

Justis- og beredskapsdepartementet
Postboks 8005 Dep
0030 Oslo

Vår dato 19.08.2008
Deres dato
Vår referanse CR
Deres referanse 19/2248

Høring – gjennomføring av EUs inn- og utreisesystem (Entry/Exit System) og fremreisesystem (European Travel Information and Authorizaion System – ETIAS)

Det vises til Justis- og beredskapsdepartementets høring om gjennomføring av EUs inn- og utreisesystem (Entry/Exit System) og fremreisesystem (European Travel Information and Authorizaion System – ETIAS). NHO Luftfart ønsker i forbindelse med dette å gi noen få overordnede kommentarer til høringen - og da spesielt knyttet til de økonomiske konsekvensene som det nye regelverket om inn- og utreisesystem vil kunne gi.

NHO Luftfart har tidligere ved en rekke anledninger tatt opp at det periodevis har vært store utfordringer knyttet til grensekontrollen ved Gardermoen lufthavn/OSL. Svært lange køer har blant annet medført at mange passasjerer har mistet flyene sine med de følgeskonsekvenser dette har gitt både for den enkelte reisende og for flyselskapene. I de periodene dette har vært et problem, har dette i all hovedsak skyldtes for lav bemanning i grensekontrollen, herunder også tekniske utfordringer med gamle "e-gates". Selv om det fortsatt er eksempler på dager der det er for lange køer, spesielt ved OSL, er det allikevel vår forståelse at situasjonen har vært mer stabil i det siste – både før og etter utbruddet av Covid-19. Dette er positivt.

NHO Luftfart er bekymret for hvordan kontrollkapasiteten er planlagt dimensjonert ift. den økte tidsbruken pr. passasjer vi forstår at vil komme som et resultat av kravene i det nye regelverket. Vi noterer oss i forbindelse med dette at departementet skriver følgende i høringsnotatet:

*" Kostnadsanslagene legger til grunn et alternativ for gjennomføring som innebærer et **minimum** av tiltak som må gjennomføres for å innfri kravene i forordningene.... Bemanningsøkning eller investering i løsninger for å redusere mulig økt kø og ventetid som følge av at grensekontroll vil ta lengre tid, inngår **ikke** i kostnadsestimatet. Det er forventet at ventetider i grensekontrollen bl.a. ved lufthavnene vil kunne øke dersom kontrollkapasiteten ikke økes for å kompensere for økt tidsbruk. Dette vil imidlertid variere med sesong, tid på døgnet, type fartøy og grenseovergangssted. I situasjoner med store samtidige flyankomster med høy andel tredjelandborgere kan ventetidene derfor bli lengre, mens ved ankomster av mindre flyvinger med EU/EØS-borgere vil økningen bli mindre. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til konsekvensene økte kontrollkrav vil få for kø- og ventetider ved grenseovergangene."*

Fra NHO Luftfarts side er det viktig å understreke at det er helt avgjørende at norske myndigheter sikrer at man ikke kommer i en situasjon der den praktiske implementeringen av dette regelverket gjør at man får lange køer pga. for lav dimensjonering av bemanning og/eller en manglende investering i nødvendig teknisk utstyr innenfor nødvendig frister. Vi stiller spørsmål ved, dersom det legges opp til et minimumsnivå slik departementet skriver i høringen, om dette vil være tilstrekkelig til å sikre en tilfredsstillende gjennomflyt i grensekontrollen – spesielt ved OSL. Vi etterspør derfor mer informasjon fra myndighetene om hvordan dette er tiltenkt at vil bli ivarettatt, herunder hva som er forventet ekstra behandlingstid pr. passasjer, hvordan dette vil kunne håndteres gjennom økt bemanning og investering i tekniske løsninger samt hvordan disse kostnadene vil bli dekket. Vi tillater oss å stille spørsmål ved hvorfor dette ikke er nærmere omtalt i høringsnotatet.

NHO Luftfart legger til grunn at det fra myndighetenes side sikres en fortsatt godt fungerende grensekontroll ved norske flyplasser etter at det nye regelverket trer i kraft. I "godt fungerende" ligger det både at den enkelte reisende underlegges nødvendig kontroll, men også at denne kontrollen er tidsmessig effektiv. Fra vårt ståsted er det i forbindelse med dette viktig å understreke at også ansvaret knyttet til det å sikre en tidsmessig effektiv grensekontroll ligger hos myndighetene. Prinsipielt er dette kostnader som ikke skal veltes over på Avinor som lufthavnoperatør. Sistnevnte har vi beklageligvis sett flere eksempler på tidligere. Konsekvensen av at Avinor må dekke denne type kostnader er igjen at disse utgiften må hentes inn gjennom økte lufthavnavgifter - som i all hovedsak vil måtte dekkes av de norske flyselskapene. Det at norsk luftfart nå befinner seg i dyp økonomisk krise pga. konsekvensene av Covid-19 forsterker viktigheten av at denne type kostnader ikke veltes over på luftfartsbransjen.

Vi ber om at våre innspill tas med i den videre prosessen. Vi anmoder også om at departementet gir en nærmere gjennomgang av de mulige konsekvensene vi har etterspurt mer informasjon om på neste møte¹ i nasjonalt råd for facilitation (NAFAL).

Vennlig hilsen
NHO Luftfart

Camilla Rise

Camilla Rise
spesialrådgiver

Kopi: Avinor
Samferdselsdepartementet
Luftfartstilsynet

¹ Dato foreløpig ikke satt, men det forventes at det avholdes et slikt møte i løpet av høsten 2020.