

Kunnskapsdepartementet
Postboks 8119 Dep
0032 Oslo

Vår dato 13.09.2016
Deres dato 12.05.2016
Vår referanse CR
Deres referanse 16/4765

Høring - forslag til ny regulering av tilskudd og egenbetaling ved private høyskoler og fagskoler

1. Innledning

Det vises til Kunnskapsdepartementets høring datert 12. mai 2016 vedrørende forslag til ny regulering av tilskudd og egenbetaling ved private høyskoler og fagskoler. NHO Luftfart er ikke en av høringsinstansene i den aktuelle saken, men vi ønsker allikevel å komme med noen kommentarer til det som foreslås.

NHO Luftfart er en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for flyselskaper og andre luftfartsrelaterte virksomheter i Norge. Samlet har vi over 50 medlemsbedrifter med mer enn 12 000 ansatte. NHO Luftfart arbeider for å videreutvikle en konkurransedyktig luftfartsnæring i Norge, og er tilsluttet NHO. Blant våre medlemsbedrifter har vi flyskolene Pilot Flight Academy (Pilot), European Helicopter Center (EHC) samt Luftfartsskolen. Vårt høringssvar er å anse som et felles høringssvar fra de tre nevnte skolene.

Pilot, EHC og Luftfartsskolen tilbyr en komplett yrkesfaglig utdanning til fly- og/eller helikoptersertifikat. Skolene er NOKUT-godkjente fagskoler. Samlet utdanningskapasitet hos disse tre skolene utgjør ca. 200 studenter i året. Skolene får ikke offentlig støtte, og studiene finansieres av den enkelte student. Samlede kostnader for et toårig studieløp utgjør opp mot ca. 900 000 NOK, hvorav kun en begrenset andel av dette kan finansieres gjennom ordinær offentlig studiestøtte.

I Norge i dag er det to måter å gå frem på for å utdanne seg til trafikkflyger; enten gjennom Forsvaret eller alternativt hos en sivil flyskole. Forsvaret har imidlertid de senere årene stadig redusert antallet piloter som de utdanner. Derfor vil det eneste reelle alternativet for de aller fleste som ønsker å utdanne seg til å bli trafikkflyger i Norge være gjennom det sivile utdanningssporet. Det er i den forbindelse viktig å presisere at de norske private flyskolene er i direkte konkurranse med utenlandske flyskoler.

Etter en gjennomgang av departementets forslag til regulering av tilskudd og egenbetaling ved private høyskoler og fagskoler ønsker vi å understreke at noen av de forslagene som departementet nå har på høring vil kunne gi til dels store konsekvenser for våre medlemsbedrifter, herunder at man på sikt risikerer at det ikke lengre vil være mulig å tilby en konkurransedyktig utdanning for trafikkflygere i Norge. Dette vil være svært uheldig for norsk luftfart da de kommersielle flyskolene utdanner personell til viktige oppgaver i sivil luftfart. I tillegg til ordinær ruteflyging rekrutteres det fra flyskolene til politi, søk- og

redning, brannvern, ambulansevirkosomhet, offshore flygninger mv. Disse skolene ivaretar således en viktig samfunnsoppgave og de har alle i sitt utdanningsløp spesiell fokus på "norske" utfordringer knyttet til blant annet topografi og meteorologi. Det er derfor viktig å sikrer at vi i årene som kommer fortsatt vil kunne tilby en trafikkflygerutdannelse i Norge.

2. Om begrensinger i tillatt organisasjonsform - krav til selskapsorganisering

NHO Luftfart har ingen innvendinger mot forslag til krav om organiseringer som aksjeselskap. Det vil imidlertid være problematisk for våre medlemsbedrifter dersom det i tillegg stilles krav om at utdanningsaktivitet som ikke er en del av fagskolen skal skilles ut i et eget aksjeselskap. Dette vil i så fall for skolene medføre krav til et dobbelt sett med godkjenninger fra Luftfartstilsynet. Denne type godkjenninger er både kostnads- og ressurskrevende å få. Det kan i forbindelse med dette opplyses om at det fra luftfartsmyndighetenes side ikke tillates at godkjent personell som skolesjef samt en del andre nøkkelstillinger innehar stillinger i mer enn én organisasjon. Dette er regulert gjennom totalharmoniserende EU-regelverk.

