

Iht adresseliste

Vår saksbehandler:
Geir Ingebretsen

Vår referanse:
200903746-1/601/ESL

Vår dato:
22. oktober 2009

Telefon direkte:
90756044

Deres referanse:

Deres dato:

Nasjonal referanse gruppe – felles europeisk luftrom

Bakgrunn

Single European Sky pakke II (SES II) ble vedtatt i EU 7.september 2009. Dette innebærer at forordningene (EF) nr. 549/2004 (rammeforordningen), 550/2004 (tjenesteyterforordningen), 551/2004 (Luftromsforordningen) og 552/2004 (interoperabilitetsforordningen) endres. Krav om ytelsesforbedring i Europas ATM system er det bærende element i oppdateringen av de nevnte forordningene. De fire pilarene i endringen, **ytelse, flysikkerhet, teknologi (SESAR) og lufthavner**, skal muliggjøre en "total system approach" i jakten på de ytelsesforbedringene som luftromsbrukerne forventer fra ATM systemet. En suksessfull implementering av SES II skal kunne redusere de miljømessige konsekvensene av luftfarten, redusere flyselskapenes kostnader til drivstoff og underveisavgifter, redusere forsinkelser, øke kapasiteten i luftrommet og forbedre sikkerhetsnivået ytterligere innen europeisk luftfart. For å lykkes med dette blir det stilt **nye krav** til aktører innen luftfart, som tjenesteytere, flyselskaper, utstyrsleverandører og myndigheter.

Drøfting

Forbedringen av ytelse innen ATM systemet skal i første rekke oppnås igjennom teknologisk utvikling, SESAR programmet, og igjennom en bedre organisering av luftrommet ved etablering av funksjonelle luftromsblokker og økt fokus på nettverksfunksjoner. For å få implementert de nødvendige endringene i det felleseuropeiske luftrom, og derigjennom forbedre ytelsen til systemet, vil det komme nye regelverk med krav til aktører innen luftfart, som tjenesteytere, flyselskaper, utstyrsleverandører og myndigheter. Flere av regelverkene vil sette krav til investeringer hos tjenesteytere og flyselskaper.

For at konsekvensene av det nye regelverket skal bli identifisert og for å danne grunnlag for norske høringsinnspill til EU forordninger innen dette området så tidlig som mulig ønsker Luftfartstilsynet å etablere en "Nasjonal referansegruppe – felles europeisk luftrom" med representanter fra Avinor AS, SAS, Norwegian Air Shuttle ASA, Widerøe, NHO Luftfart, Norsk Flyoperatør Forbund, Forsvaret og Samferdselsdepartementet. Ved behov kan gruppen utvides til å omfatte andre berørte interessegrupper. Referansegruppen skal ha som mandat å:

- Kartlegge det materielle innholdet av utkastene til nytt regelverk som kommer i forbindelse med Single European Sky.
- Komme med innspill som grunnlag for norsk posisjon i EUs Single Sky Committee.
- Bidra til å tydeliggjøre konsekvensene av EUs utkast til forordninger innen dette området.
- Bidra i EØS-prosessen ved implementeringen av forordningene i norsk rett.

- Være et ledd i høringsprosessen ved gjennomføring av SES forordninger i Norge.
- Være konsultasjonsgruppe ved fastsettelse av ytelseskrav i den nasjonale ytelsesplanen.
- Gruppen skal møtes 4 ganger pr år, eller oftere ved behov. Møtene skal avholdes vekselvis i Bodø og Oslo.
- Referansegruppen vil ledes av Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet ønsker å gjennomføre det første møte med ”Nasjonal referansegruppe – felles europeisk luftrom” i Luftfartstilsynets lokaler i Bodø torsdag 14. januar i tidsrommet 1030 – 1500. Agenda for det første møtet vil sendes ut fredag 17. desember.

Oppnevning av deltagere i referansegruppen pr. E-post til gin@caa.no innen 15. desember 2009.

Eventuelle spørsmål kan rettes til:

Geir Ingebretsen /Mob 004790756044/ gin@caa.no

Konklusjon

Luftfartstilsynet ønsker å etablere en „Nasjonal referansegruppe – felles europeisk luftrom“ med representanter ifra Luftfartsindustrien og myndighetene. Gruppen skal identifisere konsekvensene av forordninger i forbindelse med Single European Sky, og bidra til norske høringsinnspill til EU forordninger innen dette området så tidlig som mulig. Referansegruppens første møte skal avholdes i Bodø 14. januar 2010.

Med vennlig hilsen

Espen Slyngstad
avdelingsdirektør
Flyplass- og flysikringsavdelingen

Ronald Geirhovd
seksjonssjef

MØTE NR.1 I NASJONAL REFERANSEGRUPPE FOR SINGLE EUROPEAN SKY

Dato: 14. januar 2010

Sted: Bodø

Deltakere: vedlegg

1. Espen Slyngstad innledet møtet med redegjørelse om hensikt og mandat for Nasjonal referansegruppe. Man ønsker bred sammensetting av aktører i markedet og deltakelsen i det første møtet syntes å være dekkende, dog savnet man representant for Widerøe og Meteorologisk Institutt. Når det gjelder orientering til fagforeningene, såkalt "Social Dialogue" vil LT kalle inn disse til eget møte.
2. Geir Ingebretsen gikk gjennom basisforordningene og ga en forklaring på Implementing rules, directives og Community specifications.
3. Geir Ingebretsen gikk gjennom innholdet i SES pakke II og redegjorde for de endringene, strykningene og tilføyelsene som er gjort i basisforordningene 549, 550, 551 og 552. EASA kommer inn som en viktig faktor og krever også endring i norsk lov. SD orienterte om at lovforslag som tillater botelegging legges frem for Stortinget i løpet av året. Av uavklart innhold i nye begreper ble nevnt "determined costs" der det foreligger stor usikkerhet om hva som kan legges inn her.
4. Utkast til gjennomføringsforskrift for "Performance Scheme" ble presentert. Det skal avholdes en workshop om utformingen og innholdet 26. januar i Brussel.

Forskriften kommer til anvendelse på flyplasser med over 50000 kommersielle flybevegelser. Avinor har spilt inn at de ønsker høyere antall kommersielle flybevegelser (150000); hvis dette følges, vil det kun være Gardermoen som kommer inn under forordningen.

NHO påpeker at det oppstår en situasjon hvor enkelte lufthavner er omfattet og andre ikke, vil alle lufthavner påvirkes, jf. at det ikke skal være noen form for krysssubsidiering mellom de ulike tjenestene. Viktig med transparens slik at det er klart hvilke kostnader som legges inn i kostbasen til tjenesteyterne.

