

Oslo, 13-10-13

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Att: Trond Kråkenes

Svar på Høring – Lufthavnavgifter for Avinors lufthavner 2014.

BARIN er en bransjeorganisasjon for 26 utenlandske og norske rutenflyselskap, 19 av medlemmene opererer flyruter til/fra og innen Norge. Medlemmene i BARIN utgjør en betydelig andel av Avinors inntekter/avgiftsgrunnlag.

Høringsprosess:

Tidsplanen for prosessen er kort. Uavhengig av dette, forventer BARIN at myndighetene publiserer de vedtatte lufthavnavgiftene for 2014, senest den 01. November 2013.

I henhold til IATAs regelverk skal det gis 60 dagers varsel om endring av avgifter, dette for at flyselskapene får den nødvendige tid til å oppdatere sine distribusjons og booking systemer, før de nye avgiftene trer i kraft den 01. Januar 2014.

I listen over høringsinstanser står BARIN oppført som BARIN c/o Scandinavian Airlines, dette er feil, BARIN har sitt eget sekretariat, departementet bes om å oppdatere adresselisten.

Generelle kommentarer:

Sikkerhetsavgiften foreslås økt med 3,6%, for å kompensere tidligere års underdekning. BARIN har forståelse for at tidligere års underdekning må kompenseres og at faktiske kostnader ikke kan beregnes 100% i budsjettet. Derimot vet vi at effektiviserings prosessene i Avinor kan utfordres, det fremgår ikke i noen av tabellene om hvilket bidrag dette vil gi i faktiske beløp.

BARIN har notert at den påtroppende regjering vil se nærmere på de små og mellomstore lufthavnene som går med kontinuerlig underskudd. Virkemidler som konkurransesettelse av diverse lufthavntjenester/ATC og gjennomgang av muligheter for Privat Offentlig Samarbeid, ser BARIN som ett godt utgangspunkt for å gi Avinor en bedre økonomi, til å ivareta nødvendige investeringer på de store lufthavnene (OSL/SVG/BGO/TRD) som generer de største inntektene og vil med dette bidra til raskere vekst av flybevegelser og passasjerer.

Implisitt mener BARIN at myndighetene må ta ett større ansvar for sikkerhetskostnadene, herunder særskilt fokus på de mindre lufthavnene, hvor kostnaden per passasjer er vesentlig høyere enn på de store lufthavnene.

BARIN vil be myndighetene om å sette større fokus på oppgradering av kapasiteten for flyfrakt. Norske sjømatprodukter og andre varer/utstyr som eksporteres har behov for mer flyfrakt kapasitet fra norske flyplasser. Nå sendes store volum på trailere til en rekke flyplasser i Europa, for derfra å bli lastet om i fraktfly, dette medfører at det tar lengre tid for at frakten kommer frem til endelig bestemmelsessted og Avinor får redusert sitt inntektsgrunnlag fra flyfrakt operasjon.

Startavgiften videreføres sammen med bunnfradrag kompensasjonen, sett i lys av prognosene fra departementet ser dette fornuftig ut. Avgifts byrden vil forskyves fra tyngre til lettere fly, hvilket gir mening, antall flybevegelser på Avinors lufthavner domineres av fly av denne kategori (B737 familie / A320 familie og Bombardier familie).

Skal det bli mulig å øke antallet interkontinentale flyruter som opereres med tyngre fly (Boeing 777/787/747 og Airbus A330/340/350) er det en forutsetning at flyselskapenes kostnader for å operere på Avinors lufthavner er markedstilpasset sett ut ifra den konkurransen norske flyplasser møter på europeisk og global basis.

Passasjergrunnet og reisemønsteret i det norske markedet gir grunnlag for å øke antallet nasjonale, internasjonale og interkontinentale flyruter, men blir det for kostbart å operere, blir flyene satt inn på andre destinasjoner, som gir bedre avkastning. Det er avgjørende at myndighetene ser utfordringene flyselskapene har i forhold til hva slags type fly og ruteprofil som benyttes (eller vurderes).

Passasjeravgiften for innland og utland skal harmoniseres pr 01. Januar 2015 og BARIN er tilfreds med at dette er vedtatt av myndighetene og prosessen er i gang. De foreslåtte passasjeravgiftene for 2014 reflekterer dette.

Forslag til endringer i formuleringer, punkt C § 6-3 annet ledd foreslås endret. BARIN anfører at det er behov for at departementet gir flyselskapene informasjon om hva som menes med at rapportene skal brukes til å ivareta selskapets forpliktelser etter statistikkloven.

Avslutning:

Departementet bes evaluere tilbakemeldingene fra BARIN. Konkurransedyktige rammebetingelser vil bidra til at Norge får et endre bedre nettverk av flyruter, innenlands, internasjonalt og interkontinentalt. Nordmenn er ett farandes folk, både på jobb og privat, nye flyruter og destinasjoner viser ofte gode resultat i løpet av kort tid, sammen med at økt konkurranse gir lavere billettpriser. Nye fly har ett vesentlig lavere forbruk av drivstoff, utslipp av avgasser per passasjer kilometer, de støyer mindre og gir totalt en bedre miljøprofil. Luftfarten står på global basis for mindre enn 2% av de totale utslipp av klimagasser. IATA og flyprodusentene jobber mot definerte klimamål. Dette må myndighetene følge opp ved at andre typer skatter/avgifter i Norge ovenfor flyselskapene ikke blir økt.

BARIN stiller seg til rådighet ovenfor departementet om det er behov.

Vennlig hilsen

BARIN-Board of Airline Representatives in Norway



Hans Jørgen Elnæs
Generalsekretær

BARIN medlemmer: Aeroflot, Air Berlin, Air France, Brussels Airlines, Emirates, Estonian Air, Finnair, Icelandair, KLM, Lao Airlines, LOT, Lufthansa Group Norway (Austrian Airlines, Lufthansa German Airlines, Swiss International Airlines), Middel East Airlines, Pakistan International Airlines, Qatar Airways, SAS, Singapore Airlines, Thai Airways International, TAP-Portugal, Turkish Airlines, United, US Airways, Widerøe.