



**DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Likelydande brev  
Sjå vedlagde liste

Dykkar ref

Vår ref  
12/436- MF

Dato  
02.07.2012

**Høyring - framlegg til nye føresegner om universell utforming av lufthamner og ombordstigningsløysingar**

---

*Samferdselsdepartementet gjer framlegg til nye føresegner om universell utforming av lufthamner og ombordstigningsløysingar. Føremålet er å presisere og konkretisere kva dei meir generelle krava i lov av 20. juni 2008 nr. 42 om forbod mot diskriminering på grunn av nedsett funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven) inneber for lufthamner. Føresegnene er tekne inn i forskrift til luftfartsloven.*

---

**1. Bakgrunn**

Rettane til funksjonshemma og rørslehemma flypassasjerar er i dag sikra gjennom forskrift 28. januar 2008 nr. 69 om funksjonshemmedes og bevegelsehemmedes rettigheter i forbindelse med lufttransport ("fbr-forskrifta"). Forskrifta gjennomfører òg forordning (EF) nr. 1107/2006 om rettane til funksjonshemma og rørslehemma personar når dei reiser med fly ("PRM-forordninga").

Dette regelverket gir passasjerane rettar overfor flyselskapa og krav på assistanse frå flyplasselskapet på sin veg gjennom flyplassterminalane. Men dette regelverket stiller ikkje krav til den fysiske utforminga av terminalbygga og ombordstigningsløysingane.

For ei tid tilbake blei det fremma ei klage til Likestillings- og diskrimineringsombodet (LDO) som følgje av at Avinor AS hadde vedteke å bygge ein ny pir på Sola lufthamn

---

Postadresse:  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Kontoradresse:  
Akersg. 59  
[www.regjeringen.no/sd](http://www.regjeringen.no/sd)

Telefon  
22 24 90 90 / «Soa\_Tlf»  
Org. nr.:  
972 417 904

«Soa\_Adr2»  
Telefaks:  
«Sbr\_Fax»

Saksbehandlar:  
«Sbr\_Navn»  
«Sbr\_Tlf»

utan at den vart bygd med passasjerbruer. Spørsmålet som blei stilt var om dette er i strid med lov om forbod mot diskriminering på grunn av nedsett funksjonsevne ("diskriminerings- og tilgjengelighetsloven") – og særleg § 9 om plikt til generell tilrettelegging (universell utforming).

Saka synte at lova i seg sjølv ikkje er tilstrekkelig klår til å sikre ein effektiv handheving. Ein generelt formulert målsetting må vegast opp mot dei vesentlege kostnadane ein flyplassoperatør kan få ved å måtte bygge passasjerbruer.

Den nemnde føresegna seier i tredje ledd at plikta til å sikre universell utforming av verksemdar retta mot ålmenta berre gjeld så langt den ikkje fører med seg uførehaldsmessige byrder for verksemda. I tillegg følgjer det av femte ledd i same paragraf at det ikkje reknast som ulovleg diskriminering dersom verksemda tilfredsstillar nærare krav sett i forskrift om innhaldet iplikten til universell utforming.

Samferdselsdepartementet oppretta etter dette eit prosjekt som har hatt til oppgåve å ta stilling til om det bør utformast ein forskrift som tar stilling til dei detaljerte krava som skal gjelde for luftfarten. Barne-, likestillings- og diskrimineringsdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet, Likestillings- og diskrimineringsombodet og Luftfartstilsynet har vore med i arbeidet. I tillegg vart det halde eit større høringsmøte om saka i regi av Samferdselsdepartementet.

## **2. Høringsfrist**

Eventuelle merknader til framlegget må vera mottekne av departementet ikkje seinare enn 2. oktober 2012.

## **3. Innhaldet i framlegget**

Framlegget tar som utgangspunkt at dei detaljerte krava til universell utforming for luftfarten bør gjevast i ein forskrift som er forankra i luftfartsloven. Departementet har òg komme til at det er best å gjere dette i form av nye føresegner som vert lagt til forforskrifta. I det vedlagte framlegget er dette gjort først og fremst i eit nytt kapittel 2 om "Universell utforming og krav til utstyr".

