

Forsvarsdepartementet  
Postboks 8126 Dep  
0032 Oslo

Vår dato 06.01.2012  
Deres dato 29.11.2011  
Vår referanse TL  
Deres referanse 2010/01948-  
97/FD IV 1/FHE

## HØRING FORSVARSSJEFENS FAGMILITÆRE RÅD

NHO Luftfart viser til høringsbrev med vedlegg fra Forsvarsdepartementet av 29.11.2011.

NHO Luftfart er en interesse- og arbeidsgiverforeningen som representerer det alt vesentlige av sivile virksomheter i norsk luftfart, og som sysselsetter mer enn 11 000 ansatte. Vedlagt følger en oversikt over medlemsbedrifter.

Forsvarssjefen skisserer en omfattende omstrukturering av virksomheten innenfor Luftforsvaret. Denne omleggingen er i stor grad knyttet opp til innføringen av nye kampfly som vil påvirke store deler av Luftforsvarets virksomhet. Nye kampfly blir dimensjonerende for en helt ny basestruktur. Kampflyene, inkludert QRA-beredskapsflyene, foreslås lokalisert til Ørlandet. Tilhørende basestøtte og luftvern mv. vil også samles på Ørlandet, noe som forutsettes å gi betydelige synergier for Forsvaret. Bodø Hovedflystasjon foreslås lagt ned, og det anbefales at Forsvarets ansvar som flyplassoperatør på de øvrige av dagens militært drevne flyplasser overføres sammen med driftsansvaret til andre aktører. Dette vil da slik NHO Luftfart forstår det gjelde Andøya, Bardufoss og Rygge, og på sikt også Banak (Lakselv). Det vises spesielt til omtalen på s 20 i Forsvarssjefens innstilling hvor det sies at *”det anbefales derfor at Forsvarets nåværende ansvar som flyplassoperatør, utenom for Ørland, skal overføres sammen med driftsansvaret til andre aktører, når dette anses hensiktsmessig”*.

Gjennom hele etterkrigstiden har det vært et tett samspill mellom sivil og militær luftfart i Norge. Ansvar for lufthavnene har variert fra rent sivilt eierskap, til sivil lufthavn med militær del, militær lufthavn med sivil del, eller helt militær lufthavn. Uansett eie- og driftsansvar har dette ikke vært til hinder for et godt samspill mellom sivil og militær luftfart i Norge, til betydelig gjensidig nytte. Militær sektor har nytt godt av oppbygging av en vesentlig sivil luftfartsinfrastruktur, og Luftfartsverket (fra 2003 Avinor) har også tilrettelagt en rekke driftsoppgaver for den militære virksomheten.

Forsvarssjefens anbefaling vil fundamentalt endre ansvarsfordelingen mellom militær og sivil sektor på luftfartsområdet. Dette kan derfor etter NHO Luftfarts

mening gi betydelige økonomiske og driftmessige konsekvenser for sivil luftfart dersom ikke en slik omstilling håndteres riktig. Det er ikke foretatt en nærmere konsekvensanalyse av dette, og forutsetningene for en slik omstilling er heller ikke omtalt. NHO Luftfart har imidlertid merket seg at i rapporten om *Lokaliseringsalternativer for Forsvarets nye kampfly F-35* som Forsvarsdepartementet har sendt på høring, så omtales en mulig positiv inntjening av salg av flyplassarealer, dvs at Forsvaret forutsetter at de offentlig finansierte flyplassene skal selges etter markedsbaserte prinsipper. Dette reiser prinsipielle problemstillinger som det ikke er redegjort nærmere for og som heller ikke sivile luftfartsaktører tidligere har fått anledning til å komme med innspill på. Det er derfor helt nødvendig at dette gjennomgås grundig og at berørte sivile aktører gis anledning til å komme med innspill på forutsetningene for en slik omstilling. NHO Luftfart vil derfor kort gjennomgå noen av de forhold som bør belyses nærmere, og som er absolutte forutsetninger for at en slik omstilling som er skissert skal være akseptabel for den norske sivile luftfartsvirksomheten.

