



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

Att:

Deres ref.  
09/1569-

Vår ref.  
13/1785-12 654.30/SVVE

Dato:  
Oslo, 19.11.2013

## **Høring - Utkast til forskrift om avgifter for bruk av lufthavner drevet av Avinor AS - Gjennomføring av direktiv 2009/12/EF om lufthavnavgifter**

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til deres brev vedr. ovennevnte høring.

LO er positive til at Avinor får rollen med å utarbeide de årlige lufthavnavgiftene. Dette er i tråd med overdragelsesdokumentene ved etableringen som AS i 2003.

Det er også av positiv betydning at flyselskapene i større grad trekkes inn i prosessen ved utarbeidelse av størrelse på avgiftene. Likevel er det viktig at en ikke utelukker de instanser som i dag blir hørt når det gjelder avgiftene. LO mener at andre enn Avinor og flyselskapene skal kunne påvirke avgiftene.

Selv om Samferdselsdepartementet ikke lenger skal fastsette den årlige avgiftssatsen, skal departementet fastsette rammer for hvilke prinsipper som skal ligge til grunn for beregningen og avgiftsfastsettelsen. Luftfartstilsynet får rollen som godkjennende myndighet. Luftfartstilsynet får denne rollen på bakgrunn av sin uavhengige stilling. For LO synes det å være noe uklart rundt hvem som i realiteten beslutter og også tilsynets uavhengighet. I forskriftsforslagets § 16 står det at *"Samferdselsdepartementet fatter vedtak om hvilket samlet inntektsbehov lufthavnoperatøren har fra passasjer- og startavgift hvert enkelt år"* og departementet har som kjent instruksjonsmyndighet i forhold til tilsynet. Her er det forhold som er nødvendig å klargjøre.

LO er fornøyd med at det også framover vil være et solidarisk system for drift av Avinors lufthavner basert på de samlede inntekter. Likevel er det nødvendig med åpenhet rundt drift og kostnadene ved den enkelte lufthavn. I notatet anføres det at *"så langt det er mulig og hensiktsmessig" skal det gis separate opplysninger for hver av lufthavnene i selskapets nettverk*. Det kan ikke være slik at den type opplysninger er avhengig av "mulig og hensiktsmessig".

Når det gjelder Avinors lufthavndrift sier man i notatet *"at hovedinntrykket er at det har klare monopolistiske trekk og at departementet ikke uten videre kan legge til grunn at effektivitet sikres gjennom konkurranse. I stedet kan det være behov for å stille krav gjennom offentlig regulering – i dette tilfelle inntekts-/kostnads-/prisregulering"*. Sånn som luftfarten utvikler

seg er det nødvendig at også en typisk monopolistisk virksomhet som Avinor effektiviserer seg. Dette er nødvendig for å opprettholde det solidariske system vi har innen lufthavndriften. Samtidig er det nødvendig å gjennomgå staten sin utbyttepolitikk. Avinor og OSL er i gang med store investeringer som gjør at staten må se på sin egen utbyttepolitikk. En videreutvikling av de største lufthavnene krever store investeringer. I perioder med høye investeringskostnader, mener LO at staten bør avstå fra å ta ut utbytte.

LO er fornøyd med at passasjeravgiftene for innlands- og utenlandstrafikk harmoniseres, men dette må gjøres på en provenynøytral måte.

Departementet skriver i notatet *at forskriften i første omgang bare bør gjelde for Avinor*. Det er grunn til å tro at rammebetingelsene og konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge vil bli endret med hensyn til antall flybevegelser og antall passasjerer. I den grad dette økes kan det få konkurransemessig uheldig virkning for hovedflyplassen på Gardermoen som først og fremst er i konkurranse med Kastrup, Arlanda og Landvetter. En reduksjon av passasjergrunnlaget for Gardermoen, vil sette Avinors evne til å drifte sitt lufthavnnett under press. LO mener at det ikke må tas beslutninger som er konkurransevridende på dette grunnlaget.

Til selve forskriften:

I § 18 punkt 7 har teksten fått motsatt betydning av gjeldende forskrift. Vi regner med at dette er en tekstmessig forglemmelse og at dette fremdeles skal være en unntaksbestemmelse.

I § 23 ser en noe omlegging i forhold til rabatt på startavgift. Dette virker fornuftig, sett i sammenheng med opprettholdelsen og styrkingen av næringslivet i mindre befolkede områder.

I § 28 omhandlende nattillegg har starttidspunktet for innkreving av nattillegg endret seg fra kl 24.00 til kl 20.00. Vi regner med at dette kun er en skrivefeil da dette vil ha store konsekvenser.

Samtidig som det er positivt at Avinor får et større ansvar for å utarbeide den årlige avgiftsfastsettelsen, er det viktig at Samferdselsdepartementet har en viss overordnet samfunnsøkonomisk styring med avgiftsstruktur på norske lufthavner. Dette for å overvåke at lufthavneier ivaretar samfunnsansvaret som er nedfelt i vedtektene.

Med vennlig hilsen  
**LANDSORGANISASJONEN I NORGE**

Hans-Christian Gabrielsen  
(sign.)

Svein Vefall  
(sign.)

Saksbehandler: Svein Vefall

*Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.*