For å lette lesinga av forskrifta har departementet innarbeidd dei nye føresegnene i den samla forskrifta (konsolidert versjon) slik at lesaren lettare kan sjå kva for samanheng framlegget er ein del av (typisk krysstilvisingar til andre delar).

For ein meir utførleg utgreiing av dei ulike tekniske løysingane for ombordstiging som finns i dag vert det vist til rapporten "*Assistansetjenester og hjelpemidler ved norske lufthavner*" som er utarbeidd av Avinor, og som vil verte lagt ut på Samferdselsdepartementet si nettside saman med høringsbrevet.

Departementet har desse kommentarane til dei viktigaste endringsframlegga:

#### *Til § 4*

Paragrafen slår fast at dei som driv lufthamner har plikt til å sørge for universell utforming av den delen av verksemda ved eksisterande lufthamner som er retta mot allmenta. I dette ligger det ein tilvising til den tilsvarende avgrensinga i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 9 første ledd. Plikten gjeld berre så langt den ikkje førar med seg ein uføreholdsmessig byrde, jf. diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 9 tredje ledd.

Første ledd i paragrafen gjeld for eksisterande anlegg, medan andre ledd gjeld for nye anlegg. For nye anlegg viser forskrifta berre til teknisk forskrift til plan- og bygningsloven, og slår fast at det er denne forskrifta som også gjeld for lufthamnanlegg. Meininga er å få fram samspelet mellom dei to regelverka. Av §§ 6 – 8 går det nemlig fram at somme deler av teknisk forskrift til plan- og bygningsloven skal gjelde tilsvarende også for eksisterande bygg i kraft av den foreslåtte forskrifta. I desse tilfelle er det klart at det generelle kravet i § 4 første ledd er innfridd når teknisk forskrift er følgd, jf. tilvisinga i § 4 første ledd siste setning.

Frå regelen om at teknisk forskrift regulerer krava til nye anlegg gjeld det i følge framlegget til § 4 andre ledd siste setning eit unntak for krav til ombordstigingsløyningar. Det kan diskuterast om dette i det heile er eit unntak, fordi teknisk forskrift inneheld ikkje krav til passasjerbruer. Det er difor naudsynt med eit tillegg i dei særskilde luftfartsreglane. Sjå om detaljane i merknadane til § 9.

#### *Til § 5*

Paragrafen bør lesast saman med § 3 som har blitt endra sjølv om den ikkje står i kapittel 2. Framlegget legg opp til ei tilsynsordning, og at Luftfartstilsynet skal vere ansvarleg for ordninga.

Som grunnlag for tilsynet følgjer det av § 5 første ledd at den som driv lufthamn kvart tredje år skal lage ein statusrapport som gjer grei for om krava i forskrifta er innfridd. Dersom krava ikkje er innfridde skal han og lage ein plan for utbetring av manglane.

Av § 5 andre ledd følgjer det at organisasjonar som representerar funksjonshemma eller bevegelseshemma skal trekkjast inn i arbeidet med utarbeidinga av både statusrapport og utbettringsplanen.

Etter at statusrapporten, og eventuelt utbettringsplanen, er ferdigstilt av den som driv lufthamna skal han sendast til Luftfartstilsynet. Tilsynet tek stilling til

- om statusrapporten inneheld ein fullstendig utgreiing
- kva for utbetringstiltak som må gjennomførast, og når
- kva for ombordstigingsløyningar lufthamna må ha, og
- korleis ombordstigingsløyninga skal verte nytta.

Eit slikt tilsynsregime bryt eit stykke på veg med dei kontrollordningane ein har etter lova om diskriminering og tilgjengelighet. Den føreslåtte ordninga inneber ei generell ordning med førehandskontroll i staden for etterhandskontroll. Luftfartstilsynet vil føre kontroll med alle som driv lufthamner. Alle prosessar etter § 5 vil munne ut i eit vedtak som anten seier at alt er i orden eller slår fast kva som må utbetrast og når.

