

Notat

Saksbehandler

Nina Tøgersen Allstrin

Dato

03.11.2025

Referanse

22/16761-14

Høring – Informasjon om og gjennomføring av ny forordning om Det felles europeiske luftrommet i norsk rett

1. Gjennomføring av høringen

Luftfartstilsynet sender på høring endring av forskrift om etablering og gjennomføring av Det felles europeiske luftrom, i forbindelse med at ny forordning (EU) 2024/2803 om gjennomføringen av Det felles europeiske luftrommet (Single European Sky - SES) skal gjennomføres i norsk rett.

Gjennomføring av forordningen i norsk rett medfører at de gamle SES-forordningene gradvis skal oppheves.

I den nye SES-forordningen gjøres det også noen endringer i forordning (EU) 2018/1139 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå, som er gjennomført i norsk rett i forskrift 27. juni 2024 nr. 1381 (EASA-forskriften). Gjennomføringen av den nye SES-forordningen i norsk rett innebærer dermed også at gjennomføringsbestemmelsen i EASA-forskriften må oppdateres i henhold til disse endringene.

Kommentarer til høringen kan sendes til Luftfartstilsynet på e-post postmottak@caa.no, og merkes med saksnummer 22/16761.

Vi ber om innspill senest 8. februar 2026.

Spørsmål til saken kan rettes til saksbehandler Nina Tøgersen Allstrin på e-post postmottak@caa.no.

2. Bakgrunn

Forordning (EU) 2024/2803 om gjennomføringen av det felles europeiske luftrommet (Single European Sky, SES II+) ble vedtatt 23. oktober 2024, og gjort gjeldende i EU fra og med 1. desember 2024. Forordningen er planlagt tatt inn i EØS-avtalen, og gjennomført i norsk rett gjennom en endring av forskrift om etablering og gjennomføring av det felles europeiske luftrom av 19. desember 2014 nr. 1846.

Den eldre lovgivningen om Single European Sky ble vedtatt i 2004 (SES I) og endret i 2009 (SES II), og besto av fire separate forordninger – (EF) 549/2004, (EF) 550/2004, (EF) 551/2004 og (EF) 552/2004. (EF) 552/2004 ble opphevet i 2018. De resterende tre forordningene ble opphevet ved vedtakelsen av SES II+, og skal gradvis oppheves også i norsk rett ved gjennomføringen av den nye forordningen.

Regelverket om det felles europeiske luftrommet har som overordnet mål å sikre en mer effektiv, sikker og bærekraftig organisering og styring av flysikringstjenester i Europa. Med den nye forordningen ønsker man å etablere en modernisert og styrket ramme for det felles europeiske luftrommet.

Regelverket er ment å legge til rette for:

- integrert forvaltning av europeisk luftrom på tvers av landegrenser i tråd med ICAO-prinsipper,
- felles standarder og krav til flysikringstjenester,
- styrket ytelsesstyring gjennom krav til effektivitet, miljø og kapasitet,
- fremme økt digitalisering og ny teknologi i flysikringstjenestene,
- redusert miljøpåvirkning gjennom mer direkte flyruter og optimalisert luftromsbruk.

3. Om innholdet i forordning 2024/2803

Innledning

Forordning (EU) 2024/2803 er delt inn i følgende seks kapitler: I Generelle bestemmelser, II Nasjonale tilsynsmyndigheter, III Tjenesteyting, IV Nettverksstyring, V Luftrom, interoperabilitet og teknologisk innovasjon og VI Avsluttende bestemmelser.

Den nye forordningen har som konkret målsetting:

- å forbedre sikkerhetsstandarder i lufttrafikken,
- å bidra til en bærekraftig utvikling av lufttrafikksystemet
- en generell forbedring av ytelsene for lufttrafikkstyring og luftfartstjenester

Forordningen berører ikke medlemsstatenes suverenitet over eget luftrom, og omfatter ikke militære operasjoner og militær treningsflyging.

Statene står fritt til å bestemme hvorvidt de ønsker å fortsette samarbeid og koordinering med andre stater innenfor allerede etablerte "funksjonelle luftromsblokker". Etableringen av disse var et krav under tidligere lovgivning. Statene kan for eksempel utarbeide felles ytelsesplaner. Norge har inngått avtale som etablerer et samarbeid mellom Finland, Estland, Latvia og Norge (North European Functional Airspace Block (NEFAB). Det er ikke tatt stilling til i hvilket omfang denne avtalen skal videreføres.

Nasjonale myndigheter

Innenfor EUs luftfartslovgivning er det et skille mellom myndighetsoppgaver under forordning (EU) 2018/1139 (EASA-forordningen) og lovgivningen for Det felles europeiske luftrommet (Single European Sky). De nasjonale luftfartsmyndighetene under EASA omtales som "National Competent Authorities" (NCA) og har oppgaver knyttet til generell flysikkerhet (aviation safety). Myndighetene under Single European Sky-regelverket refereres til som "National Supervisory Authorities" (NSA) og har i henhold til forordningen konkrete oppgaver knyttet til økonomiske og konkurransemessige forhold - og potensielt nasjonale forsvars- og sikkerhetskrav hvis besluttet. Det er ingenting i veien for at forvaltningsoppgavene under EASA-forordningen og SES-forordningen samles under samme nasjonale myndighet.

Medlemsstatene utpeker selv det forvaltningsorganet som skal ivareta NSA-oppgavene. Disse oppgavene kan også fordeles på flere organer. Det er en forutsetning at avgjørelser som treffes av NSA skal skje på en upartisk, uavhengig og transparent måte.

Det er krav til administrativ og juridisk uavhengighet mellom NSA og flysikringstjenesteyter (for eksempel Avinor Flysikring AS), jf. artikkel 4, punkt 3 og 4. Den norske modellen anses fullt i overensstemmelse med disse kravene.

NSA skal ha følgende oppgaver:

- vurdere og føre tilsyn knyttet til kravene om finansiell robusthet, ansvar, forsikringsdekning, eierforhold og organisasjonsstruktur. Disse kravene er nedfelt i forordning (EU) 2018/1139 vedlegg VIII punkt 7, og eventuelt nye implementeringsrettsakter som blir gitt med hjemmel i artikkel 43 i forordningen. Denne oppgaven er ny og tatt inn i basisforordningen i forbindelse med at forordning (EU) 2024/2803 ble vedtatt. Selv om disse kravene er definert i forordning (EU) 2018/1139, som i hovedsak beskriver oppgavene til NCA, er det uttrykkelig fastsatt at forvaltningsoppgavene knyttet til disse kravene skal ivaretas av NSA.
- kontrollere at tjenesteutøverne overholder og oppfyller nasjonale sikkerhets- og forsvarskrav (Denne oppgaven kan tillegges en annen myndighet)
- bidra til korrekt bruk av reglene om konkurranseutsetting
- vurdere og fastsette priser for tjenesteytingen Common Information Services (CIS)
- overvåke gjennomføringen av bestemmelsene knyttet til ytelses- og avgiftsforordningene
- føre tilsyn med at flysikringstjenesteyternes regnskaper tilfredsstiller reglene om transparens

NSA kan dersom det er nødvendig etter gjennomført tilsyn i henhold til artikkel 5 punkt 1 a, rette en henstilling til NCA om endringer, begrensninger, suspensjon eller tilbakekallelse av sertifikater knyttet til overholdelse av krav inntatt i forordning (EU) 2018/1139 vedlegg VIII punkt 7. Dette sikrer at myndighetsutøvelsen under forordning (EU) 2018/1139 blir ivaretatt av NCA. I Norge, der både NSA og NCA er lagt til Luftfartstilsynet, vil ikke dette skape noen utfordringer.

NSA skal ha ansvar for utarbeidelse av utkast til nasjonale ytelsesplaner når det gjelder flysikringstjenestene, både for underveis og terminal flysikringstjeneste. Se nærmere beskrivelse av ytelsesstyring og ytelsesplaner under punktet "tjenesteyting". NSA utarbeider et forslag i forkant av ny referanseperiode i nært samarbeid med utpekte tjenesteytere. NSA kan kreve at tjenesteyteren leverer sine "inputs" i form av et utkast til ferdig plan, ref. artikkel 23 nr. 2 andre ledd. I arbeidet med planutkast skal NSA også konsultere lufttomsbrukerne, militære myndigheter, lufthavnoperatører, lufthavnskoordinatorer og NCA. Forslaget til ytelsesplan skal stadfestes av Samferdselsdepartementet før det formelt oversendes EU-kommisjonen (EFTA Surveillance Authority (ESA) for Norge) for en samsvarsvurdering mot vedtatte felleseuropeiske ytelsesmål. EU-kommisjonen/ ESA fattet endelig beslutning om godkjenning av ytelsesplanen.

