



Innst. 95 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.meld. nr. 48 (2008–2009)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om verksemda i Avinor AS

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Innledning

Samferdselsdepartementet legg med dette fram ei stortingsmelding om verksemda i Avinor AS for perioden 2008-2010.

Etter det styringsopplegget som vart etablert då Avinor vart skipa, skal Samferdselsdepartementet leggje fram ei stortingsmelding om verksemda i selskapet annakvart år. Siste gongen ei slik melding vart lagd fram var i 2006, jf. St.meld. nr. 15 (2006-2007) og Innst. S. nr. 142 (2006-2007).

Samferdselsdepartementet forvaltar den statlege eigarskapen til Avinor, er overordna styresmakt for luftfarten og kan òg gjere framlegg om at Stortinget skal løyve midlar til Avinor. Meldingane skal ta utgangspunkt i den rolla departementet har som forvaltar av den statlege eigarskapen. Føremålet med dei såkalla eigarmeldingane er å orientere Stortinget om utviklinga i selskapet sidan den førre meldinga. Vidare skal meldingane orientere om planane og strategiane til selskapet for dei neste åra, og gjere greie for korleis Samferdselsdepartementet vurderer desse planane og strategiane.

Fram til no har Samferdselsdepartementet lagt fram eigarmeldinga for Avinor annakvart år. Dei overordna strategiane for Avinor har i hovudsak lege fast sidan selskapet vart skipa i 2003, og kjem heller ikkje til å bli endra med denne meldinga. I tida framover tek Samferdselsdepartementet sikte på å leggje

fram ei eigarmelding for Avinor kvart fjerde år, dvs. ein gong per stortingsperiode. Meldingane vil bli lagde fram oftare dersom det skulle vere behov for det.

§ 10-planen frå Avinor for perioden 2008-2010 dannar hovudgrunnlaget for denne meldinga. Hausten 2008 utarbeidde dessutan Avinor ein oppdatert finansiell prognose på bakgrunn av den internasjonale finanskrisa.

Meldinga byggjer elles på ei verdivurdering av Avinor som konsultentselskapet Ernst & Young utførde på vegner av Samferdselsdepartementet. Som følgje av verknadene av finanskrisa utarbeidde Ernst & Young dessutan ein tilleggsrapport om rammevilkåra for Avinor og ei oppdatering av verdivurderinga, som vart lagd fram den 4. mars 2009.

Tiltakspakke for Avinor

Avinor står overfor store investerings- og finansieringsutfordringar dei neste åra. Den internasjonale finanskrisa har forsterka desse utfordringane. Avinor har varsla om at selskapet mellombels vil utsetje utbetringar på fem lufthamner (Bergen/Flesland, Sandane/Anda, Kristiansund/Kvernberget, Røst og Tromsø/Langnes). Konsekvensen av dette kan vere at Luftfartstilsynet gjev pålegg om kompensierende tiltak som kan redusere transportstandarden på desse lufthamnene.

I samband med meldinga legg Samferdselsdepartementet fram ei tiltakspakke for Avinor på rundt 900 mill. kroner for 2009. Tiltakspakka har følgjande innhald:

- Regjeringa vil fremje ein proposisjon med forslag om eit ekstraordinært tilskot til Avinor på 150 mill. kroner i 2009 knytt til gjennomføring

av særskilde tryggleikstiltak, jf. St.prp. nr. 91 (2008–2009).

- Det blir ikkje teke ut utbytte frå Avinor i 2009 for rekneskapsåret 2008. Ordinært utbyte i 2009 etter den utbyttmodellen som gjeld i dag, ville ha vore 367,7 mill. kroner.
- Avdragsfritak i 2009 for statslånet som finansierte Gardermoen-utbygginga, tilsvarende 388,8 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 67 (2008–2009) og Innst. S. nr. 355 (2008–2009).

Tiltakspakka skal medverke til at dei investeringane som Avinor har varsla, vil bli utsett, kan gjennomførast.

Samferdselsdepartementet vil sjå til at pakka blir gjennomført i tråd med reglane for statsstøtte i EØS-avtala.

I tillegg vil Samferdselsdepartementet innføre ein ny utbyttmodell frå og med 2010 som vil kunne gje om lag 250 mill. kroner mindre i utbyte frå Avinor dei neste fem åra.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at tiltakspakka og den nye utbyttepolitikken skal medverke til at Avinor kan gjennomføre naudsynte tryggleiksinvesteringar.

1.2 Det statlige eierskapet i Avinor

Om Avinor

Det overordna målet for transportpolitikken til Regjeringa er å tilby eit effektivt, sikkert og miljøvenleg transportsystem med god tilkomst for alle. Transportsystemet skal dekkje samfunnets behov for transport og fremje regional utvikling, jf. stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2010–2019 (St.meld. nr. 16 (2008–2009) og Innst. S. nr. 300 (2008–2009)).

Samfunnsoppdraget til Avinor er å eige, drive og utvikle eit landsomfattande nett av lufthamner for den sivile sektoren og ei samla flysikringsteneste for den sivile og militære sektoren. Konkret har Avinor ansvaret for 46 statlege lufthamner. 12 av lufthamnene blir drivne i samarbeid med Forsvaret.

Avinor skal i størst mogleg grad finansiere verksemda gjennom egne inntekter frå hovudverksemda og forretningsverksemd i tilknytning til lufthamnene. Internt i selskapet skal det skje ei samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønsame og ulønsame einingar.

Føremålet med den statlege eigarskapen i Avinor er å oppfylle sektorpolitiske mål, og ikkje fyrst og fremst å gje størst mogleg bedriftsøkonomisk overskot i selskapet. Sidan det er sektorpolitiske mål knytte til eigarskapen, blir eigarskapen forvalta av Samferdselsdepartementet.

Om styringa av Avinor

Dei overordna rammene for Avinor blir fastlagde gjennom eigarmeldingane og Stortinget si handsaming av desse meldingane. Eigarmeldingane byggjer på planane som Avinor ifølgje § 10 i vedtektene til selskapet skal leggje fram for samferdselsministeren kvart år. Samferdselsdepartementet har ansvaret for at eigarstyringa av Avinor blir utført i tråd med overordna føringar frå Stortinget gjennom behandlinga av eigarmeldingane.

