

HØRINGSUTTAELSE FRA LEDERNE

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

Lederne ønsker i denne høringsuttalelsen å fokusere både på viktige elementer som utvalget selv har pekt på i NOU`en, men også på egne innspill.

GENERELT

Lederne gir sin tilslutning til utvalgets betraktninger omkring luftfartens fortrefelighet som transportform i Norge. Vi tenker da på den spredte bosetningen, en krevende topografi og lange avstander spesielt innenlands, men også fra store deler av landet til utenlandske destinasjoner (spesielt til handelspartnere, men også til ferie- og fritids mål).

I begrepet «fortrefelighet» ligger at luftfartstransport i realiteten er eneste realistiske alternativ både ved syke transport og kommunikasjon med offentlige myndigheter. I noen tilfeller har flyforbindelse vist seg å være eneste mulige transportmulighet.

For å illustrere en relevant innenlandsk reisedistanse, så kan man fra Tromsø ha en reisetid på knappe 2,5 timer med fly og flytog til Oslo sentrum, mens nærmeste, nest-hurtigste alternativ utenom bil er på ca. 30 timer med kombinasjonen buss og tog (gjennom Sverige).

Det er viktig for Lederne å framheve at

- Luftfarten indirekte er et grunnleggende element for mange næringers eksistens gjennom rask og sikker transporthåndtering.
- Luftfarten gir, utover direkte effekter, også en rekke indirekte effekter av samme kategori i form av arbeidsplasser, ulike former for næringsdrift, skatte- og avgiftsinntekter, etc. Avinors tall (2015) viser at 50 % av innenlandstrafikk har et direkte forretningsmessig formål

KAPITTEL 4 – DET NORSKE LUFTFARTSMARKEDET

Innenlandstrafikk og trafikk til/fra utlandet på de større flyplassene

Utvalget peker på at det har vært en vekst i antall utenlandske destinasjoner fra norske flyplasser. Lederne bemerker at etableringen av flere av disse rutene er basert på utenlandsk turisttrafikk inn til spesielle turistdestinasjoner som for eksempel til nordlysturisme, spekkhogger-/hvalturisme, polarturisme, etc., og ikke primært som et tilbud til nordmenn. Det er trolig vanskelig å beregne om dette trafikkvolumet i form av passasjerer ville ha kommet på innenriksruter om direktetilbudet ikke hadde vært der.

FOT-rutene (Forpliktelse til Offentlig Tjenesteyting – subsidiering av flyruter)

Lederne er kjent med at finansierings- og kostnadsansvaret deles mellom Avinor/samferdselsdepartement og fylkeskommunene fra 2020. Det blir dermed flere aktører som skal vurdere de samlede kostnadene ved FOT-rutenettet (transport/rutekostnader og lufthavndriftskostnader).

Lederne tror det vil være en svakhet i at fylkeskommunene skal ha finansieringsansvaret av flere årsaker:

- Helhetskunnskapen om norsk lufttrafikk blir skadelidende når utvikling på de større flyplassene (også lønnsomme) ikke ivaretas av de samme som skal ivareta utvikling der FOT-rutene opererer. Delt økonomiansvar vil gi utfordringer for en god finansiering.
- Midlene fra staten blir overført som frie midler (ikke øremerket)
- Rutetilbud når FOT-ruter krysser fylkesgrenser vil avhenge av samarbeid og logiske ruter

Utvalget foreslår gjennomgang av flyplass-strukturen for øket interesse for flere aktører å legge inn anbud.

Lederne tror at finansieringskostnaden ved slike tiltak ikke vil svare seg gjennom så billigere anbud at det kan lønne seg. Lederne kan imidlertid se tandre formål med en gjennomgang, men forutsetter at det skjer i tett dialog med lokale interesser som kjenner best til konsekvensene.

Lederne støtter tanken om å fremme mer klimavennlig teknologi i nye anbud. Gode incitamenter kan være lengre anbudsperiode for å gi lengre avskrivingsperiode for investeringer i nye teknologier, at staten deltar i finansiering i evt. nye infrastrukturløsninger og at skatte- og avgiftssystemet tilpasses ny, klimavennlig teknologi.

