



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Deres referanse 21/1263-1

19 september 2021

Høringssvar fra SAS vedrørende strategi for norsk luftfart

Innledning

SAS viser til høringsbrev av 12. mai 2021 vedrørende arbeidet med en strategi for norsk luftfart, som skal lede til en stortingsmelding våren 2022. Vi vil herved gi vårt innspill knyttet til *utviklingen i luftfarten etter pandemiutbruddet, herunder om utfordringer, muligheter og internasjonale utviklingstrekk med betydning for norsk luftfart*. Spesielt vil vi omtale elementer og innsatsområder som SAS ser på som vesentlige, og viser for øvrig til NHO Luftfarts innspill som er dekkende også for vår del.

Hovedpunkter

- Luftfarten har potensiale til om få år å bli den mest skånsomme og bærekraftige transportformen i Norge.
- Det må legges til rette for at det fortsatt utvikles en levedyktig luftfartsnæring med lavest mulige utslipp, og som samtidig sikrer at landet har en infrastruktur som kobler *hele* nasjonen sammen, og til verden for øvrig i et sømløst nettverk. Luftfarten har betydning for hele landet, for handels- og næringsutvikling, verdiskapning, bosetting, kulturutveksling og for velstand i det norske samfunnet generelt.
- SAS utgjør ryggraden i en rutestruktur som spenner globalt. For Norges del binder nettverksmodellen hele kortbanenettet sammen med stamrutenettet og gir sømløs kobling til et mangfoldig rutetilbud

Scandinavian Airlines System Denmark Norway Sweden

A STAR ALLIANCE MEMBER 

internasjonalt. Viktig for Norge, og må reflekteres tydelig i strategien for nasjonal luftfart.

- Det skandinaviske luftfartssamarbeidet er betydningsfullt for Norge på flere områder. Herunder trafikkrettigheter, sikkerhetsmessige forhold og – tilsyn. Skandinavia må bevare et luftfartsmiljø med sterk teknologisk kompetanse som gjør regionen til en drivkraft for fremtidens luftart.
- Det er viktig at en luftfartsstrategi tar inn i seg betydningen av å ha et nasjonalt nettverkselskap – og konsekvensene av å miste det, blant annet med tanke på nasjonal beredskap og påvirkningen på næringsliv og verdiskapning over hele landet.
- Flere av myndighetenes avgiftslettelse under pandemien har hatt begrenset effekt inntil passasjervolumene tiltar igjen, noe som bestemt taler for en forlengelse av lettelsene.
- Norske myndigheters reiserestriksjoner har i hovedsak vært rettet mot internasjonale reiser. Kompenserende tiltak fra norske myndigheter har imidlertid vært rettet mot aktiviteter innenriks. I tillegg har regjeringen valgt å støtte enkeltelskaper i stedet for bransjenøytrale kompensasjonsordninger. Dette har påvirket konkurransesituasjonen i bransjen.
- Flytrafikken og reisemarkedet kan komme til å utvikle seg ulikt mellom forskjellige segmenter og reisemål. Ferie-/fritidstrafikk vil relativt sett kunne øke mer fremover. Det vil fortsatt være et behov for godt flytilbud i et marked som består av nyttetraffic hvor internasjonale flyforbindelser er helt påkrevet for så vel nordmenn og norske virksomheter, som for det internasjonale markedet som ser på Norge som et attraktivt reisemål.
- Vi står snart foran en introduksjon av nye teknologiske lavutslipps-løsninger og med endringer i reise- og trafikkmønstrene. Dette betyr at utviklingen av ny infrastruktur må være fremad skuende og innovativ.
- Myndighetenes virkemiddelbruk er avgjørende for å få til en offensiv satsning på bærekraftige løsninger, med regelverk og reduserte utslippsmål harmonisert med EU/internasjonalt.
- Arbeidslivsbestemmelser og ansettelsesvilkår: Myndighetene må klargjøre hvilke normer/regler som skal gjelde for norske selskaper og utenlandske selskaper i Norge, og hvordan de skal forholde seg til ulike rammebetingelser utenfor EU/EØS. Viktig med kontroll og godt tilsyn!