I Soria Moria-erklæringa har Regjeringa lagt følgjande mål for luftfarten:

- Både kortbanenettet og stamlufthamnene er ein viktig del av infrastrukturen i landet. Det skal sikrast eit flyplassnett som gjev eit tidsmessig flytilbod i heile landet. Ordninga med at overskotsflyplassar betaler for dei ulønsame flyplassane skal vidareførast.
- Dagens lufthamnstruktur skal haldast oppe, så sant det ikkje er eit uttrykt ynske 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 betre innflygingsutstyr på flyplassane.
- I samarbeid med leiinga og dei tilsette skal organiseringa av Avinor evaluerast, med sikte på å ta best mogleg vare på samfunnsomsyn, særleg flytryggleik.

Som forvaltar av den statlege eigarskapen er samferdselsministeren generalforsamling i Avinor. Dette inneber at samferdselsministeren peikar ut eigarrepresentantane til styret og fastset føremålet og vedtektene for selskapet. På det økonomiske området fastset Samferdselsdepartementet krav til avkastning og utbyte på den kapitalen staten har skote inn i selskapet. For Avinor nyttar staten òg eigarrolla til å definere kva samfunnspålagde oppgåver selskapet skal utføre.

Styret og den daglege leiinga er ansvarlege for den daglege forvaltninga av selskapet. Hovudoppgåva for styret er å medverke med kompetansen sin til at selskapet blir drive på ein best mogleg måte innanfor dei rammene som blir trekte opp av Samferdselsdepartementet og Stortinget.

I eigaroppfølginga av Avinor i tida framover vil Samferdselsdepartementet vere særleg oppteke av konsekvensane av den internasjonale finanskrisa, investerings- og finansieringsutfordringane i selskapet, kostnadsutviklinga, mangelen på flygeleiarar og kundemerkeemda i selskapet.

1.3 Viktige rammevilkår for Avinor

I kapittel 3 i meldinga blir det gjort greie for marknadsutviklinga, konkurransesituasjonen og rammevilkår som blir fastsette av Samferdselsdepartementet og staten elles som eigar og styresmakt.

Åra 2003–2008 var det ein sterk vekst i talet på passasjerar som reiste via lufthamnene i Avinor. På slutten av 2008 byrja trafikken å gå ned, og denne nedgangen har halde fram i 2009. Avinor ventar at den negative utviklinga vil halde fram dei neste par åra.

96 prosent av passasjertrafikken på norske lufthamner skjer såleis på lufthamnene i Avinor.

Forvaltar

Som forvaltar av den statlege eigarskapen definerer Samferdselsdepartementet samfunnsoppdraget til Avinor. I tillegg pålegg eigaren Avinor å utføre ei rekkje samfunnspålagde oppgåver. Dette er oppgåver som selskapet ikkje ville ha utført dersom kommersielle omsyn skulle vere styrande. Regjeringa har vidare som mål at selskap med statleg eigarskap skal vere leiande i arbeidet med samfunnsansvar. Dette er tilhøve som selskapa vil vere tente med å ta seg av på lang sikt, og som selskapa bør ta omsyn til også ut frå kommersielle vurderingar. Avinor skal elles følgje retningslinene for leiarløner i selskap der staten er ein viktig eigar. I Noreg har det vore ein tradisjon for samarbeid mellom Forsvaret og Avinor. Dette er eit samarbeid begge parter har tent på, og som skal halde fram. Som eigar vil Samferdselsdepartementet følgje opp målbruken i Avinor.

Styresmakt

Som overordna styresmakt for luftfarten i Noreg fastset Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet regelverk som har konsekvensar for Avinor. Føresetta om utforming av store flyplassar vil få mykje å seie for Avinor dei neste åra. På EØS-området vil lovgjevinga om det felleseuropeiske luftrommet ha konsekvensar for flysikringstenesta i Avinor i tida framover.

Samferdselsdepartementet opptreir vidare som takststyresmakt overfor Avinor. Selskapet står framfor store investerings- og finansieringsutfordringar dei neste åra. Dette kan tale for at avgiftsnivået bør aukast i tida framover. I samband med at Samferdselsdepartementet skal fastsetje takstregulativet til Avinor for 2010, har departementet bede Avinor om å utarbeide eitt forslag der takstnivået følgjer konsumprisindeksen neste år, og eit anna forslag der ein legg opp til å auke inntektene til Avinor gjennom å auke avgiftene. Samferdselsdepartementet vil kome attende med resultatata av vurderinga si når takstregulativet til Avinor for 2010 blir lagt fram.

Miljøtiltak frå styresmaktene vil få konsekvensar for Avinor på fleire område. Luftfarten verkar inn på miljøet gjennom støy, bruk av areal og utslepp til luft og grunn. På ei rekkje av desse områda har Stortinget sett nasjonale miljømål. Den største miljøutfordringa innanfor luftfarten er å få på plass internasjonale verkemiddel for å avgrense klimagassutsleppa frå den internasjonale luftfarten. Det er elles knytt somme utfordringar til støy frå luftfarten.

Tilskotsstyresmakt

Dei siste åra har det vore lagt til grunn at overskotet på dei bedriftsøkonomisk lønsame lufthamnene skal dekkje kostnadene ved dei samfunnspålagde oppgåvene og heile underskotet ved lufthamnene som går med bedriftsøkonomisk underskot. Avinor meiner som nemnt at dette ikkje er tilstrekkeleg, og ber om at staten løyvar midlar som dekkjer underskotet på dei regionale lufthamnene.

Samferdselsdepartementet kan gjere framlegg om at Stortinget skal løyve midlar til Avinor. Regjeringa vil fremje ein proposisjon med forslag om eit ekstraordinært tilskot til Avinor på 150 mill. kroner i 2009 knytt til gjennomføring av særskilde tryggleikstiltak, jf. St.prp. nr. 91 (2008–2009). Saman med dei andre tiltaka i pakka og den nye utbytetpolitikken, skal tilskotet medverke til at Avinor kan gjennomføre naudsynte tryggleiksinvesteringar.

1.4 Virksomheten i Avinor 2005–2007

I kapittel 4 i meldinga blir det gjort greie for verksemda i Avinor i perioden 2005–2007. Hovudvekta er lagd på 2007 med utgangspunkt i § 10-planen som selskapet la fram for Samferdselsdepartementet i 2008.