KAPITTEL 5 – LUFTFART, KLIMA OG MILJØ

Faktainformasjon

Lederne minner om at luftfarten spiller en særlig viktig rolle i Norge, med et næringsliv som i stor grad er basert på stedlige ressurser.

Lederne ønsker å fokusere på en del fakta knyttet til luftfart som er viktige i klimadebatten:

- Sivil luftfart står for (kun) 2 % av globale utslipp
 - 1995-2015 økte utslippene med 2,25 %, mens trafikken økte med 5,7 %
 - Drivstoffbruken er mer enn halvert siden 1990 på grunn av energieffektive flymotorer, operasjonelle endringer og flere passasjerer pr. fly
 - 2020-2050 forventes drivstoffeffektivisering 0,96-1,5 % pr. år.
- Innenriks transport samlet utgjorde 24 % av klimautslipp i 2017, men kun 2 % relaterte seg til innenriks flyvninger, som har hatt nedgang de siste 5 år. Utenlandsflyvninger har hatt økt volum og dermed økt utslipp av klimagasser.
- Norsk luftfart har selvpålagte forpliktelser i forbindelse med Paris-avtalen og i hovedsak ivaretatt utslippsreduksjoner innenlands frem mot 2030 gjennom deltakelse i EUs kvotehandelssystem EU ETS, mens utslippsreduksjoner ift. internasjonal trafikk er ivaretatt gjennom EU ETS og CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – karbonutregning og reduksjonsordning for internasjonal luftfart)

Klimaforbedringer innen luftfart dreier seg om flere faktorer enn reduksjon av antall flyvninger for å oppnå reduserte utslipp av klimagasser.

- Mer drivstoffeffektive fly (motorer, flykropps-form, vingekonstruksjon, etc.)
- Flyvnings-operative tiltak som gir mer effektiv bruk av luftrommet, optimalisering av inn- og utflyginger ved landinger og avganger samt energieffektivisering av drivstoffbruk
- Økt bruk av biodrivstoff

Luffarten har lave arealbehov og er således en skånsom transportform i forhold til arealmiljø. Investeringer i eksisterende lufthavner i banelengde og ekspedisjons-fasiliteter vil gi forbedret klima og høyere sikkerhet. Lederne tror direktefly fra utland til norske destinasjoner utenom Oslo vil gi mindre forbruk av drivstoff og dermed lavere negative klimautslipp. Mange tiltak for reduserte klimautslipp bidrar også til redusert flystøy.

Klimapolitikk og utvikling framover

Luffart er en global næring som det kreves samarbeid for å oppnå internasjonale tiltak og virkemidler. Tiltak og virkemidler som kun rammer norsk luffart må unngås.

Utvikling av teknologi og testingsarenaer i Norge avhenger av investeringsstøtte. Tiltak som gjør det billigere å redusere utslipp gir dobbel effekt, vi må engasjere oss i EL-fly-utvikling og bakkeinfrastrukturløsninger med utslippsmål som er ambisiøs og omfattende.

Økonomiske tilskudds-innretninger er ikke godt tilpasset luffart, og må forbedres av myndighetene.

Lederne har sans for etablering av fondsløsninger, og at statsstøtteregulverket strekkes maksimalt for statsbidrag i dialog med EU. Midlene kan anvendes som stimuli for ulike tiltak, f.eks. dekke prisdifferansen mellom biodrivstoff og ordinært drivstoff og gi støtte til innovasjon og utvikling av ny teknologi, til etablering av innovasjonssenter for arbeid med lav- og nullutslippsteknologi og til alle andre forhold som kan gi en bærekraftig luffart.

Det er allsidig kompetanse i eksisterende innovasjonsmiljø i Norge. Vi har gode forutsetninger for tidlig intro av lav- og nullutslipps-fly gjennom lufthavnstruktur, universitetsbasert pilotutdanning, mange innenriks ruter med lavt passasjergrunnlag, politiske ambisjoner, fornybar energi og el-erfaring i transport.

