



Innst. 430 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Meld. St. 30 (2016–2017)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Verksemda til Avinor AS

Til Stortinget

Sammendrag

I samsvar med det styringssystemet som blei etablert då Avinor blei danna i 2003, skal Samferdselsdepartementet leggje fram meldingar til Stortinget om verksemda til selskapet. Av St.meld. nr. 48 (2008–2009) Om verksemda i Avinor AS, jf. Innst. 95 S (2009–2010) går det fram at Samferdselsdepartementet tek sikte på å leggje fram ei eigarmelding kvart fjerde år, eller oftare dersom det er behov for det. Førre eigarmelding blei lagd fram våren 2013, jf. Meld. St. 38 (2012–2013), jf. Innst. 492 S (2012–2013).

Formålet med eigarmeldingane er å gi Stortinget ei orientering om utviklinga i selskapet sidan førre eigarmelding. Det blir vidare gitt ei orientering om dei planane Avinor har for verksemda i tida framover, og korleis Samferdselsdepartementet vurderer desse planane.

Samferdselsdepartementet er òg styresmakt for luftfarten. Meldinga omtaler regulatoriske spørsmål i den grad det er nødvendig for utøvinga av eigarskapen.

Eit viktig grunnlag for eigarmeldinga er Avinors plan for verksemda for perioden 2016–2018, som blei lagd fram våren 2016 (§ 10-planen), og som følgjer som vedlegg 2 til denne meldinga. Etter § 10 i vedtektene skal Avinor leggje ein slik plan fram for samferdselsministeren kvart år.

Samstundes med eigarmeldinga legg regjeringa fram Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transport-

plan 2018–2029. Her blir transportpolitikken til regjeringa for dei neste tolv åra presentert, medrekna luftfartspolitikken og miljøpolitikken for transportsektoren. Utviklinga av lufthamnnett er ein sentral del av dette.

Økonomi og finansielle forhold i Avinor

Avinor skal vere sjølvfinansierande og tek ikkje imot direkte tilskot over statsbudsjettet. Inntekter frå bedriftsøkonomisk lønnsame lufthamner er med på å finansiere bedriftsøkonomisk ulønnsame lufthamner. I 2016 hadde åtte lufthamner positivt driftsresultat, mens 38 lufthamner hadde negativt driftsresultat. Resultatrekneskap per lufthamn er vist i vedlegg 3.

Om lag halvparten av inntektene til konsernet kjem frå avgifter flyselskapa betaler for dei tenestene Avinor yter. Avgiftene for bruk av lufthamnene i Avinor er på eit internasjonalt konkurransedyktig nivå. Resten av inntektene er kommersielle inntekter frå forretningsdrift i tilknytning til lufthamnene. Om lag halvparten av dei kommersielle inntektene er knytte til avgiftsfritt sal på lufthamnene.

Utviklinga i inntektene til selskapet er i stor grad avhengig av utviklinga i talet på flypassasjerar. Veksten i passasjertalet har vore låg i dei to siste åra. Årsaker til den låge veksten er moderat økonomisk vekst og nedgang i petroleumssektoren. I perioden 2012–2016 auka talet på passasjerar med 2,2 pst. i gjennomsnitt kvart år. I den same perioden auka trafikkinntektene til Avinor med 2,0 pst. i gjennomsnitt kvart år. Dei kommersielle inntektene auka med 6,5 pst. i gjennomsnitt kvart år. Avinor reknar med at veksten i passasjertal og inntekter kjem til å ta seg opp i tida framover, og at særleg dei kommersielle inntektene kjem til å auke etter at dei nye terminalane ved Oslo lufthamn og Bergen lufthamn opnar i 2017.

Driftskostnadene til Avinor har auka mindre enn inntektene, og Avinor reknar med at dette kjem til å halde fram, mellom anna som følgje av eit moderniseringsprogram for meir effektiv drift.

