

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 14.10.2013
Deres dato 12.09.2013
Vår referanse TL
Deres referanse 13/541

LUFTHAVNAVIGIFTER FOR AVINORS LUFTHAVNER I 2014 - HØRING

Det vises til høringsbrev av 12.09.2013 vedrørende lufthavnavgifter for Avinors lufthavner i 2014. NHO Luftfart har noen innspill til forslaget fra Samferdselsdepartementet.

Sikkerhetsavgift

NHO Luftfart er innforstått med at denne avgiften skal være kostnadsrelatert, og at kostbasen for 2014 må justeres med tidligere års underdekning. Vi har ikke noe informasjon som gjør det mulig å overprøve de tallanslagene som foreligger, og vi har heller ingen konkrete bemerkninger til anslag for trafikk/volumendringer i passasjertallene som er lagt til grunn. Vi vil imidlertid bemerke at samlet kostbase for 2014 for sikkerhetsavgiften er høyere angitt i tabell 2 enn i tabell 3.

Som NHO Luftfart har bemerket tidligere øker de samlede kostnadene for sikkerhetstjenester i norsk luftfart. Avinor har tidligere gitt uttrykk for at kostnadsveksten skal stoppe, og ny teknologi og mer effektive driftsformer skal bidra til effektivisering. Så langt har vi ikke sett resultater av dette, og vi etterlyser således en samlet strategi for hvordan effektiviteten kan styrkes. Spesielt mener vi at Avinor, i tett samspill med Luftfartstilsynet, må vurdere forenklete og mer rasjonelle driftsrutiner for sikkerhetskontroll på mindre flyplasser i Norge uten at dette kommer i konflikt med gjeldende regelverk. Eksempelvis mener vi at det åpenbart må foreligge samordningsmuligheter mellom innsjekk, bakkehåndtering og sikkerhetskontrollen. På flyplasser med få daglige anløp bør det også være mulig med mer fleksible arbeidstidsordninger.

NHO Luftfart har også tidligere tatt opp at sikkerhetskontrollen prinsipielt sett gjelder allmenn samfunnsikkerhet, og således i større grad bør finansieres over statsbudsjettet, og ikke gjennom avgifter fra de flyreisende. I en rekke andre land blir slike forebyggende sikkerhetstiltak organisert som en offentlig virksomhet og/eller finansiert av offentlige myndigheter. Ulike ordninger for dette kan skape forskjellige rammevilkår for luftfartsvirksomheten fra land til land. Vi henstiller om at dette tas med i det videre arbeidet med utvikling av sikkerhetskontrollen på norske flyplasser.

Start – og passasjeravgift

NHO Luftfart mener at det er riktig å redusere startavgiftens andel av lufthavnavgiftene, og slik sett er det et fornuftig grep at denne holdes uendret for 2014. Vi mener imidlertid at det kan argumenteres for at denne bør reduseres spesielt siden det fortsatt forventes vesentlig trafikkvekst og økning i de kommersielle inntektene, jf nedenfor. Vi støtter ellers at det såkalte bunnfradraget holdes uendret. Vi har ikke grunnlag for å kommentere økningen for offshoretrafikken, men forutsetter at dette er relatert til reelle kostnader for helikoptertrafikken på kontinentalsokkelen.

Når det gjelder forslaget til endringer i passasjeravgiften for 2014 har vi en del bemerkninger. Samferdselsdepartementet viser til at det er meddelt til ESA at innlands- og utlandsavgiften skal harmoniseres i 2015. Vi har vondt for å se beveggrunnene for dette.

Slik vi oppfatter det har Samferdselsdepartementet selv argumentert sterkt for at det er grunnlag for å holde passasjeravgiften høyere på utland enn på innland, noe NHO Luftfart er helt enig i. TØI har i rapport 1100/2010 dokumentert at kostnadsgrunnlaget for passasjeravgiftene for hhv innland og utland er forskjellige. I tillegg er det i våre øyne åpenbart at servicenivå/tjenester på flere områder er ulike, i tillegg til at alle utenlandsreisende må underlegges tollkontroll. Selv om det siste teknisk sett er knyttet til ankomst (altså ikke ved avreise slik som passasjeravgiften) utgjør det likevel en naturlig kostnad knyttet til alle reiser utenlands. I tillegg vil det bemerkes at passasjeravgiften på innland blir pålagt merverdiavgift, noe som gjør at den faktiske avgiftsbelastningen blir høyere på innland enn på utland.

