



Innst. S. nr. 125

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:16 (2008–2009)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg om stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikk

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen med basis i rapporten "Strategi for norsk luftfart", datert juni 2008 og fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart og med de påpekninger som er gjort i forslaget, legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikk."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Synnøve Brenden Klemetrud, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Beate Heieren Hundhammer, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte uttalelse datert 10. desember 2008 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken (vedlegg 1).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, mener at gode og trygge flyplasser og flytilbud over hele landet er nødvendig for bosetting og næringsliv. Krysssubsidieringen internt i Avinor og offentlig kjøp av flytrafikk sikrer dette landsdekkende nettet.

Flertallet vil peke på at sentrale transportpolitiske spørsmål vil bli vurdert i Nasjonal transportplan som er varslet fra Regjeringen i løpet av februar 2009, og at Regjeringen senest i juni 2008 la fram en strategi for norsk luftfart.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil vise til at Regjeringen har lagt til rette for at Avinor skal kunne utføre sitt viktige arbeid, blant annet gjennom økte lånerammer og reduserte utbyttekrav, samtidig som Regjeringen har styrket tilbudet og redusert billettprisene i kortbanenettet.

Dette flertallet deler for øvrig ikke forslagsstillernes oppfatning av hva som er sentrale utfordringer for luftfarten. Dette flertallet mener at det ikke er behov for en egen stortingsmelding nå og vil foreslå at forslaget ikke bifalles.

Dette flertallet har ikke merknader ut over dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at Regjeringen 11. juni 2008 la frem et eget strateginotat; rapporten "Strategi for norsk luftfart". Disse medlemmer har merket seg samferdselsministerens eget forord til strateginotatet:

"Strategien vil vere eit viktig innspel til stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019 som Regjeringa tek sikte på å leggje fram ved årsskiftet 2008–2009. Luftfartsstrategien er likevel eit sjølvstendig dokument som gjev høve til å drøfte luftfarten meir inngåande enn Nasjonal transportplan. På same måten gjev strategien også høve til å ta opp tema som er spesielle for luftfarten, og som det ikkje er naturleg å ta opp i Nasjonal transportplan."

Disse medlemmer har merket seg samferdselsministerens kommentarer til forslag gitt i brev datert 10. desember 2008 og der det gis to henvisninger:

"Dei fleste transportpolitiske sakene som er tekne opp i strategien, vil eg kome attende til i transportplanen,"

Og vidare:

"Spørsmåla i strategien som ligg utanfor nasjonal transportplan, vil Regjeringa kome attende til i andre samanhengar."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener det er mange viktige og strategiske spørsmål for utviklingen i norsk luftfart som tas opp i representantforslaget, og at dette er spørsmål som fortjener en bred gjennomgang for å kunne legge grunnlag for en moderne luftfartspolitik.

Disse medlemmer mener imidlertid at statsråden i sitt brev til komiteen, datert 10. desember 2008, går langt i å love at forholdene som er omtalt i representantforslaget, vil bli tatt opp i Nasjonal transportplan som legges fram om kort tid.

Disse medlemmer vil derfor i denne omgang avvente fremleggelsen av transportplanen, og vil komme tilbake til spørsmålene som reises i representantforslaget i den sammenheng.

Disse medlemmer vil derfor foreslå at forslaget vedlegges protokollen, og fremmer følgende forslag:

"Dokument nr. 8:16 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg om stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik – vedlegges protokollen."

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet mener at svaret i samferdselsministerens brev datert 10. desember 2008 illustrerer behovet for en samlet og særskilt behandling av norsk luftfartspolitik.