Tidligere "Performance Review Body" (PRB) videreføres i prinsippet under nytt navn - "Performance Review Board" (PRB) og bistår Kommisjonen i den konkrete samsvarsvurderingen. I forbindelse med innlemmelse i EØS-avtalen foreslås det en tilpasningstekst som presiserer at PRB også skal ivareta denne rollen for ESA, jf. forordningens artikkel 13 nr. 2.

Tjenesteyting

Det slås fast at NSA, i det land hvor det søkes om et tjenesteytersertifikat, skal kontrollere at søker oppfyller kravene vedrørende finansiell robusthet, forsikringsdekning, organisasjonsstruktur og eierforhold (minst 50% skal eies av fysiske eller juridiske personer i EU/EØS), samt at det også er dette lands NSA som skal føre det løpende tilsyn med at disse kravene er oppfylt (med mindre også disse oppgavene er lagt til NCA).

Det innføres et krav om at også eierskap til virksomheter som yter CNS, AIS, ADS, MET og terminal lufttrafikkjeneste (ATS), etter en anskaffelsesprosess, skal være eid minst 50% av fysiske eller juridiske personer i EU (EØS). Dette henger sammen med markedsåpningen for disse tjenestene. Kravet tilsvarer det som gjelder for europeiske flyselskap.

Det er fortsatt det enkelte lands ansvar å utpeke alle ytere av lufttrafikkjenester (ATS). Dette gjelder både for underveis og terminal, og gjøres i Norge av Samferdselsdepartementet. Flyplassoperatørene får imidlertid større mulighet til selv å avgjøre en eventuell konkurranseutsettelse innenfor terminal (forut for utpeking). I den forbindelse kan det besluttet at også tjenesteytingen for inn- og utflyging (ATS) skal inngå i konkurranseutsettelsen.

Muligheten i dagens regelverk for at også leverandører av MET-tjenester kan utpekes uten forutgående konkurranse, videreføres.

Utpekte lufttrafikkjenesteytere kan selv beslutte å konkurranseutsette CNS-, AIS-, ADS- og MET-tjenester (med mindre MET er direkte utpekt av myndighetene i medhold av artikkel 10). Forutsetningen er riktignok at lufthavnoperatørene kan dokumentere at dette gir bedre service til luftromsbrukerne.

Tjenester som tilbys og handles på markedsmessige betingelser (konkurranse) skal ikke omfattes av ytelsesplanen.

Det er tatt inn en bestemmelse (artikkel 12) som stiller nærmere krav til yting av «Common Information Services» (CIS). CIS utgjør en sentral funksjon i U-space-konseptet (se EØS-notat tilknyttet forordning (EU) 2021/664), som omhandler automatisert trafikkstyring av droner i dedikert luftrom (U-space-luftrom). CIS vil utgjøre en form for grunndatabase for U-space, og kan leveres enten fra en utpekt CIS-tjenesteyter (CISP), eller som en desentralisert løsning. Dersom CIS leveres fra en CISP, fastsetter artikkel 12 at prisen skal baseres på et maks selvkost-prinsipp, dog med aksept for et tillegg som skal dekke en "passende avkastning". Medlemsstatene tillates å tilleggsfinansiere. Dette er i hovedsak samme modell som i dag gjelder for flysikringstjenestene. NSA skal vurdere og godkjenne prisen på CIS. Artikkel 12 stiller også krav om at de data som flysikringstjenesteytere må overføre til CIS, skal tilbys basert på kostnaden ved å fremskaffe og levere dataene.

PRB videreføres som et uavhengig, rådgivende organ i forbindelse med ytelsesstyringen. Det har nå blitt omdøpt til "Performance Review Board" for å gjøre det enn enda tydeligere at det bare har en rådgivende funksjon. Et eget formalisert samarbeidsråd for medlemsstatenes NSA blir også etablert og vil ha et nært samarbeid med PRB. PRB og samarbeidsrådet skal ha et felles sekretariat og finansieres over EU-budsjettet.

PRB har i praksis også fungert som rådgivende organ for ESA når det gjelder ytelsesstyringen. Det legges til grunn at det Performance Review Board vil videreføre denne praksisen. En presisering foreslås tatt inn som tilpasningstekst i EØS-beslutningen, i forbindelse med at forordningen tas inn i EØS-avtalen.

Prinsippene for ytelsesstyring videreføres for flysikringstjenesteytere (ANSPs) og Network Manager (NM). Flysikringstjenestene tilknyttet lufthavner som har mindre enn 80 000 IFR flybevegelser er i utgangspunktet unntatt fra reglene om ytelsesstyring. Ifølge tall fra Avinor var det i 2024 bare Oslo og Bergen lufthavn som kom over 80 000 flybevegelser i Norge, men Norge har likevel valgt å inkludere de fire største lufthavnene (Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger) under ytelsesstyringen.

Det legges opp til referanseperioder som skal vare minst 3 år og ikke mer enn 5 år. Gjeldende referanseperiode under det eksisterende regelverket er fastsatt for fem år, fra 2025-2029.

Ytelsesområdene i den nye forordningen er:

- klima og miljø
- kapasitet
- kostnadseffektivitet

Det er her verdt å merke seg at safety ikke lenger er et eget ytelsesområde. Det er lagt til grunn at sikkerhetsaspektet er godt nok ivaretatt gjennom EASA-forordningen.

For hver referanseperiode skal det fastsettes EU-dekkende ytelsesmål innenfor alle ytelsesområdene for tjenesteytingen for underveistjenesten. EU-kommisjonen fastsetter disse målene i henhold til gitte prosedyrer som forutsetter enighet med flertallet av medlemsstatene. Medlemsstatene vedtar selv ytelsesmål for terminal flysikringstjeneste (tårn og innflyging) for ytelsesområdene kostnadseffektivitet og kapasitet. Det nye regimet skal anvendes fra og med den femte referanseperioden (fra 2030).

De enkelte medlemsstaters ytelsesplaner skal for hver referanseperiode angi bindende ytelsesmål innenfor alle ytelsesområdene for flysikringstjenestene underveis. Disse skal bidra til oppnåelse av de EU-fastsatte ytelsesmålene. Det er fastsatt en rekke regler for hvilke data som skal legges til grunn ved utarbeidelse av planer, samt hvilke særlige nasjonale forhold, og uventede omstendigheter, som kan vektlegges i planarbeidet. Ytelsesplanen skal også angi bindende ytelsesmål for terminal flysikringstjeneste innenfor rammen som den enkelte stat har besluttet med angivelse av mål for kostnadseffektivitet og kapasitet.

Ytelsesplanene godkjennes av EU-kommisjonen (for Norge ESA) i henhold til prosedyrer som krever stor grad av enighet mellom medlemsstatene. Dette er likt med dagens regime. Når det gjelder flysikringstjenestene for terminal, vil det i hovedsak være reglene om kostnadsfordeling og grensesnittet mot flysikringstjenestene underveis som vil være gjenstand for evaluering. EU-kommisjonen godkjenner også ytelsesplanene til Network Manager.

Det er gitt detaljerte regler for hvordan tilsynet med ytelsesplanen skal gjøres. NSA vil ha hovedansvaret for tilsynet med at målene i planen nås. Forordningen gir en åpning for endring av mål og planer dersom det inntreffer situasjoner i referanseperioden som var vanskelig å forutse før planen ble vedtatt.

Forordningen pålegger EU-kommisjonen å vedta detaljert regelverk knyttet til prosedyrer for gjennomføring av ytelsesstyringen; for eksempel godkjenningsprosedyrer, generelle prinsipper for fordeling av felles omkostninger mellom tjenesteyting underveis og for terminal, incitamentsordninger, tidsplaner m.fl. Det forventes at dette er regelverk som vil bli utarbeidet i forkant av neste referanseperiode (RP 5).