Samferdselsdepartementet meiner at Avinor i all hovudsak varetok samfunnsoppdraget, dei samfunnspålagde oppgåvene og samfunnsansvaret på ein god måte i perioden 2005–2007.

Avinor leverte gode resultat på dei fleste område i perioden. Arbeidet med å halde oppe og vidareutvikle flytryggleiken heldt fram, og selskapet hadde samla sett ei god økonomisk utvikling. Samferdselsdepartementet er nøgd med at det interne samarbeidsklimaet i Avinor vart betra, og at det no er ro i selskapet. Departementet stiller seg elles bak dei initiativa Avinor har teke for å medverke i utviklinga av det felleseuropeiske luftrommet.

På den negative sida kjem kapasitetssituasjonen i flysikringstenesta og kostnadsutviklinga i konsernet som framleis gjev grunn til uro. Noko av kostnadsveksten kan forklarast med reglar som styresmaktene har innført. Avinor har likevel eit sjølvstendig ansvar for å gjennomføre tiltaka på ein mest mogleg effektiv måte.

1.5 Avinors planer for 2008–2010

I kapittel 5 i meldinga blir det gjort greie for planane og strategiane til Avinor for perioden 2008–2010, slik dei er presenterte i § 10-planen Avinor la fram i 2008 og seinare tilleggsinformasjon.

Tryggleik og økonomi

Avinor er i ferd med å utvide tryggleiksområda rundt rullebanene i tråd med forskrifta om utforming av store flyplassar. Dette vil gje høgare tryggleik på alle lufthamnene i Avinor. I Soria Moria-erklæringa er det vidare slått fast at betre innflygingsutstyr skal sikre best mogleg tryggleik og regularitet på kortbaneflyplassane. For Samferdselsdepartementet er det viktig at begge desse prosjekta blir gjennomførde som planlagt.

Dei kommersielle inntektene til Avinor utgjorde 43 prosent av dei totale inntektene i 2008. Avinor har som mål at dei kommersielle inntektene skal vekse 50 prosent snøggare enn talet på passasjerar i åra som kjem. For å nå dette målet vil Avinor vurdere nye forretningsområde og auke satsinga på eigedomsutvikling på lufthamnene.

Samferdselsdepartementet er uroa over kostnadsutviklinga i Avinor. Departementet tek i denne samanhengen sikte på å gjennomføre eit prosjekt som skal samanlikne kostnadseffektiviteten i Avinor med andre leverandørar.

Investeringane i Avinor har auka dei siste åra. Bakgrunnen har vore veksten i trafikken – som har ført til behov for ny kapasitet – nye tryggleikskrav frå styresmaktene og eit generelt etterslep i vedlikehaldet.

Avinor står overfor store investeringar dei neste åra og har utfordringar med å finansiere investeringane. Konsekvensane av den internasjonale finanskrisa på passasjertalet og inntektene i Avinor har forsterka denne utfordringa. Avinor står difor overfor krevjande investeringsavgjerder i tida framover, der selskapet må balansere omsynet til å gjere bedriftsøkonomisk lønsame investeringar, som medverkar til å sikre ei berekraftig økonomiske utvikling i selskapet på lang sikt, mot bedriftsøkonomisk ulønsame investeringar i tryggleikstiltak, som er viktige for å halde ved lag dagens transportstandard.

Våren 2009 varsla Avinor at selskapet ville utsetje investeringar i tryggleiksområde på fem lufthammer. Samferdselsdepartementet legg til grunn at tiltakspakka og den nye utbyttepolitikken som blir presentert i meldinga, skal medverke til at Avinor kan gjennomføre naudsynte tryggleiksinvesteringar. Utviklinga i flytrafikken og økonomien i Avinor er likevel usikker, og Samferdselsdepartementet vil følge situasjonen i Avinor nøye i tida framover.

Kundar

Regjeringa er oppteken av at alle skal ha lik rett til deltaking i samfunnet. Styresmaktene vil sjå til at Avinor og dei andre lufthamneigarane i Noreg følgjer opp krava i den nye diskriminerings- og tilkomstlova, og likeins forsikre seg om at lufthamnene oppfyller krava i minstestandarden for assistenttenester til flypassasjerar med redusert funksjonsevne. Som styresmakt for luftfarten vil Samferdselsdepartementet setje i gang eit arbeid for å vurdere om sektorlovgevinga på luftfartsområdet kjem måla i diskriminerings- og tilgjengelova i møte.

Spørsmålet om rettane til personar med redusert funksjonsevne er også noko Samferdselsdepartementet vil følgje opp som forvaltar av den statlege eigarskapen til Avinor. Departementet vil i denne samanhengen peike på at det er viktig at organisasjonane som representerer personar med redusert funksjonsevne, blir trekte inn i planprosessane på eit tidleg tidspunkt ved nybygg og ombyggingar, slik at dei løysningane som blir valde, i størst mogleg grad kan ta omsyn til behova til flest mogleg av dei reisande.

Som styresmakt for luftfarten har Samferdselsdepartementet på si side sett i gang ein prosess i samråd med Barne- og likestillingsdepartementet for å vurdere om sektorlovgevinga på luftfartsområdet kjem måla i diskriminerings- og tilgjengelova i møte. I dette arbeidet vil også organisasjonane som representerer personar med redusert funksjonsevne bli involverte, og alle partar i saka vil bli høyrde.

Samfunn og miljø

Avinor deltek i ulike tiltak som skal medverke til at veksten i klimagassutsleppa frå luftfarten kan bremsast. Avinor har også ambisjonar om å medverke til å auke kollektivdelen i transporten til og frå lufthamnene. Samferdselsdepartementet er oppteke av at Avinor prioriterer dette arbeidet. Samferdselsdepartementet er vidare oppteke av at Avinor held fram med det arbeidet selskapet tek del i for å vidareutvikle reiselivet i Noreg. Reiselivet er ei viktig næring for Noreg, særleg for distrikta, og ei styrking av denne næringa vil medverke både til regional utvikling og til å gje inntekter til landet. Som ein lekk i oppfølginga av nordområdestrategien til Regjeringa er Avinor i ferd med å vurdere om det er mogleg å betre innflygingstilhøva til Kirkenes lufthamn, Høybuktnoen. Regjeringa vil kome attende til saka når det ligg føre eit tilstrekkeleg grunnlag for å ta ei avgjerd.

