

21 OKT 2010

**AIR CARGO  
FORUM**

Det Kongelige Samferdselsdepartement  
Luft- post- og teleavdeling  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Oslo, 14/10-2010

Deres ref: 10/69-TKR

### **HØRINGSUTKAST:**

#### **Forslag til regulering av lufthavn- og flysikringsavgifter 2011**

**Air Cargo Forum** er et forum for flyfraktbransjen med medlemmer fra de større flyselskap, flyfrakt-terminaler, flyspeditører, ekspress-selskaper, bransjeorganisasjoner, NHO og OSL AS.

#### **FLYFRAKTBRANSJEN I NORGE**

Bransjen i Norge har i en årrekke arbeidet for å få større flyselskap med såkalte "wide body fly" til å fly på Norge til oversjøiske destinasjoner. Dette for å kunne tilby norsk næringsliv lik konkurranse med hensyn til framføringstid til sine markeder som våre naboland. Avgiftssystemet i dag er allerede for høyt i forhold til andre nordiske flyplasser. Det er i dag kun 2 flyselskap som er aktuelle å benytte for flyfrakt som flyr fra Oslo Lufthavn Gardermoen til oversjøiske destinasjoner.. Korean Air Cargo med 3 ukentlige Boeing 747-400 fraktestyrt og Thai Airways med 7 ukentlige Boeing 777 passasjerfly. Det er kontakt med flere flyselskap som nå ser på muligheten for å opprette nye oversjøiske ruter fra Norge til Asia og USA.

Kastrup, Billund, Arlanda, Landvetter, Malmö og Vanta har fått flere nye direkteruter både med frakt- og passasjerfly i de seneste årene. De fleste av disse passasjerfly tar også med seg i størrelsesorden mellom 15 og 25 tonn frakt.

#### **OVERSJØISKE FRAKTRUTER**

De aller fleste av de oversjøiske fraktruter fra våre konkurrerende flyplasser i Norden har sin basis i frakt fra Norge, og da i særdeleshet fersk laks. Det vil si at norsk næringsliv finansierer konkurrerende flyplasser.

At Norge ikke vil kunne tiltrekke seg nye oversjøiske ruter, og de eksisterende muligens vil flytte sin norske virksomhet ut av landet, vil i stor utstrkning svekke norsk næringslivs konkurransekraft.

Marginene for flyselskap i dag er svært liten, og det skal bare lite til før en rute blir ulønnsom.

#### **MILJØMESSIGE KONSEKVENSER**

Miljømessig så vil en økning av avgiftene for store fly være svært negativt for miljøet med til dels unødvendig CO2 utslipp fra både fly og bil.

**Air Cargo Forum**

c/o Arne Lossius

Hospitsveien 13D, NO-0789 Oslo, Norway

Tel: +47 481 68 579, e-mail: arne.lossius@marineharvest.com

Det vil si at all frakt til oversjøiske destinasjoner i fra Norge må jøse i Norge til alle flyplasser. En flyvning fra for eksempel Amsterdam til Japan vil bruke ca 2 timer lengre flytid enn direkte fra Norge. Det samme flyet passerer vårt luftrom på sin vei til Japan. Biltransport til kontinentale eller skandinaviske lufthavner tar 1 til 2 døgn ekstra transporttid med bil fra Oslo, og tilsvarende økning i transporttid til kunde. For fersk fisk så betyr dette at fisken må holdes på kjøll i unødig lang tid. Kjøling bruker også mye energi.

#### **KONSEKVENSER FOR DISTRIKTENE**

Fra distriktene i Norge så transporteres i stor utstrekning flyfrakten med bil til Oslo Lufthavn Gardermoen over natten. Frakten kan flys ut på direkte fly samme ankomstdag. Ved avgang fra en kontinental flyplass vil det bety at distrikt Norge får ytterligere 1 til 2 dagers lengre transporttid. Over natten til f.eks Oslo, så videre med bil om kvelden fra Oslo til en kontinental flyplass.

Mye av de produktene som har behov for rask framføringstid med flyfrakt fra Norge er reservedeler og utstyr til skip og landbaserte installasjoner. Disse produktene må ha de raskeste framføringsmuligheter til endelig bestemmelsessted. Bedriftene som er avhengig av dette vil også miste sin konkurransekraft dersom ikke det kan tilbys like gode logistikk-løsninger fra Norge som fra våre konkurrerende land.

#### **AIR CARGO FORUM SITT FORSLAG TIL NYE AVGIFTER**

Avgiftene i det nye forslaget fra Samferdselsdepartementet i fra norske lufthavner ligge mer enn 100% over Kastrup, og nærmere 50% over Arlanda og Landvetter for fraktfly som Boeing 747-400. For midre fraktfly som Cessna Caravan, Saab 340 så vil de få en økning i fra dagen satser med mellom 16 og 22%.

Skal norsk næringsliv kunne opprettholde sin konkurransekraft, så må Oslo Lufthavn Gardermoen og andre norske flyplasser tiltrekke seg nye flyselskap som er villige til å satse på Norge. Vi må sørge for styrking av norsk næringsliv og sørge for at avgiftsnivået fra Norge må kunne konkurrere med Kastrup, Arlanda og Landvetter m.m. Det må bli lønnsomt for flyselskapene å fly på Norge.

**Forslaget:** Det må ikke være avgift på over 150 tonn MTOW.

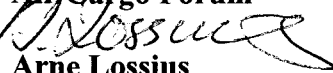
Samme bunnfradrag på 6 tonn for fraktfly som for passasjerfly.

**Air Cargo Forum's** medlemmer er svært bekymret for utviklingen dersom nivået på avgiftene i Norge ikke er konkurransedyktige i forhold til våre naboland. Skal vi ha de beste tilbudene til norsk næringsliv, og også ta miljøhensyn alvorlig, så må vi få minst like gode vilkår som våre konkurrerende land.

**Air Cargo Forum** ønsker for framtiden å bli med på høringslisten.

Med vennlig hilsen

**Air Cargo Forum**



**Arne Lossius**

Formann