Avinor: EU forsøker å regulere et kommersielt marked, noe de prinsipielt er uenige i. Det er for eksempel et kommersielt fungerende marked i UK.

SAS ønsker prinsipielt at flest mulig lufthavner er underlagt regimet; de ønsker at det skal være konkurranse. AEA skal ha møte 27. januar.

Avinor har forstått det slik at brukerne ønsker at terminaltjenesten skal komme inn fra dag 1, slik at ikke kostnader blir "lurt inn" her.

SD: avgiftsstrukturen kan gjøre det vanskelig å sørge for tilstrekkelig transparens og ingen krysssubsidiering.

Commercial air transport movements. Denne definisjonen vil sannsynligvis bli endret. Plikten til å rapportere spesielle data som skal benyttes i ytelsesmålingene gjelder luftromsbrukere over 35000 flygninger i snitt over en 3 års periode. Til dette opplyste SAS at de har grovt sett 1000 flygninger til dagen.

Performance Review Body blir sammensatt av personer med ulik kompetanse. Det er opplyst at man nok har tilstrekkelig operativ og teknisk kompetanse, men er svak på økonomisk kompetanse.

Art 4 Avinor: NSA må ha tilgang på tilstrekkelig ressurser og kompetanse. Dette kan være et element for å holde kostnadene nede.

Art 10 omhandler insentiver. Hvordan skal man forholde seg til insentiver/disentiver her i Norge?

SD: er insentiv nødvendigvis det motsatte av straff?

Avinor: det kan nok bli en del nasjonale løsninger på dette området, alt etter hvilke muligheter som finnes ut fra landets regler og hvem som eier tjenesteyter mv.

NHO: skal et selskap få lov til å sende regningen tilbake til brukerne? Da må man heller gå i retning av lavere overskudd, lavere investeringsgrad el.l. Hvordan lage et system som innebærer at Avinor er interessert i å levere et godt produkt uten å sende hele regningen til markedet.

Avinor må binde seg til en unit rate frem i tid, og avviser derfor at det er mulighet til å dytte hele regningen over på brukerne. Men hva hvis det skjer en drastisk trafikknedgang; hvem skal ta risikoen og kostnadene med dette? Økonomien må rendyrkes slik at det blir klart hvilke kostnader som går inn performance scheme.

5. Neste møte legges tentativt til 14. april 2010 i Oslo.

Nasjonal referansegruppe – Møte i Bodø 14. januar 2010 kl 1030

Deltakerliste

NHO Luftfart

Torbjørn Lothe

Pål Hengebøl

Luftoperativt Inspektorat

Vegard Aasen

SAS

Jan Eriksson

Norwegian

John Lande

Avinor

Trine Lysne

Per Harald Pedersen

Samferdselsdepartementet

Erik Rosenberg

Ragnhild S. Behringer

Luftfartstilsynet

Espen Slyngstad

Geir Ingebretsen

Hege Aalstad

Ronald Geirhovd

Møte i Nasjonal referansegruppe 25. januar 2011 kl 1030 - 1600 i Luftfartstilsynets lokaler på Bodø lufthavn.

Agenda:

- 1) Møtestart, velkommen og presentasjonsrunde.**
- 2) Innledning om EU-omfattende ytelsesmål/ regelverket**
- 3) Nasjonal ytelsesplan (overordnet plan) v/LT**
- 4) Avinors forberedelser og arbeid med sin ytelsesplan**
- 5) Synspunkt fra markedet, som foreløpig innspill til fremdrift og innhold.**
- 6) Aktuelle saker i SES sammenheng.**
- 7) Eventuelt.**

Det blir lagt inn lunsjpause med smørbrød/baguetter.

Møte i Nasjonal referansegruppe

Sted: Luftfartstilsynet Bodø

Dato 25.1.2011

Deltakere: Per Harald Pedersen, Avinor, Erik Rosenberg, SD, Ellen Krag, SD, Jan Eriksson, SAS, Jens Justesen, SAS, Torbjørn Lothe, NHO Luftfart, Trond-Arne Jacobsen, Widerøe, Astri Nordahl, LT, Espen Slyngstad, LT.

Invitert men ikke til stede: Norwegian, Forsvaret.

Møteleder: Geir Ingebretsen, LT.

Agenda:

- 1) Møtestart, velkommen og presentasjonsrunde.
 - 2) Innledning om EU-omfattende ytelsesmål/ regelverket
 - 3) Nasjonal ytelsesplan (overordnet plan) v/LT
 - 4) Avinors forberedelser og arbeid med sin ytelsesplan
 - 5) Synspunkt fra markedet, som foreløpig innspill til fremdrift og innhold.
 - 6) Aktuelle saker i SES sammenheng.
 - 7) Eventuelt.
-
1. Ved møtestart ble det beklaget at noen av de inviterte instansene ikke hadde kommet. Det ble også foreslått å invitere Oslo lufthavn (OSL) til å delta i referansegruppen.
 2. Møteleder gikk gjennom mandatet for Nasjonal referansegruppe. Deretter ble det gitt en redegjørelse for forordningen om ytelsesstyring og de kravene som forordningen stiller til de ulike aktørene i luftfarten med tanke på utarbeidelse av ytelsesplaner og rapportering av data. Det ble også gjort en presentasjon av EU-omfattende ytelsesmål som de nasjonale planene skal bidra til å oppfylle.
 3. Avinor v/Per Harald Pedersen redegjorde for Avinors arbeid med ytelsesplan. EU har ikke stillet krav om ytelsesmål på sikkerhetsområdet i første referanseperiode, men LT har bedt Avinor se på muligheten for å legge inn nasjonale sikkerhetsmål, noe som de nok anser som litt problematisk. Når det gjelder miljø så antas det at Oslo ASAP vil bidra til positiv forbedring. EU mål for kapasitet er 0,5 minutter forsinkelse, men Avinor kommer til å legge seg på 0,2 minutter, som er det tallet Performance Review Unit har kalkulert som optimalt med tanke på kostnader/forsinkelser. Avinors unit rate for 2011 vil ligge på EUR 67,04 omgjort fra NOK. I møtet ble det gitt en gjennomgåelse av mulige innsparingsområder. Listen vil bli diskutert internt i Avinor og med personellorganisasjonene før den kan offentliggjøres.

