



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: LS	S. BEH.: TKR
- 4 SEPT. 2007	
S.NR.: 07/592-14	
ARKIVKODE: 763.0	AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Telefon 95 71 90 94
Telefaks 64 81 74 76
e-post kjell.wilsberg@sas.no

Deres ref: 07/592 - TKR

31. august 2007

Takstregulativet for Avinors lufthavner i 2008 - høring

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 4. juli 2007 vedrørende takstregulativet for 2008. SAS Norge har følgende kommentarer til forslaget.

Generelle kommentarer:

SAS Norge registrerer at det bildet som ble forespeilet flyselskapene om avgiftsutviklingen for ca ett år siden nå er betydelig endret i negativ retning. Fra å ha ambisjoner om et redusert takstnivå for luftfarten i Norge viser det oversendte forslaget en avgiftssøkning totalt sett som er den største på mange år.

SAS Norge er kjent med de store utfordringer som Avinor står overfor når det gjelder investeringer som følge av nye sikkerhetskrav på flyplassene. Samtidig registrerer vi at securitykostnadene fortsetter å øke kraftig, og at den store kostnadsøkningen innenfor lufttrafikk-tjenesten som vi har fått i 2007 tar et nytt kraftig sprang i 2008.

Ved at kun 4-5 av Avinors flyplasser går med overskudd, setter den generelle kraftige kostnadsøkningen hele det solidariske finansieringssystemet på en hard prøve. Dette er desto mer utfordrende når vi vet at nettopp de flyplassene som går med overskudd og således subsidierer de mange underskuddsplassene, skal konkurrere om ny trafikk med andre lufthavner både i inn- og utland.

SAS Norge vil derfor gjenta tidligere krav om at tilskudd til drift av kortbaneflyplassene må gjeninnføres. Det er ulogisk at ikke drift av flyplassene som inngår i anbudssystemet dekkes av Staten.

SAS Norge mener også at utbyttekravet til Staten må frafalles i en periode framover (eks 5 år) i den perioden Avinor står overfor ekstraordinære store utbyggingsoppgaver. Dette bør forankres som en forutsigbar forutsetning, både for Avinor og flyselskapene.

Samferdselsdepartementet må videre se til at kravene som Luftfartstilsynet setter til opprusting av norske flyplasser følger internasjonale standarder slik at de norske flyplasser ikke blir pålagt ekstraordinære investeringer.

Vi viser også til vårt høringssvar vedrørende takstregulativ for Rygge og vår undring over at Samferdselsdepartementet velger å foreslå et nivå som i så stor grad utfordrer trafikken på OSL som er norsk luftfarts desidert viktigste finansieringskilde.

Om de enkelte avgifter:

Startavgiften:

Isolert sett er økninger som er forslått for start- og passasjeravgift innenfor de rammer som selskapet tidligere har akseptert med referanse til KPI. Men i og med at økningen i det samlede avgiftsnivå er på 8 %, kan vi ikke se de nevnte avgifter isolert.

Vi minner i denne forbindelse om tidligere argumentering fra Avinor om den samlede avgiftsøkningen. I år hvor underveisavgiften har gått ned har Avinor øket de øvrige avgifter mer enn KPI slik at den samlede avgiftsøkningen holdt seg innenfor KPI. Logisk sett burde samme argument om samlet avgiftsøkning brukes når underveisavgiften øker mer enn KPI.

I høringsforslaget til Rygge ble det foreslått et "knekkpunkt" på startvekt under/over 50 tonn. Det tilsvarende for Avinors regulativ er under/over 100 tonn.

I og med at de aller fleste flytyper som benyttes på OSL og som vil bli benyttet på Rygge ligger i området mellom 50 og 80 tonn maks startvekt, vil denne forskjell i takstregulativet gi Rygge en urimelig konkurransefordel spesielt i forhold til OSL. Vi mener at regulativene for de to flyplasser må være likt mht knekkpunktet på vektskalaen.

