



# Innst. 35 S

(2014–2015)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 132 S (2013–2014)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr. 135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring**

Til Stortinget

### Sammendrag

EØS-komiteen besluttet 13. desember 2013 å endre EØS-avtalens vedlegg XIII ved å innlemme europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1070/2009 av 21. oktober 2009 om endring av forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004, (EF) nr. 551/2004 og (EF) nr. 552/2004, for å bedre det europeiske luftfartssystemets ytelse og bærekraft (heretter kalt Single European Sky – SES II-forordningen).

Videre har EØS-komiteen 27. juni 2014 også truffet beslutning om å innlemme den tilknyttede kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011 av 7. juli 2011 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføring av nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM) og om endring av forordning (EU) nr. 691/2010 (heretter kalt nettverksforordningen).

SES II-forordningen og nettverksforordningen forventes å bidra til bedre sikkerhet og effektivitet i lufttrafikkstyringen i Europa. Ytelsessystemet, med bl.a. risikodeling og insentivordninger mellom tjenesteyter og flyselskap, skal føre til bedre kostnads-effektivitet. Gjennomføring av nettverksordningen

vil bedre kapasiteten i luftrommet samtidig som sikkerheten ivaretas.

Grunnet Islands beliggenhet utenfor de deler av regelverket hvor det geografiske anvendelsesområdet er angitt, har forhandlingene om innlemmelse i EØS-avtalen trukket ut i tid.

Ettersom EØS-komiteens beslutninger nødvendigvis bevilgningsvedtak samt anses å være av særlig viktighet, er Stortingets samtykke til godkjenning nødvendig i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd.

### SES II-forordningen

En pakke med fire forordninger som blir kalt «Det felles europeiske luftrom» (Single European Sky – SES (SES I)) tok til å gjelde i EU 20. april 2004. Rettsaktene har hatt som mål å bedre sikkerheten og effektiviteten i lufttrafikkstyringen i Europa. De fire forordningene er innlemmet i EØS-avtalen, og gjennomført i norsk rett.

Erfaringene med den første SES-pakken viste at det fortsatt var rom for forbedringer, og endringsforordning (EF) nr. 1070/2009 (SES II) ble vedtatt i EU 21. oktober 2009. I likhet med den første pakken innebærer ikke SES II noen endringer i medlemslandenes suverenitet over nasjonalt luftrom og deres krav til kontroll over offentlig orden, sikkerhet og forsvarsspørsmål.

SES II-forordningen endrer SES I-forordningene med sikte på ytterligere å bedre sikkerheten og effektiviteten i lufttrafikkstyringen i Europa. Dette skal skje bl.a. ved opprettelse av såkalte ytelsesplaner og funksjonelle luftromsblokker.

SES II-forordningen setter krav om at de funksjonelle luftromsblokkene skulle opprettes innen 4. desember 2012. Selv om denne fristen ikke var formelt bindende for Norge, var vurderingen at det var ønskelig å delta fra starten av. Norge har derfor

inngått avtale med Estland, Finland og Latvia om etablering av Den nordeuropeiske funksjonelle luftromsblokk (NEFAB) av 4. juni 2012, jf. Prop. 143 S (2011–2012).

### Nettverksforordningen

Nettverksforordningen fastsetter nærmere regler for nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring. Det etableres en nettverksforvalter og et nettverksstyre. Nettverksforvalter og nettverksstyret skal kunne fatte beslutninger om utformingen av det europeiske rutenettverket, koordinere bruken av luftrommet, samt fordele begrensede ressurser som radiofrekvenser og radartranspodekoder for luftfarten.

Utover dette integreres også EUs teknologiutviklingsprogram på flysikringsområdet, SESAR, i lovgivningsarbeidet på dette feltet. Ambisjonen er å modernisere europeisk lufttrafikkstyring i en helhetlig, total systemtilnærming som dekker alle områder av forskning og utvikling innen luftfarten. Dette innebærer bl.a. at teknologiutviklingen reflekteres i regelverksutviklingen.

Nettverksforordningen fastsetter nærmere regler for gjennomføring av lufttrafikkstyringen i samsvar med artikkel 3 pkt. 6 i SES II-forordningen. Den etablerer også en nettverksforvalter for den overnasjonale koordineringen av lufttrafikkstyringen i Europa, en funksjon som tillegges Eurocontrol eller et annet kompetent organ.

Stortingets vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutninger om innlemmelse av forordningene i EØS-avtalen antas å kunne skje i medhold av fremgangsmåten i Grunnloven § 26 annet ledd.

Gjennomføringen av forordningene i norsk rett krever ikke lovendring.

Nærmere om det konkrete innholdet i SES II-forordningen og nettverksordningen går fram av hhv. pkt. 3 og 4 i proposisjonen.

### Økonomiske og administrative konsekvenser

Selv om hovedformålet med SES II-forordningen er å effektivisere og derved bedre kapasiteten i lufttrafikksystemet i Europa til fordel for brukerne, innebærer allikevel endringene som innføres også økte kostnader for så vel norske myndigheter som tjenesteytere, i alle fall på kort sikt. Fastsettelse av nasjonale eller regionale planer om ytelse og kontroll med at disse planene etterleves, samt sanksjonering av brudd på fastsatte planer, fører til vesentlige endringer i Luftfartstilsynets rolle og arbeidsoppgaver, fra å regulere og kontrollere flysikkerheten til også å kontrollere tjenesteyternes (Avinors) prestasjoner innenfor alle ytelsesområdene.

