

Til: Transport- og kommunikasjonskomiteen

Fra: Landsorganisasjonen i Norge

Innspill til budsjettproposisjon nr. 1S 2022 for Samferdselsdepartementet

Landsorganisasjonen i Norge (LO) og LOs samferdselspolitiske utvalg har behandlet Prop. 1 S fra Samferdselsdepartementet og oppsummerer våre kommentarer i dette notatet.

Klima og kollektivtransport

Det er nødvendig å se satsingen på kollektivtransport helhetlig. Staten har inngått byvekstavtaler med storbyområder i Norge, som innebærer satsing på infrastrukturprosjekter for kollektivtransport. Nullvekstmålet ligger til grunn for byvekstavtalene, nemlig at veksten i persontransport skal tas med andre midler enn personbil.

I lys av dette er utviklingen i kollektivtrafikken fra utbruddet av koronapandemien bekymringsfull. Etter halvannet år med nedstenging av samfunnet har reisemønstre endret seg. Passasjerene har endret preferanser ved å være mer negativt innstilt til trengsel, være mer positivt innstilt til bilbruk og i større grad foretrekke å variere mellom reiser til jobb og bruk av kontor og hjemmekontor.

I etterkant av pandemien ser vi at antallet passasjerer i kollektivtransporten fortsetter å ligge langt under tallene før pandemien, noe som fører til svikt i billettinntekter. Dette kan tvinge fylkene til å måtte redusere rutetilbudet, noe som igjen kan føre til ytterligere svikt i passasjerantall.

Den fylkeskommunale kollektivtransporten har blitt kompensert for det kraftige inntektsfallet under pandemien. Nå er det nødvendig å forhindre at vekselvis bortfall av rutetilbud og passasjerer fører kollektivtransporten inn i en negativ spiral. Det innebærer at vi må sørge for å opprettholde fylkenes kjøp av kollektivtransport, slik at rutetilbudet i det vesentlige kan videreføres inntil man kan anta at situasjonen har stabilisert seg. Alternativet er en økning i personbiltrafikk i storbyområder, som undergraver både nullvekstmålet og mange års satsing på kollektivtransport. Det vil igjen gi redusert tjenestekvalitet i kollektivtrafikken i form av økt reisetid og forsinkelser samt dårligere fremkommelighet for syklende.

En «omstillingspakke» for kollektivtransporten bør innarbeides i statsbudsjettet for 2022. Innspillet kan ikke knyttes til en bestemt post i foreliggende budsjettframlegg, ettersom det ikke er satt av midler til en slik pakke. Tiltaket kan føres som en post i kap. 4330 Særskilte transporttiltak

Midlene i en slik pakke skal sikre at det ikke blir nødvendig at fylkene kutter i rutetilbudet som følge av den svikten i billettinntekter som pandemiltakene har medført.

Omstillingsstøtten bør dekke den første perioden etter gjenåpningen (sannsynligvis frem til juli 2022) og støtten er ment å dekke følgende områder:

- Kartlegging av nye reisemønstre, -behov og ønsker

- Utvikling av innovative billettprodukter, som svarer på nye reisemønstre, -behov og ønsker
- Justering av rutetilbud i tråd med nye reisemønstre, -behov og ønsker
- Informasjons- og holdningsskapende tiltak som kan kompensere for ulempene av at myndighetene eksplisitt har anbefalt publikum å ikke benytte kollektivtransporten under pandemien

Tiltaket har støtte av en samlet arbeidstaker- og arbeidsgiverside samt bransjeorganisasjonene.

Kollektivtilbudet omfatter også drosjetjenester og bestillingstransport. LO viser i denne sammenheng til at oppdragsgiverne, fylkeskommunene/regionene må sikres tilstrekkelige midler for å kunne opprettholde et forsvarlig tilbud i hele landet.

For å sikre seriøsitet i persontransporten, bør det ses nærmere på utforming av anbud og samordning av anbud innen kollektivtrafikken, og bestillingskjøring. I dag er det flere offentlige aktører som er oppdragsgivere innen persontransporten, blant annet Fylkeskommuner/regioner og helseforetak. Dette kan føre til tap av effektivitet og manglende mulighet til å sikre fulle og hele stillinger for de ansatte i buss og drosjenæringen.