Resultatet rent praktisk av det som foreslås vil trolig bli at skolene må etablere to parallelle klasser, slik at studenter med- og uten studielånsrett går i ulike klasser - da ikke alle studentene har studielånsrett, og således ikke er en del av fagskolestudiet. Videre vil det, slik vi forstår høringsforslaget, bli et krav om at all annen nødvendig aktivitet som instruktørutdanning og andre kurs som intern utdanning og rettighetsfornyelser og -utvidelser til sertifikater for piloter og instruktører, samt privatflygerutdanning (som ikke er en del av fagskoleutdanningen) må legges i et eget aksjeselskap. En slik reorganisering av virksomheten i to (eller flere) parallelle organisasjoner, med separat godkjenning av Luftfartstilsynet, vil være svært kostnadsdrivende. Denne kostnaden må i så fall bæres av studentene gjennom økt egenbetaling, i og med at dette er skolenes eneste inntektskilde. Dette vil igjen bety at våre medlemsbedrifter trolig ikke vil kunne konkurrere med andre utenlandske flyskoler som ikke er underlagt denne type krav.

3. Begrensninger i mulighet for utdeling fra selskap og transaksjoner med nærstående

Utdanning av piloter er en særlig kapitalkrevende og arbeidsintensiv utdanning med omfattende en-til-en undervisning i dyre fly og simulatorer. En begrensning i normal utbyttemulighet som egenkapitalavkastning til eiere vil begrense eller stanse investeringsviljen. Skolene har ikke mulighet til å velte disse kostnadene mv. over på studentene og er helt avhengige av private investorer. En slik innstramning i regelverket vil betraktelig redusere tilbudet om pilotutdanning i Norge - i en tid med et stort kommende pilotbehov.

Hva gjelder spesielt det som foreslås om utdeling ønsker vi derfor å understreke at alternativ 1 og 2 som skisseres i høringsnotatet vil bety at det trolig vil være umulig å tiltrekke seg nødvendige private investorer innenfor denne svært kostbare formen for skolevirksomhet.

Alternativet er hvis dette vedtas, slik vi ser det, at staten igjen risikerer å måtte overta ansvaret for all pilotutdanning i Norge til en betydelig kostnad. Det siste har en omfattende kostnadsside, og vil belastes offentlige budsjetter. Det vises her blant annet til erfaringene med den tidligere Statens trafikkflygerskole på Torp, som etter få års drift på 1990 tallet ble lagt ned som følge av svært høye kostnader. Et godt privat, brukerfinansiert utdanningstilbud betyr at det ikke er nødvendig å bygge opp et større offentlig finansiert utdanningstilbud, og tilgangen til utdannede piloter vil kunne opprettholdes. Det kan i forbindelse med dette nevnes at Boeing har estimert at man de neste 20 årene på verdensbasis vil trenge 533 000

piloter for å dekke den forventede trafikkveksten. Av disse vil det være behov for 94 000 piloter bare i Europa. Offentlig finansierte flyskoler vil ikke kunne dekke opp denne etterspørselen, og som eksempel tas det opp 12 studenter hvert semester ved UiT.

Handel med nærstående er videre en naturlig del av hvordan noen av de aktuelle flyskolene er organisert. Det føres ikke separat regnskap (Segment regnskap) slik disse virksomhetene er organisert i dag. Slik disse skolene er driftet i dag er de avhengig av den operative delen for å kunne gi en komplett utdanning.

4. Avslutningsvis

Den type skolevirksomhet som utføres av våre medlemsbedrifter er svært spesiell, herunder en av de mer kostnadsintensive utdanninger som tilbys i Norge. Vi anmoder i forbindelse med dette at det gjøres tilpasninger i et evt. kommende regelverket som reflekterer at denne type utdanning ikke bare er en kostbar utdanning for den enkelte student, men også er svært kostbar for den som skal drive skolen. Det vises i forbindelse med dette også til at våre medlemsbedrifter allerede i dag er underlagt et strengt kontrollsystem gjennom at man er underlagt regelmessige revisjoner av Luftfartstilsynets samt gjennom de krav som stilles av NOKUT til de aktuelle virksomhetene.

Vi håper at våre kommentarer tas med i den videre prosessen.

Vennlig hilsen
NHO Luftfart



Camilla Rise
spesialrådgiver