Meininga er at den avgjerda Luftfartstilsynet tek skal vere siste ord i saka, jf. diskriminerings- og tilgjengelighetslova § 9 femte ledd. Ein oversikt over oppgåvefordelinga mellom dei kompetante organa blir då slik:

- a) Dei einskilde kommunane kontrollerar at krava i teknisk forskrift til plan- og bygningsloven vert respektert for så vidt gjeld nye bygg.
- b) Luftfartstilsynet kontrollerer at dei krava som (berre) følgjer av høyringsframlegget vert respektert.
- c) Tilsynsorgana etter § 16 i diskriminering- og tilgjengelighetsloven kontrollerer at dei krava som følgjer av den lova, og som ikkje er omfatta av meir spesielle krav som nemnd i bokstav a eller b, vert respektert.

Se òg i merknadane til § 20 om den einskilde passasjerens rettar.

Departementet meiner at ein ved hjelp av ein detaljert gjennomgang av kvar enkelt lufthamn, kombinert med eit vedtak som utfyller dei generelle krava i regelverket, unngår dei problema som følgjer av dei generelt formulerte krava til universell utforming i diskriminerings- og tilgjengelighetslova.

Det følgjer ikkje av ordlyden i forskriftsteksten, men dei statusrapportane og utbetningsplanane som vert sendt til Luftfartstilsynet etter § 5 tredje ledd er berre for framlegg å rekne. Dokumenta vert ikkje endelige før Luftfartstilsynet har tatt si avgjerd. Det endelige vedtaket kan påklagast etter forvaltningslova på vanleg vis. Sjå § 20 kor det er skrive noko om framlegget samanlikna med den gjeldande forskrifta.

#### *Til §§ 6, 7 og 8*

Som nemnt i merknadane til § 4 er føremålet med desse paragrafane å utvide enkelte delar av teknisk forskrift til plan- og bygningsloven til òg å gjelde for eksisterande lufthamnanlegg.

Det er verd å merke seg at departementet har vurdert å ta med fleire andre reglar som ikkje er med i det endelege framlegget.

- a) Det er ikkje teke med særlege reglar om securitykontroll. Tanken har vært at reglene i § 18 i forskrift 1. mars 2011 nr. 214 om forebyggelse av anslag mot sikkerheten i luftfarten mv. (securityforskrifta) langt på veg fangar opp dei same problemstillingane. Det er ikkje teke med krav til bredda på scannarane fordi marknaden for scannere er internasjonal, fordi det har vist seg tilstrekkelig

krevjande å verte samde internasjonalt om den grunnleggjande teknologien i scannarane og fordi dei nemnde reglane i securityforskrifta allereie har reglar om handsøk (som er alternativet når ein person ikkje nyttar scanneren).

- b) Det er ikkje teke med krav til parkeringsautomatar. Tanken er at desse reglane bør løysast i meir generelle reglar om parkeringsverksemd. Samferdselsdepartementet arbeidar for tida med eit høyringsframlegg om slik verksemd. Høyringsinstansane vert oppfordra til å gje merknader til dette framlegge særskild.
- c) Det er heller ikkje teke med krav til andre automatar fordi det er venta at Fornyings-, administrasjons- og kyrkjedepartementet vil gjere framlegg til ein meir generell forskrift om krav til universell utforming av IKT-løysingar i tråd med § 11 i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven. Dette vil truleg òg gjelde for automatar som vert nytta i samferdselssektoren. Departementet meiner det er naturleg at krav til funksjonalitet for automatar bør vere generelle, og ikkje spesielle for luftfartssektoren.

#### *Til § 9*

Paragrafen gjeld *standarden* på ombordstigingsutstyret, i motsetning til § 10, som gjeld *bruken* av utstyret.

*Første ledd* slår fast eit grunnprinsipp om at dei som driv lufthamn som hovudregel ikkje skal ha plikt til å bygge passasjerbruer ved eksisterande lufthavnanlegg.

Dette utgangspunktet blir modifisert i *andre ledd* der det vert slått fast at det kan stillast krav om bygging av passasjerbruer – ikkje berre ved bygging av nye lufthamner – men òg ved endring av eksisterande. Av § 4 andre ledd følgjer det at handsaminga av slike saker skjer som eit ledd i konsesjonshandsaminga. Alle som bygger ei ny lufthamn må ha konsesjon. For endringar av eksisterande anlegg følgjer det av forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplassar § 16 andre ledd at Luftfartstilsynet skal varslast om alle fysiske endringar av landingsplassar i god tid før endringa vert gjort.

