

Samferdselsdepartementet

Ref.nr. 3./2009-2010

T i l r å d i n g

Med heimel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart §§ 7-5 til 7-7 vert § 6 fjerde avsnitt og § 13 i konsesjonen for Moss lufthavn, Rygge endra i samsvar med det framlegget som er lagt ved.

Godkjend i statsråd 18. september 2009

Statsråd: Liv Signe Navarsete

Ref.nr.: 3 /2009-2010

Dato: 18. september 2009

**ENDRING AV FØRESEGNENE OM
TRAFIKKAVGRENSINGAR I KONSESJONEN
FOR MOSS LUFTHAVN, RYGGE**

1. Bakgrunn

Ved kongeleg resolusjon av 19. november 2004 gav Regjeringa Bondevik II Forsvaret ved Generalinspektøren for Luftforsvaret (GIL) konsesjon til å «anlegge, drive og inneha» sivil luftfart ved Moss lufthavn, Rygge (MLR) med heimel i luftfartslova § 7-5. Konsesjonen vart gjeven for ti år til og med 19. november 2014.

§ 6 fjerde avsnitt i konsesjonsvilkåra lyder:

«Det forutsettes at konsesjonshaverens drift av lufthavnen ikke går ut over forutsetningene som er lagt til grunn for konsesjonen mht. støysoner, reguleringsplan og dimensjonering av lufthavnens sivile terminal og trafikkanlegg. Dersom trafikken i løpet av konsesjonsperioden blir høyere enn 750.000 flyreiser per år, skal konsesjonshaver gi varsel om dette. Høyere trafikk forutsetter ny vurdering av inn- og utflygingstraséer, støysoneregninger og allmenne hensyn forbundet med videre utvikling og drift, jf. 13 om endring av konsesjonen.»

§ 13 andre avsnitt lyder:

«Departementet kan i konsesjonsperioden og ved fornyelse av konsesjonen foreta endring av konsesjonsvilkårene.»

Sjølv om Samferdselsdepartementet etter denne føresegna formelt sett kan endre konsesjonen, ligg saka føre slik at det er naturleg at Kongen i statsråd tek den moglege avgjerda om å endre han.

Føresegna i § 6 fjerde avsnitt viser til føresetnader henta frå dei opphavlege søknadsdokumenta og dei aktuelle plandokumenta. Desse opererte med 774 000 passasjerar per år som det mest positive trafikkscenarioet. Bondevik II kom etter å ha vege omsyna i saka konkret til at Forsvaret burde få løyve til å fly opp til denne maksimaltrafikken, men heller ikkje meir. Skal dette taket hevast, må saka vurderast på nytt. Føremålet med varslingsplikta ved 750 000 passasjerar er å få tid til å gjere denne vurderinga før ein når det endelege taket.

I tråd med konsesjonsvilkåra har Samferdselsdepartementet òg fastsett forskrift om avgifter på bruk av Moss lufthavn, Rygge («takstregulativet»). I rabattføresegnene i § 1-3 i denne forskrifta er det gjort klart at retten til å gje rabattar på lufthamnavgifter i tråd med denne føresegna berre gjeld så lenge trafikken «de foregående tolv månedene ikke har vært høyere enn tillatt i konsesjonen for den sivile driften på Moss lufthavn, Rygge (774 000 passasjerer per år)».

2. Søknaden frå Forsvaret om å endre konsesjonen

Ved brev av 5. februar 2009 til Luftfartstilsynet søkte Forsvaret om at § 6 fjerde avsnitt i konsesjonsvilkåra vert endra. Fordi søkjaren ikkje er samd med styresmaktene i at den gjeldande konsesjonen inneheld eit absolutt trafikktak, men i staden berre er ei varslingsplikt, vart det søkt om tilslutning til «følgende premisser og endringer i konsesjons- og forskriftsvilkårene»:

«1.

Det legges som premiss for Moss lufthavn, Rygge at antall flybevegelser for sivil kommersiell luftfart i løpet av et kalenderår holder seg innenfor de rammer som følger av øvrige tillatelser, dvs. at nevnte antall flybevegelser ikke skal overstige 21.000.

2.

Søknaden gjelder for den resterende del av konsesjonsperioden, dvs. frem til og med 19.11.2014.

3.

