

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Oslo, 27.04.2020
Vår ref. 19/2642-7
654.30/ERH1
Deres ref. 18/528-

Att:

Høring - NOU 2019:22 Fra statussymbol til allemannseie - norsk luftfart i forandring

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til brev fra Samferdselsdepartementet vedr. ovennevnte høring.

LO mener utredningen gir en meget god beskrivelse av luftfarten og dens betydning for Norge. Videre vurderes anbefalingene som relevante og gode, og vil med det være et godt utgangspunkt i kommende arbeid med å utvikle en helhetlig luftfartsstrategi for Norge.

Pågående Covid-19 pandemi har endret global og nasjonal luftfart markant sammenliknet med det bildet man hadde ved publiseringstidspunktet av utredningen. Vurderinger for fremtidens luftfart må nødvendigvis gjøres i lys av den nye situasjonen for luftfarten. Som nasjon har vi den siste tiden også erfart hvor viktig trepartssamarbeidet er.

LO støtter fullt ut bidragene til vår representant, Yngve Carlsen. Inkludert der utvalgets anbefalinger har vært delte, men ser det allikevel riktig å gi noen presiseringer og eller kommentarer under de enkelte kapitlene.

1. SAMMENDRAG OG ANBEFALINGER

LO tar til etterretning at utrednings mandatet er avgrenset til å i hovedsak omhandle kommersiell rutegående passasjertransport. Med det mangler bl.a. segmenter i luftfarten, som det svært ulykkesutsatte området «Innenlands Helikopter», offshore, Air-Taxi, EMS/HEMS, UAV og andre deler. Flere av de nevnte er heller ikke underlagt det relativt gjennomregulerte felleseuropeiske FTL-systemet (arbeidstidsbestemmelsene), men er kun unntatt AML kapittel 10 (arbeidstid) gjennom en svært enkel forskrift. Det er et forhold vi mener kan gjenspeiles i den urovekkende ulykkesstatistikken for segmentet «innenlands-helikopter». I sammenheng med sistnevnte forventer LO som et minimum at det settes av midler for å gjennomføre en ny sikkerhetsstudie, samt at nevnte områder også tas med i arbeidet med den nasjonale luftfartsstrategien.

3. UTVIKLINGEN I LUFTFARTSMARKEDET GLOBALT – LIBERALISERING OG TRAFIKKVEKST

Dette kapittelet må ses i lys av den omveltende situasjonen som verdens luftfart har blitt kastet ut i som følge av Covid-19 pandemien. Her vil den globale luftfartsnæringen sannsynligvis oppleve et betydelig tilbakeslag i flere år, og ikke en vekst slik utvalget har lagt til grunn for sine vurderinger og anbefalinger. Dette vil kunne føre til at stater er tvunget til å renasjonalisere flyselskaper, som igjen vil kunne gi en skjev konkurransesituasjon om man ikke er forberedt på å iverksette prisregulerende mekanismer for å motvirke at enkeltaktører utnytter sin markedsrett. Allerede før koronakrisen var europeisk luftfart utsatt for en svært urettferdig og skjev konkurransesituasjon, særlig fra de tre store Midtøsten-selskapene (ME3) Qatar, Emirates og Ethiad.

Landsorganisasjonen i Norge

Torggata 12, N-0181 Oslo E-post: lo@lo.no www.lo.no Telefon: +47 23 06 10 00 Organisasjonsnummer: 971 074 337
Kontonr.: 9001 07 00182 Faktura på e-post: 971074337@autoinvoice.no Elektronisk faktura (EHF): 9908:971074337



I den sammenheng er det viktig å understreke at europeisk luftfart direkte og indirekte utgjør ca. 9000 MRD kroner av europeisk BNP og at næringen understøtter 17,8 millioner arbeidsplasser. LO er her bekymret for hvordan et slikt skrekkszenario vil kunne påvirke både arbeidsvilkår og muligheter for å føre tilsyn.

4. DET NORSKE LUFTFARTSMARKEDET

Under anbefalinger:

Medlemmene Carlsen, Lothe, Nyberg og Rise har i tillegg følgende anbefaling:

Flypassasjeravgiften ble innført uten foregående konsekvensutredning og uten god skatte økonomisk begrunnelse. Avgiften bidrar til å svekke flytransporttilbudet, spesielt i distriktene med svakt trafikkgrunnlag. Avgiften gir heller ikke flyselskapene incentiver til mer effektiv drift, og utformingen er ikke effektiv for å oppnå miljøforbedringer. Etter disse medlemmenes oppfatning bør flypassasjeravgiften avvikles.

LO og en samlet bransje var imot innføringen av flypassasjeravgiften i 2016. Dette skyldes i første rekke den ubetydelige miljøeffekten, samt de konsekvenser avgiften har for rutetilbud og for tap av arbeidsplasser. Avgiften ble innført under dekke av å være en miljøavgift, mens det i realiteten var en ren fiskalavgift. Innføringen av flypassasjeravgiften i 2016 ble dessuten, til tross for betydelige negative høringsinnspill fra både LO og en samlet bransje, innført uten at det ble gjennomført en konsekvensutredning. LO mener at en slik tilnærming har resultert i at næringen er blitt utsatt for en uheldig og unødvendig økonomisk belastning.