Ved Luftfartstilsynet si vurdering av om konsesjonshandsaming er påkravd vil omsyna bak reglane om universell utforming inngå som eitt av fleire moment. Som det går fram av framlegget vil dei omsyna som er nemnt i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 9 og i konsesjonsføresegnene i luftfartslova §§ 7-6 og 7-7 vere sentrale.

Med dette systemet oppnår ein to former for avklaring: For det første vert det tatt stilling til kva dei generelle krava i diskriminerings- og tilgjengelighetsloven inneber i det enkelte tilfellet i form av eit utfyllande og rettsleg bindande (konsesjons-)vedtak. Dernest er det tatt inn føringar for det konsesjonsskjønnet Luftfartstilsynet utviser (i ein

del saker vil det nok vere Samferdselsdepartementet som avgjer desse spørsmåla allereie i første instans) i framlegget til § 9 andre ledd siste punktum.

Det skal leggjast særleg vekt på kva for passasjertal lufthamna får etter endringa (eit uttrykk for omsetninga) og kva for auke i passasjertalet endringa eventuelt førar med seg. Tanken er at den vurderinga av rimeleg samhøve som går fram av diskriminerings- og tilgjengelighetsloven § 9 tredje ledd vert konkretisert noko ved at det vert framheva som særleg viktig i kva for grad ombygginga gir lufthamnselskapet evne til å finansiera passasjerbruer og kva for fly som vil bli nytta på lufthamna. Det er rimeleg, ut i frå dei omsyna som ligg bak Grunnlova si § 97 (forbodet mot tilbakeverkande lover), at den som har fått ein konsesjon må kunne innstilla seg på at han ikkje vert stilt i en vesentleg dårlegare økonomisk posisjon etter ei ombygging enn han var før ombygginga. Det inneber ikkje at Grunnlova si § 97 vert sett på som eit absolutt hinder – konsesjonshavaren kan alltid skrinleggja heile ombyggingsprosjektet – men vurderingskriteria vil likne.

*Tredje ledd* i § 9 gjeld for dei lufthamnene der det ikkje er stilt krav om passasjerbruer, dersom dei òg har meir enn 100 000 passasjerar om året. Har dei ikkje eit slik passasjertal gjeld berre krava om bærestol i *siste ledd*.

Lufthamner som er omfatta av kravet i tredje ledd skal ha anten trinnlaus rampe eller teknisk løfteordning. Føresegna tar ikkje stilling til når kvar av dei to alternativa skal velgast, men av systemet i § 5 følgjer det at Luftfartstilsynet tar endelig stilling til spørsmålet ved si godkjenning av statusrapport eller utbetningsplan.

I skjønnnet til Luftfartstilsynet skal det leggjast vekt på kva for tekniske løysingar som finst til einkvar tid. Tanken er at ein på det viset kan fange opp utviklingsomsyna bak den aktivitetsplikta som er omtalt i § 9 første ledd i diskriminerings- og tilgjengelighetslova. Men nokon kontinuerlig aktivitetsplikt er det ikkje snakk om så lenge ein legg opp til at det er tilstrekkeleg å etterleve dei krava Luftfartstilsynet fastsett i medhald av § 5 tredje ledd.

På departementet sine nettsider er det, i tilknytning til høringsnotatet, lagt ut ein brosjyre som gir ein god oversikt over nokre av dei alternativa som finst i dag. På same måte som etter andre ledd (passasjerbruer) skal det leggjast vekt på kva som er rimeleg å krevje. Forskrifta lister opp nokre av dei omsyna som det skal leggjast vekt på i denne vurderinga: Dei reint økonomiske kostnadane, kor stor den tekniske utviklinga har vore sidan det eksisterande utstyret på lufthamna vart skaffa og i kva grad ein ny løysing vil bidra til ein universell utforming.

