

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 11.04.2008
Deres dato
Vår referanse tl
Deres referanse

TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019

Innledning

Det vises til oversendelse av forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 fra Vegdirektoratet i brev av 17. januar 2008. NHO Luftfart ønsker å komme med en uttalelse til planforslaget.

NHO Luftfart vil innledningsvis gi ros til Avinor og transportetatene for å tilrettelegge en god planprosess med involvering av en rekke berørte interesseorganisasjoner mv i planarbeidet. Dette har bidratt til at forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019 (NTP) er godt gjennomarbeidet og har tatt opp i seg en rekke innspill og merknader fra representanter for de ulike transportsektorene. Planforslaget bærer likevel preg av et sterk "etatsfokus", med fordeling av statlige midler til drift- og investeringstiltak som et sentralt område. Det synes også behov for at planen i større grad må ta opp en del ytterligere politikkområder som er viktige for luftfartssektoren, og drøfte disse mer helhetlig. NHO Luftfart vil komme tilbake til dette nedenfor.

NHO Luftfart vil videre påpeke at planforslaget som tidligere synes å ha størst fokus på landtransport, og da særlig vei og jernbane. Luftfarten har i stor grad vært brukerfinansiert, og så lenge en sentral del av planen er gjennomgang og prioritering av offentlige midler til samferdsel, synes dette i utgangspunktet naturlig. NHO Luftfart ønsker imidlertid å vise til at en stor del av det nasjonale luftfartssystemet er bygget ut på grunnlag av samfunnsmessige hensyn, og at drift- og investeringstiltak i store deler av nettet i hovedsak ikke er økonomisk lønnsomme. Luftfarten er således en viktig del av det landsdekkende kollektivtransportsystemet hvor den ulønnsomme delen prinsipielt sett bør håndteres på linje med annen offentlig finansiert samferdsel.

F:\Brev politikere og myndigheter 2008\Nasjonal transportplan 2010-2019 - høringsuttalelse.doc

Dette tilsier en mer helhetlig drøfting av luftfartssektoren i relasjon til andre deler av samferdselssektoren.

Noen generelle betraktninger

Når Samferdselsdepartementet med utgangspunkt i Avinor- og transportetatens planforslag skal utarbeide en stortingsmelding om nasjonal transportpolitikk er det noen overordnede perspektiver NHO Luftfart ønsker å spille inn til departementet i dette arbeidet.

1. Norsk luftfart i et internasjonalt konkurransemarked

NHO Luftfart mener at departementet i stortingsmeldingen bør drøfte og utforme tiltak som styrker norsk luftfartsnæring i et internasjonalt konkurransemarked. Norsk luftfart har i løpet av forholdsvis få år blitt liberalisert, dvs at tidligere myndighetsregulering av markedsadgang, rutetilbud, prissetting mv. er avviklet, og erstattet med nytt regelverk på konkurranse- og forbrukersiden, samt med etter hvert felles europeisk regelverk på flysikkerhetsområdet. Dette har ledet til økt konkurranse i Norge og store deler av Europa. Høyst sannsynlig vil konkurransen utvikle seg videre, med større strukturelle endringer i bransjen som resultat. I løpet av få år er nye lavprisselskaper etablert, og tradisjonelle "flag carriers" har gått konkurs. Det er således ingen selvfølge at Norge vil opprettholde en nasjonal industri. De tradisjonelt restriktive bilaterale luftfartsavtalene med land utenfor EU/EØS synes også å bli liberalisert. Norge åpner nå for at selskaper fra land innenfor EU/EØS kan få trafikkrettigheter på strekninger fra Norge til land utenfor EU/EØS, såkalte 7. frihetsrettigheter, noe som for få år tilbake ikke var mulig. Dette åpner opp nye markedsmuligheter for utenlandske selskaper i Norge. Enklere etableringsmuligheter i andre land vil forsterke mulighetene for å utnytte slike nye trafikkrettigheter, og kostnads- og andre konkurransefortrinn i andre land vil lett kunne lede til utlokalisering eller nyetablering av virksomhet til andre land enn hvor man opprinnelig er hjemmehørende. Slik sett synes luftfarten i sterkere og sterkere grad å følge utviklingen vi har sett i norsk og internasjonal skipsfartsvirksomhet. Dette forsterkes ytterligere av EUs arbeid med å etablere mer liberale (open sky) luftfartsavtaler med land utenfor Europa, som gjennom EØS avtalen vil bli gjeldende også i Norge. Samlet, og over tid, vil dette ytterligere utfordre norsk luftfartsnæring i et stadig tøffere internasjonalt konkurransemarked.

