

LANDSORGANISASJONEN I NORGE

LO Trøndelag

Protokoll

Til: Informasjons- og rådgivningsavdelingen
Kopi til:
Fra: LOs regionkontor i Trøndelag
ved Tone A. Vorseth Graneggen

Saksnr.: 2020009224 - 2

Arkivkode:

Saksbeh.: TOGR

Dato: 07.02.2023

Vedtatte uttalelser fra LOs regionkonferanse i Trøndelag 2. - 3.02.2023

Mottakerliste:

Ny CO₂-kompensasjonsordning for 2021 – 2030

Kvoteprisen på CO₂ i Europa prises inn i norsk kraftpris gjennom det felles markedet vi er en del av.

Regjeringen har i statsbudsjettet for 2023 vedtatt en endring i kompensasjonsordningen for CO₂ som innebærer at det legges inn et bunnfradrag på 200 kr per tonn som ikke skal kompenseres. Dette begrunnes med at kostnadene for ordningen vil øke i årene som kommer. Og at et kvoteprisgulv vil «bidra til bærekraft i ordningen på lengre sikt». Ifølge regjeringens beregninger vil dette redusere kostnaden med ordningen fra < 102 mrd. til 78 mrd. fram til 2030. Altså en innsparing på 24 mrd. Samtidig vil dette svekke ordningen fra der den i dag kompenserer 75% av ekstrakostnaden for industrien til mellom 50 og 60%, avhengig av kvoteprisen. Statens innsparing på 24 mrd. må med andre ord trekkes fra, krone for krone, på bunnlinja i industrien. Dette er det stikk motsatte som regjeringen lovte i Hurdalsplattformen.

Begrunnelsen om at dette må til for å sikre bærekraft i ordningen holder ikke vann. Det er i all hovedsak det offentlige som eier kraftproduksjonen i Norge og som derfor får inntektene fra CO₂-kvoteprisen, ikke bare fra krafta industrien bruker, men all kraftproduksjon. Siden norsk kraftproduksjon ikke har CO₂-utslipp, har den heller ikke utgifter til kvoter.

Sagt på en annen måte: staten vil aldri kunne gå i minus på ordningen, heller ikke med dagens regler. Jo høyere kvoteprisen blir, jo høyere blir inntektene. Oslo Economics beregner at merinntektene fra økt CO₂-pris blir minst 632 milliarder i samme periode – over 8 ganger så mye som de beregnede utgiftene i Regjeringens forslag. I en ellers svært usikker tid er det avgjørende at industrien har stabile rammevilkår som sikrer fortsatt drift og trygghet for å kunne investere i årene som kommer. Etter press fra partene i arbeidslivet har regjeringen gått med på å sette ned et utvalg som skal se innretningen av forslaget. Blant annet om hele eller deler av bunnfradraget kan øremerkes til utslippsreduserende tiltak. Dette kan være fint for bedrifter som har planer om å gjennomføre tiltak i perioden, mens det vil oppleves urettferdig for bedrifter som allerede har tatt store investeringer og derfor ikke har like mye å hente. Eller som sliter med økte priser på kraft, råvarer, sviktende marked, eller andre ting som gjør at de har begrensede muligheter til å øremerke penger på denne måten.

LOs regionkonferanse i Trøndelag mener at kompensasjonsordningen må bestå som den er og at bedriftene fortsatt skal få bestemme hvordan kompensasjonen skal disponeres.

Hev standarden på Trønderske veier

«Gjentatte ras, ulykkesstrekninger, underdimensjonerte veier og dårlig vedlikehold»

Dette er ikke hentet fra aviser fra mange tiår tilbake i tid, men er status for mange av dagens trønderske veistrekninger.

Veiene er arbeidsplass for mange, en stor del av hverdagen til flere, og nødvendig for oss alle. Sikker vei burde være en selvfølge, men dette er slettes ikke virkeligheten for mange trafikanter i Trøndelag.

