



# Innst. S. nr. 142

(2006-2007)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.meld. nr. 15 (2006–2007)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om verksemda i Avinor 2006-2008

Til Stortinget

#### 1. INNLEDNING

##### 1.1 Sammendrag

I tråd med det styringsopplegget som vart etablert då Avinor AS vart danna, legg Samferdselsdepartementet fram den andre stortingsmeldinga om verksemda i selskapet. Formålet med meldinga er å orientere Stortinget om utviklinga i selskapet sidan den førre eigarmeldinga som vart lagd fram av regjeringa Bondevik II, jf. St.meld. nr. 36 (2003-2004) og Innst. S. nr. 262 (2003-2004).

Meldinga skal vidare orientere om hovudutfordringar, planar og strategiar for Avinor for dei neste åra, og gjere greie for korleis Samferdselsdepartementet vurderer desse. Meldinga skal danne grunnlaget for eigarstyringa av selskapet.

Spesielt med denne eigarmeldinga er at ho òg drøftar spørsmål rundt den interne organiseringa av Avinor og korleis selskapet skal knytast til til staten.

Konsernet Avinor omfattar morselskapet Avinor AS og dotterselskapa Oslo Lufthavn AS, Oslo Lufthavn Eiendom AS, Avinor Parkeringsanlegg AS, Flesland Eiendom AS og Værnes Eiendom AS.

Ifølgje § 10 i vedtektene skal selskapet kvart år leggje fram ein plan for samferdselsministeren. Kvart anna år skal denne § 10-planen danne grunnlaget for ei stortingsmelding om verksemda i Avinor.

##### *Politiske målsetjingar med Avinor*

Den overordna oppgåva for Avinor er å leggje forholda til rette for ein sikker, miljøvennleg og effektiv luftfart i alle delar av landet.

I den politiske plattformen for Regjeringa (Soria Moria-erklæringa) har Regjeringa sett opp følgjande mål for Avinor:

- Både kortbanenettet og stamlufthamnene er ein viktig del av infrastrukturen i landet. Det skal sikrast eit flyplassnett som gir eit tidsmessig flytilbod i heile landet. Ordninga med at overskottsflyplassar betaler for dei ulønnsame flyplassane skal vidareførast.
- Dagens lufthamnstruktur skal oppretthaldast, så sant det ikkje er eit uttrykt ønske lokalt om å leggje ned ein flyplass. Dette må i tilfelle skje etter ein grundig prosess, der alle som saka gjeld, har vorte høyrde.
- Best mogleg tryggleik og regularitet på kortbaneflyplassane skal sikrast gjennom å betre innflygingsutstyret på flyplassane.
- I samarbeid med leiinga og dei tilsette skal organiseringa av Avinor evaluerast, med sikte på å ta best mogleg vare på samfunnsomsyn, spesielt flytryggleik.

Meldinga avgrensar seg ikkje til den reine eigarrolla, men tek for seg departementets samla bruk av verkemiddel overfor Avinor.

Avinor har dei seinaste åra gjennomført vesentlege omstillingar. For Samferdselsdepartementet er det viktig at Avinor held fram arbeidet med sikte på ei mest mogleg kostnadseffektiv drift også i tida framover.

##### *Nærare om Avinor*

Avinor har ansvaret for å planleggje, byggje ut og drive både lufthamner og flysikringstenester i Noreg. Avinor har ansvaret for 46 statlege lufthamner rundt omkring i landet, medrekna 25 kortbaneflyplassar og ein helikopterlandingsplass. 12 lufthamner blir drivne i samarbeid med Forsvaret. Med unntak av eit mindre tal ikkje-statlege lufthamner som driv si eiga flygeinfor-

masjonsteneste, er Avinor eineleverandør av flysikringstenester til både sivil og militær luftfart. Flysikringstenesta omfattar kontrolltårn på lufthamnene, tre kontrollsentralar og dessutan teknisk utstyr for flynavigasjon.

Forholdet mellom Forsvaret og Avinor er regulert gjennom eit eige avtaleverk. Samferdselsdepartementet og Forsvarsdepartementet vurderer no om dette avtaleverket skal reforhandlast.

Avinor er i dag fullt ut sjølvfinansiert. Vel 60 pst. av inntektene er inntekter frå avgifter som flyselskapa betaler for bruken av tenestene frå Avinor. Resten av inntektene er kommersielle inntekter, det vil seie inntekter frå parkeringsverksemd, hotellverksemd, utleige av areal og avgiftsfritt sal på lufthamnene.

## 1.2 Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevis, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Hellesland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, ser det som svært viktig at Avinor fremover fortsetter den langsiktige satsingen på bedret kapasitet i flysikringstjenesten, herunder flygelederutdanning. Dette er en avgjørende forutsetning for effektiv luftfart, et av hovedmålene for Avinors virksomhet.

Komiteen er positiv til at man har oppnådd flere takstreduksjoner og at 90 pst.-rabatten i startavgiften for utenlandsflyginger på 6 utvalgte flyplasser er opprettholdt. Denne har en viktig regionalpolitisk rolle.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, vil understreke at Avinors overordnede formål er å legge til rette for sikker, miljøvennlig og effektiv luftfart i hele landet og herunder at sikkerheten alltid skal ha første prioritet.

Flertallet er tilfreds med at Avinor er selvfinansierende og at det ikke har vært behov for statlig kjøp av flyplasstjenester. Flertallet er samtidig opptatt av arbeidet med å sikre at kostnadseffektiv drift fortsatt skal være et satsingsområde. Kryssfinansieringsmodellen skal ikke undergrave en rasjonell drift av selskapet. Selskapsstrukturen, avkastningskravet og fortsatt satsing på utdanning av personell til flysikringstjenesten er viktige elementer i denne sammenheng.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er opptatt av at Avinor arbeider for å få mer returtrafikk til Norge. Dette arbeidet må videreføres og styrkes først og fremst av hensyn til reiselivsnæringen,

men det er også viktig for å sikre et godt rutetilbud og det kan styrke økonomien i Avinor.

Disse medlemmer peker på at mindre ikke-statlige flyplasser fyller et behov og genererer trafikk til de statlige flyplassene. Disse medlemmer mener det derfor er rimelig at staten bidrar med midler til sikkerhetsinfrastruktur og beredskap, og vil foreslå at det utarbeides en ny standard for dette som står i forhold til skjerpede sikkerhetsnormer.

Disse medlemmer har merket seg at lufthavnene på Stord, Lista, Notodden og i Skien har søkt om driftsstøtte og investeringsstøtte. Disse medlemmer mener søknaden bør imøtekommes ved at disse lufthavnene inkluderes i den krysssubsidieringen som foretas mellom lufthavnene innenfor Avinor.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett inkludere de ikke-statlige lufthavnene på Stord, Lista, Notodden og i Skien i Avinors system med krysssubsidiering."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at det er viktig for turistnæringen at Avinor, Innovasjon Norge, lokale næringsråd og kommuner samarbeider tett. Disse medlemmer ser for øvrig positivt på samarbeidet mellom Avinor og lokalsamfunnet i Molde som har muliggjort en lengre rullebane på Årø.