NHO Luftfart mener at departementet må reise et slikt næringspolitisk perspektiv i den kommende stortingsmeldingen. Stortinget bør oppdateres på de utfordringer norsk luftfartsnæring står ovenfor, samt hvilken politikk regjeringen vil legge opp til for å utvikle en konkurransekraftig og effektiv næring som både ivaretar forbrukerperspektivet, og bidrar til å opprettholde et levedyktig luftfartsmiljø i landet. Stikkord her er blant annet hvilken

strategisk betydning en nasjonal luftfartsvirksomhet vil ha for et godt og stabilt transporttilbud i hele landet, og betydningen av kompetanse og arbeidsplasser innen denne sektoren.

En rekke temaer bør trekkes inn i en slik gjennomgang, og det antas at departementet gjennom arbeidet med en ”strategi for norsk luftfart” har utarbeidet et grunnlag for å innarbeide et slikt perspektiv i stortingsmeldingen. NHO Luftfart kjenner ikke det endelige innhold i denne strategien, men vil vise til at departementet bør trekke inn blant annet følgende temaområder i en slik drøfting:

- Generell næringspolitikk og betydning for luftfartssektoren
- Skatte- og avgiftspolitikken inkludert særavgifter, jf. dagens ordning med en nasjonal CO2 avgift
- Behov og tiltak for rekruttering av kompetent og konkurransedyktig arbeidskraft til næringen
- Myndighetenes strategi for Norges rolle i internasjonalt arbeid på luftfartsområdet, jf. spesielt arbeid i EU/EØS og EASA
- Behov for endret strategi i luftfartsforhandlinger med land utenfor EU/EØS
- Gjennomgang av mulige nasjonale virkemidler som styrker konkurransekraften til norsk luftfartsnæring
- Hvordan samarbeidsforholdene med luftfartsnæringen kan styrkes slik at norsk luftfartspolitikkk ivaretar norske næringsinteresser

Ovenstående punkter er ikke uttømmende. For NHO Luftfart er det viktig at departementet i stortingsmeldingen reiser de næringspolitiske utfordringene, og gir Stortinget grunnlag for å diskutere politikutfordringer på dette området.

2. Investering i infrastruktur og finansieringsutfordringer

I planforslaget er det foretatt en grei opplisting av investeringsutfordringene innen luftfartssektoren. Det er anslått et samlet investeringsbehov på 20 – 25 milliarder kroner. I andre sammenhenger har Avinor antydnet et investeringsbehov på hele 15-18 milliarder kroner bare for de neste fire årene. Investeringene er knyttet opp til nye myndighetskrav innen flysikkerhetsområdet, store vedlikeholdsetterslep og behov for kapasitetsutvidelser. Mye av investeringene går til tiltak som i bedriftsøkonomisk forstand ikke gir positiv avkastning, noe som vil undergrave Avinors evne til å finansiere det norske lufthavnnettverket på sikt. Avinor er for tiden pålagt å fullfinansiere et totalsystem av lufthavner og flysikringstjenester ved egne inntekter. Dette medfører en betydelig kryss-subsidiering, og omfanget av dette forventes å øke vesentlig i årene som

kommer. NHO Luftfart stiller spørsmål ved om Avinor vil være i stand til å selvfinansiere en i stor grad samfunnspålagt virksomhet slik som forutsatt i planforslaget, og som regjeringen har lagt til grunn i St. meld nr 15 Om verksemda til Avinor 2006-2008. Likeså er NHO Luftfart av den oppfatning at omfanget av krysssubsidierting i det norske lufthavnsystemet nå er i ferd med å bli så stort, at det kan diskuteres om dette er i strid med grunnleggende prinsipper etter EØS avtalen.

