



Lufthansa Cargo AG  
P.O.B. 185, N-2081 Gardermoen  
District offices:  
P.O.B. 17, N-5069 Bergen Lufthavn

MOTTATT

22 OKT 2010

Det Kongelige Samferdselsdepartement  
Luft – Post – og teleavdeling  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Your Ref.  
Ihre Zeichen

Our Ref./Date  
Unsere Zeichen/Datum

Telephone-Ext.  
Telefon-Durchw.

Gardermoen 19/10- 2010

Deres ref: 10/69-TKR

### **Høringsutkast:**

### **Forslag til regulering av lufthavn- og flysikkeringsavgifter 2011.**

Lufthansa Cargo A/G er et heleid datterselskap av Lufthansa German Airlines, Vi er et av verdens ledende fraktflyselskaper og har vært representert i Norge siden 1969, med en egen flyfraktavdeling. I tillegg til "Bellykapasiteten " til Lufthansa German Airlines, operer vi, enten selv eller gjennom datterselskapene Jade Airlines og Aerologic en frakterflåte bestående av Md11, B747F og B777F til sammen ca 30 "widebody"fraktfly.

Vi transporterte i 2009 ca 12.000 tonn flyfrakt ut av Norge, hovedsakelig med lastebilforbindelse til Frankfurt /Muenchen og Göteborg med videre forbindelse til ca 400 destinasjoner verden over. Det norske eksport markedet benyttet seg av ca 200 av disse destinasjonene.

Vårt mål er å tilby det norske eksport næringen en tilnærmet kvalitativ og kvantitativ flytransport som konkurrerende eksportmarkeder, i umiddelbar nærhet- Sverige, Danmark, Finland og Kontinental Europa , har i dag.

Med basis i den norske Lakseeksporten er flyvninger via Norske flyplasser interessant og er for vår del regelmessig oppe til vurdering. Direkte flyvninger kommer ikke bare lakse- eksporten til gode, men hele det eksporterende Norge.

Imidlertid er marginene for fraktflyvninger svært beskjedne og rammebetingelsene d.v.s kostnadene avgjørende for om en rute skal opprettes eller ikke.

Nærliggende flyplasser, d.v.s flyplasser med såkalt "catchment area" Norge, er København, Billund, Göteborg, Malmö og Arlanda. Dette er flyplasser som i dag betjener det norske markedet, og står i direkte konkurranse, med OSL, spesielt København, Göteborg og Malmö. Disse flyplassene har alle gunstigere rammebetingelser enn OSL og betjener widebody"frakterfly med basis i Norsk eksportnæring.

Vi startet opp flyvninger Oslo-Nagoya med Md11F i sep 05, men måtte stoppe dette av kommersielle årsaker allerede våren 06. Disse flyvningene ble videreført via Gøteborg og Stockholm, med langt bedre rammevilkår.

Våren 2009 var flyvninger via OSL oppe til vurdering, igjen med negativt resultat. Kostnadsanalysen viste at OSL i direkte sammenligning med Gøteborg og Stockholm, ikke var konkurransedyktig,

Vi ser med uro på den forestående avgiftsændring. Vi slutter oss til Avinors forslag:

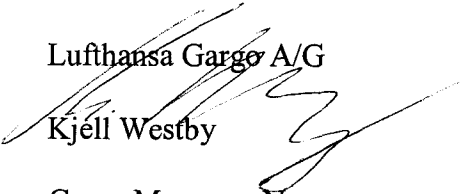
**Bunnfradrag på 6 tonn i startavgift også for fraktfly, halv startavgift fra 75 tonn og fritak for startvekt over 150 tonn.**

Da en stor del av flyfrakten betjenes ved hjelp av passasjerfly ser vi at avgiftsøkninger på større passasjerfly vil kunne føre til at større moderne og effektive passasjer fly ikke i tilstrekkelig grad vil operer på OSL. Dette vil føre til ytterligere kapasitetsreduksjoner og overføre mer frakt fra fly til vei.

Vi har ikke vurdert de miljømessige konsekvensene som en utstrakt veitransport av flyfrakt medfører, i denne sammenheng ville det vært interessant å se på CO2 /pr km/tonn transportert gods.

Med Hilsen

Lufthansa Cargo A/G

  
Kjell Westby

Cargo Manager, Norge