

MOTTATT

29 OKT 2010



**NORSKE
FLYSPEDITØRERS
FORENING**

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 26. oktober 2010

Deres referanse: 10/69- TKR

Høringssvar – Avinor As – forslag til regulering av selskapets lufthavn – og flysikringsavgifter 2011(taksregulering)

Logistikk- og Transportindustriens Landsforening (LTL) og Norske Flyspeditørers Forening (NFF) benytter anledningen til å avgi høringsuttalelse til Det kongelige Samferdselsdepartement (SD) vedrørende høring om regulering av selskapets lufthavn – og flysikringsavgifter for 2011. Vi var ikke på høringslisten, men ønsker likevel å uttale oss, da stort sett alle som bedriver flyfrakt til og fra Norge er medlemmer hos oss.

Vi har gjennomgått forslaget til nye avgiftsatser for 2011 og vi ser at det legges opp til en økning i avgiftene på 1,9 %. Dvs. omtrent som KPI. Men pga introduksjon av en ny Tårnavgift og endring i startavgiften blir resultatet dyrere avgifter for store fly, og det blir dyrere jo større flyene er. Korean 747F får en økning i avgiften på 23 %, og hvis regulativet blir vedtatt, vil de norske avgiftene være 36 % dyrere enn på ARN og 104 % dyrere enn på CPH (valutakurser ca. 1.10.).

Vi er bekymret for at f. eks Korean velger å satse på andre flyplasser og dermed påfører norsk eksport, og spesielt fiskeeksporten, ekstrakostnader og dårligere transportløsninger. I Avinors forslag var det en begrensning i startavgiften ved at det kun skulle betales for MTOW opp til 150 tonn. ARN har en begrensning i TNC avgiften på 100 tonn MTOW, og på CPH, har de en begrensning i startavgiften på 200 tonn MTOW. Hvis forslaget om å sløyfe øvre begrensinger på OSL blir vedtatt, vil konkurranseforskjeller til våre naboland bli ekshorbitant. Det vil da bli mindre attraktivt for fraktere å være etablert på OSL.

Økte avgifter vil medføre økte rater. Korean har i dag høye rater, grunnet rask og effektiv fremføring, men det er grenser for hvor mye kundene kan og vil betale. Hvis kostnadene blir for høye, vil kundene ønske andre løsninger og vi kan dermed være i fare for å miste et meget godt fraktilbud fra Gardermoen som er navet for Norges eksport med fly.

Flyspeditører vil i større grad bruke flyplasser i Europa for sine sendinger. Dette vil medføre at større volumer blir borte fra Gardermoen, tap for både flyselskap og terminaler. Det er i dag gunstig i mange tilfeller å levere flyfrakten i Europa. Dersom det ikke blir samme økning ute i Europa, blir konkurransevridningen enda større.

Når godset truckes ned til EU for så å gå med fly til eksempelvis Japan, vil transporttiden øke med ca. 2 dager og man vil få 2 timer ekstra flytid pluss kjøringen fra Norge. Dette er meget uheldig med hensyn til miljø og for Norges eksportnæring, og spesielt fiskeeksporten, da den er kritisk med hensyn til transporttid.

Flere aktører har også tatt store investeringer i alt fra fraktkterminaler, fisketerminaler og annen infrastruktur rettet mot transport over Oslo Lufthavn, ikke minst OSL selv som har investert i fraktoppstillingsområder/plasser for Cargo fly.

Vi har også sett på avgiftene for små fraktemaskiner, og selv om avgiftene her er små, er økningen i % relativt stor. Det skyldes nok at fraktflyene ikke får bunnfradraget på 6 tonn som passasjerflyene får. Her er noen eksempler:

Cessna Caravan går opp fra kr 384 til kr 468 pr anløp dvs + 22 %
Saab 340 går opp fra 1248 til 1452 dva 16 % og
BAe ATP går opp fra 2208 til 2515 dvs 14 %.

Økte avgifter som vil øke forskjellen i forhold til våre konkurrenter vil være meget uheldig for eksporten fra Norge. Det vil også medføre at det blir mindre attraktivt for andre flyselskap å starte opp fra Gardermoen.

Luffarten har vært gjennom en tøff periode med finanskriser og askekrise som spesielt rammet aktørene innen flybransjen sterkt. Det var lovet at det skulle tas hensyn til dette ved gjennomgang av neste års avgifter. Vi ber dere revurdere strukturen og størrelsen på gebyrene, spesielt siden det ikke kan fremvises dokumentasjon på økte kostnader. Uten dette kan vi ikke akseptere en slik økning.

Inneværende forslag til avgifter vil etter vår mening bety stor fare for at nå værende ruter legges ned og at de som tenker å etablere nye ruter på OSL vil droppe sine planer. Vi kan ikke se at kostnadselementet som skal dekkes av avgiften hindrer en slik degressiv avgiftsstruktur. Kostnadene økes ikke i takt med flyenes volumer.

Vi ønsker i fremtiden og komme på høringslisten for høringer som omhandler godstransport på fly, bane, vei og sjø.

Vi ønsker å ha et møte vedrørende denne saken og vil ta kontakt i den anledning.

Med vennlig hilsen
NORSKE FLYSPEDITØRERS FORENING og
LOGISTIKK- OG TRANSPORTINDUSTRIENS
LANDSFORENING



Tom Rune Nilsen
Daglig leder