NHO Luftfart savner en drøfting og strategi fra regjeringens side for hvordan man skal klare å håndtere denne investeringsutfordringen. I en slik sammenheng bør man også gjennomgå investeringsnivået grundig, og foreta økonomiske analyser ikke bare av de store kapasitetsøkende investeringstiltakene, men også andre mindre investeringstiltak som i sum utgjør en stor andel av Avinors planlagte investeringstiltak. NHO Luftfart mener at departementet bør gjennomgå om rammebetingelsene for Avinor gir tilstrekkelig incitament til et nøkternt og rasjonelt nivå på investeringene og at investeringsprofilen gir tilstrekkelig økonomisk avkastning for selskapet. NHO Luftfart ønsker å bemerke at en sterkere involvering av flyselskapene kan bidra til en mer nøktern investeringsprofil med sterkere vekt på prosjekter som er godt økonomisk fundert.

Norsk luftfart har de senere årene vært preget av sterk vekst både på innlands- og utlandstrafikken. Dette har for noen år gitt gode økonomiske resultater, men unnsår ikke at luftfartsnæringen over tid likevel ikke har generert overskudd som har gitt tilfredsstillende avkastning på investert kapital. Den markedsmessige usikkerheten for norsk- og internasjonal luftfart er betydelig, og det er ingen ting som tilsier at den senere tids trafikkvekst vil kunne opprettholdes over lengre tid. Trafikkprognoser fra blant annet Transportøkonomisk Institutt underbygger dette. Luftfarten er svært konjunkturfølsom, og etterspørselsendringer ved endret økonomisk utvikling er vanligvis store. I tillegg er virksomheten svært sårbar for uønskede hendelser knyttet til terror og sabotasje mv.. Etter NHO Luftfarts mening tilsier dette at regjeringen i et plandokument som Nasjonal transportplan må anskueliggjøre den usikkerheten man står ovenfor mht finansiering av infrastrukturutviklingen, og legge en langsiktig strategi for hvordan man vil håndtere en slik utfordring. Dersom ikke myndighetene raskt gjennomfører tiltak som legger grunnlag for en langsiktig bærekraftig utvikling av vår infrastruktur på dette området, frykter NHO Luftfart at luftfartsavgiftene vil øke betydelig på sikt. En slik utvikling vil gjerne erfaringsmessig i tid falle sammen med kostnadsvekst på andre områder, og slik forsterke en negativ økonomisk syklus. Dette vil gi betydelige negative samfunnsmessige konsekvenser i et land som er så avhengig av fly som Norge.

NHO Luftfart vil stikkordmessig peke på noen områder som bør omtales i en slik sammenheng.

- Gjennomgang og vurdering av omfanget av lufthavnstrukturen. Lufthavner med gode alternative transportmuligheter eller nærliggende alternative lufthavner bør vurderes nedlagt.
- Etablering av en kjøpsordning basert på reelle kostnader og inntekter for de tidligere kommunale "kortbaneplassene" slik som forutsatt i St.prp. nr.1 Tillegg nr. 2 (2002-2003).
- Etablere ordninger som gir nødvendig incitament til effektivisering og forutsigbarhet i kostnadsutviklingen i Avinor. Eksempelvis å etablere et effektiviseringskrav ved at luftfartsavgiftene over en gitt tidsperiode settes lik KPI-X.
- Det betydelige investeringsbehovet for Avinor tilsier en gjennomgang og revidering av dagens utbyttepolitikk. I de kommende årene bør regjeringen avstå fra utbytte i selskapet, og en revidert utbyttepolitikk som tar hensyn til Avinors langsiktige drifts- og investeringsutfordringer bør drøftes i den kommende stortingsmelding om Avinors virksomhet.
- Det bør foretas en gjennomgang og drøfting av standardkrav til norske lufthavner som blant annet dekker security og sikkerhetsforhold, samt service/kapasitetsnivå på terminaler og rullebanesystemer mv. Eksempelvis bør man vurdere nærmere om det samfunnsmessig og faglig er riktig å gjennomføre betydelig økte særnorske standardkrav til utforming av lufthavner, jf BSL E 3-2. Avinor bør tilrettelegge for en tettere dialog med flyselskapene omkring både utbyggingstiltak og levering av tjenester på lufthavnene. Brukerne må få en større innflytelse på beslutningsprosessene enn hva som er tilfelle i dag, og departementet bør gi signaler om dette i transportplanen.
- Med bakgrunn i teknologiutvikling og forenkling av organisering av flysikringstjenesten i Europa, jf Single European Sky, bør man vurdere potensialet for nødvendig fornyelse og effektivisering på dette fagområdet i Norge.
- Man bør på en mye tydeligere måte enn i planforslaget få frem hvilke investeringer som er økonomisk lønnsomme, og som er helt nødvendige å gjennomføre for å kunne opprettholde best mulig selvfinansiering av det norske luftfartssystemet.
- Gjennomgang av forholdet mellom Avinor og Forsvaret. Sikre at det ikke skjer en svekkelse av norsk sivil luftfart som følge av revisjon av avtaleverket om samarbeid med Forsvaret.