Bakgrunn og status på veien ut av pandemien

Koronasituasjonen har rammet luftfarten med særlig tyngde. Omsetningen har over mange måneder blitt redusert markant i forhold til normalen. Utsiktene framover er preget av stor usikkerhet. Vi registrerer at Avinor har gjort beregninger som anslår at trafikken ikke vil være på nivå med 2019 i 2024.

Myndighetene skal ha ros for å komme raskt på banen med avgiftslettelser og ordninger som f.eks. å senke momsen og suspendere passasjeravgiften, men så lenge antallet passasjerer og flybevegelser er kraftig redusert, så er effekten av tiltakene svært begrenset inntil volumene tiltar igjen, noe som bestemt taler for en forlengelse av ordningene.

Med unntak av Widerøe her hjemme så har de fleste flyselskapene kuttet produksjonen markant, og det er iverksatt permisjoner og gjennomført betydelige kostnadstiltak. I SAS har ca. 5 000 ansatte mistet sin jobb, herav ca. 1 300 i Norge, og selskapet har skalert ned kostnadene med hele 54 %.

Luftfarten er en kapitalintensiv bransje med høye faste kostnader. I kombinasjon med et betydelig bortfall av inntekter, så har dette svekket flyselskapene som i en normalsituasjon opererer på lave marginer i en meget sterkt konkurranseutsatt internasjonal bransje.

I henhold til Avinors statistikk så er trafikksvikten målt mot 2019-nivå for første halvår 2021 på over 80 %, og NHO Luftfart har beregnet den totale omsetningssvikten til anslagsvis 22 milliarder kroner. For SAS alene tilsvarende koronaunderskuddet tilsvarende 16 års inntjening for selskapet, som leverte gode overskudd de siste fem årene før pandemien.

Norske myndigheters reiserestriksjoner under pandemien har vært blant verdens strengeste, og i all hovedsak rettet mot internasjonale reiser. Dette påvirker følgelig inntektsgrunnlaget for norske selskaper som har stor andel internasjonal trafikk inn-/ut av Norge. Imidlertid har kompensierende tiltak fra norske myndigheter vært rettet mot aktiviteter innenriks, og responderer således ikke forholdsmessig mot omsetningssvikten fra det internasjonale reiseforbudet.

SAS har også argumentert for bransjemessige og konkurransenøytrale kompensasjonsordninger for luftfarten. Regjeringen har imidlertid valgt å holde luftfarten utenfor den generelle kompensasjonsordningen for næringslivet (frem til mars 2021), og i stedet støttet enkeltelskaper med store konsekvenser for konkurransen i bransjen. Helhetsbildet i Norge er dermed at myndighetstiltak og -restriksjoner har skapt en ubalanse i markedet.

Dette er bakgrunnsteppet som det må tas hensyn til når man skal utvikle en strategi for norsk luftfart ut av pandemien.

SAS' har ambisjoner om å gjøre norsk og skandinavisk luftfart til den mest bærekraftige i verden. For å få dette til må forutsetningene legges til rette for et samarbeid for å nå klimamålene, gjennom innføring av rammevilkår som stimulerer verdikjeden, og gjøre det mulig å foreta dyre investeringer innenfor holdbarhetsområdet, som innbefatter utvikling og kjøp/bruk av siste teknologi (fly/motorer) og mer bærekraftig drivstoff. Her er SAS i dag ledende i Europa, men det er ingenting i virkemiddelapparatet som gir positive insitamenter til at dette lønner seg – heller tvert om.

Ulike flyselskap og forretningsmodeller

NHO Luftfart skriver i sitt høringsinnspill at kunnskap om ulike selskapers konkurransekraft og potensiale for å tilpasse produksjon i ulike markeder er avgjørende for å forstå hvordan norsk luftfart vil kunne utvikle seg fremover. Vi er enige i dette, samt det faktum at det er helt avgjørende at en strategi for norsk luftfart reflekterer kunnskap om ulike type selskaper og forretningsmodeller, og spesielt forskjellen mellom lavkostselskaper og de mer tradisjonelt strukturerte nettverksselskapene.