Disse medlemmer viser til at Soria Moria-erklæringen slår fast at dagens flyplasstruktur skal ligge fast med mindre det er et lokalt ønske om nedleggelse:

"Regjeringen vil:

- opprettholde dagens flyplasstruktur, så fremt det ikke er et uttrykt ønske lokalt om å legge ned en flyplass. Dette må i tilfelle skje etter en grundig prosess hvor alle berørte er blitt hørt.
- sikre best mulig sikkerhet og regularitet gjennom å bedre innflygingsutstyr på flyplassene.
- sikre et godt tilbud på kortbanenettet i forhold til flystørrelse, kvalitet på flyene, avganger og sikkerhet."

Disse medlemmer vil videre forutsette at dette også gjelder Stord flyplass. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til uttalelser fra eierne av lufthavnen, Stord kommune og Hordaland fylkeskommune, om at det er reell fare for nedleggelse, hvis ikke staten bidrar til finansieringen av statlig pålagte krav.

Disse medlemmer understreker at det er viktig at de øvrige flyplasser med rutetraffikk, som Stord, Notodden og Torp, får et statlig tilskudd til infrastruktur og installasjoner. AFIS-tilskuddet til drift av flygeinformasjonstjeneste er generelt for lavt og dekker ikke investeringskostnadene for å kunne utføre AFIS-tjenesten. Disse flyplassene bidrar til å finansiere det offentlige nettet og fyller en viktig transportfunksjon i sine områder.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag om en egen luftfartsmelding der også en gjennomgang av rammevilkår for alle private flyplasser bør inngå.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader under de andre punktene i innstillingen.

## 2. EVALUERING AV ORGANISERING OG TILKNYTINGSFORM

### 2.1 Sammendrag

#### *Bakgrunn*

I tråd med Soria Moria-erklæringa har Samferdselsdepartementet evaluert den interne organiseringa av dei tenestene i Avinor som er viktige for flytryggleiken, og dessutan forma for tilknytning til staten for selskapet. Resultatet frå evalueringa ligg føre i ein eigen rapport frå Samferdselsdepartementet. Rapporten ligg ved stortingsmeldinga som uttrykt vedlegg.

Ein annan bakgrunn for evalueringa er rapporten "Flysikkerhet i norsk luftfart under omstillingsprosesser". Rapporten vart lagd fram av Havarikommissjonen for sivil luftfart og jernbane (no Statens havarikommissjon for transport) i august 2005. I rapporten tilrådde kommissjonen at Samferdselsdepartementet burde "[...]vurdere å trekke erfaringer fra og evaluere nåværende modell/løsning for statlig eierskap/styring av flysikringstjenester og lufthavndrift".

Sentrale punkt i evalueringa har vore følgjande:

- Vurdere kva for oppgåver (flysikringstjenester og eventuelt andre tenester og funksjonar) i Avinor som er viktige for flytryggleiken.
- Gjere greie for fordelar og ulemper ved å ha flysikringstenesta, og eventuelt andre oppgåver som er viktige for flytryggleiken, innanfor *ein* organisasjon, og ved å etablere ei eiga organisasjonseining for oppgåver som har verknad på flytryggleiken.
- Gjere greie for internasjonale utviklingstrekk innan organiseringa av lufthamner og flysikringstjenester.
- Vurdere kva for organisering og form for tilknytning som er best eigna til å realisere dei måla som er sette for det statlege engasjementet i drifta av lufthamner og flysikringstjenester. Vurderinga skal gjelde både Avinor og eventuelle nye einingar dersom det blir tilrådt å skilje ut delar av verksemda.

Evalueringa har vore gjennomført i samarbeid med leiinga og representantar for dei tilsette i Avinor. Formålet med evalueringa har vore å sikre at samfunnsomsyn blir best mogleg ivareteke, spesielt omsynet til flytryggleik.

#### *Samferdselsdepartementets konklusjon*

Tilrådinga frå Samferdselsdepartementet kan summarast opp i følgjande punkt:

- Omsynet til flytryggleiken er tilfredsstillande ivareteke innan dagens organisering av dei tenestene i Avinor som er viktige for flytryggleiken, og innan

dagens form for tilknytning til staten for Avinor. Verken organiseringa av tenestene knytte til flytryggleik, eller forma for tilknytning til staten har vore noka hovudårsak til dei problema ein finn i flysikringstenesta i dag. Forholda bør no leggast til rette for at det blir ro rundt Avinor.

- Samferdselsdepartementet meiner at Avinor bør halde fram som eit integrert selskap med ansvar for både lufthamndrift og flysikringstjenester.
- Tilstrekkeleg politisk styring for å sikre at samfunnsomsyn blir ivareteke kan også sikrast når Avinor er eit heileigt statleg aksjeselskap. Avinor bør såleis halde fram som eit heileigt statleg aksjeselskap under Samferdselsdepartementet.
- Styret har ansvaret å organisere Avinor på ein mest mogleg formålstunleg måte. Dersom Avinor ønskjer å gjennomføre større omorganiseringar, for eksempel ved å skilje ut Flysikringsdivisjonen som eit eige dotterselskap, følgjer det av vedtektene til selskapet at dette må leggast fram for generalforsamlinga i selskapet, det vil seie samferdselsministeren.

Samferdselsdepartementet vil nytte dei styringsinstrumenta som eksisterer i dag, for å sikre at Avinor ivaretek samfunnsomsyn.

### 2.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, konstaterer at Avinor står overfor store, utfordrende oppgaver blant annet med utbygging og oppgradering av flyplasser, bemanning i flysikringstjenesten og gjennomføring av nytt regelverk, nasjonalt og fra EU.

Flertallet legger til grunn at ansvaret for flysikringsvirksomheten i selskapet skal være statlig. Det er for tiden ikke påkrevd å endre på hovedtrekkene i dagens organisering av Avinor.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre mener det er grunn til å se på om prosjektering, finansiering, bygging, vedlikehold og drifting av terminaler og infrastruktur kan konkurransesettes i større grad. I denne sammenheng er det naturlig å vurdere nye terminaler som OPS-prosjekt.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er tilfreds med at den omfattende eksterne evalueringen av Avinor som har vært gjennomført, konkluderer med at Avinors organisering og tilknytningsform er god og ikke må endres. Omdanningen fra det statlige forvaltningsorganet Luftfartsverket til Avinor AS har vært riktig og i hovedsak svært vellykket. Disse medlemmer ser det som svært viktig at det er slått fast at flysikkerheten er godt ivaretatt i dagens organisasjonsstruktur.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre er likevel åpne for å slippe andre grupper til som medeiere i de enkelte flyplassene, for eksempel for å få realisert utbygging eller opprusting av terminaler. Terminalene kan eies i egne aksjeselskap med kommunalt eller privat medeierskap. På denne måten kan man oppnå tilførsel av viktig kompetanse, styrke rute tilbud og markedsføring av norske destinasjoner. Det vil i sin tur kunne styrke Avinor og kryssfinansieringsmodellen som helhet, at økonomien på den enkelte flyplass forbedres gjennom bredere inntjeningsgrunnlag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Havarikommisjonen (HSLB) i august 2005 la frem rapport 35/2005 "Flysikkerhet i norsk luftfart under omstillingsprosesser" på grunnlag av oppdrag gitt av Samferdselsdepartementet i oktober 2004. HSLB har gjennom denne rapporten undersøkt hvordan flysikkerheten blir ivaretatt ved de store omstillingene som pågår innen norsk luftfart. HSLB har valgt å begrense undersøkelsen til perioden fra 1. januar 2000 og fram til i dag (juli 2005), fordi omstillingene har vært spesielt omfattende i denne perioden.