SAS og NHO er meget interessert i at Avinor vurderer områder som kan gi god kostnadsreduksjon. NHO og SAS pekte spesielt på de områdene der Avinor er pålagt samfunnsoppgaver og kostnadene for oppgavene innlemmet i kostbasen og derved videresendt til flyselskapene.
 4. Espen Slyngstad LT tok for seg LTs utkast til fremdrift av ytelsesplan. Utkastet var sendt møtedeltakerne før møtet. LT satte av ressurser for et år siden til å følge opp ytelsesregelverket. Man har også forsøkt å informere markedet om det som kommer. Vi er inne i en kritisk fase, ikke så mye på ytelsesområdet, men med å få NEFAB opp

å stå. Utarbeidelse og ferdigstilling av ytelsesplan er nytt for LT og det samme gjelder etablering av FAB, så ressursuttaket er stort. En risikerer at slikt uttak kan true flysikkerheten, derfor er det besluttet at tilsynsnivået skal opprettholdes. Dette er også grunnen til at vi ønsker å sette nasjonale sikkerhetsmål selv om ikke det er fastsatt EU-vidt mål. Overordnet plan er basert på veiledningsmaterialet.

Avinor har simulert de økonomiske konsekvensene for selskapet dersom en-route unit rate skal reduseres med ca 10% i perioden 2011 – 2014, noe som tilsvarer den gjennomsnittlige reduksjonen i unit rate i Europa i første referanseperiode. Spørsmålet er om hvordan/om LT vil gå inn og vurdere/analysere basis for kostnadene og hvordan man vil håndtere Avinors forslag. SAS mener at man må aktivt utfordre tjenesteyter på områder som synes å ha større potensial enn det som foreslås.

LT vil gå inn i det historiske kostnadsnivået og vurdere hvilke muligheter som foreligger, men planen vil bli basert på Avinors forretningsplan. Når planen foreligger vil papirene sendes ut 3 uker før konsultasjonsmøter med markedet. Nasjonal referansegruppe vil ha nytt møte 16. mars og der er sikkerhet og miljø ført opp som hovedtema, men også kapasitet og kostnadseffektivitet vil bli diskutert. LT mener at planene som legges må være realistiske, vi må ikke komme i en slik situasjon at man 5. juni finner ut at brukerne eller tjenesteyteren sier at planene ikke virker. Eventuelle endringer i planene må kommuniseres ut til alle.

5. Når endelig utkast til plan foreligger ønsker SAS at brukerne gis anledning til å gå gjennom dette og eventuelt gi innspill før man vedtar planen.

SAS påpekte at LTs plan ikke involverer brukerne mellom mars og mai og ønsker at planen i større grad involverer brukerne, gjerne med møte i april, eventuelt at man i stedet for møtet i mars gir skriftlig innspill. Når det gjelder samarbeid med/assistanse fra PRU/PRB er vi informert om at de har budsjettrestriksjoner for reiser. LT kan tenke seg å betale for reisen dersom PRB kan sende noen til Norge. Foreløpig er det ikke avklart hva vi eventuelt trenger hjelp til.

NHO forutsetter at avtalen og forhandlingene mellom Forsvaret og Avinor ivaretar forhold som omfattes av ytelsesbestemmelsene.

6. LT gikk gjennom en liste over aktuelle forskrifter som er under utarbeidelse ifm Single European Sky og EASA. Listen er vedlagt referatet.

Referat: Geir Ingebretsen

Nasjonal referansegruppe - referat fra møte i om nasjonal ytelsesplan.

Dato: 6.5.2011

Sted: Oslo

Saksliste:

1. LT presenterer planen og det arbeidet som er gjort og gjenstår.
2. Innspill og vurderinger fra møtedeltakerne.
3. Diskusjon på håndtering av innspill og videre fremdrift.
4. Oppsummering og avslutning.

Møtet var innkalt i samsvar med forskriften 3 uker før møtedag. Innkalling var sendt til innmeldte medlemmer av Nasjonal referansegruppe og IATA.

Geir Ingebretsen ønsket velkommen til møtet og det ble foretatt en presentasjonsrunde. Det ble åpnet for innspill fra deltakerne etter hvert som ytelsesplanen ble lagt frem.

Nasjonal plan for ytelsesstyring

Luftfartstilsynet presenterte utkastet til nasjonal plan for ytelsesstyring. Utkastet er relativt uferdig og det står en del igjen å føye til. Det er Samferdselsdepartementet (SD) som skal vedta planen på vegne av staten. Luftfartstilsynet skal sende forslag til plan senest 1. juni til SD, som da har 1 måned på seg til å gå gjennom planen og eventuelt korrigere den. Det er ikke ventet at statene skal sette mål på miljø og sikkerhet, det er det Kommisjonen som skal utvikle, men LT vurderer å sette mål på sikkerhet allikevel. Det har vært kontakt med Avinor gjennom vinteren om dette og LT vil vurdere innspill som Avinor har kommet med. SAS påpekte at markedet er skeptiske til at ANSP synes å sette målet, men LT slo fast det er det staten som skal gjøre.

Kapasitet

Performance Review Body (PRB) har satt seg nøye inn i Norges situasjon når det gjelder kapasitet og har foreslått nivå på mål som gjør at vi kan bidra til å oppfylle EU-omfattende mål. Luftfartstilsynet har lagt seg på et nivå på linje med det som er foreslått av PRB. Det er verd å merke seg at Norge har god kapasitet og minimalt med forsinkelser og en større forbedring på disse tallene vil ha store økonomiske konsekvenser. NHO luftfart spurte om forsinkelsene i Stavanger AoR vil fortsette. Avinor svarte at dette i stor grad er bemanningsrelatert. Kompleksiteten i Stavanger i forbindelse med oppknytning mot Oslo ASAP er større enn ventet og Avinor vil vurdere en eventuell omsektorisering for å løse disse utfordringene.

Kostnadseffektivitet.

Avinor har levert forslag til unit rate for perioden 2011-2014. Forslag om reduksjon på 7 % er klart under målet på 3.5 % pr. år i perioden. LT har ikke tatt stilling til det fremlagte forslaget ennå.

NHO spurte om det er planer om at Staten skal overta kontingentforpliktelsene til Eurocontrol og SD vil undersøke dette.

LT arbeider med å gå gjennom tallene Avinor har lagt frem og vurderer kostnadsreducerende tiltak, avskrivninger, etc. LT plikter å legge frem dokumentasjon på hvilken gjennomgåelse og vurderinger som er gjort vedrørende dette. Dokumentasjonen vil være unndratt offentlighet begrunnet i forretningsmessige forhold.

I gjennomgåelsen vil man se på fordelingsnøkkel Avinor bruker i forbindelse med felleskostnader som er fordelt på underveisfase og terminalfase. Det presiseres at det er ytelsesforbedring som er viktig, - ikke ”tallmagi”.

