

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD/SEK: LS	S BEH: TKR
- 3 SEPT. 2007	
S.NR. 07/592-9	
ARKIV: 763.0	AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 29.08.2007
Deres dato 04.07.2007
Vår referanse saga
Deres referanse 07/592 -TKR

Høring til Avinors takstregulativ for 2008

NHO Luftfart viser til ovennevnte høringsbrev av 04.07.07 og finner det beklagelig at den også i år kommer sent på året. Vi minner her om vårt brev av 18.12.06 der vi tok opp problemene med alt for korte implementeringsfrister på avgifter, som var særlig ille for inneværende år. NHO Luftfart registrerer at Samferdselsdepartementet i høringsbrevet lover at takstregulativet skal være ferdigbehandlet tre, minimum to måneder før implementeringen. Vi forutsetter følgelig at hvis departementet får problemer med å overholde denne selvpålagte tidsfristen innenfor den vanlige implementeringsdatoen 01.01.xx, så blir denne datoen skjøvet på. Dette har departementet myndighet til, og denne myndigheten bør departementet utøve i respekt for brukerne som finansierer systemet med vel 3,5 milliarder kroner årlig.

Avgiftsnivået

I Avinors "Plan for virksomheten 2007 - 2009 (§ 10-planen) ble det framlagt som et av Avinors hovedmål er at avgiftene skal ligge på nivå blant den tredjedelen av land i Europa med det laveste avgiftsnivået. Andre deler av planen bærer imidlertid bud om en annen realitet i beskrivelsen av store økonomiske utfordringer framover. Forslaget til takstregulativ for 2008 peker i samme retning med forslag til et rekordstort påslag på avgiftene, 8 %.

NHO Luftfart finner dette respektløst i forhold til 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. NHO Luftfart vil følgelig anmode om at avgiftsnivået reduseres i tråd med Stortingets prinsipielle vedtak. Vi vil for øvrig vise til mer detaljerte begrunnelser for den enkelte avgift i høringsssvarene fra NHO Luftfarts medlemsbedrifter.

F:\Høringar 2007\SD-høring-takstregulativet-2008.doc

Manglende godtgjøring av behovet for avgiftsøkning

NHO Luftfart registrerer at Samferdselsdepartementet ikke begrunner på en tilfredsstillende måte behovet for den kraftige økningen av underveis- og securityavgiftene. For underveisavgiften forventer vi at oppdaterte trafikktall legges til grunn, men også hvorfor det er behov for en økning i denne størrelsesorden. Når det gjelder securityavgiften, stiller vi spørsmål ved økningen fra 52 kr., som nylig ble innført, til kr. 55 kr. NHO Luftfart etterlyser begrunnelsen for denne økningen. Vi viser her til at det ikke er innført nye securitykrav siden november 2006 og at det er derfor ikke er godtgjort et behov for denne økningen. NHO Luftfart har erfart flere ganger de siste årene at flyselskapene fungerer som en bank for Avinor fordi en har lagt avgiftsnivået på enkelte avgifter høyere enn en ren kostnadsinndekning.

Rabattordninger

Som departementet er kjent med, har NHO Luftfart reist klage mot departementets tidligere vedtatte 90 % på utenlandsruter fra seks norske flyplasser. Det er derfor med undring vi registrerer at departementet uten videre forklaring velger å videreføre en rabatt som er klaget inn for Eftas overvåkingsorgan, ESA. NHO Luftfart mener at departementet burde opplyst om dette slik at selskap som vurderer å be om slik rabatt, er klar over den risikoen de løper i forhold til eventuelt krav om tilbakebetaling. Det er også oppsiktsvekkende at rabatten er gjort permanent, all den tid statstøtteregulverket er entydig i tidsrammer og nivået for oppstartsrabatter.

Vi er også overrasket over denne beslutningen fra departementets side siden Avinor i sitt brev til departementet av 21.06.07 sier at de igjen frarår å videreføre 90 % -rabatten. Avinor sier i realiteten at ordningen ikke har vært vellykket siden *"- denne ordningen er av minimal økonomisk betydning for Avinor. I tillegg vil en videreføring og forbedring av incentivordninger trolig være av større betydning for oppstart av nye ruter enn 90 % -ordningen."* Vi registrerer videre at Samferdselsdepartementet velger å se bort fra Avinors faglige råd i et spørsmål som departementet selv har bedt Avinor om å vurdere for dem. NHO Luftfart var selv i stede i det møtet hvor departementet ga Avinor i oppdrag å vurdere effekten av ordningen.

