

TORP Sandefjord Lufthavn AS
Torpveien 130
3241 SANDEFJORD

Deres ref

Vår ref
25/1952-

Dato
26. mars 2025

Henvendelse fra Norges Luftsportforbund om mulig brudd på konsesjon for Sandefjord lufthavn

1. Bakgrunn

I det vedlagte brevet av 18. mars 2025 har Norges Luftsportforbund (NLF) bedt Samferdselsdepartementet om å treffe adekvate tiltak for å sikre at Sandefjord lufthavn drives i samsvar med regelverk og forutsetninger. For detaljene viser vi til brevet.

Departementet har ennå ikke bestemt seg for hvordan de problemstillingene NLF tar opp bør løses. Fordi myndigheten til å fastsette trafikkregulerende bestemmelser etter konsesjonen for Sandefjord lufthavn ligger til Luftfartstilsynet, har vi for ordens skyld avtalt med tilsynet at departementet tar hovedansvar for oppfølgingen av brevet fra NLF.

2. Innhenting av synspunkter fra Sandefjord Lufthavn AS

Det vedlagte brevet presenterer saken fra NLFs side. Formålet med dette brevet er at Sandefjord Lufthavn AS skal kunne legge frem sitt syn på de faktiske opplysningene, argumentene og løsningsforslagene som NLF presenterer.

3. Spørsmål

Departementet ber uansett om at Sandefjord Lufthavn AS svarer på følgende spørsmål:

- a. Mye tyder på at det nye bookingsystemet som er tatt i bruk henger sammen med den reduserte bemanningen i tårntjenesten på Torp. Vi antar at denne igjen henger sammen med lufthavnselskapets ønske om å effektivisere driften.

Har Sandefjord Lufthavn AS vurdert hvor mye ekstra det vil koste å betale for en bemanning i tårntjenesten som vil dekke det antatte behovet for de brukergruppene som NLF representerer? De to neste spørsmålene er presiseringer av dette spørsmålet.

Legger Sandefjord Lufthavn AS til grunn at de *kommersielle flyskolene* som benytter flyplassen på Torp skal dekke de kostnadene denne brukergruppen påfører lufthavnen ut over den ordinære kommersielle (rute-)trafikken (uavhengig av allmennflybruken)? Er det i så fall de marginale tilleggskostnadene til å betjene flyskolenes behov som er den relevante kostnaden?

Bør kostnadene til en eventuell flysikringstjeneste som dekker *allmennflysegmentets* behov beregnes som en marginal tilleggskostnad ut over kostnadene til den ordinære kommersielle trafikken og til flyskolenes behov?

- b. Er det riktig at Sandefjord Lufthavn AS ikke har involvert allmennflymiljøet i arbeidet med å utforme booking-ordningen? Har de kommersielle flyskolene vært involvert?
- c. Har de kommersielle flyskolene blitt involvert i arbeidet med å bestemme kapasiteten på den nye (reduerte) tårntjenesten?
- d. Har Sandefjord Lufthavn AS synspunkter på hvordan allmennflysegmentets behov for kapasitet bør fordeles mellom lufthavnene på Østlandet?
- e. Er det rimelig at kostnadsfordelingen (eventuell krysssubsidiering) mellom kommersiell luftfart og allmennflygning bør være basert på tilnærmet like prinsipper på Sandefjord lufthavn og på Avinors lufthavner?

Vi er forberedt på at fyllestgjørende svar på spørsmålene ovenfor kan gjøre det nødvendig å dele opplysninger som Sandefjord Lufthavn AS oppfatter som taushetsbelagte. Vi ber derfor om at disse konkretiseres. Det er viktig at opplysningene setter oss i stand til å forstå de reelle motivene for den nye ordningen, og at behovet for taushetsplikt ikke skal utgjøre et hinder for å dele opplysninger (bare) med departementet.

4. Svarfrist

Situasjonen for luftsportsmiljøet i regionen er i følge brevet fra NLF avhengig av rask avklaring. Vi må derfor be om at Sandefjord Lufthavn AS sender sitt svar til departementet innen fredag 11. april 2025.

5. Føringer for den videre prosessen

Det følger av § 6 i de trafikkregulerende bestemmelsene for Sandefjord lufthavn at Luftfartstilsynet «kan endre de trafikkregulerende bestemmelsene i konsesjonsperioden». Det samme kan Samferdselsdepartementet som overordnet myndighet.

Transportkomiteen på Stortinget uttrykte ved behandlingen av Meld. St. 10 (2022-2023) at den har «merker seg allmennflygningens betydning for utvikling av norsk luftfart. Det er derfor viktig at allmennluftfarten har gode rammevilkår, slik som tilgang til flyplasser, luftrom og overkommelige gebyrer» (Innst. 301 S (2022-2023) s. 4).

Dersom vi skal nå denne målsetningen er det grunn til å tro at alle innehavere av lufthavnkonsesjoner i utgangspunktet må bidra til løsningen.

Med hilsen

Øyvind Ek (e.f.)
avdelingsdirektør

Morten Foss
fagdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg: Brev av 18. mars 2025 fra Norges Luftsportforbund

Kopi
Luftfartstilsynet
Norges Luftsportforbund