

15. juni 2016

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo**Hørings svar fra Norwegian – vedr «globaliseringsrapporten»**

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev. Innledningsvis vil vi bemerke at det en rekke steder i rapporten er omtale av Norwegian som i beste fall er unyansert eller utdatert, noen steder også direkte feilaktig og med manglende forståelse for hvorfor selskapet ekspanderer globalt og skaper ny vekst i nye markeder. Vi forventer at en korrekt virkelighetsoppfatning blir lagt til grunn i det videre arbeidet med hvordan Norge skal tilpasse seg utviklingen i luftfarten globalt, og vi vil i det følgende vektlegge de konkrete anbefalingene avslutningsvis i rapporten. Flere av de skisserte anbefalingene fra departementet er viktige steg i riktig retning, gitt at de følges opp med konkret handling.

Norwegian er i dag verdens sjette største lavprisselskap, med hovedkontor i Norge og lokale datterselskaper. Over halvparten (60 prosent) av selskapets flygninger skjer utenfor Norge. I likhet med andre selskap er internasjonal vekst og etableringer basert på markedsmuligheter, trafikkgrunnlag og rutenettverk – ikke lønns- og kostnadsnivå i ulike land. For Norwegian er det viktig å understreke at Norge må ha regelverk som likebehandler aktører i internasjonal luftfart, og Norwegian støtter de forslagene som er fremmet i rapporten for å tilpasse Norge til verden for øvrig, blant annet utvidet EØS-designering (punkt 1) og endring av forskriften for innleie av luftfartøy (punkt 3). Videre er det riktig at Norwegian ikke har tilgang til overflyging over Sibir eller Russland på lik linje med våre konkurrenter og vi forventer at norske myndigheter intensiverer arbeidet med å sikre likebehandling for Norwegian (punkt 2). Å «vurdere hvordan en prosess kan legges opp» er ikke godt nok. Det er for øvrig også andre områder hvor Norwegian ikke har tilsvarende rettigheter som SAS. Det gjelder for eksempel den fellesskandinaviske driftstillatelsen SAS nyter godt av. En forskjellsbehandling som i realiteten kun er begrunnet med historiske årsaker og at selskapet har tre statlige eiere. Norske myndigheter har erkjent denne forskjellsbehandlingen, men har oss bekjent ikke har tatt noe initiativ til likebehandling. Saken er derfor klaget inn for ESA og EU, noe som er en tidkrevende prosess. Dette helt konkrete saker

T +47 67 59 30 00  
F +47 67 59 30 01Norwegian Air Shuttle ASA  
Oksenøyveien 3  
P.O. Box 115  
NO- 1330 Fornebu, Norway

norske myndigheter burde prioritere å rette opp, slik at dagens konkurransevridning opphører.

Flybransjen er ekstremt konkurranseutsatt og konkurransen er global, og i en slik situasjon er det nytteløst med nasjonale særregler som forskjellsbehandler flyselskaper, det være seg ut fra eierskap eller andre begrunnelser. Norwegian vil også advare mot innføring av skatter og avgifter som gjør Norge til et mindre attraktivt land å operere i, gitt at myndighetene ønsker et godt flytilbud og ikke minst bidrag fra luftfarten til vekst og verdiskaping. Norge har mange kvaliteter, men også utfordringer knyttet til eksempelvis et lavt folketall og spredt bosetningsmønster, dermed lite passasjergrunnlag i tillegg til høyt kostnadsnivå.

Videre er det med rette reist tvil om myndighetene faktisk ønsker å satse på luftfarten eller om man ønsker å redusere flytrafikken. Innføringen av den omstridte passasjeravgiften er et signal til flyselskapene om at man ikke ønsker bedre flyforbindelser og økte frekvenser til og fra norske lufthavner. Myndighetenes strategi er derfor meget uklar. Mens den ene hånden vil legge til rette for økt trafikk og turisme, vil den andre hånden øke avgiftstrykket og gjøre Norge mindre attraktivt. Når det passer inn i sammenhengen, eksempelvis i miljødebatten, sies det at flytrafikken skal ned. Det er derfor nærliggende å be om at regjeringen avklarer spørsmålet om man vil ha et økt flytilbud i Norge og til/fra Norge – eller om man vil man ha færre flygninger? Vi mener dette spørsmålet besvares tydelig, da det legger føringer for hvor attraktivt Norge skal være å drive luftfart i, og som alle næringer er også luftfarten avhengig av forutsigbarhet med hensyn til den politikken som føres.