Disse medlemmer har merket seg at HSLB i denne sammenheng har lagt vekt på å undersøke hvordan de største aktørene i norsk luftfart ivaretar flysikkerheten under omstillingsprosesser og påpeke forhold og gi anbefalinger der det synes å være et forbedringspotensial. Blant disse aktørene er Avinor.

Disse medlemmer har merket seg at hovedkonklusjonen er at en rekke store og små endringer ikke blir tilstrekkelig konsekvensutredet med hensyn til flysikkerhet - verken enkeltvis eller helhetlig. I den grad slike utredninger blir gjennomført, synes det ofte å være mangelfull oppfølging og dokumentasjon på "lukking" av forutsetninger og resultater/anbefalinger. Alle de undersøkte luftfartsaktørene, inklusive myndighetene, har i så henseende et forbedringspotensial. Disse medlemmer har merket seg at av i alt 15 sikkerhetstilråinger, er hele 6 knyttet til omstilling i Avinor. Disse medlemmer har videre merket seg at Stortinget ennå ikke har fått fremlagt egen sak om rapporten fra HSLB og om oppfølgingen av rapporten. Disse medlemmer mener det er viktig at Stortinget får en redegjørelse om rapportens innhold og spesielt om oppfølgingstiltak. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem sak om oppfølging av "Rapport SL RAP 35/2005 Flysikkerhet i norsk luftfart under omstillingsprosesser"."

Disse medlemmer har merket seg at styreleder og administrerende direktør i selskapet er skiftet ut i løpet av 2006. Disse medlemmer har merket seg at selskapets nye direktør offentlig har gitt uttrykk for at "forrige ledelse gjorde flere vitale feilgrep som nå koster selskapet dyrt".

Disse medlemmer legger til grunn at selskapet gjennom valgte strategier og praktisk løpende arbeid

sørger for at flysikkerheten ivaretas helt og fullt på en betryggende måte og at reisende ikke utsettes for forsinkelser grunnet mangel på kvalifisert personale eller uløste arbeidskonflikter. Disse medlemmer legger videre til grunn at selskapet på mange ulike måter arbeider for å skaffe nok flygeledere både på kort og lang sikt slik at tilfredsstillende punktlighet i norsk luftfart kan sikres.

Disse medlemmer har videre merket seg at Samferdselsdepartementet i meldingen opplyser at departementet har evaluert den interne organiseringen av de tjenestene i Avinor som er viktige for flysikkerheten, og at et internasjonalt konsulentfirma også har vurdert hvilke oppgaver i Avinor som er viktig for flysikkerheten og organiseringen av disse oppgavene. Disse medlemmer har videre merket seg at ingen av disse rapportene aktivt er gjort kjent for komiteen, men følger stortingsmeldingen som utrykte vedlegg. Disse medlemmer mener dette understreker at departementet ikke vektlegger å informere Stortinget om forhold knyttet til flysikkerheten på en aktiv, god, grundig og åpen måte.

Disse medlemmer har satt seg inn i rapporten fra det internasjonale konsulentfirmaet Booz, Allen og Hamilton. Disse medlemmer har merket seg at konsulentene peker på at plassering av flysikringstjenesten i samme organisasjon som driften av lufthavner er blitt mindre vanlig internasjonalt, og at det pekes på tre alternative organisasjonsformer. Disse medlemmer mener etablering av flysikringsdivisjonen inkludert flygeinformasjonstjenesten som eget selskap utenfor Avinorkonsernet, fremstår som den beste løsning. Disse medlemmer mener en slik løsning vil gi tydeligere fokus på flysikringstjenester og tydeligere fremvisning av kostnadene forbundet med denne virksomheten. Disse medlemmer mener også at en løsning der flysikringstjenester og flyplassdrift skilles helt, kan gjøre det enklere å få på plass nye løsninger innenfor organisering av flysikringstjenester som kan sikre at mangel på flygeledere ikke begrenser eller forsinkes avviklingen av flytrafikken. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at flysikringstjenesten inkludert flygeinformasjonstjenesten blir etablert som eget selskap utenfor Avinorkonsernet."

### 3. VIKTIGE RAMMEVILKÅR FOR AVINOR

#### 3.1 Sammendrag

##### *Samfunnspålagte oppgaver*

Samferdselsdepartementet har flere roller overfor Avinor, både som eigar og styresmakt. Som eigar pålegg departementet Avinor å utføre ei rekke samfunnspålagde oppgaver. Departementet legg i meldinga ikkje opp til noka endring i dei samfunnspålagde oppgavene for Avinor.

Den viktigaste av dei samfunnspålagde oppgavene er at Avinor skal drive dei lufthamnene som Stortinget og Regjeringa ønskjer å oppretthalde.

Vidare skal Avinor utføre oppgaver innan planlegging og utgreiing, yte støtte til Forsvaret, halde lufthamnene opne for ambulansefly og ambulanshelikopter, leggje forholda til rette for personar med redusert funksjonsevne, og dessutan arbeide for at transporten til og frå lufthamnene kan gå føre seg med kollektive transportmiddel.

For Oslo lufthavn, Gardermoen er det eit mål at kollektivdelen i tilbringartenesta skal liggje på minst 50 pst. Kollektivdelen ligg i dag over dette målet.

### **Regelverk fastsett av norske styresmakter og EU**

Som styresmakt for luftfarten fastset Samferdselsdepartementet regelverk som har konsekvensar for Avinor. Viktig nasjonalt regelverk som vil ha konsekvensar for Avinor dei neste åra, er forskrift om utforming av store flyplassar (BSL E 3-2) og forskrift om førebygging av støy ved Oslo lufthavn, Gardermoen. Den sistnemnde forskrifta ligg no til behandling i Samferdselsdepartementet. Departementet tek sikte på å fastsetje forskrifta tidleg i 2007.

Viktig regelverk frå EU/EØS er regelverk for det felleuropeiske luftrommet, regelverk for beredskap mot terror og sabotasje, regelverk for å sikre rettane til funksjonshemma passasjerar og passasjerar med redusert mobilitet, og dessutan eit komande generelt regelverk for lufthamnavgifter.

