

Samferdselsdepartementet
Sendes per e-post til: postmottak@sd.dep.no

Deres ref: 13/839

Vår ref: 721550

16. desember 2014

Høringsuttalelse fra Norges Luftsportforbund: Gjennomføring av kommisjonsforordning (EU) nr. 391/2013

Norges Luftsportforbund (NLF) ønsker med dette å avgi følgende hørings svar.

NLF vil innledningsvis understreke at vi støtter høringsforslagets grunnprinsipper. Særlig viktig for vår organisasjon er de prinsippene om avgiftsfritak som kommer til uttrykk i forskriftsutkastets § 4 og forordning (EU) nr. 391/2013, artikkel 10.

NLF vil imidlertid foreslå at noe mer av det mulighetsrommet som artikkel 10 legger opp til benyttes ved at det legges til to nye punkter under listen over fritak i § 4, således:

7. flyging med luftfartøy med maksimal avgangsvekt mindre enn 2000 kg, jf avgiftsforordningen artikkel 10 nr 1 bokstav a)

8. skoleflygninger, jf. avgiftsforordningen artikkel 10 nr 2 bokstav e)

I motsatt fall vil allmennflyging etter instrumentreglene med lette luftfartøy være gjenstand for **både** terminalavgift **og** en forhøyet startavgift.

Som en vil se av forskrift om avgifter på lufthavnene til Avinor AS, § 2-2, går det et skille i startavgift mellom luftfartøy på over og under 2000 kg, slik at fartøy under 2000 kg betaler **to til tre ganger så høy startavgift** som fartøy som har en vekt over denne grensen. Dersom terminalavgift kommer i tillegg, blir fly under 2000 kg utilbørlig rammet av gebyrer – med en omvendt proporsjonalitet av hva det ville være naturlig å forvente.

NLF vil videre understreke at innflygingskontroll er etablert på bakgrunn av de behovene kommersielle instrumentflygebevegelser (IFR) har. Trafikk etter de visuelle flygereglene (VFR) har i utgangspunktet intet behov for de tjenestene innflygingskontrolltjenesten yter, hvilket gledelig nok reflekteres i forskriftsutkastets § 4 nr 4.

Selv ikke IFR-trafikk innenfor allmennflysegmentet (GA) har behov for slike tjenester per se, jfr praksis i en rekke andre land hvor IFR i allmennflyging er langt vanligere enn i Norge, f eks USA der ulykkesraten også er lavere.

IFR er ventet å få større betydning for allmennflygingen framover gjennom forordning (EU) 245/2014 som er ventet å tre i kraft i Norge i år. Med det nye regelverket vil IFR bli lettere tilgjengelig for allmennflygere, med de fordelene dette gir med tanke på regularitet, kunnskapsnivå/ferdigheter og sikkerhet. Forordningen er en konsekvens av EU-kommisjonens initiativ for å forbedre vilkårene for allmennflygingen i Europa. Det er derfor viktig at avgiftsregimet støtter opp om denne ønskede utviklingen slik at en unngår et motsatt insentiv for å benytte instrumentflygereglene.

NLF vil videre påpeke det vi også tar opp i vårt hørings svar vedr endring av forskrift om avgifter på flysikringstjenester som ytes av Avinor AS (dekning av kostnader for innflygingskontrolltjenester i Farris TMA):

Etablering av kontrollert luftrom, f eks terminalområder, representerer allerede i seg selv en innskrenkning av den "allmannsrett" NLF mener bør herske i lufta. Mens NLF naturligvis respekterer behovet for kontrollert luftrom av hensyn til kommersiell lufttrafikk, mener NLF at omfanget skal være minst mulig.

NLF vil advare mot at allmennflygere blir tvunget til å betale for en helt unødvendig tjeneste, sett fra disse utøvernes side. Det er selve etableringen av det kontrollerte luftrommet (som ene og alene utløses av kommersielle IFR-bevegelser) som i det hele tatt gjør det nødvendig for våre medlemmer å benytte tjenestene som ytes i det kontrollerte luftrommet. Da gir det seg selv at det er de kommersielle bevegelsene som må bære kostnadene for det infrastrukturapparatet som er etablert.


NLF imøteser at disse innspillene blir vurdert i den videre prosessen med angjeldende forskrift og framtidige forskriftsarbeider på området.

Avslutningsvis vil vi nevne at vår organisasjon er angitt med feil navn på denne høringslisten (Norges Luftsportsforening istedenfor Norges Luftsportforbund). I andre høringer fra Samferdselsdepartementet har vi sett at vårt tidligere navn Norsk Aero Klubb (NAK) fortsatt ofte benyttes. Det er fint om riktig navn legges inn i departementets systemer for høringer, slik at vi er sikre på at framtidige høringer kommer fram til korrekt organisasjon.

Med vennlig hilsen
Norges Luftsportforbund



John Eirik Laupsa
Generalsekretær



Jostein Tangen
Kvalitets- og sikkerhetssjef