



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
A.D./SEK.: LS	S.BEH.: TKR
- 4 SEPT. 2007	
S.NR.: 07/592 - 11	
ARKIVKODE: 763.0	AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet
Luft-, post- og teleavdelingen,
postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Telefon + 47- 64 81 79 45
Telefaks +47 - 67 591 535
Mobil +47 - 957 17 945
e-post ove.myroid@sas.no

oslaz.om.sd08.07

31. august 2007

Forslag til takstregulativ for Avinors lufthavner i 2008.

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 4. juli 2007 vedrørende takstregulativet for Avinors lufthavner i 2008. Vi viser videre til tidligere brev fra SAS vedrørende takstregulativet for Moss lufthavn, Rygge og Avinors sikkerhetsavgiftsøkning tidligere i år. I disse brev har vi påpekt viktigheten av at det etableres en uavhengig "regulator" når det gjelder avgiftsspørsmål.

Foreliggende forslag understreker på nytt viktigheten av man har klare roller. I utgangspunktet var det for oss uklart om dette er Avinors forslag som departementet har sendt ut på høring, eller om dette er et forslag fra Samferdselsdepartementet. Vi har nå blitt gjort kjent med at dette ikke er det opprinnelige forslag fra Avinor, da Avinor har foreslått at ordningen med 90% reduksjon i startavgiften opphører med virkning fra 1. januar 2008. Samferdselsdepartementet har valgt å ha denne ordningen med i foreliggende høring uten at dette kommer fram i høringsbrevet. SAS mener at man her nok en gang har utydeliggjort departementets og Avinors roller, hvilket vi synes er meget uheldig.

Generelt

SAS registrerer at Samferdselsdepartementet lover at takstregulativet skal være ferdigbehandlet tre måneder før implementering. Vi forutsetter følgelig at departementet skyver på implementeringsdatoen dersom man får problemer med å overholde saksbehandlingstiden man selv har forutsatt.

Avinor har flere ganger påpekt at man har som mål å være konkurransedyktig på pris, og at takstene skal være innenfor den laveste tredjedelen i Europa. Det er derfor med undring vi registrerer at det ikke er antydnet noe om dette fra Avinors side i deres innspill til nye takster for 2008. Tidligere år har både Avinor og Samferdselsdepartementet knyttet det samlede avgiftsnivå til konsumprisutviklingen, men dette er fraveket denne gang. For bare få år siden, ble flyselskapene møtt med at dersom en avgift ikke ble øket med så mye som KPI, så hadde man anledning til å øke andre avgifter tilsvarende mer, og dette benyttet man seg av. Vi finner grunn til å ta dette opp, når foreliggende forslag er det største sprang i form av avgiftsøkning i nyere tid. Vi ber derfor Samferdselsdepartementet se den samlede avgiftsøkning i sammenheng.

Avinors økonomi er de siste årene blitt unødig svekket av to forhold som vi igjen vil påpeke; Statens utbyttepolitikk og Statens manglende støtte til de ulønnsomme regionale flyplassene. Dette må i tillegg sees i sammenheng med at myndighetskrav, - både internasjonalt forankrede og sær-norske krav, har medført store kostnadsøkninger. I 2006 ble det derfor meget store interne overføringer mellom de 4 lønnsomme lufthavnene og det øvrige nettverket. Dette gir grunnlag for bekymring i spørsmålet om opprettholdelse av det "solidariske" luftfartssystemet i Norge.

Avgiftene

SAS kan ikke akseptere en økning i de samlede avgifter på 8 prosent. Med en vekst i flytrafikken hittil i år på 4,3% og i passasjertrafikken på 7%, samtidig som Avinor har som mål at de kommersielle inntektene skal øke med det dobbelte av passasjertrafikken, er det for SAS klart at Avinor med enkelhet kan øke sine inntekter på annet vis enn med kraftige avgiftsøkninger. Vi forutsetter også at Avinor som en hvilken som helst annen bedrift, gjør det som skal til for å forhindre kostnadsøkninger og svekkelse i konkurransekraft.

SAS har nettopp gitt høringssvar på takstene for Moss lufthavn, Rygge. Der ble det vist til at det er en stor forskjell på takstene for Avinors lufthavner sammenlignet med Rygge. Denne ulikheten vil bli ytterligere forsterket gjennom foreliggende forslag. Dette kan rokke ved den "solidariske" modellen med en betydelig overføring mellom de ulike lufthavner innen Avinor-konsernet.

Underveisavgiften

Vi er kjent med Avinors arbeid for å begrense en meget omfattende avgiftsøkning for 2008. SAS støtter Avinor i å dekke underskuddet fra 2006 og 2007 med kommersielle inntekter. Imidlertid vil selv en avgiftsøkning på 14% være meget mye, spesielt sett i sammenheng med inneværende års avgiftsøkning. Det foreliggende forslag for 2008 innebærer at underveiskostnadene for flyselskapene vil øke med ca 30% i løpet av 2 år. SAS mener derfor man må nøye evaluere siste måneders trafikkvekst slik at man ikke øker avgiften for mye basert på et for lavt trafikknivå ved utgangen av året. I høringsbrevet er det forutsatt en nedgang i inneværende år i antall service-units, og de siste trafikk tall for juni viser en utvikling som kan medføre en reell økning for 2007. Den varslede avgiftsøkning går meget sterkt ut over innlandstrafikken, spesielt på de lengre strekningene som for eksempel Oslo - Bodø.