### **3.2 Komiteens merknader**

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, konstaterer at meldingen ikke foreslår endringer hva angår Avinors samfunnsplagte oppgaver. Flertallet anser at oppfølging av nye nasjonale forskrifter om store flyplasser og støyforskrift for Oslo lufthavn Gardermoen, EU-regelverk og trafikkvekst vil være store utfordringer for Avinor fremover. Flertallet ser at innretningen på Avinors avgifter påvirkes av EU-regelverk og at kostnader knyttet til sikkerhet på flyplassene, flysikring og oppgradering og utbygging av infrastruktur vil vokse markant. Trafikkvekst betyr imidlertid også økte inntekter, og flertallet er tilfreds med at brukerfinansiering og kommersielle inntekter derfor fortsatt ventes å holde Avinor selvfinansierende.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener likevel det kan være grunn til å vurdere opprettelse av et eget datterselskap for den kommersielle virksomheten i Avinor.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker innledningsvis på at eierskapsmeldingen for det statlige selskapet Avinor AS også fremstår som en delvis rammeplan for luftfarten i Norge i perioden 2006-2008. Avinor er et heleid statlig selskap som driver all flysikringstjeneste og de aller fleste flyplassene i Norge. Likevel blir det etter disse medlemmers syn bare en delvis rammeplan, fordi eksisterende og planlagte nye flyplasser utenfor Avinorsystemet ikke får samme oppmerksomhet. Dette gjelder Sandefjord Lufthavn Torp, lufthavnene på

Stord, Lista, Notodden og i Skien, samt Rygge Sivile Lufthavn som er under bygging.

Disse medlemmer mener også at luftfarten som samferdselssektor heller ikke blir tilfredsstillende ivarettatt gjennom arbeidet med de nasjonale transportplaner når det statlige selskapet Avinor blir dominerende premissgiver for sektoren. Disse medlemmer viser også til den betydelige utvikling som har funnet sted innenfor luftfart nasjonalt og internasjonalt på en rekke områder de siste årene og som vil fortsette i kommende år.

Disse medlemmer mener derfor det er behov for å få fremlagt en egen stortingsmelding om luftfart.

Disse medlemmer mener at en slik plan bl.a. bør inneholde en evaluering av flyplassstrukturen i Norge. Disse medlemmer peker spesielt på to forhold knyttet til eksisterende og fremtidig flyplassstruktur. Kortbanenettet og de mindre regionale flyplassene skaffer trafikk til våre største flyplasser. Flere av de mindre flyplasser kan med begrenset utvidelse av rullebanen få økt direkte trafikk, særlig inngående turisttrafikk. En god helhetlig løsning kan gi betydelige samfunnsøkonomiske gevinster, også i energi og miljø-sammenheng.

Disse medlemmer mener også at en luftfartsmelding bør inneholde en evaluering av systemet med kryssubsidiering av flyplasser i Norge. Disse medlemmer vil peke på at offentlig kjøp kan være et godt alternativ til hele eller deler av systemet med kryssubsidiering.

Disse medlemmer vil peke på at luftfartsmeldingen også bør drøfte en mer selvstendig organisering av de enkelte flyplasser i Norge slik at også offentlige og private regionale og lokale aktører kan delta på eiersiden. Disse medlemmer mener en slik åpen og mer selvstendig organisering vil kunne gi en bedre regional innrettet drift av flyplasser og bedre finansiering av nødvendig og ønskelig standard uten at nasjonale føringer og koordinering svekkes. Disse medlemmer mener at offentlig finansiering helt eller delvis av tiltak som gjelder sikringstiltak av lufthavner og trafikkentraler i beredskapsmessig og politimessig sammenheng, også bør vurderes i en slik sammenheng. Disse medlemmer viser også til etterfølgende merknader om dette.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å legge frem en egen melding om luftfarten i Norge som oppfølging av Norsk luftfartsplan 1998-2007 (St.meld. nr. 38 (1996-1997))."

Disse medlemmer viser til at ca. 60 pst. av Avinors inntekter er betaling fra brukere (flyselskap og andre) for bruk av Avinors tjenester. Disse medlemmer har merket seg at departementet i meldingen - under samfunnsplagte oppgaver, omtaler både avtaleverket mellom Avinor og Forsvaret og ambulansberedskapen der Avinor er pålagt å holde lufthavnene åpne for ambulansefly og ambulanshelikopter både innenfor og utenfor de ordinære åpningstidene til luft-

havnene. Disse medlemmer understreker at begge forhold først og fremst må baseres på at forsvar og ambulansetjeneste har prioritet og at økonomiske avtaler ikke virker begrensende eller til hinder for Forsvarets virksomhet og ambulansetrafikk med fly og helikopter.

Disse medlemmer har merket seg at forholdet til politiet ikke er omtalt og har registrert at politiets helikoptre må betale landingsavgift til Avinor når de er ute på oppdrag. Etter disse medlemmer syn bør ikke bruk av norske flyplasser til forsvars-, ambulans-, politi- og andre beredskapsmessige oppdrag medføre betaling av landingsavgift/andre flyrelaterte avgifter til Avinor. Disse medlemmer peker på at slik praksis både kan medføre unødvendig byråkrati og budsjettmessige virkninger som kan gi svært uheldige og uønskede operasjonelle konsekvenser. Et eventuelt statlig oppgjør mellom ulike statlige aktører bør etter disse medlemmers syn kunne gjennomføres på departementsnivå og i regi av Finansdepartementet som en samlet statlig "clearing". Disse medlemmer mener at man på denne måten kan slippe at de enkelte etater som har samfunnsoppdrag gjennom sine budsjetter involveres i - eller må begrense sin aktivitet på grunn av brukeravgift på norske flyplasser.

#### 4. VERKSEMDA I AVINOR 2003-2005

##### 4.1 Sammendrag

Avinor AS vart etablert 1. januar 2003. Selskapet var då i ein vanskeleg økonomisk situasjon. Gjennom resultatforbetningsprogrammet "Take-off -05" tok selskapet sikte på å redusere dei årlege kostnadene permanent med 400 mill. kroner f.o.m. 2006. Ifølgje Avinor var rundt 80 pst. av dei kostnadsreduksjonane som var planlagde i "Take-off -05", realiserte ved utgangen av 2005. Effektiviseringane har hovudsakleg skjedd innan drifta av lufthamnene.

Innan flysikringstenesta har det vore uro og vanskeleg å gjennomføre omstillingar. I 2005 var det fleire driftsavgjøringar i denne delen av Avinor. For å medverke til ro i selskapet, trekte administrerande direktør seg på slutten av 2005. Ny administrerande direktør tok til i april 2006. Vidare vart ny styreleiar oppnemnd i ekstraordinær generalforsamling i mai 2006.

Statens havarikommisjon for luftfart og jernbane (no Statens havarikommisjon for transport) la i 2005 fram ein rapport om flytryggleiken i norsk luftfart under omstillingsprosessar. I rapporten kom kommisjonen mellom anna med fem konkrete tilrådingar retta mot interne forhold i Avinor. Ifølgje Avinor har rapporten gitt eit viktig bidrag til arbeidet med flytryggleiken i selskapet.

##### Økonomi

Som følgje av omstillingar og trafikkvekst hadde Avinor ei positiv økonomisk utvikling både i 2004 og 2005.

Tabell 4.2 i meldinga viser driftsresultatet i 2005 fordelt på dei ulike einingane i Avinor. Tilsvarande tal for 2003 og 2004 er ikkje tilgjengelege.

Divisjonane for høvesvis mellomstore og regionale lufthamner gikk med underskott, men overskott i divisjonen for store lufthamner, og særleg dotterselskapet Oslo Lufthavn AS, sikra eit positivt resultat for konsernet samla. Dei interne overføringane i konsernet utgjorde 805 mill. kroner i 2005. Flysikringsdivisjonen gikk med underskott i 2005. Over tid skal divisjonen gå i balanse. Underskott eitt år vil difor bli teke inn att gjennom overskott seinare år.

