

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO  
Norge

Vår ref.  
14/01777-4

Vår dato:  
09.01.2015

Deres ref.

Deres dato:  
11.12.2014

Vår saksbehandler:  
Kristin Åsgard Kleven

---

## **Avinors merknader til rapport om CEF-finansieringsalternativer for norsk lufttransportinfrastruktur**

Det vises til brev fra departementet av 11. desember 2014, vedlagt rapport fra Integra om CEF-finansieringsalternativer for norsk lufttransportinfrastruktur.

Selv om brevet er stilet til Avinor Flysikring AS, er kommentarene nedenfor et koordinert innspill fra Avinor AS siden problemstillingene i Integra-rapporten berører hele konsernet. Med tanke på den korte høringsfristen, gjøres det oppmerksom på at Avinor ikke har kommentert alle enkelthetene i rapporten, men knyttet sine hoved-kommentarer til løsningsalternativene og i særdeleshet det løsningsalternativet som anses mest formålstjenlig.

Avinor ser for øvrig positivt på at departementet har fått utarbeidet en rapport som vurderer effekten av at norske aktører ikke får tilgang til finansiering gjennom Connecting Europe Facility (CEF) og skisserer løsningsalternativer.

Gjennom politiske beslutninger om tilslutning til Single European Sky, har Norge allerede langt på vei akseptert at det vil påløpe store kostnader i forbindelse med implementering av ny teknologi. Som påpekt i Integra-rapporten, vil investeringskostnadene det her er snakk om være i milliardklassen. Samtidig er det et åpenbart dilemma for de norske aktørene (tjenesteleverandører, lufthavner og luftromsbrukere) at finansieringsløsningen for investeringene ikke er avklart og på plass. For Avinor er det avgjørende at man får på plass finansieringsløsninger som både sikrer forutsigbarhet, kompenserer for manglende lokal lønnsomhet, hindrer prisøkning for luftromsbrukerne og gir samme tilgang til finansiering som aktørene i et konkurrerende marked.

### Alternativ 0 «Status quo»:

Dette alternativet er ikke akseptabelt for Avinor da det vil bidra til økte priser og redusert konkurranseevne.

### Alternativ 1 «CEF for enkeltorganisasjoner utenfor EU»:

Det synes å være uavklart om Norge kan vurderes som «tredjeland» i medhold av punkt 9 i Protokoll 1 i EØS-avtalen. Det er viktig å få en rettslig avklaring, men siden Norge ikke bidrar økonomisk i CEF, anses alternativet uansett som svært usikkert og et mer teoretisk enn reelt alternativ for Norge.

### Alternativ 2 «CEF i samarbeid med europeiske aktører»:

Norske foretaks muligheter for å alliere seg med partnere i EU-land, for eksempel gjennom en FAB, for derigjennom å kunne benytte CEF/INEA-finansieringen, vil kunne være en parallell, men ingen fullverdig løsning for norske aktører. Alternativ 2 gir alene ikke den tilstrekkelige forutsigbarheten som Avinor trenger ift. langsiktige investeringer. Avinor vil likevel så langt mulig benytte seg av denne muligheten, både gjennom NEFAB/Borealis og ACI Europe og deres SESAR

Deployment Airport Grouping som er en del av Deployment Manager. Som nevnt i NEFAB-møtet med departementet 17. desember 2014, vil Avinor FS gjennom sitt medlemskap i Borealis-alliansen søke om INEA-midler for Free Route Airspace-prosjektet (CEF Transport Annual Call 2014). Oslo Lufthavn vil for øvrig undersøke muligheten for å søke om midler som deltager i SESAR Deployment Airport Grouping (SDAG). Søknaden fordrer at det gis støtte til tiltaket fra den enkelte stat. Avinor vil ha separat dialog med departementet i denne saken.

#### Alternativ 3 «Norge deltar økonomisk i CEF»:

Avgjørende for om man bør velge en tilknytningsform som skissert i alternativ 3 eller om det skal etableres en norsk CEF-ordning, vil være at norske aktører gis samme mulighet («level playing field») som det man har innen EU-området. Alternativ 3 vil uansett gi mindre forutsigbarhet for norske aktører enn alternativ 4 fordi det må kunne legges til grunn at de norske aktørene her vil ha mindre suksessrate for økonomisk støtte enn i en norsk CEF-ordning.

#### Alternativ 4 «Norsk CEF-ordning»:

Avinor vurderer en norsk CEF-ordning som den mest formålstjenlige finansieringsløsningen fordi den best vil kunne løse finansieringsdilemmaene nevnt innledningsvis. Alternativ 4 vil bl.a.

- sikre den nødvendige forutsigbarheten norske aktører trenger
- bidra til å redusere investeringskostnader og derav hindre økte avgifter
- sikre konkurransevne og like rammevilkår med våre konkurrenter
- være enkelt å administrere

Reglene om statsstøtte må overholdes. Det er imidlertid Avinors vurdering at reglene om statsstøtte i medhold av EØS-avtalen artikkel 61 (1) ikke vil komme til anvendelse fordi flysikring ikke er definert som en «økonomisk aktivitet». Det er uansett viktig at departementet raskt får avklart dette forholdet.

#### Alternativ 5 «Finansielle instrumenter gjennom CEF»:

Dette anses ikke å være et relevant alternativ fordi Avinor har tilgang til gunstige finansieringsløsninger i det ordinære markedet.

#### Avsluttende kommentarer:

Avslutningsvis nevnes at Luftfartstilsynet har sendt på høring forskrift for gjennomføring av Pilot Common Project (PCP) til støtte for implementering av ATM-masterplan. Denne prosessen aktualiserer de utfordringene som blir påpekt i Integra-rapporten. For Norge er det en særlig utfordring knyttet til finansiering da det fortsatt er uklart hvorvidt norske aktører kvalifiserer til finansiell støtte. Dersom man ikke får på plass en nasjonal finansieringsløsning for norske aktører eller gis tilstrekkelig forutsigbarhet til tilgang til CEF/INEA-midler, vil norske aktører vanskelig klare å være en del av PCP uten at det får store konsekvenser i form av økte avgifter og svekket konkurransevne. På den annen side er det heller ikke et alternativ for Norge å stå utenfor PCP-ordningen.

Av de finansieringsalternativene for de norske foretakene som skisseres i rapporten, anses alternativ 4 «norsk CEF-ordning» som mest formålstjenlig for norsk lufttransportinfrastruktur og anmoder departementet primært om å utrede dette alternativet nærmere.

#### **Med vennlig hilsen**

Avinor AS

Dag Falk-Petersen  
Konsernsjef Avinor AS