

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Vår dato 10.05.2010
Deres dato 19.02.10
Vår referanse saga/tl
Deres referanse 200802064

Høring til Klimakur 2020

NHO Luftfart viser til ovennevnte høringsbrev med hovedrapport fra Klimakurprosjektet. Innledningsvis viser vi til høringssvaret fra NHO som NHO Luftfart slutter seg til. I vårt hørings svar vil vi konsentrere oss om kommentarer til transportsiden av analysen.

NHO Luftfart har med interesse gjennomgått de analysene som er gjort, men finner det problematisk at de samfunnsøkonomiske konsekvensene av de ulike tiltakene mangler. Vi forutsetter at slike grundige analyser vil bli utført før eventuelle tiltak iverksettes.

NHO Luftfart registrerer at Etatsarbeidsgruppen ikke skal komme med anbefalinger, men vi merker oss at det likevel er laget tre ”menyer” for å illustrere mulige tiltak for å oppnå regjeringens målsetting om 12 millioner tonn i reduksjon i innenlandsk klimagassutslipp.

Generelle betraktninger

NHO Luftfart vil innledningsvis bemerke at innenlandsk luftfart siden 1.1.1999 har betalt CO₂-avgift på drivstoffbruken. De første årene med såkalt lav sats, deretter etter normal sats og de siste årene etter høy sats. I tillegg fullfinansierer luftfarten all infrastruktur (lufthavner og flysikringstjeneste), samt at næringen finansierer all adgangskontroll mv og tilsynsvirksomhet utført av Luftfartstilsynet.

Norsk luftfartsnæring støtter også prinsippet om at ”forurenser betaler”. Både NHO Luftfart og tidligere Flyselskapenes Landsforening har gått inn for at europeisk luftfart må innlemmes i EUs kvotehandels system, og dette støttes av norske fly- og helikopterselskaper. Norsk luftfart vil fom 2012 bli inkludert i EUs klimavotesystem, og vi legger til grunn at næringen da ikke blir underlagt særnorske reguleringer eller avgifter. Dette vil ev undergrave kvotesystemets effektivitet, og bidra til ulike konkurransevilkår. NHO Luftfart er derfor skeptisk til tiltaksmenyer som innebærer ytterligere regulering eller skattlegging av en

kvoteregulert sektor. Generelt er vi mer positiv til en styrt teknologisatsing finansiert gjennom generell beskatning, som også etter vår vurdering er mest virkningsfullt. På luftfartsområdet har erfaringer på støyområdet vist at man gjennom FOU, og målrettet satsing på teknologi, har forbedret ytelsesnivået betydelig. Det er grunn til å tro at dette også er mulig når det gjelder utslipp, og at dette langsiktig er kostnadseffektive tiltak. Makroanalysene i etatsgruppen rapport synes å underbygge dette.

Prinsipielt er også NHO Luftfart positiv til fondsløsninger, så som Næringslivets NO_x-fond. Erfaringene med dette viser at det er mulig å oppnå reelle utslippsreduksjoner på en svært målrettet måte.

Sektoranalysen for transport – luftfart

I sektoranalysene er bl.a. transportområdet behandlet grundig. Luftfartens andel av transportutslippene er i dag på ca 5 %, mens veitrafikken utgjør 59 % av transportutslippet. Totalt står innenriks luftfart i dag for utslipp av ca 1 mill tonn klimagasser per år. I fremskrivningene mot 2030 ligger luftfarten litt høyere enn i dag, mens veitransport står for en kraftig økning. Arbeidsgruppen har utredet tre konkrete, men svært ulike tiltak, for luftfartssektoren.

For luftfart er det:

- (a) ny organisering av luftrommet på Østlandet (Oslo ASAP),
- (b) innblanding av andre generasjons drivstoff
- (c) redusert trafikk ved hjelp av økte priser

Reduserte utslipp pga innfasing av kjent teknologi mv (flåtefornyelse) ligger allerede inne i den såkalte referansebanen, og er derfor ikke utredet som tiltak. NHO Luftfart vil understreke at innfasing av nye fly er et svært effektivt miljøtiltak, som kun er mulig dersom de økonomiske rammebetingelsene legger til rette for dette. Bruk av skatter og avgifter som miljøtiltak kan derfor undergrave forutsetningene for å oppnå en slik forbedret miljøstandard. I et eget miljøprosjekt mellom NHO Luftfart, flyselskapene, og Avinor (Bærekraftprosjektet) er innfasing av nye fly basert på dagens kjente teknologi beregnet å gi redusert utslipp pr produsert enhet på 25 – 30 prosent i forhold til situasjonen i Norge i dag.

Av de utredede tiltakene vil NHO Luftfart støtte forslaget med ny organisering av luftrommet på Østlandet. Dette tiltaket gir isolert sett kun et lite bidrag til redusert utslipp, men dette er imidlertid et svært kostnadseffektivt tiltak. Dette tiltaket må imidlertid ses i sammenheng med EUs prosjekt med et såkalt "Single European Sky", som på sikt vil bety en vesentlig forenkling og effektivisering av europeisk luftrom. Også i Norge vil dette gi effekt, om enn ikke i samme grad som i Europa for øvrig. I den ovennevnte "Bærekraftprosjektet" er dette for norsk del anslått å utgjøre en klimagassreduksjon på 3- 5 % i forhold til dagens situasjon.

