

Luftfarten og udkanten – hvilken vej skal vi flyve?

Status efter konference om luftfartstrategi i internationalt, regionalt og lokalt perspektiv

Til orientering af medlemmer af Transportudvalget, Færøudvalget og Grønlandsudvalget

Mandag 27. marts havde Medlem af Folketinget Magni Arge arrangeret en konference om luftfartstrategi i international, regionalt og lokalt perspektiv. En række profiler i europæisk, dansk, færøsk, islandsk og grønlandsk luftfart kom med deres bud på, hvilke udfordringer luftfarten står over for i den nærmeste fremtid og på længere sigt. De kom også med mulige løsningsmodeller for, hvordan vi kan fremtidssikre luftfart som en integreret del af infrastrukturen, både indenrigs og udenrigs, som livline for yderområder med store afstande til forsyninger og vigtige velfærdstjenester og som en vigtig vækstdriver og skaber af arbejdspladser både lokalt, regionalt og international.

Status er at luftfarten i Danmark, på Færøerne og i Grønland er udfordret. Udefra er billetpriserne under pres fra de store internationale lavprisselskaber. Indefra er luftfartsselskaberne presset på lønninger og høje afgifter. En yderst ufleksibel mekanikeruddannelse og høje omkostninger til pilotuddannelsen medfører derudover mangelfuld tilgang af kvalificeret luftfartspersonel. Oveni det kommer udfordringer med en "One-rule-fits-all" tilgang til luftfartsreglementet, som ikke altid passer til omstændighederne i fx Grønland og på Færøerne.

Med baggrund i disse udfordringer og bidragene fra konferencen har vi derfor udarbejdet følgende rekommandationer:

- En ny dansk luftfartsstrategi må inddrage regionale perspektiver og tage højde for omstændigheder af særlig betydning for Færøerne og Grønland. Politiske beslutningstagere må blive bedre til at forstå og inkorporere de lokale perspektiver i lovgivnings- og strategiarbejdet for luftfart.
- Luftfartsindustrien er tæt tilknyttet til en lang række andre industrier. Mange underleverandører er direkte tilknyttet til lufthavnene, og der hvor lufthavne er placeret, oplever omkringliggende virksomheder stor vækst. Omkring 84.000 jobs er direkte tilknyttet de fem største lufthavne i Danmark, halvdelen uden for København. En rapport (begået af Copenhagen Economics i samarbejde med Tjóðveldi) om luftfartens økonomiske fodaftryk på Færøerne viser, at luftfarten understøtter samlet set 465 jobs og 2,6% af Færøernes BNP, hvilket gør det til et væsentligt økonomisk bidrag. I Grønland er bidraget sandsynligvis større. En samlet luftfartsstrategi, som også inddrager disse regionale og lokale perspektiver og tager højde for luftfartens betydning for det omkringliggende erhvervsliv, kan være med til at sikre at luftfartens bidrag til økonomisk vækst maksimeres.
- Velfungerende infrastruktur i Arktis er en forudsætning for samfundets opretholdelse og udvikling. Men lovgivningen rammer ofte skævt ift. udkantsbehov. Et eksempel er at **EU-forordning 261** rammer uforholdsmæssigt hårdt ved aflysninger i Grønland og på Færøerne. Et andet eksempel er tekniske lovkrav om belysning, keglehøjde og udstyr, som passer til et urbant miljø, men ikke til det arktiske. Luftfartslovgivning fra EU bør derfor i langt højere grad tage højde for de meget anderledes og mere krævende forhold i Nordatlanten og Arktis.
- Flexibilitet er altafgørende i luftfartsindustrien. Men lønningerne er høje og bliver holdt oppe af et højt dansk skattetryk på medarbejderne, hvilket betyder at dansk luftfart er ikke konkurrencedygtig i forhold til lavprisselskaberne. Transportminister Ole Birch Olesens initiativ om at sætte klare regler for angivelse af besætnings geografiske ansættelsessted og skattepligt, samt udvikling af paneuropæiske tilsyn kan sikre en større gennemsigtighed og klarere fælles regler. En anden rekommandation fra konferencen var at undersøge mulighederne for at oprette et lignende løn- og

skattesystem for luftfartsindustrien, som allerede er kendt med Dansk Internationalt Skibsregister (DIS), hvor søfolkene er på nettoløn og skatten tilfalder rederierne.