Når det gjelder avgiftsregelverket videreføres prinsippet om at kostnadene knyttet til flysikringstjenester for underveis og for terminal, skal bæres av luftromsbrukerne. Lette luftfartøyer og statsluftfartøyer kan unntas for avgift, forutsatt at kostnadene for disse ikke overføres til andre luftromsbrukere. I kostbasen kan inntas en "rimelig" egenkapitalavkastning. Også her gjelder muligheten for å unndra lufthavner med mindre enn 80 000 IFR bevegelser. Forordningen angir hvilke kostnader som kan innarbeides i kostbasene for flysikringstjenestene underveis og terminal. Kostbasene danner grunnlaget for beregningen av en enhetskostnad som fastsettes på årlig basis for hver avgiftssone basert på de trafikkprognosene som fremgår av ytelsesplanene. Det er ikke tillatt med kryssubsidiering mellom disse to avgiftsområdene. Dette er som under dagens regelverk.

Forordningen åpner for at EU-kommisjonen kan foreslå nye regler for modulering av avgifter for å fremme bedret måloppnåelse på området klima og miljø. For øvrig må EU-kommisjonen på vanlig måte legge frem forslag til gjennomføringsregler for justeringer i avgiftsregelverket, bl.a. om kostbasene, fastsettelse av enhetskostnader, risikodelingsmekanismer, m.fl.

Forvaltning av nettverksfunksjoner

I all hovedsak videreføres de gjeldende reglene om forvaltning av nettverksfunksjoner (Network Management). Det gjøres imidlertid noen endringer. For det første har regelverket et mer tydelig skille på hva som er nettverksfunksjoner og hva som er oppgavene til Network Manager. Det er fortsatt en ansvarsfordeling mellom medlemslandene og Network Manager om gjennomføringen av nettverksfunksjonene, men den er også tydeliggjort i denne nye forordningen: Medlemslandene skal gjennomføre nettverksfunksjonen nasjonalt og Network Manager skal bidra til dette særlig med koordinering og i en strategisk rolle.

Formålet er at nettverksfunksjonene knyttes enda tettere opp mot miljøvennlig bruk av luftrommet og klimaoptimaliserte flyruter enn tidligere. Reglene om krisehåndtering, samarbeid og konsultasjoner konkretiseres noe.

Network Manager har også fått noen nye oppgaver i forhold til tidligere, og slik sett har de fått et noe utvidet ansvarsområde. Oppgavene til Network Manager innebærer i hovedsak:

- Å koordinere og støtte levering av flygekontrollkapasitet i nettverket. Målet er å sikre bedre samsvar med forpliktelsene tatt inn i løpende Network Operations Plan;
- Å koordinere, overvåke og støtte funksjonen for infrastrukturforvaltning, i samarbeid med operasjonelle interessenter;
- Å støtte medlemsstater og lufttrafikk tjenesteytere dersom det er aktuelt å delegere hele eller deler av tjenesteytingen.

Luftrom, interoperabilitet og teknisk utvikling

Tidligere regler om luftromsorganisering og luftromsbruk videreføres med enkelte justeringer. Dette gjelder overordnede krav om tiltak for å sørge for gjennomgående bruk av ICAOs

luftromsklassifisering, og regler om fleksibel bruk av luftrommet (FUA). Et nytt element er likevel at medlemsstatene midlertidig kan suspendere bruken av FUA når signifikante operasjonelle forhold gjør det nødvendig. Dette er en sikkerhetsventil for medlemsstatene til å sette til side de normale reglene.

Det er også videreført overordnede regler om såkalte fellesprosjekter (common projects). Dette er tiltak som anses nødvendige for å sørge for at vesentlige deler av den felleseuropeiske planen for lufttrafikkstyring (European ATM Master Plan) blir gjennomført. Kommisjonen kan som i dag foreslå og få vedtatt gjennomføringsregelverk med bindende krav for medlemsstatene og luftfartsaktører, særlig flysikringstjenesteytere, med hensyn til implementering av tekniske løsninger innen gitte frister. I tilknytning til dette er det også tatt inn en bestemmelse som pålegger de ulike delene av SESAR (Single European Sky ATM Research) å samarbeide og involvere både sivile og militære berørte parter. SESAR er et institusjonalisert partnerskap i EU, bestående og finansiert av både offentlige og private aktører, som er satt opp for å utvikle mer moderne og digitaliserte løsninger, særlig for flysikringsdelen av luftfarten.

En annen videreført bestemmelse gjelder elektronisk luftfartsinformasjon (electronic aeronautical information). Bestemmelsen er imidlertid noe endret, da den nå pålegger nettverksforvalteren å etablere en unionsdekkende luftfartsinformasjonsinfrastruktur for å fremme tilgjengeligheten av elektronisk luftfartsinformasjon av høy kvalitet, presentert på en lett tilgjengelig måte og som oppfyller kravene til alle relevante brukere når det gjelder datakvalitet og aktualitet. Det er noe uklart om dette innebærer en ny oppgave sammenlignet med den plikt nettverksforvalteren allerede har i dag til å tilby en elektronisk integrert informasjonsportal til berørte brukere.

4. Nærmere om behov for endring av forskrift om etablering og gjennomføring av Det felles europeiske luftrommet

4.1. Innledning

I vurderingen av behovet for nytt regelverk har Luftfartstilsynet tatt utgangspunkt i de føringer som ligger i regjeringens utredningsinstruks. Et minimumskrav er å besvare følgende seks spørsmål:

- Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- Hvilke tiltak er relevante?
- Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
- Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?
- Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?
- Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

4.2. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Ny forordning om gjennomføring av Det felles europeiske luftrommet, forordning (EU) 2024/2803 (Single European Sky II+), er vedtatt og gjeldende i EU. I henhold til EØS-avtalen skal forordningen gjennomføres i norsk rett, slik at reglene også kan anvendes her, og vi oppnår samsvar med EU-retten innenfor sivil luftfart.

4.3. Hvilke tiltak er relevante?

De tidligere forordningene om det felles europeiske luftrommet er gjennomført i norsk rett ved forskrift 19. desember 2014 nr. 1846 om etablering og gjennomføring av det felles europeiske luftrom. Vi vurderer at det er hensiktsmessig at den nye forordningen gjennomføres i norsk rett ved å endre den gjeldende gjennomføringsforskriften. Det er dermed relevant å gjøre en forskriftsendring.

4.4. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?

Luftfartstilsynet kan ikke se at innlemming av forordningen reiser prinsipielle spørsmål som trenger avklaring gjennom stortingsbehandling og lovendring. På enkelte områder vil det imidlertid være nødvendig med en egen tilpasningstekst ved innlemming i EØS-avtalen. Dette gjelder særlig følgende forhold:

- PRB's rolle som rådgivende organ også for EFTA-statene
- Network Managers rolle også for EFTA-statene
- Deltakelse fra EFTA-statene i National Supervisory Authorities Cooperation Board. Deltakelsen gir samme rettigheter som medlemsstatene med unntak av stemmerett.

Tilpasningene viderefører i all hovedsak det som har vært gjeldende i dagens regelverk.

4.5. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

Den tidligere lovgivningen fra 2004 og 2009 er innlemmet i EØS-avtalen og gjort gjeldende i norsk rett. Med gjennomføringen av den nye forordningen er det positivt at norske regler er i samsvar med de reglene som gjelder ellers i det europeiske luftrommet, samt at vi får et oppdatert og til dels modernisert regelverk.

Norges holdning til Single European Sky har vært og er generelt positiv. Forordning (EU) 2024/2803 er en omfattende basisforordning som berører mange parter innenfor luftfarten, men har særlig betydning for ytere av flysikringstjenester, lufthavner og luftromsbrukere.

Selv om forordningen ikke medfører så store endringer i retning av overnasjonal styring som EU-kommisjonen foreslo i sitt opprinnelige forslag, videreføres og videreutvikles de viktigste målsettingene. Forordningen viderefører ideen om en bedre felleseuropeisk utnyttelse av luftrommet hva angår kapasitet, miljøhensyn og kostnadseffektivitet. Pandemien medførte en midlertidig reduksjon i europeisk flytrafikk, men trafikkprognosene for de kommende årene tyder på at aktiviteten nå er i ferd med å ta seg opp. Dette gjør at behovet for effektivisering av luftromsbruken som SES II+ tilrettelegger for blir stadig mer nødvendig.