Konsesjonens § 6 endres, slik at kravet om varsling dersom trafikken i konsesjonsperioden skulle bli høyere enn 750.000 flyreiser pr. år tas bort.

4.

Forutsetningen om maksimalt 774.000 passasjerer (passasjerbevegelser) pr år bortfaller.

5.

Vilkåret i takstregulativet...§ 1-3 om maksimalt 774.000 passasjerer (passasjerbevegelser) pr tolv måneders periode bortfaller.»

Forsvaret viste til at Rygge sivile lufthavn AS (RSL), som driv den sivile lufthamna på Rygge etter avtale med Forsvaret, har investert til saman 900 millionar kroner på lufthamna. Dei rammevilkåra lufthamna har i dag, gjer det umogleg å få til lønsam drift. Den tekniske kapasiteten på lufthamna gjer det mogleg å avvikle 21 000 kommersielle flyrørsler per år, men trafikktaket på 774 000 passasjerar hindrar dette.

3. Høyringsbrevet

Ved brev av 20. februar 2009 sende Luftfartstilsynet søknaden på høyring. I høyringsbrevet vart høyringsinstansane bedne om å ta stilling til to alternative nye formuleringar av § 6 fjerde avsnitt i konsesjonen. Begge alternativa hadde som følgje at ein sette eit absolutt tak for trafikken, og at dette vart sett som eit bestemt tal flyrørsler. I *alternativ 1* vart trafikktaket sett til 21 000 kommersielle flyrørsler per år, og i *alternativ 2* vart taket sett til 21 000 flyrørsler eller 44 000 flyrørsler totalt. I alternativ 2 var dessutan varslingsføresegna i den gjeldande konsesjonen bytt ut med ei føresegn som gjer det klart at ein berre skal tillate ein auke i den fastsette trafikken dersom konsesjonen vert endra.

4. Høyringssvara

Fylkesmannen i Østfold presiserer at utsleppsløyvet frå 20. desember 2007 ikkje byggjer på talet på passasjerar eller

flyrørsler. Det avgjerande her er restutslepp og bruken av avisingskjemikal. Så lenge vasskvaliteten ikkje vert dårlegare, er bruken av kjemikal, talet på flyrørsler og talet på passasjerar mindre viktig.

Når det gjeld støybelastninga, viser Fylkesmannen til tidlegare høyringsfråsegner ved fastsetjing av opningstider og trafikkregulerande føresegner. Dei tidlegare fråsegnene vart gjevne på grunnlag av eit trafikkomfang på inntil 21 000 kommersielle flyrørsler og 44 000 sivile flyrørsler totalt, som behandla i støyberekningane frå SINTEF. Av allmenne omsyn er det viktig at endringar i støybiletet kan dokumenterast medan trafikkmengda endrar seg. Fylkesmannen oppmodar difor at det vert sett som vilkår at alle sivile flyrørsler skal registrerast slik at det vert mogleg å følgje utviklinga i støybiletet over tid.

Fylkesmannen set seg ikkje imot den endringa det vert søkt om. Han peikar på at det vert enklare å vurdere konsekvensane for miljøet når ein ser på talet på flyrørsler i staden for talet på passasjerar. Det er større samanheng mellom talet på flyrørsler og miljøbelastninga enn det er mellom talet på passasjerar og miljøbelastninga.

NHO Luftfart meiner at ikkje-statlege lufthamner må få same rammevilkåra som statlege lufthamner. Vidare bør ikkje-statlege lufthamner sjølv kunne prise tenestene sine innanfor dei rammene som følgjer av internasjonale avtalar. Lufthamnene bør få stor grad av fridom til å fastsetje opningstider i samråd med miljøstyresmaktene. NHO Luftfart meiner at ein auke i aktiviteten innanfor desse rammene får heilt marginal miljømessig verknad, og at auken ligg innanfor dei føresetnadane som opphavleg låg til grunn då det vart etablert sivil luftfart på Rygge. Samla sett meiner difor NHO Luftfart at dei endringane det vert søkt om, kjem til å tene allmenne omsyn.

Råde kommune er positiv til dei endringane det vert søkt om. Kommunen legg til grunn at dei operative prosedyrane legg opp til minimum støybelastning i kommunesenteret Karlshus.

