



Innst. O. nr. 84

(2002-2003)

Innstilling til Odelstinget fra samferdselskomiteen

Ot.prp. nr. 40 (2002-2003)

Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven)

Til Odelstinget

SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet foreslår i proposisjonen å endre luftfartsloven slik at departementet får en generell hjemmel til å gi forskrifter om at flyselskaper eller andre operatører skal betale gebyr for finansiering av Luftfartstilsynets arbeid med sikkerheten innen sivil luftfart.

For at finansieringen av blant annet regelverksutvikling samt annet flysikkerhetsarbeid skal finansieres av markedet, og ikke over statsbudsjettet, må det være hjemmel til å ilegge et slikt generelt gebyr.

Departementet foreslår å gi et nytt ledd i luftfartsloven § 13-8, der departementet får en generell hjemmel til å gi bestemmelser for innkreving av gebyr for finansiering av luftfartstilsynets arbeid med sikkerhet innen luftfarten.

I St.meld. nr. 38 (1996-1997) Norsk luftfartsplan 1998-2007, ble det foreslått at Luftfartsinspeksjonen i Luftfartsverket skulle skilles ut som eget forvaltningsorgan direkte underlagt departementet, og at det skulle få navnet Luftfartstilsynet. Det ble videre anført at Luftfartstilsynet i prinsippet skal være selvfinansierende, men at det i en overgangperiode må få tilskudd over statsbudsjettet. Det vises for øvrig til Innst. S. nr. 226 (1998-1999). Luftfartstilsynet ble etablert som eget forvaltningsorgan 1. januar 2000.

Luftfartstilsynets gebyrer for tilsynstjenester og adgangskontroll dekker ikke fullt ut kostnadene tilsynet har med disse oppgavene i dag.

Å innføre et gebyrsystem som er knyttet opp til det generelle flysikkerhetsarbeidet vil innebære at både norm- og regelverksarbeid samt tilsynsvirksomhet og adgangskontroll, kan bli tilnærmet selvfinansiert.

Det ble i St.prp. nr. 1 (2002-2003), for Samferdselsdepartementet, foreslått å øke Luftfartstilsynets gebyrinntekter med om lag 40 mill. kroner i 2003, slik at totale gebyrinntekter for 2003 vil utgjøre 84,6 mill. kroner. På denne bakgrunn utredet Luftfartstilsynet alternativer for å øke graden av selvfinansiering, og de kom frem til at et produksjonsavhengig gebyr som legges på den enkelte passasjerreise ville være hensiktsmessig. I St.prp. nr. 1 (2002-2003) ble det derfor foreslått å innføre et gebyr på 4 kroner pr. passasjerreise. Samferdselsdepartementet har imidlertid kommet frem til at det er ønskelig å foreta økning av selvfinansieringen innenfor rammen av den tradisjonelle gebyrfinansieringen, og ikke innføre et gebyr pr. passasjerreise.

Samferdselsdepartementets forslag til endring av luftfartsloven § 13-8 ble sendt på høring 2. september 2002. Forslaget til ny § 13-5 om delegasjon til Avinor AS er av teknisk karakter og er derfor ikke sendt på høring. Utdrag av uttalelsene er gjengitt i pkt. 3 i proposisjonen.

Av høringsuttalelsene kan nevnes at Flyselskaperens Landsforening går imot forslaget til lovendring og ber om at departementet foretar en mer grundig utredning av saken og at hovedbrukerne bør trekkes inn i dette utredningsarbeidet.

Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom på at det også er andre tilsynsvirksomheter der regelverksarbeid blir finansiert av markedet, for eksempel Post- og teletilsynet.

Samferdselsdepartementet vil bemerke at strukturen og nivået på gebyrene til Luftfartstilsynet blir sendt på vanlig høring til de berørte parter, og for-

skriften vil bli endelig fastsatt av Samferdselsdepartementet.

Videre er det foreslått i proposisjonen å innarbeide en bestemmelse i luftfartsloven som gir Samferdselsdepartementet adgang til å delegerer myndighet etter loven til Avinor AS, tidligere Luftfartsverket. Luftfartsverket er etter omdanningen til aksjeselskap fra 1. januar 2003 et privat rettssubjekt. De delegasjonene som er gitt Luftfartsverket, er i hovedsak videreført til Avinor AS. Departementet mener allikevel det bør være en eksplisitt hjemmel for denne delegasjonen også med tanke på ytterligere delegasjoner. Dette forslaget til endring er av teknisk karakter, jf. ny § 13-5.

