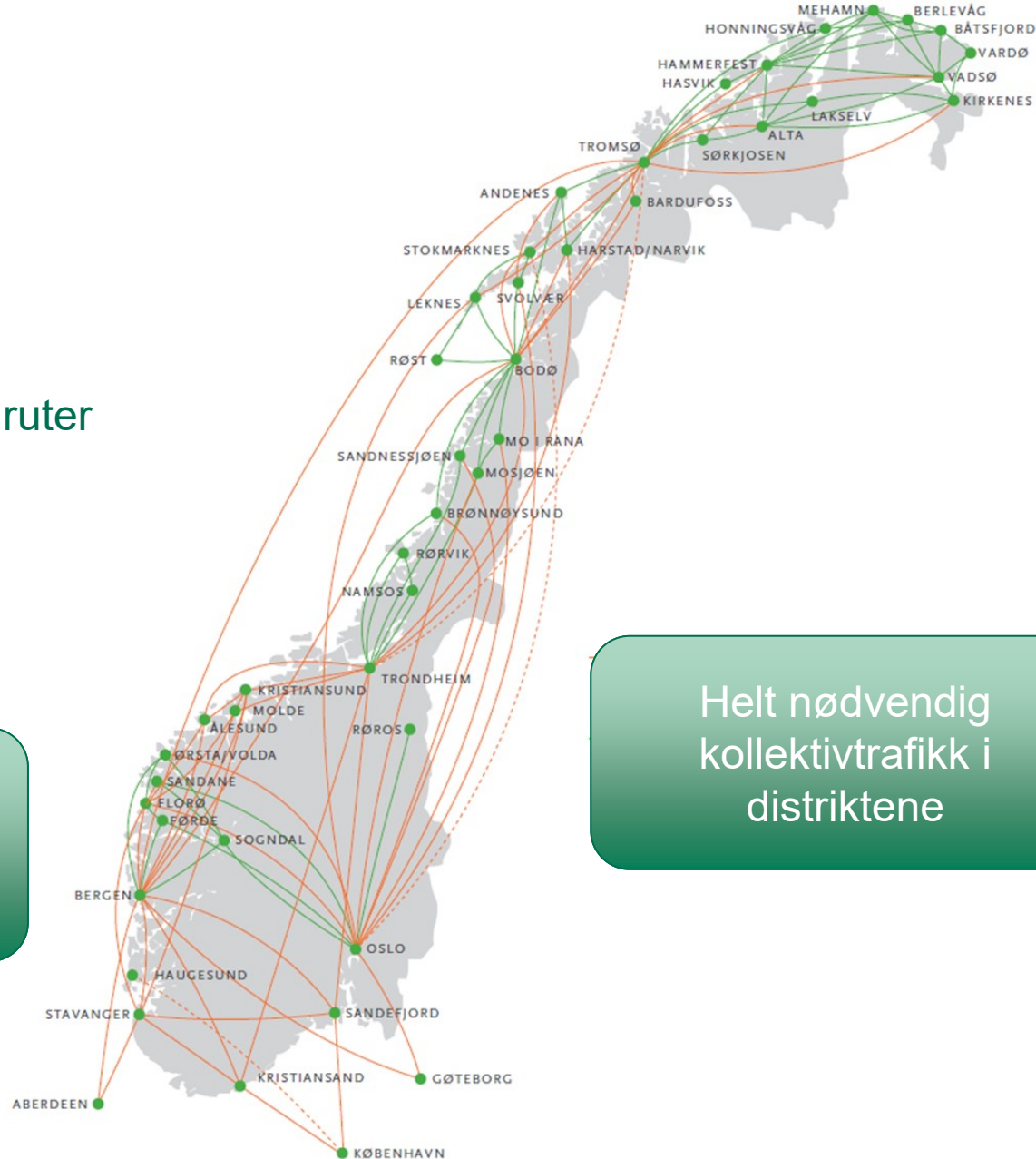
Allikevel sårbart for ekstraordinære hendelser