Statens vegvesen sa i høyringsbrevet at ein må greie ut konsekvensane av eit trafikktalet på 21 000 flyrørsler. Etter pålegg frå Luftfartstilsynet har Norconsult gjort dette for Forsvaret. Konklusjonen er at det auka talet på flyrørsler, og den auken i biltrafikken dette fører med seg, ikkje får vesentleg innverknad på støynivået i området. Vegvesenet er ikkje samd i korleis utgreiinga er avgrensa, men konkluderer likevel med at verknadene av auka trafikk ikkje får eit slikt omfang og ein slik karakter at det bør få konsekvensar for korleis konsesjonsvilkåra er utforma. Avbøtande tiltak kan setjast i verk uavhengig av konsesjonsvilkåra, og behandlinga av konsesjonen kan difor halde fram uavhengig av problemstillingar som er knytte til vegtrafikken.

Rygge kommune sluttar seg til alternativ 2 frå Luftfartstilsynet.

Norsk luftsportsforbund rår til at alternativ 1 vert lagt til grunn for å hindre at vilkåra vert så strenge at det ikkje vert meir plass igjen for luftsportstrening.

Sarpsborg og Våler kommune støttar forslaget, og meiner alternativ 2 er det beste alternativet.

Moss kommune meiner trafikktalet bør knytast til flyrørsler og ikkje til passasjertalet, fordi det er talet på flyrørsler som verkar inn på miljø og helse. Kommunen legg til grunn at endringa samsvarer med den opphavlege søknaden og dei støyvurderingane som er utførte seinare. Moss kommune ligg utanfor støysonene og vert ikkje direkte negativt råka av ein trafikkauke. Kommunen er difor positiv til endringa og tilrår alternativ 1.

Østfold fylkeskommune meiner søknaden frå Forsvaret bør godkjennast i tråd med alternativ 1.

Ja til et godt miljø uten sivil lufthavn på Rygge meiner at for få instansar har vore høyrde, og at dei som har vore høyrde, typisk er positivt innstilte. Vidare vert det lista opp sju krav: (1) Talet på årlege flyrørsler må setjast til 33 000. (2) Før konsesjonen vert endra, må det fastsetjast nye inn- og utflygingstrasear og

retningsliner for rullebanebruk for å skåne tettbygde område nær lufthamna. (3) Det må gjerast nye støyberekningar som byggjer på nye inn- og utflygingstrasear, faktisk rullebanebruk og faktiske opningstider. (4) Moss lufthavn, Rygge er å rekne som «ny verksemd» som må påleggjast å kartleggje og gjennomføre avbøtande tiltak etter teknisk forskrift til plan- og bygningslova. (5) Moss lufthavn, Rygge må greie ut mogleg erstatningsplikt i tråd med dei retningslinene som er lagde til grunn av Høgsterett i dommen mot Oslo lufthavn, Gardermoen. (6) Eventuelle utsleppsløyve for bane og flyavisingsvæske må godkjennast med nye bruksvolum før konsesjonen vert endra. (7) Konsekvensane for riksvegnettet må vurderast og godkjennast av Statens vegvesen før konsesjonen vert endra.

Mosseregionens Næringsutvikling AS meiner det er positivt at trafikkttaket vert heva og peikar ut alternativ 2 som det beste. Dei viser til at nasjonale styresmakter har godkjent lufthamna som ei ny, moderne internasjonal lufthamn der næringslivet i Østfold og Østfold fylkeskommune har investert om lag 1 milliard kroner. Som ei av tre lufthamner i Oslo-regionen er det særskilt viktig at ho i framtida får gode og rettferdige konkurransevilkår.

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) ber om at lufthamna vert pålagd å byggje passasjerbruer i tråd med det FFO meiner er eit krav etter dei nye reglane om universell utforming i diskriminerings- og tilkomstlova. Tanken er at større trafikk gjev betre evne til å finansiere nye passasjerbruer.

Fredrikstad kommune støttar søknaden og tilrår alternativ 2.

5. Luftfartstilsynets vurdering og tilråding

I brev av 8. mai 2009 til Samferdselsdepartementet rådde Luftfartstilsynet til at nytt § 6 fjerde avsnitt i konsesjonen vert endra i tråd med alternativ 2 i høyringsbrevet, jf. punkt 3 ovanfor.