NHO Luftfart har stor tro på at utviklingen av 2. generasjons biodrivstoff kan gi en betydelig reduksjon i utslipp av klimagasser fra luftfartssektoren. Anslagene i Klimakur 2020, som varierer fra 100.000 – 300.000 tonn avhengig av innblandingsgrad, synes realistisk. Dette antas også å være et forholdsvis kostnadseffektivt tiltak. Anslagene for luftfart ligger på en tiltakskostnad pr tonn fra ca 300 kr til 800 kr. NHO Luftfart vil støtte videre arbeid med dette tiltaket, og vil understreke at det er viktig at norske kompetansemiljøer blir involvert i dette utviklingsarbeidet. Offentlige finansieringsløsninger er i denne sammenheng viktig.

Utredningen av tiltaket med å doble flyprisene viser at dette er lite effektivt med en høy tiltakskostnad. Reduksjon i utslippene fra luftfart er beregnet til ca 200.000 tonn pr år. En slik reduksjon i luftfartssektoren forutsetter parallelt at det iverksettes avgiftsøkninger/økte bilkostnader, samt betydelige forbedringer i jernbanetilbudet. Dette er slik NHO Luftfart ser det, ett av de aller minst kostnadseffektive tiltakene som er foreslått av etatsgruppen, og dokumenterer at økte avgifter på flysektoren er lite virkningsfullt som miljøtiltak. Dersom man eksempelvis gjennom avgifter vil doble flyprisene i Norge ville dette kreve en avgiftsøkning i størrelsesorden 6 – 7 milliarder kr pr år., for i tilfelle å oppnå en helt marginal reduksjon i utslippene. De negative samfunnsøkonomiske konsekvensene av et slikt tiltak er ikke utredet, men vil åpenbart bli betydelige. Fly er i dag det eneste landsdekkende kollektive transportmiddelet i Norge, og omfanget av flytilbudet vil reduseres betydelig i et slikt avgiftsscenario. I stor grad vil nye/alternative transportmidler ikke kunne ivareta grunnleggende behov for transportstandard i store deler av landet, spesielt i distrikts-Norge. Nivået på flyprisene vil også øke vesentlig. Samlet vil dette gi en betydelig samfunnsøkonomisk kostnad med negative virkninger for folks velferd og for næringslivet i Norge. Spesielt distriktene vil her være utsatt, og et slikt scenario vil åpenbart ha negativ betydning for dagens bosettings- og distriktpolitikk.

Rapporten slår ellers fast at satsing på høyhastighetstog er svært kostbart og med liten miljøeffekt. Dette stemmer godt med NHO Luftfarts oppfatning.

Oppsummering – prinsipielle synspunkter

Klimakur-rapporten illustrerer at høye avgifter/priser ikke er et kostnadseffektivt virkemiddel på luftfartssektoren. Teknologitiltak, og spesielt innfasing av andre generasjons biodrivstoff, har etter vår vurdering et betydelig potensial og kan bli et kostnadseffektivt tiltak på luftfartssektoren. Imidlertid vil jevnt økende trafikkvekst tilsi at luftfarten i de førstkommende årene relativt sett vil kunne øke sin andel av klimagassutslippene i forhold til andre transportmidler. På lengre sikt vil det kunne oppnås betydelige reduksjoner, ikke minst gjennom ny teknologi. NHO Luftfart vil påpeke at man i utviklingen av norsk miljøpolitikk må avveie tiltakene mot andre samfunnsmessige hensyn. Norsk luftfart utgjør en grunnleggende infrastruktur for befolkning og næringsliv, og er en avgjørende forutsetning for Norges konkurransekraft i en mer globalisert verden. Norsk miljøpolitikk må ivareta dette.

Oppsummert vil derfor NHO Luftfart understreke følgende:

Vi støtter at norsk luftfart skal inn i EUs kvotesystem, men ideelt bør det utvikles globale løsninger. Norge bør arbeide innenfor rammen av FN organet ICAO, også mht normer for teknologi/standard som gir nødvendige incentiver for produsenter til å utvikle nye mer miljøvennlige produkter. Dette gjelder også mht utvikling av syntetisk drivstoff.

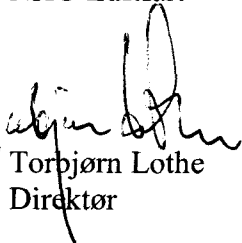
Alternativt til bruk av kvotemekanismer kan fondsløsninger være effektive, ref erfaringene med næringslivets NOx fond.

NHO Luftfart mener at norske myndigheter mer aktivt må bidra til FOU og teknologiutvikling. Dette gjelder spesielt innenfor utvikling av biodrivstoff.

Det er behov for rammevilkår for luftfartsnæringen som reelt stimulerer til bruk av miljøvennlige materiell, eksempelvis er dagens avskrivningsordninger for flymateriell dårligere enn i andre europeiske land. Ytterligere miljø motiverte avgifter synes erfaringsmessig å motvirke modernisering av flymateriell. Ev særnorske skatte- og avgiftsordninger kan gi ulike konkurransevilkår i en bransje som konkurrerer internasjonalt, og i verste tilfelle bety at lite/mindre miljøvennlige utenlandske selskaper overtar for utkonkurrerte norske aktører.

Fra NHO Luftfarts side ønsker vi å delta aktivt i arbeidet med å nå regjeringens klimamålsettinger. Vi forutsetter derfor at bransjen blir tatt aktivt med på råd i det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

Kopi: Samferdselsdepartementet
Avinor
Klima- og forurensningsdirektoratet