

Det kgl. Samferdselsdepartementet

Vår dato 13.10.2023

Deres dato

Vår referanse

Deres referanse 23/1499-

## Høring - 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.

Som begrunnelse for forslaget om innføring av en egen startavgift for fraktfly anfører departementet at dagens ordning innebærer at «passasjerskapte» kommersielle inntekter også brukes til å redusere (subsidiere) startavgiften for fraktflygninger som ikke er inntektsbringende for Avinor.

Sjømat Norge har ikke noe grunnlag for å mene hva som er det riktige avgiftsnivået for de ulike flygninger eller hvordan avgifter bør fordeles mellom passasjer- og godstransport på Avinors lufthavner.

Men det er grunn til advare mot å øke kostnadene for «rene» fraktflygninger. Det er små marginer og sterk konkurranse innen flyfraktmarkedet. Bransjen er internasjonal og Norge bør ha tilnærmet like rammevilkår som land vi konkurrerer og sammenligner oss med. For luftfarten kan konsekvensene av økte startavgifter bli eksport av arbeidsplasser og aktiviteter til lufthavner i andre land, hvor rammevilkårene er bedre for flyfrakt enn i Norge.

Mer enn 100.000 tonn fersk sjømat fraktes årlig fra norske lufthavner. Sjømaten utgjør dermed en vesentlig del av den godsmengde som fraktes med fly fra norske lufthavner. Frakt av fersk sjømat med fly skjer hovedsakelig til destinasjoner i fjerne Østen samt til det nord-amerikanske markedet.

For sjømatnæringen vil det som hovedregel være naturlig å søke å benytte frakttilbud der dette gir lavest kostnader, best tilgang på fraktkapasitet og effektiv logistikk frem til sluttkunde. Det kan da bli aktuelt å flytte ytterligere volumer av flyfrakt til f.eks. Frankfurt, Amsterdam, London eller Helsinki, alle lufthavner som også i dag

nyttiggjøres av norsk sjømatnæring. Dette vil ikke være en ønsket utvikling, ettersom dette bl.a. kan øke tiden det tar å fremføre ferske varer til sentrale markeder.

Det bør tvert om være en målsetning at flyfrakt i størst mulig grad kan skje fra norske lufthavner, både fra regionale lufthavner og fra Gardermoen. Dette tilsier at avgiftsnivået for flyfrakt bør være satt så lavt at flyfrakt direkte ut fra norske lufthavner er konkurransedyktig sammenlignet med alternative europeiske lufthavner.

Mest mulig aktiviteter regionalt eller på Gardermoen er til beste både for sjømateksporthører og de bransjer som nyttiggjør seg av returfrakt med fly, samt for de selskaper som er involvert i logistikkprosessene.

Med vennlig hilsen



Trond Davidsen  
Viseadm dir