Nettverkselskaper kjennetegnes ved at man som reisende har tilgang på et større antall destinasjoner og reisemål over hele verden, gjennom en kombinasjon av direkteflygninger og gjennomgående billett- og transferløsninger med flere flygninger i rekke. Strukturen er forankret i et internasjonalt samarbeid opparbeidet over mange år, og flyselskapene opererer på basis av et regelverk for prosedyrer og standarder som er nedfelt hos luftfartsorganisasjonen IATA, hvor bla. SAS er medlem.

Et IATA medlemskap forplikter og gir rettigheter innenfor en serie områder, som for kundenes del blir godt synlig når uregelmessigheter oppstår. Om forsinkelser og kanselleringer rammer den reisende av ulike årsaker, så kan en garanti om å bli ivaretatt og få tilbud om reise uten ekstra kostnad via andre IATA-selskaper enn det opprinnelige, være av en helt avgjørende betydning både tidsmessig og økonomisk for den som rammes.

Nettverkselskaper utgjør rammeverket i en rutestruktur som spenner globalt. For Norges del binder nettverksmodellen hele kortbanenettet sammen med stamrutenettet og gir sømløs kobling til et mangfoldig rutetilbud internasjonalt.

SAS og Star Alliance dekker over 1 300 destinasjoner alene, samtidig som at selskapet utgjør ryggmargen i infrastrukturen innenriks.

Lavprisselskapenes forretningsmodell bygger på det enkelte selskaps nettverk og gjerne point to point – reiser. Selskapene opererer ofte med reduserte tilbud (for eksempel ikke tilbyr reise for barn som reiser alene (Wizz)). Forretningsmodellen bygger på at samarbeid med andre IATA – selskaper ikke skal være plattform for kundetilbudet, hvilket selvfølgelig reduserer kostnaden.

En strategi for luftfart bør vurdere hvilke forretningsmodeller som bør ivaretas i det norske markedet.

Sikkerhet og beredskap

Under pandemien har SAS stått til myndighetenes rådighet og flydd nordmenn hjem fra fjerntliggende strøk i såkalte *relief-flights* operasjoner, og på kort varsel stått parat også med hospital-fly når norske myndigheter har stått overfor helt særskilte behov for en type hjemtransport av nordmenn/skandinaver.

En luftfartstrategi bør inneholde elementer av hvordan slike behov skal løses også i fremtiden.

Det skandinaviske luftfartssamarbeidet

Det skandinaviske luftfartssamarbeidet omhandler en koordinering av de tre landenes virke innenfor luftfartens område, med et overordnet mål om å oppnå en tilfredsstillende trafikkforsyning for skandinavisk næringsliv og flypassasjerer, så vel nasjonalt som internasjonalt.

Samarbeidet har gjennom årene gitt de skandinaviske landene en styrket posisjon i forhandlinger om bilaterale luftfartsavtaler med tredjeland når det gjelder trafikkrettigheter som tilgodeser skandinaviske interesser og behovet for tilgjengelighet, tilgang til markeder osv.

Det skandinaviske luftfartssamarbeidet dekker også koordineringen av både teknisk kontroll og tilsyn av den fly operative virksomheten, og gjør at flymaskiner og flysertifikater registrert i et av de skandinaviske landene godkjennes uten forbehold av de andre skandinaviske landenes myndigheter. Inn- og utførsel av utstyr for luftfarten kan foregå uten hindringer som eksport- eller

importrestriksjoner og bidrar til effektiv og rasjonell drift og godt teknisk vedlikehold på hvert av de tre landenes territorium.

Samarbeidet har vært gjenstand for ulik organisering gjennom årene, men samarbeids- og tilsynsstrukturen som nå er gjeldende slår fast det viktige prinsippet om at de tre skandinaviske myndighetene skal samarbeide og føre flysikkerhetsmessige tilsyn, i samsvar med nasjonale og internasjonale lover og regler.

Den multinasjonale tilsynsstrukturen anses å være unik, og av stor betydning for flyselskap basert i Skandinavia. Rent strategisk bør Norge sikre at bilaterale luftfartsavtaler som Danmark og Sverige reforhandler gjennom EU-avtalen og som kan gi økt liberalisering mot tredjeland, også omfatter Norge. Dette vil gi likeverdige muligheter for norske flyselskaper som da kan opprette utenriksruter fra Norge, som man gjør det fra Danmark og Sverige.