Innføringen av et gebyr for finansieringen av luftfartsmyndighetens arbeid med sikkerhet innen luftfarten, vil medføre enkelte administrative konsekvenser for Luftfartstilsynet. Det vil også medføre økonomiske konsekvenser for dem som blir pålagt gebyret. De konkrete følgene vil det bli redegjort nærmere for i forskriftene som vil bli gitt med hjemmel i den nye bestemmelsen.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans R. Gjeisar Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til Ot.prp. nr. 40 (2002-2003) Om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven).

Komiteen viser til at det i St.meld. nr. 38 (1996-97) Norsk luftfartsplan 1998-2007 ble anført at det nye Luftfartstilsynet i prinsippet skulle være selvfinansierende. Komiteen viser til at Luftfartstilsynets gebyrer for tilsynstjenester og adgangskontroll ikke fullt ut dekker de kostnadene tilsynet har med disse oppgavene i dag.

Komiteen viser til at det i St.prp. nr. 1 (2002-2003) for Samferdselsdepartementet ble foreslått å øke Luftfartstilsynets inntekter med om lag 40 mill. kroner i 2003. Dette ble vedtatt av Stortinget. Den foreslåtte lovendringen vil derfor kun innebære at det

blir etablert en hjemmel for å kunne innkreve gebyrene.

Komiteen vil peke på at forslaget til nytt gebyrregulativ vil innebære en økning i gebyrene for alle operatørene, og at gebyrene vil utgjøre en relativt liten del av selskapenes totale kostnader. Komiteen mener derfor at de positive effektene av økt konkurranse på området ikke vil reduseres ved innføringen av gebyret.

Komiteen understreker at luftfartens betydning er relativt viktigere i distriktene enn i sentrale strøk. En differensiering av gebyrene kan imidlertid være konkurransevridende og vil kunne komme i konflikt med EØS-regelverket innenfor konkurransetretten. Samferdselsdepartementet kan imidlertid sette krav til tilbudet på regionale flyruter for å sikre et tilfredsstillende nivå på for eksempel frekvens og takster. I de tilfellene der ingen flyselskap kan imøtekomme kravene på forretningsmessig grunnlag, blir anbud benyttet.

Komiteen vil peke på at både norm- og regelverksarbeid, samt tilsynsvirksomhet og adgangskontroll, kan bli tilnærmet selvfinansiert ved å innføre et gebyrsystem som er knyttet opp til det generelle flysikkerhetsarbeidet. Komiteen vil videre understreke at regelverksarbeid blir finansiert av markedet også i andre tilsynsvirksomheter, for eksempel Post- og teletilsynet.

Komiteen vil understreke at kostnader knyttet til en eventuell flytting av Luftfartstilsynet fra Oslo til Bodø, ikke skal brukerfinansieres.

Komiteen tilrår ut fra dette at Stortinget samtykker i de foreslåtte endringene av luftfartsloven.

Komiteen viser til brev fra Samferdselsdepartementet 9. mai 2003 og svar på spørsmål 1 fra samferdselskomiteen. I svaret kommer det fram at Regjeringen med sitt forslag tar sikte på at endringene i luftfartsloven skal føre til at tilsynsobjektene nå skal finansiere både tilsynsoppgavene og arbeid med lov og forskrifter.

Komiteen vil vise til at når det innføres en ordning med 100 pst. brukerfinansiering, må det ikke føre til en ukontrollert vekst i gebyrene.

Komiteen ber Regjeringen være på vakt mot en slik utvikling.

Komiteen ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en redegjørelse om omfang og bruk av gebyr til å finansiere lov- og forskriftsarbeid på Samferdselsdepartementets område, med særlig vekt på avgrensninger i forhold til hva slags myndighetsarbeid som kan inngå i gebyrene.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og råar Odelstinget til å gjøre slikt

vedtak til lov

om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart
(luftfartsloven)

I

I lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) gjøres følgende endringer:

Ny § 13-5 skal lyde:

§ 13-5 Delegasjon av myndighet

Departementet kan delegere myndighet etter loven til statsaksjeselskapet Avinor AS.

§ 13-8 nytt første ledd skal lyde:

Departementet kan gi forskrifter om at flyselskaper eller andre operatører skal betale gebyr for finansiering av luftfartsmyndighetens arbeid med sikkerhet innen luftfarten.

Nåværende første ledd i § 13-8 blir nytt annet ledd.

II

Loven trer i kraft straks.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 20. mai 2003

Petter Løvik
leder

Jan Sahl
ordfører