Flysikringstenesta

Innanfor flysikringstenesta vil det framleis vere mangel på flygeleiarar i fleire år framover. Samferdselsdepartementet vil, både som eigar av Avinor og styresmakt for luftfarten, gje spørsmåla om kapasitet og kostnader i flysikringstenesta høg prioritet. Samferdselsdepartementet stiller seg bak dei initiativa Avinor har teke for å medverke i utviklinga av det felleseuropeiske luftrommet. For departementet er det vidare viktig at Avinor held fram med arbeidet med å flytte undervegs kontrollen for Aust-Noreg frå Røyken til Stavanger.

1.6 Avkastning, verdivurdering, finansiell stilling og utbytte

I kapittel 6 i meldinga blir det sett nærare på dei finansielle spørsmåla: Avkastningsmål, verdivurdering, finansiell stilling og utbytte. Kapitlet byggjer mellom anna på rapportar frå Ernst & Young frå september 2008 og mars 2009.

Avkastningsmål

Reint praktisk blir avkastningsmålet for Avinor rekna som den risikofrie renta pluss eit tillegg for risikoen ved å plassere midlane i internasjonal lufthamndrift. I samband med skipinga av Avinor i 2003 vart det rekna ut eit avkastningsmål på eigenkapitalen etter skatt på 10,3 prosent. I den førre eigarmeldinga vart målet redusert til 9,7 prosent.

Avinor har ikkje nådd avkastningsmålet fram til no, og Samferdselsdepartementet vil vurdere nærare om det er riktig at staten skal krevje same avkastning frå dei regionale lufthamnene som frå resten av lufthamnene i Avinor.

Verdivurdering

Ei uavhengig verdivurdering frå september 2008 viser at marknadsverdien av eigenkapitalen i Avinor hadde gått svakt ned sidan den førre verdivurderinga frå 2005. I samband med utarbeidinga av årsrekneskapen for 2008 har Avinor kome fram til at det ikkje er grunnlag for å skrive ned eigenkapitalen i selskapet.

Vurderinga til Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet vil vise til at det er ei krevjande oppgåve å rekne ut marknadsverdien av ikkje-børsnoterte selskap. I stor grad vil den verdien som blir rekna ut, henge saman med dei føresetnadene som blir lagde til grunn for vurderinga.

Samferdselsdepartementet er nøgd med at Avinor ikkje har funne grunn til å skrive ned verdien av eigenkapitalen i selskapet, mellom anna fordi storleiken på eigenkapitalen er viktig for kva for lånevilkår selskapet vil oppnå i marknaden.

Finansiell stilling

Med unntak av Gardermoen-utbygginga, som vart finansiert gjennom eit lån frå staten, har Luftfartsverket og seinare Avinor tradisjonelt finansiert investeringane sine utan låneopptak. For å skaffe finansiering til investeringane som selskapet står overfor dei neste åra, har Avinor teke til å låne pengar i den private marknaden.

Tiltakspakka og den nye utbyttepolitikken vil til saman medverke til at Avinor kan investere meir utan å ta opp meir lån og utan at eigenkapitalprosenten blir svekt. Utviklinga i Avinor er likevel usikker, og Samferdselsdepartementet vil følgje den finansielle stillinga for Avinor nøye i tida framover.

Utbyttepolitikk

I den nye utbytemodellen som blir presentert i meldinga, skal forventna utbytte fastsetjast for ein lengre periode, typisk tre til fem år og utgjere ein proSENTSATS av årsresultatet i konsernet etter skatt. For Avinor legg Samferdselsdepartementet til grunn ei forventning om 50 prosent utbytte dei neste tre til fem åra. Utbyttet skal fastsetjast kvart einiskild år. Det skal takast omsyn til dei spesielle utfordringane Avinor står overfor når utbyttet skal fastsetjast dei næraste åra.

Den nye utbytemodellen gjeld frå og med 2010. Ordinært utbytte i 2009 for rekneskapsåret 2008, etter den utbytemodellen som gjeld i dag, ville ha vore 367,7 mill. kroner. Som ein del av tiltakspakka overfor Avinor vil det ikkje bli teke ut utbytte frå selskapet i 2009 for rekneskapsåret 2008.

1.7 Økonomiske og administrative konsekvenser

I samband med meldinga la Samferdselsdepartementet fram ei tiltakspakke for Avinor i 2009, jf. pkt. 1.1. Innleiing. Proposisjonen fremja regjeringsforslag om eit ekstraordinært tilskot til Avinor på 150 mill. kroner i 2009 knytt til gjennomføring av særskilde tryggleikstiltak. Det blir vidare ikkje teke ut utbytte frå Avinor i 2009 for rekneskapsåret 2008. Ordinært utbytte i 2009 for rekneskapsåret 2008, etter den utbytemodellen som gjeld i dag, ville ha vore 367,7 mill. kroner. I samband med Revidert nasjonalbudsjett 2009 ligg det dessutan inne avdragsfritak for 2009 tilsvarande 388,8 mill. kroner på statslånet som finansierte Gardermoen-utbygginga.

Tiltakspakka skal medverke til at dei investeringane, som Avinor har varsla vil bli utsett, kan gjennomførast.

Samferdselsdepartementet vil sjå til at tiltaka blir gjennomførte i tråd med reglane for statsstøtte i EØS-avtala.

Samferdselsdepartementet vil innføre ein ny utbytemodell for Avinor frå og med 2010. Innanfor

denne modellen legg departementet til grunn ei forventning om at utbytet frå Avinor skal utgjere 50 prosent av overskotet etter skatt dei neste tre til fem åra. Samanlikna med dagens utbytemodell fører dette til at utbytet blir redusert med om lag 250 mill. kroner i femårsperioden 2010–2013.

