

debatt@klassekampen.no

KRONIKK & DEBATT

La eldre kjøre!

TRAFIKK
Rolf Rønning



Alderisme, eller stereotypisering av eldre, er ganske utbredt, men en registrerer det ofte ikke før en blir eldre sjøl. Mitt anliggende her er kampen for å fjerne en obligatorisk helsetest for 80-årige bilførere.

Stortinget vedtok i forrige periode å fjerne et slikt påbud. Samferdselsminister Hareide trenerte saken, og nå ligger saken på bordet til en ny samferdselsminister fra Ap. Det er to sider ved denne saken som er skremmende, nemlig måten de eldre «helsetestes» på, og premisset om at eldre er farlige i trafikken, og farligere enn andre grupper, noe det ikke er statistisk belegg for. Bilførere med norsk sertifikat, men med bakgrunn fra Midtøsten scorer høyt i ulykkesstatistikken. Men vi ser at utsagnet «Alle bilførere fra Midtøsten er trafikkarfarlige» (og må spesialbehandles) både er diskriminerende og meningsløst. Hvorfor er det ikke det for bilførere over 80 år?

Testen som brukes straffer personer med dysleksi eller dyskalkuli, det innrømmes også i instruksjonen. Her skal en lage meningsfylte setninger med oppgitte ord, lage streker mellom bokstaver og tall osv. Alt på tid.

Vi har utfordret «eldre ut av trafikken»-lobbyen med å spørre hva det er som er forskjellen mellom eldre i Norge, og eldre i Sverige, Danmark og Tyskland, som

ikke har slike aldersbestemte tester. Vi har aldri fått svar. I stedet får vi skremmelsbilder om at det kan komme en tsunami av demente bilførere på veiene, eller anekdotiske historier om bestefaren som kjørte så dårlig.

Sverige har ikke screening. Finland har hatt det. Det ga ingen utslag på trafikksikkerheten, men Finland hadde flere eldre som døde som mye trafikanter (fotgjengere, syklist), siden de ble tatt bort fra biltrafikken.

Forskjellen på Norge og de andre landene er et eldreferdlig byråkrati med altfor stor innflytelse, som nå truer med å velte et tidligere stortingsvedtak. Nå i innspurten har «trafikksikkerhetslobbyen» kommet med statistikk som skal vise at eldre er mye mer ulykkesutsatt enn andre grupper. Det er ikke lett å lage statistikk med få personer: I 2020 døde seks personer over 80 år i trafikken, tre som passasjerer, to som fotgjengere og en syklist. (Politiets tilstandsrapport 10. januar 2022). Sammenlignende studier av screening over 25 år i flere land viser at de ikke har noen effekt.

Dagens testregime forårsaker store tragedier og har klare distriktspolitiske konsekvenser: eldre må flytte fra hjemmene til sentrale deler av kommunen. I Danmark skrev myndighetene at en slik obligatorisk test var å anse som aldersdiskriminering. Men slik blir vi oss ikke om her i landet.

Rolf Rønning, professor i sosialpolitikk, Høgskolen i innlandet
Rolf.Ronning@inn.no

Putin i isen

DIKT
Olava Bidtnes



*pumpe luft inn i kroppens holrom
å kle seg i palass
og blankpusse løgna
som rekka av medaljar på lommeklaffene*

*langbord over juvet mellom ord og handling
når minikken lakenglatt melder at svart er kvitt
uoetande om at bjørnen glefsar i høgre auge*

*utan å skjermast vert dei falne heidra
dei ein nyss har sendt i døden for å vinne land
fuktig av friskt blod
og 15 år i buret for å seie fred-med klar røyst*

blodfarging av ettermæle pågår

Olava Bidtnes, poet
avalos@online.no

Norsk industri trenger innleie

ARBEIDSLIV
Felles opprop

Regjeringen ønsker å stramme inn adgangen til innleie fra bemanningsforetak. Dette vil medføre utfordringer for verftsindustrien som er avhengig av ulike typer arbeidskraft, både funksjonærer og operatører i sine prosjekter. De enkelte industribedrifter dekker ikke alle faggrupper eller disipliner som er nødvendig for gjennomføring av komplekse offshore EPCL-prosjekter (Engineering, Procurement, Construction and Installation, kort foralttalleveranser).

Eksempler på slike er ISO-fagene (isolering, stillas og overflatebehandling). Her må man da leie inn ressurser eller gå for entrepriser for å få arbeidet utført. Det finnes eksempler på at opptil 40 prosent av arbeidsomfanget er relatert til ISO-fagene.

Noen prosjekter får en betydelig vekst i løpet av en prosjektperiode. Dette kan ofte resultere i et umiddelbart økt behov for arbeidskraft, manglende tilgang på lokal arbeidskraft og lite tid til å gjennomføre normale rekrutteringsprosesser. I slike situasjoner er det naturlig å ansette kvalifisert

personell parallelt med å leie inn for å ta toppene for å kunne holde planen.

Med store variasjoner i offshoremarkedet og dermed i ressursbehov, vil det medføre perioder med betydelige permitteringer og oppsigelser dersom man ikke har anledning til å benytte innleie. Dette er prosesser som blir meget negative og krevende for den enkelte ansatte, bedriftens renommé og eksponering i media. Det er i tillegg kostnadsdrivende.

