

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Fornebu, 14.10.2013

Lufthavnavgifter for Avinors lufthavner 2014

Vi viser til departementets brev av 12.9.2013 om forslag til lufthavnavgifter for Avinor AS for 2014, ref. 13/541.

Begrunnelse for avgiftsøkninger

Vi kan ikke se at departementets høringsforslag godtgjør at Avinors avgifter for 2014 må økes. På samme måte som ved avgiftshøringen for 2013, vil vi vise til EUs direktiv om lufthavnavgifter, som fastsetter krav til dokumentasjon og prosess knyttet til endringer av lufthavnavgifter. Et helt sentralt prinsipp er at grunnlaget for satsendringer i lufthavnavgiftene skal dokumenteres. Departementet viser i høringen for 2014 til at Avinor har behov for økte inntekter for å finansiere store investeringer, men drøfter ikke hvilken mulighet Avinor har til å senke kostnadene og/eller øke sine kommersielle inntekter for å sikre investeringsbehovene. Departementet drøfter heller ikke hvilken trafikkvekst som ligger til grunn for avgiftsforslaget og hvorvidt Avinor gjennom bedre trafikkutvikling (volumvekst) kan oppnå ønskede inntektsmålsettinger.

Widerøe ber den nye politiske ledelsen i Samferdselsdepartementet utfordre Avinor på områdene kostnadskutt, kommersielle inntekter og generell trafikkutvikling før man eventuelt går til det skritt å øke avgiftene og dermed bare sende regningen til flyselskapene og flypassasjerene. Overordnet sett ligger det an til en utilfredsstillende avgiftsutvikling i 2014, særlig når en også hensyntar bebudede store økninger i avgiftene for flysikringstjenestene.

Passasjeravgiften

Widerøe mener det beviselig er andre kostnader for utenrikspassasjerer enn innenrikspassasjerer, og at dette gir grunnlag for å holde høyere passasjeravgift på utenriks enn innenriks. Den modell SD nå skisserer, med lik avgift innland/utland, vil i realiteten gi høyest avgift innenriks da moms tilkommer. Den betyr videre at hele inntektsøkningen fra Avinor for ikke kostbaserte avgifter kommer fra de norske flyselskapene, mens de utenlandske slipper unna. Dette er ikke akseptabelt og vi ber departementets nye politiske ledelse stoppe denne planen. Etter det Widerøe kan se, vil det i diskusjoner som departementet måtte føre med ESA, under ingen omstendighet være påkrevd å senke avgiftene for flyginger til land utenfor EØS, særlig når konsekvensen er at innenriksgiftene tenkes økt. Det er meningsløst å senke avgiftene fra Oslo til Bangkok og New York for å øke dem til Brønnøysund og Sandnessjøen.

Startavgiften

Det er positivt at avgiften ikke økes, men den burde ha vært senket, jf at startavgiften fortsatt er høyere enn i våre naboland.

Widerøe støtter ellers opprettholdelsen av bunnfradraget, men er fortsatt kritisk til at bunnfradraget ble halvert i 2013, ikke minst tatt i betraktning at det bebudes senking av koeffisienten for fastsetting av TNC-avgiften fra 0,9 til 0,7 innen 2015. Dette kan, uten kompenserende tiltak eksempelvis i form av at bunnfradraget igjen økes, få alvorlige konsekvenser for avgiftsnivået på distriktrutene fremover (det blir i realiteten en kraftig økt startavgift).

Sikkerhetsavgiften

Som for alt annet med Avinoravgiftene, etterlyses også her tiltak for å senke kostnadene slik at avgiftsøkning unngås.

Avslutning

Samlet sett går vi i retning av utilfredsstillende avgiftsutvikling i 2014, særlig tatt i betraktning mangelfull dokumentasjon på at det er nødvendig å øke avgiftene i det hele tatt. Vi ber departementet se med nye øyne på samtlige foreslåtte avgiftsøkninger, samt droppe økningen av innenriks passasjeravgift.

Vi står til tjeneste dersom departementet ønsker nærmere drøfting om avgiftene for 2014.

Med vennlig hilsen
WIDERØE'S FLYVESELSKAP AS



Sverre Sletten
Rutesjef regionale ruter