Det er verd å merke seg at tidsintervallet på tre år for dei gjennomgangane som er omtalt i § 5 gjer at dei som driv lufthamner kan innrette seg på at det ikkje kjem nye krav oftare enn kvart tredje år. Dei vedtaka som er gjort av Luftfartstilsynet bind òg

tilsynet sjølv. Motsett inneber vurderingskriteria ovanfor at det ikkje er nokon automatikk i at utstyr skal oppgraderast kvart tredje år.

*Siste ledd* stiller som nemnt krav om at alle lufthammer skal ha berestolar som gjør det mogleg å bere passasjerar på ein trygg og verdig måte. Det er viktig å understreke at bruk av berestol eir meint å vere ein klar unntaksregel, men eit fullstendig regelverk må også ha føresegner for desse tilfella. Se om bruken i merknadane til § 10 andre og tredje ledd.

#### *Til § 10*

Paragrafen gjeld *bruken* av det utstyret som det følgjer av § 9 at lufthamnene skal ha.

*Første ledd* gjeld bruken av passasjerbruer. Føresegna slår fast at lufthamnene plikter å bruke ein gate med passasjerbru dersom lufthamna har ein eller fleire slike bruer og ein eller fleire funksjonshemma eller rørslehemma personar skal om bord eller av eit fly. I andre setning vert det presisert at denne plikta ikkje skal vike sjølv om det er mangel på bruer. Stilisert: Dersom det kjem to fly – eit med rørslehemma og eit utan rørslehemma om bord – og lufthamna berre har ein gate med passasjerbru, da plikter den som driv lufthamna å gi det første flyet prioritet ved gaten med passasjerbru sjølv om andre omstende kanskje kunne trekke i retning av ei anna løysing (typisk talet på passasjerar). Slik og ved avgang.

Av tredje setning i første ledd følgjer det at hovudregelen ikkje gjeld vilkårslaut dersom behovet vert meldt seinare enn 48 timer før avreise eller inngang (ankomst). Denne føresegna bygger på den veginga av interesser som ligg til grunn for artikkel 7 nr. 1 i PRM-forordninga, der den vilkårslause retten til assistanse er knytt til en liknande 48-timers-regel.

*Andre ledd* gjeld bruken av utstyr som nemnt i § 9 tredje ledd. I røynda er det andre ledd som avgjer når bering er akseptabelt. Tredje ledd berre viser til andre ledd. Regelen er at bering berre kan brukast når passasjerbru ikkje er tilgjengelig og bruk av trinlaus rampe eller teknisk løfteordning

- a) ikkje er fysisk mogleg å bruke
- b) ikkje passer til å bruke den til den aktuelle flytypen, eller
- c) ikkje er mogleg fordi det ikkje lar seg gjere å parkera på ein måte som gjer det mogleg å bruke ordninga, og dette kan dokumenterast.

Departementet legg opp til at det vil bli gjort ein meir grundig vurdering av kva dette inneber på den enkelte lufthamn i dei rapportane og plandokumenta som er kravd i § 5. Departementet har ikkje tilstrekkeleg kunnskap til å gi detaljerte føringar for detaljeringsgraden i desse dokumenta, men legg til grunn at det bør utviklast retningslinjer for Luftfartstilsynet sin praksis (i form av uformell instruks frå

Samferdselsdepartementet til Luftfartstilsynet eller ved tillegg til forskrifta) når ein har fått erfaring med bruken av reglane.

*Tredje ledd* inneber at bering berre er tillete når ingen av dei andre løysingane er moglege å bruke.

#### *Til § 11*

Denne paragrafen er i hovudsak ei vidareføring av utstyrskrava i den gjeldande fbr-forskrifta si § 5. De delane som ikkje er tekne med er i staden innarbeida i framlegget til §§ 9 og 10.

I første ledd er det foreslått å gjere krava til rullestoler noko meir generelle (dette er ikkje krav til universell utforming). Grunnen er at erfaring viser at dei eksisterande og teknisk prega krava gjer det vanskeleg eller umogleg å ta i bruk nye produkt etter som dei vert utvikla. Konkretiseringa av kva som er tillatne produkt vil uansett bli tekne som ledd i sakshandsaminga etter § 5.