Turbuss

LO har tidligere tatt opp utfordringene for norsk turbilnæring. LO mener det er behov for en grundig gjennomgang av helheten i dagens regelverk rundt turbusskjøring, med sikte på å komme med tilstrekkelige incitamentersom kan styrke og bevare norsk turbilnæring. Dette bør komme på plass innen årsskiftet 2021/22.

Jernbaneformål

Økonomiske midler over tid er oppskriften for at jernbanen skal bli framtidens transportvinner. Det er positivt at det er kommet midler i statsbudsjettet til å følge opp vedtatte og igangsatte prosjekter. Vi mener allikevel at det må satses mer på vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen for å unngå at vedlikeholdsetterslepet økes, og at godstransport på jernbane får bedre forutsetninger for å lykkes. Vi ønsker signalene i Hurdalsplattformen velkommen. De sammenfaller med våre innspill.

Drift og vedlikehold

Både for gods- og persontrafikken er det kapasiteten i infrastrukturen som legger begrensninger for ytterligere vekst, og dette arbeidet må derfor ha høy prioritet.

Manglene vedlikehold skaper store utfordringer og økte kostnader for en sikker, stabil og punktlig drift for togoperatørene og de reisende, og godsoperatørene på vegne av næringslivet. Et allerede stort etterslep er nok en gang beregnet å øke vesentlig ved utgangen av 2022.

De avsatte midler til drift og vedlikehold vil medføre at vedlikeholdsetterslepet vil øke med 1,1 mrd. i 2022. LO mener at bevilgningene må økes med minst 1,1 mrd. for å unngå økt vedlikeholdsetterslep.

I Bane NORs nye rapport «Infrastatus 2020» kommer det frem at anlegg som representerer 24 % av den samlede gjenanskaffelsesverdien, har en slik tilstand at de bør fornyes de neste 12 årene. Dette innebærer et årlig fornyelsesbehov på om lag 9 mrd. kroner årlig de neste 12 årene, og gjelder infrastrukturanlegg over hele landet. Det gjelder blant annet den pågående og kontinuerlige fornyelsen av kontaktledningsanlegget, samt kontinuerlig arbeid med å vedlikeholde og bytte

skinnegang, sporveksler og sviller. Den foreslåtte økningen på 900 millioner kroner er ikke tilstrekkelig til å ta igjen etterslepet og til nødvendig fornyelsesbehov.

Gods på bane

Toget er klimavinner, og en viktig del av det grønne skiftet. De store godskundene merker økt press for å levere mer klimavennlig transport, og har høye ambisjoner for utslippsreduksjoner. Næringslivet er helt avhengig av vekst i godstransport på bane for å nå egne klimamål. Dermed er de også avhengig av rask framdrift på godstiltakene på bane, og at dette følges opp av Stortinget med bevilgninger over statsbudsjettet. Det er vanskelig å lese av årets statsbudsjett hvor mye som er satt av til godstiltak, men ettersom godstiltakene har vært underfinansiert i hele gjeldende NTP-periode, må det større investeringer til. Vi ber om at det settes av minst 1, 5 mrd. til særskilte godstiltak på kommende statsbudsjett. Vi mener det beste og mest effektive tiltaket vil være satsing på flere og lengre kryssningsspor.

Det er positivt at dagen støtteordning for overføring av gods fra vei til bane videreføres, men vi mener at denne summen er for lav og at den må økes til 100 millioner pr. år for å kompensere for manglende godstiltak, økte kjøreveisavgifter og økt godsvolum på alle strekninger. Det er også svært viktig at støtteordningen blir langsiktige, noe som er viktig i forhold til store investeringer av nye lokomotiver, vogner osv.

Koronatiltak og inntektsbortfall

Det er sannsynlig at effektene av koronapandemien også merkes inn i 2022, og at det må settes av midler til tiltak for å sikre at kollektivtrafikken kommer på fote igjen. Det er viktig at stortinget følger med på den videre utviklingen for å vurdere fortløpende om det er behov for ytterligere kompensasjon.

