

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: LS	S.BEH: TKR
- 5 SEPT. 2007	
S.NR.: 07592-15	
ARKIVKODE: 7630	AVSKREVET:


widerøe

Sandvika, 31.8.2007

Takstregulativet 2008

Vi viser til departementets brev av 4.7.2007, ref. 07/592-TKR, om forslag til takstregulativ for 2008 for Avinors virksomhet. Vi ser at departementet foreslår meget kraftige avgiftsøkninger, som i første rekke vil ramme lange innenriksruter (dvs. Nord-Norge), og vi har følgende kommentarer til saken:

Generelt om høringsprosessen

Samferdselsdepartementets rolle

I våre høringsuttalelser om avgifter på Moss lufthavn og om 30%-økningen i Avinors sikkerhetsavgift tidligere i 2007, påpekte vi behovet for en uavhengig regulator i fastsetting av avgifter for lufthavnene og lufttrafiktjenesten.

I departementets høringsbrev om avgiftene ved Moss lufthavn, ble det i en rekke tilfeller påpekt at Forsvaret som konsesjonær ønsket andre avgifter enn de departementet foreslo. I denne høringen om Avinors avgifter opplyser departementet derimot ikke om høringsforslaget inneholder eventuelle avvik fra det Avinor har foreslått overfor departementet.

Vi kjenner imidlertid til at Avinor ønsker å fjerne 90%-rabatten for utenlandsflyginger fra utvalgte lufthavner i sitt forslag for 2008, og er derfor forbauset over å se at departementet uten å kommentere dette, lar rabatten bestå i avgiftsforslaget. Ekstra bemerkelsesverdig blir dette når departementet er kjent med at rabattordningen er gjenstand for klagebehandling hos EFTAs overvåkingsorgan ESA. All den stund slik klagesak verserer, burde departementet her ha opplyst om risiko for at mottakere av denne rabatten kan bli stilt overfor krav om tilbakebetaling.

Vi skal også bemerke at når departementet åpenbart har vurdert Avinors forslag om å fjerne 90%-rabatten før høringsbrevet er sendt ut, gir det oss et grunnlag for å undres over om også de øvrige avgiftsforslagene er forhåndsbehandlet i departementet og dermed fremstår som departementets forslag, eller om de kun er Avinors forslag. Det er for oss også uklart om departementets vurderinger omkring 90%-rabatten og avgiftene for øvrig, er gjort i egenskap av departementets rolle som regulator eller som eier av Avinor.

Denne usikkerheten underbygger sammen med håndteringen av 90%-rabatten klart behovet for å gjenta kravet om uavhengig regulator, og at departementet inntil en slik regulatorordning er på plass, tydeliggjør hva Avinor som konsesjonær foreslår.

Bodø
Langstranda 6 Tel. (+47) 75 51 35 00
P.O.Box 247 Fax (+47) 75 51 35 81
N-8001 Bodø
Norway

Sandvika
Eyvind Lyches vei 10 Tel. (+47) 67 11 60 00
P.O.Box 312 Fax (+47) 67 11 61 95
N-1301 Sandvika
Norway

Avinors myndighet til å avvike rabatter

Widerøe finner § 1-3 nytt andre ledd, tidligere første ledd, uheldig. Her fremkommer at Avinor AS etter søknad helt eller delvis kan frafalle avgifter når særlige grunner tilsier dette. Skal en slik bestemmelse stå, bør dette utdypes nærmere i høringsbrevet slik at Avinor og brukerne har noen retningslinjer å gå etter. Vi kan ikke forholde oss til usikkerhet om enkeltaktører kan slippe unna avgifter, spesielt ikke når det samtidig foreslås betydelige økninger i de alminnelige avgiftene. Hvis det ikke kan etableres konkurransenøytrale og transparente premisser for dette punkt, bør det heller strykes.

Fastsetting og ikrafttredelse

Vi ser frem til at departementet denne gang fastsetter avgiftene 3 mnd før ikrafttredelse, i tråd med hva NHO Luftfart og flyselskapene tidligere har krevd. Dersom avgiftene mot formodning fastsettes etter 1.10.2007, ber vi følgelig om at ikrafttredelse utsettes tilsvarende slik at flyselskapenes tap på forhåndssolgte billetter ikke øker.

Det totale avgiftsnivået

Avinor har flere ganger, bl.a. i siste §10-plan, påpekt at man har som mål å være konkurransedyktig på pris, og at takstene skal være innenfor den laveste tredjedelen i Europa. Avinor er imidlertid ennå ikke kommet dit, og når departementet nå foreslår den kraftigste avgiftsøkning i nyere tid, blir målet enda fjernere.