Det etableres et tydeligere skille hos de nasjonale myndighetene mellom NSA (National Supervisory Authority) og NCA (National Competent Authority). NSA får hovedansvar for å ivareta oppgaver knyttet til tilsyn med økonomiske og forretningsmessige forhold, mens NCA fortsatt har hovedfokus på tilsyn med at sikkerhetsregelverket blir fulgt. Det foreslås at Luftfartstilsynet skal ivareta begge rollene i Norge, noe regelverket åpner for.

Fastsetting av felleseuropeiske mål for den enkelte referanseperiode skal fortsatt i stor grad være basert på et flertall blant medlemslandene, noe som vil gjøre disse beslutningsprosessene like omstendelige og tidkrevende som med dagens regelverk. Det samme gjelder for beslutninger knyttet til det enkelte lands ytelsesplan.

4.6. Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Luftfartstilsynet foreslår at forordningen gjennomføres ved at vi gjør nødvendige endringer i forskriften som i dag gjennomfører det gamle regelverket om det felles europeiske luftrommet – forskrift 19. desember 2014 nr. 1846 om etablering og gjennomføring av Det felles europeiske luftrom.

4.7. Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?

En vellykket gjennomføring av forordning (EU) 2024/2803 forutsetter at både luftfartsmyndigheten og luftfartsaktørene gjør seg kjent med innholdet i regelverket og oppdaterer sine systemer, prosedyrer, skjema mv. så langt det er relevant, i tråd med regelverket.

5. Nasjonal gjennomføringsforskrift

5.1. Innledning

Dagens gjennomføringsforskrift består av flere bestemmelser, som fastsetter forhold som er nødvendige å regulere som følge av SES-regelverket.

Luftfartstilsynet foreslår som nevnt å gjennomføre den nye SES-forordningen ved å endre dagens gjennomføringsforskrift. Dette innebærer å endre selve gjennomføringsbestemmelsen (§ 1), slik at de gamle forordningene erstattes med den nye, samt å gjøre nødvendige endringer i de øvrige bestemmelsene i forskriften.

I det følgende har vi inntatt forslag til nye eller endrede bestemmelser, samt forslag om at noen gjeldende bestemmelser skal utgå, og forklart hvilke vurderinger vi har gjort for å komme frem til forslaget.

5.2. Generelt om forslag til struktur i forskriften

Luftfartstilsynet benytter denne muligheten til å rydde opp i forskriften som gjennomfører det felles europeiske luftrommet. Vi foreslår derfor å starte nummereringen på nytt, slik at tomrom etter allerede opphevede bestemmelser fjernes og nummereringen justeres tilsvarende og i tråd med de foreslåtte endringene.

Ettersom vi foreslår at flere bestemmelser utgår, blir det en del færre bestemmelser i den oppdaterte forskriften. Vi foreslår derfor å fjerne kapittelinnstillingen i forskriften, da forskriften ikke er spesielt lang og en slik inndeling ikke tilfører noe til forskriften.

Av pedagogiske hensyn er det vedlagte utkastet til forskrift en konsolidert versjon av hvordan forskriften vil se ut etter en eventuell innarbeidelse av de foreslåtte endringene. Luftfartstilsynet anbefaler at høringspartene leser den foreslåtte konsoliderte versjonen av forskriften sammen med dette høringsnotat, for å få en god oversikt over de endringene vi foreslår.

5.3. Forslag til forskriftsbestemmelser med kommentarer

§ 1. Gjennomføring av EØS-rettsakter som etablerer og gjennomfører Det felles europeiske luftrom

Forslag til forskriftstekst:

Følgende bestemmelser i EØS-avtalen vedlegg XIII kap. VI gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig:

1. Nr. 66xj (kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/123 av 24. januar 2019 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføring av nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM) og om oppheving av kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011 («nettverksforordningen»)).

2. Nr. 66ua (forordning (EU) nr. 176/2011 av 24. februar 2011 om opplysninger som skal framlegges før en funksjonell luftromsblokk opprettes eller endres («informasjonsforordningen»)).

3. Nr. 66ub (forordning (EU) nr. 409/2013 av 3. mai 2013 om definisjon av felles prosjekter, fastsettelse av en styringsordning og identifisering av stimulerings tiltak som støtter gjennomføringen av den europeiske hovedplanen for lufttrafikkstyring («fellesprosjektforordningen»), som endret ved kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/116).

4. Nr. 66uc (kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2021/116 av 1. februar 2021 om opprettelse av første fellesprosjekt til støtte for gjennomføringen av den europeiske hovedplanen for lufttrafikkstyring fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004, om endring av Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 409/2013 og om oppheving av Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 716/2014).

5. Nr. 66xl (kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/1627 av 3. november 2020 om ekstraordinære tiltak for tredje referanseperiode (2020–2024) for ytelses- og avgiftsordningen i Det felles europeisk luftrom som følge av covid-19-pandemien).

6. Nr. 66xk (kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/317 av 11. februar 2019 om fastsettelse av en ytelsesstyrings- og avgiftsordning for flysikringstjenester og nettfunksjoner («ytelsesstyrings- og avgiftsforordningen»)).

7. Nr. 66xi (kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2021/891 av 2. juni 2021 om fastsettelse av reviderte unionsdekkende ytelsesmål for lufttrafikkstyringsnett for tredje referanseperiode (2020–2024) og om oppheving av gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/903).

8. Nr. 66xm (kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2023/2481 av 10. november 2023 om fastsettelse av veiledende intervaller for de unionsdekkende ytelsesmålene for lufttrafikkstyringsnett for fjerde referanseperiode (2025 til 2029)).

9. Nr. 66xka (kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2024/1688 av 12. juni 2024 om fastsettelse av unionsdekkende ytelsesmål for lufttrafikkstyringsnett for fjerde referanseperiode fra 1. januar 2025 til 31. desember 2029).

10. Nr. **XXxxx** (forordning (EU) 2024/2803) av 23. oktober 2024 om gjennomføringen av det felles europeiske luftrommet)

Kommentar til forslaget:

Forslaget innebærer å gjennomføre forordning (EU) 2024/2803 i norsk rett. Samtidig oppheves gjennomføringen av de tre SES-forordningen (EF) 549/2004, (EF) 550/2004, (EF) 551/2004 og (EF) 552/2004).

Forordning (EU) 2024/2803 artikkel 58 fastsetter imidlertid at noen av bestemmelsene i de gamle SES-forordningene fortsatt skal gjelde for en overgangsperiode. Dette skyldes i hovedsak at forordning (EU) 2024/2803 kun skal gjelde fra referanseperiode 5 (f.o.m. 2030), og at man derfor må videreføre deler av gjeldende regelverk av hensyn til referanseperiode 4 (2025-2029).

De øvrige gjennomføringsbeslutningene videreføres som i dagens gjennomføringsforskrift.

Luftfartstilsynet har funnet det hensiktsmessig å oppdatere nummereringen i bestemmelsen, og fortsette med kronologiske systematikken i bestemmelsen, slik at SES II+ gjennomføres som et nytt punkt nr. 10 i bestemmelsen.

§ 2. Geografisk virkeområdeForslag til forskriftstekst:

Forskriften gjelder i Norge, herunder på Svalbard, og for øvrige områder hvor Norge i henhold til internasjonale konvensjoner og avtaler er forpliktet til å yte flysikringstjenester, styre lufttrafikkbevegelser og styre luftrommet for allmenn lufttrafikk så langt dette er i overensstemmelse med Norges folkerettslige forpliktelser.

Første ledd gjelder med forbehold om at rettsaktene nevnt i § 1, selv ikke har et snevrere geografisk virkeområde.

Kommentar til forslaget:

Bestemmelsen fastsetter forskriftens geografiske virkeområde. Vi vurderer at bestemmelsen i kan videreføres slik den står i dag.

