

Samferdselsdepartementet

Vår dato:	25.10.2023
Deres dato:	13.09.2023
Vår referanse:	SVB
Deres referanse:	23/1499

Høringsvar: Innføring av egen startavgift for fraktfly på Avinors lufthavner

Det vises til høring av 13. september i år med forslag om innføring av egen startavgift for fraktfly på Avinors lufthavner.

Norske Flyspeditørers Forening er en regionforening under NHO Logistikk og Transport, og samler de av våre medlemmer som har sitt virke innen flyfrakt. Medlemmene står for om lag 90% av all flyfrakt innad/inn/ut av Norge, både sjømat og general cargo.

Tross pandemi har vi de siste årene sett en sterk vekst innen flyfrakt, mye drevet av sjømaten, selv om fraktmarkedet i 1.halvår 23 kjøltes ned sammenlignet med samme periode i 22. Etter vårt syn har fraktsegmentet de siste årene fått en styrket posisjon hos Avinor. Avinor har gjort store grep for å gjøre OSL, og Norge, til en attraktiv frakthub, et arbeid som i høyeste grad fremdeles er pågående. Avinor har lansert en egen fraktstrategi, og som de selv har uttalt så både forsterker og underbygger fraktvirksomheten Avinors passasjerdrevne forretningsmodell.

Når forslaget om å innføre en egen startavgift for fraktfly nå ligger på bordet, stiller vi oss imidlertid noe uforstående til dette.

Det ligger til grunn et ønske om å redusere kryssfinansiering mellom passasjer og frakt. Dette sett sammen med at "*de kommersielle inntektene Avinor har skal benyttes til å finansiere (subsidiere) de tjenestene som ifølge forskriften finansieres ved hjelp av avgifter ("single till-prinsippet)*", og de fleste av Avinors kommersielle avgifter kommer fra passasjertransport, tilsier at frakt må tillegges en egen sats.

Vi er imidlertid opptatt av fordelingsnøkkelen blir rettferdig.

Speditørene faktureres allerede fra aktører som betaler festeavgift for sin tilhørighet på lufthavnene.

Frakt er underlagt kostnader fra eksterne terminaloperatører, som står for den faktiske håndteringen av godset fra levert lufthavn til lastning på fly.

Frakt som skal lastes på fly benytter seg ikke av Avinor passasjerterminaler og tilhørende fasiliteter.

Vi mener derfor at godshåndtering vanskelig lar seg sammenligne med passasjertrafikken.

På forsommeren varslet Avinor at det skulle innføres en parkeringsavgift for fraktfly som står parkert utover 4 timer. Nå er det ønske om en startavgift, som for et "typisk fraktfly" vil gi en avgiftsøkning på 19%. Samlet avgiftsøkning vil dermed utgjøre en høyere prosentandel enn det som er varslet i høringsdokumentet.

Tross at Avinor i dag er rimeligere enn ARN og CPH for fraktmaskiner (*kilde: høringsnotat side 3*), er det samtidig kjent at det er en stor lekkasje fra OSL til øvrige hub'er i Europa. Godset, spesielt sjømaten, transporteres med bil fra Norge for så å lastes på fly i andre europeiske lufthavner til 3. land. Det viktigste kriteriet ved valg av rute er kapasitet og pris.

Avinor har selv uttalt at de ønsker å styrke Oslo Lufthavn som interkontinental frakt- og passasjer HUB gjennom å «øke» varestrømmene og sikre at norsk flyfrakt ikke inngår i lønnsomheten til flyruter fra konkurrerende lufthavner.

Gitt denne målsetningen tror vi det vil være fornuftig å være måteholden med innføring av nye avgifter, slik at kapasiteten i flyfraktmarkedet inn og ut av Norge opprettholdes, og vokser, i årene fremover.

Med vennlig hilsen
Norske Flyspeditørers Forening

Silje Vhile Braaten
Kommunikasjonssjef