NHO Luftfart har gjentatte ganger krevd at alle rabatter som gis, skal defineres i takstregulativet. Vi finner det ikke tilfredsstillende til at det i § 1-3 nytt første ledd er lagt inn en henvisning til at rabattene skal være i tråd med bestemmelsene i kap. 30A punkt (70) og (71) i Eftas retningslinjer for statsstøtte når departementet bryter disse retningslinjene i takstregulativets § 2-2 åttende ledd om 90 § -rabatten.

Det er positivt at departementet henviser til statsstøttereguleringen, men det oppfyller likevel ikke dette regelverkets krav til innsyn, åpenhet og konkurranselighet. For at det ikke skal oppstå mistanke om ulik behandling, bør det oppgis oppstartrabatter som er like store uavhengig av flyplass og selskap. Slik det fremstår nå, kan Avinor fortsatt utøve skjønn når de gir rabatter forutsatt at det holdes innenfor regelverket. Innsynet ivaretas ikke gjennom denne bestemmelsen.

Avinors myndighet til å avvike rabatter

NHO Luftfart finner også § 1-3 nytt andre ledd, tidligere første ledd, uheldig. Her står det at Avinor AS etter søknad, helt eller delvis kan frafalle avgifter når særlige grunner tilsier dette. Det er mulig at det en gang i en fjern fortid har vært utdypet nærmere hva slike særlige grunner kan være. Skal en slik bestemmelse stå, bør dette utdypes nærmere i høringsbrevet slik at Avinor og brukerne har noen retningslinjer å gå etter. Hvis dette er en bestemmelse som ikke har kommet til anvendelse, bør den strykes. NHO Luftfart etterlyser en nærmere avklaring på dette punktet.

Vi vil også vise til den juridiske vurderingen som NHO Luftfart fikk utarbeid på dette området i 2006 av advokat Håvard K. Sandnes i NHO. Vurderingen ble oversendt departementet i brev av 09.11.06. Sandnes konkluderer på spørsmålet om Samferdselsdepartementet har adgang til å delegere beslutningsmyndighet knyttet til startavgiftsrabatten slik:

"Stortingets forutsetninger i forbindelse med etableringen av Avinor AS, innebærer at ikke bare fastsettingen av avgifter, men også generelle unntak, må skje i Samferdselsdepartementet."

Samferdselsdepartementets forslag til takstregulativ for 2008 bør sees i en større sammenheng

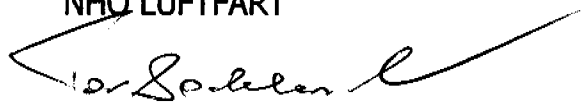
NHO Luftfart registrerer at departementet har tatt det ansvaret Stortinget påla dem ved opprettelsen av Avinor som aksjeselskap, å fastsette avgiftene. NHO Luftfart forventer derfor at takstfastsettelsen sees i en større sammenheng innenfor departementets myndighetsområde. Den varslede dårlige økonomien til Avinor kan løses på flere måter enn å heve luftfartsavgiftene. Vi tenker her spesielt at det igjen bevilges statlige midler på posten "kjøp av regionale lufthavntjenester" og at statens utbyttekrave frafaller for de kommende årene, for eksempel for den perioden som har de tyngste investeringskravene hengende over seg. Den vanskelige økonomiske situasjonen skyldes for øvrig ikke minst selvforskyldte problemer fra

myndighetenes side, at en har ukritisk innført en forskrift som fortsatt er særnorsk ideell, BSL E 3-2, og at en har pådratt seg et stort etterslep innenfor utdanning av flygeledere.

Regulatorrollen

NHO Luftfart viser til den aktuelle takstregulativsituasjonen for både Avinor og Moss lufthavn Rygge (MLR), samt truslene mot Sandefjord lufthavn Torp og deres frihet til å fastsette priser og å konkurrere på pris; jfr. høringsbrevet vedrørende takstregulativ for MLR. Slik NHO Luftfart ser det, er tiden nå moden for å se på regulatorkravet som vil komme når EUs avgiftsdirektiv blir vedtatt om relativt kort tid.

Med hilsen
NHO LUFTFART



Tor Sodeland
Direktør