Investeringsnivået har vore høgt i dei siste åra, særleg knytt til dei nye terminalane ved Oslo lufthamn og Bergen lufthamn. Avinor legg opp til eit høgt investeringsnivå også i dei nærmaste åra. I tillegg til dei nye terminalane i Oslo og Bergen har selskapet planar om å utvide terminalane ved fleire andre lufthamner, og det skal gjerast store investeringar på flysikringsfeltet. Gjeldsfinansieringa til Avinor er avgrensa av vedtektene til selskapet, som seier at eigenkapitaldelen ikkje kan kome under 40 pst. § 11 i vedtektene definerer eigenkapitaldelen som forholdet mellom bokført eigenkapital og summen av bokført eigenkapital og renteberande langsiktig gjeld. Avinors egne prognosar tilseier at selskapet vil oppfylle dette kravet, mens det i den eksterne verdivurderinga frå PwC er berekna at eigenkapitaldelen kan kome til å falle under 40 pst. i åra 2019 og 2020.

Det er eit overordna mål for regjeringa at selskap med sektorpolitiske mål skal nå måla på ein effektiv måte. Samferdselsdepartementet vil understreke at det er viktig at Avinor effektiviserer drifta, slik at luftfartsavgiftene kan haldast på eit konkurransedyktig nivå. Departementet vil spesielt peike på potensialet for kostnadseffektivisering som ligg i auka bruk av konkurranse. Fram mot neste eigarmelding vil departementet gjennomføre ein studie som samanliknar effektiviteten i Avinor med effektiviteten i liknande selskap. Studien vil ta omsyn til at Avinor har plikt til å levere ei rekkje kostnadskrevjande og bedriftsøkonomisk ulønnsame tenester.

Samferdselsdepartementet legg vidare til grunn at utbytet frå og med rekneskapsåret 2018 skal vere 50 pst. av overskotet etter skatt. Det er den same langsiktige utbyteforventninga som for åra før rekneskapsåret 2014. For rekneskapsåra 2014–2017 har utbytet til eigaren vore avgrensa oppover til 500 mill. kroner. Dersom selskapet får ei inntektsutvikling som er svakare enn rekna med, må Avinor tilpasse investeringsplanane sine etter dette.

Samferdselsdepartementet vil redusere avkastningsmålet for Avinor frå 6,1 pst. til 5,1 pst. Dette er ein konsekvens av rentereduksjonar i dei siste åra og i tråd med tilrådinga frå PwC.

Oslo lufthamn

Inntektene frå Oslo lufthamn er viktige for at Avinor skal kunne utføre samfunnsoppdraget. Oslo lufthamn er også det klart største navet i det norske lufthamnnett og den viktigaste porten mot utlandet. Avinor ønskjer derfor å vidareutvikle Oslo lufthamn som eit nasjonalt og internasjonalt knutepunkt. Avinor meiner at Oslo lufthamn kjem til å nå kapasitets-

grensa kring 2030, og at det då blir behov for ei tredje rullebane.

Samferdselsdepartementet støttar Avinor sitt mål om å vidareutvikle Oslo lufthamn som eit nasjonalt og internasjonalt knutepunkt. Samferdselsdepartementet legg til grunn at Avinor held fram med å planleggje den nye rullebana, og at det austre alternativet blir lagt til grunn for den vidare prosessen. Det er usikkert når behovet for ei tredje rullebane eventuelt oppstår, og regjeringa har ikkje teke stilling til spørsmålet om utbygging. Når Avinor meiner behovet oppstår, må selskapet søkje konsesjon etter luftfartslova. Konsesjonssøknaden vil då bli behandla av Samferdselsdepartementet.

Utvikling i rutetilbod

Avinor arbeider for å auke rutetilbodet på Oslo lufthamn og andre lufthamner i selskapet. Samferdselsdepartementet ser det som positivt at Avinor også utviklar eit rutetilbod til utlandet frå andre lufthamner enn Oslo lufthamn. Ved alle lufthamner har Avinor høve til å gi rabattar, til dømes i samband med oppstart av nye ruter. Rabattane må vere kommersielt grunnleggjande og i tråd med regelverket for statsstøtte.