For kostnadsreducerende tiltak er det planen å evaluere og se om de synes realistiske og gjennomførbare, at timeplanen er realistisk og det vil bli gjort en gjennomgang av kalkulasjonsgrunnlaget. LT ønsker ikke å gripe inn i Avinors forretningsdrift, det ligger utenfor mandatet. For øvrig mener LT at Avinor synes å ha gjort en god jobb med å lete etter forbedringer.

Basert på at Avinor gjennomfører alle foreslåtte tiltak mener de at det for Flysikringsdivisjonen vil være mulig å redusere kostnadene med 10-12 % på sikt, men ikke i første referanseperiode.

NHO luftfart mener at man må legge vekt på de mål Kommisjonen har satt. De alarmnivåene som er fastsatt gjør at Avinor ikke har særlig risiko.

I møte mellom LT og PRU kom det frem at PRU hadde gått gjennom Avinors tall og at man mener at Avinor har høye kostnader for støttefunksjoner. Dette vil LT se nærmere på.

Investeringsplan/avskrivninger.

Det er ikke lett for staten å ha meninger om dette, men det vil være nødvendig å gå gjennom dette tallmaterialet.

SAS mener at Avinor må nøye vurdere investeringsporteføljen og vurdere om noen prosjekter kan skyves inn i fremtiden.

Avinor presisterte at de ville vurdere nivå på investeringsporteføljen også relatert til gjennomføringsevne, før endelig investeringsplan besluttes.

Kapitalkostnader.

LT vil se på beregningsmetoder, egenkapitalkrav og avkastning. Det er også knyttet usikkerhet til hvilken organisasjonsform Avinor velger for Flysikringsdivisjonen.

Trafikkprognoser.

Utgangspunktet for beregning av trafikk ligger i prognosene fra STATFOR og man har her valgt å legge seg på middels vekst.

SAS ønsker at Avinor gjør en henvendelse til dem for å få selskapets egne prognoser for sin vekst og foreslår at tilsvarende henvendelse går til Norwegian. Slike tall må selvfølgelig være unndratt offentlighet. Her vil man se økning både i service units og i flybevegelser.

EFTA Supervisory Authority (ESA)

Foreløpig legges det opp til at PRB skal vurdere den norske ytelsesplanen og at ESA forestår den endelige godkjenningen (ikke Kommisjonen). Formalitetene rundt godkjenning av planen er ennå ikke på plass. SD har ansvaret for dette forholdet. Her er det også spørsmål om forskriftshjemmel, noe som ennå ikke er på plass.

NHO stilte spørsmål om det er planer om insentivmekanismer som ligger utenfor det som er nedlagt i avgiftsforordningen. LT mener at avgiftsforordningens muligheter er tilstrekkelige og vi ser ikke at det skulle være nødvendig med insentiver på kapasitet.

Brev fra IATA. Det ble gått gjennom tilrådninger til prosess som var foreslått i brev fra IATA. LT vil søke å følge tilrådingene, men noen av dem er ikke mulig å følge opp.

NHO informerte om at de ikke hadde nok bakgrunnsmateriale i det som foreløpig ligger i ytelsesplanen til å gi kommentarer. Man ser at Avinor på sikt legger opp til strukturforbedringer og så langt synes planene lovende. Avinor bør også vurdere generell kostnadsreduksjon både etter ”ostehøvelprinsippet” og ved prosjektgjennomgang. SAS mener at det er meget viktig at ikke Norge avviker fra måltall på kostnadseffektivitet på 3.5 % som vedtatt av Kommisjonen. MET kostnadene er med i ytelsesplanen. SAS mener at SD må legge til rette for konkurranse på dette markedet.

Slutthøring.

LT skal som nevnt levere nasjonal ytelsesplan til SD senest 1. juni. Når det gjelder slutthøring av planen skal dokumentasjon være sendt ut senest 3 uker før et høringsmøte, noe som betyr at man må avklare om det er LT eller SD som skal forestå høringen.

Nasjonal referansegruppe møte 6.5.2011 i Oslo

Deltakere	Telefon	E-post
Per Harald Pedersen, Avinor	+47 905 75336	Per- harald.pedersen@avinor.no
Ingrid Halvorsen Avinor	+47 478 77747	Ingrid.halvorsen@avinor.no
Eva Ståhleamar SAS	+46 709 971191	Eva.stahleamar@sas.se
Ove Myrold SAS	+47 957 17945	Ove.myrold@sas.no
Ellen Krag SD	+ 47 22 24 82 64	Ellen.krag@sd.dep.no
Jens Veberg SD	+47 22 24 82 64	Jens.veberg@sd.dep.no
Torbjørn Lothe NHO	+47 902 07593	Torbjorn.lothe@nho.no
Geir Ingebretsen LT	+47 907 56044	gin@caa.no
Astrid Nordahl LT	+47 900 53238	ano@caa.no
Ronald Geirhovd LT	+47 982 61663	rge@caa.no
Vidar Aasen LOI		vasen@mil.no

Fra: Ingebrethsen, Geir

Sendt: 30. mai 2011 12:22

Til: Ellen Krag; Erik Rosenberg (erik.rosenberg@sd.dep.no); Eva Stahlemer; Geirhovd, Ronald; Ingrid Halvorsen; Jan Eriksson(jan.eriksson@sas.se); Jens Sunde; Jens Veberg; John Lande (john.lande@norwegian.no); Nordahl, Astrid; Ole Christian Melhus; Ove Myrøld; per.harald.pedersen@avinor.no; Pål Hengebøl (pal.hengebol@sas.no); Ragnhild Behringer (Ragnhild.Behringer@sd.dep.no); Slyngstad, Espen; Torbjørn Lothe; Trine Lysne (trine.lysne@avinor.no); Trond-Arne Jacobsen; Vegard Rynning Aasen (vaasen@mil.no)

Emne: Siste konsultasjonsmøte nasjonal ytelsesplan

Den nasjonale ytelsesplanen er nå på det nærmeste ferdig og vil bli distribuert til Nasjonal referansegruppe førstkomende onsdag. I den forbindelse inviterer vi til konsultasjonsmøte i Luftfartstilsynets lokaler i terminalbygget **Bodø lufthavn mandag 20. juni 2011 kl 1030 -1400.**

Vi ønsker alle velkommen til møtet, og tar gjerne i mot skriftlige innspill.

Kontaktperson for møtet og skriftlige innspill er Astrid Nordahl, ano@caa.no, Telefon +47 900 53238.