Samferdselsdepartementet opptretr som takststyrsmakt overfor Avinor. Selskapet står framfor store investerings- og finansieringsutfordringar dei neste åra. Dette kan tale for at avgiftsnivået bør aukast i tida framover. I samband med at Samferdselsdepartementet skal fastsetje takstregulativet til Avinor for 2010, har departementet bede Avinor om å utarbeide eitt forslag der takstnivået følgjer konsumprisindeksen neste år, og eit anna forslag der ein legg opp til å auke inntektene til Avinor gjennom å auke avgiftene. Samferdselsdepartementet vil kome attende med resultatane av vurderinga si når takstregulativet til Avinor for 2010 blir lagt fram.

Utviklinga i flytrafikken og økonomien i Avinor er usikker, og Samferdselsdepartementet vil følgje situasjonen i Avinor nøye i tida framover.

2. Komiteens merknader

Innledning

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Høksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, har merka seg at Avinor står overfor store investerings- og finansutfordringar dei næraste åra. Krava til utforming av flyplassar er skjerpaa. Dette er eit viktig, tryggleiksfremjande tiltak. Den internasjonale finanskrisa har forsterka desse utfordringane. Redusert flytrafikk har verka negativt inn på inntektene i Avinor.

Fleirtalet i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, meiner at meldinga gjev eit godt bilete av utviklinga i selskapet sidan den førre meldinga. Dei overordna strategiane for Avinor har i hovudsak lege fast sidan selskapet vart skipa i 2003, og meldinga legg heller ikkje opp til å endra desse. Fleir-

talet er samd i at Samferdselsdepartementet i framtida i regelen legg fram ei melding om verksemda i Avinor kvart fjerde år.

Fleirtalet meiner ut frå dette at det har vore rett med ein eigen tiltakspakke for Avinor med ekstraordinære tilskott knytta til gjennomføring av særskilde tryggleikstiltak, ikkje utbetaling av utbyte og avdragsfritak for statslån. Vidare vert det lagt opp til ein ny utbytemodell som vil gje mindre i utbyte og som vil vere meir føreseieleg for selskapet.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, peker på at forholdene innenfor luftfarten har hatt en rivende utvikling de siste 10 årene. Dette flertallet har merket seg at luftfartsspørsmål får liten oppmerksomhet i forbindelse med rulleringer av Nasjonal transportplan. Dette flertallet mener derfor det er vil være nyttig og viktig å få fremlagt en egen stortingsmelding ikke bare om Avinors virksomhet, men om luftfarten generelt. Dette flertallet ber derfor Regjeringen legge frem egen luftfartsmelding i løpet av 2010.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at meldingen om Avinors virksomhet for perioden 2008–2010 ble fremlagt for sent til å bli behandlet i juni 2009.

Disse medlemmer understreker Avinors betydning gjennom selskapets monopolstilling for sikkerheten og kvaliteten innen norsk luftfart og derved for person- og godstransport med fly i Norge. Disse medlemmer understreker også luftfartens betydning for transport i Norge og for transport til og fra Norge. Disse medlemmer minner om at Norge i europeisk sammenheng har stor nasjonal interntransport med fly og av mange ulike årsaker. Disse medlemmer mener det er viktig og riktig at staten legger forholdene til rette for at behov for flytransport i Norge og til og fra Norge kan dekkes på en sikker og god måte og basert på langsiktige, avklarte og forutsigbare rammebetingelser. Disse medlemmer peker i den forbindelse på at slike rammebetingelser må gi rom for etablering og rasjonell drift av flyplasser utenfor Avinorsystemet. Hensynet til Avinors egne flyplasser bør ikke bli styrende for konkurransen innen flyplassdrift i Norge og derved for utviklingen av et flyplassnett i Norge som på best mulig måte dekker behovet for flytransport.

Det statlige eierskapet i Avinor

Komiteen vil understreke at Avinor sitt samsunnsoppdrag er å eige, drive og utvikle eit landsomfattande nett av lufthamner.

Fleirtalet i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, vil vise til at internt i selskapet skal det skje ei samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønsame og ulønsame einingar.

Fleirtalet meiner at Samferdselsdepartementet i si eigaroppfølging av Avinor må vere særleg oppteken av konsekvensane av den internasjonale finanskrisa, investerings- og finansutfordringane, kostnadsutviklinga, mangelen på flygeleiarar og kundemerksmda i selskapet.

Fleirtalet er samde i at hovudregelen må vere at drift og utvikling av flyplassar skal handterast innafør Avinor-systemet. Den solidariske ordninga, der overskotet frå dei lønsame flyplassane er med på å halde oppe dei flyplassane som ikkje er lønsame, er svært viktig for å oppnå regional utvikling, og mange stader i landet er lufthamnene og rutenettet avgjerande for busetjing og sysselsetjing.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg Samferdselsdepartementets svar i brev datert 20. november 2009 på spørsmål stilt fra komiteen. Dette flertallet registrerer at departementet "er uroa over kostnadsutviklingen i Avinor". Dette flertallet deler denne bekymringen, og ber Regjeringen etablere klarere effektivitetsmål for selskapet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at dagens ordning med såkalt "krysssubsidiering" der et fåtall store flyplasser med overskudd, dekker underskudd ved de øvrige flyplassene over hele Norge, er avhengig av god trafikkutvikling og gode rammebetingelser for flytransport i Sør-Norge. Disse medlemmer understreker at tiltak for å begrense, fordyre eller erstatte flytransport med øvrige transportmidler i Sør-Norge, vil kunne medføre både mindre effektive transportløsninger og en dramatisk reduksjon i det økonomiske grunnlaget for "krysssubsidiering".

Disse medlemmer har merket seg at ulike betegnelser brukes om finansieringsordningen; både "samfinansiering" og "solidarisk finansiering". Disse medlemmer peker på at et hovedalternativ til en slik løsning der noen passasjerer betaler for andre, er bruk av statlig kjøp av transporttjenester slik det bl.a. gjøres i jernbanesektor med persontransport.

Virksomheten i Avinor 2005–2007

Fleirtalet i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg

Folkeparti, synest det er gledeleg at det interne samarbeidsklimaet i Avinor har blitt betra.

Fleirtalet vil likevel peike på utfordringane med kapasitetssituasjonen i flysikkeringsstenesta. Likeeins gir kostnadsutviklinga i selskapet framleis grunn til uro. Avinor må heile tida setje tæring etter næring og sikra mest mogleg effektiv drift.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at perioden bl.a. kjenne- tegnes ved dårlig samarbeidsklima i selskapet som har gitt store forsinkelser for de reisende, mangel på flygeledere og betydelig kostnadsvekst.

