

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Fornebu, 14.9.2012

Lufthavnavgifter for Avinors lufthavner 2013

Vi viser til departementets brev av 5.7.2012 om forslag til lufthavnavgifter for Avinor AS for 2013, ref. 11/1682.

Avgiftsnivået og trafikkutviklingen

De seneste årene har det gjentatt seg at Avinor-avgiftene har vært foreslått økt med utgangspunkt i en svakere trafikkutvikling enn den faktiske. Konsekvensen av dette blir lett at Avinors trafikkinntekter øker mer enn tilstrekkelig bare på grunn av den volumveksten Avinors kunder skaffer til veie, slik at satsøkninger da ikke skal være nødvendige – eller i det minste holdes lavere enn foreslått.

Dette synes å gjenta seg også med avgiftsforslaget for 2013, som 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 % 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 – det er overveiende sannsynlig at Avinors trafikkinntekter for 2013 vil økte langt mer enn forutsatt, og dermed langt mer enn nødvendig, dersom avgiftsforslaget blir stående.

Begrunnelse for avgiftsøkninger

Vi viser til EUs direktiv om lufthavnsavgifter (Direktiv (EF) nr 12/2009), som fastsetter krav til dokumentasjon og prosess knyttet til endringer av lufthavnsavgifter. Et helt sentralt prinsipp er at grunnlaget for satsendringer i lufthavnsavgiftene skal dokumenteres. Widerøe er på denne bakgrunn forbauset over at departementet uten begrunnelse foreslår å øke passasjer- og startavgiften. Selv om dette direktivet ikke er formelt implementert i norsk rett, er det etter vår mening ingen grunn til ikke å følge prinsippene i direktivet. Her viser vi også til ICAOs ”principles of transparency, meaningful consultation and cost relatedness,” som Norge uansett skal følge. Høringsdokumentet mangler informasjon som kan rettferdiggjøre en økning, så som historiske data og prognoser for kostnader, inntekter og trafikk.

Sikkerhetsavgiften

Med bakgrunn i høringsforslagets åpenbart forsiktige trafikkprognoser, må vi legge til grunn at den foreslåtte justeringen av sikkerhetsavgiften skjer til et for høyt nivå, dvs. flyselskapene blir igjen å låne

penger til Avinor. Dette kan ikke være meningen, og vi ber om at justeringen tilpasses en mer reell trafikkutvikling.

Startavgiften

Vi registrerer at startavgiften uten begrunnelse foreslås økt, til tross for at flyrelaterte lufthavnavgifter i Norge er blant de høyeste i Europa. Vi krever at startavgiften i stedet settes ned.

Widerøe er forbauset over at departementet på eget initiativ tar opp spørsmålet om å redusere eller fjerne bunnfradraget i startavgiften. Departementet antas å være kjent med at koeffisienten for fastsetting av TNC-avgiften over tid skal senkes fra 0,9 til 0,7, hvilket de påfølgende årene vil medføre ekstraordinær avgiftsøkning for våre flytyper. Vi finner det da helt urimelig at vi skulle rammes dobbelt ved også å bli fratatt bunnfradraget som ble innført nettopp for å avdempe de i utgangspunktet distriktsskadelige effektene av TNC-avgiften.

Dersom bunnfradraget reduseres/avvikles, vil konsekvensene bli alvorlige for Widerøe og følgen vil automatisk måtte bli prisøkninger og/eller rutekutt på våre kommersielle distriktruter, samt reforhandlingskrav på anbudsrutene. Bare en endring av bunnfradraget til 3 tonn kombinert med startavgift på 67 kr per overskytende tonn, vil gi Widerøe en ekstraordinær avgiftsøkning på 14 mill kr. Beløpet vil anslagsvis dobles om fradraget i neste runde ble helt fjernet, og oppå der igjen vil komme negativ effekt av TNC-koeffisienten reduseres. Vi kan ikke forestille oss at departementet vil gjennomføre et så distriktsskadelig tiltak.

Widerøe krever således at bunnfradraget beholdes uendret for 2013, og ber i tillegg departementet legge til rette for at bunnfradraget deretter økes i takt med endring i TNC-koeffisienten.

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

Passasjeravgiften

Passasjeravgiften innland foreslås økt med 4,4 %, og for utland med 3,8 %. Også disse avgiftsendringene er ubegrunnet, ref kommentarene foran, og i tillegg langt over konsumprisindeksen hvilket i seg selv må være grunn til at økningene droppes.

Avslutning

Widerøe mener at det samlede nivå i start- og passasjeravgiften primært må reduseres, subsidiært fryses på 2012-nivå. I tillegg er det spesielt viktig at verdien av bunnfradraget på startavgiften ikke reduseres. Økningen i provenyet til Avinor er etter vår mening ikke godtgjort, og fremstår ubalansert i forhold til den økonomiske situasjon flyselskapene befinner seg i.

Vi viser ellers til høringssvaret 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.

Vi viser for øvrig til høringsuttalelsen fra SAS.

Vi står til tjeneste dersom departementet ønsker nærmere drøfting om avgiftene for 2013.

Med vennlig hilsen
WIDERØE'S FLYVESELSKAP AS

Sverre Sletten
Rutesjef regionale ruter