§ 3. Nasjonal tilsynsmyndighet (NSA)Forslag til oppdatert overskrift og forskriftstekst:**§ 3 Nasjonal tilsynsmyndighet (NSA)**

Luftfartstilsynet er nasjonal tilsynsmyndighet (National Supervisory Authority – NSA) som nevnt i forordning (EU) 2024/2803 artikkel 4 nr. 1

Kommentar til forslaget:

I forordning (EU) 2024/2803 artikkel 4 nr. 1 er det et krav om at statene skal utpeke «National Supervisory Authority» (NSA - nasjonal tilsynsmyndighet), som skal ivareta de oppgavene som er tillagt NSA i forordningen.

Som beskrevet i avsnittet om nasjonale myndigheter i dette dokumentets punkt 3, er det et skille mellom myndighetsoppgaver under EASA-forordningen (forordning (EU) 2018/1139), hvor de nasjonale myndighetene omtales som «National Competent Authorities» (NCA) og i SES II+ hvor de nasjonale myndighetene omtales som NSA. Det er vår vurdering at det er i tråd med regelverket at Luftfartstilsynet ivaretar begge rollene. Vi vurderer også at Luftfartstilsynet er den forvaltningsenheten som er best egnet til å ivareta disse oppgavene på en effektiv og faglig forsvarlig måte. Andre alternativer har ikke vært utredet.

For å tydeliggjøre at Luftfartstilsynet i denne sammenhengen er NSA, foreslår vi å innta begrepet/forkortelsen både i overskriften og i forskriftsbestemmelsen.

§ 4. Myndighet til å gi gjennomføringsforskrifter

Forslag til forskriftstekst:

Luftfartstilsynet kan gi forskrifter som gjennomfører nye rettsakter vedtatt av EU-kommisjonen i medhold av rettsaktene nevnt i § 1.

Kommentar til forslaget:

Det er forventet at det vil komme flere nye forordninger som følge av den nye SES-forordningen. Det er naturlig at det er Luftfartstilsynet som har myndighet til å gjennomføre disse i norsk rett. Vi foreslår at denne bestemmelsen videreføres slik den står i dagens gjennomføringsforskrift.

Dagens § 5 Konsultasjonsordning

Forslag om at dagens § 5 om konsultasjonsordning utgår.

Kommentar til forslaget:

Dagens bestemmelse fastsetter at berørte aktører i luftfarten skal konsulteres og involveres i overensstemmelse med kravene i forordning (EF) 549/2004 artikkel 10, i arbeidet med nasjonal gjennomføring av rettsaktene som gjennomføres i forskriften, og ved utviklingen og gjennomføring av nye regler i medhold av disse.

Luftfartstilsynet viser til at forordning (EU) 2024/2803 artikkel 49 regulerer høring og involvering av interessenter. Denne regelen vil gjelde som norsk rett når vi gjennomfører forordningen. Luftfartstilsynet vurderer dermed at det ikke lenger er behov for å innta en slik regel i den norske gjennomføringsforskriften i tillegg.

Vi viser også til at det følger av de generelle reglene for forvaltningens saksbehandling at relevante interessenter skal høres i denne typen arbeid, se for eksempel forvaltningsloven § 37 og utredningsinstruksen kapittel 3.¹ Etter Luftfartstilsynets vurdering er kravet til konsultasjon med berørte aktører godt ivaretatt i eksisterende regler og i selve forordningen.

¹ [Lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker](#) og [Forskrift 19. februar 2016 nr. 184 Instruks om statlige tiltak](#).

§ 5. Utpeking av ytere til flysikringstjenester

Forslag til forskriftstekst:

Samferdselsdepartementet peker ut ytere av lufttrafikk tjenester og beslutter eventuell utpeking av ytere av flyværtjenester med enerett til å yte slike tjenester i alle deler av det luftrommet Norge er ansvarlig for at det ytes slike tjenester i, jf. forordning (EU) 2024/2803 artikkel 8 nr. 1 og artikkel 10 nr. 1.

Første ledd er ikke til hinder for at den som driver landingsplass, kan søke om å få anskaffe lufttrafikk tjenester fra andre ytere av lufttrafikk tjenester i tilknytning til den aktuelle landingsplassen, eller å levere slike tjenester selv. I slike tilfeller skal den som driver landingsplassen, i samråd med Luftfartstilsynet, lage en beskrivelse som avgrenser det luftrommet og de tjenestene som skal ytes i dette luftrommet. Samferdselsdepartementet tar endelig stilling til om ordningen skal godkjennes basert på Luftfartstilsynets sikkerhetsmessige aksept av ordningen.

Godkjenning av samarbeid som nevnt i forordning (EU) 2024/2803 artikkel 9 nr. 1 andre ledd, gis av Samferdselsdepartementet etter at Luftfartstilsynet har akseptert de sikkerhetsmessige sidene av samarbeidet.

Samferdselsdepartementet kan endre rettigheter, plikter og pålegg knyttet til utpeking og godkjenning gitt i medhold av denne bestemmelsen dersom det foreligger tungtveiende grunner, og er i tråd med forordning (EU) 2024/2803. Videre kan departementet suspendere eller tilbakekalle slik utpeking dersom forutsetningene som lå til grunn for den opprinnelige beslutningen, ikke lenger er til stede.

Kommentarer til forslaget:

Første ledd: I den nye forordningen pålegges medlemsstatene å utpeke en yter av lufttrafikk tjenester, og gis muligheten til å utpeke en yter av flyværtjenester. Dette er på samme måte som i de gamle SES-forordningene. Det er naturlig at Samferdselsdepartementet fortsatt har denne oppgaven, og at første ledd i dagens bestemmelse dermed videreføres med oppdaterte henvisninger.

Andre ledd: Det følger av forordning (EU) 2024/2803 artikkel 11 nr. 2 at medlemsstaten kan tillate anskaffelse av lufttrafikk tjenester i tråd med anskaffelsesdirektivet, og av nr. 3 at medlemsstaten skal utpeke den leverandøren som vinner en slik konkurranse. I den nye forskriftsbestemmelsen foreslår vi å bruke ordlyden «anskaffe» tjenester fra andre ytere, i stedet for dagens ordlyd «benytte seg av», ettersom det er mer presist i forhold til ordlyden i forordningen.

I dagens gjennomføringsforskrift står det også at første ledd om utpeking av lufttrafikk tjenester ikke er til hinder for at den som driver en landingsplass kan levere slike tjenester selv. Luftfartstilsynet kan ikke se at det er uttrykkelig regulert i den nye SES-forordningen. Slik vi ser det er det imidlertid ikke noe i veien for at denne muligheten videreføres, all den tid medlemsstaten uansett skal utpeke tjenesteyteren. I Norge har vi flere flyplasser som leverer AFIS-tjenester selv. Luftfartstilsynet vurderer at denne ordningen kan videreføres også under den nye SES-forordningen.

Vi foreslår også å videreføre formuleringen om at Samferdselsdepartementet skal ta endelig stilling til om ordningen skal godkjennes, basert på Luftfartstilsynets sikkerhetsmessige aspekt av ordningen. I praksis vil Samferdselsdepartementets aksept i denne sammenhengen resultere i en utpeking av en tjenesteyter til lufttrafikk tjenester, i tråd med artikkel 11 nr. 2 og 3, samt artikkel 8 nr.1.

Av dagens bestemmelses tredje ledd, fremkommer det blant annet at «*Samferdselsdepartementet skal påse at utpeking etter første ledd tar tilbørlig hensyn til offentlige interesser*». Luftfartstilsynet viser til at forordning (EU) 2024/2803 artikkel 8 fastsetter reglene for utpeking av ytere av flysikringstjenester. Etter vår vurdering er det ikke nødvendig eller hensiktsmessig å videreføre denne regelen i tillegg til det som står i forordningen. Vi foreslår derfor at setningen ikke tas med i den nye forskriften.

Videre mener vi heller ikke at det er nødvendig å videreføre de to neste setningene i dagens tredje ledd, da det følger klart av forordningen artikkel 8 nr. 4. at medlemsstatene skal spesifisere rettigheter og plikter som skal gjelde for den utpekte tjenesteyteren, samt at tjenesteyteren skal etterleve nasjonale sikkerhets- og forsvarskrav, jf. artikkel 8 nr. 2 bokstav b.

