



22. desember 2010

Deres ref.: 201004796

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep.  
0030 OSLO

## **HØRINGSUTTALELSE TIL FORSLAG TIL GJENNOMFØRING AV EU-DIREKTIV OM INKLUDERING AV LUFTFART I KVOTESYSTEMET**

Vi viser til brev datert 8. november 2010 og avgir herved vår høringsuttalelse.

Norges Naturvernforbund hilser kvotesystemet for luftfarten velkommen, men vil peke på at effekten av systemet – slik det er foreslått – ikke står i forhold til behovet for utslippskutt. Rike lands utslipp må kuttes med 25–40 prosent innen 2020, sett i forhold til 1990-nivå, for at global temperaturstigning skal begrenses til i overkant av 2 °C. Kvotesystemet gir rom for at luftfartssektorens gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2013–2020 kan bli på 95 prosent av sektorens gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2004–2006. Dette vil etter alt å dømme bety en betydelig utslippsvekst fra 1990 til 2020, og ikke en markant reduksjon, som er nødvendig. Naturvernforbundet ber derfor om at kvotesystemet blir langt strammere enn foreslått.

Ifølge forslaget vil 85 prosent av kvotene som gjøres tilgjengelig, deles ut gratis. Vi mener at dette er mye – og tvilsomt sett opp mot prinsippet om at forurenseren skal betale.

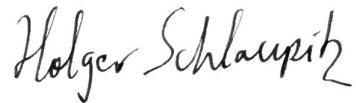
Kvotesystemet vil etter alt å dømme ikke bli stramt nok til å realisere nødvendige utslippsreduksjoner. Klimakur-utredningen peker på en mengde tiltak som er nødvendige for å kutte Norges klimagassutslipp, der mange av dem har en tiltakskostnad langt over antatt framtidig kvotepris. Dette er et tegn på at prisen på utslipp i luftfarten må økes vesentlig over antatt framtidig kvotepris. Naturvernforbundet mener derfor at miljøavgifter bør brukes for å tette dette gapet og brukes som supplement til kvotesystemet.

Naturvernforbundet mener at slike miljøavgifter må brukes for både innenriks og utenriks flytrafikk. For innenrikstrafikken bør dagens CO<sub>2</sub>-avgift videreføres. For utenrikstrafikken bør det innføres et system med utslippsdifferensiert CO<sub>2</sub>-avgift (per sete eller per fly). Alternativt kan sistnevnte ordning innføres for både innenriks- og utenrikstrafikken. Vi minner om at flere land, bl.a. Storbritannia og Tyskland, har innført eller vedtatt innført nye avgifter på flytrafikk.

For å understreke behovet for tiltak mot luftfarten ønsker vi å vise til vedlagte brev til Nærings- og handelsdepartementet om Avinor, der Norges Naturvernforbund peker på noen eksempler på klimaeffekter av nye flyruter. SAS' nye daglige rute tur-retur mellom Oslo og New York, som skal starte opp i mars 2011, vil få en klimapåvirkning som tilsvarer om lag 50 000 privatbiler. Klimaeffekten av bare denne ene avgangen hver retning overgår utslippsreduksjonene fra utbygging av dobbeltspor i intercity-trianglet og kraftig kollektivsatsing i de seks største byene i Norge – til sammen. Tilsvarende vil to planlagte ruter i regi av Norwegian, fra Oslo til hhv. New York og Bangkok, i sum gi en klimapåvirkning på om lag 100 000 privatbiler, dersom begge skal flys daglig. Dette vil i så fall overgå hele den identifiserte effekten av flere elbiler i Norge innen 2020, slik som beskrevet i Klimakur.

Dette illustrerer behov for sterke virkemidler, utover det som kan forventes av kvotesystemet, for å redusere luftfartens bidrag til klimaendringer. Vi vil peke på at en betydelige del av veksten i luftfarten skjer i ferie- og fritidsmarkedet, som er relativt prisfølsomt. Avgifter bør derfor være styringseffektive virkemidler som supplement til kvotesystemet.

