



Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep  
0030 Oslo

22.12.2010

## Høringsuttalelse fra Framtiden i våre hender ang. forslag til gjennomføring av EU-direktiv om inkludering av luftfart i kvotesystemet

Vi viser til høringsbrev fra Miljøverndepartementet av 8. november 2010 vedrørende ovennevnte. Framtiden i våre hender vil også vise til tidligere høringsbrev til departementet av 3. september 2008 der vi spilte inn endringsforslag til selve utformingen av kvotesystemet.

### Det må bli dyrere – ikke billigere å forurense innenlands

Framtiden i våre hender mener det er et stort fremskritt at utenriks luftfart endelig må betale for utslippene sine, og at kvotesystemet også skal gjelde innenlands. Vi har imidlertid én stor bekymring, og det er at luftfartsbransjen skal få gjennomslag for at dagens CO<sub>2</sub>-avgift innenlands på flydrivstoff skal fjernes.

Målsetningen med EU-direktivet er å begrense luftfartens utslipp av klimagasser. Det gjøres ved å sette en pris på CO<sub>2</sub>-utslippene slik at det skapes insentiver som gir mer energiintensive fly, fullere fly, implementering av ny teknologi, grønne landinger, etc. Hvis mektige lobbykrefter i Norge får gjennomslag til å ta bort CO<sub>2</sub>-avgiften, er vi like langt innenlands. Luftfartens argumenter om konkurranseforhold holder ikke mål: Nylig innførte Tyskland<sup>1</sup> og Østerrike<sup>2</sup> en flyskatt, som vil gjelde innenriks og utenriks. Både Storbritannia<sup>3</sup>, Frankrike og Irland har også innført en flyskatt<sup>4</sup>.

Luftfarten vil med kvotesystemet redusere utslippene sine i forhold til i dag, men svært lite i forhold til 1990 – som i de fleste klimasammenhenger regnes som basisår. Selv med kvotesystemet på plass, er det derfor fremdeles viktig å gjøre noe med særbehandlingen av luftfarten. De er blant annet fritatt for mineraloljeavgift<sup>5</sup> og for drivstoffavgift, som bilen har. De er unntatt merverdiavgift på utenlandsflyvninger – i tillegg opprettholdes en raus tax free-ordning som går til å subsidiere flyselskapenes landingsavgifter. Alle disse særordningene bør fjernes i tillegg til at Norge bør innføre en flyskatt i tråd med den de har i Tyskland.

Nordmenn flyr mer enn tre ganger så langt som i 1990. Framtiden i våre hender frykter at denne veksten vil fortsette. Virkelig alvorlig blir det dersom andre land opplever

<sup>1</sup> <http://www.transportenvironment.org/News/2010/9/Air-ticket-charge-approved-but-concerns-remain-over-lack-of-environmental-incentives>

<sup>2</sup> <http://www.transportenvironment.org/News/2010/11/Austria-joins-air-ticket-tax-club/>

<sup>3</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Air\\_Passenger\\_Duty](http://en.wikipedia.org/wiki/Air_Passenger_Duty)

<sup>4</sup> <http://www.transportenvironment.org/News/2010/6/Air-ticket-tax-for-Germany-as-government-looks-to-balance-budget/>

<sup>5</sup> <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/prop/2010-2011/prop-1-ls-20102011/4/9.html?id=618447>



liknende vekst i årene fremover. Også flysektoren må kutte sine utslipp dersom vi skal nå målet om å holde temperaturstigningen under 2 grader.

Vennlig hilsen  
Framtiden i våre hender

Vennlig hilsen  
Framtiden i våre hender

Arild Hermstad, leder