Avinors planer for 2008–2010

Komiteen ser det som særst viktig at tryggleiksfremjande tiltak som betre innflygingsutstyr og utvida tryggleiksområde rundt rullebanane vert utført som planlagt.

Fleirtalet i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, er tilliks med departementet uroa over kostnadsutviklinga i Avinor, og stør difor at det vert gjennomført eit eige prosjekt som skal samanlikne kostnadseffektiviteten i Avinor med andre leverandørar. Fleirtalet har merka seg at Samferdselsdepartementet, som eigar og styresmakt, har ei løpande oppfølging av avgifter, driftsnivå og investeringsplanar i Avinor. Ved endringar i takstregulativet må distrikta spesielt ivareta kast.

Avinor har tydelege målsettingar når det gjeld miljø og klima. Dette gjeld også tilbringartenestene, kor det er sett ei ambisiøs målsetting om å auke kollektivdelen på Gardermoen frå dagens 60 til 70 pst. og for Flesland og Sola til 30 pst. Fleirtalet stør dei ambisiøse målsettingane, og legg til grunn at Avinor etablerer konkrete tiltaksplanar og framdrift for å nå desse viktige måla.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Regjeringen er bekymret over den sterke kostnadsutviklingen i Avinor de siste årene. Disse medlemmer forutsetter at det etableres effektivitetsmål for selskapet, og at slike mål og målinger gjør det mulig med internasjonale sammenligninger.

Disse medlemmer peker på at Avinor har viktige oppgaver å løse i perioden 2008–2010. Et omfattende investeringsprogram for å bedre flysikkerhet generelt, for å modernisere og utvide terminaler, for å møte myndighetspålagte tiltak, for å effektivisere securityaktiviteten på norske flyplasser og for å skaffe tilstrekkelig flygeledere, er krevende både organisatorisk og finansielt. Disse medlemmer

peker på at aktiv eierstyring er viktig og at statlig del-finansiering er nødvendig.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fra og med Revidert nasjonalbudsjett 2010 legge inn årlige statlige bevilgninger til delvis dekning av "securitykostnader" som påløper ved norske flyplasser."

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2010 gi melding om arbeidet med kostnadsreducerende tiltak i Avinor og arbeidet for å skaffe tilstrekkelig antall flygeledere."

Universell utforming

Fleirtalet i komiteen, medlemmene fra Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, meiner det er viktig at sektorlovgevinga på luftfartsområdet kjem måla i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven i møte.

Fleirtalet syner til at gangbruer – der dette er aktuelt – er den føretrekte ombordstigningsløysinga for alle passasjerar, men registrerer samstundes at det i dag ikkje finst lovverk som stiller krav om slike. Utbygging av både Moss lufthavn Rygge og Stavanger lufthavn Sola har skjedd utan gangbruer. Fleirtalet ber Regjeringa sjå til at universelle ombordstigningsløysingar vert omfatta av sektorlovgevinga for luftfart så langt det er råd.

Fleirtalet syner til at utbyggingsplanar ved Stavanger lufthavn Sola har blitt endra utan at brukarorganisasjonane har vore involverte. Fleirtalet ber difor Regjeringa sikra rutinar for slik medverknad i alle saker som omfattar passasjerhandtering.

Fleirtalet er oppteke av at infrastrukturen i luftfarten blir utforma og tilrettelagt slik at alle er sikra best mogleg mobilitet i tråd med visjonen om eit universelt utforma samfunn. Prinsippet om universell utforming må innebere at samfunnet legg til rette for gode løysingar for alle, ikkje berre for dei fleste. Når nye løysingar og infrastruktur vert planlagt, skal det leggjast opp til éi hovudløysing som er tilgjengeleg for alle. Fleirtalet peikar på at det innafor luftfarten trengs større bevisstheit på dette, og understrekar at krav om universell utforming og tilrettelegging for alle må telje meir enn økonomiske omsyn og marknadskrav. Staten må difor sørge for at måla i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven vert oppfylte og at infrastrukturen er universelt utforma.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til svar fra statsråden 6. februar 2009 på spørsmål fra Kristelig Folkeparti hva angår manglende tilgjengelighet for forflytningshemmede ved Stavanger Lufthavn, Sola. Statsråden opplyste her om at hun hadde bedt Avinor se hva som var mulig å gjøre for å bedre situasjonen ved Stavanger Lufthavn, Sola. Statsråden avvendet en tilbakemelding fra Avinor. Videre opplyste statsråden at hun som forvalter av det statlige eierskapet til Avinor, ville følge opp spørsmålet om rettighetene til forflytningshemmede i eierdialogen med selskapet. Dette medlem er skuffet over den faktiske oppfølgingen av saken. Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti en rekke ganger har etterlyst initiativ, senest i Stortingets møte 10. november 2009 ved behandlingen av Innst. 31 S (2009–2010), uten at Regjeringen har kommet på banen. Situasjonen ved Sola lufthavn viser at det er grunn til å spørre om hvorvidt Regjeringen har tatt denne og tilsvarende saker opp i eierdialogen med selskapet i tilstrekkelig grad. Dette medlem forventer at Regjeringen følger opp denne type saker på en fullgod måte slik at forholdene ved Avinors lufthavner blir fullt ut universelt utformet i tråd med den nye tilgjengelighetsloven.

Viktige rammevilkår for Avinor

Fleirtalet i komiteen, medlemmene fra Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, har merka seg at det i åra 2003–2008 var ein sterk vekst i passasjertalet ved lufthavnene i Avinor-systemet, og at det frå slutten av 2008 har vore ein nedgang i trafikktalet. Det er venta ei svak utvikling i passasjertalet også dei neste par åra.

Fleirtalet meiner at dei store investerings- og finansutfordringane Avinor står overfor, inneber at Samferdselsdepartementet som takststyresmakt må sikra selskapet naudsynte framtidige inntekter. Dette vert avgjerande for selskapet si evne til å gjennomføre alle typar investeringar.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil i denne samanhengen peika på rapporten "Air Charges Monitor" som syner at lufthavnavgiftene i Avinor i dag ligg omtrent "midt på treet" i europeisk samanheng.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet minner om at driftskostnadene knyttet til sivil luftfart i Norge er brukerfinansiert. Disse medlemmer minner om at med full brukerfinansiering dekkes også betydelige samfunnsoppdrag, både generelt gjennom nødvendig infra-

struktur for lufttransport og spesielt gjennom drift av en rekke flyplasser med driftsunderskudd.