- i) NHO Luftfart forutsetter at arealer og anlegg mv. som Forsvaret ønsker overført til det statlige aksjeselskapet Avinor skjer vederlagsfritt. Alle militære anlegg er i prinsippet finansiert gjennom offentlige midler, og fly- og helikopterselskaper har gjennom et fullfinansierende avgiftssystem løpende dekket kostnader til lufthavnene. Gjennom samarbeidsavtaler har Luftfartsverket/Avinor betalt for ”militært finansiert” drift og infrastruktur ved å stille sivile tjenester til disposisjon for Forsvaret. På denne måten har sivil luftfart betalt for sin virksomhet i Norge, enten den har skjedd på sivile- eller helt eller delvis militære flyplasser. Det vil derfor være helt uakseptabelt at Forsvaret eventuelt skal avhende militære lufthavner til Avinor til såkalte markedsmessige vilkår, noe som i praksis vil bety at sivil luftfart i Norge må betale for dette ”to ganger”. NHO Luftfart vil her vise til tidligere samarbeidsavtaler mellom Forsvaret og Luftfartsverket som nettopp var tuftet på en teigdeling av ansvaret for forvaltning, drift og vedlikehold, og at ansvarsoverføring av arealer og anlegg normalt skulle skje vederlagsfritt. NHO Luftfart vil også minne om at det var forutsatt at selve omdanningen av Luftfartsverket til aksjeselskap i denne sammenheng ikke skulle innebære merutgifter eller merbelastninger for Luftfartsverket/Avinor, jf Ot prp nr. 14 (2002 – 2003). Etter vår vurdering tilsier dette at en slik betydelig overføring av militære anlegg til en annen statlig aktør må skje vederlagsfritt, og i tråd med den praksis man har hatt gjennom hele norsk etterkrigstid. Noe annet vil være helt uakseptabelt, og vil kunne påføre en konkurranseutsatt norsk luftfartsnæring betydelige kostnadsøkninger.
- ii) Dersom alle dagens militære flystasjoner bortsett fra Ørland skal overføres til andre aktører må det forutsettes en full miljøopprydding og at overflødige militære anlegg (”shelters” mv) fjernes. Dette vil medføre en betydelig kostnad, som forutsettes håndtert av Forsvaret. NHO Luftfart

kan ikke se at dette forholdet er tilstrekkelig belyst verken i Forsvarssjefens fagmilitære råd eller i rapporten om lokalisering av ny kampflybase. Vi vil i denne sammenheng minne om de betydelige oppryddingskostnadene ved nedleggingen av hovedflyplassen på Fornebu, og vi vil anta at en overføring til sivil virksomhet vil kreve betydelige ”omstillingsmidler”. NHO Luftfart mener at det er en forutsetning at disse midlene dekkes av Forsvaret, og legges til grunn i beslutningsgrunnlaget for den omstillingen som ønskes.

- iii) Etter NHO Luftfarts mening vil de sivile driftsbehovene på noen av de aktuelle flyplassene høyst sannsynlig avvike betydelig fra dagens situasjon, ref blant annet behov for rullebanelengder, flygeledertjeneste (alternativt AFIS) osv. Det er derfor behov for en gjennomgang av dette, slik at man kan klarlegge de nødvendige økonomiske konsekvenser. Uansett vil Avinor åpenbart få større driftsutgifter ved at Forsvaret trekker seg ut av dagens militære lufthavner. Den økonomiske usikkerheten er spesielt stor knyttet til Bodø lufthavn, blant annet fordi standarden på rullebaneinfrastruktur er uklar og at mulige driftstilpasninger kan være kostbare.

Dette betyr at rammevilkårene for Avinors virksomhet må gjennomgås, og dagens ordning med kryss-subsidiering ytterligere utfordres. Prinsipielt mener vi at Avinor må tilføres driftsmidler til dette, ideelt etter en kjøpsordning for drift av ulønnsomme lufthavner. Uansett betyr dette at avkastnings- og utbyttepolitikken må endres slik at Avinor har nødvendig evne til å operere en ytterligere større andel av det regionale, og høyst sannsynlig, ulønnsomme militære flyplassnettet i Norge.

