



**SANDEFJORD LUFTHAVN AS**

Torpveien 130  
3241 Sandefjord  
Norge

<b>telefon</b>	+47 33 42 70 00
<b>faks</b>	+47 33 42 70 01
<b>e-post</b>	post@torp.no
<b>org.nr</b>	928 956 997 mva
<b>bankkonto</b>	6272.05.47029

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 Oslo

Sandefjord, 17. desember 2014

Deres ref.: 13/839-

## **Høringssvar – gjennomføring i norsk rett av kommisjonsforordning (EU) nr. 391/2013**

Det vises til brev fra Samferdselsdepartementet (SD) 4. november i år om gjennomføring i norsk rett av kommisjonsforordning (EU) nr. 391/2013 (flysikringsavgifter for underveis- og terminalfasen), deres ref.13/839-.

Den 1. desember i år sendte SD ut nok en høring, deres ref. 13/76, som gjelder endring av ovennevnte forskrift og inkludering av dekning av kostnader for innflygingskontrolltjenester i Farris TMA.

Sandefjord Lufthavn AS (SLH) vil i dette høringssvaret kun berøre SDs ref. 13/839-. SLH vil gi en egen høringsuttalelse innen tidsfristen for SDs ref. 13/76.

### ***Forordning (EU) nr. 391/2013***

I et lufthavnmarked med både statlige og private aktører, er det viktig at SD som regulator tilrettelegger for likeverdige og ikke-diskriminerende rammevilkår. Denne kommisjonsforordningen gir i så måte SD et handlingsrom når det gjelder beslutning om fritak fra avgiftsplikt, utforming av avgiften og valg av terminalavgiftssoner.

Det helstatlige selskapet Avinor eier og drifter i dag 46 lufthavner i Norge. I tillegg til dette er det noen mindre ikke-statlige lufthavner hvorav de to største, Moss lufthavn Rygge og Sandefjord lufthavn Torp, gjennom sin etablering og sitt eierskap konkurrerer med flere av Avinors lufthavner når det gjelder å tiltrekke seg flyselskap. Dette gjelder ikke nødvendigvis kun de lufthavnene som geografisk er nærmest. Når et flyselskap skal vurdere flyging/frekvenser fra f.eks. flyplass X i Norge til flyplass Y i utlandet, er det totale kostnadsbildet en viktig faktor i flyselskapets beslutningsprosess. I understående avsnitt vil det fremgå hvilke utfordringer nåværende forskrift og foreslått forskrift gir for de ikke-statlige flyplassene.

### ***Forskrift om avgift på flysikringstjenester som ytes av Avinor Flysikring AS***

Ved at staten ved SD i prinsippet gjennom denne forskriften fastsetter at markedsprisen for terminaltjenester er langt under de faktiske kostnadene for disse tjenestene ved 42 av 46 statlig eide lufthavner, skapes det en konkurranseskjevhet i markedet til fordel for de statlige lufthavnene. SD bekrefter også indirekte at kostnadene for terminaltjenestene er langt høyere enn hva markedet (flyselskapene) kan evne å bære. SD mener at underdekningen i nåværende modell er betydelig, om lag MNOK 400. Det er av interesse å vite hvor stor underdekningen er kalkulert til å være i 2015, både samlet sett og ikke minst for hver enkelt flyplass som ikke er en del av FOT-flyplassene.

De private lufthavnene har ingen praktisk mulighet til å ta ut en høyere pris i markedet (til flyselskapene) enn det staten har fastsatt gjennom forskrift for Avinor, uten at det medfører en større kostnadsbelastning for flyselskapene på de ikke-statlige lufthavnene.

SD skriver på side 5 i sitt høringsbrev bl.a.: «Satsen som foreslår, tar utgangspunkt i ønsket om at de regionale flygningene (hovedsakelig Widerøes) samlet sett får noenlunde uendret avgiftsbyrde i forhold til nivået i dag. Dermed foreslås 30 % lavere sats for flygninger til alle de øvrige av Avinors lufthavner.» SLH mener det er viktig at det samlede avgiftstrykket holdes lavt. Spesielt for flyselskap med fly mindre enn MTOW 50 som ved formelendringen vil rammes med noe økt avgiftsbelastning, vil derfor kompenserende tiltak være nødvendig.

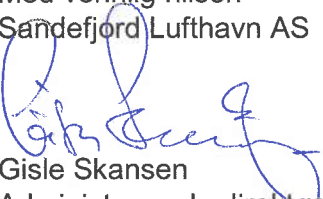
Det er samtidig en kjensgjerning at SD er kjøper av FOT-ruter på mange regionale lufthavner. Gjennom dette regulatoriske grepet med 30 % rabatt, unngår SD å måtte betale mer for tjenestene staten selv indirekte kjøper gjennom kjøp av flyruter på disse regionale lufthavnene. Det er et godt eksempel på at det kan være problematisk at SD både er innkjøper og regulator i samme marked. Ved i tillegg å gi en generell rabatt på alle flygninger på disse lufthavnene, gis det også en rabatt til tyngre fly på mange av statens lufthavner. Det forsterker ytterligere konkurransefordelen statlige lufthavner har mot ikke-statlige lufthavner.

Forskriften ville fungert etter hensikten med kun statlig eide lufthavner, men i et marked med både statlige og private lufthavner er forskriften slik den nå foreligger og slik den foreslås å være fra 1. januar 2015, med på å skape diskriminerende rammevilkår i markedet. Fra og med 1. januar 2015 blir de diskriminerende rammevilkårene enda større mellom statlige og ikke-statlige lufthavner når SD foreslår ytterligere 30 prosent rabatt på terminaltjenester for alle flygninger på alle statlige lufthavner unntatt terminalavgiftssone A (Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim).

### **Konklusjon**

Det bes om at SD i sin utforming av «Forskrift om avgift på flysikringstjenester som ytes av Avinor Flysikring AS» tar inn over seg hvilke utfordringer den omtalte «Avinor-modellen» gir i det norske markedet som også består av ikke-statlige lufthavner. Det er helt avgjørende at SD tar nødvendige grep som sikrer likeverdige og ikke-diskriminerende rammevilkår mellom statlige og ikke-statlige lufthavner. Forslaget til forskrift slik den nå foreligger, forverrer konkurransevridningen i markedet ytterligere.

Med vennlig hilsen  
Sandefjord Lufthavn AS



Gisle Skansen  
Administrerende direktør