



## STORTINGET

# Innst. 194 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:50 S (2020–2021), Dokument 8:57 S (2020–2021), Dokument 8:58 S (2020–2021) og Dokument 8:83 S (2020–2021)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Solfrid Lerbrekk om tiltak for å hindre eller begrense etablering i Norge for nye luftfartsselskaper som ikke følger norsk arbeidsrettslig lovgivning, Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Ingalill Olsen og Jonas Gahr Støre om tiltak for en seriøs og bærekraftig luftfart, Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Marit Arnstad, Geir Pollestad, Siv Mossleth og Bengt Fasteraune om en kriseplan for norsk luftfart ut 2021 og Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å hindre Wizz Air i å fly innenriks i Norge så lenge de aktivt motarbeider fagorganisering og kollektive forhandlinger og driver med sosial dumping**

Til Stortinget

### Bakgrunn

Komiteen behandler i innstillingen fire representantforslag som omhandler vilkårene for norsk luftfart.

I Dokument 8:50 S (2020–2021) fremmes følgende forslag:

«1. Stortinget ber regjeringen vurdere å etablere lovverk slik at myndighetene på et tidlig stadium kan nekte etablering av flyselskaper som ikke har organisasjonsfrihet for de ansatte og som dermed bryter

menneskerettighetene og Grunnloven, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

2. Stortinget ber regjeringen forberede en lovgivning som kan kreve at norsk arbeidslovgivning med tariffavtaler skal legges til grunn ved utlysning av anbud på FOT-rutene, også etter overføring til fylkeskommunalt ansvar, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.
3. Stortinget ber regjeringen utrede innføring av permanente betingelser til alle fremtidige støtteordninger i luftfarten om etterlevelse av konkretiserte hjemmebaseregler, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Disse betingelsene skal klart definere arbeidsgiveransvaret, sosialt ansvar, at norsk arbeidsrettslig lovgivning skal følges, og at det ikke skal godtas bekvemmelighetsflagg eller subsidiering av utenlandske underselskap.
4. Stortinget ber regjeringen innføre krav om en minstepris på flybilletter som minst skal dekke selskaps kostnader for transport av en passasjer, og komme tilbake til Stortinget med en sak på egnet måte.
5. Stortinget ber regjeringen utrede løsninger for å skjerme kortbanenettet og strekninger mellom Nord- og Sør-Norge mot prisøkning på flybilletter, og komme tilbake til Stortinget med en sak senest i revidert nasjonalbudsjett 2021, der det blant annet skal vurderes:
  - å pålegge Avinor å fjerne startavgiften på flyplasser med 30 pst. rabatt i dag og dekke inn inntektstapet gjennom tilsvarende økte avgifter på de andre flyplassene.
  - å fjerne flypassasjeravgiften for flygninger med flytyper under 20 tonn, og dekke provenytapet ved å øke av avgiften på øvrige flygninger.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

I tråd med forslag fra presidentskapet vedtok Stortinget ved referering av representantforslaget at forslag nr. 3 avvises, jamfør Stortingets forretningsorden § 39 annet ledd bokstav e. Det ble da vist til behandlingen av Dokument 8:64 S (2020–2021) fra Sigbjørn Gjelsvik på vegne av Senterpartiet, jamfør Innst. 19 S (2020–2021). Det er derfor bare forslagene 1, 2, 4 og 5 som behandles av komiteen i denne innstillingen.

I Dokument 8:57 S (2020–2021) fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal luftfartsstrategi i form av en stortingsmelding med utgangspunkt i Luftfartsutvalgets anbefalinger i NOU 2019:22 Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring.
2. Stortinget ber regjeringen utarbeide tiltak som stanser utviklingen av sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i luftfartssektoren, for å hindre at lønns- og arbeidsvilkårene utvikler seg til en potensiell sikkerhetsrisiko.
3. Stortinget ber regjeringen legge fram tiltak som sikrer et godt flytilbud i hele Norge, og som bidrar til at flyselskaper med norsk driftstillatelse kan videreføre ansvarlig drift. En eventuell kompensasjonsordning for flyselskaper med norsk driftstillatelse må bidra til å sikre norske arbeidsplasser og drift med norske lønns- og arbeidsvilkår.
4. Stortinget ber regjeringen utrede om det kan settes minstepris for flybilletter etter modell fra Østerrike.
5. Stortinget ber regjeringen legge til rette for en luftfart som er preget av sunn og rettferdig konkurranse på like vilkår tuftet på den norske modellen, herunder:
  - faste stillinger med direkte ansettelser og krav om at flyselskaper som flyr i Norge, aksepterer fagorganisering
  - tydelige hjemmebaseregler som klart definerer arbeidsgiveransvaret
  - hindre bruk av bekvemmelighetsflagg
  - reversere forskriftsendringen som gjør det mulig å bytte ut norske og europeiske ansatte på norskregistrerte fly i interkontinental trafikk
  - en målsetting om å forby «pay to fly» internasjonalt
6. Stortinget ber regjeringen sørge for at Luftfartstilsynet har nødvendige ressurser og virkemidler til å kunne ivareta et høyt sikkerhetsnivå i luftfarten. Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet må gjennomføre tilsyn med alle selskaper som opererer i Norge, og gjennomføre flere uanmeldte tilsyn for å kunne avdekke om det forekommer brudd på regelverket.

Videre bes regjeringen sørge for at grenseoppgangen mellom tilsynene tydeliggjøres.

7. Stortinget ber regjeringen sikre at Avinor-modellen videreføres for drift og videreutvikling av lufthavner i hele landet.
8. Stortinget ber regjeringen gjennom sin virksomhetsstyring av Avinor sørge for at konkurranseutsetting av drifts- og beredskapstjenester stanses.
9. Stortinget ber regjeringen sørge for at Avinor kompenseres for inntektsbortfallet fra flytrafikken som følge av reiserestriksjoner i tilknytning til virusutbruddet.
10. Stortinget ber regjeringen gjennom sin virksomhetsstyring av Avinor tydeliggjøre at virksomhetsoverdragelse legges til grunn ved skifte av underleverandører innen luftfartens bakketjenester etter samme mal som for andre deler av transportsektoren.
11. Stortinget ber regjeringen sørge for at offentlige innkjøpere av innenlands helikoptertjenester stiller strengere flysikkerhetskrav.
12. Stortinget ber regjeringen sette ned et partssammensatt og hurtigarbeidende utvalg som gjennomgår og foreslår tiltak for satsing på utvikling av alternative drivstoffløsninger for luftfarten for å kutte i klimagassutslipp, herunder avansert biojet-drivstoff, alternative energikilder og elektrifisering av luftfarten i Norge.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

I Dokument 8:58 S (2020–2021) fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en kriseplan for norsk luftfart som skal vare ut 2021.
2. Stortinget ber regjeringen raskt legge fram en kompensasjonsordning for flyselskap med norsk driftstillatelse.
3. Stortinget ber regjeringen gå i dialog med Norwegian med sikte på å finne løsninger som kan redde selskapets norske arbeidsplasser og sikre selskapets rutetilbud i og til/fra Norge.
4. Stortinget ber regjeringen sørge for at det i forbindelse med nye krisetiltak rettet mot norske flyselskaper blir stilt krav som styrker selskapenes forpliktelser når det gjelder arbeidet mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet. Dette innebærer:
  - krav om faste stillinger med direkte ansettelser og støtte til fagorganisering av arbeidstakere
  - et påbud om ansattkontrakter med tydelig definert hjemmebase som definerer arbeidsgiveransvaret, for alle selskaper som flyr inn til Norge
  - tydelig avvisning av bruk av bekvemmelighetsflagg

- en forskriftsendring som stopper muligheten for å bytte ut norske og europeiske ansatte på norskregistrerte fly i interkontinental trafikk
5. Stortinget ber regjeringen sørge for at Luftfartstilsynet har tilstrekkelige og kompetente ressurser til å ivareta et høyt sikkerhetsnivå i luftfarten. Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet må gjennomføre tilsyn med alle selskaper som opererer i Norge, være mer proaktive og gjennomføre flere tilsyn for å kunne avdekke om det forekommer brudd på regelverket.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

I Dokument 8:83 S (2020–2021) fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen pålegge Wizz Air å stanse sine innenriks flygninger i Norge, fordi de bryter med ILO-konvensjon nr. 87 om foreningsfrihet og beskyttelse av organisasjonsretten.
2. Stortinget ber regjeringen bruke eierskapet i Avinor til å nekte Wizz Air å bruke Avinors flyplasser, så lenge Wizz Air ikke lar ansatte organisere seg og inngå tariffavtale.
3. Stortinget ber regjeringen utelukke Wizz Air som leverandør av tjenestereiser for ansatte i staten.
4. Stortinget ber regjeringen om å bruke det statlige eierskapet til å jobbe for at Wizz Air utelukkes som leverandør av tjenestereiser for ansatte i statlig eide selskaper.
5. Stortinget ber regjeringen forsikre seg om at kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår og retten til å inngå norsk tariffavtale etterleves for Wizz Airs ansatte på innenriks flygninger i Norge.
6. Stortinget ber regjeringen inkludere grove eller systematiske krenkelser av arbeidstakerrettigheter som kriterium for observasjon og utelukkelse fra Statens pensjonsfond utland, og ta inn retten til å føre kollektive forhandlinger og henvisning til ILO-konvensjon nr. 87 om foreningsfrihet og beskyttelse av organisasjonsretten som grunnlag for Statens pensjonsfond utlands etiske retningslinjer for investeringer.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leitrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Bård

Hoksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til forslagene i Dokument 8:50 S (2020–2021), Dokument 8:57 S (2020–2021), Dokument 8:58 S (2020–2021) og Dokument 8:83 S (2020–2021), som alle omhandler luftfart. Komiteen har besluttet å behandle de fire representantforslagene i én innstilling.

Komiteen viser til at statsråden har uttalt seg om forslagene i Dokument 8:50 S (2020–2021), Dokument 8:57 S (2020–2021), Dokument 8:58 S (2020–2021) og Dokument 8:83 S (2020–2021) i brev til komiteen av henholdsvis 27. november 2020, 1. desember 2020, 1. desember 2020 og 12. januar 2021. Brevene følger som vedlegg til innstillingen. Komiteen har i tillegg avholdt høring, der NHO Luftfart, SAS, Widerøe AS, Norwegian, LO, LO i Trondheim, Norsk Flygerforbund, Parat, Pilotforbundet i Parat, Parat kabinforbund, Sunnhordaland lufthavn AS, Sandefjord lufthavn AS og Nei til EU deltok.

### Innledende merknader

Komiteen viser til at luftfarten utgjør en helt sentral del av transporttilbudet i hele landet og er spesielt viktig for store deler av Distrikts-Norge. Koronapandemien har rammet luftfarten hardt. Luftfarten er fremdeles inne i en dyp krise, både nasjonalt og globalt, og situasjonen vil være alvorlig også i 2021. Komiteen ønsker å ha en sterk norsk luftfartsbransje også etter koronakrisen.

Komiteen peker på at luftfarten er en viktig del av transporttilbudet både i Norge og mellom norske og utenlandske flyplasser. Luftfarten er internasjonal og i høy grad regulert gjennom internasjonale regler og avtaler.

Luftfarten er arbeidsplass for om lag 16 000 arbeidstakere spredd over hele landet. Men den er nå inne i sin dypeste krise noensinne på grunn av pandemien. Fra midten av mars til slutten av september 2020 har over 80 pst. av trafikken blitt borte. I høringen i forbindelse med disse sakene ble det opplyst at omsetningsfallet i bransjen for 2020 har vært på om lag 26 mrd. kroner, og om lag 16 mrd. kroner av dette er knyttet til de tre norske flyselskapene Widerøe, SAS og Norwegian. Det er lite som tyder på at bransjen vil være upåvirket av pandemien gjennom sommeren 2021. Bransjen selv regner med at det vil ta flere år før den igjen er på et nivå som kan betraktes som normalt.

Komiteen viser videre til at luftfarten er en viktig og nødvendig del av Norges infrastruktur, som både knytter Norge sammen og forbinder landet med internasjonale destinasjoner på en effektiv måte. Bransjen er en viktig del av kollektivtrafikken, særlig i Nord-Norge og på kortbanenettet. Det er derfor viktig at vi i framti-

den har en luftfart som er tuftet på økonomisk, sosial og klimamessig bærekraft.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til de fire representantforslagene som er til behandling, og understreker at noen av forslagene er rettet direkte mot den krisen som koronapandemien har ledet til innen norsk og internasjonal luftfart. Andre forslag er imidlertid forslag der intensjonen er å føre norsk luftfart inn i en mer seriøs og bærekraftig retning.

Disse medlemmer påpeker at gjennom etableringen av flyselskaper som opererer i et utpreget lavprissegment i Norge, har det imidlertid over noe tid utviklet seg et klart press på lønns- og arbeidsforhold i den norske luftfarten. Dette fører til at også etablerte flyselskaper, med lang tradisjon i Skandinavia, har måttet møte denne harde priskonkurransen med tiltak som rammer de ansatte. Blant annet har opparbeidede rettigheter blitt fratatt de ansatte. Dette inkluderer også reduksjon i pensjonsytelser.

Koronakrisen er nå i ferd med å forsterke denne trenden ved at nye selskaper ser muligheten for å ta over markedsandeler når selskaper som er etablert i Norge, ligger nede. Disse flyselskapene kjenner seg ikke like forpliktet til å ivareta de ansatte på samme måte som de etablerte selskapene. Dette skjer på mange måter, og i høringen ble det nevnt både kreative forretningsmodeller og ansettelsestilknytninger som undergraver ansattes rettigheter.