- Der er behov for flere uddannede folk i luftfartsindustrien, men den nuværende uddannelsesstruktur hindrer tilgang af nye mekanikere og piloter. Flymekanikeruddannelsen tager mellem 5-6½ år, giver kun marginalt højere løn end den meget kortere automekanikeruddannelse og udbydes i øjeblikket kun ét sted i kongeriget (TEC Hvidovre). Pilotuddannelsen har en egenbetaling på mellem 600.000 og 800.000 kroner, hvilket begrænser tilgangen og adgangsmulighederne væsentligt. Risikoen for mangel på kvalificeret arbejdskraft er derfor stor og kan resultere i tab af knowhow og udflytning af arbejdspladser. Det rekommanderes derfor at uddannelserne gøres mere fleksible og tilgængelige, sættes tiltag i værk for at sænke omkostningerne, samt forbedre støtte eller finansiering af uddannelserne for at sikre tilgangen af nyt uddannet personel til luftfartsindustrien i Danmark.
- Indenrigsflyvning har stor betydning for sammenhængskraften i Danmark. Adgang og gode forbindelser er nødvendige for at skabe vækst og binde landsdele sammen. Indenrigsflyvning er en vital del af sammenhængskraften i et land og ikke mindst for at transportere turister ud fra de store netværkslufthavne som fx Københavns Lufthavn i Kastrup. Men indenrigsflyvning er også udfordret. Det rekommanderes derfor at der indføres lige vilkår mellem transportformer i Danmark. Det rekommanderes også at indenrigsluftfart også tænkes ind og markedsføres i det nationale samarbejde om turisme, som kan være med til at understøtte indenrigsluftfarten.
- Københavns Lufthavn har taget initiativ til at fremme indenrigsluftfartens betingelser, og man undersøger om det er muligt at give indenrigsluftfarten bedre afgiftsbetingelser og service i lufthavnen. Historisk har både Færøerne og Grønland fået samme betingelser som indenrigsluftfart i Københavns lufthavn, men dette blev ændret for at finansiere lavere afgifter til SAS for nogle få år tilbage.
- Der rekommanderes at man ligestiller indenrigsflyvning og flyvning til Færøerne og Grønland. En alternativ løsningsmodel, hvor staten iværksætter et Air-Discount-Scheme (direkte støtte til de rejsende mellem definerede lufthavne), som det kendes fra Spanien, Portugal og Skotland, blev ikke diskuteret.
- Til gengæld blev det påpeget, at der er en vis kortslutning i at det statslige SAS er ved at etablere sig udenfor rigets grænser for at omgå de regler, som er gældende i de nordiske lande, og på samme tid skærper konkurrencen overfor andre danske og færøske selskaber, som agerer indenfor rigsfællesskabet og de nordiske lande.
- Det anbefales Transportministeren at indskærpe overfor SAS, at selskabet ikke skal misbruge sin dominante position overfor mindre selskaber, så som færøske Atlantic Airways eller jyske Sun Air. Der påhviler SAS et stort samfundsmæssigt ansvar, da staten i høj grad har sikret selskabets fortsatte eksistens.

Afslutningsvis kan vi bemærke, at luftfart er fællesområde for Danmark, Færøerne og Grønland, og derfor er Danmarks arbejde med luftfartstrategi af meget stor betydning for både Færøerne og Grønland. Det er derfor også af afgørende betydning, at Danmark inddrager de luftfartstrategiske perspektiver fra Færøerne og Grønland i det pågående strategiarbejde, både i nationalt regi og i EU-regi, hvor EU-Kommissionen har sat luftfart på dagsordenen og er i gang med at udarbejde en samlet luftfartstrategi for Europa.

Med venlig hilsen

Magni Arge

Medlem af Folketinget (Tjóðveldi)