Med vennlig hilsen

Geir

Geir Ingebrethsen

CAA Norway

P.O.Box 243

NO-8001 Bodø

Tel +47 90756044

E-mail gin@caa.no

AVINOR VIEWPOINTS ON CAPACITY TARGETS FOR RP-1

Avinor notes with concern the proposed capacity targets for RP-1 determined through the EU delay breakdown based on historical figures. The proposed capacity targets for Norway will put a great constrain on Avinor's ability to manage resources and balance capacity at our ATC-units.

As an example, Oslo ATCC is supposed to deliver 0.0 minutes of en-route delay for the years 2012 and 2013 with the potential to increase to 0.1 minutes in 2014. Similar figures for Bodø ATCC are 0.01, 0.03 and 0.03 while the figures for Stavanger are 0.08, 0.07 and 0.09. At a national level the target for total en-route delay for RP-1 is proposed at 0.04 minutes in 2012 and 2013 and 0.05 minutes in 2014.

Avinor is of the opinion that this mathematical way of computing capacity targets does not fit the purpose. Some units are presented with a demand for absolutely no delay, which in turn will result in increased costs with the potential to jeopardise the cost efficiency targets that has been set. It is also worth noting that such marginal improvements of capacity in the low density parts of European airspace will have a very small effect on the total European result. It appears to be more reasonable to put more stringent targets in areas with dense traffic and high delays. Another result of the mathematical calculation of capacity targets is that a provider with historically good performance in terms of en-route delay will be faced with almost unrealistic capacity targets which in turn are in contradiction to the targets for cost efficiency.

It is also worth noting that a traffic increase is used as a basis for the calculation of the unit-rate. In general there is sufficient capacity in Avinor to meet this increased demand for the coming years. However, the proposed target setting leaves the ANSP with almost no possibility to manage the daily operating business by balancing the use of resources to a varying demand without running the risk of not achieving targets for capacity. Such balancing will be of utmost importance in order to reduce overtime, staffing levels during weekends and holiday periods and subsequently reduce operating costs.

For a number of years Avinor has operated with an internal target for maximum delay of 0.2 minutes for all flights and all causes. Under normal operating circumstances we have been able to stay within this figure which was defined in cooperation with our customers. During the last years we have also received positive feedback from our customers in terms of delay performance. In our opinion this proves that the overall target of 0.2 minutes per all flights and all causes is a realistic and operationally acceptable target. It provides a limited room for the ANSP to manage resources and balance capacity against demand without constraining the operations of the airspace users to an unacceptable extent.

Based on the previous experience with a target for 0.2 minutes for all flights and all causes, Avinor proposes the following solution for the capacity target:

- 1) The en-route delay for Norway in total shall not exceed 0.1 minutes for the years 2012, 2013 and 2014;
- 2) The total average delay incurred by Norwegian FMP's shall not exceed 0.2 minutes per flight in 2012, 2013 and 2014, all causes included.



Airlines Serving Tourism



Association of European Airlines

27 June 2011

CAA Norway
Economic Regulation
P.O. Box 243
NO-8001
Bodø
Norway

Sent by email: Astrid.Nordahl@caa.no, Espen.Slyngstad@caa.no,
Geir.Ingebretsen@caa.no

Dear Sir/Madame,

We are writing to you to detail our conclusions on the Performance Plan presented at user consultation on 20 June.

In principle, airspace users welcome the targets being proposed in the Performance Plan, as they appear to be in line with the EU-wide targets. Despite being partly aided by a much higher than expected traffic in 2011, airspace users recognize AVINOR's efforts to control its unit costs in recent years.

However, targets could be higher. This is due to the fact that airspace users consider the cost of capital calculations (the assumed 9.5% pre-tax as well and the capital employed value) as substantially overestimated. In our view, there are several components behind these calculations that should be immediately amended. These are described below:

- Cost of debt (proposed: 5.33%): Based on AVINOR's 2010 Annual Report, around 60% of the group's interest bearing debt are State loans. These loans pay the five-year government bond rate + 30 basis points. Considering that the average five-year government bond rate during April 2011 was 3.29% (and 3.78% on average over the past 5 years), the assumed rate in the plan (5.33%) seems excessive and will provide an unnecessary and unjustified windfall income to the company.
- Equity Beta (proposed: 1.1): Although the Performance Scheme introduces an additional level of risk compared to the full cost recovery system, it also has some important mitigating factors for the ANSPs such as:
 - o Traffic risk sharing mechanism
 - o Compensation for uncontrollable costs
 - o A relatively short (3 years) reference period compared to other regulated industries

All these should contribute to a lower Equity Beta than that being proposed in the Performance Plan. At the most, airspace users consider it should be 1 (this would be consistent with an asset beta of 0.5 and a gearing level of 50%)

- Equity Risk Premium (proposed: 5.5%): The equity risk premium of 5.5% is excessive. Regulatory decisions around Europe have assumed Equity Risk Premiums between 2.5% to 5.0%.

- Capital employed: Capital employed has increased in 33% due to an alleged increase in net current assets (working capital). However, airspace users contest such assumption. According to AVINOR's 2010 accounts, working capital is negative and not positive as being implied in the Performance Plan (as of December 2010, AVINOR Group's working capital was around minus NOK760 million¹).

Based on the evidence above, airspace users consider there in an urgent need to amend the cost of capital calculations in the Performance Plan. We urge the NSA make this much-needed amendment before the Performance Plan is sent to the Commission.

Although we are close to the end date for submissions of the Performance Plans to the Commission, a reviewed cost of capital should not be a difficult change to implement. Besides, the NSA is aware about this concern as it was raised by SAS and the NHO at the consultation and also followed up by them in writing.

We are available for any discussions as necessary.

Sincerely, and on behalf of the airspace user associations,



Hemant Mistry
IATA
Director, Industry Charges, Fuel and Taxation
Tel: +41 22 770 2823

CC: Giovanni Nero (PRB), Dennis Huet (PRB)

¹ Net current assets = Inventories (NOK 16.1m) + Trade and other receivables (NOK1036.7m) – Trade payables (NOK 469.2m) – Tax payable (NOK 246.2m) – Public duties payable (NOK 224.9m) - Other short term liabilities (NOK 872.8m) = NOK-760.3 million

Luftfartstilsynet
Postboks 243
8001 Bodø

Vår dato 22.06.2011
Deres dato
Vår referanse TL
Deres referanse

NASJONAL YTELSESPÅN FOR FLYSIKRINGSTJENESTEN

NHO Luftfart viser til høringsmøte i Bodø 20. juni 2011, og Luftfartstilsynets gjennomgang av arbeidet med utkast til ytelsesplan.