Konkurransetsetting

Uten konsekvensanalyser og uten økonomiske beregninger ble jernbanereformen vedtatt 15. juni 2016. Vi og våre medlemmer begynner å se effekten av reformen. Oppsplittingen fører til mer byråkrati og bidrar til en mer uoversiktlig reisehverdag for passasjerene. Løftene da jernbanereformen ble lagt fram, om en sømløs reisehverdag og mer effektiv drift, slår sprekker. En nøkkel for å få til økt effektivitet og samordning på jernbanen er offentlig eierskap.

Vi forventer at trafikkpakke 4 annulleres, og at trafikkpakke 5 skrinlegges.

Den planlagte konkurransetsettingen av oppgaver innen drift og vedlikehold og beredskap knyttet til jernbanens infrastruktur, må annulleres og skrinlegges. Disse punktene må konkretiseres i forbindelse med kommentarene i budsjettet.

Fra 1. januar 2021 ble Spordrift AS skilt ut fra Bane NOR SF. De må tilbakeføres igjen for å få en enklere organisering og mer effektiv ressursbruk.

Veiformål

Investeringer

Investeringer i vegnettet har stor betydning for å nå overordnede målsetninger i transportpolitikken. Et godt vedlikehold av veinettet har også stor betydning for næringslivet og arbeidsplasser i

distriktene. For lavt vedlikeholds nivå over mange år har ført til stort forfall i infrastrukturen, og dette budsjettframlegget er ikke noe unntak.

Drift og vedlikehold

Veivedlikehold må gis høyere prioritet enn fremlagt budsjett. Dette gjelder både fylkesvei og riksveinettet. Med budsjettforslaget i 2022 på ca 9 mrd. vil det samlede etterslepet på vedlikeholdet på riksvegnettet bli redusert med ca. 350 mill. Dette er ikke tilstrekkelig for å sikre tryggere veier i Norge.

Som nevnt i utallige høringer tidligere savner LO også en bedre kartlegging av status for veinettet og vedlikehold, både på riks og fylkesveinettet. Derfor er det viktig med etablering av jevne tilstandsrapporter for det norske veinettet, som vil kunne gi bedre oversikt over de faktiske behovene og i hvilke områder midler bør settes inn i de årlige budsjetter.

Riksveier

Bevilgningen på 9 mrd. til vei vedlikehold på riksvei er en økning, men lite i forhold til de faktiske behov for å dekke inn etterslepet i vedlikehold på riksveinettet. At hoveddelen av dette går til innhenting av etterslepet på tunnelsikring vil gi en bedring av tunnel-delen men ikke øvrig veinett. Etterslepet totalt er beregnet til ca. 100 mrd. derav hoveddelen på fylkesveiene. Kap.1320 post 22 vedlikehold riksveier bør derfor økes.

Fylkesveier

Tilskuddsordning for fylkesveier kap. 1320 post 65 bør økes, i tillegg er kravene til fylkeskommunene en 50 prosents egenandel for tilskudd. Det er neppe realistisk for fylkene å bruke denne tilskuddsordningen med så høy egenandel hvis man ser dette i sammenheng med fylkenes ordinære budsjettammer og etter en langvarig pandemi. Dårlig vedlikeholdte veier innebærer også økt fare for trafikksikkerheten og brukernes liv og helse. Med et etterslep på 60 mrd. for fylkesveiene blir dette små beløp.

Selv om fylkesveiene innbefatter andre komiteer er det viktig at kommunene må sikres øremerkede midler til å få tatt igjen etterslepet på kommunale samferdselsprosjekter, og økte midler til asfaltering.

Statens vegvesen

LO har tidligere påpekt at vi er bekymret for at Statens vegvesen ikke skal være i stand til å utføre sitt samfunnsoppdrag, basert på store tap av årsverk de siste årene, oppsplitting av fagmiljø og høy turnover som følge av omorganiseringene. Selv om budsjettposten til Statens vegvesen øker med 5,2 prosent i budsjettforslaget, er Statens vegvesen tidligere år påført store kutt, som medfører at personellsituasjonen fortsatt er kritisk.