I grunngevinga viser tilsynet til at dei endringane det vert søkt om, ligg innanfor rammene av dei støyberekningane som er gjorde tidlegare. Vidare viser tilsynet til at det allereie er i ferd

med å fastsetje trafikkregulerande føresegner med heimel i § 6 tredje avsnitt i konsesjonen, og at desse inneheld inn- og utflygingstrasear. Tilsynet viser til at § 12 i konsesjonen kan nyttast som grunnlag for å fastsetje føresegner om å sende inn trafikkdata, og at denne indirekte kan nyttast til å krevje registrering av trafikkdata slik Fylkesmannen i Østfold tilrår.

Luftfartstilsynet legg til grunn at det i seg sjølv ikkje inneber usakleg forskjellsbehandling dersom ein set eit eventuelt trafikkatak i ein ny konsesjon for Sandefjord lufthavn, Torp til eit anna nivå enn på Rygge. Dei støyberekningane som ligg føre, viser at talet på støymfintlege bygg innanfor gjevne støygrenser er lågare på Torp enn på Rygge.

Tilsynet slår fast at søknaden ikkje strir mot regelverket som handlar om flytryggleiken og dei operative og tekniske tilhøva.

Alt i alt meiner Luftfartstilsynet at dei positive regionale verknadene av å opne for meir trafikk på Rygge meir enn veg opp for dei negative verknadene av auka støy, slik at det samla sett samsvarer med allmenne omsyn å auke trafikktalet i tråd med søknaden.

6. Økonomien til Rygge sivile lufthavn AS – førebels avgjerd i Regjeringa

I juni 2009 informerte RSL Samferdselsdepartementet uformelt om at økonomien i selskapet er dårleg. Selskapet kunne ikkje sjå bort frå at det på kort tid ville gå tom for driftsmiddel dersom rammevilkåra ikkje snart vart endra.

Under desse omstenda vurderte Regjeringa det som naudsynt å gjere ei rask vurdering av dei mest sentrale spørsmåla i saka.

I slutten av juni 2009 tok Regjeringa ei førebels avgjerd om å endre konsesjonen slik at trafikkmengda kan aukast frå 774 000 passasjerar (7-8 000 flyrørsler) per år til 15 000 flyrørsler per år (om lag 1,5 millionar passasjerar). Samtidig vart det presisert at endeleg og formelt bindande vedtak vert gjort ved kongeleg resolusjon når Regjeringa igjen er samla etter sommarferien.

Seinare har Regjeringa motteke signal som tyder på at RSL kan få problem med å overleve med 15 000 flyrørsler per år.

Grunngjevinga nedanfor viser kva for vurderingar som ligg til grunn for Regjeringa si endelege avgjerd.

7. Krava i luftfartslova

Luftfartslova § 7-6 seier at konsesjon berre vert gjeven «når det finnes forenlig med allmenne hensyn». I § 7-7 vert dette utfylt med at konsesjonen vert gjeven «på slike vilkår som finnes påkrevd». Desse lovreglane gjeld på same måte for saker om endring av konsesjon.

8. Samferdselsdepartementets vurdering av hovudspørsmåla:

Samferdselsdepartementet tek som utgangspunkt at reglane om flytryggleik og operative og tekniske tilhøve ikkje er til hinder for å auke trafikktalet til 21 000 kommersielle og 44 000 totale flyrørsler per år.

Departementet kan heller ikkje sjå at det er absolutte hinder i miljøvernlovgjevinga for å seie ja til ein slik søknad.

Med utgangspunkt i dette legg Samferdselsdepartementet til grunn at det skal gjerast eit heilskapleg skjønn ut frå allmenne omsyn, og at dei viktigaste omsyna er:

- kva for positive verknader ein auke av rutetilbodet på Rygge kan få for Østfold-regionen;
- kva for verknader auka trafikk får for trafikken på Oslo Lufthavn Gardermoen (OSL), og dermed for kva evne Avinor AS får til å finansiere drifta av det desentraliserte flyplassnettverket som selskapet er pålagt å drive;
- kva for miljøverknader ein auke i trafikken skaper;

- kva for følgjer dei ulike handlingsalternativa får for Forsvaret og RSL.

RSL har lagt til grunn at konsesjonen ikkje inneber eit absolutt trafikkta. Dette har ført til at investeringsavgjerdene på MLR er tekne på grunnlag av ei feilaktig oppfatning av rammevilkåra. Samferdselsdepartementet meiner at det ikkje er sjølvstøtt at storsamfunnet skal ta omsyn til dei negative bedriftsøkonomiske verknadene av denne feilvurderinga.

