



ØRLAND
KOMMUNE

Morten Foss
Luft., post og teleavdelingen
Samferdselsdepartementet

Redegjørelse Ørland lufthavn (OLA)

a) *Avklarer hvilken kompensasjon de har krav på under den generelle kompensasjonsordningen.*

Forslaget til lov om midlertidig tilskuddordning for foretak med stort omsetningsfall sier i § 3 (2) at ordningen gjelder for foretak som er registrert i foretaksregisteret med hjemmel i foretaksregisterloven § 2-1. Slik vi forstår sistnevnte lov er kommuner ikke inkludert i begrepet foretak (med unntak av kommunalforetak). Ørland lufthavn (OLA) er eid og drevet av Ørland kommune. Den er ikke skilt ut som AS eller KF og er derfor en del av Ørland kommunes driftsorganisasjon. OLA faller derfor etter vårt skjønn ikke inn under ordningen.

b) *Lage en redegjørelse for hvordan den økonomiske situasjonen for lufthavnen vil være når rettmessig kompensasjon etter den generelle ordningen er innvilget. Redegjørelsen bør inneholde mest mulig oppdaterte vurderinger av antatte trafikk-/inntektsscenarioer basert på den kunnskapen som er kjent om smitteverntiltak når svaret sendes. Redegjørelsen bør skille mellom det som er økonomiske betingelser for at lufthavnen kan holdes åpen på kort sikt, og det som er nødvendig for å sikre overlevelse på lengre sikt. Herunder bør redegjørelsen skille mellom strengt nødvendige driftsutgifter og investeringskostnader.*

OLA faller etter vårt skjønn ikke inn under, og kan derfor ikke søke kompensasjon etter, den generelle ordningen.

Ørland lufthavn har i hovedsak fire inntektskilder:

- Startavgift
- Passasjeravgift
- Sikkerhetsavgift
- Statlig tilskudd til Ikke-statlige lufthavner

Startavgiften er basert på antall avganger fra Ørland lufthavn. OLA har valgt å legge seg på samme avgiftsstruktur som Avinor-lufthavner. Dette betyr i dag en avgift på kr 380,80 per avgang. Siden lufthavnen ikke mottar tilstrekkelig statlig støtte til å dekke alle utgifter, hadde lufthavnen sett for seg å fjerne 70% regelen som Avinor operer med i Trøndelag (unntatt TRD). Dette var planlagt gjort i mars da AirLeap skulle begynne å booke passasjerer for luftforsvaret etter ny avtale med FLO. I mars ville OLA derfor ha fakturert (uten rabatt) en avgift på kr 544,- per avgang.

Grunnet Covid-19-relatert passasjerbortfall har flyselskapet AirLeap, som opererer flights OLA-OSL, sett seg nødt til å redusere antall flyvninger. Den 01.04.2020 reduserte flyselskapet antall ukentlige avganger fra 14 til 7. I juli har man normalt færre avganger; derfor er det i





månedene april-juni og august-desember hvor man vil se halvparten av normalt antall avganger.

Dette betyr et innteksttap (skulle dette flymønsteret vedvare ut 2020) som illustrert i tabellen:

Startavgift	Faktisk/opprinnelig estimat avganger	Estimert avganger post-corona	Tapt startavgift
Januar	53		kr 0
Februar	56		kr 0
Mars (1-12)	21		kr 0
Mars (13-31)	21		kr 21 216
April	56	28	kr 30 464
Mai	56	28	kr 30 464
Juni	56	28	kr 30 464
Juli	28	28	kr 0
August	56	28	kr 15 232
September	56	28	kr 15 232
Oktober	56	28	kr 15 232
November	56	28	kr 15 232
Desember	56	28	kr 15 232
			kr 188 768
Startavgift før mars (70%)			kr 380,80
Startavgift fra mars (ingen rabatt)			kr 544,00

Passasjerestimat for resten av 2020

Passasjerbortfallet kom umiddelbart etter regjeringens pressekonferanse ang. smittevernstiltak den 12.03.20. Før pandemien hadde AirLeap estimert 30% vekst inkludert en økning på rundt 10.000 reiser fra forsvaret (avtale med FLO signert – bookinger skulle ha startet 06.03.20).

*Fra det vi leser og hører på nyheter og andre kilder ser vi ikke for oss en merkbar økning i passasjertallene før tidligst i juni.

**Vi har definert middels sikt som juni ut august. Flere artikler har påpekt at mange muligens vil feriere i eget land i år og at dette vil kunne generere inntekter for reiselivsindustrien. Hvordan dette vil påvirke passasjerantallet på flyruta mellom Oslo og Ørland er ikke godt å si da ruten i dag i hovedsak er mer ei rute for militære- og forretningsreisende enn for turister. Vi velger å slå en litt mer optimistisk tone og anta at man kanskje kommer opp i halvparten av fjorårets tall.



*** Selv ikke på litt lengre sikt, september og ut 2020, ser vi ikke for oss at passasjertallene er tilbake på normalt nivå. 50% blir på nåværende tidspunkt, med mange usikkerhetsmomenter, nærmest ren gjetning. Det er først i 2021 og man realistisk kan begynne å håpe på normalisering og vekst hvis det vi leser blir virkelighet.