I budsjettforslaget er det foreslått en økning på 11,2 prosent til Nye Veier, og regjeringen har i tillegg overført en rekke utbedringsstrekninger fra Statens vegvesen til Nye veier. LO vil påpeke at dette ikke var en del av formålet med etableringen av Nye Veier, og at overføringen av utbedringsstrekningene har ført til en uheldig og kostnadsdrivende arbeidsdeling i veisektoren.

Det er etter hvert en lang rekke strekninger i Nye Veier AS sin portefølje, der det er liten aktivitet. Statens vegvesen har kompetansen og kapasiteten, og kjenner strekningene gjennom drift- og vedlikeholdsansvar, beredskapsansvar og planarbeid for ny bygging og utbedring. LO viser også til Hurdalsplattformen hvor det står; «*Utrede hvordan utbygging, drift og vedlikehold av veier skal*

organiseres. med bakgrunn i at stadig flere utbyggere og veieiere gir fare for økte kostnader, mer fragmenterte fagmiljøer og mindre sammenhengende utbygging.» LO mener derfor at det er uheldig å binde opp midler i en større portefølje før utredningen er foretatt.

Grønt landtransportprogram

Grønt Landtransportprogram (GLP) ble etablert i januar 2021. Etableringen ble støttet med oppstartmidler på 1,5 mill. fra Klima og Miljødepartementet (KLD). For 2022 har GLP søkt departementet om 5 millioner kroner i bevilgning over statsbudsjettet for å dekke statens andel i et offentlig-privat samarbeid om Grønt landtransportprogram. LO er fornøyd med at programmet er inne på statsbudsjettet (KLD) og bevilgningen på 2 millioner kroner gjør at vi kan starte opp og få i gang noen pilotprosjekter.

Transport og kommunikasjonskomiteen bør være kjent med at Statens bidrag motsvares av tilsvarende bidrag og egeninnsats fra medlemsorganisasjonene og partnerbedriftene, og for at vi skal nå målet om 50% kutt i utslippene innen 2030, så må ordningen forsterkes og tempoet i omstillingen øke.

Skred- og tunnelsikring

Skredsikringstiltak må prioriteres høyere, og tiltakene må ha fokus på å sikre brukernes liv og helse på særlig utsatte strekninger. Den avgåtte regjeringen foreslår økt bevilgning til ras- og skredsikring gjennom NVE med 60 millioner fra 2021 til 2022, fra 600 til 660 millioner. Sett i sammenheng med kutt i tidligere budsjettframlegg så blir dette for svakt. På veisiden er skredsikringsmidlene lagt inn under vedlikeholds delen. Det fremkommer av proposisjonen at 13 veiprosjekter vil få prioritet i 2022 (s.91). Et antall som synes svært begrenset i forhold til de faktiske forhold og behov. Mer nedbør og ekstremvær truer sikkerheten på veiene, og det haster med å sikre veinettet mot skred og ras.

LO har gjennom flere år etterlyst en kartlegging av særskilt utsatte veistreknings med tanke på skred og tunnelsikring med henvisning til Stortingets egne målsetting om et skredsikkert veinett innen 2030. Det er positivt at en slik kartlegging ligger inne i vedtatt NTP og det forutsettes at dette følges opp. Men med den satsing som fremkommer i dette budsjettframlegget synes en slik målsetting som urealistisk å oppnå innen 2030.

Bompenger

LO har støttet at brukerfinansiering gjennom bompenger kan være en del av finansieringen av veiprosjekter, men har i mange år advart mot at bompenger ikke må utgjøre en for stor del av den totale veifinansieringen. Dette vil kunne medføre uheldige sosiale utslag og økende motstand til finansieringsformen. Det er derfor viktig å understreke at alternative finansieringsformer som f.eks. veiprisning, må utredes snarest mulig for å oppnå en mest mulig effektiv og rettferdig brukerfinansiering. Det legges i forslaget for 2022 opp til en reduksjon i bompengegjeld på ca. 1 mrd. Andelen økes med fra 14,4 mrd. til 15,1 mrd. for 2022, noe som må ansees for å være en betydelig økning i bompengandelen for 2022.

