

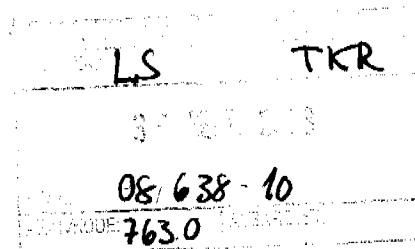


HAUGALANDRÅDET



HAUGESUNDREGIONENS NÆRINGSFORENING

Samferdselsdepartementet
p.boks 8010 Dep.
0030 Oslo



Haugesund, 29.09.08

Høringsuttalelse ifm. Takstregulativ for Avinors lufthavner for 2009.

Vi viser til brev av 20.08.08 fra Samferdselsdepartementet om "Takstregulativ for Avinors lufthavner for 2009. Høringsuttalelse."

Vi vil i denne uttalelsen begrunne hvorfor vi mener det er viktig å beholde den omtalte rabattordningen, som nå foreslås fjernet.

Vi anser ordningen som et viktig incentiv for lavprisselskaper til å kunne opprette ruter ved mellomstore flyplasser i Norge. Den sterke veksten ved Haugesund Lufthavn Karmøy er et godt bevis på det.

Dagens ordning med 90% rabatt på startavgiften utgjør ca. kr. 46 pr. passasjer (ref. Avinor/dept. brev). Når vi vet at den siste tids økning i oljeprisen/flydrivstoff representerer ca. kr 70-80 i merutgifter pr passasjer, så sier det seg selv at dette utgjør en dramatisk prisøkning for et lavprisselskap som gjerne har en gjennomsnittspris pr.sete på rundt kr.300.

Det er i praksis lavprisselskapene som står for veksten i utenlandstrafikken fra Haugesund. Vi har ikke lykket å få norske selskaper som SAS eller Norwegian til å satse på en stamruteflyplass som Haugesund. Disse selskapene konsentrerer så å si alle sine utenlandsruter om hovedflyplassene, som har opplevd en rekordstor vekst de siste årene.

Etter vår mening må statlige flyplasser kunne tiltrekke seg utenlandske lavprisaktører på lik linje med resten av Europa. Lavprisselskapene står for nærmere 40% av passasjertrafikken og er store "turistdistributører". En ny ordning med opptrapping over år vil ikke være det samme, fordi langsiktige avtaler og resultater fordrer stabile vilkår.

Norge har i dag blant Europas høyeste lufthavnavgifter, og det er en betydelig negativ konkurransefaktor.

Haugesund Lufthavn Karmøy er en "marginal flyplass" som jobber for å bli lønnsom og som er uhyre viktig for det lokale og internasjonalt rettede næringslivet. I tillegg er det satt i gang en sterk destinasjonssatsing, hvor midlene er mangedoblet på få år. Dette har vært mulig på grunn av støtten fra det regionale næringsliv og den langsiktige strategien som nå ligger til grunn for satsing på sommer- og vinterturisme.



HAUGALANDRÅDET

Hva er så argumentene for å fjerne rabattordningen?

Slik vi har forstått det ønsker nå Departementet å fjerne ordningen fordi dept. opplever et påtrykk fra NHO Luftfart.

Dette mener vi er feil av følgende årsaker:

1. Departementet mener selv at denne ordningen ikke er ulovlig. Departementet hevder selv at ordningen ikke bryter EU's vilkår til statsstøtte mht. selektivitetskriteriet og forstyrrelse av konkurransekriteriet (brev 10.06.08 s. 4). Den er igangsatt ut fra rene kommersielle vurderinger, (brev 10.06.08 s.2 og 3) Videre mener dept. at ordningen er igangsatt før inngåelse av EEA-avtalen.

2. ESA har nå ordningen til vurdering. Vi mener det må være viktig for alle parter å få avklart ESAs mening i denne saken. Dette vil ha stor betydning for hvilke virkemidler Avinor kan ta i bruk for å stimulere til ny trafikk. Eksempelvis om det er anledning til å ha en prisdifferensiering på Avinors lufthavner.

3. Det er uttalt fra statssekretær Solbakken at ordningen ikke virker ut fra rene kommersielle betraktninger. Ved Haugesund Lufthavn Karmøy har vi bevist at ordningen virker.

At dette ikke er tilfelle ved andre lufthavner skyldes blant annet at disse flyplassene ikke har tilstrekkelig infrastruktur eller passasjergrunnlag for å lykkes.

Ordningen er økonomisk gunstig for flyplassen og således også for Avinor (ref. pkt 5.4 i brev av 10.06.08). Antall reisende har økt kraftig, eks. har tallet på utenlandspassasjerer økt fra 125.000 i 2002 til nærmere 140.000 i 2008.

4. Konkurransetilsynet støttet ordningen i sin konklusjon i 2002, i forbindelse med en klagesak fra Stavanger Næringsforening. Tilsynet var da klar på at dette var et riktig tiltak i retning av å differensiere prisingen på Avinors lufthavner, og at det igjen ville øke mulighetene for bedre utnyttelse og lønnsomhet.

Erfaringen fra de siste årene viser at trafikkutviklingen ved Haugesund Lufthavn Karmøy ikke har hatt negative følger for trafikkutviklingen ved Stavanger og Bergen lufthavn. Vår trafikk utgjør ca. 5 prosent av trafikken ved disse lufthavnene.

5. Avinor har en 15 års avtale med det regionale lufthavnsselskapet som gjennom regional kapital har bidratt til en rullebaneforlengelse til ca. kr. 100 millioner. De nye utenlandsrutene er av stor betydning for regionens næringsliv. Et forutsigbart rutenett er viktig for å stimulere til videre vekst i regionen.

6. Det vil etter vår mening være et stort tilbakesteg dersom ordningen fjernes. En bør heller vurdere ytterligere incentiver for å gjøre denne type lufthavner enda mer attraktive for internasjonale lavprisaktører. Ref. suksessen ved Torp og mange flyplasser i Sverige og Finland.



HAUGALANDRÅDET

Vi finner det også underlig at Avinor bidrar med betydelige beløp til ruteutvikling ved de største flyplassene. Hovedutfordringen er å få økt denne type trafikk ved de mellomstore lufthavnene, for derigjennom å kunne oppnå store gevinster både økonomisk, miljømessig og for verdiskapningen i turistnæringen. Erfaringer fra Sverige viser at det er nettopp dette som skjer.

7. Vi vil også presisere at det ikke medfører riktighet at ordningen bare gjelder for *en* rute ved Haugesund Lufthavn Karmøy. Det riktige er at det er tre ruter som omfattes av ordningen i dag; London, Bremen og København.

Det er heller ikke riktig, slik NHO Luftfart hevder, at ca. 50 prosent av passasjerene ved Haugesund Lufthavn kommer fra Bergen og Stavanger, og Stord. Avinors reisevaneundersøkelse, som det refereres til, viser en betydelig lavere andel.

Avslutningsvis vil vi minne om at Haugesund Lufthavn Karmøy er en svært viktig del av samferdselsstrukturen i Haugesund-regionen. Et godt utviklet og forutsigbart rutenett til utlandet betyr svært mye for et dynamisk og internasjonalt rettet næringsliv og for kampen om å kunne trekke til oss økt kompetanse. Vi har vist at vi gjennom omtalte ordning har kunnet generere ny trafikk, og vil sterkt anbefale at den videreføres til beste for regionen- og Avinor.

Vennlig hilsen

for
Haugalandrådet

K. Tormod Karlsen
Daglig leder Haugalandrådet

for
Haugesundregionens Næringsforening

Egil Severeide
Adm.dir. Haugesundregionens Næringsforening