Disse medlemmer viser til statsrådets kommentarer til de fire forslagene, der han i stor grad viser til statens eierskapspolitikk. Han viser også til at EØS-avtalen og internasjonale luftfartsregler setter begrensninger for Norges handlingsmuligheter. Etter disse medlemmers syn viser dette at regjeringen i sitt eierskap og i sin politikk i minst mulig grad ønsker å blande seg inn i selskapene vi som felleskap eier og kjøper tjenester fra, og ikke ønsker å bruke lønns- og arbeidsvilkår som betingelser i kjøp av tjenester. Regjeringen viser her sin passivitet i å utprøve handlingsrommet i EØS-avtalen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre forutsetter at selskaper med statlig eierandel er ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet, herunder arbeidstakerrettigheter. Disse medlemmer viser til statsrådets svarbrev, der det vises til statens forventninger og at selskapene følger internasjonalt anerkjente retningslinjer, prinsipper og konvensjoner som OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper om ansvarlig næringsliv. Når det gjelder selskaper staten kjøper tjenester fra, for eksempel i FOT-rutesystemet, mener disse medlemmer det er naturlig å se på hvilke krav som kan stilles i utlysningen av anbud for å sikre konkurranse på like vilkår.

## Nasjonal luftfartsstrategi

Komiteen viser til at regjeringen ønsker å behandle spørsmålet om en nasjonal luftfartsstrategi i en bredere omtale av norsk luftfart i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at koronapandemien har rammet luftfarten hardt. Reiserestriksjoner har ført til en stor reduksjon i etterspørselen etter reiser, men man ser også endringer i resemønstre, blant annet at behovet for forretningsreiser endrer seg når flere tar i bruk teknologiske løsninger. Flere bedrifter har uttalt at de vil kutte i antall flyreiser også etter koronapandemien. Flertallet mener det er for tidlig å si hvordan koronapandemien vil påvirke våre fremtidige resemønstre.

Flertallet viser til at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Rødt i disse representantforslagene fremmer en rekke enkeltforslag. Flertallet mener det vil være nyttig å se ulike aktuelle perspektiver knyttet til luftfarten i sammenheng for å sikre at Norge har et godt og fremtidsrettet flytilbud. Flertallet understreker at det ikke er snakk om en melding for å komme ut av krisen, men at målet vil være å trekke opp de lange linjene for norsk luftfart. Flere elementer bør inngå i en slik melding, blant annet sikkerhet, utviklingen av resemønstre, FOT-rutesystemet og kommersiell lønnsomhet på kortbanenettet, en grønnere luftfart og fremtidig avgiftsnivå, samt konkurranse på like vilkår.

Flertallet fremmer på bakgrunn av dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi, hvor ambisjonene er å trekke opp linjene for en helhetlig og bærekraftig utvikling i norsk luftfart.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at rammevilkårene for luftfarten i Norge er et myndighetsansvar. Derfor er det viktig at det ligger en nasjonal luftfartsstrategi til grunn for dette ansvaret. En slik strategi bør, foruten å vektlegge sikkerhet, også være tuftet på økonomisk, sosial og klimamessig bærekraft. Dette vil si økonomisk bærekraft med aktører som evner å bære sine kostnader, sosial bærekraft som sikrer en sunn og rettferdig konkurranse, og klimamessig bærekraft som sikrer at det velges så grønne løsninger for næringen som teknologien tillater. Det må iverksettes tiltak som stanser utviklingen av sosial dumping i luftfartssektoren, for å hindre at lønns- og arbeidsvilkårene utvikler seg til en potensiell sikkerhetsrisiko.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal luftfartsstrategi i form av en stortingsmelding med utgangspunkt i Luftfartsutvalgets anbefalinger i NOU 2019:22 Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring.»

### Krisetiltak for luftfarten

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at det gjennom koronakrisen er iverksatt flere tiltak for luftfarten, blant annet å sikre et flytilbud i hele landet ved kjøp av ruter, avgiftsfritak, støtte til Avinor og private flyplasser og en lånegarantiordning.

Flertallet viser videre til delavtalen som ble inngått 16. november 2020 mellom Høyre, Venstre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti om budsjettet for 2021. I delavtalen står det følgende:

«Stortinget ber regjeringen innen utgangen av januar 2021 komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak for luftfarten, herunder en vurdering av behovet for en kompensasjonsordning for luftfarten.»

Flertallet merker seg at statsråden fortsatt ser på behovet for flere tiltak, deriblant kompensasjoner, parallelt med hvordan situasjonen utvikler seg. Samtidig noterer flertallet seg at statsråden ikke ønsker en krisepålegg slik det foreslås. Statsråden mener den grunnleggende usikkerheten i flybransjen gjør at en låst plan med bestemte tiltak ikke vil være treffsikker.

Flertallet viser til høringen, der samtlige høringsinstanser argumenterte for behovet for en kompensasjonsordning for flyselskapene. Flertallet viser videre til at flere har tatt til orde for ytterligere støtte til Norwegian, både i høringen og tidligere. Flertallet er opptatt av å sikre et sterkt norsk luftfartsmarked etter pandemien og mener et rekonstruert Norwegian kan være en viktig aktør i norsk luftfart etter krisen i luftfarten nå står i. I den forbindelse viser flertallet til at regjeringen er positive til å støtte et rekonstruert Norwegian.

Flertallet understreker at Norwegian har fått støtte fra regjeringen i form av en lånegaranti, og det var etter flertallets syn helt nødvendig å få redusert selskapets gjeld før andre støtteordninger ble vurdert, for å hindre at norske skattepenger gikk rett til utenlandske kreditorer og leasingselskaper. Flertallet støtter regjeringens vurdering og mener at beslutningen om ikke å gå inn med støtte til Norwegian i en tidligere fase var klok.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at krisen i norsk luftfart er dyptgripende og ikke så raskt vil gå over. Det er derfor nødvendig med kontinuerlige tiltakspakker for norsk

luftfart så lenge det er behov. Formålet med dette må være å bringe en samfunnskritisk næring gjennom krisen, slik at vi har en velfungerende luftfart også på den andre siden av pandemien.

Det må selvsagt stilles strenge krav for å motta statlige midler, der mottakere av slik støtte må forplikte seg til økonomisk, sosial og klimamessig bærekraft. Dette må også inkludere en videreføring av drift og videreutvikling av lufthavnene over hele landet gjennom at Avinor kompenseres for inntektsbortfall, der også Avinor må forplikte seg til en bærekraftig utvikling både for ansatte og for samfunnet for øvrig.

Disse medlemmer viser til at norske flyselskaper fram til nå ikke har fått kontantstøtte av den typen som øvrig norsk næringsliv har fått, men de har gjennom forlik i Stortinget fått tilgang til en låneordning. I tillegg har regjeringen kjøpt flyruter fra etablerte selskaper. Det har vært forventninger om at regjeringen skulle komme med ytterligere tiltak for å møte krisen i luftfarten, men disse har ikke kommet.

Disse medlemmer mener Norge må hjelpe den norske luftfarten gjennom den langvarige nedgangen som kommer på grunn av koronasituasjonen og de restriksjonene som er innført i forbindelsen med den. Det må snarest på plass en kortsiktig strategi gjennom en krisepålegg ut 2021.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener en kompensasjonsordning for luftfarten må bidra til at de norske flyselskapene forblir konkurransedyktige i et stadig tøffere luftfartsmarked fremover, slik at norske arbeidsplasser blir ivaretatt. Det er viktig for å sikre et stabilt og sammenhengende flyrutenett i hele Norge. Og ikke minst vil dette igjen sikre norske arbeidsplasser og en infrastruktur med norskregistrert flymateriell, norske flytillatelse og norsk tilhørighet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen raskt legge fram en kompensasjonsordning for flyselskap med norsk driftstillatelse.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en krisepålegg for norsk luftfart som skal vare ut 2021.»

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med Norwegian med sikte på å finne løsninger som kan redde selskapets norske arbeidsplasser og sikre selskapets rutetilbud i og til/fra Norge.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det i forbindelse med nye krisetiltak rettet mot norske flyselskaper blir stilt krav som styrker selskapenes forpliktelser når det gjelder arbeidet mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet. Dette innebærer:

- krav om faste stillinger med direkte ansettelser og støtte til fagorganisering av arbeidstakere
- et påbud om ansattkontrakter med tydelig definert hjemmebase som definerer arbeidsgiveransvaret, for alle selskaper som flyr inn til Norge
- tydelig avvisning av bruk av bekvemmelighetsflagg
- en forskriftsendring som stopper muligheten for å bytte ut norske og europeiske ansatte på norsk-registrerte fly i interkontinental trafikk.»

Komiteen har fått kjennskap til at de to flyplassene på Stord og Ørland enten har mistet sine flyvninger som en konsekvens av pandemien eller har fått et redusert tilbud og står i fare for å miste tilbudet. Komiteen viser videre til at aktiviteten i næringslivet på Stord og i næringslivet og ved Forsvarets anlegg på Ørland, burde tilsi at regjeringen tar et initiativ til å kjøpe ruter til disse to destinasjonene. Stord lufthavn har i tillegg en viktig beredskapsmessig rolle, da både 330-skvadronen og luftambulansen bruker denne til oppdrag når værforholdene tilsier det. De ansatte ved lufthavnen er permittert med virkning fra 1. februar, og da vil lufthavnen være helt stengt.

Komiteen fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for flyrutetilbud Oslo–Stord t/r og Oslo–Ørland t/r, enten gjennom en midlertidig løsning gjennom ordningen med FOT-ruter eller gjennom direktekjøp eller andre avtaler med flyselskapene.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til den pågående forhandlingen med regjeringen om krisetiltak for Norwegian og utviklingen i situasjonen i januar 2021. Den utviklingen har vist hvor katastrofale virkninger Senterpartiets forslag hadde fått om det hadde fått støtte da det ble fremmet høsten 2020. Senterpartiet hadde da sikret at kinesiske selskaper og andre utenlandske interesser hadde fått milliarder av norske skattebetaleres kroner, uten at det hadde bidratt til hverken konkurranse eller sikret flyselskapets videre eksistens.

Disse medlemmer har gjennom hele den pågående koronakrisen vært tydelige på at det er et statlig ansvar å sørge for gode krisetiltak for luftfarten slik at den kompenseres for de begrensninger i virksomheten som påføres den av staten, og viser til forslag nr. 45 fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet vedtatt i forbindelse med statsministerens redegjørelse om håndteringen av koronapandemien 19. januar 2021:

«Stortinget ber regjeringen opprette en kompensasjonsordning for flyselskaper med norsk driftstillatelse som har drevet over tid i Norge. Formålet med ordningen skal være å sikre det norske rutetilbudet, trygge norske arbeidsplasser i luftfarten, og det skal stilles krav som sikrer at støtten ikke går til selskapenes kreditorer og aksjonærer. Støtten skal bidra til å sikre faste og direkte ansettelser med norske lønns- og arbeidsvilkår i luftfarten.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til forslag fra representanter fra Senterpartiet fremsatt 18. november 2020:

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med Norwegian med sikte på å finne løsninger som kan redde selskapets norske arbeidsplasser og sikre selskapets rute-tilbud i og til/fra Norge.»

Dette forslaget ble fremmet med det formål å sikre norske interesser og Norwegianers norske arbeidsplasser. Dette har blitt gjentatt fra Senterpartiet hele veien, og etter hvert ser det ut til at også Fremskrittspartiet støtter Senterpartiets ønske om å redde norske arbeidsplasser. Disse medlemmer er glad for at det etter mye press fra Senterpartiet nå ser ut til å nærme seg en løsning, slik Senterpartiet hele tiden har bedt om. Disse medlemmer er også glad for at Stortingets flertall, Fremskrittspartiet inkludert, ser ut til å støtte Senterpartiet i dette.

#### Etablering av nye selskaper

Komiteen viser til forslagene som går på å hindre eller begrense etablering av luftfartsselskaper som ikke har organisasjonsfrihet. Komiteen viser videre til at samferdselsministeren i sitt svarbrev til komiteen understreker at retten til å organisere seg er slått fast i Grunnloven, og at den følger av Den europeiske menneskerettskonvensjonen. Komiteen viser videre til at samferdselsministeren refererer til forordning (EF) nr. 1008/2008, som gir alle flyselskap med driftslisens fra et land i EØS rett til å etablere innenlands flygninger i Norge, og at enkelstater ikke kan kreve noen tilleggstillatelse eller godkjenning som etableringsbetingelse.

Komiteen viser til at arbeidsmiljøloven forbyr diskriminering på grunn av medlemskap i en arbeidstakerorganisasjon. Komiteen viser videre til samferdselsministerens svarbrev, der det påpekes at klager over brudd på denne bestemmelsen kan bringes inn for Diskrimineringsnemnda eller eventuelt behandles i rettsapparatet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til svarbrev til komiteen, der samferdselsministeren skriver at å bruke det statlige eierskapet i Avinor til å nekte enkeltaktører å bruke Avinors flyplasser vil være i strid med eierprinsippene for statens eierutøvelse. Når det gjelder utelukkelse av enkeltaktører fra statlige

fellesavtaler, viser flertallet til at enkeltaktører ikke kan utelukkes i form av en generell utelukkelse. Den enkelte statlige aktør må sørge for at anskaffelser gjennomføres i tråd med gjeldende regelverk.