En strategi for luftfart må reflektere viktigheten av dette skandinaviske luftfartssamarbeidet som er positivt også hva gjelder flytrafikk, og relasjonen til de land der luftfarten fortsatt er regulert, og forvalter en restriktiv luftfartspolitik. Effekten av at Norge, Sverige og Danmark opptrer og forhandler samlet for å få/bevare best mulige trafikkrettigheter kan ikke overvurderes.

Endringer i markedssituasjonen

Luftfarten må kunne tilpasse seg både lavere etterspørsel og endrede reisevaner enn tidligere. Det ligger en betydelig usikkerhet knyttet til den forventede utviklingen, men digitaliserte løsninger kan erstatte enkelte typer reiser, samtidig som at vi kan få en forsterket bevissthet rundt verdiene av å møtes, lære og oppleve – så vel i jobb som i fritid.

Trafikkutviklingen kan komme til å utvikle seg ulikt mellom forskjellige destinasjoner, segmenter og reisemål, gjennom at destinasjoner med potensiale for mer ferie- og fritidstrafikk relativt sett vil kunne øke mer fremover.

Det vil fortsatt være et behov for flyruter og -tilbud i et marked som består av det vi kan kalle (livsviktig) nyttetraffic, hvor frakt- og passasjertransport langs bakke og sjø ikke er et reelt alternativ. Norge er et langstrakt land med en topografi hvor fly i ulike størrelser og utgaver er en forutsetning, og hvor gode flyforbindelser til/fra verden for øvrig er helt påkrevet for så vel nordmenn og norske

virksomheter, som for det internasjonale markedet som ser på Norge som et attraktivt reisemål.

Som det er bekreftet i Nasjonal reiselivsstrategi 2030 (Innovasjon Norge), så er det av stor betydning at man også i strategien for norsk luftfart har et helhetlig perspektiv som reflekterer ulike målgrupper, og den store variasjonen i behov og formålet med å reise.

Vi tror en større klimabevissthet i befolkningen vil være med på å styre folks valg av reisemål og transportmidler i tiden framover. Dette mener vi er veldig bra, såfremt valgene er basert på faktabasert kunnskap om skadelige utslipp, og kjennskap til miljøvennlige løsninger også når det gjelder å fly. Myndighetenes representanter har et særskilt ansvar i å gi god og korrekt informasjon ut i markedet om hva som er gjeldende, og vi bør fritas for symbolpolitikk i både retorikk og virkemiddelbruk som verken tjener miljøet eller bidrar til at det blir tatt kloke valg og disposisjoner.

Vi støtter også NHO Luftfarts anbefaling om at man foretar en analyse av utsiktene for utviklingen i flytrafikken. Et godt kunnskapsgrunnlag vil ha betydning for hvilke strategiske grep/tiltak man bør fremme for å utvikle en god og effektiv luftfartsnæring, herunder også lufthavn- og flysikringstjenester.

Infrastruktur, lufthavn- og flysikringstjenester

Avinor-modellen i Norge har i mange år tjent landets infrastruktur godt, hvor en rekke samfunnsoppgaver ivaretas og finansieres i systemet.

Her ligger det også noen ulemper som tydelig har blitt anskueliggjort under pandemien når samfunnsoppgavene skal opprettholdes, til tross for sviktende inntekter på grunn av flyselskapenes reduserte aktivitet med færre flybevegelser og passasjerer. Dette skaper en usikkerhet rundt fremtidig finansiering av disse oppgavene, og fører til en klar risiko for økte kostnader på flyselskapene som får svekket konkurransekraft. Svake incentiver for en sunn kostnadsstyring og effektivisering i Avinor, kan føre til en dempet vilje til nødvendig utvikling mot et godt luftfartstilbud med lavere utslipp i Norge.