Samferdselsdepartementet vil peike på at omstillingane i Avinor har bidrege til at det var mogleg å setje ned takstane i Avinor med 2,9 pst. i 2005. Dette har medverka til å halde billettprisane nede, noko som bidreg til å gi eit teneleg flytilbod i alle delar av landet. For Samferdselsdepartementet er det viktig at Avinor held fram arbeidet med sikte på ein mest mogleg kostnadseffektiv drift, slik at dei kostnadsreduksjonane som vart oppnådde gjennom "Take-off -05", ikkje går tapt i tida framover.

Samferdselsdepartementet er nøgd med at behovet for utbetaling av ventelønn som følgje av effektiviseringane i Avinor har vist seg lågare enn venta.

##### 4.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, deler Samferdselsdepartementets oppfatning om at det er viktig at Avinor viderefører arbeidet for en mest mulig kostnadseffektiv drift.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er fornøyd med at den eksterne evalueringsrapporten og departementet konkluderer med at dagens organisering av tjenester knyttet til flysikkerhet i all hovedsak er tilfredsstillende. Dette gjelder både organiseringen av tjenestene i Avinor og tilknytningen til staten.

Dette flertallet har merket seg at evalueringen ikke har avdekket noen sammenheng som tilsier at den omfattende uroen i Avinor, som toppet seg rundt årsskiftet 2005/2006, ga redusert flysikkerhet. Det er likevel liten tvil om at det vil være til det beste for selskapet dersom det nå fokuseres mindre på organisering og mer på de viktige oppgavene selskapet har, blant annet rekruttering/opplæring av flygeledere.

Dette flertallet har merket seg at trafikkvekst og økonomiske fordeler av å bli omfattet av merverdiavgift har gitt selskapet økt økonomisk handlefrihet, og at det statlige kjøpet nå er null.

Dette flertallet har merket seg at Avinor har fått kritikk av flyselskapene for å ha gjennomført avgifts- endringer med en noe kortere varsling enn ønskelig, og har en viss forståelse for denne kritikken.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Soria Moria-erklæringens formuleringer om evaluering av organisering av Avinor, med sikte på en best mulig ivaretagelse av samfunnshensyn, spesielt flysikkerhet. Regje-

ringen har foretatt en slik evaluering, og ledelsen og representanter for de ansatte i Avinor har fått muligheter til å komme med innspill i arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre deler Samferdselsdepartementets oppfatning om at det er viktig at Avinor viderefører arbeidet for en mest mulig kostnadseffektiv drift, slik at kostnadsreduksjonene som ble oppnådd gjennom resultatforbedringsprogrammet "Take-off-05", ikke går tapt i tiden fremover og viser for øvrig til sine øvrige merknader under de enkelte punkter i innstillingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at punktligheten i norsk luftfart har hatt en negativ utvikling og viser til sine merknader vedrørende evaluering av organisering og tilknytningsform angående dette. Disse medlemmer viser til at hoveddelen av Avinors virksomhet er basert på brukerbetaling og legger til grunn at flysikkerheten ivaretas på en god måte med kostnadseffektiv drift.

## 5. AVINORS PLANAR FOR 2006-2008

### 5.1 Sammendrag

I tråd med Soria Moria-erklæringa vil Samferdselsdepartementet oppretthalde dagens lufthamnstruktur.

#### *Tryggleik*

I § 10-planen viser Avinor til at selskapet arbeider kontinuerleg for å betre flytryggleiken. Avinor aksepterer ikkje ulykker, og selskapet har som mål at talet på alvorlege hendingar ikkje skal auke, sjølv om det er venta at trafikken skal vekse dei neste åra.

Avinor har sett i gang ei rekkje prosjekt knytte til flytryggleik som skal gjere selskapet leiande på område der Noreg har spesielle utfordringar. Dette gjeld mellom anna oppgradering av dei regionale lufthamnene og vinterdrift av lufthamner.

Forskrift om utforming av store flyplassar vil betre tryggleiken på norske flyplassar. Forskrifta vil krevje investeringar på nærare 1,7 mrd. kroner på dei 25 kortbaneflyplassane i Avinor dei nærmaste åra.

Fram til no er 4 kortbaneflyplassar ferdig godkjende og utbetra, medan 11 er inne i ein godkjenningsprosess.

Forskrifta vil òg krevje investeringar på dei andre lufthamnene i Avinor. Det er førebels noko usikkert på kva kostnadene vil bli på desse lufthamnene, men Avinor oppgir eit tal mellom tre hundre millionar og ein milliard kroner.

I Soria Moria-erklæringa heiter det at best mogleg tryggleik og regularitet på kortbaneflyplassane skal sikrast gjennom å betre innflygingsutstyret på flyplassane. Avinor har som mål gradvis å ta i bruk eit satellittbasert innflygingssystem på kortbaneflyplassane frå 2007 og utover.

Fleire andre prosjekt innan flysikring vil medverke til å auke tryggleiken og kapasiteten i norsk luftrom dei

neste åra. Dette gjeld nytt innflygingssystem for Austlandet, utskifting av flykontrollsystemet, utbygging av nye radarar og etablering av kontrollert luftrom på delar av norsk kontinentalsokkel.

#### *Økonomi*

Avinor står overfor økonomiske utfordringar dei nærmaste åra, mellom anna i samband med forskrift om utforming av store flyplassar. Samstundes er Avinor inne i ein periode med trafikkvekst og ei positiv økonomisk utvikling. I tillegg til takstreduksjonen på 2,9 pst. i 2005, kunne Samferdselsdepartementet setje ned takstane med 4,5 pst. i 2006. Endringar i opplegget for meirverdiavgifta frå og med 2005 har gitt Avinor ein gevinst på meir enn 350 mill. kroner. Mellom anna på denne bakgrunn har ikkje Samferdselsdepartementet funne det nødvendig å kjøpe lufthamntenester frå Avinor, verken i 2006 eller i 2007.

For Samferdselsdepartementet er det viktig at Avinor held fram arbeidet med sikte på ei mest mogleg kostnadseffektiv drift dei neste år.

I tråd med Soria Moria-erklæringa vil ordninga med kryssubsidiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsame og ulønnsame flyplassar i Avinor halde fram. Samferdselsdepartementet legg i utgangspunktet ikkje opp til å gå inn att med statleg kjøp av lufthamntenester dei nærmaste åra. Av dette følgjer det at Samferdselsdepartementet legg til grunn at kostnadene i samband med forskrift om utforming av store flyplassar skal finansierast gjennom intern kryssubsidiering i Avinor.

Luftfarten er likevel ei omskifteleg næring. Behovet for kjøp vil difor bli vurdert konkret i samband med dei årlege budsjettprosessane. Samferdselsdepartementet stiller seg i utgangspunktet positivt til ein vidare reduksjon i takstnivået. Utviklinga i takstnivået og innrettinga av takstane vil bli vurdert i samband med den årlege fastsetjinga av takstregulativet til Avinor.