Vi har erfaringer med havvindprosjekter som viser norsk eksport og bidrag til globale reduksjoner og norsk teknologi som verdiskapende for norsk industri.

Lederne anbefaler at virkemidlene, eventuelle reguleringer, avgifter etc., må ha legitimitet i sin form slik at de oppfattes som fornuftig, rimelig og rettfærdig. Fjerning av ikke-relevante avgifter på reiser med lavutslipps- eller el-fly kan være gode tiltak.

Det er viktig at ambisiøse tiltak for å redusere klimautslipp balanserer med effekten – at de er både kostnads- og styringseffektive og at dyre tiltak med liten klimaeffekt unngås

KAPITTEL 6 – LØNNS- OG ARBEIDSVILKÅR I NORSK LUFTFART

Etter Ledernes oppfatning bør etterlevelse av arbeidsrettslig lovgivning være betingelse for å få tildelt eller opprettholdt driftslisens etter EU-forordning 1008/2008. Det vil være på sin plass med en klargjøring av lovvalgsreglene. Den ansattes base-lands regler skal legges til grunn for gjeldende arbeidskontrakt.

Lederne støtter mindretallet i utvalget om at lovgiver må ta initiativ til oppfølging av Høyesteretts bemerkninger i dom av 12. desember 2018 (piloter/kabinpersonale vs. Norwegian). Høyesterett bemerker at kun endring i lovverket vil sikre at arbeidstakerne får rettigheter knyttet til trygge arbeidsforhold gjennom retten til informasjon, samarbeid og medbestemmelse i henhold

til hovedavtalen og arbeidsmiljøloven, og slik at «kreativ» organisering (overføring til andre selskaper i et konsern) ikke svekker disse rettighetene.

KAPITTEL 7 – GLOBALISERING OG FLYSIKKERHET

Tilstrekkelig flysikkerhet baserer seg på en rekke forhold. Det er potensielt mulig å øke samhandlingen mellom arbeidsmiljø og sikkerhetsarbeid, slik det antas at det er integrert i petroleumssektoren. Her har spesielt tilsynsmyndighetene en viktig rolle.

Hvis en ansettelsesform kan bidra til at etablerte sikkerhetsregimer og -rutiner settes på prøve, må slik ansettelsesform unngås også gjennom lov/forskrift. Det er spesielt alvorlig hvis f.eks. nødvendige rapporteringer ikke blir utført på grunn av utrygghet ved ansettelsesforholdet. Det er viktig at gjeldende regler for arbeidstid sikrer like konkurransevilkår samtidig som det benyttes vitenskapelig grunnlag for løpende evaluering av reglene.

Sikkerheten i norsk luftfart er god, men tilsynsmyndigheter må løpende utføre kritiske tilsyn og godkjenningprosedyrer både med etablerte og nye virksomheter i bransjen. Tillit mellom arbeidsgiver og arbeidstaker er grunnlaget for god sikkerhet. Lederne har bred erfaring fra at trepartssamarbeidet vil være en god bidragsyter, og myndighetene er en viktig aktør for utforming av den sosiale dialogen mellom partene. Rapporteringsklimaet må baseres på tillit, og være preget av et belønnings- og sanksjonsfritt miljø for å sikre at alle uønskede hendelser blir kjent og kan unngås i framtiden.

Det ligger muligheter for forbedringer i flysikkerheten i økt og raskere tilgang på data gjennom digitalisering og behandling av store volum av statistisk informasjon. Tilstrekkelig offentlig kompetanse og kapasitet om digital sikkerhet er viktig.

Det bør forskes på om organisasjonsformen i respektive flyselskap kan ha direkte eller indirekte betydning for sikkerhet og sikkerhetsarbeidet

Med vennlig hilsen

Audun A. Ingvarsen

Forbundsleder

E-post: audun@lederne.no

Tlf.: +47 930 33 007



Tydelig – Inkluderende – Troverdigg

Storgata 25, 0184 Oslo

Sentralbord: +47 22 54 51 50 – post@lederne.no

www.lederne.no