- Flyflåten er aldrende
- Rutenettet er det mest krevende å drifte



Rutenett

- Widerøes anbudsruiter
- Widerøes kommersielle ruter



Avgjørende for
verdiskaping i distriktene

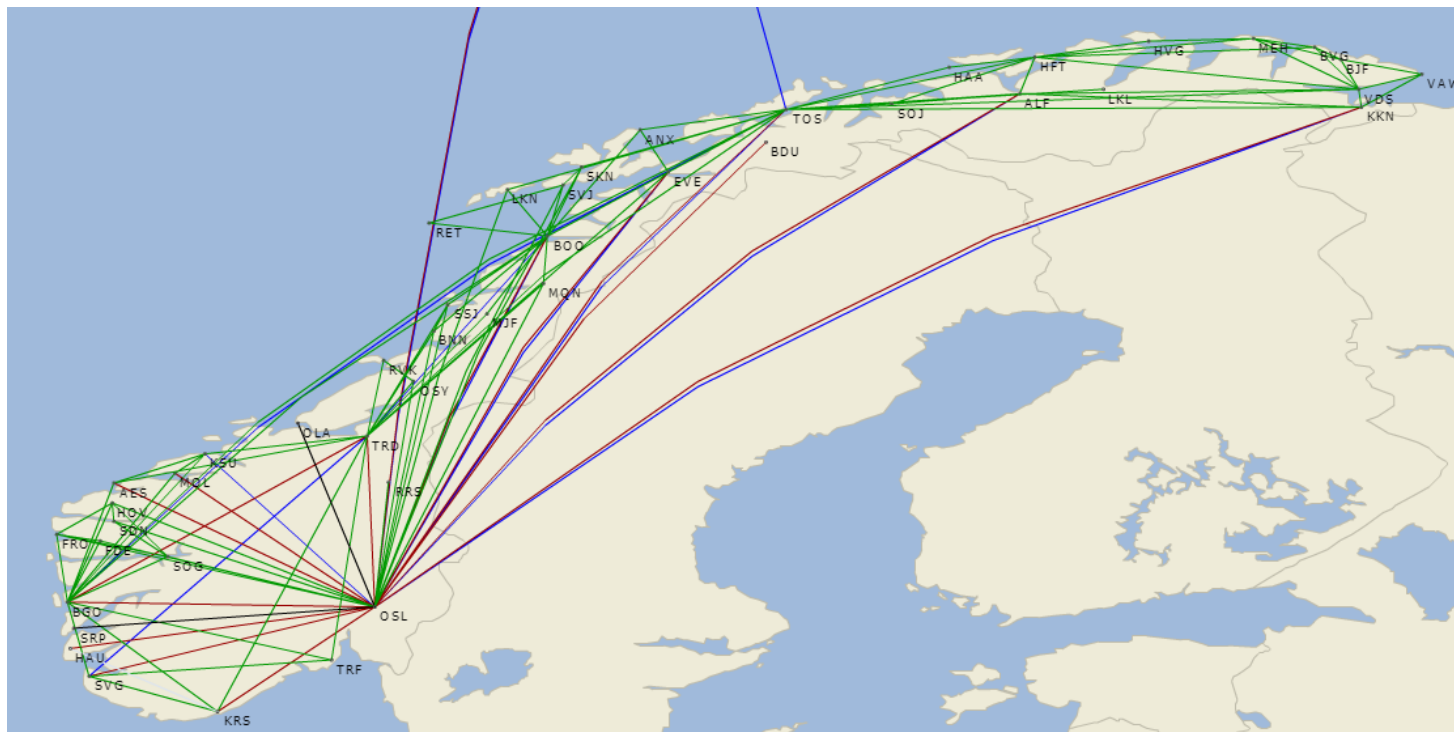
Helt nødvendig
kollektivtrafikk i
distriktene

Widerøes flyflåte

- Bombardier Dash 8-100/200 - 25 fly
- 39 seter
- Bombardier Dash 8-300 – 6 fly
- 50 seter
- Bombardier Dash 8 Q-400 – 10 fly
- 78 seter
- Embraer E190-E2 – 3 fly
- 114 seter



Widerøe – ikke bare minst



	WF	SK	DY
Markedsandel	17%	48%	35%
Flyplasser	41	15	15
Avganger	45%	33%	22%

Hvorfor er det dyrt å fly i distriktene?