NHO Luftfart påpeker også et sentralt poeng når det gjelder flysikring i sitt høringsinnspill: *«Flysikringsselskaper kan i stor grad overføre økonomiske tap på flyselskapene gjennom et "cost recovery"-system over en periode på 5 til 7 år. Derved pulveriseres kostnadene over en lengre periode, men like fullt overføres*

økonomiske tap som følge av manglende egen kostnadstilpasning til brukeren, dvs. at man reelt sett betaler for en tjeneste man ikke har brukt.»

Vi ser det som viktig at man i strategiplanen for norsk luftfart beskriver et mål om en mer effektiv infrastruktur, hvor det sikres en stabil og forutsigbar finansiering, og en forutsigbarhet rundt luftfartsavgiftene som pålegges flyselskapene.

Fremtidig lufthavnstruktur må ta høyde for endring i fly- og trafikkmønsteret på mellomlang og lang sikt. Sannsynligvis vil en i løpet av en 5-10 årsperiode kunne benytte små elektrifiserte fly som tar opp til 10 passasjerer som tilbyr frekvent nullutslipps flytransport som mater trafikk inn til de større flyplassene. Det er viktig da å se på i hvilken grad dette endrer behovet for (bygging av) større flyplasser, og også om det i hele tatt vil bli et behov for å forlenge rullebanelengden på mindre flyplasser, som det ytres ønske om fra pressgrupper lokalt i ulike sammenhenger.

Om behovet for antall flyplasser blir større eller mindre, avgjøres bla. av den teknologiske utviklingen, samt øvrig infrastruktur på bakken. Man må se på hvordan terminalbygninger og annen infrastruktur på flyplassene bør se ut i fremtiden. For eksempel har ikke vedtaket om bygging av nye flyplasser i Lofoten og Mo i Rana, medført endringer av planleggingen av infrastrukturen på terminalbygningen i Bodø. Sannsynligvis vil det bli færre fly av størrelse Dash 8 i fremtiden og færre transferpassasjerer fra Lofoten og Helgeland gjennom Bodø Lufthavn. Relevant spørsmål blir: Hva vil dette bety for hvordan infrastrukturen på flyplassen i Bodø bør planlegges?

Klima og miljø

Luftfarten er en del av EUs kvotehandelsystem (EU ETS) og det globale kvotesystemet CORSIA. Disse virkemidlene er de mest effektive for å frembringe nye og gjennomgående teknologiske løsninger på sikt for å redusere utslippene fra luftfarten. SAS mener at de eksisterende internasjonale systemene kan forsterkes ytterligere med enda høyere ambisjonsnivå, og utfylles med eventuelt nye tiltak for å gi sterkere insentiver til ytterligere teknologiutvikling.

SAS er av den grunnleggende holdningen at den som forurenses skal betale for sine utslipp. Fly som starter og lander i Norge betaler i forskjellige omfang for sine karbonutslipp i EU-ETS, via den norske CO₂ avgiften, via omsetningskravet og via flypassasjeravgiften (midlertid suspendert). For flyvninger til utlandet er det EU-ETS, CORSIA, omsetningskravet og flypassasjeravgiften som gjelder.

Regner man ut skatte- og avgiftsbelastningen per tonn karbon, er den i Norge allerede høyere enn de NOK 2 000 per tonn CO₂ i 2030, som er det angitte målet i Klimaplanen. (Meld.St.13 Klimaplan for 2021-2030)

Vi mener at fire virkemidler for samme utslipp er feil, og at fiskale virkemidler som f.eks. flypassasjeravgiften ikke er hensiktsmessige for å styre mot lavere klimagassutslipp som også EU er opptatt av.

EU-kommisjonen setter gjennom "Fit for 55" svært ambisiøse mål for reduksjon av klimagassutslippene fra luftfarten, og vi anerkjenner at det må kraftfulle tiltak til for å nå EUs mål om at et karbonfritt Europa innen 2050. Det er derfor positivt at EU med planen "Fit for 55" tar en ledende rolle med forslag til harmoniserte tiltak i hele EU/EØS, slik at man på en målrettet og kostnadseffektiv måte kan oppnå nødvendige utslippskutt i de kommende årene.