3. *Helhetlig miljøpolitikk*

Omtalen av miljøutfordringer i norsk samferdsel, og spesielt klimautfordringene, bærer preg av etatenes begrensede ansvar for virkemidler på dette området. NHO Luftfart mener at departementet må foreta en

helhetlig gjennomgang og drøfting av miljøutfordringene, og utforme en målrettet, kostnadseffektiv og ikke-diskriminerende virkemiddelbruk på dette området. Det er særdeles viktig at virkemiddelbruken gir like konkurransevilkår internasjonalt, jf punkt 1 ovenfor. NHO Luftfart ønsker å peke på noen områder som åpenbart berettiger en bredere omtale i den nasjonale transportplanen.

- Luftfartsnæringen har i en nylig fremlagt rapport ("Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart" datert 30. januar 2008), utarbeidet i samarbeid med Avinor, skissert en rekke tiltak basert på kjent teknologi som vil gi store reduksjoner i utslipp av klimagasser fra luftfarten. Gjennom ulike flytekniske og flyoperative tiltak vil man kunne oppnå en utslippsreduksjon i perioden frem mot 2020 på 30-40%. Gjennom utvikling av alternative drivstoff antas et totalt reduksjonsnivå på rundt 50 % i 2020. En viktig forutsetning for å oppnå en slik utslippsreduksjon er at norsk luftfartsnæring må få like vilkår med andre konkurrerende virksomheter; - nasjonalt i forhold til andre deler av samferdselssektoren, og internasjonalt i forhold til øvrige flyselskaper. Departementet må i transportplanen innarbeide konklusjonene fra den utarbeidede rapporten, og vise hvordan man fra myndighetenes side kan legge til rette for og eventuelt styrke næringens mulighet til å gjennomføre miljøforbedringer i egen virksomhet.
- Det bør foretas en gjennomgang og drøfting av Norges involvering i arbeid internasjonalt knyttet til markedsmessige/økonomiske virkemidler og reguleringsmessige tiltak. NHO Luftfart mener at det må legges en klar strategi for Norges tilslutning til EUs kommende opplegg for klimakvotehandling også for luftfarten i og til/fra EU. Luftfartsnæringen er positiv til etablering av et internasjonalt klimakvotehandelsregime, forutsatt at norske selskaper knyttes opp til et slikt handelsregime på like vilkår med andre flyselskaper i Europa, og at dette ikke urettmessig endrer konkurranseforholdene mellom ulike type flyselskaper. Dagens ordning med en særnorsk CO₂ avgift må erstattes med et regime for handel med klimakvoter. I transportplanen bør regjeringen klargjøre at tilslutning til EUs etablering av markedsmessige virkemidler knyttet til klimagassutslipp er den mest realistiske og aktuelle bruk av økonomiske virkemidler på dette området. I tillegg bør man gjennomgå status for det pågående arbeid med fastsetting av standarder/normer for miljøkrav, samt øvrige prosjekt som pågår i regi av FN organisasjonen ICAO. Norge bør signalisere en aktiv og positiv holdning til det pågående arbeid her, som er svært viktig i forhold til å oppnå globale miljøvirkninger innen luftfarten. Norge må vise en aktiv pådriverrolle, og strengere krav mht akseptable normer/standarder vil kunne gi ytterligere

incentiv til fly- og motorprodusenter til å utvikle ny og forbedret teknologi på området.