Flertallet registrerer at Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt ønsker å diskriminere enkeltaktører. Flertallet viser til at luftfarten er en internasjonal bransje som er regulert av internasjonale regler som også Norge er bundet av. Samtidig er flertallet opptatt av at det skal være ryddige arbeidsvilkår i norsk luftfart, og at konkurransen skjer på like vilkår og i tråd med norske lover og regler.

Flertallet understreker at vi har organisasjonsfrihet i Norge, og at denne friheten går begge veier. Det er de ansatte selv som bestemmer om de skal være organisert eller ikke. Flertallet viser til at arbeidsmiljøloven allerede forbyr diskriminering, noe som gjelder for alle bransjer, og at det ikke er hensiktsmessig å utvikle et eget regelverk for enkelte bransjer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at regjeringen viser liten bekymring for sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i luftfarten. Når regjeringen vil tillate kjøp av tjenester fra utenlandske lavprisselskap uten krav om lønns- og arbeidsvilkår og organisering, vil det føre til at de etablerte selskapene vil følge lavprisselskapene med kreativ organisering og press mot ansattes vilkår. Disse medlemmer er bekymret for hvordan arbeidstakerne i denne bransjen blir behandlet i framtiden, når myndighetene har slike holdninger.

Disse medlemmer viser videre til erklæringen «COVID-19 Recovery: Towards Socially Responsible Connectivity», som er underskrevet av åtte transportministre i EU, og som signaliserer sterk uro for den sosiale profilen i europeisk luftfart. Dette burde lede til at regjeringen fører en mer aktiv kamp mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet enn det statsråden signaliserer i sine svar på representantforslagene.

### Sunn konkurranse i luftfarten

Komiteen viser til svarbrev der samferdselsministeren sier seg enig i at prisforskjeller og lønnsforskjeller skaper utfordringer innenfor luftfarten. Statsråden legger til at det er forsøkt å bøte på dette gjennom EØS-direktivitet om utsendte arbeidstakere. Komiteen merker seg videre at regjeringen deltar aktivt i samarbeid som ledes av Europakommisjonen, for å bidra til rettsavklaring og deling av erfaringer på dette området.

Komiteen merker seg at regjeringen vil vurdere å utrede de kompliserte rettsspørsmålene som oppstår når gjeldende regelverk skal anvendes på forretningsmodeller som blant annet enkelte lavprisselskaper baserer seg på.

Komiteen viser til at allmenngjøring av tariffavtaler har vært et viktig tiltak i andre bransjer for å sikre konkurranse på like vilkår, blant annet i byggebransjen og i veitransporten. Komiteen merker seg at en allmenngjøring er mer utfordrende på luftfartsområdet på grunn av den eksisterende avtalestrukturen.

Komiteen merker seg at Konkurransetilsynet har fått i oppdrag å følge med på konkurransen i luftfartsmarkedet. Komiteen merker seg at samferdselsministeren også er i løpende kontakt med Luftfartstilsynet når det gjelder disse spørsmålene.

Komiteen understreker viktigheten av tilsyn og viser i den forbindelse til Luftfartstilsynets arbeid med å utvikle risikobasert tilsyn og til samarbeidsavtalen mellom Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet.

Komiteen understreker at en forutsetning for sunn konkurranse er at alle selskaper forholder seg til de samme kravene. Komiteen vil derfor anmode samferdselsministeren om å vurdere hvilket nasjonalt handlingsrom som finnes innenfor det internasjonale regelverket, med sikte på å sikre likeverdige konkurranse-, lønns- og arbeidsvilkår i det norske innenriksmarkedet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at luftfarten representerer mange og viktige arbeidsplasser i Norge, noe som i seg selv gjør det viktig å holde norske verdier for et godt arbeidsliv i hevd. Herunder må også tilsynsorganene gis muligheter til å øke kontrollvirksomheten overfor selskapene i luftfarten, inkludert uanmeldte tilsyn.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide tiltak som stanser utviklingen av sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i luftfartssektoren, for å hindre at lønns- og arbeidsvilkårene utvikler seg til en potensiell sikkerhetsrisiko.»

«Stortinget ber regjeringen legge fram tiltak som sikrer et godt flytilbud i hele Norge, og som bidrar til at flyselskaper med norsk driftstillatelse kan videreføre ansvarlig drift. En kompensasjonsordning for flyselskaper med norsk driftstillatelse må bidra til å sikre norske arbeidsplasser og drift med norske lønns- og arbeidsvilkår.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for en luftfart som er preget av sunn og rettferdig konkurranse på like vilkår tuftet på den norske modellen, herunder:

- faste stillinger med direkte ansettelser og krav om at flyselskaper som flyr i Norge, aksepterer fagorganisering

- tydelige hjemmebaseregler som klart definerer arbeidsgiveransvaret
- hindre bruk av bekvemmelighetsflagg
- reversere forskriftsendringen som gjør det mulig å bytte ut norske og europeiske ansatte på norskregistrerte fly i interkontinental trafikk
- en målsetting om å forby 'pay to fly' internasjonalt.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Luftfartstilsynet har nødvendige ressurser og virkemidler til å ivareta et høyt sikkerhetsnivå i luftfarten.

Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet må gjennomføre tilsyn med alle selskaper som opererer i Norge, og gjennomføre flere uanmeldte tilsyn for å kunne avdekke om det forekommer brudd på regelverket.

Videre bes regjeringen sørge for at grenseoppgangen mellom tilsynene tydeliggjøres.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at offentlige innkjøpere av innenlands helikoptertjenester stiller strengere flysikkerhetskrav.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er for konkurranse i luftfarten og de godene det beviselig bringer både passasjerene og flyselskapene. Åpen og god konkurranse innen norsk luftfart har vært viktig for å sikre norske flypassasjerer et bedre, rimeligere og mer pålitelig flytilbud i hele landet. Det er viktig at vilkårene for luftfarten fortsatt legger til rette for dette gjennom koronakrisen og etterpå.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det vil være svært skadelig for den frie og sunne konkurransen i luftfarten om staten skulle blande seg inn i prissettingen av flybilletter og andre slike forhold utenfor FOT-ordningen. Prissetting av flyselskapenes ruter og enkeltavganger skal ikke bestemmes politisk. Det å blande seg inn og gjøre dette under normal drift har i disse medlemmers øyne et gjenskinn av gammelsosialistisk planøkonomi, noe samfunnet vårt for lengst har kastet på historiens skraphaug.

Disse medlemmer mener det er viktig for fortsatt konkurranse i luftfarten at aktører som Norwegian også kan delta i den etter koronakrisen.

### **Kortbanenettet og FOT-rutesystemet**

Komiteen merker seg at samferdselsministeren vil komme tilbake til Stortinget med en redegjørelse om problemstillinger knyttet til prisøkning på flybilletter på kortbanenettet og strekninger mellom Nord- og Sør-Norge.

Komiteen viser til statens rolle som kjøper av flyrutetjenester. Komiteen merker seg at samferdselsministeren vil stille krav om at flyselskapene som mottar offentlig støtte, etterlever de to sentrale ILO-konven-

sjonene om retten til å organisere seg. Komiteen merker seg at samferdselsministeren vurderer å innlemme krav om typiske tariffestede rettigheter direkte i konkurransegrunnlaget for kommende flyrutekjøp.

Komiteen er opptatt av å sikre et godt flytilbud i hele landet, spesielt for småflyplassene der det i liten grad er gode alternativer til fly. Komiteen mener at luftfarten i Distrikts-Norge må sikres gjennom gode rammevilkår.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, er fornøyd med at regjeringen i forbindelse med koronakrisen har sørget for å sikre et tilstrekkelig rutetilbud gjennom et omfattende flyrutekjøp. Det er etablert flere midlertidige FOT-ruter som følge av bortfall av etterspørsel. Disse midlertidige FOT-rutene er forlenget fortløpende, sist ut januar. Samtidig er det nødvendig med en gjennomgang av FOT-rutetilbudet når situasjonen begynner å normalisere seg, der målet er å sikre et godt tilbud på den delen av kortbanenettet som ikke kan dekkes av kommersielle flygninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen forberede en lovgivning som gjør det mulig å kreve at norsk arbeidslovgivning med tariffavtaler skal legges til grunn ved utlysning av anbud på FOT-rutene, også etter overføring til fylkeskommunalt ansvar, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede om det kan settes en minstepris for flybilletter etter modell fra Østerrike, som minst skal dekke selskapets kostnader for transport av en passasjer, og komme tilbake til Stortinget med en sak på egnet måte.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke hvor store begrensninger EØS-avtalens regelverk legger på mulige differensieringer på avgifter og støtteordninger innad i Norge. Det er en vanlig oppfatning at der flyet er aller viktigst som framkomstmiddel, mellom Nord-Norge og Sør-Norge og på kortbanenettets ruter, er billettprisene ofte høyest.

Dette medlem etterlyser at regjeringen i mye større grad utforsker og tester EØS-regelverkets handlingsrom også for tiltak som gjelder differensieringer av støtteordninger innad i landet.



På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede løsninger for å skjerme kortbanenettet og strekninger mellom Nord- og Sør-Norge mot prisøkning på flybilletter, og komme tilbake til Stortinget med en sak senest i revidert nasjonalbudsjett 2021, der det blant annet skal vurderes:

- å pålegge Avinor å fjerne startavgiften på flyplasser med 30 pst. rabatt i dag og dekke inn inntektstapet gjennom tilsvarende økte avgifter på de andre flyplassene.
- å fjerne flypassasjeravgiften for flygninger med flytyper under 20 tonn og dekke provenytapet ved å øke av avgiften på øvrige flygninger.»

### Avinor

Komiteen merker seg at samferdselsministeren understreker viktigheten av Avinor-modellen for norsk luftfart, distriktene og verdiskaping i hele landet, og at regjeringen ønsker å videreføre denne modellen.

Komiteen viser til at regjeringen vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte i 2021 om hvilke flere ordninger Avinor vil ha behov for etter inntektsfallet de har opplevd.

Komiteen registrerer at samferdselsministeren i sitt svarbrev understreker en forventning om at Avinor respekterer reglene om virksomhetsoverdragelse.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at Avinor-modellen videreføres for drift og videreutvikling av lufthavner i hele landet.»

«Stortinget ber regjeringen gjennom sin virksomhetsstyring av Avinor sørge for at konkurranseutsetting av drifts- og beredskapstjenester stanses.»

«Stortinget ber regjeringen gjennom sin virksomhetsstyring av Avinor tydeliggjøre at virksomhetsoverdragelse legges til grunn ved skifte av underleverandører innen luftfartens bakketjenester etter samme mal som for andre deler av transportsektoren.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at Avinor kompenseres for inntektsbortfallet fra flytrafikken som følge av reiserestriksjoner i tilknytning til virusutbruddet.»

### Bærekraftig luftfart

Komiteen merker seg at samferdselsministeren ikke mener det er behov for å sette ned et nytt utvalg for å se på klimatiltak på luftfartsområdet. Gjennom to tidligere utredninger legger statsråden til grunn at kunnskapsgrunnlaget for å utforme god klimapolitikk på luftfartsområdet er ivarettatt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener tidligere utredninger ikke gir svar på hvilke grep vi kan ta for nye klimatiltak innen luftfarten. Teknologien går raskt framover på dette feltet, og det er viktig at Norge er i front i et grønt skifte innen luftfarten, slik vi har vært for overgang til nullutslippsbiler. Dette har landets geografi og luftfartsstruktur spesielle forutsetninger for, og det kan bidra til viktig næringsutvikling på dette feltet.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sette ned et partssammensatt og hurtigarbeidende utvalg som gjennomgår og foreslår tiltak for satsing på utvikling av alternative drivstoffløsninger for luftfarten for å kutte i klimagassutslipp, herunder avansert biojetdrivstoff, alternative energikilder og elektrifisering av luftfarten i Norge.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at covid-19-pandemien og påfølgende krise i luftfarten, gir myndighetene en gylden anledning til å bygge opp igjen norsk luftfart på en måte som når viktige politiske mål, både for miljøsektoren og med hensyn til seriøsitet i bransjen. Da er vridning av avgiftssystemet og betingelser for økonomisk støtte avgjørende. Ellers kan krisen i luftfarten sette arbeidet med nullutslippsløsninger og seriøsitet i næringen mange år tilbake.

Dette medlem viser til situasjonen før covid-19-pandemien. Da var situasjonen at nordmenn, ifølge tall fra Eurostat, fløy åtte ganger så mye innenriks som den gjennomsnittlige EU-borger, og nesten tre ganger så mye som neste land på listen, Island, og fire ganger så mye som svenskene på tredjeplass. Veksten i flytrafikken blant nordmenn i senere år skyldes fritidsreiser, og særlig fritidsreiser til utlandet. Den største økningen innen norsk luftfart skyldtes utenlandske turister som reiste til Norge.

Dette medlem viser til at tall fra Avinors reisevaneundersøkelse fra 2017 indikerte at en liten andel av Norges befolkning står for en stor andel av flyreisene innenriks. Derfor vil en innretning på avgiftssystemet som øker med antall reiser pr. år (progressiv avgift), kunne ha effekt på antall flyreiser totalt.

Dette medlem viser til at The Committee on Climate Change i Storbritannia har foreslått en ny innretning på flypassasjerbeskatningen, en «frequent flyer levy» som innebærer at passasjerer vil betale en eksponentielt høyere avgift jo mer de flyr i løpet av et år (eller en periode på flere år). Avgiften kan innrettes enten etter antall turer eller etter distansen man har flydd («air miles levy»). Dette er grep som nå diskuteres over hele Europa, ikke minst i sammenheng med European Green Deal.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å innføre en 'frequent flyer levy' eller 'air miles duty' i norsk luftfart. Utredningen skal inneholde en vurdering av hvordan en slik avgift kan differensieres mellom hhv. utenriksflyvninger, innenriksflyvninger og flyvninger på kortbanenettet.»