Dersom det er rett at driftsselskapet går konkurs om rammevilkåra ikkje vert endra, så er det vanskeleg å sjå det som anna enn mogleg sløsing med dei spesialtilpassa ressursane som er lagde ned i lufthamna. Dette er eit faktum departementet uansett må ta omsyn til.

Søknaden, dei jamt over positive høyringssvara og innstillinga frå Luftfartstilsynet trekkjer i retning av at auka trafikk får merkbare positive verknader for næringslivet og befolkninga i Østfold-regionen. Dette merkar ein først ved at rutetilbodet vert rikare, medan dei positive ringverknadene for næringsverksemd, sysselsetjing, busetnad og allment aktivitetsnivå tek lengre tid. Ut over dette er det vanskeleg å kvantifisere dei positive verknadane for regionen.

Verken søknaden eller innstillinga frå Luftfartstilsynet inneheld ei vurdering av kva for verknader auka trafikk på MLR får for Avinor som følgje av trafikklekkasje. Avinor sjølv har heller ikkje kunna uttale seg som høyringsinstans.

På grunnlag av utgreiingsmetodar som vart brukte før konsesjonen vart gjeven i 2004, har departementet forsøkt å kvantifisere denne verknaden. Det er openbert at desse metodane har manglar, og departementet meiner difor at det er lite rettleiande å leggje konkrete tal til grunn.

Den vanskelege økonomiske situasjonen Avinor no er i, viser at etter måten små endringar i trafikkmengda på OSL kan få klare negative følgjer for evna Avinor har til å utføre dei samfunnspålagde oppgåvene sine. I mangel av andre haldepunkt

tyder kostnadsstrukturen til OSL på at bortfallet av inntekter for Avinor er tilnærma proporsjonalt med verknaden på trafikkvolumet på OSL.

Trafikktaket er i dag sett som eit tal på passasjerar per år. Samanhengen mellom passasjermengda og talet på flyrørsler er knytt til kor store fly som vert nytta, og kor fulle flya er (kabinfaktoren). Uansett trafikkvolum meiner departementet at ønsket om å kontrollere dei miljømessige verknadene av verksemda trekkjer i retning av å fastsetje trafikktaket som eit tal på flyrørsler.

Dei flya som truleg vert brukte på MLR, er klårt større enn dei ein trudde ville verte nytta då dei opphavlege støyberekningane vart gjorde. Truleg kan 774 000 passasjerar i dag avviklast med 7000–8000 flyrørsler. Dei fem første månadene av 2009 hadde MLR 2300 kommersielle flyrørsler og 201 000 passasjerar.

Av omsyn til miljøet og til det samfunnsansvaret som Avinor har når det gjeld å halde ved lag ein desentralisert lufthamnstruktur, har departementet vurdert ei mellomløysing med 15 000 flyrørsler – eit trafikkvolum som ligg om lag midt mellom trafikktaket i dag og søknaden om 21 000 flyrørsler. 15 000 flyrørsler tilsvarer om lag dobbelt så stort trafikkvolum som det gjeldande trafikktaket og tre gonger så stort trafikkvolum som faktisk trafikk i første halvår 2009. På grunn av kostnadsstrukturen ved å drive lufthamner – med stor grad av faste kostnader – er det grunn til å tru at ein slik auke gjev eit betre driftsresultat for RSL enn trafikktaket gjer i dag. Men det er likevel uvisst om det er nok til at selskapet kan overleve.

Når det gjeld miljøverknadene, meiner Samferdselsdepartementet at støykonsekvensane er den viktigaste, og viser til at utslepp til grunnen er omfatta av kravet til utsleppsløyve etter forureiningslova. Departementet peikar på at konsesjonsinnehavaren sjølv skal sørgje for naudsynte endringar av løyve etter andre lover. Sjå høyringssvaret frå Fylkesmannen i Østfold.

Både søkjaren, Luftfartstilsynet og høyringsinstansane ser ut til å vere samde om at eit trafikkvolum i tråd med innstillinga frå Luftfartstilsynet (21 000/44 000 flyrørsler) ligg innanfor dei føresetnadene som ligg til grunn for støyberekningane for MLR. Det er berre *Ja til et godt miljø uten sivil luftfart på Rygge* som har gått inn for at det vert fastsett eit samla trafikktak som er lågare enn 44 000.

