



# Innst. 202 S

(2015–2016)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 47 S (2015–2016)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2015 av 25. september 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 73/2010 og (EU) nr. 1029/2014 om fastsettelse av krav til kvaliteten på luftfartsdata og luftfartsinformasjon for det felles europeiske luftrom**

Til Stortinget

### 1. Sammendrag

EØS-komiteen vedtok ved beslutning nr. 228/2015 av 25. september 2015 å endre EØS-avtalens vedlegg XIII, transport, ved å innlemme Kommissjonsforordning (EU) nr. 73/2010 av 26. januar 2010 om fastsettelse av krav til kvaliteten på luftfartsdata og luftfartsinformasjon for Det felles europeiske luftrom og Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1029/2014 av 26. september 2014 om endring av forordning (EU) nr. 73/2010. Forordning (EU) 73/2010 slik som endret ved forordning (EU) nr. 1029/2014 omtales her som ADQ-forordningen (Aeronautical Data Quality – ADQ).

Hensikten med rettsaktene er å bidra til effektivisering av lufttrafikkstyringen i Europa ved å sikre at oppdatert og nøyaktig informasjon og data, herunder kartdata, til sivil luftfart blir formidlet til brukerne av slike data.

I og med at gjennomføring av EØS-komiteens beslutning vil kreve bevilgningsvedtak, er Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nødvendig i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd.

I kapittel 2 i proposisjonen beskrives ADQ-ordningen, og i kapittel 3 gis en nærmere omtale av innholdet i rettsakten. EØS-komiteens beslutning beskrives i kapittel 4.

#### 1.1 Økonomiske og administrative konsekvenser

ADQ-forordningen får økonomiske og administrative konsekvenser for Luftfartstilsynet, Avinor AS og frittstående flyplasser som Moss lufthavn Rygge og Torp Sandefjord lufthavn m.fl. Likeså medfører den økonomiske og administrative konsekvenser for Statens kartverk, samt Norges Luftfartshinderregister (NRL), Forsvarets Militærgeografiske Tjeneste i den grad de leverer data til sivil luftfart, samt private oppmålingsfirmaer der disse blir engasjert. Militære instanser blir primært berørt som eier av lufthavner med sivil flytrafikk.

#### 1.2 Gjennomføring av rettsaktene i norsk rett

Gjennomføringen av rettsaktene i norsk rett krever ikke lovendring, men vil medføre behov for visse forskriftsendringer. Samferdselsdepartementet vil utarbeide de nødvendige forskriftsendringer.

#### 1.3 Konklusjon og tilråding fra Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet tilrår godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av Kommissjonsforordning (EU) nr. 73/2010 om fastsettelse av krav til kvaliteten på luftfartsdata og luftfartsinformasjon for Det felles europeiske luftrom samt kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1029/2014.

Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

## 2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Hege Jensen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til proposisjonen.

Komiteen viser til at hensikten med rettsaktene er å bidra til effektivisering av lufttrafikkstyringen i Europa ved å sikre at oppdatert og nøyaktig informasjon og data, herunder kartdata, til sivil luftfart blir formidlet til brukerne av slike data.

I og med at gjennomføring av EØS-komiteens beslutning vil kreve bevilgningsvedtak, er Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nødvendig i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd.

Komiteen viser videre til at ADQ-forordningen får økonomiske og administrative konsekvenser for Luftfartstilsynet, Avinor AS og frittstående flyplasser som Moss lufthavn Rygge og Sandefjord lufthavn Torp m.fl. Likeså medfører den økonomiske og administrative konsekvenser for Statens kartverk, samt Norges Luftfartshinderregister (NRL), Forsvarets Militærgeografiske Tjeneste i den grad de leverer data til sivil luftfart, samt private oppmålingsfirmaer der disse blir engasjert. Militære instanser blir primært berørt som eier av lufthavner med sivil flytrafikk.

Eventuelle økte utgifter for Luftfartstilsynet vil dekkes innenfor Samferdselsdepartementets gjeldende budsjetttrammer. Komiteen oppfordrer Samferdselsdepartementet til å holde tett dialog med de ikke-statlige flyplassene som i dag får tilskudd, med sikte på inndekking av eventuelt økte kostnader.

Komiteen viser til at konsernet Avinor AS vil som ansvarlig for 46 lufthavner i Norge, samt flysikrings- og kunngjøringstjenesten, få om lag 180–200 mill. kroner i samlede investerings- og gjennomføringskostnader, samt 20 mill. kroner i økte årlige driftskostnader. Lufthavnene utenom Avinor-syste-

met (p.t. Moss lufthavn Rygge, Notodden lufthavn, Stord Lufthavn, Sandefjord lufthavn Torp, og Ørland lufthavn) vil også få økte kostnader knyttet til investeringer i kartdata, forvaltning mv. Kostnadene samlet for disse er anslått til inntil 12 mill. kroner i prosjektkostnader og inntil 6 mill. kroner i årlige kostnader, men dette er svært usikre anslag.

Komiteen viser også til at regjeringen legger til grunn at det nødvendige kartgrunnlaget fremskaffes ved at programmet for etablering av «ny nasjonal digital høydemodell» gjennomføres som planlagt. Tilsvarende satsing gjennomføres bl.a. i Danmark, Sverige og Finland. Kostnaden er anslått til om lag 300 mill. kroner, som må dekkes over budsjettene til Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Statens kartverk og andre berørte departementer og etater over en periode på fire–fem år.

Komiteen viser til at data fra ny nasjonal høydemodell i tillegg til å oppfylle kravene i ICAO vedlegg 15 og ADQ-forordningen vil kunne gi en verdifull nøyaktighet for andre fremtidige anvendelsesmåter innenfor luftfarten, f.eks. innenfor navigasjon, som har betydning for flysikkerhet og effektiv avvikling av flytrafikken. Overordnet vil data fra ny digital høyde- og terrengmodell legge til rette for en reduksjon av risiko forbundet med krevende bakkenære flyoperasjoner som utføres av Redningstjenesten, politi, luftambulanse, Luftforsvaret og sivile helikopteroperatører.

Komiteen viser til at gjennomføringen av rettsaktene i norsk rett ikke krever lovendring, men vil medføre behov for visse forskriftsendringer. Det ligger an til en forsinkelse på om lag ett år i Norge i forhold til tidsfristen 30. juni 2017 for å konvertere alle data til nytt system. Mange av EU-statene har informert EU-kommisjonen om at de ikke er i stand til å holde fristen.

## 3. Utenriks- og forsvarskomiteens merknader

Utkast til innstilling har vært forelagt utenriks- og forsvarskomiteen, som i brev av 10. mars 2016 slutter seg til transport- og kommunikasjonskomiteens innstilling, uten ytterligere merknader.

#### **4. Komiteens tilråding**

Komiteen viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 228/2015 av 25. september 2015 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EU) nr. 73/2010 og (EU) nr. 1029/2014 om fastsettelse av krav til kvaliteten på luftfartsdata og luftfartsinformasjon for det felles europeiske luftrom.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 10. mars 2016

**Nikolai Astrup**

leder

**Kjell-Idar Juvik**

ordfører