Disse medlemmer peker på at "Strategi for norsk luftfart" bør kunne danne grunnlaget i en stortingsmelding om norsk luftfart. Også disse med-

lemmer mener at rapporten fremstår som et selvstendig dokument som gir anledning til å drøfte luftfarten mer inngående enn det som kan gjøres i forbindelse med behandlingen av ny nasjonal transportplan, ikke minst fordi det er gjennomført 5 åpne møter der ikke-statlige aktører har kunnet komme med innspill. Disse medlemmer har videre merket seg at det foreligger en rekke innspill i skriftlig form. Dette understreker slik disse medlemmer ser det, et stort engasjement fra berørte parter om ulike forhold knyttet til norsk luftfart. Disse medlemmer mener derfor at en egen stortingsmelding om luftfarten bør drøftes av Stortinget for på den måten å legge grunnlaget for en moderne luftfartspolitik i Norge.

Disse medlemmer peker på at flere viktige forhold ikke er tilstrekkelig avklart i den rapporten som er fremlagt, og peker på følgende:

- Flyplasstruktur og finansiering av flyplasser bør behandles i et 20-årsperspektiv og avklart i forhold til inngått klimaforlik.
- Flyplasstruktur bør koordineres med et tilsvarende perspektiv på stamnett innenfor veier, jernbane og sjøtransport.
- Luftromskapasitet totalt innenlands og regionalt (spesielt områdene tilknyttet Gardermoen, Torp og Rygge).
- En vurdering av de generelle rammevilkårene for norsk luftfart; brukerfinansiering, avgiftspolitik, kryssubsidiering, utbyttepolitikk.
- Alternative finansieringsmodeller til gjeldende system med kryssubsidiering bør vurderes, herunder også vurdering av større offentlig finansieringsansvar for infrastruktur, for sikkerhets- og sikringstiltak (flysikkerhet og luftfartssikkerhet) og større bruk av offentlig kjøp av innenlands flyruter.
- Statens oppgave og finansieringsansvar knyttet til å skaffe nødvendig areal (herunder overføring av areal fra Forsvaret til Avinor) og for nødvendige sikrings- og sikkerhetstiltak bør behandles grundigere.
- Finansiering av kostnader knyttet til samfunnsikkerhet bør drøftes.
- Ansvarsforhold mellom Avinor som flyplasser og flyselskapene for ulike typer forsinkelser, avklares med hensyn til utvidete passasjerrettigheter.
- Spørsmål knyttet til ansvar for arbeidsmiljø som er omtalt i rapporten (luftfartstilsyn eller arbeidstilsyn) bør avklares.
- På basis av de problemer som mangel på nøkkelpersonale har påført flypassasjerer i Norge, bør det fremvises en tydeligere strategi for hvordan slike forhold skal unngås.

- Statens eierforhold i SAS bør vurderes.
- Eierskap i Avinors lufthavner når det gjelder å åpne for regionale eiere (private og regionale myndigheter) bør drøftes.
- Samarbeid sivil luftfart og Luftforsvaret bør drøftes fordi sivil og militær luftfart historisk sett har hatt et samarbeid innenfor det tekniske og operative området. Omlegging og reduksjon innenfor Forsvaret påvirker et fremtidig samarbeid.
- Vurdering av om luftfarten som er avgiftsbasert, belastes utgifter fra andre departements budsjetter; for eksempel Forsvarets bruk av luftrum/flyplass tjenester og nattåpne flyplasser for luftambulanse.

Disse medlemmer er kjent med at både Avinors omstillingsprogram "Take-Off-05" og flytting av Luftfartstilsynet har vært gjenstand for ekstern vurdering.

Disse medlemmer viser til at Avinors omstillingsprogram er behandlet i en doktorgradsavhandling som ble fremlagt i doktorgradsdisputas ved Norges Handelshøyskole 15. september 2008 ("Measuring the Effects of Strategic Change on Safety in a High Reliability Organization" av Eric Arne Lofquist). I avhandlingen hevdes det at den tidligere Avinor-ledelsens strategiske valg førte til at flysikkerheten ble svekket under omstillingsprosessen "Take-Off-05".

Disse medlemmer viser videre til at Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) 14. november 2008 har lagt frem rapporten "Forvaltningskompetansen i Luftfartstilsynet". Difi kommer med hele 7 anbefalinger. Undersøkelsen peker på varierende forvaltningskompetanse på individnivå og systematiske svakheter på organisasjonsnivå.