- I den nasjonale transportplanen bør regjeringen redegjøre for hvilke aktive samarbeids- og utviklingstiltak som bør igangsettes for å styrke arbeidet med miljøforbedringer innen samferdselssektoren generelt og luftfarten spesielt. Det tenkes her både på mulige samarbeidstiltak mellom offentlige myndigheter og luftfartsnæringen, samt ulike type stimuleringsstiltak i forhold til næringen som kan gi incentiver til mer miljøvennlig luftfart. Det er også et stort potensial for miljøforbedringer i hele reisekjeden, og mange ulike tiltak knyttet til tilbringertransport og terminalvirksomhet fordrer gode samarbeidsløsninger mellom flere instanser. NHO Luftfart mener det er behov for en betydelig styrking av FOU innsatsen på miljøområdet, og Norge bør engasjere seg sterkere både nasjonalt og internasjonalt i dette arbeidet. Her er det også mange interessante pågående prosjekter, jf for eksempel EU kommisjonens nylig lanserte forskningsprogram Clean Sky Joint Technology som er et nytt program for mer miljøvennlige og stillegående fly.

NHO Luftfart mener at departementet i Nasjonal transportplan 2010-2019 bør gi en helhetlig beskrivelse av miljøpolitikken på samferdselsområdet, og skissere hvordan denne følges opp for den enkelte transportsektor. Virkemiddelbruken må sikre en miljømessig bærekraftig utvikling samtidig med at samfunnets behov for et sikkert og tjenlig transporttilbud ivaretas. Det bør i denne sammenheng belyses hvordan ulike regulerings- og/eller økonomiske virkemidler vil påvirke luftfartens betydning for samfunnet, og ønsket distrikts- og næringsutvikling i landet vårt.

Noen konkrete merknader til planforslaget

NHO Luftfart ønsker å kommentere noen konkrete forhold som er omtalt i planforslaget.

- NHO er enig i at det rettes fokus mot å styrke intermodale knutepunkter, jf planforslaget s. 32. Dette fordrer tydelige ansvarsforhold og klare retningslinjer for finansieringsansvaret, og det legges til grunn at Statens vegvesen skal ha finansieringsansvaret for vegtilknytning til "hovedporten" til lufthavnene. Dette bør gjelde til alle statlige lufthavner, samt til Sandefjord og Moss lufthavner.
- I planforslaget er det på s.35 påpekt at det er behov for økt vegkapasitet på E6 mellom Oslo og Gardermoen før 2030. Med uendret vegnett vil det bli lange rushtidsperioder med store forsinkelser. Uavhengig av utviklingen av togtilbudet til Gardermoen vil kapasiteten i vegsystemet mellom Oslo og

Gardermoen være særdeles viktig for å sikre en rask og forutsigbar tilknytning for hele osloregionen til landets hovedflyplass. Dette vil gjelde både for bruk av personbil, og for busstilbudet til flyplassen.

Samferdselsdepartementet bør således i transportplanen signalisere at E6 på denne strekningen skal utvikles i takt med forventet etterspørsel.