Det er ikkje tvilsamt at allereie 15 000 flyrørsler gjev meir støy enn 7000–8000 flyrørsler. Samstundes er det i røynda avklart at støy tilvarande 21 000 kommersielle flyrørsler er eit aktivitetsnivå naboane må akseptere. Når dette vert halde saman med uvissa om RSL si evne til å overleve, er det mykje som trekk i retning av å heva trafikktaket til meir enn 15 000 flyrørsler per år.

Etter ei samla vurdering har difor Samferdselsdepartementet kome til at taket på kommersielle flyrørsler bør setjast til 21 000 per år.

Dei eksisterande støyberekningane byggjer ifølgje SINTEF på at det årlege talet på ikkje-kommersielle flyrørsler («General Aviation» – GA) er 22 000. Totaltalet på 44 000 flyrørsler i innstillinga frå Luftfartstilsynet er summen av 21 000 kommersielle rørsler, 22 000 GA-rørsler og 730 årlege ambulanseflygingar.

Departementet er ansvarleg for at GA-miljøet har levelege kår, men kor mykje GA-trafikk det bør vere på MLR, krev ei grundigare utgreiing der omsynet til aktiviteten i Forsvaret, den kommersielle aktiviteten og den kommunale planreguleringa bør høyre med. Samferdselsdepartementet har difor kome til at det er ønskjeleg å vente med å fastsetje eit eventuelt tak på GA-trafikken til ei komande utgreiing av samfunnsnytta av desse aktivitetane er gjennomført.

I dei endra konsesjonsvilkåra vert det teke atterhald om at både GA-miljøet, Forsvaret og RSL må vere budde på at Samferdselsdepartementet seinare legg til eit tak på totale flyrørsler som ligg innanfor grunnlaget for dei støyberekningane som ligg føre (maksimalt 44 000 flyrørsler).

Reglane om kartlegging og gjennomføring av eventuelle avbøtande tiltak i tråd med plan- og bygningslova står på egne bein. Departementet kan difor ikkje sjå at det er naudsynt å vurdere dette ved endring av konsesjon etter luftfartslova.

Departementet viser til det Luftfartstilsynet har sagt om registrering av trafikkdata og fastsetjing av trafikkregulerande føresegner, og er samd i desse.

9. Passasjerbruer

Samferdselsdepartementet har kome til at det ikkje er ønskjeleg å regulere eit eventuelt krav om å byggje passasjerbruer i konsesjonen. Departementet har starta ein prosess for å klargjere kva kravet om universell utforming i diskriminerings- og tilkomstlova inneber. Følgjene av dette er samstundes at eit eventuelt krav til bruer skal kome ut frå generelle reglar, og ikkje ut frå einskildkonsesjonar.

10. Tilhøvet til granelova

Til grunn for konsesjonen ligg ei offentlegrettsleg vurdering av om og korleis verksemda kan drivast i tråd med luftfartslovgjevinga. Konsesjonen inneber ikkje at det ikkje trengst andre løyve etter andre lover, eller at verksemd som vert driven i tråd med konsesjonen, ikkje kan bryte med sivilrettslege reglar – mellom anna granelova. Det er opp til den som gjer nytte av konsesjonen, å ta stilling til om han eller ho i så fall bryt med granelova, og om han eller ho er villig til å betale eit eventuelt erstatningskrav etter denne lova.

11. Endring av takstregulativet for Moss lufthamn, Rygge

Som det går fram av punkt 1, er trafikktalet på 774 000 passasjerar per år nemnt i takstregulativet for Moss lufthamn, Rygge. Rett nok er det berre knytt til retten til å gje rabatt, men denne retten har så stor praktisk interesse at dei endringane som er lagde fram ovanfor, ikkje kan få den tilsikta verknaden utan at ein også endrar takstregulativet.

Departementet tek difor sikte på å sende framlegg til konsekvensendringar i takstregulativet på høyring så snart som mogleg.