#### *Til kapittel 3 om assistanse*

Det meste av kapittelet blir behalde. Tanken er at krava til assistansetenester skal gjelde fullt ut ved sidan av krava til universell utforming – som altså gjeld den *fysiske utforminga* av lufthamnene.

#### *Til § 20*

Paragrafen er ikkje ny, og den viktigaste endringa er allereie omtalt i merknadane til § 5.

Med det handhevingssystemet det vert lagt opp til i §§ 3 og 5 vert det nye kapittel 2 i forskrifta først og fremst eit forvaltningsrettelig regelverk som stiller krav til korleis Luftfartstilsynet skal kontrollere at flyplassane vert drivne i tråd med regelverket.

Den einskilde passasjerer som meiner at reglane ikkje er følgd må ta saka opp med Luftfartstilsynet, men har som utgangspunkt ikkje individuelle rettar i kraft av framlegget. Departementet legg til grunn at det ikkje er naturleg at ein einskild passasjer skal ha egne rettar som bygger på kapittel 2 i forskrifta. Ein annen ting er det at ein organisasjon kan representere de funksjons- eller rørslehemma som gruppe overfører Luftfartstilsynet.

Diskriminerings- og tilgjengelighetslova sjølv har eit liknande system, men etter denne kan einskildpersonar ta ei sak til domstolane med krav om oppreising i medhald av § 17 i den lova. Der ein person klager til dei organa som handhever diskriminerings- og tilgjengelighetslova vil dei organa som er nemnd i § 16 i den lova måtte anvende § 9 i lova – derunder femte ledd. Samferdselsdepartementet legg til grunn at handhevingsorganane etter § 16 då vil måtte undersøke om den som driv lufthamna har respektert dei



krava som følgjer av framlegget til forskrift og moglege utfyllande vedtak gjort i medhald av § 5 tredje ledd i denne.

Dersom det ikkje ligg føre brot på desse pliktane må det leggast til grunn at det heller ikkje ligg føre eit brot på diskriminerings- og tilgjengelighetslova. Ligg det føre brot på framlegget kan ein tenke seg handheving i to spor – både etter luftfartslova og etter diskriminerings- og tilgjengelighetslova. Pålegg om rettinga av ei ordning, kombinert med trussel om tvangsmulkt, vil frå sommaren 2012 vere mogleg etter luftfartsloven, på same måte som etter § 16 i diskriminerings- og tilgjengelighetslova. Føresetnaden er at Stortinget vedtek framlegget til ny § 13a-4 i luftfartslova i Prop 83 L (2011-2012).

#### *Til § 22*

Framlegget vil ha økonomiske verknader for dei som driv lufthamn, og det er rimeleg at dei får tid til å innrette seg etter krava. Departementet legg opp til at forskrifta trer i kraft straks, men at det vert gitt overgangsreglar.

Det skal ikkje vere krav om å utarbeide statusrapport som nemnt i § 5 første ledd før ved utgangen av 2013.

Dersom framlegget gjer det naudsynt med investeringar for å følgje krava til ombordstigningsløyningar etter § 9 skal dei ikkje kunne krevjast gjennomførde før det har gått tre år etter at utbetningsplan etter § 5 er fastsett.

Dersom investeringar er naudsynte fordi det vert fastsett krav i konsesjon (sjå § 4 andre ledd og § 9) vil fristen for gjennomføringa av investeringa bli fastsett i konsesjonen.

Alle andre investeringar enn dei som er nemnt ovanfor kan krevjast gjennomført når som helst.

#### **4. Økonomiske og administrative verknader**

##### *For lufthamnene*

Krav om passasjerbruer følgjer ikkje direkte av forskrifta, men vil i staden følgje av konsesjonsvedtak. Utredninga av dei økonomiske konsekvensane av å stille krav om passasjerbruer vil måtte utredast som ein del av konsesjonssaka. Herunder må det også leggast vekt på dei inntektene det konsesjonspliktige tiltaket vil gi.

Det er ikkje venta større kostnadar for å oppfylle krava i byggt teknisk forskrift når disse skal anvendes på eksisterande terminalbygningar.