Sikkerhetsavgiften

Sikkerhetsavgiften gikk opp med hele 12 kroner (tilsvarende +30%) per 1. juli i år. At avgiften foreslås øket med ytterligere 3 kroner til NOK 55, viser med all tydelighet at noe må gjøres for å få denne kostnaden under kontroll. I 2007 har det ikke blitt innført nye bestemmelser som vil medføre ytterligere kostnader av noe omfang. SAS forventer derfor at Avinor gjør hva de kan for å få disse kostnadene under kontroll. Med en trafikkvekst i inneværende år som er høyere enn forutsatt, mener vi det er grunnlag for å ikke øke denne avgiften før man har et klarere inntekts- og kostnadsbilde.

Passasjeravgiften

Det har de siste årene vært stadige endringer i passasjeravgiftene. Avinor har fokusert spesielt på reduksjon i passasjeravgift utland, og SAS er tilfreds med at dette ikke ble fullt ut implementert for inneværende år på bekostning av innland. Vi håper derfor at departementet fortsatt har fokus på at innlandstrafikken ikke kommer for dårlig ut i avgiftssammenheng. Med den nevnte varslede økning i underveisavgiften, mener vi at det ikke i tillegg bør bli en økning i passasjeravgiften. Dette må sees i sammenheng med konsumprisindeksen, som per i dag ligger an til å bli på 1,5%. SAS ber om at passasjeravgiftene holdes uendret for 2008.

Startavgiften

For startavgiften har vi det samme syn; at den bør holdes uendret eller senkes. Sistnevnte mener vi er meget aktuelt dersom forslaget til avgiftsregulativ for Moss lufthavn Rygge blir vedtatt i henhold til høringsforslaget. Det spesielle med en halvert avgift for flyvekt over 50 tonn på Rygge, vil ha store negative konsekvenser for OSL og Avinor dersom Avinor ikke gjør noe tilsvarende. SAS har lenge ment at Avinor bør senke knekkpunktet for redusert avgiftssats.

Rabattordningene

Avinors incentivordninger, med oppstartsrabatter, markedsføringstiltak og ruteutviklingsfond har vært gjenstand for diskusjon med flyselskapene. I prinsipp mener SAS at all flytrafikk skal være basert på sunn økonomi uten "innblanding" fra en nøytral "service provider" som Avinor er. Den naturlige monopol-rollen til Avinor, kan lett komme under kritikk ved at man aktivt går

inn i flyselskaperenes konkurranseforhold. SAS mener således at Avinor skal søke å unngå for stort engasjement i dette, og primært fokusere på klart tidsavgrensede oppstartsrabatter. Det forslag til reviderte oppstartsrabatter som er utarbeidet av Avinor, støttes av SAS.

Det har også vært et klart ønske fra SAS at rabattordninger er ikke-diskriminerende og transparente. Vi har derfor bedt om at oppstartsrabatter publiseres og kan redegjøres for på en oversiktlig måte. Et alternativ har vært å ha disse rabatter innlemmet i takstregulativet.

Den reduksjon i startavgiften på inntil 90% som gjelder for utlandsflygninger fra en del mindre flyplasser, har vi fra SAS tidligere påpekt er klart ulovlig. Vi kan ikke forstå hvorfor man velger å framprovosere en klar konflikt med bransjen på grunn av denne saken. Som en av medlemsbedriftene i NHO Luftfart, står vi bak en klage til EFTAs overvåkingsorgan ESA vedrørende denne ordningen. Vi beklager sterkt at departementet har valgt å fremme dette nok en gang, til tross for alle våre klare frarådingen om dette tidligere, og Avinors klare tilråding om at dette tas bort.

Oppsummering

SAS mener man må endre på den praksis som nå avtegner seg med hensyn til avgiftsfastsettelsen. Dette må det tas tak i før neste års nye runder. Når det gjelder avgiftsforslaget, mener vi dette er et meget langt skritt i feil retning, og at det er manglende dokumentasjon på at de store økninger i avgiftene er nødvendig. Vi savner en klarere ambisjon om øket effektivitet. For luftfarten i Norge, og følgelig for store deler av distriktene, vil forslaget gi større økninger i kostnadene, noe som står i sterk kontrast til tidligere utsagn fra Avinor og myndighetene.

SAS ber Samferdselsdepartementet unngå en samlet avgiftsøkning ut over konsumprisindeksen.

Vennlig hilsen

SAS-konsernet


Ove Myrøld
Director Infrastructure