

Miljøverndepartementet

Vår ref.: 10787 ATO PAP

Deres ref.:

Dato: 22.12.10

Kommentarar frå CICERO til "Høringsnotat om gjennomføring av EU-direktiv om inkludering av luftfart i kvotesystemet – forslag til endringer i klimakvoteloven og -forskriften"

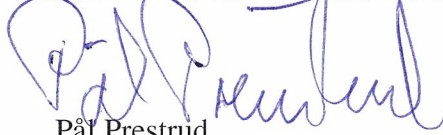
EU-direktivet 2008/101/EF om inkludering av luftfart i kvotesystemet, som medfører at EU sitt kvotesystem frå og med 1. januar 2012 blir utvida til å omfatte flygingar til og frå lufthavnar i EU, skal innlemmast i EØS-avtalen og implementerast i Noreg. Dette utgangspunktet legg klare avgrensingar på måten Noreg gjennomfører direktivet på. Vi synest at det er svært positivt at luftfart blir innlemma i kvotesystemet i EU- og EØS-området i mangel av regulering gjennom ein global klimaavtale eller gjennom FN-organisasjonen ICAO. Men vi har nokre kritiske merknader til måten direktivet blir innført i Noreg på.

1. Av kvotetildelinga er 85% vederlagsfri. På same måte som elles i EU sitt kvotesystem gjev staten dermed bort store delar av eigeomsretten til utslepp av CO₂ til atmosfæren og tilhøyrande kvoteverdi til flyoperatørane. Kopla til kvoteresserven for nye flyoperatørar er dette ei relativ subsidiering av selskap som satsar på eldre flyteknologi med unødige store CO₂-utslepp, medan staten i størst mogeleg grad burde stimulere nye og meir effektive flyteknologiar. I tillegg kan dette føre til store 'windfall profits' sidan flyoperatørane skal og vil setje opp billettprisane og fraktprisen for å kompensere for kvotekostnaden.
2. Tildeling av vederlagsfrie kvotar er i høve til ein standard ('benchmark') basert på tonn-kilometer i 2010. Altså får ein flyoperatør vederlagsfrie kvotar i høve til sin del av samla tonn-kilometer i 2010 innanfor EU-EØS området. Så lenge dette tildelingssystemet har vore kjent har flyoperatørane hatt interesse av å "blåse opp" sin aktivitet i inneverande år for å få fleire vederlagsfrie kvotar i åra 2012-2020, d.v.s. å ha større aktivitet enn det som på kort sikt er forretningsmessig lønsamt. Dermed kan det ha blitt vridingar i tildelingsgrunnlaget for kvotar til fordel for

flyoperatører som er ressurssterke, har hatt lettare for å auke kapasitetsutnyttinga si og har eit kynisk forhold til utnytting av tildelingssystemet. Det er også spørsmål om ein basis basert på tonn-kilometer kan ha favorisert flyoperatører med tyngde på fraktfly framfor flyoperatører med tyngde på passasjerfly, dersom fraktoperatørane har hatt lettare for å auke kapasitetsutnyttinga si.

3. Kvoteresserven skal delvis gå til flyoperatører i sterk vekst. Vederlagsfrie kvotar kan gje uheldige insentiv til flyoperatørane si drift. Kvoteresserven burde difor ikkje gå til denne gruppa flyoperatører.
4. Flyoperatører med mindre enn 243 flyingar eller 10.000 tonn CO₂ utslepp årleg har fritak frå kvoteplikt. Dette er konkurransevridande i forhold til små flyoperatører. Det kan eventuelt føre til etablering av nye, små operatører eller oppsplitting av flyoperatører for å komme under terskelen.
5. Innanlandsk lufttrafikk får dobbelregulering frå 1.1.2012 på grunn av CO₂-avgifta på mineralolje. Ettersom kvoteprisen i EU ligg på rundt 120 kr. og CO₂-avgifta for innanlandsk lufttrafikk på 263 kr. per tonn CO₂, bør denne CO₂-avgifta ikkje fjernast for å unngå reduserte insentiv for innanlandsk lufttrafikk til å redusere utsleppa sine. Eventuelt kan CO₂-avgifta reduserast slik at summen av avgifta og kvoteprisen ligg på same nivå som avgifta i dag, etter same modell som reguleringa av CO₂-utslepp frå plattformer på kontinentalsokkelen.
6. Sjølv om det ikkje er store utslepp er det i forhold til Noreg sitt renommé uheldig at innanlandske flyingar på Svalbard og mellom Svalbard og land utanfor EU-EØS-området, for eksempel Russland, har fritak for kvoteplikt på grunn av at Svalbard ikkje er omfatta av EØS-avtalen.

CICERO Senter for klimaforskning



Pål Prestrud
Direktør, CICERO



Asbjørn Torvanger
Forskar 1, CICERO