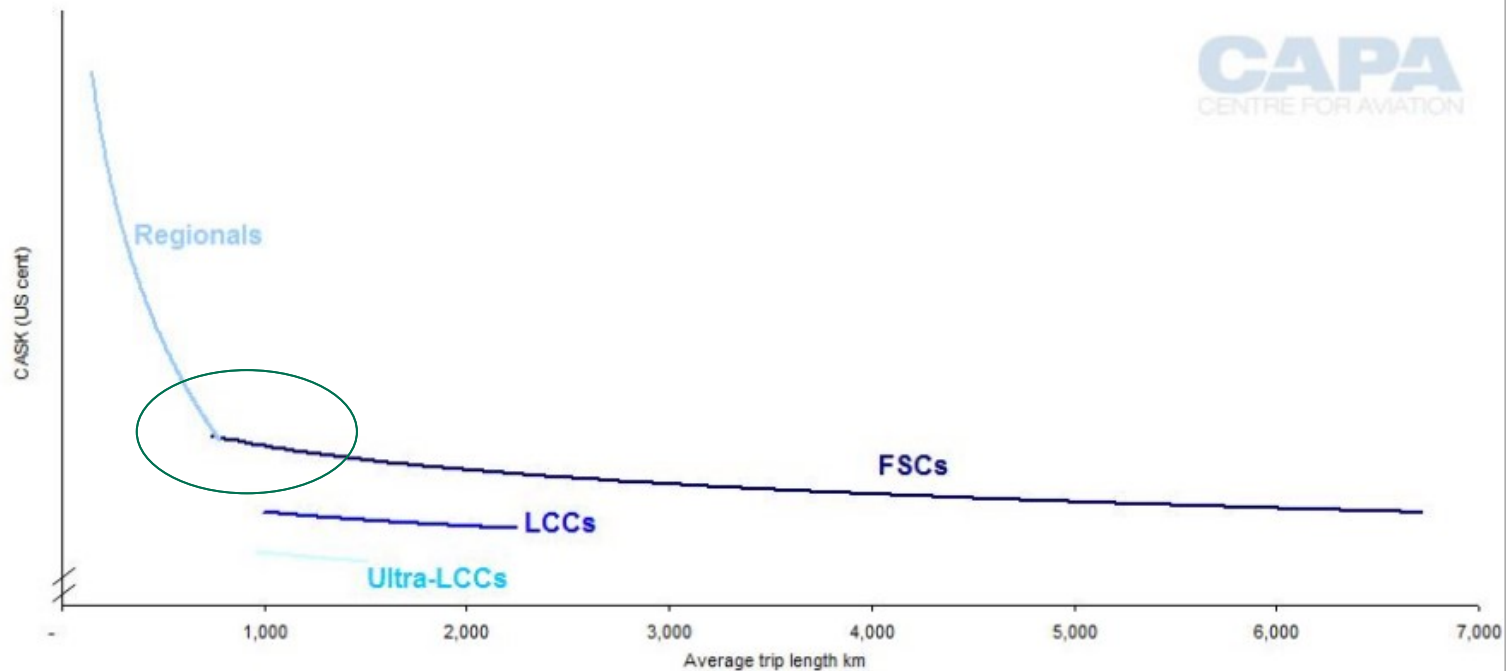
1. Strukturelt

- Opp til 73% høyere drivstoffpriser i distriktene
- Kostnadene fordels på færre seter (små fly)
- Hver landing driver kostnader - vi har mange landinger pr fly
- Behov for stasjonering av fly og mannskap utenfor base driver kostnader
- Teknologisk utvikling henger etter på små fly => høyere driftskostnader
- På kortbane må 47% kjøpe 2 flypriser i stedet for 1 (flybytte mellom stamrute og kortbane)

2. Politisk

- Avgiftene for små fly på kommersielle distriktsruter har økt med 71% siste 5 år
- Store fly har lavere avgift pr sete enn små fly
- Korte ruter har høyest avgift pr km
- Ruter til utlandet har lavere avgifter enn innland

Cost per available seat kilometre (CASK, USc) versus average trip length:



Source: CAPA - Centre for Aviation, airline company accounts.

Hvordan kan rammebetingelser utformes for å redusere kostnadsulempe med små fly på korte ruter?

Fiskale avgifter har økt med ca 210 mill på kommersielle ruter

<i>Endring - fiskale avgifter forutsatt nivå prod og pax som 2017</i>			
Kommersielle ruter	Kost 2018	Kost 2015	Diff
Co2 avgift Norge	47 029 412	38 578 814	8 450 597
Co2 avgift EØS	9 038 462	3 993 891	5 044 571
Flypassasjeravgift	121 681 875	0	121 681 875
MVA paxinntekt	226 489 514	150 993 009	75 496 505
sum	404 239 262	193 565 714	210 673 548

Forslag til statsbudjsett 2019:

Noe redusert flypassasjeravgift kan gi en besparelse på ca. 11 MNOK.