Flytryggleik og samfunnstryggleik

Regjeringa legg visjonen om null drepne og hardt skadde i transportsektoren, nullvisjonen, til grunn for arbeidet med transporttryggleiken. Flytryggleiken i norsk luftfart er høg, og i perioden 2012–2016 var det ingen ulykker med personskadar der Avinor medverka til at ulykka oppsto. Samferdselsdepartementet føreset at Avinor framleis prioriterer arbeidet med flytryggleiken høgt. Avinor må òg halde fram med å prioritere arbeidet med samfunnstryggleik og følgje dei føringane som er gitt i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan (2018–2029).

Tilrettelegging for private aktørar og kommersiell verksemd

Den politiske plattformen for regjeringa (Sundvolden-erklæringa) slår mellom anna fast at regjeringa vil leggje til rette for at kommunar og private skal kunne ta del i utviklinga på og omkring flyplassar. Samferdselsdepartementet ser derfor positivt på at Avinor legg delar av verksemda ut for konkurranse. Departementet meiner at Avinor i større grad bør leggje til rette for at private og kommunar kan delta i utviklinga av områda rundt lufthamnene. Avinors aktivitetar utanfor kjerneverksemda, medrekna eigdomsutvikling, bør avgrensast. Departementet ønskjer heller ikkje at Avinor skal engasjere seg i konsulentverksemd og drift av lufthamner i utlandet, eller at Avinor Flysikring skal gå inn i marknader på andre område enn flysikring.

Miljø og tilbringartransport

Avinor har mål om å vere ei drivkraft i miljøarbeidet i luftfarten. Avinor syter mellom anna for at det blir blanda inn biojetdrivstoff (0,2 pst.) i tankanlegget ved Oslo lufthamn. Avinor har òg sett i gang eit langsiktig prosjekt for å vurdere korleis det kan leggjast til rette for at elektriske passasjerfly kan bruke Avinors lufthamner. Avinor skal arbeide for at reiser til og frå lufthamnene i selskapet skal kunne gå for seg med kollektive transportmiddel, og Oslo lufthamn har den høgaste kollektivdelen i Europa. Slik Samferdselsdepartementet vurderer det, medverkar Avinor til å auke kollektivdelane i tilbringartransporten og redusere dei belastningane luftfarten påfører miljøet.

Konkurransetsetjing av flysikringstenester

Av Sundvolden-erklæringa går det fram at flysikringstenester skal konkurransetsetjast. I arbeidet med konkurransetsetjinga har Samferdselsdepartementet lagt til grunn at undervegstenestene framleis skal leverast av Avinor Flysikring utan konkurranse. Dette er i tråd med praksisen elles i Europa. Ein marknad for tårn- og innflygingstenester er i rask utvikling, mens undervegstenestene i hovudsak framleis blir leverte av statlege monopol.

Avinor legg opp til å starte arbeidet med å innføre konkurranse om tårn- og innflygingstenester i 2017. Selskapet ønskjer å etablere fjernstyrte tårn ved lufthamner der dette er meir kostnadseffektivt enn å konkurransetsetje tradisjonell flysikringsteknologi. Samferdselsdepartementet meiner at kostnadseffektivitet må prioriterast, og er samd i Avinor sine vurderingar om å prioritere å ta i bruk fjernstyrte tårn der det er forventa at dette gir større innsparingar enn konkurransetsetjing bygd på tradisjonell flysikringsteknologi.

Ved dei andre lufthamnene forventar Samferdselsdepartementet at Avinor startar prosessen med å fase inn konkurranse om tårn- og innflygingstenester i 2017. Det er viktig at omfanget av konkurransen blir stort nok til at marknaden blir interessant for fleire potensielle tilbydarar.

Samstundes meiner departementet at Avinor Flysikring må få høve til å konkurrere i utlandet når heimemarknaden blir opna for konkurranse. Departementet legg til grunn at Avinor Flysikring etablerer ein selskapsstruktur som gjer at den finansielle og operative risikoen knytt til eit slikt utanlandsengasjement, blir minst mogleg.