Luftfartstilsynet har i denne saken gjennom høringsmøter orientert brukerne om arbeidet med ytelsesplanen, noe som har vært meget positivt. Ytelsesmålene er imidlertid slik vi har forstått det blitt foreslått av Avinor, men da etter dialog med Luftfartstilsynet. Etter sigende har tilsynet stilt ”kritiske” spørsmål, men uten at vi kjenner den substansielle diskusjonen som ligger til grunn for de endelige målene.

Når det gjelder de konkrete målene for kostnadseffektivitet stiller vi spørsmål ved det faglige grunnlaget for de målene som nå foreligger. Vi kan ikke se at tilsynet har foretatt en selvstendig vurdering av potensialet for kostnadsreduksjoner, men kun forholdt seg til de forslagene Avinor har lagt frem. I henhold til det sist utsendt materialet (ref tabell 12) øker de samlede kostnadene for flysikringstjenesten fra 2010 (faktiske kostnader) til 2014 med nesten 17 % (nominelt). De av Avinor angitte kostnadsreduksjonene er nedjusteringer av tidligere planlagt vekst, og er slik sett ikke kutt i eksisterende kostnadsnivå. Det er grunn til å anta at Avinor kan ha svak produktivitet på flere tjenesteområder, men dette er ikke nærmere analysert. Det vises blant annet til brev fra SAS av 22. juni 2011 som kommenterer noen slike områder.

NHO Luftfart er av den oppfatning at man aldri vil kunne realisere tilstrekkelig effektivitetsforbedring med en monopolist som Avinor gjennom en slik dialog som her er gjennomført. Omstilling og effektivisering av organisasjoner som har vært lite markedsutsatt er svært krevende, og blir sjelden gjennomført uten at dette oppleves som helt nødvendig. Norske myndigheter må derfor stille konkrete krav til kostnadsreduksjoner som går utover de forslag som selskapet selv foreslår.

Helt konkret vil NHO Luftfart bemerke at posten med kapitalkostnader er helt uakseptabel. Her budsjetterer man med en avkastning på 13,7 % på en fiktiv egenkapital på hele 50 %, noe som savner grunnlag i selskapet faktiske markeds- og risikosituasjon. Selskapet har enerett på det aktuelle området, og selskapets markedsrisiko er svært lav blant annet pga en gunstig risikofordelingsmekanisme. I tillegg har staten klare mål om å opprettholde et stabilt, landsdekkende flytransporttilbud, og anvender også ”FOT-systemet” for kjøp av flytransporttjenester. Avinors virksomhet har således vesentlig lavere kommersiell usikkerhet enn annen ordinær forretningsvirksomhet, og også annen flysikringsvirksomhet lengre sør i Europa. Etter sigende har man likevel lagt den såkalte ”WACC” verdien vesentlig høyere i Norge enn i de fleste andre europeiske land. Vi mener dette er et viktig prinsipielt poeng, og vil sterkt henstille norske myndigheter til å endre på dette.

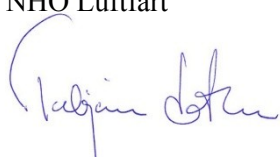
NHO Luftfart vil også bemerke at norske myndigheter må sikre at reduksjoner i enhetsraten for flysikringstjenesten reell må komme kundene til gode. Flysikringsvirksomheten utgjør en divisjon i selskapet Avinor, og det er helt uakseptabelt dersom reduksjon i prisingen av flysikringstjenesten blir kompensert gjennom høyere avgifter på andre områder innen Avinor konsernet. Det er derfor nødvendig med et transparent system, og en grundig oppfølging og dokumentasjon på at dette ikke skjer.

NHO Luftfart vil be om at norske myndigheter tar hensyn til de innspill som her fremføres. Bransjen har så langt ikke lagt frem konkrete krav til tilpasninger i ytelsesplanen, men vil nå be om at Luftfartstilsynet stiller strengere krav til kostnadsreduksjoner enn det som er foreslått av Avinor. Det er ikke tilstrekkelig bare å ta Avinors forslag til etterretning, og tilsynet må på grunnlag av det materialet som er fremlagt utøve et konkret skjønn om strengere krav til kostnadsreduksjoner.

I tillegg er det helt nødvendig med en ny gjennomgang av forutsetningene for kapitalkostnadene. Etter vår vurdering hadde det i prisingen av egenkapitalen vært tilstrekkelig for eksempel å legge gjeldende rentesats for norske statsobligasjoner til grunn. Vi forventer at det blir ryddet opp i dette.

NHO Luftfart imøteser Luftfartstilsynets oppfølging, og vi ber om å bli kontaktet dersom det er behov for ytterligere utdypning eller innspill.

Med hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

Kopi: Samferdselsdepartementet
Avinor



CAA Norway
Economic Regulation
P.O. Box 243
NO-8001 Bodö
Norway

Telefon +46 70 997 1272
Telefax
Mobil +46 70 997 1272
e-post jens.justesen@sas.dk

STOGF/Jus

22 juni 2011

SAS' comments to the proposed Norwegian Cost Efficiency target in the National Performance Plan.

First, we like to thank the CAA for their effort to challenge the main provider, Avinor and for the attempt to reach a target on level with the EU-wide target. Although it is not clear in the proposed document or from the consultations on what grounds the NSA has decided to accept and propose a 10.1% cost efficiency improvement SAS believes that the NSA has challenged and re-challenged the provider, on several issues, in order to eventually end up on the proposed level.

Thus, SAS is relatively comfortable with the process, believing that it has to a large extent been a top down process when it comes to accepting the targets.

However, there are still some major elements that seriously affect the costbase that hasn't been properly addressed. One such element is the cost of capital. The users and their organizations have on several occasions strongly rejected the proposal. We have used qualified arguments explaining why it is completely unacceptable but the NSA has not found it meaningful to justify their proposal. This is not acceptable.

Basically, the values used in the WACC model are on level with what to expect for a commercial entity operating in a competitive market place. Everybody knows that this is not the case for any ANSP and especially not for Norway. The government of Norway basically guaranties its population a well functioning air transport infrastructure (no matter what party is ruling) as there are no alternative modes of transportation to a large extent. Thus the assumptions used in the model are totally misleading.

Also, the asset base has from 2012 been increased with "Net current assets" causing the asset base to increase with close to 30% without any justification and no clarification how this amount has been calculated or which part of Avinor that will be equally adjusted downwards.

The NSA needs urgently to look into the cost of capital increase of 143 % in RP1. Failure to do so is simply not acceptable.

As mentioned above, it is not clear in the proposed document or from the consultations on what grounds the NSA has decided to accept and propose a 10.1% cost efficiency improvement. We have not been presented evidence of analysis undertaken or information about what factual evidence that has been used.