Dette medlem vil peke på noen enkle kjensgjerninger. For å få utslippene fra luftfarten ned trengs det biodrivstoff og på lengre sikt en hel- og deelektrofisering av flyene. En elektrifisering av flyene vil gagne norsk kortbanenett på kort sikt og all norsk innenriksflyvning på litt lengre sikt.

Flyprodusentene er ikke lokalisert i Norge, men flere underleverandører til en fremtidig utslippsfri luftfart ligger, og kan ligge, i Norge. Kompetanse på elektro-systemer og batterier som har blitt styrket gjennom satsinger på utslippsfri skipsfart, vil også etterspørres for elektrifisering av luftfarten. Et eksempel er Rolls-Royce, som utvikler sine elektriske flymotorer i Trondheim. NEL og Hexagon er andre selskaper som kan tenkes å levere systemer for tanker og fylling av hydrogen til flybransjen. Med riktig satsing kan Norge gå fra å ha en minimal rolle i flyproduksjon til å få en viktig rolle i neste generasjons flyproduksjon.

Elfly er en relativt ny teknologi som trenger utviklingsløp og testing over flere år. For å stimulere til en forsering og fornorsking av elektrifiseringen av luftfarten burde regjeringen få på plass en elfly-hub i Norge, med mulighet for testing, samordning av støtteprogrammer, kompetanse på luftfartssikkerhet og testing, samt elektrokompetanse. På denne måten kan man stimulere til økt verdiskaping og sysselsetting innen elektrifisering av luftfarten. Det bør også settes av penger til å utlyse anskaffelser av elektriske fly til kortbanenettet gjennom FOT-rutene. Dette vil øke Norges muligheter til å få de første elektrifiserte flyene, og vår mulighet til å ta del i verdiskapingen knyttet til utvikling og produksjon av elektrifiserte fly. Dette vil bare bli viktigere i årene som kommer, både av hensyn til klima og økonomi.

Målet er derfor å sikre norsk luftfart på norske hender, sikre et seriøst arbeidsliv og ikke minst: bidra til en

omlegging av norsk luftfart til mindre klimautslipp. Den beste måten å sørge for dette på er gjennom en kombinasjon av statlig eierskap og fremtidsrettet regulering. Slik kan staten både fylle tomrommet som oppstår når selskaper blir varig svekket eller går konkurs, med en strategi som både ivaretar norske arbeidsfolk og bidrar til en grønn omlegging av norsk luftfart.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for å sikre nødvendige investeringer for å redusere utslippene i norsk luftfart generelt gjennom satsing på nullutslippsteknologier. Planen må beskrive hvordan dette kan bidra til å gi Norge en ledende industriell rolle i utviklingen av nullutslippsløsninger for fremtidens luftfart.»

«Stortinget ber regjeringen innrette alle tiltak som gjelder infrastruktur på flyplassene, avgifter, insentiver og annet med mål om at kortbanenettets fly skal være utslippsfrie innen 2030.»

Staten kan bidra med langsiktig og tålmodig kapital med føringer om å satse på nullutslippsløsninger. En slik målrettet satsing på grønn luftfart kan være et stort bidrag til grønn industribygging i Norge. Forslagsstillerne mener at både dette og seriositet med hensyn til den norske arbeidsmodellen bør løses gjennom statlig eierskap. Dersom regjeringen likevel velger løsninger med støtte uten krav om eierskap, er det avgjørende at det stilles strenge betingelser for støtten.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i alle forhandlinger med flyselskaper om økonomisk støtte sette betingelser om utslippskutt av klimagasser og at den norske modellen for arbeidslivet følges.»

«Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å opprette kompetanseoverføringsprogrammer og jobbsikringsprogrammer, for eksempel etter modell fra tidligere etablerte bransjeprogrammer, for ansatte i norsk luftfart og aktivt inkludere fagforeningene i dette arbeidet.»

«Stortinget ber regjeringen sikre norske arbeidsplasser, kompetanse og samfunnskritisk infrastruktur i norsk luftfart gjennom statlig eierskap. Eierskapet skal målrettet bli brukt til å sikre norske arbeidsplasser og seriositet i norsk luftfart samt redusere klimautslipp og bygge en grønn luftfartsindustri. Eierskapet skal ut over det ha som mål å sikre flytrafikken i de delene av landet hvor det ikke finnes miljøvennlige alternativ.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at Chicago-konvensjonen for internasjonal luftfart slår fast at et land kan sette foten ned for at et flyselskap kan starte opp flyruter i landet. Det blir fastslått i artikkel 7. Men EØS-avtalen har forrang. Mye tyder på at EØS-avtalen overstyrer både ILO-konvensjoner og Chicago-konvensjonen.

Disse medlemmer vil peke på EØS-avtalens «nødparagraf», artikkel 112, som slår fast at en avtalepart ensidig kan treffe egnede tiltak «dersom alvorlige økonomiske, samfunnsmessige eller miljømessige vanskeligheter som kan vedvare, er i ferd med å oppstå i en sektor eller innen et distrikt». Disse medlemmer mener at det nettopp er dette vi opplever nå.

Disse medlemmer vil derfor at regjeringen bruker denne artikkelens mulighet for ensidige tiltak til å nekte Wizz Air å operere innenlands i Norge, i hvert fall inntil pandemien er over og selskapet endrer sin fagfareningsfiendtlige praksis som undergraver den norske modellen.

Disse medlemmer vil understreke at det er ved innføring av slike bestemmelser at man i praksis kan teste ut handlingsrommet i EØS-avtalen og lovverk for internasjonal flytrafikk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen undersøke alle muligheter for handlingsrom i EØS-avtalen for å stanse flyselskapers virksomhet i Norge når deres virksomhet medfører brudd på den norske arbeidsretten eller har store distriktsmessige eller miljømessige konsekvenser i strid med norsk politisk målsetting.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at det i forbindelse med nye krisetiltak rettet mot norske flyselskaper blir stilt krav som styrker selskapenes forpliktelser når det gjelder arbeidet mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet. Dette innebærer:

- krav om faste stillinger med direkte ansettelser og støtte til fagorganisering av arbeidstakere
- et påbud om ansattkontrakter med tydelig definert hjemmebase som definerer arbeidsgiveransvaret, for alle selskaper som flyr inn til Norge
- tydelig avvisning av bruk av bekvemmelighetsflagg

- en forskriftsendring som stopper muligheten for å bytte ut norske og europeiske ansatte på norskregistrerte fly i interkontinental trafikk.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utarbeide tiltak som stanser utviklingen av sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i luftfartssektoren, for å hindre at lønns- og arbeidsvilkårene utvikler seg til en potensiell sikkerhetsrisiko.

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen legge fram tiltak som sikrer et godt flytilbud i hele Norge, og som bidrar til at flyselskaper med norsk driftstillatelse kan videreføre ansvarlig drift. En kompensasjonsordning for flyselskaper med norsk driftstillatelse må bidra til å sikre norske arbeidsplasser og drift med norske lønns- og arbeidsvilkår.

#### Forslag 4

Stortinget ber regjeringen legge til rette for en luftfart som er preget av sunn og rettferdig konkurranse på like vilkår tuftet på den norske modellen, herunder:

- faste stillinger med direkte ansettelser og krav om at flyselskaper som flyr i Norge, aksepterer fagorganisering
- tydelige hjemmebaseregler som klart definerer arbeidsgiveransvaret
- hindre bruk av bekvemmelighetsflagg
- reversere forskriftsendringen som gjør det mulig å bytte ut norske og europeiske ansatte på norskregistrerte fly i interkontinental trafikk
- en målsetting om å forby «pay to fly» internasjonalt.

#### Forslag 5

Stortinget ber regjeringen sørge for at Luftfartstilsynet har nødvendige ressurser og virkemidler til å ivareta et høyt sikkerhetsnivå i luftfarten.

Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet må gjennomføre tilsyn med alle selskaper som opererer i Norge, og gjennomføre flere uanmeldte tilsyn for å kunne avdekke om det forekommer brudd på regelverket.

Videre bes regjeringen sørge for at grenseoppgangen mellom tilsynene tydeliggjøres.

#### Forslag 6

Stortinget ber regjeringen sørge for at offentlige innkjøpere av innenlands helikoptertjenester stiller strengere flysikkerhetskrav.

#### Forslag 7

Stortinget ber regjeringen forberede en lovgivning som gjør det mulig å kreve at norsk arbeidslovgivning med tariffavtaler skal legges til grunn ved utlysning av an-

bud på FOT-rutene, også etter overføring til fylkeskommunalt ansvar, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

#### *Forslag 8*

Stortinget ber regjeringen sikre at Avinor-modellen videreføres for drift og videreutvikling av lufthavner i hele landet.

#### *Forslag 9*

Stortinget ber regjeringen gjennom sin virksomhetsstyring av Avinor sørge for at konkurranseutsetting av drifts- og beredskapstjenester stanses.

#### *Forslag 10*

Stortinget ber regjeringen gjennom sin virksomhetsstyring av Avinor tydeliggjøre at virksomhetsoverdragelse legges til grunn ved skifte av underleverandører innen luftfartens bakketjenester etter samme mal som for andre deler av transportsektoren.

#### *Forslag 11*

Stortinget ber regjeringen sette ned et partssammensatt og hurtigarbeidende utvalg som gjennomgår og foreslår tiltak for satsing på utvikling av alternative drivstoffløsninger for luftfarten for å kutte i klimagassutslipp, herunder avansert biojetdrivstoff, alternative energikilder og elektrifisering av luftfarten i Norge.

#### *Forslag 12*

Stortinget ber regjeringen undersøke alle muligheter for handlingsrom i EØS-avtalen for å stanse flyselskapers virksomhet i Norge når deres virksomhet medfører brudd på den norske arbeidsretten eller har store distriktsmessige eller miljømessige konsekvenser i strid med norsk politisk målsetting.

#### **Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:**

#### *Forslag 13*

Stortinget ber regjeringen raskt legge fram en kompensasjonsordning for flyselskap med norsk driftstillatelse.

#### *Forslag 14*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en kriseplan for norsk luftfart som skal vare ut 2021.

#### *Forslag 15*

Stortinget ber regjeringen gå i dialog med Norwegian med sikte på å finne løsninger som kan redde selskapets norske arbeidsplasser og sikre selskapets rute-tilbud i og til/fra Norge.

#### *Forslag 16*

Stortinget ber regjeringen sørge for at Avinor kompenseres for inntektsbortfallet fra flytrafikken som følge av reiserestriksjoner i tilknytning til virusutbruddet.

#### **Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:**

#### *Forslag 17*

Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal luftfartsstrategi i form av en stortingsmelding med utgangspunkt i Luftfartsutvalgets anbefalinger i NOU 2019:22 Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring.

#### *Forslag 18*

Stortinget ber regjeringen utrede om det kan settes en minstepris for flybilletter etter modell fra Østerrike, som minst skal dekke selskapets kostnader for transport av en passasjer, og komme tilbake til Stortinget med en sak på egnet måte.

#### **Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:**

#### *Forslag 19*

Stortinget ber regjeringen utrede løsninger for å skjerme kortbanenettet og strekninger mellom Nord- og Sør-Norge mot prisøkning på flybilletter, og komme tilbake til Stortinget med en sak senest i revidert nasjonalbudsjett 2021, der det blant annet skal vurderes:

- å pålegge Avinor å fjerne startavgiften på flyplasser med 30 pst. rabatt i dag og dekke inn inntektstapet gjennom tilsvarende økte avgifter på de andre flyplassene.
- å fjerne flypassasjeravgiften for flygninger med flytyper under 20 tonn og dekke provenytapet ved å øke av avgiften på øvrige flygninger.

#### *Forslag 20*

Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å innføre en «frequent flyer levy» eller «air miles duty» i norsk luftfart. Utredningen skal inneholde en vurdering av hvordan en slik avgift kan differensieres mellom hhv. utenriksflyvninger, innenriksflyvninger og flyvninger på kortbanenettet.

#### *Forslag 21*

Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for å sikre nødvendige investeringer for å redusere utslippene i norsk luftfart generelt gjennom satsing på nullutslippsteknologier. Planen må beskrive hvordan dette kan bidra til å gi Norge en ledende industriell rolle i utviklingen av nullutslippsløsninger for fremtidens luftfart.

*Forslag 22*

Stortinget ber regjeringen innrette alle tiltak som gjelder infrastruktur på flyplassene, avgifter, insentiver og annet med mål om at kortbanenettets fly skal være utslippsfrie innen 2030.

*Forslag 23*

Stortinget ber regjeringen i alle forhandlinger med flyselskaper om økonomisk støtte sette betingelser om utslippskutt av klimagasser og at den norske modellen for arbeidslivet følges.

*Forslag 24*

Stortinget ber regjeringen igangsette arbeidet med å opprette kompetanseoverføringsprogrammer og jobbsikringsprogrammer, for eksempel etter modell fra tidligere etablerte bransjeprogrammer, for ansatte i norsk luftfart og aktivt inkludere fagforeningene i dette arbeidet.