Samferdselsdepartementet vil vidare setje i gang ein prosess fram mot neste eigarmelding med sikte på å flytte eigarskapen til Avinor Flysikring AS ut av Avinor-konsernet. Departementet meiner at dette er nødvendig for å skape tilstrekkeleg avstand mellom kjøpar og seljar av flysikringstenester.

Konkurransetsetjinga av flysikringstenestene kjem til å krevje auka overvaking og kontroll frå luftfartsstyresmaktene si side. Nye aktørar må godkjenast av Luftfartstilsynet, og marknaden må overvakast. Samferdselsdepartementet vil vurdere om det er behov for auka løyvingar til Luftfartstilsynet og eventuelt kome tilbake til Stortinget om saka.

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, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, mener at den fremlagte meldingen om virksomheten i Avinor gir et godt bilde av utviklingen i selskapet siden forrige melding ble lagt frem i 2013. De overordna strategiene for Avinor har i hovedsak ligget fast siden selskapet ble etablert i 2003, og denne meldingen legger heller ikke opp til omfattende endringer.

Komiteen viser til at Avinors samfunnsopdrag er å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner for sivil sektor og en samlet flysikringstjeneste for sivil- og militær sektor. Komiteen vil understreke at selskapet også har andre mer definerte samfunnsoppgaver som eieren har fastsatt.

Komiteen viser videre til at Avinor i utgangspunktet skal være selvfinansiert og ikke får direkte tilskudd over statsbudsjettet. Internt i selskapet skal det være en samfinansiering mellom lønnsomme og ulønnsomme lufthavner. I 2016 hadde åtte lufthavner positivt driftsresultat, mens 38 lufthavner hadde negativt driftsresultat.

Komiteen viser til at Avinor har ansvaret for 45 lufthavner etter at Narvik lufthavn, Framnes ble lagt ned 31. mars 2017. I tillegg er det i dag rutetrafikk på fire lufthavner utenfor Avinor: Sandefjord, Stord, Notodden og Ørlandet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, vil understreke viktigheten av at man viderefører dagens finansiering av Avinor.

Flertallet er videre åpne for at man vurderer å la Vinmonopolet ta over driften av taxfree-ordningen når gjeldende avtale utløper, og viser til at Stortinget

har bedt om en slik utredning ved behandlingen av Prop. 1 S (2016–2017).

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til viktigheten av at selskapet videreutvikles i tråd med intensjonene i moderniseringsprogrammet, og at det gis klare insentiver for at Avinor kan styrke sin betydning i å utvikle en konkurransekraftig luftfartsnæring med god tilgjengelighet i hele landet. Disse medlemmer vil understreke at Avinor videre bør rette sin innsats primært mot samfunnsoppdraget innenfor den selvfinansierende rammen.

Økonomi

Komiteen viser til at ca. halvparten av inntektene til konsernet kommer fra avgifter flyselskapene betaler for de tjenestene Avinor yter. Avgiftene for bruk av lufthavnene i Avinor er på et internasjonalt konkurransedyktig nivå. Resten av inntektene er kommersielle inntekter fra forretningsdrift i tilknytning til lufthavnene. Om lag halvparten av de kommersielle inntektene er knyttet til avgiftsfritt salg i lufthavnene.

Komiteen viser videre til at utviklingen i inntektene til selskapet i stor grad er avhengig av utviklingen i tallet på flypassasjerer. Veksten i passasjer-tallet har vært lav de to siste åra. Årsaker til den lave veksten er moderat økonomisk vekst og nedgang i petroleumssektoren. I perioden 2012–2016 økte tallet på passasjerer med 2,2 pst. i gjennomsnitt hvert år. I den samme perioden økte trafikkinntektene til Avinor med 2,0 pst. i gjennomsnitt hvert år. De kommersielle inntektene økte med 6,5 pst. i gjennomsnitt hvert år. Avinor regner med at veksten i passasjer-tallene og inntektene kommer til å ta seg opp i tida framover, og at særlig de kommersielle inntektene kommer til å øke etter at de nye terminalene ved Oslo lufthavn og Bergen lufthavn åpner i 2017.