- I planforslaget er det på s. 36 påpekt behovet for nye systemer for lufttrafikkstyring for å effektivisere trafikkavvikling og luftromorganisering. NHO Luftfart støtter dette, men vil også peke på at det åpenbart er stort potensial for å effektivisere organiseringen av flysikringstjenesten uavhengig av teknologiutviklingen. Det bør signaliseres at departementet vil følge opp dette området med sikte på å oppnå ytterligere effektivisering, og at Avinor gjennom gode styringssystemer vil tilby stabile tjenester. Departementet bør også signalisere at Avinor må inngå bindende kvalitetsavtaler med lufthavnbrukerne med økonomiske konsekvenser ved manglende oppfyllelse.
- På s. 36, 37 og 38 er det understreket at rammevilkårene må bygge på like prinsipper for alle transportformene. NHO Luftfart støtter dette, og vil vise til at det i dag er vesentlige ulikheter mellom transportformene på en rekke områder. Eksempelvis bør de bruksavhengige avgiftene i prinsippet settes lik de marginale kostnadene ved å frembringe tjenestene. Manglende konsistens i avgiftspolitikken, i tillegg til andre ulikheter i rammevilkårene, gir en samfunnsøkonomisk sett feil bruk av transportsystemet. Samferdselsdepartementet bør således foreta en grundig gjennomgang av dette spørsmålet i transportplanen. Det understrekes imidlertid sterkt at en slik gjennomgang ikke bare må ha et nasjonalt perspektiv, men også ses hen i forhold til internasjonale rammevilkår, jf. at spesielt luftfarten er internasjonalt konkurranseutsatt. NHO Luftfart ønsker her å vise til noen eksempler, men vil understreke at dette langt fra er uttømmende:

- i) Dagens skatte- og avgiftssystem vil som påpekt i planforslaget medføre uheldig konkurransevridning mellom transportmidlene. Luftfarten er eksempelvis pålagt en særnorsk CO₂ og NO_x avgift. Avskrivningssatsene for flymaterieell er mindre gunstig enn for konkurrenter, og bedrifts- og kapitalbeskatningen for norske selskaper skiller seg til dels fra utlandet. I tillegg utgjør gebyrordningene til Luftfartstilsynet en betydelig kostnad for luftfartsnæringen, og kostnadene avviker til dels mye fra kostnadsnivået i andre land. Det vises også til NHO Luftfarts bekymring mht utvikling av nivået på luftfartsavgiftene, jf pkt 2 ovenfor og vårt brev av 7. januar 2008 til departementet.
- ii) Luftfarten er pålagt å ivareta en rekke forbrukerkrav som andre transportformer ikke er underlagt. Dette gjelder f. eks erstatningsordninger ved forsinkelser og kanselleringer, og som dels kan skyldes andre forhold enn flyselskapene selv har

kontroll over. Departementet bør foreta en gjennomgang av dette, og skissere en ønsket utvikling på dette området som sikrer en helhetlig politikk på forbrukerområdet. I en slik gjennomgang bør man diskutere prinsipielt hvilke forhold som skal reguleres gjennom lovgivning, og hvilke forhold som skal overlates markedet som en del av forutsetningene for konkurransen.

- iii) Det er de senere årene innført en rekke tiltak mot terror og sabotasje som bare gjelder luftfartssektoren. Security tiltakene er ikke faglig fundert, dvs etablert som følge av en grundig vurdering av risikosituasjonen og adekvate tiltak. Regelverk og tiltak er imidlertid i stor grad basert på hendelser, og tiltakene er for det alt vesentlige gjennomført innenfor luftfartsområdet, selv om vi også har opplevd terrorhandlinger innenfor andre transportformer. NHO Luftfart mener at norske myndigheter på selvstendig grunnlag må gjennomgå securitytiltakene innenfor transportsektorene. En slik gjennomgang må danne grunnlaget for norske posisjoner i det internasjonale arbeidet på denne sektoren. I tillegg bør man i transportplanen gjennomgå finansieringsordningene slik at disse blir harmonisert på tvers av sektorer, og at det offentlige gjennom statlige budsjetter tar et grunnleggende finansieringsansvar for et område som gjelder samfunnets allmenne sikkerhet.