Tredje ledd: Bestemmelsen i dagens fjerde ledd vurderer vi at kan videreføres, men som nytt tredje ledd, og med oppdatert henvisning til forordning (EU) 2024/2803 artikkel 9 nr. 1 andre avsnitt (samarbeid med andre flysikringstjenesteytere).

Fjerde ledd: Etter vår mening er det for sammenhengens og oversiktens del, hensiktsmessig å samle det som omhandler utpekingen i samme bestemmelse. Luftfartstilsynet foreslår derfor å videreføre dagens § 17 andre ledd, som et nytt fjerde ledd i denne bestemmelsen.

Bestemmelsen fastsetter at det er Samferdselsdepartementet som kan endre rettigheter, plikter og pålegg knyttet til utpeking og godkjenning som gitt i den aktuelle bestemmelsen. Dette følger av forordning (EU) 2024/2803 artikkel 8 nr. 4 og 5.

Ettersom den foreslåtte bestemmelsen også omhandler utpeking etter en anskaffelsesprosess og godkjenning av samarbeid mellom utpekte ytere av lufttrafikkjenester, og det ikke står uttrykkelig i forordning (EU) 2024/2803 at vilkårene knyttet til slike kontrakter kan endres mm., foreslår Luftfartstilsynet at vi har med formuleringen om at endringen uansett må være «...i tråd med forordning (EU) 2024/2803».

§ 6. Myndighet til å gi tilgang til regnskap

Forslag til overskrift og forskriftstekst:

§ 6. Myndighet til å gi tilgang til regnskap

Luftfartstilsynet har myndighet til å beslutte at nasjonale tilsynsmyndigheter i andre medlemsstater kan få tilgang til regnskapene til yter av flysikringstjenester som Luftfartstilsynet fører tilsyn med, jf. forordning (EU) 2024/2803 artikkel 36 nr. 2.

Kommentar til forslaget:

Det følger av forordning (EU) 2024/2803 artikkel 36 nr. 2 at medlemstaten kan beslutte å gi tilgang til regnskapene til de tjenesteyterne som de selv fører tilsyn med, til nasjonale tilsynsmyndigheter i andre medlemsstater. Ettersom Luftfartstilsynet som tilsynsmyndighet allerede har tilgang til disse regnskapene, vurderer vi at det er naturlig at det er Luftfartstilsynet som har myndighet også å gi tilgang til andre lands tilsynsmyndigheter.

Vi vurderer at denne bestemmelsen trer i stedet for og erstatter § 7 i dagens gjennomføringsforskrift. Den bestemmelsen fastsetter at det er Luftfartstilsynet som er myndighet etter tjenesteytingsforordningen ((EF) 550/2004 artikkel 12 nr. 4, som sier at «Medlemsstatene skal utpeke vedkommende myndigheter som skal ha rett til innsyn i regnskapene til tjenesteytere som yter tjenester innenfor luftrommet som hører inn under deres ansvarsområde».

§ 7. Norges deltakelse i North European Functional Airspace Block – NEFAB

Forslag til forskriftstekst:

I NEFAB-rådet deltar en representant fra Samferdselsdepartementet og en representant fra Forsvarsdepartementet som henholdsvis sivil og militær representant fra Norge. Samferdselsdepartementet er nasjonalt kontaktpunkt for arbeidet i NEFAB-rådet. Samferdselsdepartementet plikter å dele alle saksdokumenter med Forsvarsdepartementet med mindre dette fremstår som klart unødvendig. Andre gis tilgang til dokumentene i den grad det er tillatt og nødvendig.

Før møtene i NEFAB-rådet plikter Samferdselsdepartementet å avholde forberedende møter, der Forsvarsdepartementet og andre berørte parter har anledning til å være til stede og legge frem sitt syn på sakene.

Luftfartstilsynet er kompetent til å representere Norge i komiteer som nevnt i NEFAB-avtalen artikkel 9.2 bokstav m) og artikkel 10. Ved utøvelsen av denne oppgaven kan Luftfartstilsynet binde Norge dersom det følger av den interne rollefordelingen at Luftfartstilsynet er kompetent til å gi regler på det aktuelle området, og det følger av NEFAB-avtalen at de nasjonale tilsynsmyndighetene er ment å fatte bindende beslutninger.

Kommentar til forslaget:

Forslag om at bestemmelsen videreføres som i dagens gjennomføringsforskrift.

Norge er medlem av luftromsblokken NEFAB (North European Functional Airspace Block), sammen med Estland, Finland og Latvia. Denne bestemmelsen fastsetter hvem som deltar i det styrende organet og er kontaktpunkt til NEFAB, samt krav til forberedelser før møter i NEFAB-rådet.

Det følger av forordning (EU) 2024/2803 at statene i utgangspunktet kan fortsette samarbeidet i de funksjonelle luftromsblokkene (Functional Airspace Blocks) som ble etablert under det gamle SES-regelverket.

Selv om etableringen av de funksjonelle luftromsblokkene ikke har hatt den tiltenkte effekten, og det har vært lite aktivitet i samarbeidet i NEFAB de siste årene, mener Luftfartstilsynet at det er hensiktsmessig å videreføre denne bestemmelsen all den tid at avtalen om NEFAB fortsatt er gjeldende.

§ 8. Gjennomføring av ansvarsbestemmelsen i NEFAB-avtalen artikkel 27

Forslag til forskriftstekst:

Artikkel 27 i NEFAB-avtalen gjelder som norsk rett med den virkningen som fremgår av § 7-4b annet ledd i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart.

Kommentar til forslaget:

Forslag om at bestemmelsen videreføres som i dagens gjennomføringsforskrift.

Bestemmelsen gjennomfører NEFAB-avtalen artikkel 27, som omhandler erstatningsansvar, i norsk rett. Dette er en mulighet som følger av Luftfartsloven 7-4b andre ledd.

§ 9. Organ for ytelsesvurderingForslag til forskriftstekst:

Den uavhengige og upartiske gruppen av eksperter opprettet ved forordning (EU) 2024/2803 artikkel 13, jf. beslutning (EU) 2025/635, er organ for ytelsesvurdering.

Kommentar til forslaget:

Et nytt PRB (står nå for Performance Review Board i stedet for det gamle Performance Review Body) er etablert i den nye forordningen artikkel 13. Det fremkommer av bestemmelsens andre ledd at rollen til PRB er å bistå kommisjonen med deres oppgaver i knyttet til ytelses- og avgiftsregimet.

Som EØS-stat er det i utgangspunktet ESA (EFTA Surveillance Authority) som skal følge opp hvordan Norge etterlever reglene i EØS-avtalen, herunder reglene om ytelses- og avgiftsregulering i Luftfarten. Ved gjennomføringen av de gamle SES-forordningene i EØS-avtalen er det imidlertid besluttet at PRB også skal yte bistand til ESA i denne forbindelse.

I de gamle SES-forordningene (forordning (EF) nr. 1070/2009 artikkel 11 nr. 2) fremkom det at kommisjonen kunne utpeke et uavhengig organ til å bistå i arbeidet med oppfølging av ytelses- og avgiftsregimet. Dette utgjør en forskjell i forhold til den nye forordning (EU) 2024/2803 artikkel 13, som oppretter PRB som sådan. Det følger av forordningen at PRB skal assistere kommisjonen i deres oppgaver knyttet til ytelses- og avgiftsregimet. Det er klart at det fortsatt er behov for at PRB skal yte bistand til ESA og Norge i denne forbindelse. Luftfartstilsynet vurderer derfor at det er nødvendig å videreføre denne bestemmelsen i gjennomføringsforskriften med oppdaterte henvisninger.

PRBs rolle vil også bli tatt inn i en egen tilpasningstekst i forbindelse med at forordningen tas inn i EØS-avtalen.

§ 10. Vedtakelse av utkast til ytelsesplan og fastsettelse av endelig ytelsesplanForslag til overskrift og forskriftstekst:**§ 10. Vedtakelse av utkast til ytelsesplan og fastsettelse av endelig ytelsesplan**

Samferdselsdepartementet vedtar utkast til ytelsesplan for Norge i henhold til forordning (EU) 2024/2803 artikkel 23 nr. 1, samt endelig ytelsesplan etter godkjenning fra ESA, jf. artikkel 24 nr. 6.

