

Oslo, 13-09-12

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Att: Trond Kråkenes.

Svar på Høring – Lufthavnavgifter for Avinors lufthavner 2013.

BARIN – Board of Airline Representatives in Norway er en bransjeorganisasjon for ruteflyselskapene. Det er for tiden 26 medlemmer (utenlandske og norske flyselskap) og majoriteten av disse opererer flyruter til/fra og innen Norge. Medlemmene i BARIN står for en vesentlig andel av flytrafikken på Avinors lufthavner.

Høringsprosess:

Det er med tilfredshet at BARIN registrerer myndighetenes tidsplan og forslag til lufthavnavgifter for 2013, i det store bildet gjenspeiler tidligere innspill fra BARIN og andre organisasjoner som representerer luftfarten.

Generelle kommentarer:

Sikkerhetsavgiften foreslås økt med 1,85%, i samsvar med forventet kostnadsøkning i de kontraktfestete timepriser, som samlet vil utgjøre 1150 million NOK, hvilket medfører det høyeste avgiftprovenyet noensinne.

Sikkerhet er pr i dag brukerfinansiert, her mener BARIN at myndighetene må ta et større ansvar for disse kostnadene, med referanse til en rekke land utenfor Norge.

De økonomiske rammevilkårene som settes av myndighetene for flyselskapene, er avgjørende for hvor og hvordan man vil disponere sine fly. I dagens ustabile globale økonomi blir flykapasiteten satt inn der hvor man får den beste ROI.

Avinors regnskap viser at sikkerhets kostnadene pr passasjer på de mindre flyplassene er markant høyere enn på de større flyplassene, her må myndighetene ta ansvar.

Start- og landingsavgiftene er regulert gjennom EUs Transparency Directive, følger myndighetene denne EU forordningen, gjennom ratifiseringen via EØS avtalen? Disse lufthavnavgiftene skal kun dekke faktiske kostnadene og ikke fremtidige investeringsbehov.

BARIN ber myndighetene redegjøre for dette og primært holde start- og passasjersavgiften nominelt uendret, dvs iht KPI pr Juni 2012 på 0,2%.

Bunnfradrag på startavgiften, BARIN ser ingen grunn til å endre på det.

Fast MTOW på den enkelte flytype, det kan bli en utfordring for flyselskaper som operere med wide-body maskiner. Denne type store fly har en rekke forskjellige versjoner av samme type og det er viktig at selskapene ikke betaler mer enn faktisk MTOW, uansett hvilken versjon som benyttes.

Flysikringsavgifter, BARIN tar det for gitt at norske myndigheter oppfyller EUs langsiktige mål på dette området.

Avslutning.

BARIN ser frem til at departementet tar våre bemerkninger ad-notam. Norske myndigheter må legge til rette for at rammevilkårene for internasjonal og nasjonal luftfart er konkurransedyktige.

Reisevolumene både utenlands og innenlands er meget positive for Norge sin del og genererer store inntekter for Avinor og staten. Denne utviklingen kan fortsette om de riktige grepene gjøres av myndighetene.

Konkurransedyktige rammebetingelser vil sørge for en bærekraftig luftfart både innenlands og internasjonalt og til glede for både myndighetene og den norske forbruker.

BARIN stiller seg til rådighet ovenfor myndighetene om det er ønskelig å diskutere problemstillingene nærmere.

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, Iberia, Icelandair, KLM, Lao Airlines, LOT-Polish Airlines, 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.