*Forslag 25*

Stortinget ber regjeringen sikre norske arbeidsplasser, kompetanse og samfunnskritisk infrastruktur i norsk luftfart gjennom statlig eierskap. Eierskapet skal målrettet bli brukt til å sikre norske arbeidsplasser og seriositet i norsk luftfart samt redusere klimautslipp og bygge en grønn luftfartsindustri. Eierskapet skal ut over det ha som mål å sikre flytrafikken i de delene av landet hvor det ikke finnes miljøvennlige alternativ.

**Komiteens tilråding**

Komiteens tilråding I og III-VI fremmes av medlemmene i komiteen fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteens tilråding II fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslagene og råar Stortinget til å gjøre følgende

## vedtak:

## I

Stortinget ber regjeringen legge frem en stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi, hvor ambisjonene er å trekke linjene for en helhetlig og bærekraftig utvikling i norsk luftfart.

## II

Stortinget ber regjeringen sørge for flyrutetilbud Oslo–Stord t/r og Oslo–Ørland t/r, enten gjennom en midlertidig løsning gjennom ordningen med FOT-ruter eller gjennom direktekjøp eller andre avtaler med flyselskapene.

## III

Dokument 8:50 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Solfrid Lerbrekk om tiltak for å hindre eller begrense etablering i Norge for nye luftfartsselskaper som ikke følger norsk arbeidsrettlig lovgivning – vedtas ikke.

## IV

Dokument 8:57 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Ingalill Olsen og Jonas Gahr Støre om tiltak for en seriøs og bærekraftig luftfart – vedtas ikke.

## V

Dokument 8:58 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Marit Arnstad, Geir Pollestad, Siv Mossleth og Bengt Fasteraune om en kriseplan for norsk luftfart ut 2021 – vedtas ikke.

## VI

Dokument 8:83 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å hindre Wizz Air i å fly innenriks i Norge så lenge de aktivt motarbeider fagorganisering og kollektive forhandlinger og driver med sosial dumping – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 2. februar 2021

**Helge Orten**

leder

**Jonny Finstad**

ordfører



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref  
TH/imv

Vår ref  
20/2640-2

Dato  
27. november 2020

## **Svar på representantforslag 50 S fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Solfrid Lerbrekk**

Ved brev av 19. november 2020 fra Stortinget har samferdselsministeren fått tilsendt Representantforslag 50 S til vurdering. I det følgende vil jeg svare på de fire anmodningene som ikke har blitt avvist ifølge Stortingets forretningsorden § 39 annet ledd bokstav e.

- 1. Stortinget ber regjeringen vurdere å etablere lovverk slik at myndighetene på et tidlig stadium kan nekte etablering av flyselskaper som ikke har organisasjonsfrihet for de ansatte og som dermed bryter menneskerettighetene og Grunnloven, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.**

Viktige sider ved denne problemstillingen er allerede kommentert av arbeids- og sosialministeren i svar på skriftlig spørsmål nr. 354 for inneværende år fra stortingsrepresentant Eigil Knutsen. Ministeren fremhever der at norsk rett sikrer arbeidstakernes rett til å organisere seg, og at prinsippet om foreningsfrihet er slått fast i Grunnloven og følger av Den europeiske menneskerettighetskonvensjon - som er norsk lov.

Anmodning nr. 1 vektlegger det å "nekte etablering". Jeg antar at bakgrunnen er at Wizz Air nylig har etablert innenlands flygninger i Norge (har hatt utenlandsflygninger lenge). Alle flyselskap med driftslisens fra et land i EØS har rett til å gjøre dette. I følge forordning (EF) nr. 1008/2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet artikkel 15 nr. 2 kan medlemsstatene ikke kreve noen (tilleggs)tillatelse eller godkjenning *som etableringsbetingelse*.

Sammen med opplysningene i svaret fra arbeids- og sosialministeren innebærer dette at brudd på andre regler og rettigheter enn de som regulerer lufttransportmarkedet, må

håndheves ved hjelp av de særskilte rettsmidlene som finnes for dette – som klage til Diskrimineringsnemnda eller ordinært søksmål for domstolene.

- 2. Stortinget ber regjeringen forberede en lovgivning som kan kreve at norsk arbeidslovgivning med tariffavtaler skal legges til grunn ved utlysning av anbud på FOT-rutene, også etter overføring til fylkeskommunalt ansvar, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.**

Jeg tolker forslaget dithen at det legger opp til en form for "allmenngjøring" av tariffavtaler. Den eksisterende avtalestrukturen innenfor luftfarten gjør at allmenngjørings-reglene er vanskelig å benytte overfor flygende personell.

På kort sikt vurderer jeg å innlemme krav til typiske tariffestede rettigheter direkte i konkurransegrunnlaget for kommende flyrutekjøp. En slik løsning bør forutsette at særlig arbeidstakerorganisasjonene ønsker det. Jeg har innledet dialog med både arbeidsgiver- og arbeidstakersiden. Jeg antar at en av utfordringene vil være å konkretisere innholdet i rettighetene på en måte som i praksis ikke fører til svekkelse av det gjennom-snittlige rettighetsnivået.

Dersom det på lengre sikt skulle vise seg å være enighet om lov- og forskriftsforankring av et rettighetsnivå for flygende personell, kan trolig flere regelteknikker benyttes. Før jeg vet hva resultatet av nevnte dialog med partene blir, mener jeg det er for tidlig å si noe mer konkret om videre oppfølging.

De rettighetene som er omtalt ovenfor vil typisk være av en slik karakter at det er naturlig med nasjonal, og ikke fylkeskommunal regulering.

- 4. Stortinget ber regjeringen innføre krav om en minstepris på flybilletter som minst skal dekke selskapets kostnader for transport av en passasjer, og komme tilbake til Stortinget med en sak på egnet måte.**

I bakgrunnen for forslaget sies det: "Dumpingpriser på billetter for å komme inn på det norske markedet strider mot både konkurranseregler og en bærekraftig luftfart for framtida, både ut fra miljøhensyn, lønns- og arbeidsforhold og økonomi."

Det klare utgangspunktet etter nevnte forordning (EF) nr. 1008/2008 er at flyselskapene har en ubetinget frihet til selv å bestemme prisen på tjenestene sine.

Det er ikke dekning for å si generelt at salg av billetter til under flyselskapets kostnad bryter med *konkurransereglene*, men det *kan* gjøre det – for bestemte selskap og under bestemte omstendigheter. Usunn konkurranse må i utgangspunktet bekjempes ved hjelp av gjeldende konkurranselov. Når det er sagt; raske og potensielt sett store forskyvninger av markedsandeler mellom flyselskapene i det norske markedet er en utfordring når en skal ta stilling til hvilken markedsrettighet hvert enkelt selskap har, og hva som er lovlig opptreden.

Derfor har næringsministeren og jeg sendt et felles brev til Konkurransetilsynet der vi ber tilsynet om å følge særlig årvåkent med på konkurransen i luftfartsmarkedet. Vi er opptatt av at det ikke skal bli ulovlig prisdumping som kan føre til sosial dumping.

Negative *miljøeffekter* av luftfart bør forebygges ved hjelp av virkemidler som er generelle og som er utformet særlig med dette formålet. Minstepriser reflekterer ikke nødvendigvis miljøkostnaden på en treffsikker måte.

Dersom formålet er å sikre det flygende personellet anstendige *arbeidsvilkår*, vil de virkemidlene som er omtalt i tilknytning til pkt. 2 være mer treffsikre. Det er ingen automatikk i at eventuelle økte marginer som følge av minstepris tilfaller personellet, og ikke arbeidsgiver.

**5. Stortinget ber regjeringen utrede løsninger for å skjerme kortbanenettet og strekninger mellom Nord- og Sør-Norge mot prisøkning på flybilletter, og komme tilbake til Stortinget med en sak senest i revidert nasjonalbudsjett 2021, der det blant annet skal vurderes:**

- **å pålegge Avinor å fjerne startavgiften på flyplasser med 30 pst. rabatt i dag og dekke inn inntektstapet gjennom tilsvarende økte avgifter på de andre flyplassene.**
- **å fjerne flypassasjeravgiften for flygninger med flytyper under 20 tonn, og dekke provenytapet ved å øke av avgiften på øvrige flygninger.**

Jeg vil komme tilbake til Stortinget med en redegjøre for disse problemstillingene senest i revidert statsbudsjett for 2021.

Med hilsen



Knut Arild Hareide





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref  
TH/imv

Vår ref  
20/2658-2

Dato  
1. desember 2020

**Svar på representantforslag 57 S fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Ingalill Olsen og Jonas Gahr Støre - til vurdering**

Ved brev av 20. november 2020 har jeg fått oversendt Representantforslag 57 S med til sammen 12 forslag som alle gjelder "en seriøs og bærekraftig luftfart" til vurdering. De problemstillingene som berøres er svært omfattende. I det følgende vurderer jeg hver av dem så langt det har vært mulig innenfor den stramme tidsrammen.

- 1. Stortinget ber regjeringen legge frem en nasjonal luftfartsstrategi i form av en stortingsmelding med utgangspunkt i Luftfartsutvalgets anbefalinger i NOU 2019:22 Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring.**

Regjeringen legger opp til å behandle spørsmålet om en nasjonal luftfartsstrategi i en bredere omtale av norsk luftfart i Nasjonal transportplan 2022-2033.

- 2. Stortinget ber regjeringen utarbeide tiltak som stanser utviklingen av sosial dumping og arbeidslivskriminalitet i luftfartssektoren, for å hindre at lønns- og arbeidsvilkårene utvikler seg til en potensiell sikkerhetsrisiko.**

Covid-19-pandemien skaper potensielt store endringer i det norske luftfartsmarkedet. Når dette svaret sendes, er det likevel for tidlig å si noe sikkert hvordan markedet vil se ut etter pandemien, og hvor stort innslaget av ikke-norske flyselskaper med driftstillatelse fra EØS blir i det norske innenriksmarkedet.

Regjeringen er opptatt av å sikre sunn konkurranse også i krisetider. Derfor har Konkurransetilsynet fått i oppdrag å følge ekstra nøye med på konkurransen i det norske

lufftarmsmarkedet. Konkurranseloven er det viktigste middel for å unngå ulovlig pris-dumping, og uheldig konkurranse som får negative virkninger for de som arbeider i næringen.

Jeg har også tett kontakt med Luftfartstilsynet som er ansvarlig for å føre tilsyn med rettighetene til flygende personell.

Når det er sagt; vi har ikke holdepunkter for å hevde at norsk luftfart er preget av sosial dumping og arbeidslivskriminalitet. Luftfartsutvalget hadde riktig nok ikke som uttrykkelig mandat å kartlegge eventuell arbeidslivskriminalitet i norsk luftfart, men rapporten NOU 2019:22 inneholder ikke opplysninger som tilsier at straffbare brudd på arbeids-lovgivningen preger norsk luftfart. Det er derfor vanskelig å kommentere denne delen av anmodningen, siden representantforslaget selv ikke konkretiserer hvilken dumping og kriminalitet det siktes til.

I rapporten fra Luftfartsutvalget finnes det heller ikke noe statistisk grunnlag for å hevde at ulykkesraten er høyere i flyselskap som er basert på nye forretningsmodeller med ønske om reduserte driftskostnader. På den annen side har vi heller ikke grunnlag for å avvise at det kan være en sammenheng mellom sikkerhet og lønns- og arbeidsvilkår. Dette må derfor overvåkes, og den oppgaven ligger hos Luftfartstilsynet.

Luftfartsutvalgets utgangspunkt er "at sikkerheten i norsk luftfart er god" (NOU 2019:22 s. 149). Samtidig er sikkerhetsarbeidet i luftfarten preget av høy bevissthet om behovet for flere sikkerhetsbarrierer og en systematisk selvovervåkende innstilling til både regler, system, praktisk etterlevelse og håndheving.

Sikkerhetsarbeidet er basert på internasjonale prinsipper. Disse er nå reflektert i EØS-reglene om flysikkerhet, som i sin tur utgjør norsk rett på dette området. Dette innebærer samtidig at flyselskap fra andre EØS-land, som måtte etablere flygninger her i landet, er underlagt de samme sikkerhetsreglene som norske flyselskap.

**3. Stortinget ber regjeringen legge fram tiltak som sikrer et godt flytilbud i hele Norge, og som bidrar til at flyselskaper med norsk driftstillatelse kan videreføre ansvarlig drift. En eventuell kompensasjonsordning for flyselskaper med norsk driftstillatelse må bidra til å sikre norske arbeidsplasser og drift med norske lønns- og arbeidsvilkår.**

Denne anmodningen gjelder både samfunnets behov for et godt flytilbud og levedyktigheten til norske flyselskap. Det førstnevnte har regjeringen helt siden 12. mars 2020 ivarettatt gjennom en rekke tiltak, blant annet avgiftsfritak, støtte til Avinor og private flyplasser, kompensasjon til Widerøes omsetningstap i FOT-kontraktene med staten, en lånegarantiordning og ikke minst ved å kjøpe/gi offentlig tilskudd til flyruter som har blitt ulønnsomme som følge av pandemien. Slike generelle tiltak vil være strategien også fremover.

Økonomien til norske flyselskap har regjeringen derfor hjulpet gjennom et helt knippe av ulike tiltak det siste året. Regjeringen vil de nærmeste månedene utrede behovet for og eventuelt innretningen på en eventuell kompensasjonsordning til flyselskapene. Dersom en kompensasjonsordning er aktuell, bør målet være å knytte den til formål som kommer det norske samfunnet til gode. Hvorvidt den mest presise og effektive måten å gjøre dette på er ved å knytte retten til kompensasjon til norsk driftstillatelse, ville i så fall være et sentralt spørsmål.

