



# Innst. 182 S

(2012–2013)

## Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:22 S (2012–2013)

### Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen og Rigmor Andersen Eide om modernisering av norsk luftfart

Til Stortinget

#### Samandrag

I representantforslaget vert det fremma følgjande forslag:

1. Stortinget ber regjeringen skille flysikringsvirksomheten ut fra Avinors lufthavndrift og konkurranseutsette tårntjenestene.
2. Stortinget ber regjeringen ta initiativ til et sterkere nordisk samarbeid for flysikringsvirksomheten.
3. Stortinget ber regjeringen utarbeide og iverksette et system for enklere tollbehandling av flyreisende i transfer på norske flyplasser.»

Det visast til dokumentet for nærare grunngjeving av forslaga.

#### Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rømmetveit og Tone Merete Sønsterud, frå Framstegspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sor-

tevik, frå Høgre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Kristeleg Folkeparti, leiaren Knut Arild Hareide, viser til Dokument 8:22 S (2012–2013) representantane Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen og Rigmor Andersen Eide om modernisering av norsk luftfart.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser vidare til vedlagte fråsegn, datert 8. januar 2013 frå Samferdselsdepartementet v/statsråden i saka.

Komiteen vil understreka den viktige rolla luftfarten spelar for at Noreg skal ha eit velfungerande samfunn. Avinor sitt samfunnsoppdrag er å eiga, driva og utvikla eit landsomfattande nett av lufthamner og flysikringstenester. Luftfarten skal tilby eit effektivt, sikkert og miljøvenleg transportsystem med god tilkomst for alle. I tillegg skal transportsystemet dekkja samfunnet sitt behov for transport og fremja nasjonal og regional utvikling.

Komiteens medlemmer frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil føreslå at representantforslaget vert å leggja ved protokollen, og fremjer slikt forslag:

«Dokument 8:22 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen og Rigmor Andersen Eide om modernisering av norsk luftfart – vert å leggja ved protokollen.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge er et langstrakt land, og folk i Norge er helt avhengige av fly for å komme seg raskt og effektivt rundt i landet. Disse medlemmer ser derfor på flyrutene som en viktig del av kollektivtilbudet, ikke minst i distrikts-Norge. Disse medlemmer viser til at Stortinget før sommeren 2013 skal behandle Nasjonal transportplan 2014–2023 og at luftfarten er en viktig del av dette arbeidet. Disse medlemmer viser til at flytrafikken ofte trekkes frem med negativt fortegn i klimadebatten. Disse medlemmer viser til at et fly mellom Oslo og Bergen bruker ca. 11 liter drivstoff per sete, mens en bil vil bruke kanskje 40 liter drivstoff på den samme strekningen. Disse medlemmer viser til at fly i motsetning til bil og tog ikke trenger tilrettelagte traseer som skjærer seg igjennom landskapet. Disse medlemmer mener derfor at man i et land med høye fjell og dype fjorder bør se på fly som miljøvennlig og effektiv transport.

Disse medlemmer viser til at representantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg fremmet representantforslaget Dokument nr. 8:16 (2008–2009) om modernisering av luftfartspolitikken i 2008, men at dette forslaget kun fikk Fremskrittspartiets egne stemmer ved behandlingen i Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringen Bondevik II foretok betydelig modernisering av norsk luftfart. Disse medlemmer viser til fornyelsen og omdannelsen av Luftfartsverket til et statlig aksjeselskap. Som følge av omstillingen fikk det nye Avinor helt andre muligheter enn det som var tilfellet for det gamle Luftfartsverket. Avinor kunne utvikle seg og legge gode investeringsplaner for fremtiden, noe som har gitt Avinor en forutsigbarhet og en frihet til å møte et marked i endring. Disse medlemmer mener det nå er nødvendig med nye forbedringer. Disse medlemmer konstaterer at den rødgrønne regjeringen ikke har foretatt nødvendige fornyelsesgrep i løpet av snart åtte år ved makten.

### **Flysikringsdivisjonen**

Komiteen vil peika på at i statsråden sin uttale blir det vist til at spørsmålet om utskiljing av flysikringsdivisjonen er til vurdering i Samferdselsdepartementet, og at dette vert å handsama i samband med stortingsmelding om verksemda i Avinor, som etter planen skal leggjast fram no i vår.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener rammebetingelsene for luftfar-

ten ikke er godt nok tilpasset den strukturelle og markedsmessige utviklingen i sektoren.