Kommentar til forslaget:

Luftfartstilsynet viser til at det følger av den nye forordningen artikkel 23 nr. 1 at medlemslandene er pålagt en plikt til å vedta et *utkast* til ytelsesplan for den kommende referanseperioden. Det er først når kommisjonen har godkjent utkastet til plan, at den endelige planen kan vedtas av medlemsstaten, jf. artikkel 24 nr. 6. Luftfartstilsynet vurderer at det er nødvendig å videreføre bestemmelsen om at det er Samferdselsdepartementet som har myndighet etter disse bestemmelsene, men med presisering om at det først er et utkast som skal godkjennes av Samferdselsdepartementet og at endelig plan vedtas av samme departement først etter godkjenning fra ESA.

I første ledd i dagens bestemmelse i gjennomføringsforskriften er det i tillegg fastsatt at Luftfartstilsynet har ansvaret for å utarbeide utkast til ytelsesplan. Luftfartstilsynet viser til at det følger uttrykkelig av forordning (EU) 2024/2803 artikkel 23 nr. 5 andre ledd at den nasjonale tilsynsmyndigheten (NSA) har ansvar for å utarbeide utkast til nasjonal ytelsesplan. Etter vår vurdering er det klart etter forordningen at dette ansvaret ligger til Luftfartstilsynet som NSA, og dermed ikke nødvendig å gjenta i gjennomføringsforskriften. Dagens første ledd utgår derfor.

§ 11. Virkeområdet for ytelsesstyrings- og avgiftsordningen

Forslag til oppdatert overskrift og forskriftstekst:

§ 11 Virkeområdet for ytelses- og avgiftsordningen

Reglene om ytelses- og avgiftsordningen i forordning (EU) 2024/2803 gjelder for terminalflysikringstjenester som ytes til flyvninger til/fra Oslo lufthavn Gardermoen, Bergen lufthavn Flesland, Trondheim lufthavn Værnes og Stavanger lufthavn Sola, jf. forordningens artikkel 21 nr. 2 og 29 nr. 2

Kommentar til forslaget:

Luftfartstilsynet foreslår å fjerne dagens § 12 første ledd. Bestemmelsen fastsetter at ytelses- og avgiftsforordningen (EU) 2019/317 skal gjelde generelt for ICAO NAT luftrom under norsk ansvarsområde.

Forordning (EU) 2024/2803 gjelder i utgangspunktet for luftrom innenfor regionen ICAO EUR, der hvor medlemslandene har ansvar for å yte lufttrafikkstjenester, jf. artikkel 1 nr. 4. Av denne bestemmelsen følger det videre at medlemslandene også kan gjøre forordningen gjeldende for andre ICAO-regioner innenfor deres ansvarsområde, på vilkår at kommisjonen og andre medlemsland får informasjon om det.

Norges ansvarsområde for yting av lufttrafikkstjenester ligger i ICAO NAT regionen. Det er dermed nødvendig at forordningen gjøres gjeldende også for dette luftrommet. Luftfartstilsynet vurderer imidlertid at dette er dekket av og inngår i den foreslåtte virkeområdebestemmelsen i forslaget til forskrift § 2.

På samme måte som i forordning (EU) 2019/317 artikkel 1 nr. 3 om ytelses- og avgiftsstyring så gjelder performance og charging scheme etter forordning (EU) 2024/2803 i utgangspunktet bare terminalflysikringstjenester som ytes ved flyplasser med mer enn 80 000 IFR flybevegelser eller mer per år, jf. artikkel 21 nr. 2 og artikkel 29 nr. 2.

Statene kan imidlertid bestemme at disse reglene også skal gjelde for andre flyplasser. I Norge har vi for tidligere referanseperioder besluttet at ytelses- og avgiftsregimet skal gjelde for de fire største flyplassene, selv om ikke alle disse har over 80 000 IFR flybevegelser per år. Vi foreslår derfor at bestemmelsen videreføres med oppdaterte henvisninger, samt fullstendig navn på de aktuelle flyplassene.

I denne sammenhengen ønsker vi å påpeke at det fremkommer av forskrift om avgift på flysikringstjenster at det bare betales terminalavgift etter reglene i ytelsesstyrings- og avgiftsforordningen dersom tjenestene ytes til flygninger til/fra de lufthavnene som er omfattet av terminalavgiftssone A i vedlegget til forskriften. I vedlegg A er det flyplassene i Bergen, Oslo, Stavanger og Trondheim som er listet opp. Informasjon om hvilke flyplasser som er omfattet av ytelses- og avgiftsregimet fremkommer altså også av et annet regelverk. Luftfartstilsynet vurderer imidlertid at det av pedagogiske hensyn med fordel også kan stå i den aktuelle gjennomføringsforskriften.

§ 12. Rettsvirkning av ytelsesplan

Forslag til forskriftstekst:

Vedtatt ytelsesplan binder foretak og myndigheter som omfattes av planen. Brudd på forpliktelser etter vedtatt ytelsesplan kan sanksjoneres av Luftfartstilsynet, jf. § 17.

Kommentar til forslaget:

Luftfartstilsynet foreslår å videreføre bestemmelsen om at ytelsesplanen er bindende for foretak og myndigheter i den grad planen pålegger disse forpliktelser. Etter vår vurdering er denne bestemmelsen kanskje strengt tatt ikke nødvendig ettersom ytelses- og avgiftsregelverket som omhandler disse planene er bindende. Av pedagogiske hensyn mener vi imidlertid at det er nyttig å videreføre denne bestemmelsen.

I dagens gjennomføringsforskrift fastsettes det i denne bestemmelsens andre ledd at Luftfartstilsynet kan gi pålegg, ilegge tvangsmulkt eller overtredelsesgebyr i medhold av luftfartsloven dersom det er nødvendig for å sikre etterlevelse av forpliktelser som følger av ytelsesplanen.

Luftfartstilsynet viser i denne sammenhengen til at det er et krav i forordning (EU) 2024/2803 artikkel 53 at medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner som får anvendelse ved overtredelser av forordningen og av gjennomføringsrettsakter vedtatt med hjemmel i den. I dagens gjennomføringsforskrift er det ikke noen slik generell sanksjonsbestemmelse. For å oppfylle kravet i forordningen artikkel 53, foreslår luftfartstilsynet at vi fastsetter en egen bestemmelse om sanksjoner, se forslag til ny § 17. Den foreslåtte sanksjonsbestemmelsen omfatter brudd på overtredelse av reglene om ytelses- og avgiftsstyring. For å være helt tydelig, foreslår vi imidlertid å presisere i § 12 at eventuelle brudd på forpliktelser i henhold til ytelsesplanen fra foretak eller myndigheter kan sanksjoneres i tråd med forskriften. Etter vår vurdering kan dermed dagens § 13 andre ledd utgå.

§ 13. Nettverksforvalter

Forslag til forskriftstekst:

Eurocontrol er «nettverksforvalter» som nevnt i nettverksforordningen artikkel 4 nr. 1. De nærmere betingelsene og oppgavene fremgår av beslutning fra EFTA-statenes faste komité (nr. 1/2019/SC).

Kommentar til forslaget:

I henhold til kommisjonens beslutning (EU) 2019/709, er Eurocontrol utpekt som nettverksforvalter i EU for referanseperiode 3 og 4, dvs. tom 2029.² Av forordning (EU) 2024/2803 artikkel 38 nr. 2 skal kommisjonen også utpeke en nettverksforvalter. Det kan dermed forventes en ny beslutning om det på et senere tidspunkt.

Luftfartstilsynet vurderer at bestemmelsen skal videreføres slik den står i dag, ettersom den foreliggende utpekingen av Eurocontrol fortsatt skal være gjeldende for Norge. Det følger av den foreslåtte tilpasningsteksten til EØS-avtalen at EFTAs faste komite skal utpeke et uavhengig, upartisk og kompetent organ som skal utføre oppgavene til Network Manager. Og videre at dersom kommisjonen utpeker en Network Manager, så skal EFTAs faste komite bestrebe seg på å utpeke samme enhet under lignende vilkår for å utføre de samme oppgavene for EFTA-statene.

