

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Vår dato  
Deres dato  
Vår referanse  
Deres referanse

26.02.2007  
15.01.07  
sa  
06/910-TKR

27 FEB 2007	06/910-23
LS	7630
TKR	AVSKREVET

## Høring til Avinors takstregulativ for 2007 - økning i den fastsatte securityavgiften

NHO Luffart viser til ovennevnte høring. Det var med undring vi mottok denne høringen bare tre uker etter at takstregulativet for 2007 var fastsatt. NHO Luffart var gjennom arbeidet i Avgiftsforum orientert av Avinor allerede 7. desember 2006 om at en avgift på kr. 40 per pax ikke lenger dekker de reelle kostnadene, og at det var snakk om å øke avgiften. Dette har NHO Luffarts medlemmer i Avgiftsforum satt seg sterkt i mot. Da dette avgiftshoppet ikke kom i det fastsatte takstregulativet for 2007, forutsatte vi at denne avgiftsøkningen likevel ikke ville bli innført.

NHO Luffart har gjentatte ganger bedt om forutsigbarhet og langsiktighet. Håndteringen av takstregulativet for 2007 med totalt fire høringer, er det motsatte av disse kriteriene. Siden dette åpenbart har vært en planlagt økning både fra Avinors og departementets side, finner vi behandlingssprosessen urydding. Fra bransjens side forutsetter vi et avgiftssystem som baserer seg på beregningen av et helårsproveny, og ikke på en beregning som varierer ut over året der en skal ta inn etterslep i ettertid. Dette skaper stor uforutsigbarhet for bransjen.

### Er dette en reell høringssak?

All den tid høringen, overraskende i forhold til tidligere praksis, kom fra SD og ikke fra Avinor, har vi stilt spørsmål ved om dette egentlig er å betrakte som en høring. Formuleringene i høringssbrevet forsterker dette inntrykket. SD sier i klartekst at de forventer at det forventede underskuddet på securitykostnadene skal dekkes inn av Avinor. Andre alternativer enn avgiftsøkning fra i dag 40 kr per pax til kr. 52 per pax er ikke skissert. NHO Luffart har tidligere ytrt bekymring for høringsskissert generelt og ønsker ikke at dette blir undergravd. Både prosess og uttrykksform i denne høringen bidrar til at en får inntrykk av at departementet allerede har bestemt seg, og at høringen derfor er mer av proforma art. Dette finner vi beklagelig.

Vi tar til etterretning den forklaringen vi har fått på hvorfor denne regulatивendringen blir sendt på høring gjennom Samferdselsdepartementet (SD) og ikke fra Avinor som vanlig. Prinsipielt er vi enig med departementet i at en forskrift ikke bør sendes på høring fra et underliggende organ uten myndighetssansvar på det aktuelle forskriftsområdet. Dette har vi da også stilt spørsmål ved i den juridiske betenkningen som vi oversendte departementet 09.11.06. NHO Luffart støtter følgelig den endrede prosessen som nå er iverksatt.

## **NHO Luftfart anbefaler alternativ inndekning**

Avinor budsjett for 2007 ble fastsatt i møte 06.12.06. Like før jul ble takstregulativet for 2007 fastsatt av SD, og SD foretok da en endring i passasjeravgiften for utenlandske passasjerer som innebærer en resultatforbedring for Avinor på 100 millioner kroner i forhold til vedtatt budsjett. NHO Luftfart finner det naturlig at denne beregnede resultatforbedringen dekker inn hovedtyngden av de 144 millioner kronene som SD i høringen forutsetter at Avinor skal dekke inn gjennom at securityavgiften høynes betraktelig.

Securityavgiften er i følge Avinor en kostbasert avgift. NHO Luftfart viser til "single till"-prinsippet som ligger til grunn finansieringen av luftfarten, og vi hadde heller sett at securityavgiften var kostrelatert. NHO Luftfart vil også minne om at for 2005 og 2006 ble det tatt inn 68 millioner kroner for mye i securityavgift fra selskapene i forhold til dette prinsippet om kostbasert avgift. Dette er en kostnad som bransjen har dekket for Avinor, og det kan for eksempel betraktes som et rentefritt lån fra bransjen. For inneværende budsjettår, mener vi følgelig at vi kunne forventet en gjensidighet i forhold til de resterende 44 millioner kronene.

## **Konsultasjonsordningen undergraves**

Samferdselsdepartementet har både muntlig og skriftlig gitt uttrykk for at de ønsker opprettet konsultasjonsordninger mellom Avinor og bedriftene. Dette har vi hatt de siste årene gjennom Avgiftsforum. I Avgiftsforum har Avinor og NHO Luftfart diskutert seg fram til enighet om utformingen av avgiftene. Vedrørende securityavgiften har det vært enighet om at den bør ligge fast i så lange perioder som mulig, og at den skal være så flat som mulig. Dette forslaget til endring i securityavgiften, setter til side denne enigheten mellom Avinor og bransjen. Vi minner også om at i de endringene som nå er i ferd med å bli implementert i EU tilknyttet avgifter, der er konsultasjonsordninger med brukerne et bærende prinsipp.

## **Bransjen vil lide et direkte tap gjennom forslaget**

Et av grunnprinsippene i forskriftsendringer er at de økonomiske konsekvensene skal utredes, jfr. Moderniseringsdepartementets veiledning for saksbehandling. Dette er ikke gjort. For bransjen betyr endringen kombinert med en implementeringstid på under en måned fra fattet vedtak, at dette vil bety et stort tap for bedriftene. I et tidsintervall på ca en måned i forkant er forhåndssalget av billetter til enhver tid mellom 1,8 – 2 millioner billetter. Dette innebærer følgelig et direkte tap for bedriftene som ikke har anledning til å legge inn en forventet avgift i forhåndssalget.

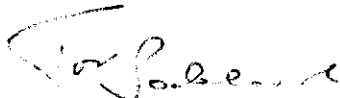
## **NHO Luftfart foreslår**

NHO Luftfart foreslår at Avinor dekker inn merkostnadene på securityarbeidet gjennom den resultatforbedringen på 100 millioner kroner som de får som følge av endringen i passasjeravgiften på utlandet. Den merkostnaden det eventuelt vil bli utover dette beløpet, vil det være godt rom for å dekke inn gjennom de kommersielle inntektene Avinor har, gitt at den gode budsjettsituasjonen Avinor vedvarer i 2007. Vi viser også til vårt ønske om "en gjensidighet" i forhold til at det er blitt tatt inn for høy avgiftsandel fra våre medlemsbedrifter i 2005 og 2006. Vårt subsidiære ønske er at det blir foretatt en reduksjon av passasjeravgiften som fanger opp de økte securitykostnadene.

Uansett om vårt ønske blir imøtekommet eller ikke, forutsetter vi at SD utsetter implementeringen med en tre måneders frist etter at vedtaket om eventuell endring i avgiften er vedtatt og meddelt ut. Dette har sammenheng med det store forhåndssalget bedriftene til enhver tid har. Med korte implementeringsfrister med slike endringer som er foreslått her, lider bedriftene store tap. Vi viser i den anledning til møtet vi hadde med departementet 31.01.07 der vi redegjorde for problemene som korte implementeringsfrister medfører.

NHO Luftfart viser til bedriftenes høringssvar.

Med hilsen  
NHO Luftfart



Tor Sodeland  
Direktør