Flertallet mener flysikringsvirksomheten bør skilles ut fra Avinors lufthavndrift. Tårntjenestene bør konkurranseutsettes, og det må etableres et sterkere nordisk samarbeid for underveistjenestene for å sikre bedre forutsigbarhet, mer stabile og kostnadseffektive tjenester, samt øke tilgangen på kompetanse og flygeledere.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen skille flysikringsvirksomheten ut fra Avinors lufthavndrift og konkurranseutsette tårntjenestene.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at forslagsstillerne ønsker å skille ut flysikringsvirksomheten ut fra Avinors lufthavndrift og konkurranseutsette tårntjenestene. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at lufthavner i og utenfor Avinor-systemet må likebehandles både når det gjelder pris og kvalitet på tjenestene de er pålagt å kjøpe.

### **Internasjonalt samarbeid**

Komiteen har merka seg at Noreg har teke på seg å delta i eit internasjonalt samarbeid gjennom å slutta seg til NEFAB, og at det både i Prop. 143 S (2011–2012) og i Innst. 25 S (2012–2013) er uttrykt sterkt ynskje om å integrera NEFAB og den dansksvenske luftrømsblokka.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at det allerede i dag er et godt samarbeid mellom Sverige og Danmark i utveksling av arbeidskraft og kompetanse innen luftfarten. Dette flertallet mener Norge må bli en mer integrert del av dette kompetansemarkedet.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til et sterkere nordisk samarbeid for flysikringsvirksomheten.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at luftfarten er en global internasjonal bransje i sterk konkurranse, og at det internasjonale samarbeidet omfatter mye mer enn bare Norden. Disse medlemmer er enige i forslagsstillerens intensjon om sterkere nordisk samarbeid for flysikringsvirksomheten, men mener samtidig at man må se på luftfarten som den globale bransjen den er. Disse medlemmer vil trekke frem at det finnes internasjonal lovgivning på området helt tilbake til Warszawa-konvensjonen av 1929

som Norge ratifiserte i 1937. Disse medlemmer vil også trekke frem at det er ventet at forordning (EF) nr. 216/2008 vil tre i kraft som norsk rett i løpet av 2012, jf. Samferdselsdepartementets svar på Fremskrittspartiet budsjettspørsmål 333 til statsbudsjettet for 2013.

### **Tollbehandling**

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet i samråd med Finansdepartementet har sett ned ei brei samansett arbeidsgruppe med siktemål å finna tidsbesparande og effektiviserande endringar i dagens system for tollhandsaming for flyreisande i transfer på norske flyplassar. Komiteen ser i møte ei tilråding frå arbeidsgruppa, og vil understreka at ei forenkling på dette feltet vil vera svært positivt for dei reisande, og det vil gjera norske flyplassar meir attraktive.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at et godt flytransporttilbud er svært viktig for befolkning og næringsliv i distriktene. Mange reiser må nødvendigvis foregå via et knutepunkt i Norge. Det er derfor viktig at slike knutepunkt fungerer så godt som mulig.

Flertallet mener det må komme på plass et system for enklere tollbehandling av flyreisende i transfer på norske flyplasser. Flyreisende fra utlandet må i dag selv hente sin innsjekkede bagasje, ta denne gjennom tollkontroll, sjekke inn på nytt og gå gjennom sikkerhetskontrollen på nytt. Dette gir økt tidsbruk for de reisende, øker den fysiske kompleksiteten, særlig for eldre reisende, og det øker stressfaktoren ved korte overganger mellom flyene. Flertallet viser til at dagens ordning har klare ulemper både for de reisende og for flyselskapene i form av flere forsinkelser, økte kostnader ved behov for lengre transfertid enn ønskelig, og ved at kostnadene knyttet til ettersending av bagasje blir høyere enn nødvendig.

Flertallet viser til at Danmark og Sverige har iverksatt forenklinger for reisende i transfer til en innenlandsk flyplass.

Flertallet merker seg at statsråden i denne saken vil avvente arbeidsgruppens vurderinger. Flertallet vil imidlertid bemerke at det i flere år har vært et økende behov for å få på plass et system for mer smidig tollbehandling for transferpassasjerer. Flertallet mener det nå er på tide å ta de nødvendige grep og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide og iverksette et system for enklere tollbehandling av flyreisende i transfer på norske flyplasser.»