Komiteen viser til at driftskostnadene til Avinor har økt mindre enn inntektene, og Avinor legger til grunn at dette vil fortsette som en følge av moderniseringsprogrammet for en mer effektiv drift. Avinor rapporterer at målet for 2016 om 300 mill. kroner i effektivisering og innsparing av kostnader ble nådd med god margin.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, ser at man i 2013 stod foran store investeringsbehov, samt at det var behov for å gi Avinor bedre insentiver til å drive kostnadseffektivt, og at Samferdselsdepartementet med bakgrunn i dette foreslo for Stortinget å redusere selskapets utbyttekrav. Forslaget innebar at det for regnskapsårene 2014–2017 ble tatt ut utbytte på 50 pst. for resultater opp til 1 mrd. kroner. I

praksis var det da et tak på utbyttet på 500 mill. kroner for disse regnskapsårene. Dette var nødvendig for å sikre selskapet større handlingsrom i en periode med et høyt investeringsbehov. Samferdselsdepartementet legger nå til grunn at utbyttet fra 2018 skal utgjøre 50 pst. av overskuddet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet viser til at Samferdselsdepartementet videre legger til grunn at utbyttet fra og med regnskapsåret 2018 skal være 50 pst. av overskuddet etter skatt. Det er den samme langsiktige utbyttepolitikken som for årene før regnskapsåret 2014.

Oslo lufthavn

Komiteen viser til at inntektene fra Oslo lufthavn er viktige for at Avinor skal kunne utføre samfunnsoppdraget. Oslo lufthavn er navet i det norske lufthavnnett og den viktigste porten mot utlandet. Avinor ønsker derfor å videreutvikle Oslo lufthavn som et nasjonalt og internasjonalt knutepunkt. Avinor mener at Oslo lufthavn kommer til å nå kapasitetsgrensen rundt 2030, og at det da blir behov for en tredje rullebane.

Komiteen støtter Avinors mål om å videreutvikle Oslo lufthavn som et nasjonalt og internasjonalt knutepunkt.

Komiteen forventer at Avinor utnytter dagens kapasitet på dagens rullebaner så langt det er mulig med bruk av teknologiske løsninger for inn- og utflygingsstyring og eventuelle fysiske tiltak.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, legger videre til grunn at Avinor fortsetter å planlegge den nye rullebanen, og at det østre alternativet blir lagt til grunn for den videre prosessen.

Flertallet mener det er viktig å gjøre valg av areal på dette tidspunktet for å unngå å båndlegge unødige arealer, slik at disse kan brukes til annen virksomhet.

Flertallet viser til at det er usikkert når behovet for en tredje rullebane eventuelt oppstår, og at regjeringen ikke har tatt stilling til spørsmålet om utbygging. Når Avinor i nært samspill med luftfartsnæringen mener behovet oppstår, må selskapet søke konsesjon etter luftfartsloven. Flertallet påpeker videre at det er viktig at man i konsesjonssøknaden synliggjør både klimakonsekvensene og kapasitetsbehovet i en slik søknad.

Flertallet er tilfreds med at man har satt i gang en forsøksordning med forenklet transfer ved Oslo lufthavn.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti forutsetter at denne saken forelegges Stortinget til behandling i forbindelse med konsesjonssøknaden.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Venstre støtter ikke videre arbeid med en tredje rullebane på Gardermoen.

Investeringer i lufthavner

Komiteen viser til at nye terminaler ved Oslo Lufthavn og Bergen lufthavn står ferdig i 2017. Videre utvides terminalkapasiteten ved Stavanger lufthavn med ferdigstillelse i 2018. Komiteen viser til at det er behov for en utvidelse av kapasiteten ved Trondheim Lufthavn i nær fremtid, og at Avinor har planer for utvidelse av terminalen ved Tromsø lufthavn med oppstart i 2018. Flysikringstjenesten skal investere i ny systemplattform for underveistjenesten. Videre investerer Avinor i fjernstyrt tårnteknologi.

