

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep  
0030 Oslo

Vår dato 13.12.2010  
Deres dato 08.11.2010  
Vår referanse TL  
Deres referanse 201004796-  
1/VVI

## **HØRING – GJENNOMFØRING AV EU-DIREKTIV OM INKLUDERING AV LUFTFART I KVOTESYSTEMET**

Det vises til høringsbrev fra Miljøverndepartementet av 8. november 2010 vedrørende ovennevnte. NHO Luftfart vil også vise til tidligere høringsbrev til departementet av 28. august 2008 i denne saken, samt høringsbrev av 10. mai 2010 vedrørende Klimakur 2020. Begge høringene er relevante i forhold til gjennomføringen av kvotesystemet på luftfartsområdet.

### **Generelt**

NHO Luftfart vil innledningsvis understreke at norsk luftfartsnæring i lang tid har støttet etablering av et internasjonalt system for klimakvotehandling som et kostnadseffektivt og ikke-diskriminerende virkemiddel på tvers av sektorer og landegrensene. Det er en forutsetning at et slikt handelssystem gir likeverdige konkurransevilkår internasjonalt, og det må ikke urettmessig endre konkurranseforholdene mellom ulike type flyselskaper. NHO Luftfart støtter derfor at EU-direktiv 2008/101/EF om inkludering av luftfart i kvotesystemet implementeres i norsk rett uten materielle tilpasninger.

NHO Luftfart vil understreke at det er en avgjørende forutsetning at nasjonale særordninger, jf dagens CO2 avgift innenlands, fjernes ved etableringen av et slikt kvotehandlingssystem. En eventuell videreføring av en nasjonal CO2 avgift vil undergrave kvotesystemets effektivitet, og frigjøre kvoter i Norge som kommer konkurrerende virksomheter i Europa til gode. Dobbel virkemiddelbruk blir prinsipielt galt, og vil svekke norsk luftfartsnæring. Det er ikke akseptabelt at norsk luftfartsnæring eventuelt får dårligere konkurransevilkår i forhold til andre flyselskaper i Europa. Samtidig vil en slik løsning også gjøre det vanskeligere for norske flyselskaper å finansiere nytt og miljøvennlig materiell, noe som er helt avgjørende for å oppnå den norske bransjens mål om 50 % reduksjon i klimagassutslippet per produsert enhet i 2020. Slik sett kan dobbel virkemiddelbruk samlet sett ha en kontra produktiv effekt på klimagassutslippene på luftfartsområdet, noe som kan forsterkes ytterligere dersom utenlandske selskaper med dårligere

miljøstandard kommer sterkere inn på det norske markedet. NHO Luftfart vil derfor sterkt henstille til norske myndigheter om å avvikle den nasjonale CO2 avgiften for innenriks luftfart fom. 1. januar 2012.

### **Kommentarer til nasjonal gjennomføring**

Når det gjelder den nasjonale gjennomføringen av luftfartskvotedirektivet vil NHO Luftfart kommentere dette fortløpende i samsvar med departementets høringsnotat:

#### Overordnet om tilpasninger til regelverket

NHO Luftfart støtter at regelverket iverksettes uten materielle unntak. Dette er svært viktig, og departementet har selv gitt gode begrunnelser for dette.

Med bakgrunn i en forsinket implementering som følge av tekniske tilpasninger mv. støtter NHO Luftfart at departementet legger opp til en frivillig etterlevelse av pliktene i direktivet frem til direktivet er innlemmet i EØS-avtalen og gjennomført i EØS/EFTA-statenes nasjonale lovgivning. Dette sikrer en smidig(ere) administrativ håndtering, samt harmoniserte vilkår for aktørene. Dette er viktig for norske fly- og helikopterselskaper.

#### Fastsettelse av samlet kvotemengde og en standard (benchmark) for tildeling av vederlagsfrie kvoter

NHO Luftfart støtter at norske myndigheter arbeider for å sikre frivillig innsamling av data fra berørte operatører slik at grunnlaget for samlet kvotemengde og standard for tildeling av vederlagsfrie kvoter blir riktig, og likeverdig med EU landene. NHO Luftfart kan gjerne bistå praktisk dersom dette er nødvendig.

#### Tildeling av kvoter vederlagsfritt i Norge, herunder tildeling av kvoter fra reserven

NHO Luftfart vil bemerke at det er helt vesentlig at norske myndigheter sikrer at man får etablert en frivillig rapportering, jf ovenfor, og at man sørger for nødvendig informasjon og rutiner som gjør at selskapene rekker å søke om tildeling av frikvoter innen fristen 31. mars 2011. Her er tidsperspektivet kort, og myndighetene har et betydelig ansvar for å tilrettelegge en god prosess.

