

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 12.05.2011
Deres dato 13.04.2011
Vår referanse TL
Deres referanse 10/1988- KD

HVITBOK OM EU'S TRANSPORTPOLITIKK FRAM MOT 2050 – HØRING

Det vises til brev av 13. april 2011 om ovenstående. Samferdselsdepartementet ber om synspunkter fra sektorer og aktører som er involvert i ulike aspekter av transportpolitikken som grunnlag for et innspill fra Norge til Rådet og Europaparlamentet. NHO Luftfart ønsker å komme med noen synspunkter på vegne av norsk luftfartsnæring.

Kommentarer kap. 2

Generelt er NHO Luftfart positiv til at EU utarbeider et langsiktig strategidokument på transportområdet som drøfter overordnede mål og prinsipper for utvikling av sektoren. Vi støtter også den grunnleggende erkjennelsen om at transport er essensielt for økonomi og samfunn, og at utvikling av sektoren krever sterkt internasjonalt samarbeid, jf punkt 2.1 Samtidig må transportsektorens avhengighet av fossile drivstoff reduseres uten at samfunnets behov for mobilitet svekkes. Kommisjonen angir tre overordnede grep for videre utvikling:

- Forbedre energieffektiviteten av transportmidlene inkludert drivstoff og fremdriftssystem
- Optimalisere ytelsen i multimodale transport- og logistikksystemer
- Bedre utnyttelse av transport og infrastruktur gjennom bruk av bedre trafikkstyrings- og informasjonssystemer.

Det understrekes som forutsetning blant annet at det er behov for avvikling av resterende barrierer for markedsadgang, samt at man sikrer et likeverdig prisingssystem mellom transportformene. NHO Luftfart støtter disse overordnede prinsippene, og vil understreke behovet for en harmonisert prissetting av direkte og indirekte (eksterne) kostnader mellom de ulike transportmidlene.

NHO Luftfart støtter også Kommisjonenes vurdering av behov for kapasitetsutvikling i europeisk luftfart, og at luftfartens konkurransevilkår må vurderes i et globalt perspektiv, jf punkt 2.3. Dette fordrer også at europeisk luftfart må satse mer på utvikling av alternative, syntetiske drivstoff, jf målsettingen om bruk av 40 % lav-karbon jetfuel i 2050. Luftfartsnæringen har igangsatt en rekke miljøforbedrende tiltak, og har ambisiøse mål som vil underbygge Kommisjonens målsettinger på dette området.

H:\csql-0002__insql0002\websak_sd_driftbase\AMJ\293694_1_P.docx

Etter NHO Luftfarts oppfatning er det prematurt fra norsk side å ha en oppfatning om ev utvikling av høyhastighetstog for ”medium distance traffic” i Norge. I Sentral-Europa kan dette av mange hensyn være fornuftig, mens det trolig av både miljø- og økonomiske grunner er mindre fornuftig å satse på høyhastighetstog løsninger i Norge. Her bør man fra norsk side påpeke at behovene for slike løsninger vil kunne variere sterkt mellom ulike deler av Europa. En målsetting om at største delen av ”medium-distance” passasjer transport i 2050 skal skje med tog synes således lite passende for Norge. Generelt strider et slikt ønske om ”modal shift” også med den gjennomgående logikk i hviteboken om at man må utnytte de ulike transportmidlenes fortrinn gjennom riktig prising. NHO Luftfart støtter for øvrig at alle større flyplasser bør knyttes til jernbanenettet, og at man slik sett styrker utviklingen av et smidig og sammenhengende transportsystem.

NHO Luftfart støtter også Kommisjonens ønske om å modernisere ATM infrastrukturen, ref EU’s SESAR prosjekt, noe NHO Luftfart gjennom annen korrespondanse med departementet har kommentert mer utfyllende. Likeså støtter vi Kommisjonens understrekning av prinsippet om ”user pays” og ”polluter pays”, men vil spesielt peke på behovet for harmonisert anvendelse av disse prinsippene mellom transportmidlene.

Kommentarer kap. 3

NHO Luftfart støtter i det alt vesentlige hovedpunktene i Kommisjonens strategi i kap. 3. Oppstillingen i punkt 34 gir en god oppsummering av de viktigste elementene i en slik strategi.