Komiteen ser positivt på at det i kommende NTP-periode (2018–2029) settes av statlige midler til flytting av Bodø lufthavn og bygging av ny lufthavn ved Mo i Rana.

Komiteen støtter forslaget om å flytte lufthavna i Bodø og viser til at flyttingen av Bodø lufthavn er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Komiteen viser til at det haster med å komme i gang med planlegging og prosjektering av ny sivil lufthavn i Bodø. Arbeidet må skje i nært samarbeid med lokale og regionale myndigheter.

Komiteen viser videre til Bodø kommunes arbeid med å tilrettelegge for etablering, herunder initiativet fra Bodø kommune og Nord Universitet om å utvikle en flyoperativ bachelorutdanning for AFIs-fullmektige som skal tjenestegjøre ved det nasjonale tårnsenteret.

Komiteen mener dette er et godt og riktig initiativ og ber om at Avinor og regjeringen bidrar til å få en slik utdanning på plass.

Komiteen viser videre til planene for ny lufthavn i Mo i Rana og støtter forslaget, og ber om at Samferdselsdepartementet arbeider videre i samarbeid med Avinor med prosjektet med sikte på å finne en god finansieringsløsning så raskt som mulig. Dette må skje i nært samarbeid med lokale og regionale aktører.

Komiteen legger til grunn at man ikke endrer dagens flyplasstruktur ved bygging av ny stor flyplass i Mo i Rana. Dette betyr at Mosjøen lufthavn Kjørstad ikke legges ned ved bygging av ny lufthavn på Hauan.

Komiteen viser til at det er Stortinget som avgjør nedlegging og bygging av nye lufthavner og hvilke lufthavner Avinor skal drive.

Komiteen viser til at mulighetene og graden av innovasjon i forbindelse med anskaffelser til utviklings- og utbyggingsprosjekter ved bygging av nye lufthavner kan være store. Avinor, som en stor offentlig innkjøper, vil kunne dra nytte av slike erfaringer og overføre disse til arbeid på andre områder og flyplasser.

Komiteen ser positivt på at Avinor planlegger videre med sikte på en investering i ny lufthavn i Hammerfest og eventuelt ny lufthavn i Lofoten.

Flysikringstjenesten

Komiteen viser til at Avinor etter føringer i siste Eiermelding har etablert et datterselskap, Avinor Flysikring AS, som har som mål å levere en sikker, effektiv og økonomisk bærekraftig flysikringstjeneste. Komiteen registrerer at Avinor-lufthavnene med kontrollerte luftrom kjøper tårn- og innflygingskontrolltjenester fra Avinor Flysikring på kommersielle vilkår. Kostnaden ble etter dette redusert med 15 pst. fra 2014. Komiteen viser til at regjeringen ønsker å konkurranseutsette denne flysikringstjenesten.

Komiteen viser videre til at underveistjenesten er definert som en samfunnskritisk infrastruktur, og departementet har ikke vurdert å konkurranseutsette underveistjenesten. Komiteen er enig i at underveistjenestene fremdeles skal leveres av Avinor Flysikring uten konkurranse. Dette er i tråd med praksisen ellers i Europa.

Komiteen viser til at Avinor jobber med fjernstyrte tårn. I perioden 2017–2020 skal 15 av Avinors lufthavner gå over til fjernstyrte tårn, som vil bli fjernstyrt fra Bodø (fase 1). Avinor forventer at dette kommer til å gi disse tårnene 30–40 pst. lavere driftskostnader for tårntjenesten, samtidig som driftsstabiliteten blir bedre. Avinor har en ambisjon om en fase 2 med innfasing av ytterligere 10–20 lufthavner, som vil gi 40–50 pst. lavere priser for alle lufthavnene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, mener man bør avvente erfaringene fra fjernstyrte tårn før man vurderer konkurranseutsetting av flysikringstjenestene.