Med vennlig hilsen  
Norges Naturvernforbund



Holger Schlaupitz  
fagleder

Vedlegg: *Innspill til ny eierskapsmelding: Avinor*, brev fra Norges Naturvernforbund til Nærings- og handelsdepartementet, datert 19. november 2010



19. november 2010

Nærings- og handelsdepartementet  
Postboks 8014 Dep.  
0030 OSLO

## **INNSPILL TIL NY EIERSKAPSMELDING: AVINOR**

Vi viser til invitasjon på NHDs nettsider til å komme med innspill til ny eierskapsmelding. Norges Naturvernforbund vil med dette brevet gi sine innspill som gjelder Avinor.

Norges Naturvernforbund er opptatt av Avinors formål og finansieringsstruktur. Selskapet får mesteparten av sine inntekter fra landingsavgifter, taxfree-salg og bilparkering, som ikke går via statsbudsjettet, men øremerkes Avinors virksomhet. Dette er en ordning som fraviker fra normal praksis i annen statlig virksomhet, der både inntekter og utgifter kanaliseres gjennom statsbudsjettet. Eksempelvis er vegtransporten ilagt mange avgifter, som inntektsføres på statsbudsjettet, mens bevilgningene utgiftsføres på Samferdselsdepartementets budsjett. En slik ordning bidrar til tydeligere kobling mellom nasjonale mål og virksomhetenes arbeid. Det gir også betydelig større mulighet for demokratisk kontroll og utvikling av virksomheten.

Problemet med dagens finansieringsordning for flyplassene er at Avinor stimuleres til å fremme økt trafikk som gir økte inntekter. Krysssubsidiering av flyplassene gjør at inntekter fra de store flyplassene brukes til å drifte de små. Med et politisk ønske om å opprettholde flyplasstrukturen skapes det også et indirekte "behov" for trafikkvekst på de store flyplassene, for å kunne finansiere investeringer i distriktsflyplassene.

Flytrafikkens bidrag til klimagassutslipp er i mange sammenhenger både undervurdert og underkommunisert. Spesielt gjelder dette utenrikstrafikken, som fortsatt er fritatt for drivstoffavgifter og krav om utslippsreduksjoner. Vi ønsker å nevne to eksempler:

- SAS skal i mars 2011 starte én daglig avgang tur-retur mellom Oslo og New York. Denne ruta vil gi en klimapåvirkning som tilsvarer 54 000 privatbiler. Klimaeffekten av bare denne ene avgangen hver retning overgår utslippsreduksjonene fra utbygging av dobbeltspor i intercity-trianglet og kraftig kollektivsatsing i de seks største byene i Norge – til sammen.
- Tilsvarende vil to planlagte ruter i regi av Norwegian, fra Oslo til hhv. New York og Bangkok, i sum gi en klimapåvirkning tilsvarende 101 000 privatbiler, dersom begge skal flys daglig. Det vil i så fall overgå hele den identifiserte effekten av elektrifisering av privatbilparken i Norge innen 2020, slik den er beskrevet i Klimakur.<sup>1</sup>

Viktige klimatiltak i andre deler av samferdselssektoren, som utredes grundig gjennom bl.a. myndighetenes Klimakur-utredning, vil som følge av flere flyavganger nulles ut – og vel så det – uten krav om miljøkonsekvensutredninger fra tiltakshaver eller miljøvurderinger fra myndighetenes side.

Norges Naturvernforbund mener det er avgjørende at Avinors formål endres. Selskapets er i dag en betydelig pådriver for økt flytrafikk. Til sammenlikning arbeider Statens vegvesen i mange tilfeller for å begrense privatbilbruken, både gjennom informasjonsarbeid, tilrettelegging for alternative reisemåter og arealplanarbeid (og i enkelte tilfeller også innsigelser mot planer som skaper trafikk). Avinor bør bli luftfartens vinmonopol, dvs. et selskap som legger til rette for tjenester som det er politisk enighet om at er nødvendige, men som ikke må overkonsumeres.