Døgnhvileplasser for tunge kjøretøy

Handlingsplanen for etablering av døgnhvileplasser i Norge skal etter opprinnelige planer være fullført i løpet av 2023. Vi etterlyser i den forbindelse en konkretisering i budsjettet som viser hvordan denne handlingsplanen faktisk blir fulgt opp. Det har vært og er vanskelig å finne ut hvor budsjettmidlene til opprettelse og drift av døgnhvileplasser finnes i budsjettet. Vi har grunn til å tro at arbeidet med å etablere og drive forsvarlige døgnhvileplasser for yrkestransporten i Norge ikke er

i rute i forhold til 2023. LO mener derfor at det må til økte og målrettede midler i budsjettet som synligjør handlingsplanens målsetning i praksis.

Fossilfrie anleggsplasser

Det er et viktig tiltak å legge til rette for at utbyggingen av infrastruktur blir mest mulig fossilfri innen 2025, og budsjettframlegget følger på dette grunnlaget opp tiltak i handlingsplanen for fossilfrie anleggsplasser, men ligger godt under anslaget på 75 mill. i NTP pr. år.

50 millioner til pilotprosjekter for fossilfrie anleggsplasser kap. 1301 post 70 innen 2025 på veien mot det grønne skiftet, bør økes da de foreslåtte midler kun vil kunne dekke et minimum av det økonomiske stimuli som anleggsbransjen trenger for å iverksette de politiske målsettingene om utslippsfrie anleggsplasser innenfor denne tidsrammen. Dette gjelder både maskinpark og tilgang til strøm og ladeplasser. mm. Det vises i denne sammenheng også til Klimakur 2030 som konkluderte med at elektriske maskiner har svært høye investeringskostnader. I dag koster klimavennlige anleggsmaskiner om lag tre ganger så mye som en dieselmaskin.

Kontroll

Relevante kontrolletater med ansvar for å følge opp alt av gjeldende regelverk i transportsektoren bør styrkes. Statens Vegvesen, Arbeidstilsynet, Skattemyndigheter, Toll og Politi er nødvendig for å oppnå målsetninger om flere og kvalitetsmessige forsvarlige kontroller i forbindelse med alle typer transportaktiviteter i Norge. Dokumenterte brudd på gjeldende allmenngjøringsforskrift i gods og turbil, kabotasjereguleringen, samt dereguleringen av drosjenæringen understreker behovet for styrking av kontrolletatene. I tillegg vil mobilitetspakken som ble vedtatt i EU i 2020 og kampen mot økende sosial dumping i transportnæringene, også kreve ytterligere økte ressurser til kontrolletatene.

LO mener også arbeidet med å samordne kontrolletatenes virksomhet med ansvar for å følge opp transportnæringene må ha høy prioritet. Det er av avgjørende betydning for en langt mer effektiv kamp mot useriøse aktører som setter liv og helse i fare. I tillegg mener vi at departementet sammen med bransjeaktørene i Norge intensiverer arbeidet med å få på plass effektive registre og regler for medvirkeransvar i transportbransjen.

Kystforvaltning

Økt statlig satsing på havner, farleder, oljevern- og slepebåtberedskap i regi av Kystverket er helt nødvendig. Målet må være å få mer gods over på trygge sjøveier med best mulig sikkerhet langs vår sårbare kystlinje. Derfor er det viktig å gi kystverket nødvendige rammevilkår. Det er helt nødvendig at Kystverket innehar tilstrekkelig oljevernberedskap og gjennomfører god merking, vedlikehold og utbygging av farleder langs norskekysten. Kystverket må fremstå som et effektivt statlig forvaltningsorgan og med nødvendig beredskap og kompetanse for å kunne håndtere potensielle ulykker og utslipp. Både bruk av ny teknologi og økt personellkompetanse er viktige virkemidler i dette arbeidet i de årlige budsjetter.