Forholdet til Forsvaret

Komiteen viser til at Avinor har et omfattende samarbeid med Forsvaret, både når det gjelder drift av lufthavner og når det gjelder bruken av luftrommet. Å levere flysikringstjenester til Forsvaret er en del av samfunnsoppdraget Avinor har. Komiteen viser til at regjeringen legger til grunn at Forsvaret skal betale Avinor for de kostnader selskapet blir påført ved å yte tjenester til Forsvaret.

Komiteen har merket seg at Samferdselsdepartementet vil be Luftfartstilsynet om å vurdere om kravet til at flygeledere og AFIS-fullmektige skal ha kunnskap i norsk, kan modifiseres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil ikke støtte dette av sikkerhetsmessige hensyn i forhold til kommunikasjon mellom bakke og tårn.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, ser positivt på at flysikringstjenester konkurranseutsettes. Formålet er å få bedre og/eller rimeligere flysikringstjenester. Det er en forutsetning at sikkerheten er minst like god som i dag.

Miljø

Komiteen ser positivt på at Avinor har klare mål om å være en drivkraft i miljøarbeidet i luftfarten og har fokus på å minimere miljøbelastningen i egen virksomhet. Komiteen vil trekke frem arbeidet selskapet gjør for å legge til rette for bruk av biojetdrivstoff ved Oslo lufthavn, og at man vurderer å utvide dette til flere lufthavner. Komiteen ser også med spenning på Avinors langsiktige prosjekt for å legge til rette for at elektriske passasjerfly skal kunne bruke Avinors lufthavner i fremtiden. Flystøy er svært belastende for de som blir rammet av dette. Komiteen legger til grunn at man viderefører arbeidet med å minimere ulempene som flytrafikken skaper med hensyn til støyplager, spesielt da med tanke på nye typer helikoptre som har vist seg å gi ekstra store støyplager for enkelte områder.

Komiteen viser til samarbeidet med flyselskapene og NHO for å redusere klimagassutslippene fra luftfarten, der innblanding av biodrivstoff på Gardermoen lufthavn har vært et satsingsområde. Komiteen mener Avinor må utvide satsingen til å gjelde flere lufthavner, og at innblandingen må økes slik at luftfarten bidrar til at Norge kan nå sine internasjonale forpliktelser når det gjelder kutt i klimagassutslipp.

Miljø/investeringer

Komiteens medlem fra Venstre viser til at det analoge innflygningssystemet (ILS) på norske flyplasser er i ferd med å bli utdatert. Internasjonal luftfart står overfor en omfattende oppgradering av landingssystemer. GBAS-teknologien (Ground Based Augmentation System) er identifisert av EU som erstatter for ILS for landing under lavsiktsforhold i den styrende europeiske ATM Master Plan. Utviklingen innenfor SESAR og tester for lavsiktsoperasjoner gjør det sannsynlig med krav om utrul-

ling fra rundt 2020/21 i samtlige europeiske land, også Norge.

Dette medlem er kjent med at teknologien i GBAS er innrettet slik at flyene trenger kortere innflygningsstrekning og dermed reduserer drivstofforbruk og klimagassutslipp, og at GBAS på siste ledd i innflygning kan redusere CO₂-utslipp med ca. 400 kg per landing. Det tilsvarer en årlig reduksjon på 70 000 tonn dersom halvparten av landingene utføres på GBAS. GBAS muliggjør mer effektiv utnyttelse av luftrommet og bidrar til mindre støy i lokalområdene rundt flyplassen. Overgangen til GBAS vil således være et viktig miljøltiltak.

Dette medlem mener at GBAS-systemet er en viktig faktor i å opprettholde flysikkerhet og tilgjengelighet på norske flyplasser og vil bidra til mer miljøvennlig flytrafikk. Dette medlem mener at sertifiseringsprosjekt for GBAS bør implementeres snarest mulig.