The ACE report from 2009 indicates that there is room for a productivity improvement. Compared to other ANSPs in the same pier group it is attempting to conclude that Norway is underperforming in areas like “IFR flights controlled per ACC ATCO-hours on duty” and “Flight hours controlled per ATCO hour on duty”.

Also, Avinor has a very high share of ATCOs on other duties (21 %) as well as a very high share of employees (65 %) that are not ATCOs in OPS. Is this reflected in the evaluation and not least in the planned development?

Another area that is unclear is how the planned investments contribute to the Performance Scheme. Investments are a main driver in the development of the costbase.

Finally, but not least, as Avinor operates an airport system as well as being an ANS provider we need some guarantee that the claimed cost efficiency measures taken are not achieved through allocating costs differently between TNC and Enroute but also between TNC/Enroute and airport- and passenger related charges. SAS therefore request the NSA to present a plan for how to secure that claimed saving are not being compensated by Avinor somewhere else in their charges related activities, during the whole of the RP1.

Thus, SAS believe that Norway can provide a more challenging target. To SAS, it is unacceptable due to the calculation of “Cost of capital”. SAS therefore expects the NSA to seriously consider the many inputs given by users and their organizations during the consultations and hope to receive a more challenging, but still realistic, final draft proposal. If any questions before then or any wish to discuss the above further, SAS and undersigned will of course be happy to be at your disposal.

Yours truly

Scandinavian Airlines

Jens Justesen
Director Airport & ATC Charges

Copy sent to:

The Norwegian Ministry of Transport
Federation of Norwegian Aviation Industry
PRB
International Air Transport Association, IATA
Association of European Airlines, AEA
Avinor



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Likelydende brev
Se vedlagte liste

Deres ref

Vår ref
10/2048- EKR

Dato
08.07.2011

Single European Sky pakke II - Høring av nasjonal plan for ytelsesstyring av flysikringstjenester for første referanseperiode 2012-2014

Et hovedmål med Single Sky pakke II er å forbedre ytelsene til flysikringstjenestene i det europeiske luftrommet. En av erfaringene med det opprinnelige Singel Sky-regelverket (pakke I) er at medlemsstatene ikke har gjort det som er nødvendig for å sikre forbedringer. Et hovedvirkemiddel i Single Sky pakke II er derfor et nytt ytelsessystem (Performance Scheme) som skal forbedre ytelsene på de fire områdene sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet.

Den såkalte ytelsesforordningen (forordning 691/2010) er et regelverk som er forankret i en ny bestemmelse i en av de fire hovedforordningene i Single Sky-regelverket (forordning 1070/2009). Denne forutsetter at det vedtas ytelsesmål på fellesskapsnivå for de fire områdene, og disse felleseuropeiske ytelsesmålene ble fastsatt i en egen kommisjonsbeslutning (2011/12/EF) i februar 2011.

Hvert enkelt medlemsland skal deretter fastsette nasjonale ytelsesplaner, utarbeidet av nasjonale tilsynsmyndigheter, som konkretiserer hva landene skal bidra med for å oppnå fellesskapsmålene. Planen skal bygge på innspill fra tjenesteyterne og deres forretningsplaner. Første plan skal gjelde for tre år (2012 – 2014), mens senere planer skal gjelde for fem år av gangen.

Planen skal så vedtas av staten, som for Norges del er Samferdselsdepartementet, og sendes så over til Kommisjonen for vurdering. Kommisjonen vil deretter vurdere om de nasjonale planene har et innhold som er forenlig med, og som bidrar tilstrekkelig til målene på fellesskapsnivå. Kommisjonen har ikke selv kompetanse og kapasitet til å forestå dette kontrollarbeidet, og ytelsesforordningen forutsetter derfor at Kommisjonen utpeker en Performance Review Body (PRB) som skal yte faglig bistand. I praksis har Eurocontrol blitt utpekt til å ha denne rollen første planperiode.

Luffartstilsynet ferdigstilte sitt forslag til nasjonal plan for ytelsesstyring av flysikringstjenester i slutten av juni, og prosessen med eventuell justering av planen,

Postadresse:
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse:
Akersg. 59
www.regjeringen.no/sd

Telefon
22 24 90 90 / 22248353
Org. nr.:
972 417 904

Luft- post- og
teleavdelingen
Telefaks:
22 24 56 09

Saksbehandler:
Ellen Krag
22 24 83 29

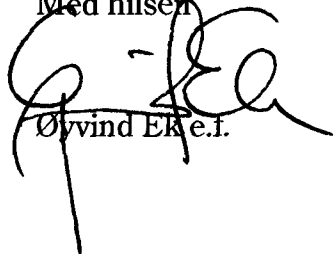
samt vedtak på statsnivå, har nå startet. Planen med vedlegg sendes derfor på høring til berørte departementer.

Det er svært knapp tidsfrist for behandling av planen. Opprinnelig var fristen for oversendelse av vedtatt plan fra statene til PRB 1. juli. Arbeidet med å ferdigstille planen ble imidlertid forsinket. Et *utkast* til nasjonal plan ble derfor oversendt PRB av Luftfartstilsynet 1. juli, slik at PRB kommer i gang med å gjøre seg kjent med innholdet. Det er i oversendelsesbrevet fra Luftfartstilsynet tatt uttrykkelig forbehold om at planen ikke er godkjent nasjonalt. Det er videre avtalt med PRB at planen formelt oversendes av SD så snart den er vedtatt, senest 1. september. 15. september oversendes planene fra PRB med kommentarer og anbefalinger til Kommisjonen. 28. september legger Kommisjonen planene med kommentarer og anbefalinger frem for komitologikomiteen Single Sky Committee. Endelig vedtak fra Kommisjonen om planen er godkjent eller ikke er ventet 24. oktober.


Det gjøres oppmerksom på at det overordnede regelverket for Single Sky pakke II (forordning 1070/2009) ennå ikke tatt inn i EØS-avtalen. Det samme gjelder derfor forordning 691/2010 og beslutning 2011/12/EF. Det juridiske rammeverket for gjennomføring og etterlevelse av regelverket og den nasjonale planen er således ikke på plass i Norge. Det forventes imidlertid at Norge kan slutte seg til det overordnede regelverket om Single European Sky II i løpet av året som kommer, og både PRB, Avinor, Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet er innstilt på at det fastsettes en plan selv om det juridiske rammeverket foreløpig mangler.

