



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 oppførelse.

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

luffartsmarkedet. Konkurranseloven er det viktigste middel for å unngå ulovlig prisdumping, 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 arbeidslovgivningen 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*¹. 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.

¹ <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.² 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.**

² 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 grensedragningsprospørsmålene 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 CO₂-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