- iv) NHO Luftfart vil bemerke at flyplassen på Rygge ikke ligger innenfor Avinors ansvarsområde i dag, og vi forutsetter at dette også vil gjelde når Forsvaret trekker seg ut fra flyplassen.
- v) NHO Luftfart vil også nevne at en avvikling av Forsvarets virksomhet på de aktuelle lufthavnene antas å skje noen år frem i tid, og vil avhenge av når de nye kampflyene kan tas i bruk. Dette kan bety at de aktuelle flyplassene som ønskes avhendet kan komme i et ”avslutningsmodus”, og at nødvendig vedlikehold og investeringer ikke blir foretatt. Det vil således være svært uheldig dersom det bare blir foretatt ”flikking”, og at ikke nødvendige fremtidsrettede investeringer blir foretatt. Det pågår nå et arbeid med nytt felles europeisk regelverk for utforming av lufthavner, og det er derfor viktig at Avinor som en eventuell fremtidig eier av disse lufthavnene så tidlig som mulig får nødvendig innflytelse på driften av de aktuelle lufthavnene. Eksempelvis forstår vi at det på Bodø lufthavn kan bli behov for betydelige investeringer på sivil side ved en eventuell fraflytting fra Forsvaret. Det foreslås derfor at det etableres en


hensiktsmessig ansvars- og funksjonsfordeling mellom Forsvaret og Avinor i en slik omstillingsperiode som ivaretar nødvendige krav til utvikling av de aktuelle flyplassene i denne perioden.

NHO Luftfart vil understreke at ny lokalisering av kampflybase, med den strukturelle omstilling av Luftforsvaret som Forsvarssjefen anbefaler i sin innstilling, vil kunne få store konsekvenser for den norske sivile luftfartsnæringen. Direkte vil dette berøre Avinor, men i neste omgang den sivile operative virksomheten. NHO Luftfart har ovenfor kommentert noen prinsipielle forhold, og det er behov for en grundig gjennomgang og vurdering av de forholdene som er påpekt. Vi mener det er behov for en nærmere konsekvensanalyse av de forholdene som det er redegjort for ovenfor, og at sivil sektor trekkes inn i en slik gjennomgang. Vi anmoder derfor om at sivil sektor trekkes inn i et slikt nødvendig oppfølgende arbeid, og at en konsekvensanalyse av dette ferdigstilles før man velger lokalisering av kampflybase og går videre med arbeidet med omstrukturering av Luftforsvarets virksomhet.

NHO Luftfart vil også bemerke at høringstiden har vært forholdsvis kort for en sak som er meget komplisert, og med vanskelig overskubare følgerikninger.

Vi ber om at de synspunkter som her er fremført blir vektlagt i det videre arbeid, og vi stiller gjerne i et møte for å gi ytterligere informasjon dersom det er ønskelig. Det vises for øvrig til eget brev fra NHO Luftfart av 6.1.2012 vedrørende høring av rapport om lokaliseringalternativer for Forsvarets nye kampfly F35.

Vennlig hilsen  
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe  
Direktør

Kopi: Samferdselsdepartementet  
Avinor

## MEDLEMSBEDRIFTER – NHO LUFTFART

Air Service Brønnøysund AS  
Airlift AS  
Airlift Services AS  
Bardufoss Ground Handling AS  
Bristow Norway AS  
Båtsfjord Reiseservice AS  
CAE Training Norway AS  
CHC Helikopter Service AS  
European Helicopter Center AS  
Finnair  
Fred. Olsen Fly og Luftmateriell AS  
Heli-One (Norway) AS  
Honningsvåg Flyekspedisjon  
Mehamn Flyekspedisjon AS  
LT TECH AS  
Luftfartsskolen AS  
Luftreiser  
Lufttransport AS  
Mehamn Flyekspedisjon AS  
Menzies Aviation (Oslo) AS  
Norport Handling Bergen AS  
Norrønafly PW&AP AS  
Norsk Luftambulans AS  
Norwegian Air Shuttle ASA  
Oxford Aviation Academy Norway  
Pilot Flyskole AS  
Pratt & Whitney Norway Engine Center  
Qatar Airways  
Rygge Sivile Lufthavn AS  
Røros Flyservice AS  
Røros Flyservice OSL AS  
Røros Flyservice RRS AS  
Sandefjord Lufthavn AS  
SAS Cargo Norway AS  
SAS Ground Services Norway AS  
Scandinavian Airlines System, Denmark – Norway – Sweden  
Spirit Air Cargo Handling Norway AS  
ST Aerospace Solutions NUF  
Sunnhordland Lufthavn AS  
Svolvær Flyekspedisjon AS  
TUIfly Nordic AB  
Universitetet i Tromsø, Fakultet for Naturvitenskap  
Vadsø Flyekspedisjon  
Widerøes Flyveselskap AS