#### *Investeringar*

I tillegg til dei investeringane som er knytte til tryggleik, vil Avinor investere store beløp på lufthamnene dei nærmaste åra. Viktige prosjekt er terminalbygget ved Stavanger lufthamn, Sola og bagasjehandteringssystemet på Oslo lufthamn, Gardermoen. Sterk trafikkvekst kan gjere det nødvendig å byggje ein ny terminal to ved Oslo lufthamn, Gardermoen tidlegare enn planlagt. Dette er ei investering på rundt 2,5 mrd. kroner.

Avinor har i dag likviditetsreservar på 2,3 mrd. kroner og ei langsiktig renteberande gjeld på 7,0 mrd. kroner, hovudsakleg knytt til eit lån frå staten til Oslo Lufthavn AS. Som følgje av store investeringar dei nærmaste åra, kan Avinor få behov for å ta opp lån i den private marknaden. Avinor ser for seg eit lånebehov på maksimalt 2 mrd. kroner.

I § 10-planen viser Avinor til at selskapet vil medverke i lokale og nasjonale planprosessar for å sikre at forholda blir lagde til rette for nødvendig ekspansjon, mellom anna ved å bandleggje areal for ei tredje rullebane ved Oslo lufthamn, Gardermoen.

### ***Flysikringstenesta***

Det har vore vanskeleg å gjennomføre omstillingar i flysikringstenesta. Mangel på flygeleiarar har ført til problem med kapasiteten, noko som har råka både sivil og militær luftfart. Avinor har sett i verk tiltak for å utnytte dagens flygeleiar kapasitet best mogleg. For å betre situasjonen på litt lengre sikt, vil Avinor utdanne fleire flygeleiarar i tida framover.

Kostnadene i flysikringstenesta har auka, mellom anna som følgje av lønnsoppgjøret for flygeleiarane våren 2006.

Samferdselsdepartementet vil følgje situasjonen innan flysikringstenesta nøye i tida framover, både med omsyn til utviklinga i kapasiteten og utviklinga i kostnadene.

For Samferdselsdepartementet er det eit overordna mål at Avinor skal drive flysikringstenesta på ein mest mogleg sikker og effektiv måte. Innan denne ramma er det departementet si vurdering at styret har ansvar for å organisere drifta av flysikringstenesta slik at dette målet blir nådd. Samferdselsdepartementet har likevel merka seg at det står fast at Noreg skal ha to kontrollsentralar i framtida, ein i Stavanger og ein i Bodø.

### **5.2 Komiteens merknader**

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg med tilfredshet at Avinor har stor oppmerksomhet rettet mot at den sterke trafikkveksten ikke skal få konsekvenser for antall såkalte alvorlige hendelser og at ulykker ikke aksepteres. Flertallet er glad for at de regionale flyplassene vil få vesentlig bedret sikkerhet, og imøteser at trygghet og regularitet ved kortbaneflyplassene også vil styrkes ved innføring av nytt trafikkreguleringssystem. Flertallet er også opptatt av fremdrift i øvrige sikkerhets- og kapasitetstiltak som nytt innflygingssystem for Østlandet, utskifting av flykontrollsystemet, utbygging av nye radarar og etablering av kontrollert luftrom på deler av norsk kontinentalsokkel.

Flertallet har merket seg den ferske rapporten fra FN's klimapanel. Rapporten slår fast en klimautvikling som krever en langt mer offensiv miljøpolitikk. Transportsektoren er en storforbruker av energi og stor utslippsskilde. Flertallet vil derfor understreke at for Norges evne til å ta sitt ansvar for egen reduksjon av utslipp av klimagasser, er det viktig med god koordinering og samordnet satsing mellom ulike transportbærere som flytrafikk, jernbanetrafikk, vegtrafikk og sjøtransport. Avinors sektorplan for perioden frem til 2040, som ble fremlagt i fjor høst, inneholder forslag til investeringer på nærmere 55 mrd. kroner, men har for eksempel ikke tatt høyde for at Norge kan komme til å vedta utbygging av høyhastighets jernbane. En realisering av en slik utbygging vil få konsekvenser for innenriks flytrafikk, spesielt i Sør-Norge Transportetatene og Avinors videre arbeid og planlegging fremover må bidra til at neste Nasjonal transportplan får et samordnings- og miljøperspektiv slik at vi investerer riktig. Dette bør vurderes i forbindelse med NTP-arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at Avinor har innført en såkalt "tilbringeravgift"; der busser og taxi avkreves avgift for å levere passasjerer til terminal. Disse medlemmer mener dette i virkeligheten er innføring av bompenger og at en slik avgift ikke er akseptabel. Offentlig veg bør kunne brukes helt frem til terminalbygg innenfor samferdselsmessig infrastruktur, også til lufthavnsterminaler i statlig eie, og uten noen form for bompenger.

At trafikal adkomst og parkering av kjøretøy bør kunne reguleres, og at bilbrukere enkeltvis kan avkreves avgift for parkering av bil over kortere og lenger tidstrøm i forbindelse med bruk av lufthavnsterminal, mener disse medlemmer er et fullt ut akseptabelt prinsipp. At kollektivreisende med buss og taxi skal avkreves bompenger for å bli satt av så nær terminal som mulig, mener disse medlemmer derimot er et uakseptabelt prinsipp. Sett i sammenheng med uttrykte ønsker om å satse på kollektivtransport blir også en slik avgift på bruk av buss og taxi til lufthavn både prinsipielt og politisk uakseptabelt. Disse medlemmer mener også mulig signaleffekt til andre eiendomsbesittere kan være uheldig. Hovedprinsippet må fortsatt være at offentlig veg skal finansieres av det offentlige og at offentlig veg skal føre helt frem til terminalbygg som brukes innenfor samferdselssektoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at Avinor ikke krever inn avgift fra buss og taxi for at disse skal kunne slippe av og hente passasjerer ved terminalbyggene i Avinors lufthavner."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Avinor har satt i gang og vil sette i gang en rekke prosjekter knyttet til ytterligere forbedring av flysikkerheten. Disse medlemmer vil igjen understreke at flysikkerhet må og skal ha førsteprioritet i selskapets virksomhet, og at effektivisering og omstilling må tilpasses prioritering av flysikkerhet.

Disse medlemmer har merket seg at både nye krav fra EU/EØS og fra Luftfartstilsynet knyttet til sikkerhetsområder rundt rullebanene, til innflygingssystemer, trafikkreguleringssystemer, til flykontrollsystemer og tiltak mot terror og sabotasje vil kreve store investeringer og i noen tilfeller også økte driftsutgifter. Selv om luftfartens infrastruktur i hovedsak er brukerfinansiert/kommersielt finansiert - og fortsatt bør kunne være det, vil disse medlemmer peke på at staten også bør bidra økonomisk til investeringer innenfor driften av lufthavnene som er knyttet til flysikkerhet, særlig tiltak mot terror og sabotasje. Disse medlemmer ber Regjeringen åpne for slik finansiering i Revidert nasjonalbudsjett for 2007, men understreker at slik finansiering må baseres på full likebe-



handling av lufthavner i statlig eie gjennom Avinor og private/ikke-statlige lufthavner.