I brev av 23.10.2013 fra Samferdselsdepartementet til ESA forstår vi det slik at Norge ikke har akseptert de argumenter og innsigelser ESA har til gjeldende prisdifferensiering. Det sies blant annet at "The Norwegian Government is able to support some of the arguments, others we find inconclusive or hard to concede to". Videre sier departementet at etter å ha meddelt at man vil fjerne avgiftsforskjellene at "This step should not be interpreted as an acceptance of any particular arguments in the letter from the Authority". NHO Luftfart er derfor undrende til at departementet likevel vil avvikle dagens system. Dette kommer også i et merkelig lys når flere andre EU/EØS land opererer med samme type differensiering av avgiftene mellom innland og utland. Dersom dette forslaget blir stående betyr det at norske selskaper blir pålagt en relativt større andel av avgiftsbelastningen, og for 2014 vil anslagsvis 25 millioner kroner overføres fra utenlandske selskaper til norske flyselskaper. Vi finner det besynderlig at departementet ønsker å legge en større del av avgiftsbelastningen på norske flyselskaper og det innenlandske flyrutesystemet – uten at det finnes noen god grunn for dette.

NHO Luftfart vil derfor primært foreslå at økningen i passasjeravgiften innland reduseres til 2 kr (halvparten av forslaget), og at reduksjonen på utland reduseres tilsvarende dette. Dernest vil vi foreslå at departementet gjennomgår forutsetningene for avgifts-settingen for 2015 i nært i samspill med bransjen med sikte på å opprettholde en differensiering som reflekterer kostnads- og serviceforskjeller

mellom terminaltjenester på innland/utland. Vi ser ingen grunn til at vi i Norge på grunnlag av tentative argumenter fra ESA, som Norge heller ikke er enig i, skal legge om avgiftssystemet til ugunst for norske flyselskaper. Vi anmoder om at dette tas med i de konsultasjonsprosesser som skal iverksettes for 2015.

Trafikkvekst og inntektsrammer

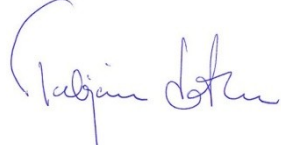
NHO Luftfart ønsker også å kommentere de forutsetningene som er lagt til grunn for trafikk- og inntektsvekst for neste år. Totale lufthavnsavgifter foreslås økt med 2,2 %. Med forventet vekst både i antall passasjerer og flybevegelser vil den samlede inntektsveksten for 2014 bli 4,6 %. Departementet sier i høringsbrevet "at selskapet har behov for denne inntektsøkningen". Det er helt umulig for høringsinstansene å vurdere dette. Vi merker oss imidlertid at ingen forbedringstiltak i selskapet er omtalt, men at det er anskueliggjort store investeringer fremover. Vi minner om at større investeringer ikke skal pre-finansieres, men vi har ingen forutsetninger for å vurdere om så er tilfelle. Likeså har Avinor ved flere anledninger signalisert økt satsing på kommersielle prosjekter, og anskueliggjort en større vekst i kommersielle inntekter. Dette vil etter vår vurdering tilsi at lufthavnavgiftene samlet kan reduseres. Med en samlet inntektsvekst for Avinor som høyst sannsynlig ligger godt over 4,6 % bør det være realistisk å få til en realnedgang i lufthavnavgiftene.

Etter NHO Luftfarts vurdering bør lufthavnavgiftene settes etter en modell lik KPI – X. Dersom en slik modell hadde vært anvendt for 2014 ville økningen i avgiftene blitt noe lavere enn departementets forslag. En lavere vekst/reduksjon bør i så tilfelle realiseres på startavgiften, i tillegg til at harmoniseringen av passasjeravgiften innland/utland begrenses. Vi ønsker for øvrig å komme nærmere tilbake til modell for fastsetting av inntektsrammer/avgifts rammer i tilknytning til høringen av forskriftsutkastet om fastsetting av avgifter for bruk av lufthavner.

Avslutning

NHO Luftfart ber om at bransjens innspill på forslaget for lufthavnavgifter 2014 tas hensyn til, og vi står gjerne til tjeneste dersom det er behov for mer informasjon i saken.

Med hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Administrerende direktør

Kopi: Avinor