

MOTTATT

18 SEPT 2012



Scandinavian Airlines

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Mobil +47 95717945

e-post [ove.myrold@sas.no](mailto:ove.myrold@sas.no)

om.oslaz.takst13.001

14 september 2012

### **Lufthavnavgiftene for Avinors lufthavner 2013, tilbakemelding fra SAS.**

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 5. juli 2012 med utkast til forskrift om avgiftene på lufthavnene til Avinor AS for 2013.

#### **Avgiftsnivået relatert til trafikkutviklingen**

Foreliggende forslag innebærer en samlet satsøkning for lufthavnene på rundt 1,8 prosent sammenliknet med 2012. Med den trafikkutvikling Avinor legger til grunn, vil trafikkinntektene gå opp med hele 5,04 %. Imidlertid sies det ikke noe om fra hvilket trafikknivå dette måles. Avinors trafikk hittil i 2012 ligger langt over det som lå til grunn ved forrige avgiftsfastsettelse. Per august 2012 er passasjertrafikken nesten 6 % høyere enn foregående år, og antallet flybevegelser 4,0 % høyere. Dette er det dobbelte av hva som ble lagt til grunn ved fastsettelsen av avgiftene for 2012. Følgelig er utgangspunktet for trafikkinntekter allerede langt over det som forutsettes i høringsbrevet med passasjervekst på 4,22 % for 2013. Vi ser atter en gang at forutsetningene for avgiftsvurderingene er misvisende i forhold til faktisk trafikkutvikling.

#### **Begrunnelse for avgiftsfastsettelsen**

Det er lenge siden EU vedtok direktiv om lufthavnsavgifter (Direktiv (EF) nr 12/2009). Dette direktivet fastsetter blant annet en rekke krav til dokumentasjon og prosess knyttet til endringer av lufthavnsavgifter. Et helt sentralt prinsipp er at grunnlaget for satsendringer i lufthavnavgiftene skal dokumenteres. SAS finner det oppsiktsvekkende at departementet ikke har noen begrunnelse for de satsendringene som foreslås for passasjer- og startavgiften. Selv om ikke Norge har formelt implementert dette direktivet i norsk rett, ser vi det som beklagelig at man ikke følger prinsippene likevel. Vi vil her også vise til ICAOs "principles of transparency, meaningful consultation and cost relatedness," som Norge uansett skal følge. Høringsdokumentet mangler finansiell informasjon som kan rettferdiggjøre en endring, så som historiske data og prognoser for kostnader, inntekter og trafikk.

Avinor har tidligere vist til betydelige fremtidige investeringsbehov, men SAS vil minne om at lufthavnavgiftene skal dekke faktiske kostnader ved de tjenester som til enhver tid tilbys flyselskapene. Forhåndsinnkreving av avgifter vil bryte med ICAOs retningslinjer og EUs regelverk på området.

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

### **Sikkerhetsavgiften**

SAS påpekte i fjor at satsen på sikkerhetsavgiften for inneværende år ville gi en alt for stor overdekning. Dette viste seg å holde stikk, og satsen er midlertidig redusert for at man skal komme ned på tilnærmet nullnivå. SAS er redd for at man nok en gang legger for lav trafikk til grunn, ref. trafikken så langt i år, slik at det på nytt blir en overdekning. Vi kan ikke se at flyselskapene nok en gang skal forhåndsbetale inn til Avinor. For øvrig viser vi til omtalen av sikkerhetsavgiften i høringssvaret fra NHO Luftfart.

### **Startavgiften**

Startavgiften foreslås nok en gang økt, til tross for at flyrelaterte lufthavnavgifter i Norge er blant de høyeste i Europa. I en oversikt fra IATA kommer det klart fram at Avinors flyrelaterte avgifter på lufthavnene ligger i gjennomsnitt 50 % over tilsvarende i CPH, ARN og HEL, OSJs nærmeste konkurrerende lufthavner. Samtidig etterspør departementet og Avinor forslag til hvorledes man kan gi incentiver til økt internasjonal trafikk. SAS har et klart svar på dette; avgiftssatsene for flyrelaterte avgifter må ned.

SAS registrerer at Avinor ser ut til å kunne imøtekomme kravene i ytelsesplanen for fysikringstjenestene. Noe av dette skyldes økt trafikk, noe skyldes effektiviseringer. SAS har derfor vanskelig for å forstå hvorfor ikke samme effekter kan oppnås for startavgiften. SAS ser heller at startavgiften for 2013 går *ned*, enn opp som foreslått.

SAS har tidligere støttet at det i 2010 ble innført et bunnfradrag i startavgiften på 6 tonn. Bakgrunn for dette var innføringen av TNC-avgiften som ville gi store avgiftsøkninger for de mindre flyene om en ikke fant kompensierende tiltak. Departementet ber høringsinstansene om vårt syn på dette nå.

For flyselskapet SAS vil en halvering som illustrert som Alternativ b medføre en avgiftslette på ca 4 MNOK. Imidlertid vil det samme alternativet gi en avgiftsøkning for Widerøe på hele 14 MNOK. Følgelig vil SAS konsernet få en ytterligere avgiftsøkning på 10 millioner kroner dersom alternativ b innføres. Samtidig vil avgiftsendringen i forhold til våre konkurrenter være til gunst for SAS konsernet.

Widerøes virksomhet kan stå foran økte avgifter i løpet av få år som følge av forutsatte endringer av justeringsfaktoren på TNC-avgiften. SAS kan derfor ikke akseptere at verdien av bunnfradraget på startavgiften reduseres, da dette vil utgjøre en ytterligere forverring av avgiftsvilkårene for spesielt flyginger i distriktene.

Når det gjelder spørsmålet om sertifisert vektkategori (MTOW) er vi enig i at man tilstreber like konkurransevilkår for de ulike flyselskaper, slik at ingen kan operere med en lavere avgift med lik sertifisering.

### **Passasjeravgiftene**

Passasjeravgiften innland foreslås økt med 4,4 %, og for utland med 3,8 %. Begge avgiftsendringer er ubegrunnet, ref. våre kommentarer ovenfor. Konsumprisindeksen ser ut til å kunne bli på mellom 0,2 og 0,4 %, og følgelig er det uansett en alt for høy

avgiftsøkning i det foreliggende forslaget. SAS prioriterer reduksjon i startavgiften fremfor tilsvarende i passasjeravgiftene, ref. dagens høye nivå på de fly-relaterte avgiftene. Imidlertid mener vi en ubegrunnet økning som dette ikke kan forsvares.

### **Oppsummering**

SAS mener foreliggende forslag til lufthavnavgifter for 2013 må endres, og at det samlede nivå i start- og passasjeravgiften helst bør reduseres, og som minimum må frys på dagens nivå. SAS mener det viktigste er at startavgiften reduseres.

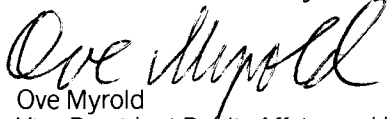
Økningen i provenyet til Avinor er etter vår mening ikke godtgjort og er ubalansert i forhold til den økonomiske situasjon flyselskapene befinner seg i.

For øvrig viser vi til høringsvaret fra NHO Luftfart, hvor vi spesielt vil peke på det som omhandler konsultasjonsprosessen. Vi er enig med NHO Luftfart i at dagens prosess er alt for dårlig.

SAS stiller seg villig til å diskutere våre kommentarer og forslag med departementet om ønskelig. For øvrig viser vi også til høringsvaret fra Widerøe.

Vennlig hilsen

Scandinavian Airlines System



Ove Myrøld  
Vice President Public Affairs and Infrastructure