Disse medlemmer har merket seg at meldingen omtaler konkurransen som Oslo Lufthavn, Gardermoen møter fra Sandefjord lufthavn, Torp og etter hvert også Moss lufthavn, Rygge. Disse medlemmer legger til grunn at de tre nevnte lufthavnene kan konkurrere på like vilkår og uten at statlig myndighet eller statlig selskap kan legge begrensende føringer på lufthavnene i hhv. Sandefjord og Moss.

Disse medlemmer har merket seg meldingens redegjørelse om flysikringstjenesten i forbindelse med Avinors planer for perioden 2006-2008, og departementets påpekning av at det fortsatt er problem med kapasitet. Disse medlemmer forutsetter at en rekke tiltak iverksettes for å skaffe nok flygeledere. Disse medlemmer viser til at Avinor tidligere har hatt samarbeid med Universitetet i Nord-Dakota vedrørende utdanning av flygeledere og med godt resultat. Disse medlemmer viser til skriftlig spørsmål nr. 1071 (2005-2006). Kapasiteten ved denne institusjonen finnes fortsatt, og disse medlemmer forutsetter at Avinor også bruker denne muligheten for å skaffe nok flygeledere på kort og lang sikt.

Disse medlemmer har merket seg meldingens omtale av antall kontrollsentraler og legger til grunn at organiseringen av trafikkstyringen og innflygingskontroll styres av selskapet selv på en måte som ivaretar god flysikkerhet, punktlighet og regularitet.

Disse medlemmer har merket seg som en god målsetting at avgiftene i hhv. 2007 og 2008 skal reduseres nominelt med 10-15 pst.

Disse medlemmer peker på at så vel støy som utslipp fra fly kan reduseres betraktelig ved redusert motorbruk ved landing og ved senere oppstart av motor ved avgang. Disse medlemmer legger til grunn at departementet i samarbeid med Avinor og Luftfartstilsynet igangsetter forsøk med slike tiltak.

Disse medlemmer har merket seg at såkalte kommersielle inntekter utgjør hele 40 pst. av inntektene i Avinor. Videreutvikling av den kommersielle virksomheten er viktig for økonomien i selskapet og derved for flysikkerheten og for å kunne holde et lavt avgiftsnivå for brukerne. Disse medlemmer mener likevel det bør settes rammer for den kommersielle virksomheten.

### ***Samarbeid med fly- og handlingselskaper***

Komiteen ser det som positivt dersom Avinor, i samarbeid med flyselskapene, kunne koordinere en god informasjon til brukerne om de generelle passasjerrettigheter som tilkommer passasjerer, uavhengig av flyselskap.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ville se det som positivt dersom Avinor i samarbeid med fly- og handlingselskapene, kunne gjøre det mulig for passasjerer som skal melde fra om forsinket/bortkommet/skadet bagasje, å få raskere betjening for eksempel ved mulighet for felles ekspedering i ankomsthallen ved de større

flyplassene som har flere handlingselskaper og mulighet for elektronisk registrering.

### ***Tilbringertjeneste***

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at Avinor i sin såkalte § 10-plan redegjør for tilbringertjenester, og da spesielt tilbringertjenestene til Oslo Lufthavn, Gardermoen og utviklingen i kollektivandelene og parkeringskapasiteten her. Flertallet har også merket seg departementets bekymring for den reduserte kollektivandelen for reiser til og fra flyplassen. Flertallet deler fullt ut denne bekymringen. Kollektivandelen på reiser til og fra Gardermoen har falt fra 64 pst. i 1999 til 59 pst. i 2005. Flertallet legger til grunn at Avinor også i tiden fremover arbeider målrettet med å legge til rette for at en større andel reiser til og fra flyplassene foregår kollektivt, og at kollektivandelen til og fra Gardermoen fokuseres spesielt.

### ***Avinors flyplassnett***

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at spørsmål om eventuell utvidelse av Avinors flyplassnett ikke er vurdert i eiermeldingen. Det foreligger således ikke et grunnlag for Stortinget til å treffe vedtak om noen endring av flyplassnettet nå. Flertallet er opptatt av en best mulig tilpassing av Avinors flyplasstruktur til lokale og regionale behov, og forutsetter at dette vurderes kontinuerlig av departementet i forbindelse med Nasjonal transportplan. Flertallet vil vise til at regjeringen Bondevik II i St.meld. nr. 24 (2003-2004) ikke foreslo å legge til rette for statlig overtakelse av eierskapet til noen av de ikke-statlige flyplassene, samt at Avinor-eide Narvik flyplass ble foreslått lagt ned samtidig som en rekke andre flyplasser i distriktene ble varslet vurdert nedlagt. Flertallet viser videre til at regjeringen Bondevik II i 2005 avsto søknad om støtte til investeringstiltak på Stord lufthavn og om driftsstøtte til flyplassene i Notodden, Skien og Lista.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre synes i motsetning til regjeringspartiene, at en eiermelding om Avinors virksomhet er en utmerket anledning til å tilkjenne en eventuell utvidelse av selskapets virksomhet.

Disse medlemmer vil vise til at spørsmålet om overtakelse av Stord flyplass ikke var ønsket av eierne og at dette heller ikke var sak i regjeringen Bondevik II.

Disse medlemmer vil peke på at saken derimot er aktualisert nå, da nye krav fra EU til utrusting og utvidelse ikke kan dekkes av et marginalt overskudd som denne flyplassen tross alt hadde i 2006.

Disse medlemmer konstaterer at regjeringspartiene bryter med sin egen regjeringserklæring, jf. utdrag fra Soria Moria-erklæringen foran i innstillingen

gen, hvis manglende statlig overtakelse resulterer i nedlegging. Dette vil medføre store konsekvenser for de reisende og næringslivet i en meget sterk industriregion.

Disse medlemmer vil vise til St.meld. nr. 15 (1994-1995) om statens engasjement i regional luftfart. I Innst. S. nr. 128 (1994-1995) uttalte komiteens flertall hva angikk Stord lufthavn:

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Høyre, viser til at det i meldinga ikke er tatt stilling til om staten skal overta Stord lufthavn, og at spørsmålet er utsatt til avgjørelsen om Trekantsambandet er tatt. Flertallet viser til at Stord lufthavn i alle tilfelle må være i drift til år 2000/2001."

Videre kan det vises til merknader og forslag fra medlemmene fra Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Sosialistisk Venstreparti i samme innstilling hva angikk Stord lufthavn:

"Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Kristelig Folkeparti går inn for at Stord lufthavn, Sørstokken overføres til staten og inngår som en del av det statlige kortbanenettet.

(...)

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber om at Stord lufthavn, Sørstokken, tas med i statens forhandlinger om overtakelse av de regionale flyplassene fra og med driftsåret 1996. ""

Disse medlemmer mener det i for lang tid har vært usikkerhet knyttet til denne viktige lufthavnens fremtid, og at det nå kan være grunn til å vurdere innlemmelse av Stord lufthavn i Avinor-systemet, for å sikre forutsigbarhet omkring flyplassens fremtid.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2008 legge til rette for statlig overtakelse av eierskapet til Stord lufthavn, Sørstokken gjennom overføring til Avinor AS."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Hordaland fylkeskommune har søkt om bevilgning på 28 mill. kroner over statsbudsjettet for 2007 til nytt kontrolltårn og ny brannstasjon på Stord lufthavn, og at slik investering er nødvendig for å få godkjent fortsatt drift ved flyplassen. Disse medlemmer har videre merket seg at søknaden ikke er imøtekommet, men at departementet bemerker at Stord lufthavn har hatt en betydelig trafikkøkning de seneste årene. Disse medlemmer peker på Stord lufthavns store betydning for verdiskapingen i regionen, og at det er behov for fortsatt videreføring av driften. Disse medlemmer mener det er viktig og riktig at staten bidrar til nødvendig fornyelse av flyplassens infrastruktur, og peker på at driften for øvrig dekkes uten statlig tilskudd.