Det bes om at høringskommentarer til den nasjonale planen er SD i hende senest **torsdag 11. august**. For å tilrettelegge best mulig for høringsinstansenes behandling av planen, avholder SD et møte **torsdag 4. august** kl. 10:30-12:00 på møterom 9317 (9. etg. R5) hvor Luftfartstilsynet presenterer planen. Beskjed om møtedeltakelse sendes på e-post til ellen.krag@sd.dep.no innen **mandag 1. august**.

Med hilsen



Øyvind Ek e.i.



Ellen Krag

Kopi til:
Luftfartstilsynet

Vedlegg:
Nasjonal plan for ytelsesstyring av flysikringstjenester m/vedlegg

Likelydende brev sendt til:
Finansdepartementet
Fornyings-, administrasjons- og
kirkedepartementet
Forsvarsdepartementet
Kunnskapsdepartementet



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Likelydende brev
Se vedlagte liste

- kun elektronisk forsendelse -

Deres ref

Vår ref
10/2048-TSI

Dato
14.10.2011

Kort høring - et felles europeisk luftrom - revidert nasjonal ytelsesplan for flysikring (2012-2014)

Vi viser til vårt brev 8. juli 2011 til berørte departementer og løpende konsultasjon av Luftfartstilsynet mot nasjonal referansegruppe i forberedelsen av forslag til nasjonal ytelsesplan for flysikringstjenestene.

EUs ytelsesforordning (forordning (EU) nr. 691/2010) er forankret i regelverket for det felleseuropeiske luftrommet. Dette forutsetter at det vedtas ytelsesmål på fellesskapsnivå for de fire områdene sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet. Dette er gjort ved kommisjonsbeslutning 21. februar 2011 (2011/121/EU). For første referanseperiode (2012-2014) er det bare krav til kapasitet, kostnadseffektivitet og miljø.

Hvert enkelt medlemsland skal fastsette nasjonale ytelsesplaner, utarbeidet og foreslått av nasjonale tilsynsmyndigheter, som konkretiserer hva landene skal bidra med for å oppnå fellesskapsmålene. Planen skal bygge på innspill fra yterne av flysikringstjenester og deres forretningsplaner. Første plan skal, som de europeiske målene, gjelde for tre år (2012 – 2014).

Vi gjør oppmerksom på at det juridiske rammeverket for gjennomføring og etterlevelse av det nye ytelsesstyringsregimet ennå ikke er på plass i Norge, men forutsetningsvis skal regelverket inkorporeres i EØS-avtalen. Det er likevel enighet mellom Avinor, Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet om å fastsettes en plan i tråd med forutsetningene i regelverket, selv med manglende formell forankring i EØS-avtalen.

Postadresse:
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse:
Akersg. 59
www.regjeringen.no/sd

Telefon
22 24 90 90 / 22248353
Org. nr.:
972 417 904

Luft- post- og
teleavdelingen
Telefaks:
22 24 56 09

Saksbehandler:
Tor Simonnæs
22 24 83 29

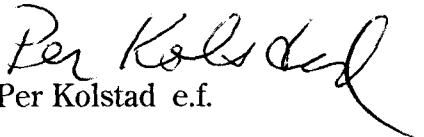
Luftfartstilsynet ferdigstilte sitt forslag til nasjonal plan for ytelsesstyring av flysikringstjenester i slutten av juni 2011. Planen ble oversendt *Performance Review Body* (PRB), som på oppdrag fra Kommisjonen vurderer om planene bidrar tilstrekkelig til de europeiske målene. PRB ferdigstilte sin analyse av den norske ytelsesplanen 20. september 2011, med en rekke merknader som ga grunnlag for fornyet gjennomgang. Analysen er vedlagt.

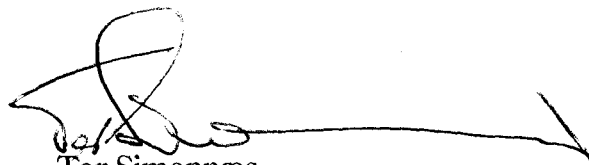
Luftfartstilsynet har nå fremlagt forslag til en revidert versjon av den nasjonale ytelsesplanen, der tilsynet søker å korrigere innholdet i lys av PRBs merknader der dette ble funnet berettiget og praktisk mulig. Forslaget følger vedlagt.

Samferdselsdepartementet skal formelt fastsette den nasjonale ytelsesplanen og kan selvfølgelig endre innholdet og ytelsesmålene i planen. Selv om arbeidet med utarbeidelsen av ytelsesplanen har vært gjenstand for flere runder med konsultasjoner mellom Luftfartstilsynet, og de berørte yterne av flysikringstjenester og luftromsbrukerne, er det i forbindelse med slutføringen av arbeidet ønskelig for departementet å forsikre seg om at alle berørte er tilstrekkelig informert og er gitt ytterligere mulighet til å kommentere forslaget til revidert ytelsesplan. Samferdselsdepartementet sender derfor ut forslaget til revidert ytelsesplan på en kort høring. Områdene i planen som er revidert/omskrevet fremstår med rødt.

Vi ber om at eventuelle ytterligere høringskommentarer er Samferdselsdepartementet i hende senest torsdag 28. oktober 2011. For å tilrettelegge best mulig for høringsinstansenes behandling, inviterer departementet til høringsmøte **torsdag 20. oktober 2011** kl. 13:00 – 15:00 i Samferdselsdepartementets lokaler i Akersgaten 59. Beskjed om møtedeltakelse bes sendt på e-post til tor.simonnaes@sd.dep.no innen tirsdag 18. oktober.

Med hilsen


Per Kolstad e.f.


Tor Simonnæs

Vedlegg

Adressater:

Sentrale mottakere:

Finansdepartementet

Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet

Forsvarsdepartementet

Kunnskapsdepartementet

Luftfartstilsynet postmottak@caa.no

Avinor post@avinor.no

Meteorologisk institutt post@met.no

Forsvaret, luftoperativt inspektorat forsvaret@mil.no

NHO Luftfart nholuftfart@nho.no

BARIN post@barin.no

Eksterne kontakter i nasjonal referansegruppe - felles europeisk luftrom:

Ingebrethsen, Geir Geir.Ingebrethsen@caa.no

Geirhovd, Ronald Ronald.Geirhovd@caa.no

Jan Eriksson jan.eriksson@sas.se

John Lande john.lande@norwegian.no

Ole Christian Melhus OleChristian.Melhus@norwegian.no

Per Harald Pedersen per.harald.pedersen@avinor.no

Pål Hengebøl pal.hengebol@sas.no

Torbjørn Lothe torbjorn.lothe@nho.no

Trine Lysne trine.lysne@avinor.no

Trond-Arne Jacobsen taj@wideroe.no

Vegard Rynning Aasen vaasen@mil.no