Dersom Samferdselsdepartementet fastholder de store økninger av de andre avgiftene, mener vi at startavgiften må forbli uendret.

Passasjeravgiften:

Med henvisning til forrige avsnitt blir konklusjonen fra vår side mht passasjeravgiften den samme som for startavgiften, dvs uendret fra 2007 til 2008.

Underveisavgiften:

Flyelskapene er blitt orientert av Avinor om deres arbeid med å få til en begrensning i den kraftige avgiftsøkningen som først ble antydnet for 2008. Vi ser positivt på å dekke inn etterslepet fra 2006 og 2007 ved bidrag fra de kommersielle inntektene. Økningen i kostnadsnivået for lufttrafikkjenesten er skremmende stort. Vi forventer at Avinor tar full høyde for den registrerte trafikkvekst i 2007, slik at utgangspunktet for påslaget i 2008 blir justert i henhold til registrert trafikk og forventet økning i 2008.

Securityavgiften:

Securityavgiften vil, med den foreslåtte økningen til NOK 55, ha økt med 38 % fra 1. januar 2007 til 1. januar 2008. Vi er klar over at det i dette ligger et etterslep som oppstod i 2006, som skal tas igjen.

Vi har foretatt noen enkle beregninger basert på informasjon fra Avinor om antatt kostnader og inntekter i 2007, Avinors anslag om 5 % kostnadsøkning og 5 % passasjerøkning i 2008 og videre forutsatt at vi i 2009 fortsatt har en kostnadsøkning på 5 %, men bare 4 % trafikkvekst.

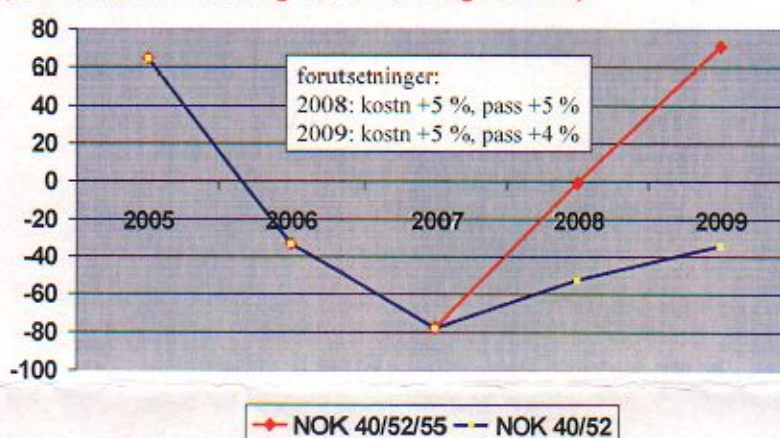
Med den foreslåtte økning fra 52 NOK til 55 NOK vil flyelskapene i 2009 igjen være "bank" for Avinor, med et akkumulert overskudd på over 60 mill NOK, gitt informasjon fra siste møte i Avgiftsforum. Med de samme forutsetninger som gitt foran vil man med å beholde dagens sats, gå med årlig overskudd både i 2008 og 2009 og således redusere det akkumulerte underskuddet, fra antatt ca 80 mill NOK i 2007 til ca 30 mill NOK i 2009.

Vi har vanskelig for å forstå den kraftige økningen i de årlige kostnadene til security da vi ikke ser at det er kommet nye pålegg etter november 2006 som skulle medføre slike påslag. Videre har vi forventet at anbudsrunder som medfører skifte av leverandør skulle føre til et lavere

kostnadsnivå. Med en kostnadsbase som samlet nå nærmet seg en milliard NOK på årsbasis, må det også for drift av security på flyplassene være mulig å sette seg et mål om en generell kostnadsreduksjon som kan komme passasjerene til gode.

Bildet nedenfor viser utviklingen i det akkumulerte over-/underskuddet i securityavgiften for perioden 2005 – 2009, basert på sist tilgjengelig informasjon fra Avinor, med ulike forutsetninger for avgiftsnivået.