Disse medlemmer peker på at brukere av jernbanebasert transport årlig over statsbudsjettet mottar kostnadstilskudd på flere milliarder kroner gjennom bevilgninger til Jernbaneverket. Disse medlemmer minner om at dagens finansiering av driftsutgiftene innenfor norsk luftfart i omfattende grad er avhengig av såkalte "kommersielle" inntekter; inntekter fra utleie av eiendom og fra drift av ulike typer forretningsvirksomhet på norske flyplasser. Disse medlemmer peker også på at den såkalte "krysssubsidieringen", der flyplasser med overskudd dekker underskudd på andre flyplasser, faktisk er avhengig av at det er flyplasser med overskudd til fordeling. Disse medlemmer peker på at en slik finansiering er sårbar for endringer i generelle økonomiske forhold. Disse medlemmer peker også på at staten tar betydelig utbytte fra en virksomhet som er brukerfinansiert. I perioden 2004–2007 har staten tatt ut 1 mrd. kroner fra selskapet. Samtidig øker omfanget av de ulike myndighetspålagte tiltak; tiltak som medfører store investeringer og betydelig økning i årlige driftskostnader.

Disse medlemmer mener derfor det vil være riktig at dagens finansieringssystem – også "krysssubsidieringen" – endres. Disse medlemmer mener at både en egen finansieringsordning for driften av de såkalte regionale kortbaneflyplassene og statlig kjøp av både flyplasstjenester og flytransport bør kunne brukes i en ny finansieringsordning. Disse medlemmer peker på at utbyttepolitikken bør vurderes på bakgrunn av både brukerfinansieringen og omfanget av de myndighetspålagte tiltak. Disse medlemmer peker også spesielt på det paradoks at når Regjeringen arbeider aktivt for å begrense bruk av innenlands flytransport, er det samtidig en politikk som vil redusere inntekter og overskudd ved de 3 største flyplassene som i dag gjennom sine overskudd finansierer de fleste øvrige flyplassene til Avinor.

Disse medlemmer har merket seg Samferdselsdepartementets svar angående avgiftsnivået i Norge sammenlignet med andre land. Disse medlemmer savner fortsatt tydeligere informasjon om hvordan de ulike avgiftene til Avinor har utviklet seg sammenlignet med både norsk kostnadsutvikling og utvikling i slike avgifter internasjonalt. Disse medlemmer forutsetter at dette inngår i nye effektivitetsmål som bør etableres for selskapet.

Flysikringstjenesten

Komiteen merker seg også at

"Samferdselsdepartementet registrerer at det framleis vil vere mangel på flygeleiarar i fleire år framover. Departementet er uro over konsekvensene

for brukarane, særleg når det gjeld kostnadene ved å nytte tjenestene".

Komiteen deler denne uroen og forutsetter at selskapet utvider sin tiltakspakke for å dekke behovet for flygeledere for å ivareta sikkerheten og for å unngå forsinkelser for de reisende. Komiteen har merket seg at Samferdselsdepartementet i sitt svarbrev til komiteen begrunner mangel på flygeledere med "feilvurderinger av det fremtidige behovet for flygeledere som ble gjort i første halvdel av dette tiåret". Komiteen har ikke minst merket seg statsrådens opplysninger i samme brev om at Avinor nå oppgir en forsinkelse i forhold til det som tidligere er varslet når det gjelder tidspunkt der en kan påregne full dekning av flygeledere. Komiteen understreker derfor at arbeidet for å fremskynde full dekning av nødvendige flygeledere er viktig og må følges nøye opp av Samferdselsdepartementet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Avinor fortsatt sliter med å dekke fremtidig behov for flygeledere og nå varsler at dette trolig først kan skje i 2014. Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen gjennom Avinor aktivt arbeider for å dekke behovet for flygeledere før 2014.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har med stor interesse registrert at begrunnelsen for at det i Norge fortsatt er mangel på flygeledere i Norge, er "feilvurdering av det fremtidige behovet for flygeledere som ble gjort i første halvdel av dette tiåret". Disse medlemmer understreker at dette er en innrømmelse som kommer i 2009 fra en regjering som også har styrt i årene 2005–2009. Disse medlemmer understreker at denne "feilvurderingen" er gjort av ledelse, styre i Avinor og Regjeringen som eier.

Finansiell stilling mv.

Fleirtallet i komiteen, medlemmene fra Arbeidarpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, meiner at tiltakspakka og den nye utbyttepolitikken til saman vil medverka til at Avinor kan investere meir utan låneopptak og svekking av eigenkapitalen.

Eit anna fleirtal, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, vil likevel peika på at utviklinga i flytrafikken og økonomien i Avinor er usikker, og at den finansielle stillinga må følgjast nøye framover.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel om "Viktige rammevilkår for Avinor". Disse medlemmer gjentar at det er nødvendig å gi Avinor en styrket finansiell stilling gjennom avklart, langsiktig og forutsigbar finansiering der lavere utbytte og større statlig bidrag til infrastruktur og alle typer sikkerhetstiltak inngår.

Securitykostnader

Komiteen ber Regjeringen og Avinor arbeide med tiltak som kan bedre sikkerheten og redusere kostnader, samt tidsforsinkelse.

Komiteen peker spesielt på at det må fokuseres mer på forenkling av sikkerhetskontroll av passasjerer og ansatte generelt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil i denne forbindelse spesielt peke på mindre flyplasser, samt på forenklet behandling av passasjerer til Norge fra utlandet som skal videre med innenlandsfly, såkalt "one-stop security".

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker videre på at "securitykostnader" har økt eksplisivt i perioden fra 2004 til og med 2009 fra 0 til nesten 1 mrd. kroner. Disse medlemmer peker på at også disse myndighetspålagte kostnadene nå veltes over på brukerne. Disse medlemmer peker på at det bør være grenser for hvor mye av disse kostnadene som skal betales av brukerne dersom luftfarten skal ha gode rammebetingelser.