12. Behov for å kunne gjere unntak frå konsesjonen i særlege tilfelle

Departementet erfarer frå tid til anna at det kan vere ønskjeleg å gjere unntak frå konsesjonar når det oppstår særlege behov med kort tidslengd. Mellom anna syner planlegginga av søknaden om å få fotball-EM til Noreg i 2016 behovet, sjølv om det er mogleg å fange opp nettopp dette tilfellet når konsesjonen eventuelt skal forlengjast i 2014. Departementet gjer etter dette framlegg om å føye til ei ny dispensasjonsføresegn i § 13.

13. Forslag til endringar i konsesjonen

Etter dette tilrår Samferdselsdepartementet desse endringane i konsesjonen:

§ 6 fjerde avsnitt skal lyde (endringar i kursiv):

Det forutsettes at konsesjonshaverens drift av lufthavnen ikke går ut over forutsetningene som er lagt til grunn for konsesjonen mht. støysoner, reguleringsplan og dimensjonering av lufthavnens sivile terminal og trafikkanlegg. *Den sivile trafikken må ikke overstige 21.000 kommersielle flybevegelser i løpet av tolv måneder. Samferdselsdepartementet kan på et senere tidspunkt sette et tak på totalt antall flygninger som ikke går ut over de forutsetningene som er lagt til grunn for eksisterende støyberegninger. Heving av trafikkatakene forutsetter at konsesjonen endres, jf. § 13. I så fall skal det foretas nye målinger og beregninger av støyforholdene rundt flyplassen, samt en ny vurdering av om endringen er forenlig med allmenne hensyn, jf. luftfartsloven § 7-6. Samferdselsdepartementet bestemmer om andre deler av konsesjonen, eller beslutninger fattet i medhold av konsesjonen, bør endres samtidig.*

Nytt andre avsnitt i § 13 skal lyde:

Samferdselsdepartementet kan dispensere fra bestemmelsene foran dersom det er nødvendig for å ivareta tungtveiende allmenne hensyn av midlertidig karakter.

Noverande § 13 andre avsnitt vert nytt tredje avsnitt.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

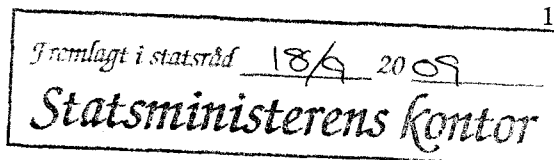
1. Med heimel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart §§ 7-5 til 7-7 vert § 6 fjerde avsnitt og § 13 i konsesjonen for Moss lufthavn, Rygge endra i samsvar med det framlegget som er lagt ved.
2. Det vert føydd til ei ny dispensasjonsføresegn i § 13. Myndet til å dispensere vert lagt til Samferdselsdepartementet.
3. Konsesjonen, med dei endringane som er nemnde ovanfor, gjeld i tråd med gjeldande konsesjon fram til 19. november 2014.
4. Vedtaket trer i kraft straks.

*Statsministerens kontor
Bifalt ved
kongelige resolusjon*

18. september 2009

i medkraft av statsråd Meltveit Klepp

Lina Frisak



Vedlegg

§ 6 fjerde avsnitt skal lyde (endringer i kursiv):

Det forutsettes at konsesjonshaverens drift av lufthavnen ikke går ut over forutsetningene som er lagt til grunn for konsesjonen mht. støysoner, reguleringsplan og dimensjonering av lufthavnens sivile terminal og trafikkanlegg. *Den sivile trafikken må ikke overstige 21.000 kommersielle flybevegelser i løpet av tolv måneder. Samferdselsdepartementet kan på et senere tidspunkt sette et tak på totalt antall flygninger som ikke går ut over de forutsetningene som er lagt til grunn for eksisterende støyberegninger. Heving av trafikktakene forutsetter at konsesjonen endres, jf. § 13. I så fall skal det foretas nye målinger og beregninger av støyforholdene rundt flyplassen, samt en ny vurdering av om endringen er forenlig med allmenne hensyn, jf. luftfartsloven § 7-6. Samferdselsdepartementet bestemmer om andre deler av konsesjonen, eller beslutninger fattet i medhold av konsesjonen, bør endres samtidig.*

Nytt andre avsnitt i § 13 skal lyde:

Samferdselsdepartementet kan dispensere fra bestemmelsene foran dersom det er nødvendig for å ivareta tungtveiende allmenne hensyn av midlertidig karakter.

Noverande § 13 andre avsnitt vert nytt tredje avsnitt.