Luftfartstilsynet har derfor allerede foretatt en viss oppbemanning innenfor flysikringsområdet for å

kunne møte de nye oppgavene. Ressursøkningen har skjedd gjennom nyrekruttering og interne omdispenseringer.

Omlegging til ytelsessystemet innebærer at Avinor ikke lenger får dekket alle sine kostnader ved driften av flysikringstjenesten. Ytelsessystemet innebærer at prisen for driften av tjenesten for hele referanseperioden må fastsettes på forhånd. Avinor må kunne sette av midler som gjør selskapet i stand til å dekke et mulig fremtidig underskudd på driften.

Innføring av et ytelsesstyringssystem og kravene til funksjonelle luftromsblokker innebærer omfattende forandringer i oppgavene for Avinor. Omfanget av tjenester Avinor leverer vil kunne bli endret gjennom samarbeid og integrering mellom tjenesteyterne i den funksjonelle luftromsblokken NEFAB. Ifølge Avinor innebærer dette behov for et klarere organisatorisk og finansielt skille mellom flysikringstjenesten og øvrige deler av konsernet. I Meld. St. 38 (2012–2013) og Innst. 492 S (2012–2013) sluttet Stortinget seg til at flysikringstjenesten i Avinor kunne skilles ut som et heleid datterselskap. Samferdselsdepartementet gjorde de nødvendige vedtakene om utskilling gjennom fisjon og emisjon i ekstraordinær generalforsamling 23. april 2014. Utskillingen av datterselskapet gjennomføres i løpet av 2014.

I Sundvolden-erklæringen går det frem at regjeringen vil konkurranseutsette tårn- og sikringstjenester. Samferdselsdepartementet vil vurdere hvilke av flysikringstjenestene som i dag blir drevet av Avinor, som kan være egnet for konkurranseutsetting. Ved en åpning av det norske markedet for konkurranse vil det også bli vurdert om det skal åpnes for at flysikringstjenesten i Avinor kan konkurrere i andre land.

Ett av virkemidlene for måloppnåelse i SES er fornying av teknologien som benyttes i luftfarten. Dette ivaretas gjennom SESAR-programmet. EUs «Hovedprogram for lufttrafikkstyring» (ATM Master Plan) er et planverk for å sikre en koordinert og hensiktsmessig prosess for å ta i bruk ny teknologi som utvikles gjennom SESAR.

Det bygges opp omfattende styringsstrukturer for å sikre dette, sammen med at det bevilges midler til dette formålet over EU-budsjettet under «Connecting Europe Facility (CEF)». Det stilles 3 mrd. euro til disposisjon for formålet. Berørte aktører kan søke om et bidrag herfra til å dekke investeringskostnader mv. Regjeringen vil utrede konsekvensene for norske aktører, og hvorvidt det er behov for kompensierende tiltak.

Militær luftfart er unntatt sivile luftfartsregler, herunder SES-forordningene. I hvilken grad teknologien i Forsvarets ulike flysystemer skal være kompatibel med SES-regulering er gjenstand for vurdering,

og kostnadene for å tilpasse Forsvarets flysystemer og flyplasser er under utredning.

Bestemmelsene om etablering av større luftroms-blokker innebærer at det er naturlig å vurdere markedsreguleringen av flyværtjenestene, herunder konkurranseutsetting. Meteorologisk Institutt er utpekt som eneleverandør av de fleste av disse tjenestene i Norge frem til 31. desember 2017. Samferdselsdepartementet vil i løpet av de to neste årene utrede om markedet for flyværtjenester egner seg for konkurranseutsetting.

Ved vurderingen av en eventuell konkurranseutsetting av flyværtjenesten må det også tas hensyn til forsvarspolitiske og sikkerhetspolitiske problemstillinger knyttet til suverenitetshevdelse innenfor nasjonal jurisdiksjon.

Det er ikke mulig på det nåværende tidspunkt fullt ut å anslå nettokostnadene for det offentlige for gjennomføring av SES II-forordningen og nettverksforordningen. Hvis enkelte gjennomføringstiltak skulle vise seg å medføre vesentlige økonomiske eller administrative kostnader, vil kostnadene måtte inntas i Samferdselsdepartementets budsjett.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Eigil Knutsen, Sverre Myrli og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til Prop. 132 S (2013–2014).

Komiteen har merket seg at SES II-forordningen og nettverksforordningen har som mål å bidra til å bedre sikkerheten og effektiviteten i lufttrafikkstyringen i Europa.

Komiteen har videre merket seg at grunnet Islands beliggenhet utenfor de deler av regelverket hvor det geografiske anvendelsesområdet er angitt, har forhandlingene om innlemmelse i EØS-avtalen trukket ut i tid.

Komiteen har ellers ingen merknader og slutter seg til forslaget i proposisjonen.

### Merknader fra utenriks- og forsvarskomiteen

Utkast til innstilling har vært forelagt utenriks- og forsvarskomiteen til uttalelse, som i brev av 5. november 2014 gir følgende uttalelse:

«Utenriks- og forsvarskomiteen viser til transport- og kommunikasjonskomiteens utkast til innstilling datert 23. oktober vedrørende Prop. 132 S (2013–2014) Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring.

Utenriks- og forsvarskomiteens medlemmer slutter seg til transport- og kommunikasjonskomiteens utkast til innstilling til Prop. 132 S (2013–2014) og har ingen ytterligere merknader.

### Komiteens tilråding

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget samtykker til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2013 av 13. desember 2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1070/2009 om det felles europeiske luftrom og EØS-komiteens beslutning nr.135/2014 av 27. juni 2014 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) 677/2011 om nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. november 2014

**Linda C. Hofstad Helleland**

leder

**Åse Michaelsen**

ordfører