Dei nye krava til ombordstigningsløyningar vil kunne påføre lufthamner som ikkje har riktig utstyr i dag visse kostnadar, særleg til innkjøp av tekniske løyningar. Dessutan vil utstyr ha driftsutgifter knytt til vedlikehald:

For små lufthamner (totalt 29 Avinor-lufthamner + dei ikkje-statlege) vil samla kostnadar til kjøp av bereutstyr (stoler) kunne bli på om lag 2-300 000 kr over ein femårs-periode.

Regionale lufthamner (13 Avinor-lufthamner + Torp/Rygge) vil som følgje av forskrifta bli påført kostnadar for anskaffing av løftemekanismar som kostar frå ca. kr 500 000 til 2 millionar kr per stk. Total kostnad vert anslått til mellom 5 og 10 mill. kr sprett over ein fem års-periode.

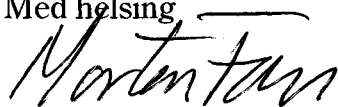
Store lufthamner (Sola, Flesland og Værnes) og Oslo lufthamn får ingen ekstra kostnadar av betydning som følgje av forskrifta. Dette har samband med at desse lufthamnene enten allereie har eller uansett vil skaffe seg slikt utstyr.

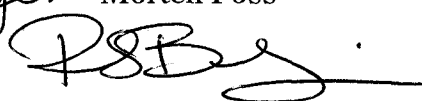
#### *For Luftfartstilsynet*

Luftfartstilsynet vil få auka tilsynsansvar. Særleg viktig er rolla som kontrollør av dei statusrapportane som er omhandla i § 5 og som vedtaksstyresmakt for dei utbetningsplanane som er nemnt i same paragraf. Det auka ansvaret vil venteleg kunne handterast innanfor dagens kostnadsramme. Samstundes må det understrekast at omfanget av Luftfartstilsynets oppgåver vil verte påverka av i kva grad lufthamnene seier seg samde i dei vurderingane tilsynet legg til grunn, og i det ligg det ein usikkerheit om dei økonomiske verknadane.

Sjølv om kostnadane for Luftfartstilsynet skulle auke dreier det seg om tenester som skal dekkast av gebyr. Derfor er det uansett ikkje grunn til å tru at forskrifta vil føre til auka utgifter over statsbudsjettet.

Med helsing

for   
Øyvind Ek e.f.

for Morten Foss  


Vedlegg: Utkast til forskrift

## Liste over høyringsinstansar:

Airlift AS  
Arbeids- og inkluderingsdepartementet  
Avinor AS  
Barne- og likestillingsdepartementet  
BARIN – c/o Scandinavian Airlines Norge AS  
BenAir AS  
Bristow Norway AS  
British Airways  
CHC Helikopter Service AS  
Danish Air Transport  
Deltasenteret - Sosial- og helsedirektoratet  
European Helicopter Center AS  
Finansdepartementet  
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO)  
Hesnes Air AS  
Ikaros ANS  
Justisdepartementet  
Handels- og Servicenæringens hovedorganisjon  
Konkurransetilsynet  
Landsorganisasjonen i Norge (LO)  
Likestillings- og diskrimineringsombudet

Luftfartstilsynet  
Lufttransport AS  
Norges blindforbund  
Norsk handicapforbund  
North Flying AS  
NHO  
NHO-luftfart  
Norsk flygelederforening  
Norsk luftsportsforening  
Norsk flyoperatør forbund  
Norsk Luftambulans AS  
Norwegian Air Shuttle ASA  
Notodden lufthavn AS  
Oslo lufthavn, Gardermoen  
Rygge sivile lufthavn AS  
Rørosfly Tor W. Sandnes  
Sandefjord lufthavn, Torp  
Scandinavian Airlines Norge AS  
Skien lufthavn, Geiteryggen  
Statens råd for funksjonshemmede  
Sterling European Airlines  
Sun Air of Scandinavia  
Sundt Air AS  
Sunnhordland Lufthavn AS  
Toll- og avgiftsdirektoratet  
Utenriksdepartementet