Securityavgiften:
Akkumulert over/underdekning 2005 – 2009
 (alternativ sats i 2008 og 09: 52 NOK og 55 NOK)



Oppstartsrabatter/incentivordninger:

Flyselskapene har fått presentert Avinors forslag til oppstartsrabatter i Avgiftsforum. Vår oppfatning er at Avinor bør holde seg til tidsbegrensede, degressive oppstartsrabatter med en maksimal varighet på 3 år. Innenfor dette tidsrom vil ethvert flyselskap vite nok om den aktuelle rute til å kunne vurdere dens videre skjebne. En rabatt i startavgiften av lengre varighet vil ikke kunne redde en rute fra nedleggelse, men bare virke konkurransevridende i forhold til annen trafikk på flyplassen eller konkurrerende flyplasser.

Alle rabatter og øvrige incentiver bør etter vår oppfatning være kjent gjennom takstregulativet, for å sikre ikke-diskriminering og hindre spekulasjoner og rykter om hva som ytes ved de enkelte flyplasser.

Formuleringen som er gjengitt i høringsbrevet i kursiv, s 2, vil etter vår oppfatning ikke hindre spekulasjoner om hva som ytes.

Vi konstaterer at Samferdselsdepartementet fortsatt holder på 90 % rabatten som en varig rabatt ved utvalgte flyplasser i den hensikt å få etablert utenlandsruter. Dette til tross for at de norske flyselskapene gjentatte ganger, fra rabatten ble innført, har protestert mot denne. Vi er også kjent med at Avinor i sitt forslag til avgiftsregulativ for 2008 hadde fjernet rabatten. Vi er forundret over at Samferdselsdepartementet velger en konfrontasjonslinje mot de norske flyselskapene, NHO Luftfart og Avinor i denne sak, all den stund rabatten også er innklaget for EFTA's overvåkingsorgan ESA.

Vi mener 90 % rabattens betydning er kraftig overdrevet og forstår ikke at det politisk skal være så vanskelig å fjerne dette irritasjonsmomentet for norske selskaper. Rabatten har ikke resultert i mer enn to flyruter fra Haugesund; Ryanairs London-rute tre ganger pr uke, og den nystartede ruten til København med Coast Air. Sist nevnte vil jo i alle tilfelle få oppstartsrabatt i de tre første år av rutens drift, ref argument i første avsnitt i forrige underpunkt. Det er ikke etablert noen annen rutetrafikk fra de øvrige fem plassene som er under 90 % ordningen.

For de enkeltstående og sesongmessige charterflyginger av ulik varighet som finner sted ved de øvrige "90 % plassene", mener vi at rabatten ikke er av avgjørende betydning for disse flygingene. Basert på en 150-seters maskin, med middels startvekt og 90 % belegg, utgjør rabatten ca 40 NOK pr passasjer. Vi har vanskelig for å tro at 40 NOK skal avgjøre hvorvidt en turoperator skal velge vekk disse flyplassene hvis de finner et marked der, eller at et flyselskap ikke vil fly hvis de har en kunde som skal til eller fra en av disse plassene.

Samferdselsdepartementets rolle:

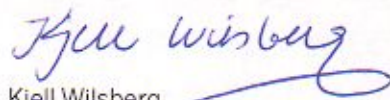
I vårt høringsbrev om takstregulativet for Rygge kommenterte vi den situasjon at det i Oslo-regionen nå var tre flyplasser som baserer sine inntekter på tre forskjellige takstregulativer.

SAS Norge mener at det må etableres en uavhengig regulatorrolle i avgiftsspørsmål. Samferdselsdepartementet kan ikke ha regulatorrollen for et regulativ det selv sender på høring.

SAS Norge ber om at det samlede nivå på takstøkningene i 2008 reduseres til et nivå som tilsvarer forventet utvikling i KPI for 2008.

Vennlig hilsen

SAS Scandinavian Airlines Norge AS



Kjell Wilsberg
Director Government Relations