#### Salg av kvoter

Etter ordlyden i direktivet bør inntekter fra kvotesalg øremerkes klimatiltak. Selv om dette er en "bør bestemmelse", og Norge heller ikke er bundet av rapporteringsforpliktelsene, mener NHO Luftfart at Norge bør følge EUs klare henstilling. NHO Luftfart har i tidligere korrespondanse med departementet, jf ovenfor, tatt opp behovet for offentlig medvirkning i finansiering av FOU innen miljøområdet, og luftfartsområdet spesielt. Spesielt innenfor forskning på nye

generasjoner biodrivstoff skjer det mye utviklingsarbeid, og dette antas å være et svært kostnadseffektivt tiltaksområde for å redusere klimagassutslippene, jf blant annet utredningsarbeidet i Klimakur 2020. Anvendelse av en stabil inntekt fra salg av kvoter vil kunne gi en forutsigbar finansiering av økt forskning og utvikling på dette området, noe som vil kunne tjene både norsk luftfart og miljøinteressene.

### Unntak fra kvoteplikten

EU-direktiv 2008/101/EF legger opp til at luftfartøyoperatører som gjennomfører få flygninger, har lav samlet kapasitet på enkeltruter over en lengre periode, eller har årlige utslipp på mindre enn 10 000 tonn CO<sub>2</sub>, skal unntas. Likeså skal flygninger med materiell med MTOW under 5 700 kg, samt som foretas som FOT til destinasjoner i EUs ytre områder, ref EF-traktatens art 299 nr 2, unntas. NHO Luftfart vil gjøre oppmerksom på at dette *kan* skape ulike konkurransevilkår i blant annet anbudsutlysningene på regionale ruter i Norge. Det er viktig at dette unngås, og at norske myndighetene sørger for at vilkårene i anbudsutlysningene tilrettelegges på en slik måte at man ikke får ulike konkurransevilkår mellom aktørene. Dette kan for eksempel gjøres ved at anbudskriteriene settes slik at man unngår at noen anbud kan tilrettelegges slik at man unngår kvoteplikt, men andre ikke har denne muligheten. Eventuelt kan man i kriteriene for valg forutsette at kostnader for kvoteplikt skal "nulles ut" dersom noen anbydere ikke blir dekket av kvoteplikten.

### Administrative kostnader

NHO Luftfart mener prinsipielt at myndighetene selv bør dekke kostnadene ved behandling og godkjenning av overvåkningsplaner mv. Dette er etter vår vurdering myndighetsoppgaver som naturlig bør finansieres gjennom offentlige budsjetter, og ikke brukerfinansieres. Staten vil også hente inn vesentlige inntekter gjennom salg av kvoter, noe som gjør det spesielt urimelig at de samme bedriftene skal dekke de administrative kostnadene for å håndtere dette. For øvrig vil også bedriftene pålegges vesentlige administrative byrder gjennom myndighetenes krav ved etablering av et klimakvotesystem. Uansett er det viktig at man ikke pålegger norsk luftfartsnæring ytterligere, og eventuelt høyere gebyrer, som svekker konkurransekraften i et internasjonalt marked.

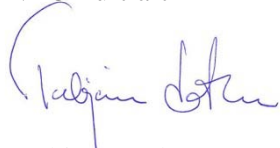
### **Avslutning**

Avslutningsvis vil NHO Luftfart understreke viktigheten av at norske myndigheter ivaretar behovet for informasjon til de norske aktørene i denne saken. Det er ikke minst viktig med god informasjon i den første implementerende fasen av luftfartskvotedirektivet, med tilrettelegging for frivillig rapportering mv. NHO Luftfart står gjerne til disposisjon dersom det er ønskelig med noe bistand for å ivareta informasjonsbehovet.

Til slutt vil NHO Luftfart gi ros til Miljøverndepartementet for et meget grundig arbeid så langt i denne saken. Norsk luftfartsnæring støtter innføring av klimakvotesystemet for nasjonal og internasjonal luftfart, men forutsetter selvfølgelig at Norge ikke viderefører en ordning med dobbel virkemiddelbruk, ref dagens CO2 avgift. Det er i denne sammenheng naturlig å minne myndighetene om den samfunnsøkonomiske betydning luftfarten har i Norge, og at tiltak på dette området også må avveies nøye i forhold til andre samfunnsmessige mål.

NHO Luftfart ønsker å bli holdt orientert om det videre arbeid i denne saken, og står eventuelt til disposisjon for ytterligere opplysninger dersom det er behov for det.

Med hilsen  
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe  
Direktør

Kopi: Samferdselsdepartementet  
Finansdepartementet  
Næringsdepartementet