I september 2022 beregnet Norges Automobil Forbund (NAF) at vedlikeholdsetterslepet på trønderske fylkesveier til å være på 5,2 milliarder. Fylkesvei 710 mellom Ørland og Orkland har i mange år vært preget av ulykker. Laksevegen nord er preget av ulykker og ras. Her er det registrert 50 ulykker med personskader i en periode på 10 år. E6 i Snåsa hadde 5 ras på ett år, og det er bare spørsmål om tid før neste. I tillegg opplever mange at fylkesveiene er dårlig vedlikeholdt som for eksempel i Budal. Videre har tuneller mellom Trondheim og Stjørdal dårlig sikt på grunn av veistøv. Dette er bare noen av mange eksempler fra fylket vårt. Det kunne ha vært nevnt flere.

LOs regionkonferanse i Trøndelag oppfordrer Trøndelag fylkeskommune til å prioritere å tette vedlikeholdsetterslepet, og å bygge ny vei der det er riktig. På riksveiene må sikringstiltak prioriteres, og stortingspolitikkerne må bevilge tilstrekkelige midler til Trøndelag.

Ta hele laget i bruk

Helsetjenestene og eldreomsorgen i Norge har vært i media og nasjonens søkelys de siste ukene. Beretningen om gråtende ansatte som ikke får tiden og ressursene å strekke til, og pasienter som ikke får den omsorgen de skal ha, rystet mange.

Ansatte kan ikke leve i en arbeidshverdag der en må løpe stadig raskere, uten å strekke til. De eldre fortjener kompetente ansatte som har tid og overskudd til å bidra til å gi de ansatte en god eldreomsorg. LOs regionkonferanse i Trøndelag mener løsningene ligger i å satse på de ansatte. Bemanningen må bedres og helsearbeiderne må få jobbe i hele stillinger. Det er vanskelig å ivareta kvalitet og kontinuitet i helsetjenestene med en utstrakt bruk av deltidsstillinger. Siden april 2019 er kun 16 % heltidsstillinger utlyst i helsesektoren for helsefagarbeidere.

Vi må ta i bruk hele laget i helsetjenestene. Presset på de ansatte er stort, og mange kommuner sliter med å rekruttere kompetanse og nok helsepersonell. LOs regionkonferanse i Trøndelag mener at svaret ligger i å fordele arbeidsoppgavene i helsetjenestene bedre. Den regjeringsoppnevnte helsepersonellkommisjonen kom torsdag 2. februar 2023 med sin rapport, de peker på at det må tenkes helt nytt rundt oppgavedeling i norske helsetjenester. Portører og helsefagarbeidere har kompetanse til å utføre langt flere oppgaver enn det de gjør i dag.

SSB-tall viser at siden 2008 har 1300 helsefagarbeiderårsverk blitt fjernet på norske sykehus. Denne trenden må snus, helsefagarbeideren må få en ny status og sykehus og kommuner må ta hele laget i bruk.

Nå må kollisjonssikkerheten for bussførerne prioriteres

28. desember mistet nok en sjåfør livet, og en annen ble hardt skadet, i en front mot front kollisjon i Fredrikstad. Siden 2012 har syv sjåførere mistet livet i slike kollisjoner. Foreløpig er ikke sikkerhetsstandarden UNECE R29 innført som nasjonal standard i Norge. Statens vegvesen har foreslått at den innføres fra 1.6.24. Det er for seint. Noen fylkeskommuner har på egen hånd innført dette kravet i nye anbud. Siden dette kun gjelder innkjøp av nye busser, vil det likevel ta mange år før alle busser har sikkerheten. Det er heller ikke nok å bare innføre R29. Det må også sørges for bedre sikkerhet i sjåførhjørnet på bussen. R29 beskriver hvor mye førerhuset skal tåle i front og fortsatt ha overlevelseshet for føreren. Den er tatt i bruk i lastebiler for mange år siden, sammen med andre sikkerhetstiltak som bl.a. R93. Dette må inn i sikkerhetskravene.

LOs regionkonferanse i Trøndelag krever at fylkeskommunen sikrer denne typen sikkerhetsstandarder ved innkjøp av nye busser, også supplerende innkjøp i dagens anbud, uavhengig av når kravet blir en nasjonal standard. Vi krever at man starter utskiftingen av dagens bussflåte før anbudet p.t. utløper, f.eks. i stedet for å reparere busser med store skader.