### **Språkkrav**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at engelsk er språket i internasjonal kommersiell luftfart, og at det jobber norske flygeledere som ikke kan et eneste ord arabisk i gulfstatene. Disse medlemmer viser til at det norske regelverket for sivil luftfart derimot krever at samtlige flygeledere må beherske norsk, og at det har vært et forslag på høring med høringsfrist 15. januar 2013 om å fjerne kravet om norskkunnskaper for å arbeide som flygeleder i en kontrollsentral. Disse medlemmer viser til at det sannsynligvis finnes svært mange flygeledere i utlandet som kan tenke seg å jobbe i Norge. Disse medlemmer viser til at utenlandske flygeledere dermed kunne løst hele overtidsproblematikken som er et gjentakende stridstema mellom Avinor og fagforeningen. I 2012 var det over 1 800 forsinkelser med bakgrunn i ferieavvikling i Avinor. Disse medlemmer mener derfor at norskkravet snarest bør fjernes.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener man må gå bort fra kravet om at alle flygeledere må beherske norsk, noe som er et urimelig krav all den tid det er mangel på flygeledere og engelsk er språket i internasjonal luftfart.

### **Konkurransen – Rammebetingelser**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at norske og skandinaviske aktører i bransjen har konkurrenter i Europa og resten av verden som flyr direkte til og fra Norge. Disse medlemmer mener at det er lite gjennomtenkt av regjeringen å nekte flyselskapet Norwegian helt eller delvis å bruke asiatisk personell på sine turer til Thailand, når konkurrenter som Thai Air får lov til å fly direkte fra Oslo med asiatisk crew. Disse medlemmer viser til at dette er urimelig forskjellsbehandling når SAS benytter delvis asiatisk personell på sine flighter mellom København og Asia. Disse medlemmer mener at det er uheldig dersom særnorske restriksjoner fører til at næringslivet må flagge ut av Norge for å kunne konkurrere på det globale markedet. Disse medlemmer mener at man isteden bør la norske aktører ha like gode rammebetingelser som sine utenlandske konkurrenter, inkludert retten til å bruke utenlandsk crew.

## **Forslag frå mindretal**

### **Forslag frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:**

#### *Forslag 1*

Dokument 8:22 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen og Rigmor Andersen Eide om modernisering av norsk luftfart – vert å leggja ved protokollen.

#### **4. Tiltråding frå komiteen**

Tiltrådinga frå komiteen vert fremma av medlemene i komiteen frå Framstegspartiet, Høgre og Kristeleg Folkeparti.

Komiteen viser til dokumentet og merknadene og rår Stortinget til å gjere følgjande

v e d t a k :

1. Stortinget ber regjeringen skille flysikringsvirksomheten ut fra Avinors lufthavndrift og konkurranseutsette tårntjenestene.
2. Stortinget ber regjeringen ta initiativ til et sterkere nordisk samarbeid for flysikringsvirksomheten.
3. Stortinget ber regjeringen utarbeide og iverksette et system for enklere tollbehandling av flyreisende i transfer på norske flyplasser.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. februar 2013

**Knut Arild Hareide**

leiar

**Magne Rommetveit**

ordførar

Vedlegg**Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 8. januar 2013****Dokument 8:22 S (2012-2013) representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen og Rigmor Andersen Eide om modernisering av norsk luftfart**

Samferdselsdepartementet viser til oversendelse av Dok 8 22 S (2012–2013) datert 11. desember 2012. I brevet vises det til at transport- og kommunikasjonskomiteen ønsker en uttalelse fra Samferdselsdepartementet innen 7. januar 2012.

Forslagsstillerne har følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen skille flysikringsvirksomheten ut fra Avinors lufthavndrift og konkurranseutsette tårntjenestene.
2. Stortinget ber regjeringen ta initiativ til et sterkere nordisk samarbeid for flysikringsvirksomheten.
3. Stortinget ber regjeringen utarbeide og iverksette et system for enklere tollbehandling av flyreisende i transfer på norske flyplasser.