Luftfartstilsynet vurderer etter dette at vi bør videreføre dagens bestemmelse slik den står i dag, og når EFTAs faste komite har utpekt Network Manager for en ny periode, så kan vi oppdatere gjennomføringsforskriften i henhold til det.

§ 14. Nasjonal frekvensforvalter

Forslag til forskriftstekst:

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet er nasjonal frekvensforvalter som nevnt i nettverksforordningens vedlegg III, Del B, punkt 1. Dette er ikke til hinder for at Luftfartstilsynet utfører oppgaver knyttet til frekvensforvaltningen etter avtale med Nasjonal kommunikasjonsmyndighet. Slik avtale skal godkjennes av Samferdselsdepartementet.

Kommentar til forslaget:

Luftfartstilsynet kan ikke se at det er et krav til at det skal utpekes en nasjonal frekvensforvalter i den nye SES-forordningen. Kommisjonen har imidlertid informert om at nettverksforordningen ((EU) 2019/123) skal revideres i lys av det nye regelverket og erfaringer med regelverket. Per nå har vi imidlertid ingen grunn til å tro at kravet om at det skal oppnevnes en nasjonal nettverksforvalter ikke blir videreført. Luftfartstilsynet foreslår dermed at denne bestemmelsen videreføres slik den står i dagens gjennomføringsforskrift.

Forslag om at bestemmelsen videreføres som i dagens gjennomføringsforskrift.

² [Commission Implementing decision \(EU\) 2019/709.](#)

§ 15. Beskyttelsestiltak**Forslag til forskriftstekst:**

Reglene i denne forskriften er ikke til hinder for at Samferdselsdepartementet kan iverksette tiltak i den grad de er nødvendige for å beskytte grunnleggende sikkerhets- eller forsvarspolitiske interesser, jf. forordning (EU) 2024/2803 artikkel 55.

Kommentar til forslaget:

Det følger direkte av forordning (EU) 2024/2803 artikkel 55 at forordningen ikke er til hinder for at en medlemsstat iverksetter tiltak i den grad dette er nødvendig for å ivareta grunnleggende sikkerhets- eller forsvarspolitiske interesser. Etter Luftfartstilsynets vurdering er det strengt tatt ikke nødvendig å ha med den samme bestemmelsen i gjennomføringsforskriften ettersom det er regulert i forordningen. Av pedagogiske hensyn kan det imidlertid være hensiktsmessig å ha med bestemmelsen. Luftfartstilsynet foreslår at bestemmelsen bør videreføres med oppdaterte henvisninger.

Dagens § 16 «Meldt organ» etter samvirkingsforordningen

Forslag om at bestemmelsen utgår.

Kommentar til forslaget:

Det følger av bestemmelsen at Luftfartstilsynet har myndighet til å vurdere, utpeke, trekke tilbake og notisere et organ etter reglene i artikkel 8 i samvirkingsforordningen. Det var forordning (EF) 552/2004 som ble kalt samvirkningsforordningen. Forordningen er opphevet som følge av forordning (EU) 2018/1139 (EASA-basisforordningen), og denne bestemmelsen burde vært opphevet samtidig.

Bestemmelsen inngår ikke i den nye SES- forordningen, og derfor ikke relevant i denne saken. Vi vurderer at bestemmelsen bør utgå.

Dagens § 17 Endring, suspensjon eller tilbakekall

Forslag om at bestemmelsen utgår.

Kommentar til forslaget:

Det følger av dagens § 17 første ledd at Luftfartstilsynet kan endre vilkårene knyttet til sertifikater som det har utstedt i medhold av artikkel 7 nr. 3 og 4 i tjenesteytingsforordningen dersom det foreligger tungtveiende grunner, samt at Luftfartstilsynet kan suspendere eller tilbakekalle et sertifikat dersom vilkårene for å ha sertifikatet ikke lenger er til stede.

I artikkel 7, punkt 3 og 4 i tjenesteytingsforordningen fremkommer det bla. at nasjonale tilsynsmyndigheter skal utstede sertifikater til tilbydere av flysikringstjenester som oppfyller fastsatte krav, og at sertifikatene skal angi tjenesteyternes rettigheter og plikter, herunder sikre

likebehandling og sikkerhet. Eventuelle vilkår knyttet til sertifikatene skal være objektivt begrunnede og forholdsmessige.

Det følger av forordning (EU) 2024/2803 artikkel 57, at disse bestemmelsene i all hovedsak er videreført som endringer i artikkel 41 og 43 i EASA-basisforordning (EU) 2018/1139. Disse endringene vil, som tidligere nevnt, bli gjennomført i norsk rett ved gjennomføringen av den nye SES-forordningen, herunder ved endring av EASA-forskriften.

Luftfartstilsynet vurderer dermed at det ikke er nødvendig å videreføre dagens § 17 første ledd ved gjennomføringen av den nye SES-forordningen.

Dagens § 17 andre ledd vurderer vi at burde videreføres. Det er vårt forslag at bestemmelsen videreføres som et nytt fjerde ledd til gjennomføringsforskriften § 5. Se mer om det i kommentarene til den bestemmelsen over.

§ 16. Dispensasjon

Forslag til forskriftstekst:

Samferdselsdepartementet kan dispensere fra bestemmelsene i forskriften dersom det foreligger særlige grunner og dispensasjon er mulig i henhold til rettsaktene som er nevnt i § 1.

Kommentar til forslaget:

Forslag om at ordlyden i dagens gjennomføringsforskrift § 19 videreføres.

Luftfartstilsynet vurderer at det fortsatt burde være en mulighet for Samferdselsdepartementet til å innvilge dispensasjon fra reglene i gjennomføringsforskriften, forutsatt at det er mulig i henhold til de rettsaktene som gjennomføres i forskriften. Dispensasjonsadgangen vil kunne fungere som en sikkerhetsventil for uforutsette forhold.

§ 17. Pålegg, tvangsmulkt og overtredelsesgebyr

Forslag til forskriftstekst:

Luftfartstilsynet kan gi pålegg og ilegge tvangsmulkt eller overtredelsesgebyr etter Luftfartsloven § 13 a-3, § 13 a-4 og § 13 a-5, for brudd på forordning (EU) 2024/2803 og gjennomføringsrettsakter gitt med hjemmel i den og som er gjennomført i norsk rett, samt bestemmelsene i denne gjennomføringsforskriften.

Kommentar til forslaget:

Det følger av forordning (EU) 2024/2803 artikkel 53 at medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner som får anvendelse ved overtredelse av forordningen og gjennomføringsrettsakter vedtatt med hjemmel i den. Reglene skal særlig gjelde overtredelser av luftromsbrukere, lufthavneiere og ytere av flysikringstjenester. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å

sikre at sanksjonene håndheves. De fastsatte sanksjonene skal være effektive, forholdsmessige og virke avskrekkende.

I dagens gjennomføringsforskrift er muligheten til å gi pålegg, tvangsmulkt og overtredelsesgebyr bare knyttet til brudd på forpliktelser i ytelsesplanen. Men den foreslåtte forskriftsteksten utvides Luftfartstilsynets sanksjonsmuligheter til å gjelde brudd på den nye SES-forordningen generelt, samt gjennomføringsrettsakter gitt med hjemmel i den som er gjennomført i norsk rett, og på bestemmelsene i gjennomføringsforskriften.

Luftfartstilsynet vurderer at denne bestemmelsen er dekkende for forpliktelsen i artikkel 53.

§ 18. Overgangsregler

Forslag til forskriftstekst:

Utpekingsvedtak fattet i medhold av forskrift 19. desember 2014 nr. 1846 om etablering og gjennomføring av Det felles europeiske luftrom § 6, skal fra ikrafttredelsen av denne forskriften fortsette å være gyldig og gjeldende i henhold til vilkårene i utpekingsvedtaket.

Kommentar til forslaget:

Luftfartstilsynet vurderer at det er hensiktsmessig å ha med denne overgangsregelen, slik som i dagens forskrift, som omhandler at utpekingsvedtak gjort etter den gamle forskriften fortsatt skal gjelde. På denne måten er det ikke behov for å treffe nye utpekingsvedtak på grunn av gjennomføringen av den nye forordningen.

Vi foreslår en formulering som i stor grad ligner på overgangsbestemmelsen i dagens gjennomføringsforskrift.