Et bidrag til dette vil være å endre Avinors finansieringsmodell, bort fra øremerking av avgifter og heller bevilgninger over statsbudsjettet, med tilsvarende inntektsføring av luftfartsavgiftene på statsbudsjettet. Vi mener at det vil gi ryddigere forhold, med tydeligere kobling mellom nasjonale mål og virksomhetens arbeid. Norges Naturvernforbund vil sterkt oppfordre NHD til å føre en eierskapspolitikk som – sammen med andre virkemidler – hindrer at flytrafikken vil undergrave intensjonene i klimapolitikken og øvrige grep som gjøres for å redusere klodens klimagassutslipp.

Med vennlig hilsen  
Norges Naturvernforbund



Lars Haltbrekken  
leder

Kopi: Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet, Finansdepartementet

---

<sup>i</sup> Regnestykket tar utgangspunkt i SAS' utslippskalkulator for flyreiser Oslo–New York, forutsatt flytype A330-300 med 264 sitteplasser og et belegg på 80,8 prosent og én daglig avgang hver retning hele året. CO<sub>2</sub>-utslippet kommer på 71 000 tonn per år. Når vi korrigerer for ytterligere klimaeffekter fra utslipp i høyere luftlag sett i et 100-årsperspektiv (dvs. faktor 1,8, som også inkluderer effekter av cirrus-skyer, som er veldig usikkert), blir tallet 127 000 tonn, som tilsvarer 54 000 personbiler, når vi bruker gjennom-snittlig utslipp per bil som oppgitt i Klimakur, multiplisert med gjennomsnittlige kjørelengder som oppgitt av SSB.

Tilsvarende kan vi gjøre regnestykker for Norwegian, som planlegger flere nye ruter. Både New York og Bangkok er nevnt konkret. Dersom det på disse to rutene vil bli daglige avganger hver retning i tillegg til eksisterende tilbud, med Boeing 787-8 "Dreamliner", som Norwegian mener er "... tilpasset fremtidens krav til passasjerkomfort og miljø", vil den årlige klimaeffekten øke med 237 000 tonn, noe som tilsvarer 101 000 privatbiler. Regnestykket baseres på samme kilder som over, foruten tall i pressemelding fra Norwegian om at Boeing 787-8 vil bruke 21 tonn mindre drivstoff Oslo–Bangkok–Oslo enn A330.

Til sammenlikning: Ifølge Klimakurs hovedrapport vil kraftig kollektivsatsing i de seks største byene (uten begrensninger i tilskudd) gi en reduksjon på 65 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, mens satsing på intercity-tog (uten ekstra virkemidler) vil gi 43 000 tonn. Elektrifisering av personbiler vil innen 2020 kunne gi en reduksjon på 203 000 tonn.

Kilder:

SAS' utslippskalkulator:

<http://www.sasems.port.se/Emissioncalc.cfm?sid=advanced&utbryt=0&res=Result&lang=2>

Utslipp i høyere luftlag (TØI-rapport, s. 47): <http://toi-prod.coretek.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2007/921-2007/921-hele%20rapporten%20internett.pdf>

Utslipp per personbil (Klimakurs sektoranalyse for transport, s. 122):

[http://www.klimakur2020.no/PageFiles/1137/Sektoranalyse\\_for\\_transport\\_bakgrunnsdokumentasjon.pdf](http://www.klimakur2020.no/PageFiles/1137/Sektoranalyse_for_transport_bakgrunnsdokumentasjon.pdf)

Kjøredistanser for privatbil (SSB): <http://www.ssb.no/klreg/tab-2010-05-11-04.html>

Pressemelding fra Norwegian:

[http://www.mynewsdesk.com/files/ee0f6538e0cbfa0c1c263411f5f7e46c/resources/ResourceAttachedDocument/dreamliner\\_fact\\_sheet.pdf](http://www.mynewsdesk.com/files/ee0f6538e0cbfa0c1c263411f5f7e46c/resources/ResourceAttachedDocument/dreamliner_fact_sheet.pdf)

Klimakurs hovedrapport: <http://www.klif.no/publikasjoner/2590/ta2590.pdf>