Prognosene tilsier økt skipstrafikk i norsk farvann og til norske havner, og derfor er nye tiltak nødvendig for å kunne opprettholde et forsvarlig sikkerhetsnivå.

Stad skipstunnel

Det er positivt at Stad skipstunnel nå er gitt prosjektmidler, og at planene om utbygging av dette viktige prosjektet nå kan realiseres. Dette vil ha stor betydning for regulariteten blant annet i tilknytning til godstransporten langs kysten, redusert ulykkesrisiko og bedre seilingsforhold i denne delen av kysten.

Anbud på innenriks ferjer

LO er bekymret for utviklingen vi ser på innenriks ferjer etter konkurranseutsettingen. Anbudene medfører en minimumsbemanning som er så lav at det går ut over sikkerheten for både mannskap og passasjerer.

Luftfartsformål

Luftfarten har vært hardt rammet av koronapandemien, og det er behov for et budsjett som bidrar til å utvikle en robust luftfartsnæring med trygge jobber og forutsigbare rammevilkår.

LO er glad for den satsingen på luftfart som beskrives i Hurdalsplattformen, og vi har forventninger om at flere av disse vil bli fulgt opp av regjeringen i tilleggspromisjonen for neste statsbudsjett.

Solberg-regjeringen friskmeldte norsk økonomi i sitt forslag til statsbudsjett. Men fortsatt kaster koronapandemien lange skygger over luftfarten, og det mener vi den nye regjeringen i langt større grad må synliggjøre. Luftfarten har stått i sin verste krise, og næringen sliter fortsatt. Vi oppfordrer komiteen til å tydeliggjøre i statsbudsjettet at den har ambisjoner for en samfunnskritisk næring.

LO mener at situasjonen i luftfarten i sterkere grad må adresseres, ved å vise til at mange luftfartsansatte fortsatt er arbeidsledige - og at en sterkt konkurranseutsatt bransje er mer utsatt for sosial dumping og økt press på ansattes vilkår. Derfor er det viktig å vise til at det fortsatt skal fokuseres på arbeidsledige. Arbeidsmarkedstiltak og kompetansehevende tiltak, som for eksempel sertifikatstøtte til piloter, vil gjøre veien tilbake til arbeid lettere for flygende personell.

Politikk for luftfarten må være tuftet på bærekraft. Den må underbygge finansiell bærekraft, da vi trenger en næring som evner å bære sine kostnader; bidra til sosial bærekraft for å forhindre at ansatte må betale prisen for uvetting og uansvarlig konkurranse og bidra til klimamessig bærekraft ved å satse på klimatiltak og motvirke uønsket forbrukeratferd.

Flyselskapene sliter fortsatt økonomisk. Regjeringen Solberg kompenserte ikke flyselskapene til noen av de økonomiske tapene de har hatt, til tross for Stortingets vedtak. En lite gjennomtenkt håndtering av en næring som ble nedstengt som følge av pandemien har da bidratt til at nettverksselskap som eksempelvis SAS nå står i en svært krevende situasjon som vil kunne få dramatiske konsekvenser for en fungerende norsk luftfartsinfrastruktur om ikke målrettede tiltak iverksettes.

Å videreføre avgiftsfritak i flypassasjeravgiften frem til denne kan legges om til en avgift som har miljøeffekt vil avhjelpe den økonomiske situasjonen, men vi mener at regjeringen også bør signalisere at de nå vil gå i dialog med næringen om dette og andre fremadrettede tiltak for å avhjelpe en svært krevende situasjon for en bransje som fortsatt vil være rammet av pandemien i lang tid.

LO mener at gjenoppbyggingen av norsk luftfart i et sterkt redusert marked må sikres gjennom ansvarlige aktører med samfunnsansvar, og ikke til virksomheter som kapitaliserer på en global krise ved å undergrave ansattes rettigheter både i arbeid og til å bli re-ansatt til arbeid. Stortinget bør

sørge for at det ved alle støtte- og låneordninger til flyselskapene stilles krav om sosial ansvarlighet, at arbeidsplasser skal bevares og ansattes rettigheter sikres.