Det kan ikke understrekes nok fra vår side at man for å nå målet om en fossilfri luftfart innen 2050, så må det fra norsk side føres en helhetlig, forutsigbar og ambisiøs klimapolitikk som reflekterer at norsk luftfart er en del av en internasjonal næring. Dette betyr at det fra norsk side bør jobbes for å styrke internasjonale løsninger for å nå de nødvendige utslippskuttene, og ikke operere med særnorske tiltak som fungerer kontra produktivt i klimasammenheng.

Luftfartstrategien må legge opp til en virkemiddelbruk med incitamenter som gjør at det vil lønne seg å satse på bærekraftige løsninger, og spesielt i overgangsfase til ny teknologi og miljøvennlig (dyrt) drivstoff så må man kunne forvente mer gulrot fremfor pisk. Når norske myndigheter setter omsetningskrav på bærekraftig drivstoff (SAF) så kan dette føre til at prisen på det miljøvennlige drivstoffet blir enda dyrere. Dette er en stor risiko som må overvåkes når man evaluerer systemet.

I EUs «Fit for 55» (3.2. *Subsidiarity: Necessity of EU action*) så advares det mot det som beskrives som lappeteppe av ulike nasjonale tiltak innført med de beste miljøintensjoner, men som i sum kan gi negativ klimaeffekt gjennom utilsiktet praksis/adferd. Her henvises det til Nederland og landene i Norden ("Nordic States"), som eksempel:

"An EU-level intervention is necessary to avoid a patchwork of national measures with possible unintended effects. National initiatives to incentivize the supply and use of SAF in the Netherlands (...) and Nordic States (with the emergence of national blending mandates) are expected to have only limited effects on the use of SAF at EU level." "... encouraging adverse practices such as fuel

tankering108, whereby airlines would refuel in Member States with less strict obligations in order to save on fuel costs. (...) Finally, it could lead to higher fuel burn and GHG emissions.”

Å bruke bærekraftig drivstoff (SAF) er et effektivt middel for å redusere karbonutslippene fra fly. SAS er det flyselskapet i dag som kjøper mest av dette miljøvennlige alternativet i Europa, og har som mål å fylle bærekraftig drivstoff tilsvarende hele innenriksproduksjonen i Norge, Sverige og Danmark innen 2030. SAS tilbyr nå også kundene å kjøpe miljøvennlig drivstoff tilsvarende forbruket på den flyreisen de skal foreta, når de kjøper flybillett hos SAS.

Litt avhengig av hvordan nasjonale tiltak er mulig i lys av EUs «Fit for 55» så er vår oppfatning at luftfartens midler i den særnorske CO₂avgiften bør tilbakeføres til luftfarten, for å framskynde produksjon og bruk av avansert biodrivstoff. Det kan med fordel potensielt skje i en fondsløsning etter modell av NO_x-fondet. Det kan også brukes midler til å støtte utvikling av klimavennlige teknologier i luftfarten, om det/disse kan gi en dokumentert reduksjon av klimagasser.

Det finnes overordnede globale mål for sivil kommersiell flytrafikk når det gjelder klimapåvirkende utslipp, men disse må kalibreres bedre med forskjellige regionale og nasjonale målsetninger. Metode og teknologivalg for å håndtere den nødvendige omstillingen når det gjelder selve flyene og deres energiforsyning, må med fordel forvaltes av operatørene selv. I den utstrekning utslippsreduksjonene ikke oppnås som forutsatt, så kan en dimensjonerende virkemiddelbruk introduseres. Enten som et dyrt alternativ, eller fremfor alt som et insitament for å gjøre kloke valg.

SAS har et samarbeid med Airbus når det gjelder utviklingen av ZEROe konseptet, godt egnet for det skandinaviske markedet. Dette gir oss spennende perspektiver på hva lav- og nullutslipps flygninger i vår region vil kunne gi oss som nasjon opppe på 2030-tallet. Broen fra i dag til disse null- og lavutslippsflyene er på vingene heter miljøvennlig drivstoff, SAF. Derfor må arbeidet med større tilgang på dette dyre alternativet prioriteres og intensiveres.

Forutsetningen for at norsk luftfart skal ligge i fremste rekke i omstillingen til lavere klimapåvirkende utslipp, er at flyselskapene har finansiell evne til å ta i bruk de mest klimavennlige alternativene. Derfor er virkemiddelbruken med mer gulrot enn pisk helt vesentlig.