Vi minner om Stortingets pålegg i utskillingsmeldingen i 2002 der avgiftene skulle følge KPI og at dette skulle gjelde for startavgiften, terminalavgiften, security/sikkerhet og underveisavgiften samlet. Stortinget behandler ikke lenger avgiftsnivået, men vi kan ikke se at disse prinsippene er avveket fra Stortinget i de senere årene ved behandlingen av virksomhetsplanene. Således har Avinor i år med gunstig utvikling i underveisavgiften, fått øke andre avgifter utover KPI slik at totalen har blitt på KPI-nivå. Men når nå underveis- og sikkerhetsavgiften har voldsomme økninger, gjøres intet for å senke start- og passasjeravgiften slik at Stortingets forutsetning om KPI kan følges.

Det er uakseptabelt at flyselskapene stilles overfor en 8% økning (4-5 ganger prisstigningen), og spesielt alvorlig er det at departementet foreslår en avgiftsinnretning som rammer lange innenriksflyginger hardest. Flere av våre strekninger til eller innen Nord-Norge, får imidlertid med departementets forslag avgiftsøkninger på hele 9-10% mot gjennomsnittlig 2007-nivå. Dette gjelder bl.a. Tromsø-Hammerfest, Tromsø-Vadsø, Tromsø-Kirkenes, Tromsø-Bergen og Evenes-Trondheim. Departementets avgiftsforslag fremstår således som en invitasjon til økte billettpriser i nord fra 2008. Tatt i betraktning opinionens stadige påpeking av avstandulempene i nord og ønsker om at flyprisene heller skal gå ned, fremstår departementets avgiftsforslag etter vår mening som oppsiktsvekkende.

Begrunnelse for avgiftsøkningen

Widerøe ser alvorlig på at det foreslås kraftige avgiftsøkninger uten tilfredsstillende begrunnelse. For underveisavgiften foreslås 14% økning i tillegg, til tross for at avgiften ble økt med 17% i 2007. For underveisavgiften forventer vi at oppdaterte trafikk tall legges til grunn – foreliggende avgiftsforslag tyder på at så neppe er tilfelle. Når det gjelder securityavgiften, ble denne økt med 30% 1.7.2007, fra 40 til 52 kr. Likevel foreslås nå ytterligere økning til 55 kr. Widerøe viser til at det ikke er innført nye securitykrav siden november 2006 og at det er derfor ikke er godtgjort et behov for denne økningen. Vi har ved tidligere anledninger fungert som en bank for Avinor fordi en har lagt avgiftsnivået på enkelte avgifter høyere enn en ren kostnadsinndekning, og ser med denne økningen faren for at departementet legger opp til en slik ordning påny.

Vi merker oss for øvrig at departementet velger å foreslå 8% generell avgiftsøkning, dvs. full overveltning av store kostnadsøkninger i Avinor på brukerne, uten å vurdere eller kommentere følgende forhold:

- Statens mulighet til å avstå fra eller redusere utbyttet fra Avinor i en periode hvor staten selv pålegger Avinor betydelig økning i bedriftsøkonomisk ulønnsomme tiltak, eller eventuelt gjeninnføre tilskuddet som Avinor tidligere fikk.

- Statens mulighet til å unnlate å innføre særnorske bestemmelser som er strengere enn de internasjonale, og som påfører Avinors betydelige investeringspålegg og fremtidige økninger i driftskostnadene, jf særlig BSL E3-2.
- Sannsynligheten for at trafikktviklingen blir slik det er lagt til grunn i høringsforslaget (alt tyder på sterkere vekst, hvilket gir grunnlag for lavere enhetspriser hos Avinor enn foreslått, særlig i underveistjenesten).
- Generell effektivisering hos Avinor tilsvarende det vi flyselskaper gjør i det daglige.
- Effekten på avgiftene av økte kommersielle inntekter hos Avinor, jf særlig den sterke økningen i utenlandstrafikken.

Enkeltavgiftene

Widerøe forventer at totalavgiftene ikke øker utover KPI (pt ca 1,5%). Vi ber om følgende justeringer for å oppnå dette:

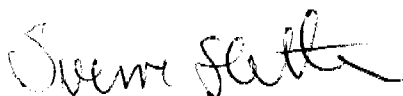
- Underveisavgiften revurderes ut fra nye trafikkanslag, og senkes tilsvarende fra foreslått nivå
- Sikkerhetsavgiften økes ikke utover KPI
- Dersom totaleffekten av disse to endringene fortsatt innebærer totalavgiftsøkning utover KPI, senkes startavgiften helt ned til at vi er på KPI totalt sett, jf Stortingets forutsetning fra 2002
- 90%-rabatten avskaffes i tråd med Avinors forslag, jf også klagesak for ESA.

Oppsummering

Widerøe kan ikke akseptere de foreslåtte avgiftsøkningene på i snitt 8%. Avgiftsøkningene fremstår som en invitasjon til økte billettpriser f.eks for Nord-Norge – vi inviterer i stedet departementet til å endre forslaget slik at vi unngår slike konsekvenser.

Dernest må vi be om at spørsmålet rundt regulatorrollen gis prioritet, jf erfaringene med de ulike høringene i 2007 og kommende nytt EU-regelverk på området.

Med vennlig hilsen
WIDERØE'S FLYVESELSKAP AS



Sverre Sletten
Rutesjef regionale ruter