

MOTTATT

16 OKT 2013



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Mobil +47 95717945

e-post ove.myrold@sas.no

om.oslaz.takst14.001

08. oktober 2013

Lufthavnavgiftene for Avinors lufthavner 2014, tilbakemelding fra SAS.

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 12. september 2013 med utkast til forskrift om avgiftene på lufthavnene til Avinor AS for 2014.

Begrunnelse for avgiftsfastsettelsen

Samferdselsdepartementet vurderer at Avinor har behov for en inntektsøkning fra lufthavnsavgiftene på 4,6%. Samtidig har ikke departementet nevnt noe om effektiviseringer av Avinor, eller om de inntektsøkninger som forventes på den kommersielle siden (dutyfree, parkering, servering, etc.). Tidligere har Avinor selv sagt at de arbeider for at inntektene fra sistnevnte virksomheter skal økes relativt mer enn fra lufthavnsavgiftene. Legges nevnte ambisjoner til grunn, vil følgelig inntektene til Avinor øke med mer enn 6 % i 2014. Prisstigningen forventes å ligge under 2 %.

Parallelt med dette har Avinor varslet en økning i avgiftene for inndekning av lufttrafikk-tjenesten (enroute- og TNC avgiften) på mellom 7 og 8 %. Dette gir et samlet bilde av en avgiftsøkning i Norge for neste år som er dramatisk for flyselskapene.

SAS finner det meget urovekkende at Avinor gis anledning til så mye høyere avgiftssatser og dermed påfører flyselskapene økte kostnader. I foreliggende forslag legges sogar i praksis all avgiftsøkning på de norske flyselskapene. Dette kommer som et resultat av at departementet på egen hånd har endret på Avinors forslag til avgifter for 2014. SAS finner en slik praksis meget kritikkverdig, da vi ikke har fått ta del i en slik prosess.

SAS mener av dette at foreliggende avgiftsforslag ikke er rettfærdiggjort med relevant dokumentasjon.

Om de enkelte avgiftssatsene.

Sikkerhetsavgiften

Kostnadsbasen for sikkerhetsavgiften går opp med 4,65 % når en ikke medregner over-/underdekning fra foregående år. Samtidig forventer Avinor en passasjervekst på 2,34 %. En så stor økning i kostnadsbasen stiller vi oss undrende til, all den tid at en så liten passasjerøkning normalt ikke vil gi tilsvarende økning i kostnaden i sikkerhetskontrollene. Disse er jo i det alt vesentlige dimensjonert for større trafikk.

SAS mener at det gjøres for lite for å holde disse kostnadene nede. Til sammenligning ligger nå sikkerhetsavgiften langt over tilsvarende avgift i Sverige og Danmark.

Startavgiften

Startavgiften foreslås holdt uendret. SAS er glad for at avgiften ikke foreslås økt, som vi ble forespeilet i et tidlig møte med Avinor denne våren. Imidlertid mener vi at det er mulig for Avinor å senke denne satsen, slik at norske lufthavner blir mer konkurransedyktige på pris i forhold til våre naboland. Eksempelvis viser en sammenligning av avgiftene for en Boeing 737-800 at startavgiften hos Avinor er henholdsvis 31 og 37 prosent høyere enn på Kastrup og Arlanda.

SAS har tidligere støttet at det i 2010 ble innført et bunnfradrag i startavgiften på 6 tonn. Dette ble endret i fjor til 3 tonn, og SAS er glad for at dette opprettholdes. Vi mener at det ikke er nødvendig å fjerne dette bunnfradraget i fremtiden heller.

Passasjeravgiftene

Passasjeravgiften innland foreslås økt med hele 8,5 %, og for utland foreslås en reduksjon på 4,9 %. Dette er ikke et forslag fra Avinor, men en endring som departementet selv har sendt ut på denne høringen. Departementet begrunner dette i at man ikke ønsker å opprettholde en forskjell på innenlands- og utenlandsreiser.

SAS er uenig i en lik passasjeravgift for innland og utland. Vi mener det beviselig er andre kostnader tilknyttet utenlandspassasjerer enn for innlandspassasjerer (større publikumsareal per passasjer, tollkontrollarealer og for non-Schengen passkontrollarealer). I tillegg kommer at det er merverdiavgift for innenlands flyreiser, hvilket ikke er tilfelle for utland. SAS synes det er sterkt beklagelig at man ønsker å gjennomføre dette på bekostning av avgiftene innenlands, som medfører økte kostnader for innenlandspassasjerer og de flyselskapene som betjener det innenlandske markedet. Våre naboland (eksempelvis Sverige) har ikke planer om en slik likebehandling av satsene. Forslaget fra departementet medfører at hele inntektsøkningen for Avinor på ca 90 MNOK fra de ikke-kostnadsbaserte avgiftene påføres de tre norske flyselskapene som økte kostnader. Hva slags luftfartspolitikk signaliseres ved dette?

Oppsummering

SAS mener foreliggende forslag til lufthavnavgifter for 2014 må endres, og at det samlede nivå i start- og passasjeravgiftene helst bør reduseres, og som minimum må frys på dagens nivå. SAS mener det viktigste er at startavgiften reduseres. Videre mener vi at passasjeravgift innland ikke kan økes så mye som foreslått.

Økningen i provenyet til Avinor er etter vår mening ikke godtgjort og er ubalansert i forhold til den økonomiske situasjon flyselskapene befinner seg i.

SAS stiller seg villig til å diskutere våre kommentarer og forslag med departementet om ønskelig.


Vennlig hilsen
Scandinavian Airlines System

Ove Myrøld
Vice President Public Affairs and Infrastructure