

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 17.12.2014
Deres dato 04.11.14
Vår referanse CR
Deres referanse 13/839-

Høring - gjennomføring i norsk rett av Kommisjonsforordning (EU) nr. 391/2013 (Flysikringsavgifter for underveis- og terminalfasen)

1. Innledning

Det vises til høringsbrev datert 4. november 2014 om gjennomføring i norsk rett av Kommisjonsforordning (EU) nr. 391/2013 (flysikringsavgifter for underveis- og terminalfasen).

Når det gjelder forordning 391/2013 medfører ikke denne forordningen de store endringene i forhold til det systemet som allerede i dag er etablert gjennom tidligere inkorporering av forordning (EU) 1191/2010 i norsk rett. Vi anser det som positivt at man i forordning 391/2013, og som beskrevet av departementet i høringsbrevet, har strammet inn kravene til transparens og konsultasjon med luftromsbrukerne rundt viktige investeringsbeslutninger, kostnadsdetaljer og kostnadsrapportering. Fra Avinor sin side ble disse forordningskravene "forskuttert" i forbindelse med utarbeidelsen av ytelsesplanen for andre referanseperiode. Vi var i hovedsak fornøyd med hvordan disse konsultasjonsrundene ble gjennomført.

For NHO Luftfart er det viktig at flyselskapene til enhver tid har en lavest mulig avgiftsbelastning. Vi støtter således de foreslåtte avgiftsendringene i forskriftsutkastet, se nærmere om dette i punkt 2 i vårt hørings svar. Når dette er sagt ser vi at en slik avgiftsendring trolig bidrar til en forverring av de ikke-statlige lufthavnenes rammevilkår da de private lufthavnene ikke vil ha noen praktisk mulighet til å ta ut en høyere pris i markedet (til flyselskap som opererer på disse lufthavnene) enn det staten fastsetter gjennom den aktuelle forskriften for Avinor – og der underdekningen i systemet "løses" gjennom krysssubsidiering innenfor nettverket. På generelt grunnlag kan det om dette anføres at NHO Luftfart prinsipielt er av den oppfatningen at ikke-statlige lufthavner må gis likeverdige og ikke-diskriminerende rammevilkår med statlig eide lufthavner og som fremmer gode samfunnsøkonomiske løsninger. Vi vil komme nærmere tilbake til dette i forbindelse med høringen om avgifter som ytes av Avinor AS – dekning av kostnader for innflygingskontrolltjenester i Farris TMA.

2. Om forskriftsutkastet

Når det gjelder selve utkastet til forskrift, har NHO Luftfart gått gjennom utkastet og vi ønsker å kommentere spesielt på følgende punkter:

I forbindelse med inkorporeringen av forordning 391/2013 i norsk rett vil formelen for omregning av trafikken til tjenesteenheter måtte endres med virkning fra senest 1. januar

2015. Eksponenten i formelen settes til 0,7 fra dagens 0,9. Dette betyr i praksis at avgiftsbyrden forskyves noe fra tyngre til lettere fly. I det norske nettverket vil dette treffe Widerøe spesielt.

Departementet foreslår i § 11(2) at satsene for flygninger til Avinors lufthavner, som ikke er omfattet av terminalavgiftssone A, dvs. alle andre flyplasser enn Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger lufthavn innenfor Avinors nettverk, settes 30 prosent lavere enn for lufthavnene i terminalsonen A. Denne reduserte satsen foreslås for å kompensere for primært Widerøes økte avgiftsbyrden grunnet formelendringen som nevnt over.

Som departementet er godt kjent med, har norsk innenriks luftfart i den senere tid opplevd til dels store avgiftsøkninger på flere områder som samlet sett utgjør en betydelig merutgift for de norske selskapene. Det er med dette som bakteppe positivt at departementet her gir klart uttrykk for at de regionale flygningene innenfor dette avgiftsområdet samlet sett skal få en noenlunde uendret avgiftsbyrde i forhold til nivået i dag. Presiseringer i foreslått § 12(2) om at det skal godtgjøres fra Avinor AS at all kostnadsdekning utelukkende er gjort med overskudd fra kommersiell aktivitet er viktig i forbindelse med dette.

Departementet skriver i sitt høringsbrev at det er ønskelig å knytte effektiviseringskrav også til tjenesteyting for terminal flysikringstjeneste ved lufthavnene utenfor anvendelsesområdet for forordning nr. 391/2013. Dette foreslås gjort ved å knytte avgiftsnivået på disse lufthavnene til avgiftsnivået på de fire store lufthavnene slik at enhetssatsen skal svinge i takt med nivået som fastsettes på de store lufthavnene – som er underlagt SES ytelses- og avgiftssystem. NHO Luftfart har ved en rekke anledninger tatt opp behovet for effektivisering innenfor flysikring, herunder konkurranseutsettelse av tårntjenesten ved de forskjellige lufthavnene. Vi støtter derfor denne indirekte linkingen til SES ytelses- og avgiftssystemet også på de lufthavnene som ikke formelt er underlagt dette systemet.

3. Avslutning

Vi stiller oss selvsagt gjerne til rådighet dersom departementet skulle ønske mer informasjon fra oss på noen av de punktene vi tar opp over.

Vennlig hilsen
NHO Luftfart

Camilla Rise

Camilla Rise
spesialrådgiver