- o På side 41 omtales Avinors investeringer, og selskapets finansieringsutfordringer. Det vises her til våre vurderinger under punkt 2 ovenfor. Det blir for øvrig anført at konkurransen mellom Moss lufthavn, Rygge, Sandefjord lufthavn, Torp, og Oslo lufthavn, Gardermoen, må skje på like vilkår. NHO Luftfart støtter dette, men vil understreke at dette ikke tilsier at de til enhver tid gjeldende økonomiske forutsetningene for Gardermoen skal styre vilkårene for de øvrige lufthavnene. Gardermoen er i dag pålagt en betydelig kryss-subsidiering. Nivået på kryss-subsidieringen har de senere årene økt betydelig, og forventes å kunne øke ytterligere. Dette gir et høyere avgiftsnivå for brukerne av denne lufthavnen enn de reelle kostnadene skulle tilsi. Dersom dette skal være dimensjonerende for prisingen for de to andre lufthavnene vil man få et prisingssystem som ikke reflekterer de reelle kostnadene for disse virksomhetene, som gir et betydelig høyere kostnadsnivå for reisende i østlandsområdet enn det som er naturlig, og som gir en feil samfunnsøkonomisk sett tilpasning av transporten mellom lufthavnene, og i forhold til transportformene for øvrig. NHO Luftfart vil vise til brev av 7. januar 2008 til Samferdselsdepartementet hvor dette ble tatt opp, og hvor man blant annet skisserer at departementet må reetablere en reell kjøpsordning over statsbudsjettet for å avlaste Gardermoen for denne betydelige økonomiske belastningen. Rygge og Torp er pålagt å dekke faktiske kostnader ved virksomheten, må således ha frihet til å tilpasse inntektssiden.

De to ikke statlige lufthavnene i østlandsområdet bør således kunne sette luftfartsavgiftene fritt i forhold til de faktiske kostnadene ved å drive virksomheten. Dette vil også samfunnsøkonomisk gi de beste resultater. Departementet bør omtale dette politikkområdet i nasjonal transportplan.

- NHO Luftfart støtter forslaget i planforslaget på s. 42 vedrørende behovet for å båndlegge areal som sikrer en hensiktsmessig lokalisering av en 3. rullebane på Oslo lufthavn, Gardermoen. Det bes derfor om at dette omtales i transportplanen, og at departementet foreslår bruk av rikspolitisk bestemmelse med hjemmel i Plan og bygningsloven for å sikre at man unngår at omkringliggende arealer blir utnyttet til andre irreversible forhold.
- På s.109 blir det vist til at ny bru over Rombaksfjorden er planlagt i siste seksårsperiode av planen. En slik bru vil gi 20 minutters reisetidsreduksjon mellom Narvik og Evenes, og tilsi at Narvik lufthavn bør legges ned. NHO Luftfart støtter dette, men er uenig i at Avinor skal bidra med finansiering av en ny slik bru. Et nytt prinsipp om at Avinor skal betale kompensasjon til Statens vegvesen i slike tilfeller blir etter vår vurdering galt, og vil medføre at de økonomiske forutsetningene for å gjennomføre slike nødvendige endringer i lufthavnsstrukturen ikke blir økonomisk rasjonelt fundert for den enkelte virksomhet som er involvert.
- NHO Luftfart er skeptisk til utbygging av rullebanesystemer mv pga særlige behov så som eksempelvis oversjøisk flyfrakt og lignende, jf blant annet forslagene på s. 136 og 137 vedrørende utbygging av rullebanesystemene på Lakselv lufthavn, Banak. I den grad det er ønskelig å gjennomføre slike utbygginger, mener NHO Luftfart at dette må finansieres uavhengig av den enhetlige brukebetalingen fra norske flyruteselskaper. Avinor bør utrede slike prosjekter grundig før de vedtas.
- NHO luftfart mener at de skisserte etappemålene i den foreslåtte målstrukturen, jf s. 151 og utover, ikke godt nok reflekterer den kommersielle luftfartens betydning for måloppnåelsen. Eksempelvis tas gjennomsnittlig billettpris for flyruter under statlig kjøp inn som et etappemål for målet om ”transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet”. Dette gir ikke noe godt bilde på den faktiske måloppnåelsen for hele transportsystemet, og vil snarere kunne gi et galt bilde av i hvilken grad man oppnår forbedret måloppnåelse eller ikke. Myndighetene har også vesentlig innflytelse på utviklingen av de kommersielle transportsystemene, jf blant annet rammevilkår knyttet til skatter og avgifter, forbrukerordninger mv. Dette tilsier at blant annet det kommersielle luftfartstilbudet, som utgjør en helt vesentlig del av det landsdekkende transportsystemet, må inn i målstrukturen i kapittel 7.
- På s. 160 og 161 omtales hovedmålet transportsikkerhet. NHO Luftfart vil peke på at manglende faglig grunnlag for security tiltak bør omtales, jf ovenfor. Hva er norsk strategi mht fremtidig utvikling av security i norsk luftfart og samferdselssektoren generelt? I tillegg bør man drøfte sammenhengen mellom tiltak på security området, og annen innsats på trafikksikkerhetsområdet. NHO Luftfart mener også at man bør evaluere