**4. Stortinget ber regjeringen utrede om det kan settes minstepris for flybilletter etter modell fra Østerrike.**

Jeg har vært i kontakt med østerrikske myndigheter som opplyser at de tiltakene som har vært omtalt i mediene foreløpig ikke er vedtatt. Den kontakten som er etablert setter oss i stand til å utveksle ideer om hva som kan være gode tiltak og hva som er tillatt å fastsette.

Uavhengig av kontakten med Østerrike har mitt embetsverk gjort foreløpige vurderinger av handlingsrommet. Betingelsene for å gjøre noe vil variere avhengig av om man ønsker at tiltakene skal ha et miljøpolitisk, konkurransepolitisk eller markedsregulatorisk formål. Dette har jeg allerede omtalt kort i mitt svarbrev til Representantforslag 50 S (anmodning 4).

**5. Stortinget ber regjeringen legge til rette for en luftfart som er preget av sunn og rettferdig konkurranse på like vilkår tuftet på den norske modellen, herunder:**

- **faste stillinger med direkte ansettelser og krav om at flyselskaper som flyr i Norge, aksepterer fagorganisering**
- **tydelige hjemmebaseregler som klart definerer arbeidsgiveransvaret**
- **hindre bruk av bekvemmelighetsflagg**
- **reversere forskriftsendringen som gjør det mulig å bytte ut norske og europeiske ansatte på norskregistrerte fly i interkontinental trafikk**
- **en målsetting om å forby «pay to fly» internasjonalt**

Jeg er enig i utgangspunktet og målsettingen om at konkurransen mellom *flyselskapene* i det indre markedet må bygge på like vilkår så langt det er mulig. Dette er et stykke på vei også sikret ved at reglene om flysikkerhet og arbeidstid er fullt harmonisert gjennom EØS-regler.

I prinsippet bør det samme gjelde forholdet mellom *arbeidstakerne* i det europeiske arbeidsmarkedet. Men siden lønn, og flere andre sentrale arbeidsvilkår, ikke er harmonisert på samme måte, fører forskjellene i de nasjonale lønns- og arbeidskostnadene til at tjenester produsert med utgangspunkt i lavkostland får en konkurransefordel. Jeg er også enig i at dette skaper særlige utfordringer innenfor luftfarten, der arbeidstakerne har en helt særskilt bevegelighet.

Dette er forsøkt bøtet på bl.a. gjennom EØS-direktivet om *utsendte arbeidstakere*<sup>1</sup>. Det norske gjennomføringsregelverket om dette innebærer en lojal gjennomføring av den balanseringen av hensyn som er foretatt i dette direktivet.

Dersom det flygende personellet skal få fulle rettigheter etter norsk rett må den fysiske og praktiske tilknytningen til Norge etter en konkret vurdering være sterkere og/eller mer langvarig enn reglene for utsending omhandler. Dette gjelder flere av de rettighetene som er nevnt i representantforslaget. Akkurat hvor denne grensen går er neppe mulig å si kort og samtidig opplysende. Samtidig blir det galt å forutsette generelt at utenlandsk personell ikke har slike rettigheter etter norsk rett.

---

<sup>1</sup> <https://lovdata.no/pro/#document/SF/forskrift/2005-12-16-1566?from=NL/lov/2005-06-17-62/%C2%A71-7>

Begrepet *hjemmebase* er opprinnelig definert i de EØS-rettslige flysikkerhetsreglene.<sup>2</sup> Deretter har trygdereglene og rettspraksis om lovvalg for arbeidskontrakter bygget videre på denne definisjonen. Jeg er enig i at det er viktig at personellet, deres organisasjoner, arbeidsgiverne og andre som trenger å kjenne innholdet i hjemmebase-begrepet hjelpes til det. Derfor deltar regjeringen aktivt i det samarbeidet som ledes av Europakommisjonen for å bidra til rettsavklaring og deling av erfaringer. På den måten styrker vi etterlevelsen av reglene, sikrer arbeidstakernes rettigheter og rettferdig konkurranse mellom både personell og flyselskapene.

*Bekvemmelighetsflagg* er ikke en eksakt betegnelse. Oftest brukes det om det at nasjonaliteten til de (luft)fartøyene som benyttes fører til at et bestemte lands rettsregler skal benyttes. For rettighetene til personellet i luftfarten er dette ofte ikke den relevante problemstillingen. Personellet bor ikke om bord i fly, slik mannskapet på skip gjør. Spørsmålet er snarere hvilken lands territorium personellet fysisk oppholder seg mest på, og dermed hvilket landterritorium de har nærmest tilknytning til (se om hjemmebase ovenfor). "Bekvemmelighet" knyttet til skatt, avgifter og andre driftsrelaterte kostnader er ikke tema her.

Ved rettskraftig dom av 3. desember 2018 har Borgarting lagmannsrett slått fast at bestemmelsen om flygende personell i *utlendingsforskriften* § 1-1 (nåværende) åttende ledd er gyldig. Bestemmelsen innebærer at norske flyselskap kan benytte seg av personell underlagt lovgivningen i et tredjeland (ikke-EØS-land) på flyginger mellom et slikt land og Norge. Regjeringens begrunnelse for regelen er at norske flyselskap bør konkurrere på like vilkår som flyselskap fra slike tredjeland når flygingen ikke har en sterkere tilknytning til norsk jord.

"*Pay-to-fly*" er også et uklart begrep. Redegjørelsen i Luftfartsutvalgets utredning NOU 2019:22 s. 119-120 illustrerer noe av kompleksiteten. I den ene enden av skalaen har en eventuelle tilfeller av klar utnyttelse av (typisk) unge piloter i et marked med overskudd på piloter. I den andre enden har en legitime ordninger som skaper muligheter for piloter som ellers ikke ville ha fått en mulighet. I Luftfartsutvalget var det enighet om at norske flyselskap selv ikke benytter seg av *pay-to-fly*-ordninger (s. 120). Spørsmålet er snarere i hvilken grad det benyttes av flyselskap som er registrert i andre land, og hvordan man kan forhindre av eventuell bruk av uheldige varianter av fenomenet får innpass i norsk luftfart – typisk gjennom bruk av underleverandører.

Jeg vil støtte internasjonalt arbeid med å klarlegge innholdet i begrepet "*pay-to-fly*", å kartlegge utbredelsen av fenomenet, og, om nødvendig, å vurdere forbud mot klart uheldige varianter av fenomenet.

- 6. Stortinget ber regjeringen sørge for at Luftfartstilsynet har nødvendige ressurser og virkemidler til å kunne ivareta et høyt sikkerhetsnivå i luftfarten. Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet må gjennomføre tilsyn med alle selskaper som opererer i Norge, og gjennomføre flere uanmeldte tilsyn for å kunne avdekke om det forekommer brudd på regelverket. Videre bes regjeringen sørge for at grenseoppgangen mellom tilsynene tydeliggjøres.**

---

<sup>2</sup> Se forordning (EU) nr. 965/2012 pkt. ORO.FTL.105 nr. 14: ""hjemmebase": en for besætningsmedlemmet af luftfartsforetagendet angiven lokalitet, hvor besætningsmedlemmet normalt påbegynder og afslutter en tjenesteperiode eller en række af tjenesteperioder, og hvor luftfartsforetagendet under normale omstændigheder ikke er ansvarligt for indkvartering af det pågældende besætningsmedlem".

Flysikkerheten i norsk luftfart er generelt høy, og i Nasjonal transportplan 2018–2029 har regjeringen uttrykt at det er et mål å opprettholde og styrke sikkerhetsnivået. Luftfartstilsynet har hovedansvaret for å føre tilsyn med sikkerheten i norsk sivil luftfart, og regjeringen har foreslått en styrking av Luftfartstilsynet. I statsbudsjettet for 2021 har regjeringen foreslått å øke bevilgningen til 254,5 millioner kroner, som er en økning på 9 millioner kroner fra saldert budsjett 2020.

Luftfartstilsynet har i lengre tid arbeidet med å utvikle risikobasert tilsyn, som innebærer at tilsynsressurser settes inn på områder hvor sikkerhetsgevinsten antas å være størst. Slikt tilsyn bygger blant annet på risikoprofiler som utarbeides for de ulike aktørene og på vurderinger fra bredere nasjonale risikoanalyser. Disse prinsippene vil også bli brukt til å ta stilling til hvor mye ressurser som skal brukes til uanmeldt tilsyn.

Luftfartstilsynet fører også tilsyn med at bestemmelser om blant annet arbeidsmiljø, verneting, arbeidsmiljøutvalg, vernetjeneste og kontrolltiltak i arbeidsmiljøloven overholdes for flygende personell. I 2010 ble Arbeidstilsynet del av tilsynsansvaret for flygende personell overført til Luftfartstilsynet. Poenget med dette var å få større vekt på HMS for piloter og kabinansatte, og for også å fjerne eventuell uklarhet i rollefordelingen mellom de to tilsynene.

Da Luftfartstilsynet fikk det helhetlige tilsynsansvaret for flygende personell i 2010 ble det utarbeidet en samarbeidsavtale. Avtalen gjelder samarbeid, informasjons- og erfaringsutveksling på etatenes respektive myndighetsområder, og formaliserer samarbeidet mellom tilsynene.

Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet samarbeider og utveksler informasjon som er viktig i utøvelse av tilsynsansvaret, i tillegg til å samarbeide med andre tilsynsmyndigheter. Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet samarbeider også når det gjelder regelverksutvikling og kartlegging av «gråsoner» innenfor arbeidsmiljø i luftfarten. Luftfartstilsynet trekker på Arbeidstilsynets ressurser ifm kompetanseheving for eget personell. Luftfartstilsynet deltar også i Arbeidstilsynets regelverksforum, som er et fast møtepunkt med partene i arbeidslivet der også Petroleumsstilsynet og Luftfartstilsynet er faste deltakere.

Som allerede påpekt, er arbeidet med besetningsmedlemmers arbeidsmiljø en sentral del av arbeidet for å opprettholde et høyt sikkerhetsnivå i norsk luftfart. I tillegg til luftfartsmyndighetens tilsynsvirksomhet ivaretas dette også gjennom trepartssamarbeidet mellom myndigheter, arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene i luftfarten.

**7. Stortinget ber regjeringen sikre at Avinor-modellen videreføres for drift og videreutvikling av lufthavner i hele landet.**

I Granavolden-plattformen er det vist til at luftfarten er en sentral del av det norske transportnett, og at regjeringen vil sikre at Norge har en god og fremtidsrettet infrastruktur for luftfart. Det blir også vist til at luftfarten er spesielt viktig for store deler av distriktene og en forutsetning for verdiskaping i hele landet. Avinor-modellen har vist seg tjenlig til å oppnå disse målene. Regjeringen ønsker derfor å videreføre modellen.

**8. Stortinget ber regjeringen gjennom sin virksomhetsstyring av Avinor sørge for at konkurranseutsetting av drifts- og beredskapstjenester stanses.**

I Granavolden-plattformen er det vist til at regjeringen vil føre en konkurranseorientert luftfartspolitik som bidrar til utviklingen av en konkurransedyktig norsk luftfartsnæring. Statens mål med eierskapet i Avinor er kostnadseffektiv og sikker drift, og utvikling av statlige lufthavner og flysikringsvirksomhet, jf. Meld. St. 8 (2019–2020) og Innst. 225 (2019–2020). Ut fra statens mål med eierskapet er det ønskelig at Avinor konkurranseutsetter tjenester der dette kan føre til mer kostnadseffektiv drift, så lenge hensynet til sikker drift ivaretas.

**9. Stortinget ber regjeringen sørge for at Avinor kompenseres for inntektsbortfallet fra flytrafikken som følge av reiserestriksjoner i tilknytning til virusutbruddet.**

I forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2020 bevilget Stortinget 4 270 millioner kroner for å ta høyde for tilskudd til Avinor i 2020, jf. Prop. 117 S (2019–2020) og Innst. 360 S (2019–2020). Staten avsto samtidig fra å ta ut utbytte fra Avinor i 2020, samt at selskapet ble gitt avdragsfrihet for sine statslån i 2020. I Prop. 1 S Tillegg 1 (2020–2021) er det vist til at reduksjonen i flytrafikken, og dermed inntektsfallet for Avinor, ser ut til å bli langvarig, og at regjeringen vurderer det som sannsynlig at Avinor vil ha behov for økonomisk støtte også i 2021. Regjeringen vil vurdere dette nærmere og komme tilbake til Stortinget på egnede måte i 2021.

**10. Stortinget ber regjeringen gjennom sin virksomhetsstyring av Avinor tydeliggjøre at virksomhetsoverdragelse legges til grunn ved skifte av underleverandører innen luftfartens bakkjetjenester etter samme mal som for andre deler av transportsektoren.**

Det er uklart om dette forslaget refererer til (1) det at Avinor for første gang setter bort oppgaver som tidligere har vært utført internt til eksterne tjenesteytere (outsourc), til (2) det at Avinor bytter en slik ekstern leverandør etter at gjeldende avtale har løpt ut, eller (3) det at Avinor som operatør av lufthavner bør følge med på om flyselskapene respekterer reglene om virksomhetsoverdragelse når de kjøper lufthavnrelaterte tjenester (ground-handling).

Uansett kan det ikke være tvil om at slike tjenester etter sin art faller innenfor virkeområdet for reglene om virksomhetsoverdragelse. Det er vanskelig å se at det er generelle trekk ved lufthavnvirksomhet som tilsier at de alminnelige reglene om virksomhetsoverdragelse får utilsiktede virkninger innenfor denne sektoren.