Ørland lufthavn har lagt seg på samme avgiftsstruktur som Avinor-lufthavner. Vi ser nå at Avinor ikke vil fakturere Passasjeravgifter, Transittavgifter, Sikkerhetsavgift eller Startavgift mellom 13.03.20 og 30.06.20. Dette betyr et bortfall av kr 49 per reisende per avgang i passasjeravgifter og kr 63 per passasjer per avgang i sikkerhetsavgifter.

Dette får faktiske og antatte konsekvenser som vist i tabellen under.

	Faktisk PAX avgang 2019	Opprinnelige estimert PAX 2020	Faktisk PAX 2020/Nytt post-corona estimat	Passasjeravgift inntektsbortfall	Sikkerhetsavgift bortfall
Januar	925		767	kr 0	kr 0
Februar	928		903	kr 0	kr 0
Mars (1-12)*	1111	1400	318	kr 0	kr 0
Mars (13-31)*			58	kr 50 176	kr 64 512
April*	981	1200	100	kr 58 800	kr 75 600
Mai *	1022	1300	511	kr 63 700	kr 81 900
Juni**	1063	1381	532	kr 67 669	kr 87 003
Juli**	440	600	220	kr 18 620	kr 37 800
August**	886	1150	443	kr 34 643	kr 72 450
September***	1072	1400	536	kr 42 336	kr 88 200
Oktober***	1075	1400	538	kr 42 263	kr 88 200
November***	999	1300	500	kr 39 225	kr 81 900
Desember***	790	1027	395	kr 30 968	kr 64 701
				kr 448 399	kr 742 266
Passasjeravgift:	49	per avgang			
Sikkerhetsavgift:	63	per avgang			<u>kr 1 190 665</u>

For passasjertall-baserte avgifter estimerer vi et inntektsbortfall på totalt kr 1.190.665 for 2020:

På kort sikt, januar-mai: kr 394.688

På middels sikt, juni-august: kr 318.185

For september og ut året: kr 477.792





ØRLAND
KOMMUNE

Utgifter:

De største utgiftspostene ved Ørland lufthavn er lønn og leasing av diverse utstyr herunder sikkerhetsutstyr. Leasing av utstyr kan ikke endres på kort (ei heller middels) sikt. Når det gjelder lønn er personell allerede på et relativt minimalt nivå. Vi har likevel omdisponert noe personell til vakthold ved Ørland legesenter, men mener av passasjersikkerhetsmessige årsaker at følgende minimumsbemanningsnivå bør være tilstede:

Ved avganger er disse posisjoner satt:

- Pos 1: innsjekk, veiing av bagasje, utskrivning av bagasje tag og boardingkort.
- Pos 2: Røntgenmaskin, innsjekket bagasje og håndbagasje sjekkes i røntgen. Etterkontroll håndbagasje.
- Pos 3: Portalen, som skanner personer for metall. Vi plukker også ut passasjerer til tilfeldig kontroll iht. regelverk. Disse må i tillegg undersøkes (Itimizer) for mulig kontakt med sprengstoff (både person og bagasje).
- Pos 4: CP Apron (der flyet står) blir ca. en time før avgang sikkerhetskontrollert og overvåket til avgang.

Det vil si at lufthavna må ha et minimum av 4 personer på vakt ved avganger. Dersom det er svært få passasjerer kan pos 2 og 3 slås sammen, men dette må vurderes fra avgang til avgang. Det gjør det vanskelig å planlegge på forhånd, da vi ikke vet passasjerantallet før en dag før.

Ved ankomst er vi 2 personer på, og det er et minimum.

Utgiftene kan derfor ikke reduseres betraktelig på kort eller middels sikt.

Estimert inntektstap fra start-, passasjer-, og sikkerhetsavgifter er, som illustrert i denne redegjørelsen, på ca. kr 1.400.000.

Når det gjelder det statlige tilskudd til ikke-statlige lufthavner antar vi at departementet i denne situasjonen ikke velger å nedjustere basert på Corona-relatert passasjerneredgang.

Ørland lufthavns tilskudd gjennom «Tilskudd til ikke-statlige lufthavner» var basert på langt lavere passasjertall enn hva normaltall er i dag. Ørland kommune har i brev til Samferdselsdepartement av 26.06.19 (Vår ref. 8948/2019/037/ARNBRA) bedt om en økning av dette tilskuddet i tråd med faktiske kostnader. Siden støtten gjennom programmet «Tilskudd til ikke-statlige lufthavner» ikke dekker dagens utgifter ved Ørland lufthavn må kommunen tre støtte til med driftsstøtte. **Ovennevnte Covid-19 relaterte inntektsbortfall, i tillegg til allerede eksisterende underfinansiering, er et seriøst problem for Ørland kommune.**

c) For de lufthavnene som allerede har støtte fra SD under andre ordninger, må redegjørelsen ta høyde for forholdet til disse ordningene. Vi ber om at dere tar kontakt med Samferdselsdepartementet dersom dere er i tvil om hva dette innebærer: morten.foss@sd.dep.no; eller jens.nesbo@sd.dep.no.

Annen støtte er som nevnt over «Tilskudd til ikke-statlige lufthavner»

Med hilsen,
Arne Martin Solli
Enhetsleder Næring

Brekstad 17.04.20