Samferdselsdepartementet har følgende uttalelse til forslagene:

Avinor er et integrert selskap med ansvar både for lufthavner og flysikringstjenester. Flysikringstjenestene er i dag organisert i en egen divisjon i morselskapet Avinor AS. I Avinors plan for virksomheten 2012–2014 (§ 10-plan) har selskapet foreslått at flysikringsdivisjonen skal skilles ut som et eget heleid datterselskap under morselskapet. Forslaget er vedtatt mot de ansattevalgte representanter i styret. I § 10-planen heter det videre at Avinor har en ambisjon om å ha en ledende posisjon i den nordeuropeiske luftromsblokken (NEFAB) og eventuelle utvidelser av denne. Dersom tårntjenester skulle konkurranseutsettes i framtida, har selskapet som mål å være dominerende på hjemmemarkedet. Avinor ser også for seg flere interessante tjenesteområder innenfor flysikring som aktuelle satsningsområder dersom det åpnes for at Avinor kan konkurrere internasjonalt.

Samferdselsdepartementet er nå i ferd med å vurdere forslaget om utskilling av flysikringsdivisjonen og tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med saken i stortingsmeldingen om virksomheten i Avinor. Etter planen skal meldingen legges fram til våren.

Samferdselsdepartementet vil i sin vurdering ta utgangspunkt i at organiseringen av flysikringstjenestene må ses i lys av hvilke oppgaver virksomheten skal løse. Når det gjelder underveistjenester, må

spørsmålet om organisering vurderes i lys av at Norge alt har tatt på seg forpliktelser om et internasjonalt samarbeid gjennom tilslutningen til NEFAB, jf. Prop. 143 S (2011–2012) og Innst. 25 S (2012–2013). Både i proposisjonen og innstillingen er det for øvrig uttrykt et sterkt ønske om å integrere NEFAB og den dansk-svenske luftromsblokken. Spørsmålet om organiseringen av flysikringstjenestene må videre ses i sammenheng med om tårntjenestene i Norge skal konkurranseutsettes, samt om Avinor skal tillates å konkurrere om flysikringstjenester i utlandet.

Når det gjelder situasjonen i flysikringstjenestene ellers, vil Samferdselsdepartementet vise til at det er styret og den daglige ledelsen som har ansvaret for å iverksette tiltak som er nødvendige for å unngå en gjentakelse av hendelsene sist sommer. Samferdselsdepartementet følger dette arbeidet tett både som forvalter av det statlige eierskapet i Avinor og i rollen som myndighet for luftfarten.

Som myndighet har Samferdselsdepartementet utpekt Avinor som nasjonal yter av flysikringstjenester. Vedtaket ble nylig forlenget for to år med virkning fra 26. september 2012. I den forbindelse ble det bestemt at Luftfartstilsynet nå kan be Avinor om å fremlegge planer for hvordan robustheten i tjenesteytingen kan forbedres ved å muliggjøre overføring av tjenesteytelse fra én kontrollsentral til en annen ved bortfall eller begrenset kapasitet. I tillegg kan Luftfartstilsynet be om detaljerte planer og redegjørelser for hvordan Avinor sikrer bemanningen per måned, uke, dag og vakt. Herunder skal Avinor også måtte redegjøre for hvilken plikt den enkelte flygeleder har til å møte på jobb ved tilkalling på grunn av andres sykefravær. Videre innførte Samferdselsdepartementet fra 2012 et nytt system for ytelsesstyring. I ytelsesstyringssystemet måles Avinors flysikringstjenester på områdene kapasitet (forsinkelser) kostnadseffektivitet (avgiftsnivå), sikkerhet og miljø.

Samferdselsdepartementet vil ellers vise til at Luftfartstilsynet allerede har et forslag ute på høring om at det ikke skal stilles krav om norskkunnskaper for å arbeide som flygeleder i en kontrollsentral. Høringsfristen er 15. januar 2013.

Når det gjelder spørsmålet om utarbeidelse av et system for enklere tollbehandling av flyreisende i transfer på norske flyplasser, har Samferdselsdepartementet i samråd med Finansdepartementet nedsatt en bredt sammensatt arbeidsgruppe med representanter fra luftfartsnæringen, politi og tollmyndigheter

for å drøfte denne saken. Arbeidsgruppen er bedt om å vurdere mulige alternativer for å kartlegge mulige tidsbesparende og/eller effektiviserende endringer i dagens system. Endelig rapport fra arbeidsgruppen foreligger ennå ikke. Arbeidsgruppen har imidlertid

signalisert at ev. endringer i dagens regime vil kunne få budsjettmessige konsekvenser. Regjeringen vil ta stilling til arbeidsgruppens anbefaling når denne foreligger.