Det må vurderes konkret om overføring av ansvaret for å levere tjenestene i et enkelttilfelle skal regnes som virksomhetsoverdragelse. Noen ganger vil det være krevende å ta stilling til om en anskaffelse innebærer en virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljølovens forstand. Av rettspraksis følger det at en rekke momenter kan eller skal tillegges vekt i en helhetsvurdering. I en kapitalintensiv virksomhet som luftfarten vil ett av de sentrale momentene være om gammel eller ny tjenesteleverandør er rettighetshaver til de viktigste driftsmidlene som skal brukes. Avinors eventuelle avgrensning og tilskjæring av de tjenestene som settes bort til eksterne tjenesteytere vil også kunne påvirke om overføringen er virksomhetsoverdragelse i lovens forstand. Det er vanskelig å se at kompleksiteten i disse grensedragningsproblemer kan fjernes. At det er tvil om rett lovforståelse i enkeltsaker er i seg selv ikke et uttrykk for noe ulovlig.

Jeg forventer at Avinor respekterer reglene om virksomhetsoverdragelse, og legger dette til grunn for min eierstyring.

**11. Stortinget ber regjeringen sørge for at offentlige innkjøpere av innenlands helikoptertjenester stiller strengere flysikkerhetskrav.**

Flysikkerhetsforum for innlands helikopter, som ledes av Luftfartstilsynet, har forsøkt å påvirke kraftindustrien til å vektlegge kvalitet enda mer i sine anbud på helikoptertjenester. Kraftindustriens retningslinjer for kjøp av helikoptertjenester og bransjeveileder for helikoptertransport i kraftnæringen stiller store krav til operatørene, og har bidratt til å heve kvaliteten på helikopteroperatørenes tjenester og leveranser. Likevel vurderes det å være forbedringspotensial hos underentreprenører, og det er overfor kraftindustrien anbefalt en ordning der kontrakt for helikoptertjenester inngås direkte mellom linje-eier og operatør, og ikke via underentreprenør. Samferdselsdepartementet vil ha dialog med Olje- og energidepartementet om dette.

**12. Stortinget ber regjeringen sette ned et partssammensatt og hurtigarbeidende utvalg som gjennomgår og foreslår tiltak for satsing på utvikling av alternative drivstoffløsninger for luftfarten for å kutte i klimagassutslipp, herunder avansert biojetdrivstoff, alternative energikilder og elektrifisering av luftfarten i Norge.**

Luftfarten i Norge er allerede underlagt en rekke virkemidler for å stimulere til reduserte utslipp av klimagasser.

Utslipp fra innenriks luftfart er i all hovedsak omfattet av en CO<sub>2</sub>-avgift. Avgiften er foreslått økt med 5 pst. ut over prisstigningen i 2021.

Om lag 90 pst. av utslippene fra sivil innenriks luftfart, og tilnærmet all sivil luftfart mellom Norge og resten av EU/EØS-området, er dekket av EUs kvotehandelssystem EU ETS (Emissions Trading Scheme). EU ETS setter et tak på utslippene fra sektorene som er inkludert i systemet. Framover skal utslippstaket reduseres slik at utslippene i de kvotepliktige sektorene blir 43 pst lavere i 2030 enn i 2005. Forpliktelser til utslippsreduksjoner fra internasjonal luftfart er også håndtert gjennom markedsmekanismen CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), i regi av FNs luftfartsorganisasjon ICAO (International Civil Aviation Organisation). ICAO har et mål om karbonnøytral vekst i internasjonal luftfart fra 2020. Målet skal nås gjennom tekniske og operasjonelle forbedringer og bruk av bærekraftig drivstoff, mens utslipp utover 2019-nivå må kompenseres for ved å kjøpe utslippskvoter fra andre sektorer

Videre ble det innført en flypassasjeravgift på 80 kroner per passasjer i 2016. Fra 1. april 2019 ble avgiften lagt om, slik at den nå har to satser avhengig av flygningens destinasjon/lengde. Flypassasjeravgiften er primært en fiskal avgift, men kan ha en miljøeffekt ved at den reduserer etterspørselen etter flyreiser. Som følge av koronapandemien og krisen i luftfarten er flypassasjeravgiften opphevet i 2020, og det er ventet at fritaket vil bli forlenget inn i 2021.

I 2020 ble det dessuten innført et omsetningskrav på 0,5 prosent avansert biodrivstoff av totalt omsatt mengde drivstoff til luftfart hvert år. I tillegg kan aktørene i luftfartsnæringen søke tilskudd til utvikling og innfasing av utslippsreduserende teknologier, bl.a. gjennom Enova.

Det er verdt å merke seg at Norge er det første landet i verden som innførte et omsetningskrav til biodrivstoff i fly og det eneste landet i Europa der luftfart er pålagt CO2-avgift, jf. NOU 2019:22 kap. 5.

Når det gjelder anmodningen om å sette ned et utvalg, vil jeg minne om at regjeringen relativt nylig nedsatte et offentlig utvalg med medlemmer fra bl.a. arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene, akademia og offentlige myndigheter. Ett av fire hovedtemaer utvalget var bedt om å vurdere var nettopp hvordan rammebetingelsene for luftfarten bør utformes for at sektoren skal bidra til å nå togradersmålet og Paris-avtalen. Utvalget overleverte sin utredning NOU 2019:22 Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring i desember 2019. Utredningen ble lagt ut på offentlig høring, og på grunn av pandemien og uroen i luftfartssektoren ble høringsfristen utsatt flere ganger, sist gang fram til 15. august 2020.

Våren 2020 fikk jeg også overlevert Forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart fra Luftfartstilsynet og Avinor. Dette arbeidet ble bestilt av Samferdselsdepartementet for å framskaffe en oversikt over modenheten i teknologiutviklingen og en vurdering av hva slags tiltak og virkemidler som bør vurderes for å stimulere til rask utvikling og innfasing av fly med lave eller ingen utslipp. Forslaget til program var på offentlig høring parallelt med NOU 2019:22.

Forslagene fra de to dokumentene er vurdert i forbindelse med arbeidet med Klimaplanen, som er planlagt lagt fram for Stortinget i løpet av året. Temaet vil også omtales i NTP 2022-2033.

Koronapandemien har forårsaket en dyp krise i norsk og internasjonal luftfart. Krisen i luftfarten gir imidlertid ingen grunn til å ta lettere på klimakrisen enn man ellers ville gjort, og det er viktig at også luftfarten bidrar til å nå målene i Parisavtalen. Til tross for at rammebetingelsene for sektoren er kraftig endret de siste månedene, mener jeg likevel at vi har et godt kunnskapsgrunnlag for å utforme en god klimapolitikk på luftfartsområdet, bl. a. gjennom de to utredningene som er nevnt foran.

Etter min oppfatning er det derfor ikke behov for å sette ned noe nytt utvalg for å se på klimatiltak på luftfartsområdet nå.

Med hilsen



Knut Arild Hareide





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref  
TH/imv

Vår ref  
20/2659-2

Dato  
1. desember 2020

## **Svar på representantforslag 58 S fra stortingsrepresentantene Trygve Slagsvold Vedum, Marit Arnstad, Geir Pollestad, Siv Mossleth og Bengt Fasteraune - til vurdering**

Ved brev av 20. november 2020 har samferdselsministeren fått oversendt Representantforslag 58 S "om en kriseplan for norsk luftfart ut 2021". De temaene som tas opp i forslaget er omfattende. I det følgende vurderer jeg dem så godt det har latt seg gjøre innenfor den knappe tidsrammen.

### **1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en kriseplan for norsk luftfart som skal vare ut 2021.**

Regjeringen har siden mars 2020 tatt de meget alvorlige konsekvensene koronapandemien har for luftfartsnæringen på største alvor. Jeg slutter meg til hovedtrekkene i den situasjonsbeskrivelsen som gis i den innledende delen av representantforslaget.

Regjeringen har iverksatt en rekke tiltak, med stor verdi for flyselskapene, flyplass- selskapene, de ansatte i næringen og for brukerne av tjenestene. En av utfordringene har hele tiden vært å forutse hvordan krisen vil utvikle seg, og dermed å fastsette relevante, treffsikre og riktig doserte tiltak for dem som til enhver tid har størst behov og som driver aktivitet av størst betydning for samfunnet. Fremdeles er det meget krevende å forutse hvordan smitten, og arbeidet ved vaksinerings, vil utvikle seg nasjonalt og globalt. Dette preger i sin tur usikkerheten om smitteverntiltak, om reisebehov og etterspørsel etter flyreiser, og til sist om de konsekvensene dette får for flyselskapenes og den øvrige luftfartsnæringens økonomi.

Denne grunnleggende usikkerheten gjør etter mitt syn at en låst plan med bestemte tiltak ikke vil være tilstrekkelig treffsikker. Tiltakene vil lett bli for små, for store eller uegnede. I tillegg kan en offentlig kjent plan frata markedsaktører (eksempelvis eiere, kreditorer og andre) de nødvendige incentivene til å opptre mest mulig rasjonelt og å avveie muligheter mot risiko.

I stedet følger regjeringen løpende med på utviklingen i bransjen, ved kontakt både med flyselskapene, Avinor og ikke-statlige lufthavner, og å iverksette tiltak når det fremstår som hensiktsmessig. Den informasjonen vi mottar, vurderer vi så opp mot et sett av hensyn før vi tar stilling til hva som bør gjøres, og når. Noen av de viktigste hensynene er at samfunnets behov for transporttjenester til enhver tid må dekkes, at sikkerheten i luftfarten må være god, at kvaliteten og prisen på tjenestene skal være god, at det norske luftfartsmarkedet må ha aktører som sikrer gode tjenester når krisen er over, at selskap som er i samme situasjon skal behandles likt og at statens midler brukes effektivt.

**2. Stortinget ber regjeringen raskt legge fram en kompensasjonsordning for flyselskap med norsk driftstillatelse.**

I delavtalen som ble inngått 16. november mellom Høyre, Venstre, KrF og FrP om budsjettet for 2021 heter det: "Stortinget ber regjeringen innen utgangen av januar 2021 komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak for luftfarten, herunder en vurdering av behovet for en kompensasjonsordning for luftfarten."

Regjeringen arbeider nå med å utrede hvilke tiltak som skal presenteres for Stortinget. Det er ikke ønskelig å foregripe resultatet av dette arbeidet før det har vært mulig å kvalitetssikre vurderingene på forsvarlig vis. Jeg merker meg likevel at forslagsstillerne har en positiv innstilling til en slik kompensasjonsordning.

**3. Stortinget ber regjeringen gå i dialog med Norwegian med sikte på å finne løsninger som kan redde selskapets norske arbeidsplasser og sikre selskapets rutetilbud i og til/fra Norge.**

Regjeringen kunngjorde 9. november at den har besluttet ikke å bidra med særskilt finansiell støtte til Norwegian. Beslutningen var svar på en konkret søknad, og vurderingen av en bestemt forretningsplan slik denne artet seg på beslutningstidspunktet. Regjeringen har hatt en god dialog med selskapet i denne saken. Regjeringens beslutning var basert på en vurdering av at risikoen for å bruke fellesskapets midler til å støtte et selskap med en så stor gjeld og en komplisert selskapsstruktur i flere land, ville bety en stor risiko for at norske skattebetaleres midler gikk til å dekke utenlandske kreditorers gjeld og en stor og uensartet internasjonal aksjonærgruppes mulige tap.

18. november ble det kjent at Norwegian søkte om konkursbeskyttelse i Irland gjennom de delene av konsernet som har tilknytning til dette landet. Det er krevende å se hva forslagsstillerne mener med denne oppfordringen i lys av den siste utviklingen. Selskapet

har en rentebærende gjeld på over 48 mrd kr. I denne prosessen undersøker bobestyrer muligheter for videre drift for deler av selskapet i dialog med selskapets kreditorer og eiere.

Av selskapets ca 11000 ansatte i flere land, er ca 2000 ansatte i Norge. Jeg håper at det lar seg gjøre for konsernet å sanere så mye gjeld og tilpasse sine forretningsplaner etter denne prosessen, slik at det er grunnlag for en sunn og stabil forretningsdrift, med norske arbeidsplasser og et norskprodusert flytilbud selv med de nedjusterte trafikkprognosene som nå er mest sannsynlige.

- 4. Stortinget ber regjeringen sørge for at det i forbindelse med nye krisetiltak rettet mot norske flyselskaper blir stilt krav som styrker selskapenes forpliktelser når det gjelder arbeidet mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet. Dette innebærer:**
- krav om faste stillinger med direkte ansettelser og støtte til fagorganisering av arbeidstakere
  - et påbud om ansattkontrakter med tydelig definert hjemmebase som definerer arbeidsgiveransvaret, for alle selskaper som flyr inn til Norge
  - tydelig avvisning av bruk av bekvemmelighetsflagg
  - en forskriftsendring som stopper muligheten for å bytte ut norske og europeiske ansatte på norskregistrerte fly i interkontinental trafikk

De problemstillingene som tas opp i dette punktet er tilnærmet identiske med dem som er berørt i pkt. 5 i Representantforslag 57 S. Jeg tillater meg derfor å vise til det som er sagt i svaret til dét forslaget.