Tilbringertransport til lufthavnene

Komiteen mener at det er viktig at Avinor er en pådriver og tilrettelegger for at mest mulig av trafikken til og fra lufthavnene kan skje med kollektive transportmidler. Avinors lufthavner har gjennomgående høye kollektivandeler, og disse har økt de senere år. Oslo lufthavn ligger høyest i Europa med hele 71 pst. i 2015, og har et mål om 75 pst. i 2030. Komiteen støtter videre Avinors planer for økt kollektivtilbud også ved de mindre lufthavnene, og at man vil tilrettelegge for et godt kollektivtilbud fra Narvik til Evenes etter nedleggningen av Narvik lufthavn.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre viser til at målene for andelen kollektivtransport til lufthavnene ble nådd i 2015 hva gjelder Oslo, Bergen og Trondheim. Departementet skriver i meldingen at en i lys av dette må sette nye og mer ambisiøse mål for prosentandelen av kollektivreiser i 2030. Disse medlemmer mener denne meldingen er en god anledning til å sette disse målene, og vil derfor foreslå følgende mål for 2030 for de største lufthavnene:

- Oslo 85 pst.
- Stavanger 40 pst.
- Bergen 55 pst.
- Trondheim 65 pst.

Disse medlemmer mener prisen for å parkere er et viktig regulatorisk virkemiddel for å få flere til å velge kollektivløsninger, sammen med tilgjengeligheten til kollektivløsninger. Ved mange av de mindre lufthavnene er det ofte slik at det kollektive tilbudet ikke er dekkende nok til det området som lufthavnen betjener. I tillegg vet vi at fly ofte er det eneste effektive kollektivtilbudet for store deler av

landet. I mange slike tilfeller er parkeringen ved lufthavnen å regne som en innfartsparkering. Disse medlemmer mener Avinor i større grad må ta hensyn til det faktiske kollektivtilbudet når en bruker parkeringspris som et regulatorisk virkemiddel. Prisene for parkering må være lavere der kollektivtilbudet ikke er dekkende, enn der en har et godt utbygd kollektivtilbud.

Konkurransetsetting av tjenester

Komiteen viser til at det er et vesentlig innslag av private aktører ved Avinors lufthavner. Ved overtakelse av Bodø lufthavn fra Forsvaret høsten 2016 ble store deler av driften satt ut til eksterne aktører.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at Avinor er en sikkerhetsbedrift, og at sikkerheten er en grunnleggende forutsetning som må ligge i bunnen. Derfor bør man skaffe seg erfaring fra Bodø og avvente evaluering av Bodø før man foretar nye konkurransetsettinger av slike kritiske funksjoner som brannrednings- og bakketjenesten er.

Komiteen mener videre at Avinor bør se på muligheten for å samordne oppgaver for å effektivisere driften, og da spesielt på de mindre flyplassene.

Komiteen registrerer at Samferdselsdepartementet mener at Avinor bør konsentrere seg om utvikling og drift av norske lufthavner og i mindre grad engasjere seg i eiendomsutviklingen oppover i verdikjeden i områdene rundt lufthavnene.

Komiteen viser til at Avinor hentet ut betydelige verdier ved utnyttelse av næringstomter i tilknytning til lufthavnene, som har gitt betydelige inntekter til Avinor. Komiteen mener derfor at Avinor også i fremtiden skal kunne drive slik virksomhet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser videre til at departementet ikke ønsker at Avinor skal engasjere seg i konsulentvirksomhet og drift av lufthavner i utlandet, eller at Avinor Flysikring skal gå inn i markedet på andre områder enn flysikring.

Salg av kompetanse fra Avinor

Komiteen vil videre peke på at Avinor som et stort konsern sitter med høy kompetanse på mange områder. Komiteen mener derfor det vil være urimelig at deres kompetanse på kjernevirksomheten ikke kan selges til andre aktører både innlands og i utlandet. Forutsetningen må være at Avinor også oppnår en egegevinst ved dette, enten økonomisk eller ved at det gir nyttig erfaring til egen drift.

Komiteens tilråding

Komiteen viser til meldingen og sine merknader og råder Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Meld. St. 30 (2016–2017) – Verksemda til Avinor AS – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 6. juni 2017

Nikolai Astrup

leder

Kjell-Idar Juvik

ordfører