Industrien er helt avhengig av innleie. Norsk Industri er imot innstramminger i regelverket. Dersom det likevel blir flertall for de foreslåtte innstrammingerne er det avgjørende at:

■ det utformes unntak fra forbudet mot innleie fra bemanningsforetak. Det kan for eksempel gis dispensasjon fra forbudet for bemanningsforetak som er bundet av sentral tariffavtale og hvor utleide arbeidstakere innehar fast ansettelse.

■ det lages en «ankeinstans» som både kan behandle saker fra arbeidsgiver og de tillitsvalgte der man lokalt ikke blir enige om en innleieavtale.

■ permitteringsregelverket endres: mer fleksibelt regelverk og kortere arbeidsgiverperiode.

■ det gis unntak fra rett til fast ansettelse etter en viss

tid der det foreligger avtale med tillitsvalgte om innleieforholdet. Eventuelt et unntak dersom arbeidstaker som har vært innleidd skriftlig bekrefter overfor innleier at en ikke ønsker fast ansettelse etter mer enn to år sammenhengende innleie.

■ det gis mulighet til å leie inn også i fremtiden slik at vi får gjennomført det grønne skiftet. Regelverket må være så fleksibelt at de lokale partene får handlingsrom. Hovedpoenget er at oppdrag må kunne utføres i Norge!

Heldigvis er det ikke mangel på oppdrag i norsk industri. For å få oppdrag er industrien avhengig av innleie. Norsk Industri er enig i at faste, hele stillinger skal være hovedregelen, men dersom innstramminger blir en realitet vil det ramme mange seriøse aktører og deres ansatte. Dersom bedriftene ikke kan leie inn ekspertise for å ta unna topper, vil de heller ikke kunne takke ja til oppdrag. Dermed vil det heller ikke være jobb for de fast ansatte. Da vil det til slutt mangle oppdrag.

Mads Andersen, konsernsjef, Aibel
Kjetil Digre, CEO, Aker Solutions
Ian T. Narvestad, Managing Director, Rosenberg Worley AS
Stein Lier-Hansen, administrerende direktør, Norsk Industri

Umulig å dempe strømprisene?

STRØMPRISER
Øystein Noreng



Norges internasjonale forpliktelser gjennom EØS og kraftkontraktene hevdes å hindre inngrep for å dempe prisene, men mange EU-land har innført pris kontroll ikke bare på strøm, men også på bensin, diesel og gass, mens skatter og merverdiavgift på energi senkes for å beskytte forbrukerne. Tiltakene er i det vesentlige initiert av nasjonale regjeringer.

Portugal og Spania har fått godkjenning av EU som «energiutkant» på grunn av liten overføringskapasitet til Frankrike (og dermed Tyskland). I begge land har strøm et pristak på 50 euro/MWh, tilsvarende NOK 50/kWh, sammen med sosiale støtteordninger for kjøpere av strøm, bensin og diesel. Kraftprisene er skjermet mot svingninger i gassprisen.

I Belgia blir skatter og avgifter på energi senket i takt med økende priser. Frankrike har redusert skatter og avgifter på bensin, diesel, gass og strøm. Målet er å begrense prisstigningen på strøm til fire prosent i løpet av 2022. Den normale strømtariften i Frankrike er nå 0,16 euro/kWh (cirka NOK

1,60/kWh). Strømskatten er redusert fra 22,50 euro/MWh til 0,50, for bedrifter minimumsnivået tillatt i EU. Det statlige kraftselskapet EDF pålegges å selge mer kjernekraft til en nedsatt tariff til sine private konkurrenter. Gevinsten skal komme forbrukerne til gode.

Italia samordner en skattlegging av uvanlig fortjeneste hos elektrisitetsprodusenter med støtteordninger for foretak, samt nedsatte avgifter på bensin, diesel, gass og strøm. Kostnadene belastes staten og kraftselskapene.

I Storbritannia får markeds-kreftene utfolde seg under en svak offentlig innsats. For husholdninger forventes en prisøkning på gass og strøm på inntil femti prosent fra 2021 til 2022.

Tysk energipolitikk har vært å kutte ut kjernekraft og deretter kullkraft, i håp om at solkraft og vindkraft skulle dekke behovet etter et bidrag fra gasskraft. Lav utnyttelsesgrad i vindmøller skal motvirkes ved nye investeringer, selv om knappheten gjelder vind, ikke kapasitet. Forventninger om høyere energipriser utløser krav om nye støtteordninger i et marked som på forhånd fortøner seg om et virvar av skatter, avgifter

og subsidier. Utilstrekkelige investeringer har utvirket et underskudd på kraft som dekkes ved import fra andre land, ikke minst Norge, med sterke virkninger på strømprisene i Europa. Egenrådighet er tysk tradisjon. På 1990-tallet ble landets samling finansiert ved låneopptak som drev opp rentene i Europa.

Russlands krig i Ukraina truer Tysklands energiforsyninger. Store volum tilsier en innsats på EU-nivå, men i EU er energipolitikken underlagt klimapolitikken. Med mindre konflikten i Ukraina billegges, trues Tyskland av en langvarig knapphet på energi. Derfor søker mange EU-land å løse energibåndene til Tyskland for å unngå import av høye tyske priser. Norge burde gjøre det samme.

Avtale med Storbritannia og Tyskland tillater endring av vilkårene dersom allmenne hensyn gjør dette nødvendig. Det er urimelig å bidra for brukere i Norge skal belastes for feilslått energipolitikk i Storbritannia og Tyskland, uten at kraftselskapenes uvanlige og uforventede overskudd blir gjenstand for en særskilt beskatning.

Øystein Noreng, professor emeritus, Handelshøgskolen BI
onoreng@online.no