- 5. Stortinget ber regjeringen sørge for at Luftfartstilsynet har tilstrekkelige og kompetente ressurser til å ivareta et høyt sikkerhetsnivå i luftfarten. Luftfartstilsynet og Arbeidstilsynet må gjennomføre tilsyn med alle selskaper som opererer i Norge, være mer proaktive og gjennomføre flere tilsyn for å kunne avdekke om det forekommer brudd på regelverket.**

De problemstillingene som er tatt opp i denne punktet ligger tett opp til dem som er berørt i pkt. 6 i Representantforslag 57 S. Jeg tillater meg derfor å vise til det som er sagt i svaret til dét forslaget.

Med hilsen



Knut Arild Hareide



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2925-2

12. januar 2021

**Svar til representantforslag 83 S (2020-2021) fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å hindre Wizz Air i å fly innenriks i Norge så lenge de aktivt motarbeider fagorganisering og kollektive forhandlinger og driver sosial dumping**

Ved brev av 16. desember 2020 har samferdselsministeren fått seg forelagt til vurdering Representantforslag 83 S fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes. I det følgende vil jeg vurdere de seks forslagene i tur:

- 1. Stortinget ber regjeringen pålegge Wizz Air å stanse sine innenriks flygninger i Norge, fordi de bryter med ILO-konvensjon nr. 87 om foreningsfrihet og beskyttelse av organisasjonsretten.**

Det er ikke tvil om at norsk rett sikrer arbeidstakernes rett til å organisere seg i tråd med forpliktelsene i ILO-konvensjon nr. 87. Prinsippet om foreningsfrihet er slått fast i Grunnloven, og følger også av Den europeiske menneskerettskonvensjon som er gjort gjeldende som norsk lov gjennom menneskerettsloven.

Klager om brudd på bestemmelsen om diskriminering av arbeidstakere på grunnlag av fagforeningstilhørighet kan bringes inn for Diskrimineringsnemnda. Eventuelle andre påstander om brudd på organisasjonsfriheten i konkrete saker må behandles av det ordinære rettsapparatet.

For å sikre at organisasjonene kan utøve sine rettigheter, sørger myndighetene blant annet for regler og rammeverk på området og gode ordninger for mekling og tvisteløsning ved uenighet mellom partene. Arbeidstvistloven etablerer blant annet et regelverk og institusjoner som legger til rette for, og gir rett til forhandlinger mellom arbeidsgiver og

fagforeninger om inngåelse av tariffavtale. Arbeidsmiljøloven forbyr diskriminering på grunn av medlemskap i arbeidstakerorganisasjon.

**2. Stortinget ber regjeringen bruke eierskapet i Avinor til å nekte Wizz Air å bruke Avinors flyplasser, så lenge Wizz Air ikke lar ansatte organisere seg og inngå tariffavtale.**

Det følger av statens prinsipper for god eierstyring at statens eierutøvelse skal bidra til å nå statens mål som eier, at statens eierrolle skal skilles fra statens øvrige roller og at statlig eierskap ikke urettmessig skal medføre andre konkurransevilkår, verken fordeler eller ulemper, sammenlignet med selskaper uten statlig eierandel. Jeg viser her til prinsippene 3, 9 og 10, jf. Meld St. 8 (2019-2020). I dette ligger at hensyn som ikke er begrunnet ut fra statens mål som eier, skal fremmes ved bruk av andre virkemidler enn statlig eierskap. Videre følger det av prinsipp 4 og 6 at statens eierutøvelse skal legge til grunn selskapslovgivningens ansvars- og rollefordeling mellom eier, styre og daglig leder, inkludert at styret har ansvar for å forvalte selskapet. Dette er prinsipper det over tid har vært bred politisk enighet om og som legger grunnlaget for hvordan staten utøver sitt eierskap. Det vil være i strid med eierprinsippene for statens eierutøvelse dersom staten som eier skulle instruere Avinor om å nekte Wizz Air å bruke selskapets flyplasser.

Se ellers den litt mer utførlige redegjørelsen for utøvelse av eierskap under forslag nr. 4.

**3. Stortinget ber regjeringen utelukke Wizz Air som leverandør av tjenestereiser for ansatte i staten.**

Statens innkjøpssenter inngår og forvalter statlige fellesavtaler på utvalgte innkjøpsområder. Det ligger utenfor Statens innkjøpssenters ansvarsområde å utelukke enkeltleverandører fra å levere varer og tjenester til statlige virksomheter i form av en generell utelukkelse. Den enkelte statlige virksomhet må selv sørge for at de gjennomfører anskaffelser i tråd med gjeldende regelverk for innkjøpsområder der det ikke eksisterer statlige fellesavtaler.

Statens innkjøpssenter har i dag ikke inngått fellesavtaler med noen flyselskaper, men har i tråd med kategoristrategien for reiseområdet planer om å inngå slike avtaler. Anskaffelsesprosessen for disse avtalene vil vise hvilke krav som kan og bør stilles til leverandørene og tjenesten de yter.

Statens innkjøpssenter har inngått statlig fellesavtale for levering av reisebyråtjenester. Gjennom denne avtalen har statlige virksomheter tilgang til å bestille tjenester fra et stort antall hoteller og flyselskaper, herunder Wizz Air. Wizz Air er imidlertid ikke karakterisert som en underleverandør som direkte medvirker til å oppfylle tjenesten fra reisebyråene. Det tas sikte på å se nærmere på sammenhengen mellom reisebyråenes formidling av tjenester fra Wizz Air, og statens omdømme.

**4. Stortinget ber regjeringen om å bruke det statlige eierskapet til å jobbe for at Wizz Air utelukkes som leverandør av tjenestereiser for ansatte i statlig eide selskaper.**

Som jeg skriver under punkt 2 følger det av statens prinsipper for god eierstyring at statens eierutøvelse skal bidra til å nå statens mål som eier, at statens eierrolle skal skilles fra statens øvrige roller og at statlig eierskap ikke urettmessig skal medføre andre konkurransevilkår, verken fordeler eller ulemper, sammenlignet med selskaper uten statlig eierandel. Jeg viser til prinsippene 3, 9 og 10. I dette ligger at hensyn som ikke er begrunnet ut fra statens mål som eier, skal fremmes ved bruk av andre virkemidler enn statlig eierskap. Videre følger det av prinsipp 4 og 6 at statens eierutøvelse skal legge til grunn selskapslovgivningens ansvars- og rollefordeling mellom eier, styre og daglig leder, inkludert at styret har ansvar for å forvalte selskapet. Dette er prinsipper det over tid har vært bred politisk enighet om og som legger grunnlaget for hvordan staten utøver sitt eierskap. Det vil være i strid med eierprinsippene for statens eierutøvelse dersom staten som eier skulle instruere selskapene til å utelukke Wizz Air som leverandør av tjenestereiser for ansatte i selskaper med statlig eierandel.

Som eier har staten tydelige forventninger til selskaperens arbeid med ansvarlig virksomhet. Staten forventer at selskaper med statlig eierandel er ledende i sitt arbeid med ansvarlig virksomhet, og at de blant annet arbeider for å ivareta arbeidstakerrettigheter. I dette ligger blant annet at selskapene følger internasjonalt anerkjente retningslinjer, prinsipper og konvensjoner som OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper om ansvarlig næringsliv. OECDs retningslinjer inkluderer hensynene i UNGP og ILOs kjernekonvensjoner, og angir standarder for arbeidet med blant annet å respektere, vurdere, forebygge og håndtere brudd på arbeidstakerrettigheter. Som en ansvarlig eier følger staten opp selskaperens arbeid med ansvarlig virksomhet i eierdialogen.

**5. Stortinget ber regjeringen forsikre seg om at kravet om norske lønns- og arbeidsvilkår og retten til å inngå norsk tariffavtale etterleves for Wizz Airs ansatte på innenriks flygninger i Norge.**

Staten er berørt av dette forslaget på to måter: For det første vil Samferdselsdepartementet som *kjøper* av flyrutetjenester fra mars 2021 stille krav i kontrakt om at flyselskap som mottar offentlig støtte etterlever de to sentrale ILO-konvensjonene om retten til å organisere seg (nr. 87 og 98). Et slikt krav innebærer at departementet stiller krav til selskap som for øvrig ikke er underlagt de interne norske reglene som gjennomfører ILO-konvensjonene (konvensjonene gjelder mellom statene).

For det andre vil regjeringen *som ansvarlig for gjeldende regler* vurdere å utrede de kompliserte rettsspørsmålene som oppstår når regelverket skal anvendes på den forretningsmodellen Wizz Air baserer seg på. Målet er å gjøre innholdet så klart som praktisk mulig. Dernest vil vi klarlegge eventuelle svakheter knyttet til håndhevelsen og etterlevelsen av de reglene som finnes. Når innhold og håndhevelse er klarlagt, vil vi ta

stilling til om det er behov for endringer i norsk rett eller EU/EØS-reglene. Jeg tar sikte på å omtale dette i en Prop S som vil bli lagt frem for Stortinget om kort tid.

Når det er sagt: Det felleseuropeiske regelverket om utsendte arbeidstakere er sentralt. Dette innebærer at det trekkes en grense mellom personell som bare er utsendt (typisk fra et østeuropeisk land) og personell som fullt ut er underlagt mottakerlandets (her Norges) rett. Et sentralt spørsmål er hvor denne grensen går for flygende personell, særlig når det gjelder lønnskrav for personer som arbeider for flyselskap fra andre EØS-land. Det er også viktig å huske på at partene i det norske arbeidslivet har vært enige om ikke å lovfeste et generelt minstelønnsnivå. I stedet har vi valgt allmenngjøring av "brede" tariffavtaler. Slik tariffavtaler finnes foreløpig ikke innenfor luftfarten. Et minstevilkår for å sikre minstelønn for personell som arbeider for flyselskaper fra andre EØS-land i det norske innenlands-markedet er derfor at partene i det norske arbeidslivet ønsker at det fastsettes et slikt minstelønnsnivå.

**6. Stortinget ber regjeringen inkludere grove eller systematiske krenkelser av arbeidstakerrettigheter som kriterium for observasjon og utelukkelse fra Statens pensjonsfond utland, og ta inn retten til å føre kollektive forhandlinger og henvisning til ILO-konvensjon nr. 87 om foreningsfrihet og beskyttelse av organisasjonsretten som grunnlag for Statens pensjonsfond utlands etiske retningslinjer for investeringer.**

Regjeringen er opptatt av at det skal være etisk bevissthet om forvaltningen av våre felles sparepenger i Statens pensjonsfond utland (SPU). Fondet har en overordnet finansiell målsetting, men skal også være en ansvarlig investor. God finansiell avkastning over tid antas å avhenge av velfungerende markeder og en bærekraftig utvikling.

Det er fastsatt etisk motiverte retningslinjer for observasjon og utelukkelse av selskaper fra SPU. Formålet med retningslinjene er å unngå å være investert i selskaper som forårsaker eller medvirker til grove etiske normbrudd. De produktbaserte kriteriene omfatter visse typer våpen, tobakk, salg av våpen til stater omfattet av statsobligasjonsunntaket og kull. De atferdsbaserte kriteriene omfatter menneskerettigheter, krig og konflikt, korrupsjon, miljø, klima og andre særlig grove brudd på grunnleggende etiske normer. Arbeidstakerrettigheter er omfattet av menneskerettighetskriteriet.

Etikkrådet for SPU gir råd om selskaper som bør utelukkes eller settes til observasjon etter retningslinjene, mens Norges Bank beslutter. Etikkrådet er faglig uavhengig av både Finansdepartementet og Norges Bank. Det følger av arbeidsdelingen at Finansdepartementet ikke vurderer eller tar stilling til investeringer i enkelt-selskaper.

De ulike virkemidlene i retningslinjene skal ses i sammenheng. Før observasjon eller utelukkelse besluttet, skal Norges Bank vurdere om eierskapsutøvelse kan være egnet til å redusere risikoen for fortsatt normbrudd. Banken skal se de ulike virkemidlene den har til rådighet i sammenheng og benytte dem på en helhetlig måte.

Finansdepartementet har i forvaltningsmandatet til Norges Bank stilt krav til ansvarlig forvaltning. Den ansvarlige forvaltningen skal bygge på internasjonalt anerkjente standarder, som FNs Global Compact, OECDs prinsipper for eierstyring og selskapsledelse og OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper. OECDs retningslinjer for flernasjonale selskaper dekker hele bredden av næringslivets samfunnsansvar, inkludert menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter, miljø, korrupsjon, forbrukervern, skatt, konkurranse og åpenhet. Det er vist til at selskaper skal følge ILOs erklæring om grunnleggende prinsipper og rettigheter i arbeidslivet og OECDs prinsipper for eierstyring og selskapsledelse.

Den ansvarlige forvaltningen er en integrert del av forvaltningen av SPU og støtter opp om målet om høyest mulig avkastning. Norges Bank stiller forventninger til selskapene og har dialog med enkelt-selskaper om aktuelle tema og saker. Videre stemmer banken på generalforsamlinger i selskaper fondet er investert i og integrerer selskapsstyring, miljø og samfunn i sin risikohåndtering.

Regjeringen oppnevnte i 2019 et offentlig utvalg som fikk som mandat å vurdere det etiske rammeverket for SPU. Utvalget avga sin utredning, NOU 2020: 7 Verdier og ansvar, i juni 2020. Utredningen har vært på høring, og Finansdepartementet vil legge frem sine vurderinger av forslagene for Stortinget i en melding om fondet til våren. Utvalget har foreslått at FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, UNGP, inkluderes som en del av Norges Banks mandat for ansvarlig forvaltning.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', written in a cursive style.

Knut Arild Hareide









