

Forsvarsdepartementet
Postboks 8126 Dep
0032 OSLO
Norge

Vår saksbehandler
Barry E. Larsen/Jørn Stave

Vår dato
09.01.2012
Deres dato

Vår ref.
11/00595
Deres ref..

Avinors høringsuttalelse til Forsvarssjefens fagmilitære råd

Det vises til rapporten fra Forsvarssjefens fagmilitære råd, fremlagt 24. november 2011, heretter kalt FMR.

Avinor har også gitt en separat høringsuttalelse til Forsvarsdepartementets dokument «Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35 (Konseptuell løsning – versjon 1.01).

Våre uttalelser er gitt med utgangspunkt i selskapets ansvar og rammebetingelser og med fokus på sivil luftfart sine interesser.

Avinor vil påpeke at høringsfristen fra slutten av november til 9. januar, hvor jul og nyttårshelgen inngår, er urimelig kort i en så viktig sak som denne.

Avinor har ikke vært en del av prosessen knyttet til Forsvarssjefens fagmilitære råd. Vi har etter at rapporten ble publisert hatt ett møte med ledelsen for Forsvarsdepartementet/Forsvarsledelsen. Her ble det orientert om Forsvarets behov for å vurdere flyplassdrift i egen regi, alternativt å la andre drive.

Høringskommentarer

Avinors overordnede tilbakemelding til FMR er at det, på nåværende tidspunkt, ikke foreligger et tilfredsstillende grunnlag til å fatte beslutning. De strukturendringene som følger av FMRs anbefalinger kan ha svært store økonomiske konsekvenser for sivil luftfart og kan komme til å påvirke luftfartstilbudet lokalt i vesentlig grad. Det er fortsatt mange forhold som må konkretiseres og konsekvensutredes før beslutning kan tas. Disse konsekvensene må være synliggjort og forslag til løsninger må være klare før man tar endelig stilling til slike vesentlige strukturendringer.

Som driftsansvarlig for sivil aktivitet ved Andøya, Bardufoss og Bodø og en aktør som finansierer en betydelig del av den totale aktiviteten på lufthavnene, forventer Avinor å bli inkludert i de prosessene som leder frem til endelig innstilling vedrørende ansvarsforholdene på lufthavnene.

Noen av de spørsmål som Avinor mener må avklares er:

- Ønsker Forsvaret å sette ut bare driftsansvaret for lufthavnene eller også det samlede ansvar, inklusive infrastruktur? Hva Forsvaret konkret mener om disse forholdene er helt avgjørende, og må konsekvensutredes. For Avinor er det avgjørende at beslutningen ikke medfører at sivil luftfart blir påført økte kostnader.
- Vil det være aktuelt å overføre ansvaret for lufthavnene til andre aktører enn Avinor, for eksempel kommunale myndigheter? Hvordan skal i så fall grensesnittet opp mot Avinor håndteres?
- Ved eventuelle eiendomsoverdragelser vil vi på det sterkeste anbefale at det besluttes en overordnet og entydig prosess for eiendomsoverdragelse fra Forsvarsdepartementet til Samferdselsdepartementet som sikrer ivaretagelse av både avhendingsinstruksen og statsstøtteregelverket.
- Vi antar at det økonomiske underskuddet ved de aktuelle flyplassene forventes å øke dersom Forsvaret legger ned sin virksomhet. Dette gjelder særlig Andøya og Bardufoss. Det må avklares hvordan dette underskuddet skal finansieres.
- Hvilke frihetsgrader eventuell ny eier og driftsansvarlig ved lufthavnene får med hensyn til å endre investeringsprofil, driftskonsepter, åpningstider, rullebanelengder m.m.
- Hvordan de finansielle rammebetingelsene knyttet til eventuell overføring av driftsansvar skal være.
- Hvordan omstillingen skal gjennomføres. Avinors erfaring er at overføringer mellom aktører i slike prosesser må skje relativt kort tid etter beslutning, ikke minst av hensyn til de ansatte.
- Hvilke avtaler Forsvaret har til hensikt å etablere på de lufthavner som skal ha mobil eller fast QRA. FMR skisserer en løsning hvor Ørland velges som kampflybase, med QRA stasjonert der. I tillegg gis det uttrykk for ønske om mulighet for deployering /QRA til andre egnede baser ved behov. Avinor trenger å få avklart hvilke arealbehov og tilrettelegginger Forsvaret trenger og hvordan kostnadene med denne beredskapen skal dekkes.

Til slutt vil Avinor generelt få poengtere at Avinors finansielle situasjon ikke gir rom for nye store investeringer eller økt kryss-subsidiering.

Oppsummering

Avinor registrerer FMRs innstilling om endret driftsansvar av de fire flyplassene Andøya, Bardufoss, Bodø (og Rygge). En endring av ansvarsforhold og driftsløsning kan medføre en betydelig kostnadsoverføring fra Forsvaret til Avinor og dermed sivil luftfart. For Avinor er det avgjørende at beslutningen ikke medfører at sivil luftfart blir påført økte kostnader. Det endelige beslutningsgrunnlaget, inkludert valg av lokalisering for nye kampfly, må derfor inneholde en plan for hvordan de økte kostnadene for sivil luftfart skal finansieres. Det må ikke forutsettes at Avinor skal dekke disse kostnadene innenfor eksisterende rammebetingelser.

Etter Avinors oppfatning må alle foreslåtte løsninger og konsekvensene av endringer i eiendomsforhold, driftsløsninger og Forsvarets rettigheter på sivile lufthavner være avklart før beslutning tas. Avinor mener dette er helt nødvendig for å sikre at sivil luftfart ikke påføres økte kostnader og ansvar det vil være vanskelig å ivareta.

Som vesentlig aktør innen sivil luftfart forventer Avinor å bli inkludert i de prosessene som leder frem til endelig beslutning vedrørende fremtidige ansvarsforhold på lufthavnene.

Med vennlig hilsen

AVINOR AS



Dag Falk-Petersen
Konsernsjef, Avinor

Kopi: Samferdselsdepartementet
NHO Luftfart