Hva vil myndighetene med luftfarten i Norge?

Hvordan håndterer man de næringspolitiske utfordringene som ligger i å kunne utvikle en levedyktig luftfartsnæring med lavest mulige utslipp i Norge, og samtidig sikre at landet har en infrastruktur som kobler *hele* nasjonen sammen, og til verden for øvrig i et sømløst nettverk?

Siden 70 % av Norges befolkning ikke har alternativer til flyet ved transport over lengre avstander, så mener vi at flyets betydning må anerkjennes og omtales i lys av dette når en strategi for norsk luftfart skal beskrives. Norge er en del av en globalisert verden, og luftfarten har betydning for hele landet, for handels- og næringsutvikling, verdiskapning, bosetting, kulturutveksling og for velstand i det norske samfunnet generelt.

Det må etableres en klar forståelse av at bransjen opererer til daglig i en internasjonal sterkt konkurranseutsatt virkelighet med lave marginer, og er svært sårbar for særnorske bestemmelser og pålegg helt løsrevet fra omverdenen.

Mange ser ut til å mene at billige flybilletter – for enhver pris – må være hovedmålet med luftfartsstrategien, og henviser til at monopol fører til dyrere flybilletter.

SAS deler den sistnevnte betraktningen om at fravær av konkurranse kan gi for høye billettpriser og et dårlig flytilbud. Det være seg på kortbane-, stamrutenettet, internasjonalt og på langdistanse.

Det er imidlertid også slik at på enkelte rutestrekninger med tynt trafikkgrunnlag så vil ikke et ensidig fokus på konkurranse ivareta effektene på samfunnsinteresser som verdiskapning og arbeidsplasser, hvor et stabilt, helhetlig flytransporttilbud over tid er mest tjenlig.

SAS konkurrerer med lavprisselskaper på ca. 70 % av rutene som går over tre verdensdeler. Konkurransen har gjort 75-årige SAS til et bedre og mer effektivt selskap med konkurransedyktige priser og produkter, og spiller en vesentlig rolle som Skandinavias ledende flyselskap med skandinaviske verdier av betydning for nordmenn, svensker og dansker. SAS skal gjøre sitt til at posisjonen opprettholdes gjennom løpende utvikling og tilpasning til hva omskiftelige markeder forventer av et moderne flyselskap.

Luftfarten er som kjent internasjonal. Tilsvarende situasjonen i andre bransjer så utfordres arbeidslivsbetingelsene også i norsk luftfart. Det er bra at myndighetene har igangsatt et arbeid for å klargjøre hvilke normer/regler som skal gjelde for norske selskaper og utenlandske selskaper i Norge. Hvordan skal vi forholde oss

til (ulike) rammebetingelser utenfor EU/EØS, og hvordan sikrer man nødvendig tilsyn og kontroll?

SAS har ved flere anledninger henvist til Danmark og deres strategiske tilnærming til hva luftfarten skal bety for landet, og hva som kreves av beslutninger for å nå de målbilder som er satt («Luftfartsstrategi for Danmark»). Vi håper man kan la seg inspirere av den, med konkrete oppfølgingspunkter for prosessen videre i arbeidet for en ønsket utvikling av norsk luftfart som man har blitt enig om.

En bekymring hva gjelder strategiarbeid generelt er ofte manglende oppfølging, så avslutningsvis vil vi understreke viktigheten av at den norske luftfartsbransjen blir godt involvert i det videre arbeidet med å utvikle en strategi for norsk luftfart, slik at næringen som skal leve med den nasjonale strategien blir tilstrekkelig involvert for best mulig resultat.

Luftfarten har potensiale til om få år å bli den mest skånsomme og bærekraftige transportformen, med lave klimautslipp og minimalt med støy, og som ikke legger beslag på store arealer eller ødelegger naturen på andre måter. Luftfarten er med sin infrastruktur så og si selvfinansierende, og operer i godt samspill med tog og andre miljøvennlige transportformer.

Vennlig hilsen



Knut Morten Johansen
Head of Public Affairs, SAS