Rutetilbudet på det regionale kortbanenettet må styrkes, med norske lønns- og arbeidsvilkår. LO er svært uroet over Samferdselsdepartementets nye praksis for anbudsutlysninger på kortbanenettet (FOT-ruter), som har ført til at operatører kan legge inn tilbud sammen med datterselskap. Dette bidrar til at operatører kan fly med utenlandske ansatte som har langt dårligere lønns- og arbeidsvilkår, som vi så ble gjort på anbudet på ruten Oslo-Florø. Dette setter også i høyeste grad norske arbeidsplasser i fare. I forslaget til statsbudsjettet bør det derfor tydeliggjøres at i alle anbudskonkurranser skal tidligere praksis legges til grunn, slik at operatøren som får tildelt anbudskontrakten også gjennomfører flyvningene - og ikke underliggende selskap.

I statsbudsjettet for luftfart vil LO gjerne se en større offensiv i kampen for arbeidstakerrettigheter og mot kreative selskapsstrukturer og sosial dumping i luftfarten. Forretningsmodeller som ødelegger rettferdige konkurransevilkår og ansattes arbeids- og lønnsvilkår må bekjempes. Særlig i lys av koronaepidemien er det viktig å ha en offensiv holdning til at aktører forsøker å oppnå konkurransefordeler på bekostning av ansattes rettigheter. Hovedårsaken til at aktører driver useriøst er at det er lønnsomt. Derfor må Stortinget gjøre alt det kan for at useriøsitet ikke skal være lønnsomt. Handlingsrommet i EØS-avtalen må også brukes for å utvikle en rettferdig, seriøs og bærekraftig luftfart.

LO mener at det er behov for en sterkere beskrivelse av at regjeringen vil sikre norske arbeidsplasser i luftfarten og retten til fagorganisering. Det bør også fremkomme at det skal tas initiativ til regelverk som sikrer ansatte faste stillinger direkte hos flyselskapet, og at hjemmebasereglene klart definerer arbeidsgiveransvaret.

LO er svært godt fornøyd med at våre anbefalinger er fulgt, og at stortingsflertallet i forrige periode vedtok at det skal legges frem en stortingsmelding om nasjonal luftfartsstrategi. Dette er et viktig arbeid i 2022, og det må være tuftet på et sterkt partssamarbeid og bred involvering. Dette bør presiseres i beskrivelsen av stortingsmeldingen.

Avinor

I statsbudsjettet for 2021 varslet regjeringen at de ville følge opp situasjonen for Avinor, og sette inn nødvendige tiltak for finansiering. Avinor har som følge av pandemien hatt sviktende inntekter, og har i perioden fått tilført kapital av staten. Usikkerheten som ligger i finansieringsgrunnlaget for Avinor, gir også økt usikkerhet for flyselskapene. LO mener det er særdeles viktig at ikke flyselskapene påføres en større belastning i tiden fremover.

Helikoptersikkerhet

LO har i mange år foreslått at statsbudsjettet må beskrive tiltak for å bedre helikoptersikkerheten for den ulykkeutsatte innlandssektoren. Vi er veldig godt fornøyd med formuleringen fra Hurdalsplattformen om at offentlige innkjøpere skal stille konkrete flysikkerhetskrav ved kjøp av innlands helikoptertjenester, og ber også at dette fremkommer i forslaget til statsbudsjett.

Tilsyn

Det er positivt at Luftfartstilsynet gis økte midler til tilsyn med droneaktivitet. LO mener dog at Luftfartstilsynet bør styrkes ytterligere for å kunne gjøre nødvendig tilsynsaktivitet også i andre deler av luftfarten. Luftfartstilsynet må få tydelig beskjed om å prioritere utsatt tilsynsaktivitet som følge av pandemien. Vi anmoder derfor om å øke bevilgningen til Luftfartstilsynet for å kunne øke både

anmeldte og uanmeldte inspeksjoner, og slik kontrollere at flysikkerheten er godt nok ivaretatt og at arbeids- og lønnsregler følges. Dette vil gi en positiv effekt ved at useriøsitet i luftfarten blir redusert og flysikkerheten enda bedre ivaretatt.