

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Fornebu, 11.11.2009

Takstregulativet 2010

Vi viser til departementets brev av 15.10.2009 om forslag til takstregulativ for 2010 for Avinors virksomhet.

Widerøe finner det oppsiktsvekkende at departementet foreslår avgiftsøkning all den stund Avinors styre anbefaler avgiftsfrys med henvisning til bransjens situasjon. Spesielt ille er det at økningen på innland er opp mot 6 %, dvs. ca 4 ganger forventet prisstigning. Departementets høringsforslag kan ikke aksepteres, og det vil ha konsekvenser for rutetilbud og billettpriser i distriktene om det skulle bli gjennomført.

Flyselskapene opplever nå kraftige endringer i etterspørselsmønsteret, ved at så vel trafikkvolum som enhetsinntektene er under kraftig press. Dette startet høsten 2008 da finanskrisen kom, og har tiltatt gjennom 2009 etter hvert som store deler av næringslivet har strammet inn sin reisepolitikk.

De norske flyselskapene rapporterer om kraftige reduksjoner i yelden (inntekt per passasjerkm) i 2009, og undersøkelser fra reisebyråbransjen viser store frafall i trafikkinntektene til flyselskapene. Eksempelvis fremgår det av artikkel i Finansavisen 14.10.2009 (dagen før departementet sendte ut sitt forslag om avgiftsøkning) at Statoil har 30 % reduksjon i sitt reisebudsjett og at reisebyrået HRG Nordic rapporterer om at forretningskundene på norsk innenriks betaler 18,8 % mindre for flyreiser i tredje kvartal 2009 sammenlignet med samme periode i 2008.

For flyselskapene er det tvingende nødvendig å møte denne endrede etterspørselen med å senke kostnadene kraftig. Vi må da i utgangspunktet forvente at Samferdselsdepartementet og Avinor bidrar ved å senke avgiftene, slik flere andre land gjør. Det er i denne forbindelse et steg i riktig retning at Avinor gikk fra sitt opprinnelige forslag fra før sommeren om å øke avgiftene, og til å foreslå avgiftsfrys. Widerøe vil rose Avinors styre for denne tilpasningen til flyselskapenes nye virkelighet.

Desto mer uakseptabelt blir det da at departementet likevel foreslår avgiftsøkning som for Widerøes del faktisk blir større enn det opprinnelige forslaget som Avinor nå har gått fra. Vi får en avgiftsøkning på våre kommersielle distriktsruter på hele 6 %, og på anbudsrutene 5 % (som i tilfelle vil bli krevd kompensert i anbudsavtalene). I sum utgjør denne økningen 16 mill. kroner på årsbasis. Vi er også kjent med at samlet avgiftsøkning for selskapene på norsk innenriks utgjør så mye som 130 mill. kroner årlig. I tillegg til at vi dermed rammes på distriktsrutene, blir også tilknytningstrafikken mellom kortbanenettet og stamrutenettet rammet ved at særlig de lange stamrutene får store avgiftsøkninger. En eventuell tilskuddskompensasjon på anbudsnettet blir beskjeden i forhold til de samlede effektene for flyselskapene innenlands – langt de fleste passasjerene reiser jo på kommersielle ruter.

Det er ingen mulighet til å ta kostnadsøkningene inn i form av økte billettpriser, dette som følge av den nevnte endring i våre kunders reiseadferd sammen med det forhold at våre kunder enten kan velge

å reise sjeldnere eller eventuelt finne andre leverandører dersom flyprisene går opp. Samtidig kan flyselskapene på sin side ikke bytte ut Avinor om Avinors avgifter går opp.

Når departementet foreslår at både hver enkelt flyging skal bli dyrere (underveisavgiften opp 5 %) og det i tillegg skal bli vesentlig dyrere å ta på passasjerer innenlands (passasjeravgiften opp 22 %), motvirker departementet dessuten den muligheten flyselskapene kunne ha hatt til å stimulere etterspørselen ved å senke prisene. Konsekvensen blir alt annet like at flere flyginger blir ulønnsomme – dvs. redusert rutetilbud. Dermed nytter det heller ikke, slik departementets høringsforslag later til å gi inntrykk av, at man gjennom avgiftsøkninger nærmest kan vedta et høyere inntektsnivå til Avinor.

Vi finner heller ikke godtgjort at avgiftene mellom utland og innland skal settes likt. På en rekke områder er det rimelig grunn til å anta at Avinor dimensjonerer utland med høyere standarder per passasjer enn innland, jf. særlig de redegjørelser som er gitt i høringsssvarene fra SAS og NHO Luftfart. Vi krever at Avinor igangsetter et samarbeidsprosjekt med flyselskapene der en skal komme frem til hvilke forskjeller i kostnadsgrunnlaget som faktisk foreligger, før det eventuelt gjøres ytterligere harmoniseringer av avgiftsnivået innland/utland. Her kan også vises til at Sverige normalt har større forskjell innland/utland enn Norge.

Utover det uakseptable i selve avgiftsnivået, må vi også påpeke at høringsforslaget bryter med prinsipper om forutsigbarhet som vi med rimelighet kan kreve. Dette ikke bare fordi vi blir stående overfor et forslag om avgiftsøkning langt utover prisstigningen, men også fordi det er forslag om å gjennomføre økningen på alt for kort varsel. Flyselskapene taper betydelige millionbeløp på allerede solgte billetter for 2010 dersom departementet sent i 2009 vedtar kraftig økning særlig i passasjeravgiften med effekt fra 1.1.2010. Widerøe legger til grunn at dersom departementet mot høringsinstansenes råd fortsatt øker avgiftene, skjer det med minst 3 mnd varsel.

Vi har i våre hørings svar de seneste årene gjentatt behovet for å skille mellom rollene som Avinors prismyndighet og Avinors eier. Når styret som Avinors forutsetningsvis kompetente organ anbefaler avgiftsfrys, og departementet som eier overprøver dette og tar det inn i sin rolle som prismyndighet, kommer vi i en situasjon som tydeligere enn noen gang illustrerer behovet for å skille disse rollene. Vi krever følgelig at det etableres et regime hvor infrastrukturtilbyder (Avinor) og flyselskapene primært konsulterer seg frem til enighet, og bare om enighet ikke oppnås, bringes saken inn for en regulator/prismyndighet som forutsettes å være uavhengig av så vel Avinor og dets eier. Slike løsninger er vanlige i flere andre land, og vi konstaterer at om Norge brukte en slik modell, hadde vi nå hatt enighet om avgiftsfrys og sluppet denne høringsrunden.

Oppsummering

Widerøe kan ikke akseptere de foreslåtte avgiftsøkningene. Vi gjentar vår konklusjon fra fjorårets høring og fra den i forfjor om at avgiftsøkningene fremstår som en invitasjon til økte billettpriser i distriktene – vi inviterer i stedet departementet til å opprettholde Avinors frysforslag, så unngår vi utilsiktede utslag i flytilbudet.

Det vises ellers til vedlegg unntatt offentlighet, samt til høringsssvarene fra NHO Luftfart, SAS og Norwegian.

Med vennlig hilsen
WIDERØE'S FLYVESELSKAP AS

Sverre Sletten
Rutesjef regionale ruter

1 vedlegg (unntatt offentlighet)