Det er lite sett i forhold til økningen på 211 MNOK.

Avgifter pr passasjer lite vs stort fly

- samme distanse og samme setebelegg (60%)

Avgiftene er kr 74,-
høyere pr passasjer
for å reise med lite
fly enn stort fly.

Avgiftene er kr 415,-
høyere pr passasjer
for å reise med lite
fly på innland enn
stort fly til utland

Per passasjer	DH1	737-800	Diff	Diff %
Startavgift	42	43	0	-1 %
Passasjeravgift	48	48	0	0 %
Securityavgift	64	64	0	0 %
Terminalavgift	25	16	9	56 %
Klagenemdagift	0	0	0	0 %
Underveisavgift	78	37	42	115 %
Flypassasjeravgift	83	83	0	0 %
CO2 avgift (ikke utland)	68	47	21	45 %
ETS	7	5	2	45 %
MVA avgifter og flypris (ikke utland)	368	368	0	0 %
Sum	784	710	74	10 %

BOO-OSL med 60% belegg og fullflex bill på hhv DH1 39 seter og B737-800 med 186 seter.

Bodø-Stokmarknes (60% c/f)	2018
Startavgift	42
Passasjeravgift	48
Securityavgift	64
Tårnavgift	25
Klagenemd	0,3
Underveisavgift	11
Flypassasjeravgift	83
CO2 avgift	17
ETS	2
MVA*	200
Sum	492

* Moms beregnet av full flex billett tilfeldig dato

Fiskale avgifter for en kunde som reiser t/r

	Oslo – NewYork t/r	Bodø – Stokmarknes t/r
Flypassasjeravgift inkl mva	83	186
Co2 avgift	0	17
ETS avgift (kvotesystem)	0	2
Moms flypris	0	200
Sum	83	405

Statsbud 2019

200

387

Rutetilbudet svekkes primært i distriktene

År	DY/SK	WF
2014	1,9 %	2,6 %
2015	-1,5 %	-0,2 %
2016	0,9 %	-3,4 %
2017	-1,9 %	-3,6 %
2018	0,9 %	-3,4 %

WF kutt pga endringer i
avgifter, anbud og marked

Endring i antall avganger innenriks

WF forbereder ytterligere kutt for 2019.
Dette vil også ramme vestlandet.

Nå taper vi penger pr passasjer på kommersielle kortbaneruter bl.a som følge av avgiftsendringer

2015

- Bunnfradrag avvikles, dermed økt startavgift for små fly
- Co2 avgift øker 87%

2016

- Mva øker fra 8 til 10%.
- Flypassasjeravgift kr 88,- inkl mva

2017

- Flypassasjeravgift øker til 90,- inkl mva

2018

- Mva øker fra 10% til 12%
- Flypassasjeravgift øker til 93,- inkl mva
- Co2 avgift øker 16%

Fremtiden er elektrisk / hybridelektrisk

- Ingen lokale utslipp
- Kortere rullebaner
- Mindre støy
- Antas lavere driftskostnader



Tidshorisont

JetSuite kjøper 100 stk 12 seters hybrid-elektrisk fly fra Zunum.

- Sertifisering 2020
- Første leveranser i løpet av 2023.
- Range 120 mil.

Airbus/Siemens har ambisjon om 100 seters hybridfly innen 2030.

Widerøe ønsker å starte flåtefornyelse mellom 2025 og 2030



Widerøe's vurdering

- Dagens flåte kan vare inn mot 2030 eller noe lenger
 - Fly som går ut på gangtid må erstattes av brukte fly med lavere gangtid
 - Antall fly må økes for å holde gjennomsnittlig gangtid pr fly nede
 - Kostnadene vil derfor øke. Men sikkerhet og regularitet vil bli opprettholdt
- Mellomløsning med konvensjonell teknologi er ikke realistisk
 - Eneste produserte modell (ATR -42) vil ikke gi tilfredsstillende regularitet selv med store modifikasjoner.
 - Ikke mulig å investere i et konvensjonelt fly med en levetid på 5-10 år.
- WF vil holde liv eksisterende flåte i drift til vi kan ta steget direkte inn i fremtidens teknologi

Takk for oppmerksomheten

