



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Att: postmottak@sd.dep.no

Deres ref.
16/969-

Vår ref.
16/2308-9 654.30/SVVE

Dato:
Oslo, 17.10.2016

Høring - Rapport om overføring av ansvar for kjøp av innenlandske flyruter til nye folkevalgte regioner

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til brev fra Samferdselsdepartementet vedr. høring av rapport om overføring av ansvar for kjøp av innenlandske flyruter til nye folkevalgte regioner.

LO har en forståelse av at en mulig etablering av nye regioner i så fall må fylles med ansvars- og arbeidsoppgaver.

LO mener at kjøp av innenlandske flyruter ikke er blant disse oppgavene. Hovedbegrunnelsen for dette standpunktet er forslaget fra Oslo Economics som i sin rapport mener at dagens ansvar for kjøp av innenlandske flyruter overføres til de nye regionene og at midlene som i dag brukes på kjøp av FOT-ruter overføres til de samme regionene som frie midler. Det begrunnes med at de nye regionene bedre kjenner til hvor disse midlene best kan utnyttes, enten ved kjøp av flyruter, innen annen samferdsel eller på andre tiltak.

Her er det nødvendig med en oppdatering av hvordan kjøp av innenlandske flyruter oppstod. Det var en politisk vilje til å sikre tynt befolkede distrikter sameksistens med større sentra. Dermed ble kortbaneflyplassene "Kyllingmarkene" bygd. Gjennom daværende luftfartssystem med konsesjoner for å fly kunne altså flyselskaper bli pålagt å fly ulønnsomme ruter. Dette endret seg på nittitallet da konkurransen ble sluppet fri for å tilpasse seg EU. Et av resultatene var at flyselskapene ikke lenger kunne pålegges å fly ikke kommersielle ruter. For å bøte på dette ble det innført passasjeravgift både på innenlands- og utenlandstrafikk ut av Norge. Denne avgiften skulle sikre at kommersielt ulønnsomme flygninger likevel kunne gjennomføres ved at staten gikk inn å betalte selskaper for å fly. Dette er gjennomført ved anbud, hvor selskapet som krever minst for å fly får tilslaget, etter forutbestemte betingelser så som frekvenser, priser, flystørrelse, trykkabin og senere krav til navigasjonssystemer. Senere ble passasjeravgiften fjernet, men prinsippet med det solidariske systemet er opprettholdt ved at luftfarten gjennom avgifter betaler også for FOT-systemet. I Norge er FOT rutene selve bærebjelken i en infrastruktur som binder sammen et langstrakt land.

LO mener derfor det er naturlig å stille spørsmål om hvem som skal betale dette i fremtiden dersom dagens midler skal overføres de nye regionene som frie midler. Norsk luftfart kan ikke ta ansvar for andre formål som ikke vedkommer luftfarten.

Luftfarten i Norge er selvfinansiert og basert på et solidarisk system hvor overskuddet fra de fire største flyplassene i Avinorsystemet er med og dekker underskuddet ved de andre lufthavnene. Inntektene er basert på avgifter fra flyselskapene som trafikkerer, også utenlandske samt de kommersielle inntektene som skapes på lufthavnene. LO mener det er vanskelig å se for seg at deler av disse inntektene skal komme de nye regionene til gode uten at flyselskapene bringer dette inn for ESA eller EU systemet. EU har tidligere meddelt at avgiftene skal stå i forhold til de tjenestene de er ment å dekke. Derfor har man etter LOs oppfatning alt å tape ved å rukke ved dette systemet.

Et annet forhold som tilsier at kjøp av innenlandske flyruter fremdeles bør ligge i Samferdselsdepartementet, er muligheten for at samarbeidet mellom regionene ikke vil fungere etter intensjonen. Det kan fort oppstå interessekonflikter mellom regionene også når det gjelder hvilke kriterier som skal legges til grunn før utlysning av anbud. LO merker seg blant annet at både Samferdselsdepartementet og Oslo Economics vurderer konkurransen om FOT-rutene som ikke eksisterende da det stort sett er Widerøes Flyveselskap som har trafikkert disse rutene og at man mener dette fordyrer hele FOT-systemet. Widerøe har etter LOs vurdering gjort en glimrende jobb i så måte og har respondert på de krav som har vært stilt. Det kan ikke være diskvalifiserende at Widerøe er et norsk flyselskap, og som har base i Bodø, samt vedlikeholdsverksted. Dette gir mange norske arbeidsplasser, ikke minst i Luftfartstilsynet.

Dersom utenlandske selskaper kommer inn, uten å etablere seg i Norge, med norsk hovedkontor og norsk driftstillatelse (AOC) vil dette medføre at Luftfartstilsynet mister tilsynsansvar med denne delen av norsk luftfart. Om Widerøe skulle miste mye av sin virksomhet i FOT-systemet vil dette også ha konsekvenser for deres vedlikeholdsbase som fremdeles sysselsetter høykompetent arbeidskraft. Det er dessverre ikke mye igjen av den type virksomhet i Norge.

Flysikkerheten i Norge er god, men det er helt avgjørende at sikkerheten ivaretas på best mulig måte. Vi er bekymret for at en overføring til regionene vil kunne føre til en fragmentering av kvalitetskrav og ansvarsforhold som kan sette flysikkerheten i fare.

LO har tidligere pekt på betydningen av å ha en helhetlig luftfartsstrategi for norsk luftfart. Vi er av den oppfatning av en så sentral oppgave som kjøp av innenlands flyruter må ses i en slik sammenheng.

Etter LOs syn er en overføring av ansvaret for kjøp av innenlandske flyruter til nye folkevalgte regioner i realiteten en pulverisering av ansvaret og en byråkratisering av et system som til nå har fungert etter hensikten.

Med vennlig hilsen
LANDSORGANISASJONEN I NORGE

Terje Olav Olsson
(*sign.*)

Kenneth Sandmo
(*sign.*)

Saksbeh.: Svein Vefall

Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.