NHO Luftfart vil spesielt understreke behovet for at man priser de ulike transportmidlene riktig inkludert infrastruktur og eksterne kostnader, jf punkt 58 og 59. Kommisjonen understreker også behovet for at man internaliserer kostnadene ved støy og lokal forurensing fra jernbanen, noe vi prinsipielt er enig i. Likeså at man betaler for all infrastruktur, ref at jernbanen i Norge i dag ikke betaler de reelle kostnadene for arealforbruk, kjøreveg mv. Riktig prising er helt avgjørende for like konkurransevilkår og for en samfunnsøkonomisk fornuftig ressursbruk, og det er viktig at Norge støtter opp om Kommisjonens understrekning av dette.

Kommentarer til annex 1

Annex 1 er en operasjonalisering av ulike type tiltak som skal bidra til å oppfylle Kommisjonens overordnede visjon og mål for europeisk transportpolitikk. NHO Luftfart ønsker å kommentere følgende:

- Punkt 3 ”Capacity and quality of airports”

NHO Luftfart savner et punkt her som tar opp behovet for en effektivisering av tjenesteutøvelsen på lufthavner. Flyplasser er normalt i en tilnærmet monopolsituasjon, og har således ofte svake incentiver for å tilstrebe en kostnadseffektiv drift. Dette gjelder spesielt i en del randsoner av Europa hvor avstanden mellom lufthavnene er store og alternative transportmuligheter er svakt utviklet. EU har iverksatt et reguleringsregime knyttet til flysikringstjenesten, og utviklet regelverk for å fremme konkurranse og en effektiv ground handling tjeneste. Når det gjelder annen ordinær lufthavnsdrift pekes det på behovet for ”quality services/standards”, uten at det pekes på tiltak for en mer effektiv tjenesteutøvelse. Norge bør ta opp dette, og anmode om at Kommisjonen tar et initiativ

for å bidra til en mer effektiv tjenestetilrettelegging og lavere lufthavnavgifter på europeiske flyplasser.

- Punkt 10 "A socially responsible aviation sector"

NHO Luftfart støtter de initiativ som Kommisjonen her anfører, og vil vise til at operatører fra utlandet eksempelvis kan operere i Norge med arbeidsvilkår for de ansatte som ligger langt under gjeldende krav etter norsk lovgivning. Dette gir ulike konkurransevilkår, og vil undergrave forutsetningene for en sunn og likeverdig konkurranse i luftfartsmarkedet. I tillegg reiser dette grunnleggende spørsmål om arbeidstakernes rettigheter, og bruk av arbeidskraft i en internasjonal bransje med høy mobilitet i arbeidskraften. Norge bør støtte de aktuelle tiltakspunktene, og følge opp dette i den videre kontakt med Kommisjonen.

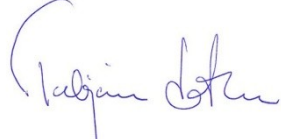
- Punkt 37 "A new funding framework for transport infrastructure"

EU har flere ulike finansieringsmekanismer for overordnede, store infrastrukturtiltak, ref TEN-T programmet og fondsløsninger. Slike mekanismer skal spesielt stimulere utviklingen av korridorløsninger innenfor EU, og på luftfartsområdet vil slike ordninger antageligvis bli anvendt når SESAR prosjektene skal implementeres innenfor SES II prosjektet. Tilsvarende har vi sett eksempler på at EUs finansieringsmekanismer også blir anvendt på lufthavnprosjekter. Det er positivt at Kommisjonen ønsker å utvikle videre ulike finansieringsmekanismer som fremmer overordnede og harmoniserte europeiske infrastrukturtiltak. Dette reiser imidlertid utfordringer for ikke-EU medlemsland i Europa, og tilsier at Kommisjonen bør legge til rette for en ytterligere samordning med aktuelle 3. land mht prosjektgjennomføring og finansiering som sikrer helhetlige og likeverdige løsninger. Det er svært viktig at Kommisjonen har fokus på dette, og legger vekt på nødvendig samordning med tiltak utenfor EU. Norge bør påpeke dette.

Det vises for øvrig til NHO Luftfarts brev av 7.4.2011 til departementet med konkrete innspill om dette relatert til finansiering og utplassering av prosjekter i SESAR programmet.

NHO Luftfart imøteser en aktiv oppfølging fra norsk side av bransjens synspunkter.

Med hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

Kopi: Avinor