LO mener satsning på miljø innen luftfarten må knyttes til avgifter etter klimaeffekt, sammen med lettelsener i avgifter på mer miljøvennlig teknologi og drivstoff. Dette kan stimulere til raskere teknologiske og klimamessige framskritt. Også investeringer i bedre innflygings- og landingssystemer kan redusere flyenes tid i luften ved stor trafikk. En miljøsatsing kan innebære bedre tilrettelegging, logistikk og tilgang for miljøvennlig drivstoff og utvikling av ren teknologi. Med mindre inntektene øremerkes til miljøformål, frykter LO at klimaeffekten blir marginal.

5. LUFTFART, KLIMA OG MILJØ

Under anbefalinger:

Medlemmene Carlsen, Lothe, Nyberg og Rise mener at effektene på samlede CO₂-utslipp av eventuell videreføring av CO₂-avgiften og flypassasjeravgiften i tillegg til de internasjonale virkemidlene EU ETS og CORSIA må utredes av faglig ekspertise. Avgiftene bør avvikles så lenge de ikke bidrar til en effektiv klimapolitikk.

LO mener at som hovedprinsipp bør ikke næringer i kvotepliktig sektor, og som prises gjennom dette, ha en egen avgift. Det reduserer normalt ikke samlede europeiske utslipp å ha særnorske avgifter på virksomhet som inngår i kvotesystemet. Selv om avgiften bringer inn inntekter, kan det derfor ikke kalles et bidrag til et grønt skifte.

Avgifter som svekker grunnlaget for norsk næringsvirksomhet må unngås. I luftfarten gjelder dette blant annet CO₂-avgiften på innenlands luftfart. Lav kvotepris kan forsvare en avgift i sektorer som har bærekraft til å tåle dette. Konkurransesituasjonen i luftfarten har imidlertid de senere årene medført at økte avgifter ikke lenger kan hentes inn gjennom økte billettpriser, og de slår derfor direkte inn på selskapenes bunnlinje. Evnen til å tåle økte avgifter er betydelig lavere nå enn tidligere. Hvis avgiftene i tillegg ikke bidrar til en effektiv klimapolitikk, fremstår avgiftene samlet sett som svært uheldige.

6. LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR I NORSK LUFTFART

LO vil presisere at det må komme på plass klare regler om «Principal Place of Business», operative baser med tilsynsmuligheter på lik linje som for norske baser under norsk driftstillatelse, arbeidsted



(«homebase»), og videre klare regler for når aircrew skal betraktes som en utsendt medarbeider. Videre må tilsynsmulighetene med operatører styrkes for å motvirke at selskapene benytter regel-shopping for å unndra seg tilsyn ved å etablere seg i forskjellige land med et mindre utviklet luftfartstilsyn. LO vil også peke på viktigheten av at den planlagte revisjon av felleseuropeiske FTL-regler fremskyndes. Det er også viktig at den kommende revisjonen baseres på vitenskapelige fakta, som er vesentlig for å kunne opprettholde en sikker luftfart. Det understrekes videre at FTL i dag er maksimalbegrensninger som mange flyselskap ser på som et mål. Det er i denne sammenheng viktig å understreke at risikoen øker vesentlig når virksomheter i en høyrisiko bransje opererer opp mot maksimalbegrensningene.

7. GLOBALISERING OG FLYSIKKERHET

LO registrerer at utvalgets oppfatning er at flysikkerheten i Norge er akseptabel innenfor sektorene tung kommersiell luftfart, 'fixed wing andre', innenlands helikopter og off-shore helikopter. LO deler denne oppfatningen, men understreker samtidig at ulykkesstatistikken ikke kan sies å være tilfredsstillende for sektoren innenlands helikopter.

LO mener videre at det i norske vinteroperasjoner er særlige risikofaktorer som mørke, vær, vind, topografi og varierende baneforhold, som igjen krever en ekstraordinær tilnærming til kompetanse og erfaringsoverføring. Norske operatører har her opparbeidet unik og omfattende erfaring i følge med slike operasjoner under svært krevende forhold. I en slik sammenheng kan ikke betydningen av at det føres tilsyn basert på lokal kunnskap opparbeidet gjennom mange tiår undervurderes.

Avslutningsvis mener LO at den helhetlige luftfartsstrategien som skal utarbeides må legges frem som en stortingsmelding. Luftfartsnæringen utgjør en svært strategisk viktig næring for Norge, og strategien og anbefalingene for hvordan luftfartsnæringen skal videreutvikles bør derfor forankres i Stortinget. Strategien bør imidlertid ses i et større perspektiv enn det denne utredningen forholder seg til, jf. Punkt 1. LO mener at denne må bygge på den nordiske modellen, med et sterkt faglig trepartssamarbeid, noe som vil sikre kvalitet i disse prosessene og med det en omforent fremtidsrettet strategi.

Med vennlig hilsen
LO Norge

Peggy Hessen Følsvik
(sign.)

Kenneth Sandmo
(sign.)

Saksbehandler: Erik Hamremoen

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