Disse medlemmer har merket seg opplysninger om at i Storbritannia, USA og Canada finansierer myndighetene en del av og i Tyskland hoveddelen av securitykostnadene. Disse medlemmer peker på at det også er grenser for hvor mye av myndighetspålagte kostnader som kan dekkes av Avinors fremtidige inntekter fra såkalt "kommersielle inntekter", dvs. inntekter fra utleie av lokaler, parkeringsplasser og fra ulike typer butikk- og restaurantvirksomhet. Disse medlemmer peker også på at det er nødvendig med et kritisk blikk på utviklingen av "securitykostnadene" av flere grunner. Kostnadene øker sterkt, sikkerhetseffekten av tiltakene er på ingen måte tydelig og forsinkelseseffekten for hele transportsektoren betydelig. Kontrollopplegget omfatter også kroppsvisitering av enkeltreisende og byr derfor på utfordringer knyttet til dette som per i dag ikke er fullt ut tilfredsstillende ivaretatt.

Regularitet og punktlighet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre savner tydeligere

informasjon om mål og måling av regularitet og punktlighet; også dette målt i internasjonal sammenheng.

Sikkerhet

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Norsk Flygerforbund gjennom henvendelse til Luftfartstilsynet har gitt uttrykk for bekymring vedrørende måling av rulleanenes bremseeffekt under vinterforhold. Flertallet forutsetter at dette følgers opp både fra Luftfartstilsynet og fra Avinor gjennom god dialog med Norsk Flygerforbund.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forsøkene med ART "Advanced Remote Tower" i Sverige, som innebærer at et sentralt kontrollsenter kan erstatte kontrolltårnet på flere små og mellomstore flyplasser. Disse medlemmer mener at dette er en spennende teknologi som vil kunne øke sikkerheten også ved norske flyplasser. Teknologien er i en tidlig fase, men disse medlemmer ber Samferdselsdepartementet i samarbeid med Avinor følge utviklingen nøye med tanke på forsøk og senere også bruk i Norge.

Brukerperspektivet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti savner en tydeligere ivaretagelse av brukerperspektivet i meldingen om Avinors virksomhet; det gjelder både i forhold til de operative brukerne av Avinors tjenester og i forhold til de reisende.

Lufthavner utenfor Avinor AS

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti understreker at også lufthavner utenfor Avinor-systemet utfører et viktig samfunnsoppdrag gjennom sin virksomhet. Flertallet peker spesielt på Torp Lufthavn Sandefjord og Moss Lufthavn Rygge. Aktiviteten ved disse to flyplassene gir et viktig bidrag til å dekke det voksende behovet for flytransport i Norge og til og fra Norge. Flertallet har med interesse merket seg stor interesse fra flyselskapene Norwegian og Ryanair for å bruke Moss Lufthavn Rygge til sine flygninger.

Flertallet mener at så lenge krysssubsidierringssystemet mellom lufthavnene innenfor Avinor består, bør også lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien inkluderes i Avinorsystemet. Flertallet viser til sine merknader og sitt forslag om dette i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) og Innst. 13 S (2009–2010).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at det ikke fra statlig myndighet bør legges andre og strengere begrensninger på åpningstider og antall flybevegelser ved disse og andre flyplasser som drives utenfor det statseide selskapet Avinor AS. Disse medlemmer mener at samme krav om likebehandling må stilles til nivået på avgifter fra staten eller fra statlig myndighet/selskap. Disse medlemmer er kjent med at ny konsesjon for Sandefjord Lufthavn Torp nå behandles i Samferdselsdepartementet og forutsetter at ikke-diskriminerende behandling legges til grunn i arbeidet.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at det ikke legges statlige føringer på avgiftsnivået ved norske flyplasser som ikke eies av Avinor AS."

Luftfartsmelding

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, peker på at forholdene innenfor luftfarten har endret seg dramatisk de siste 10 årene og at endringstakten fortsatt er stor. Flertallet har en rekke ganger pekt på at ved rullering av Nasjonal transportplan er det veier og jernbane som får hovedoppmerksomheten. Flertallet mener fortsatt det er viktig og riktig at Stortinget på en mer omfattende og grundig måte behandler rammebetingelsene for luftfarten i Norge og ikke bare kortsiktige meldinger om Avinors virksomhet. Flertallet mener norsk luftfart trenger gode, stabile og langsiktige rammebetingelser. Behandling av Eiermeldinger om Avinor blir preget av kortsiktige – ofte situasjonsbetingede virkemidler. Denne meldingen preges nettopp av slike forhold. Flertallet mener det er nødvendig med en egen stortingsmelding om norsk luftfart.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en stortingsmelding om norsk luftfart for å sikre luftfarten i Norge gode, stabile og langsiktige rammebetingelser. Stortinget ber spesielt om at også alternative finansieringsmodeller for drift av Avinor og for statlig kjøp av flytransport omhandles i meldingen."

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en stortingsmelding om norsk luftfartspolitik for å sikre luftfarten i Norge gode, stabile og langsiktige rammevilkår."

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2010 gi melding om arbeidet med kostnadsreducerende tiltak i Avinor og arbeidet for å skaffe tilstrekkelig antall flygeledere.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en stortingsmelding om norsk luftfart for å sikre luftfarten i Norge gode, stabile og langsiktige rammebetingelser. Stortinget ber spesielt om at også alternative finansieringsmodeller for drift av Avinor og for statlig kjøp av flytransport omhandles i meldingen.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen fra og med Revidert nasjonalbudsjett 2010 legge inn årlige statlige bevilgninger til delvis dekning av "securitykostnader" som påløper ved norske flyplasser.

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen sørge for at det ikke legges statlige føringer på avgiftsnivået ved norske flyplasser som ikke eies av Avinor AS.

Forslag fra Kristelig Folkeparti:

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en stortingsmelding om norsk luftfartspolitik for å sikre luftfarten i Norge gode, stabile og langsiktige rammevilkår."

4. Komiteens tilråding

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

vedtak:

St.meld. nr. 48 (2008–2009) – om verksemda i Avinor AS – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. desember 2009

Knut Arild Hareide

leder

Arne Sortevik

ordfører