Disse medlemmer mener derfor at en stortingsmelding om modernisering av norsk luftfart også må omfatte en grundig vurdering av flysikkerheten og nødvendige tiltak for å bedre denne.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen med basis i rapporten "Strategi for norsk luftfart", datert juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart og med de påpekninger som er gjort i Dokument nr. 8:16 (2008–2009), legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik."

Om utvikling av Moss Lufthavn Rygge

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstre-

parti og Senterpartiet, viser til vedlagte brev datert 19. desember 2008 fra Samferdselsdepartementet til bl.a. Rygge sivile lufthavn AS (vedlegg 2), der det bl.a. heter:

"Departementet er innstilt på å foreta en vurdering av konsesjonen. I dette ligger også at innholdet i takstregulativet for Moss lufthavn, Rygge bør vurderes."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er kjent med at Moss Lufthavn Rygge (MLR) anmoder om endring i konsesjonsvilkårene slik at "tak" for antall passasjerer fjernes. Disse medlemmer peker på at MLR er den eneste større norske flyplass med begrensning på antall passasjerer. Disse medlemmer viser til at så vel Sandefjord Lufthavn Torp (SLT) og MLR er viktig for effektiv, sikker og miljøvennlig lufttransport i Norge i et samspill med landets hovedflyplass Gardermoen. Disse medlemmer mener de to lufthavnene MLR og SLT bør ha innbyrdes like konsesjonsrammer og for øvrig så like økonomiske og driftsmessige rammebetingelser i forhold til Oslo Lufthavn Gardermoen som mulig. Disse medlemmer vil derfor endre konsesjonen for MLR omgående.

Disse medlemmer viser også til at med eksisterende konsesjon er det et åpenbart misforhold mellom tillatte antall flybevegelser og tillatt antall passasjerer.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge endres omgående. Begrensninger i antall passasjerer fjernes og åpningstid settes til kl. 06.00–24.00, likevel slik at det tillates landing etter kl. 24.00 ved forsinket ankomst."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen sørge for at konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge endres omgående. Begrensninger i antall passasjerer fjernes og åpningstid settes til kl. 06.00–24.00, likevel slik at det tillates landing etter kl. 24.00 ved forsinket ankomst.

Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:*Forslag 2*

Dokument nr. 8:16 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg om stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikkk – vedlegges protokollen.

Forslag fra Fremskrittspartiet:*Forslag 3*

Stortinget ber Regjeringen med basis i rapporten "Strategi for norsk luftfart", datert juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart og med de påpekninger som er gjort i Dokument nr. 8:16

(2008–2009), legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikkk.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og råår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:16 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg om stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikkk – bifalles ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 20. januar 2009

Per Sandberg

leder

Arne Sortevik

ordfører

Vedlegg 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 10. desember 2008****Dok. nr. 8:16 (2008-2009) - Representantforslag fra stortingsrepr. Sortevik, Hoksrud og Sandberg om St.meld. om modernisering av norsk luftfartspolitikk**

I forslaget ber representantane Sortevik, Hoksrud og Sandberg Regjeringa om å leggje fram ei eiga stortingsmelding om luftfartspolitikken med basis i strategien for norsk luftfart som eg la fram i juni 2008.

Tidlegare la regjeringane fram sektorplanar for kvar transportsektor, mellom anna for luftfarten. Stortinget peikte ved fleire høve på at sektorplanane ikkje gav høve til å sjå samferdselspolitikken i ein overordna samanheng. I St.meld. nr. 4 (1996–1997) *Langtidsprogrammet 1998–2001* varsla den dåverande regjeringa at ho ville leggje fram ein heilskapleg plan for veg- og vegtrafikk, luftfart bane og hamner og farleier. Forslaget fekk tilslutning i Stortinget, jf. Innst. S. nr. 211 (1996–1997). Det har fram til no vore lagt fram to stortingsmeldingar om nasjonal transportplan, og eg er no i ferd med å avslutte arbeid

det med den tredje planen som omfattar perioden 2010–2019.