Når det gjelder de øvrige punktene under vurderinger og anbefalinger følger Norwegian lokal lovgivning i alle markeder selskapet er etablert og der medarbeiderne har sin base. Akkurat som det er norsk regelverk som gjelder i Norge for norske medarbeidere er det britisk regelverk selskapet følger i Storbritannia. Norske tariffavtaler med NHO og YS som hovedparter gjelder kun i Norge. Det medfører ikke riktighet at NHO/Norwegians tariffavtale med YS/Parat gjelder for piloter gjelder i Danmark. Norwegian har dansk tariffavtale gjeldende for Danmark.

Det er videre noe uklart hva som menes med punkt 4 og «baseproblematikken» i så henseende. Norwegian har 18 baser i 8 land (pr 15.6.), flere vil etableres og for Norwegian er det utenkelig å ikke skulle følge lokal lovgivning i de markedene vi opererer. For øvrig sies det i rapporten under punkt 4 og 5 at «ingen myndigheter» fører HMS-tilsyn ved Norwegians base på Kastrup. Dette er selvsagt ikke riktig. Dansk arbeidstilsyn fører HMS-tilsyn ved basene, f.eks. crewromfasiliteter og bakkepersonell, teknisk avdeling og administrativt ansatte mens Luftfartstilsynet fører tilsyn med flygende personale. Denne tilsynsordningen skiller seg ikke fra andre



selskaper som f eks SAS, som har hovedsete i Sverige, men baser i Danmark og Norge. Det er det lokale arbeidstilsynet som fører HMS-tilsyn med ved basene, mens Transportstyrelsen (Luftfartstilsynet) fører tilsyn med flygende personale. Under dette punktet vil vi også minne om at Norwegian oppretter baser og ansetter personale der hvor det er optimalt i forhold til nettverket Norwegian skal betjene, i dag og i fremtiden. Basene etableres der Norwegian flyr mest og forventer den største trafikkveksten.

Luftfartstilsynet skal føre tilsyn med alle flyselskaper slik at flysikkerheten ivaretas og uansett flyselskapenes ansettelsesforhold og omstillingsforhold. Vi har ingen faktiske holdepunkter for å stille oss bak en spekulasjon eller antydning om en mulig sammenheng mellom ansettelsesforhold og rapporteringsvilje (punkt 7). Vi legger til grunn at Luftfartstilsynet (for Norges vedkommende) utfører den oppgaven de er satt til på en god måte og at de baserer sine faglige vurderinger og tilrådninger på empiri og fakta fremfor spekulasjoner og antydninger med en politisk agenda. Sikkerheten er helt grunnleggende for alle flyselskap. Vi har systemer som sikrer full anonymisert rapportering fra crew av ethvert forhold som kan berøre sikkerheten, og Luftfartstilsynet har tilgang til innsyn i dette. Luftfartstilsynet understreket for øvrig i sitt høringssvar med støtte til presisering av Utlendingsforskriften at alt personell tilknyttet et norsk flyselskap fullt ut må følge gjeldende regelverk og selskapets godkjente prosedyrer, og at selskapet og operasjonen er underlagt norsk myndighetstilsyn.

Når det gjelder punkt 6 om passasjerrettigheter er det ellers riktig med en internasjonal tilpasning og ingen nasjonale særregler. I den globale konkurransen er det også uheldig at europeisk regelverk på dette området påfører europeiske flyselskaper en betydelig konkurranseulempe sammenlignet f eks. med amerikanske selskaper. Norwegian støtter punkt 8 og om forenklet transfer og forhåndsklarering ved flyreiser til USA (punkt 9). En slik ordning vil være et konkurransefortrinn for Oslo Lufthavn og vil bety flere reisende og økt verdiskaping på norsk jord. Med hensyn til punkt 10 - presisering av Utlendingsforskriften - viser vi til vårt høringsbrev nylig til Arbeids- og sosialdepartementet.

Vennlig hilsen



Anne-Sissel Skånvik  
Chief Communications Officer

Norwegian Air Shuttle ASA