Disse medlemmer mener at statlig bidrag til fornyet infrastruktur ved Stord lufthavn bør innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett for 2007.

## 6. AVKASTING OG UTBYTTE

### 6.1 Sammendrag

#### *Verdivurdering*

Ei oppdatert verdivurdering av Avinor gir ein marknadsmessig verdi av egenkapitalen i selskapet på 8,3 mrd. kroner. Avkastingskravet for egen- og total kapitalen etter skatt blir justert ned til høvesvis 9,70 og 6,45 pst.

Departementet legg ikkje opp til å tilføre selskapet middel, verken gjennom lån, egenkapital eller statleg kjøp.

Samferdselsdepartementet vil likevel følgje utviklinga nøyte og vurdere behovet for statleg kjøp i samband med dei årlege budsjettprosessane. Likeeins vil departementet ta stilling til utviklinga i takstnivået og innretninga av takstane i samband med den årlege fastsetjinga av takstregulativet for Avinor.

#### *Avkastingskrav*

Avkastingskravet er eit teoretisk uttrykk for kravet eigaren stiller til verdiskapinga i selskapet.

Avkastingskravet for egen- og total kapitalen etter skatten blir justert ned til høvesvis 9,70 og 6,45 prosent. Avkastingskravet vil bli sett i lys av at Avinor er pålagt å gjere investeringar som ikkje er bedriftsøkonomisk lønnsame.

#### *Utbyttepolitikken*

Utbyttepolitikken gir uttrykk for staten sine forventningar til utbyttet frå Avinor.

Samferdselsdepartementet tek sikte på å vidareføre den utbyttepolitikken for Avinor som er foreslått i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Dette inneber at utbyttet frå Avinor skal fastsetjast på grunnlag av statens innlansrente multiplisert med den marknadsverdivurderte egenkapitalen. Utbyttet skal avgrensast oppover til 75 pst. av overskottet i konsernet etter skatt. Samferdselsdepartementet er oppteke av at selskapet og styret kan gjennomføre investeringar som sikrar ei langsiktig og god utvikling av selskapet og som gjer at selskapet kan ivareta samfunnsoppgåvene og sektoroppgåvene sine.

### 6.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til øvrige merknader i innstillingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at selskapet i dag finansieres gjennom brukerbetaling og kommersielle inntekter. Selskapet finansierer selv en betydelig investering i utbygging av anlegg og utstyr. Disse medlemmer har merket seg resultatene fra Avinors egen undersøkelse fra 2005 om luftfartens betydning. Undersøkelsen viser at luftfarten i Norge på mange måter har en særstilling i internasjonal sammenheng. Det er høy reisefrekvens, særlig innenlands. En betydelig andel av transportarbeidet innenriks foregår med fly. Norge har et omfattende flyplassnett, det er mindre bruk av presi-

sjonsflyging, avgiftsnivået ligger noe over europeisk gjennomsnitt og lufthavnsystemet drives relativt effektivt.

Disse medlemmer har også merket seg at reisefrekvens med innenlandsfly er særlig høy i Nord-Norge, at et godt flyplasstilbud er viktig for reiseaktiviteten i en kommune og at flyet er dominerende på lange reiser i Norge med markedsandel på 80 pst. når reiselengden overstiger 1 000 km. Alle disse forhold understreker at luftfarten er en viktig del av den samfunnsmessige infrastrukturen i Norge. En aktiv videre utbygging, utvikling og vedlikehold av så vel flyplasser som flysikringstjenester er derfor viktig for å opprettholde og forbedre samfunnsmessig infrastruktur i Norge.

Disse medlemmer viser til at etter Fremskrittspartiets syn skal Avinor og eget selskap for flysikringstjenestene drives som nonprofitselskaper der målsettingen er høy sikkerhet og lave brukeravgifter. Etter disse medlemmers syn bør staten derfor ikke ta utbytte fra selskapet Avinor eller annen statlig virksomhet knyttet til drift av luftfarten i Norge. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Selskapet Avinor og andre selskaper helt eller delvis eiet av staten knyttet til drift av luftfarten i Norge, skal for perioden 2006-2008 ikke betale utbytte til staten."

## 7. ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSNAR

### 7.1 Sammendrag

Kostnadene i samband med forskrift om utforming av store flyplasser vil bli finansiert gjennom intern kryssubsidiering i Avinor. Dette vil gi høgare avgifter for brukarane av tenestene frå Avinor enn det ein elles ville ha fått.

Elles reknar ikkje Samferdselsdepartementet med at nokre av tiltaka i denne meldinga vil gi andre vesentlege økonomiske og administrative konsekvensar, verken for selskapet, staten eller samfunnet elles.

### 7.2 Komiteens merknader

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er opptatt av at øvrige flyplasser med rutetrafikk, som for eksempel Stord, Notodden og Torp, får statlig støtte til infrastruktur, nødvendige sikkerhetsinstallasjoner og bedret AFIS-tilskudd. Disse flyplassene genererer trafikk til Avinorsystemet. Disse medlemmer viser ellers til øvrige merknader.

## 8. FORSLAG FRA MINDRETALL

### Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre:

#### Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett inkludere de ikke-statlige lufthavnene på Stord, Lista, Notodden og i Skien i Avinors system med kryssubsidiering.

### Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

#### Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen sørge for at Avinor ikke krever inn avgift fra buss og taxi for at disse skal kunne slippe av og hente passasjerer ved terminalbyggene i Avinors lufthavner.

### Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

#### Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2008 legge til rette for statlig overtakelse av eierskapet til Stord lufthavn, Sørstokken gjennom overføring til Avinor AS.

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem sak om oppfølging av "Rapport SL RAP 35/2005 Flysikkerhet i norsk luftfart under omstillingsprosesser".

#### Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen sørge for at flysikringstjenesten inkludert flygeinformasjonstjenesten blir etablert som eget selskap utenfor Avinorkonsernet.

#### Forslag 6

Stortinget ber Regjeringen om å legge frem en egen melding om luftfarten i Norge som oppfølging av Norsk luftfartsplan 1998-2007 (St.meld. nr. 38 (1996-1997)).

#### Forslag 7

Selskapet Avinor og andre selskaper helt eller delvis eiet av staten knyttet til drift av luftfarten i Norge, skal for perioden 2006-2008 ikke betale utbytte til staten.

## 9. TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til meldinga og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

St.meld. nr. 15 (2006–2007) - om verksemda i Avinor 2006-2008 - vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. mars 2007

**Per Sandberg**  
leder

**Øyvind Halleraker**  
ordfører