erfaringene med flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø, og redegjøre for Stortinget om Luftfartstilsynet nå ivaretar nødvendige krav til en god og hensiktsmessig myndighetsutøvelse på dette området. I en slik sammenheng bør samarbeidsforholdene mellom luftfartsmyndighetene og næringen gjennomgås, og tiltak for å etablere et godt samspill må skisseres.

- På s. 186 og 187 omtales tiltak for å utvikle kollektivtrafikken og øke kollektivtrafikkandelen. NHO Luftfart ønsker å minne om at luftfarten er en viktig del av norsk kollektivtransport, og således bør omtales i en slik sammenheng. Spesielt vil påpekes at de regionale flyrutene har en lokal funksjon som langt på veg er på linje med annen landbasert kollektivtransport, og at disse rutene i stor grad dekker grunnleggende reisebehov så som arbeidsreiser, reiser til lege/sykehus, sosiale besøk mv.

Avslutning

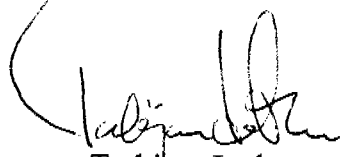
NHO Luftfart vil understreke at den omstilling norsk luftfartsnæring har gjennomgått, og ikke minst står ovenfor fremover, fordrer et godt samspill mellom næringen og norske myndigheter i videre politikk utvikling. Da regjeringen la frem stortingsfremlegget som skisserte gjennomføringen av liberaliseringen av norsk luftfart i 1992/93, ble det forutsatt etablert et "Informasjonsforum for luftfarten" ledet av Samferdselsdepartementet. Stortinget sluttet seg til at et slikt informasjonsforum ble etablert, og som skulle komme til erstatning for det tidligere offentlige utvalget "Ruteplanutvalget". Aktiviteten i dette forumet har de senere årene ikke blitt opprettholdt. Næringen er svært opptatt av at myndighetene bidrar til nødvendig informasjonsformidling i tillegg til å legge til rette for nødvendige samarbeidsfora mellom næringen og ulike deler av myndighetsapparatet. Ikke minst i forhold til Samferdselsdepartementet er dette viktig. NHO Luftfart ber derfor om at departementet skisserer i den kommende transportplanen hvordan myndighetene ser for seg at et slikt nødvendig samarbeid kan etableres på en god måte.

NHO Luftfart ber om at de synspunktene som er angitt ovenfor tas med videre i Samferdselsdepartementets arbeid med Nasjonal transportplan 2010-2019. Vi ønsker å påpeke at en samlet norsk luftfartsnæring står bak de synspunktene som her er presentert. For øvrig vil vi vise til vårt brev av 7. januar 2008 til departementet som tar opp noen konkrete forhold som også har aktualitet i forhold til arbeidet med neste nasjonale transportplan. NHO Luftfart vil også vise til høringsinnspillet fra NHO, og forslaget til en offensiv og langsiktig satsing i dokumentet "SamferdselsLøftet", som vi i det alt vesentlige slutter oss til.

NHO Luftfart er positiv til at departementet synes å tilrettelegge for en mer åpen prosess enn tidligere omkring arbeidet med å slutføre utarbeidelsen av Nasjonal

transportplan. Det vises blant annet til de regionale høringsmøtene, og NTP konferansen som nylig ble gjennomført i Oslo. Det bes om at departementet viderefører en slik åpen dialog med næringen, og vi imøteser anledning til å ta opp spørsmål som er av stor betydning for norsk luftfartsnæring å få drøftet med myndighetene.

Vennlig hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

Kopi:
Avinor
Luftfartstilsynet
Sekretariatet for Nasjonal transportplan