

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 20.04.2012
Deres dato 23.02.2012
Vår referanse TL
Deres referanse 11/488-TKR

TILSKUDD TIL FLYGEINFORMASJONSTJENESTEN VED IKKE-STATLIGE FLYPLASSER – HØRING AV UTREDNINGSRAPPORT

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 23. februar.2012, vedlagt link til utredning fra Handelshøgskolen i Bodø (HiB). NHO Luftfart ønsker å fremme noen synspunkter på utredningen.

NHO Luftfart synes det er positivt at departementet ønsker en gjennomgang av gjeldende tilskuddsordning til den såkalte AFIS tjenesten. Problemstillingene som belyses er:

- i) Hvilke kriterier bør legges til grunn for at en lufthavn skal kunne motta AFIS-tilskudd?
- ii) Hvordan skal størrelsen på AFIS-tilskuddet bestemmes?
- iii) Hvem bør forvalte tilskuddsordningen?

NHO Luftfart vil kommentere de tre punktene fortløpende.

Ad i) HiB har laget en enkel modell for å bestemme om en lufthavn skal være berettiget tilskudd. NHO Luftfart er enig i tilnærmingen, med det er behov for noen tilpasninger.

- ◆ Innledningsvis i rapporten gjør HiB en betraktning omkring den samfunnsøkonomiske nytten ved en slik tilskuddsordning, uten at utredningen gjør grundige analyser på dette for den enkelte flyplass. NHO Luftfart vil likevel bemerke at for flyplasser med svært lite trafikk er det liten grunn til å tro at et slikt tilskudd gir noen positiv samfunnsøkonomisk nytte. Etter vår oppfatning er det derfor behov for en innstramning i vilkåret om regelmessig rutetrafikk. Rutetrafikken må være av en fast og regelmessig karakter. Helt enkeltstående "fredagsruter" bør ikke kvalifisere til tilskudd. Som et minimum bør det være f.eks 6 faste ukentlige anløp av en flyrute.
- ◆ Vi er enig i at tilskuddet normalt skal gis for at driften skal kunne gå i balanse, og at det skal legges frem et troverdig budsjett for dette. Dersom det eksisterer en nærliggende flyplass (eksempel Torp og Geiteryggen) som drives kommersielt kan man derimot ikke basere seg på en slik forutsetning. I et slikt tilfelle vil offentlig tilskudd til en flyplass (Geiteryggen) undergrave forutsetningene for den nærliggende kommersielle flyplassen (Torp), noe som også kan virke samfunnsøkonomisk ugunstig. I et slikt tilfelle er det to mulige løsninger:
 - At det gis likt tilskudd til begge de nærliggende flyplassene
 - At det ikke gis tilskudd til noen av flyplassene, dvs at flyplasser som i utgangspunktet tilfredsstillers kriteriet om rutetrafikk ikke gis tilskudd når en

nærliggende flyplass som drives forretningsmessig uten tilskudd dekker de samme rutestrekningene.

NHO Luftfart mener at i et slikt tilfelle må man basere seg på det siste prinsippet, nemlig at man ikke gir AFIS tilskudd. Begrunnelsen må være at tilskudd til en flyplass gir ulike konkurransevilkår, og fremmer en samfunnsøkonomisk uheldig ressursbruk. Eksempelvis kan det nevnes at NHO Luftfart er kjent med at det er gratis parkering for reisende ved Geiteryggen lufthavn, og at lufthavnen blant annet pga statlig tilskudd, i motsetning til konkurrenten Torp, slik kan forsterke egne konkurransefortrinn.

NHO Luftfart synes for øvrig at denne problemstillingen burde vært analysert i rapporten, og mener at dette er en vesentlig svakhet i utredningen fra HiB.

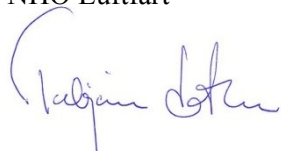
Med en slik tilnærming som angitt ovenfor mener vi at det ikke er behov for et ytterligere kriterium om at rutedriften skal ha en positiv regional betydning. Ved at rutedriften skal ha et visst (større) omfang, at driftsbudsjettet skal gå i balanse med tilskuddet, og at det ikke må foreligge åpenbart overlappende konkurranseflater med nærliggende lufthavn, er det etter vår vurdering ikke behov for å foreta en vurdering av et svært lite presist kriterium som lufthavnens lokale/regionale betydning.

Ad ii) NHO Luftfart er enig i prinsippet med "normtallsmodellen" som er foreslått i rapporten. Vi vil imidlertid bemerke at kostnadsnivået til Avinors regionale lufthavner etter alt å dømme ligger høyt. Slik Avinor er organisert, med svake incentiver for å effektivisere mindre lufthavner som finansieres gjennom interne overføringer, vil kostnadsnivået åpenbart utvikle seg ugunstig. Departementet har også igangsatt en "bench-mark" studie på dette, uten at vi er kjent med resultatet av dette arbeidet. Vi vil derfor anbefale at det innarbeides en produktivitetsfaktor i den foreslåtte matrisen for normtallene, slik at ikke normtallene utvikles i takt med en jevn (forventet) svak effektivitetsutvikling for mindre statlige lufthavner. Ved et ev bedre styringssystem for regionale lufthavner kan denne produktivitetsfaktoren tilpasses mot 0.

Ad iii) NHO Luftfart støtter at Samferdselsdepartementet forvalter tilskuddsordningen.

NHO Luftfart imøteser at departementet reviderer gjeldende tilskuddsordning, og utdyper gjerne våre synspunkter dersom det skulle være ønskelig.

Med hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

Kopi: Konkurransetilsynet