I juni 2008 la eg fram ein strategi for norsk luftfart. Bakgrunnen for strategiarbeidet var den uroa vi opplevde i norsk luftfart i slutten av 2005 og byrjinga av 2006. For meg har det vore ein føresetnad at strategien ikkje skal medverke til å undergrave nasjonal transportplan si rolle som overordna styringsverktøy for transportsektoren. Strategien har difor fungert som eit innspel til transportplanen, og tek elles opp tema som er spesielle for luftfarten, og som det ikkje ville vere naturleg å ta opp i nasjonal transportplan. Dette siste gjeld mellom anna spørsmål som ligg utanfor transportpolitikken.

Dei fleste transportpolitiske sakene som er tekne opp i strategien, vil eg kome attende til i transportplanen, der dei vil bli sette i ein samla transportpolitisk samanheng. Spørsmåla i strategien som ligg utanfor nasjonal transportplan, vil Regjeringa kome attende til i andre samanhengar. Saker som treng tilslutning frå Stortinget vil bli lagde fram for Stortinget på vanleg måte.

Vedlegg 2**Brev fra Samferdselsdepartementet til Rygge sivile lufthavn AS, Østfold fylkeskommune, Rygge kommune, Råde kommune, Våler kommune, Moss kommune, datert 19. desember 2008****Videre utvikling av Moss lufthavn, Rygge**

Vi viser til brev av 17. november 2008 fra de seks adressatene for dette brevet, og møter avholdt mellom politisk ledelse i Samferdselsdepartementet og ledelsen i driftsselskapet Rygge sivile lufthavn AS og politikere fra Østfold.

Rygge sivile lufthavn AS har uttrykt behov for å få fjernet, eller i alle fall hevet, det eksisterende passasjertaket driften av Moss lufthavn, Rygge er underlagt. Begge disse alternativene innebærer at konsesjonen må endres.

Opplysninger Samferdselsdepartementet har mottatt fra Rygge sivile lufthavn AS tilsier at selskapet har behov for rask avklaring med hensyn til passasjertaket. Departementet vil påpeke at vi ikke finner årsakssammenheng mellom den økonomiske situasjonen som Rygge sivile lufthavn AS har beskrevet og passasjertaket.

Saken reiser en rekke kompliserte spørsmål av både faglig og politisk art som luftfartsmyndighetene plikter å påse er godt opplyst før de tar stilling til problemstillingen. Det er ikke mulig å ta stilling til anmodningene i brevet av 17. november 2008 på grunnlag av de begrensede opplysningene som er fremlagt så langt.

Departementet er innstilt på å foreta en vurdering av konsesjonen. I dette ligger også at innholdet i takstregulativet for Moss lufthavn, Rygge bør vurderes.

Rygge sivile lufthavn AS kan rette en formell søknad om endring av konsesjonen til Luftfartstilsynet. Tilsynet vil vurdere de flyfaglige sidene av saken og utarbeide innstilling til vedtak som så sendes over til Samferdselsdepartementet. Departementet vil så foreta en samlet vurdering av saken ut fra blant annet miljø, flyfaglige forhold og allmenne hensyn. På

grunn av sakens åpenbare politiske karakter vil departementet, som ved førstegangs innvilgelse, fatte vedtak i første instans.

Departementet er kjent med at man per dags dato er langt unna å nå passasjertaket. Dersom man kommer i en situasjon der man har konkrete planer om trafikkøkninger utover det som ligger i gjeldende

konsesjon, må man avklare dette med departementet hvis det blir aktuelt.

Departementet antar at det kan være hensiktsmessig at konsesjonshaver eller Rygge sivile lufthavn AS tar kontakt med Luftfartstilsynet for å drøfte hvilke forhold som må belyses i endringssøknaden.

