

Det Kongelige miljøverndepartement
Avdeling for klima og forurensning
Postboks 8013 Dep.
0030 Oslo

Vår ref: Flt.sup/PHN

Deres ref: 201004796

20. des, 2010

Høringsuttalelse vedrørende høring av forslag til gjennomføring av EU-direktiv om inkludering av luftfart i kvotesystemet - forslag til endringer i klimakvoteloven og og klimaforskriften

Luftfart er en høyteknologisk og kompleks bransje hvor tekniske nyvinninger og utvikling uavbrutt er tema hos luftromsoperatører, fly og motorprodusenter og luftfartens forvaltningsorganer. Få eller ingen andre bransjer kan vise til det samarbeid og fokus som luftfartsindustrien viser med tanke på miljøfremmende tiltak. Dette internasjonale samarbeidets hovedmål er å bidra til en gjennomgripende miljømessig gunstig utvikling for samtlige områder innen luftfartsindustrien.

Norwegian Air Shuttle ASA har gjennom en årrekke arbeidet hardt og målbevisst for å redusere bedriftens klimautslipp (CO₂) per setekilometer. Norwegian har investert store summer i nye fly med de siste tekniske nyvinninger innen motorteknologi, navigasjonssystemer og aerodynamikk. Disse store investeringene i kombinasjon med bruk av ny navigasjonsteknologi, systemmessig optimering og flyoperasjonell utvikling, gjør Norwegian Air Shuttle til en ledende luftfartsaktør innen miljøfremmende tiltak og utvikling.

Innføringen av kvotesystem for luftfarten vil medføre en markant utgiftøkning for en bransje som fra før lider under små inntektsmarginer. Men som allikevel allokterer store ressurser til miljøfremmende tiltak. Det faktum at det ikke finnes noen øremerking av de inntekter statene vil ha fra kvotesalg finner vi som operatør problematisk. Da nettopp dette er midler som burde brukes til forskning og miljøfremmende tiltak innen luftfarten.

Som en aktør med et mangeårig miljøfokus anses de fremtidige tildelingskriterier for tildeling av frie utslippskvoter som lite fremmende. Operatører som tidlig så at teknologiske investeringer ville være et særdeles godt miljøtiltak. Har allerede markant redusert sine klimautslipp per fløyet setekilometer. Det finnes ingen incitament i lovforlaget som premierer en god og fremtidsrettet miljøprofil.

Statens forvaltningsutgifter til et kvotesystem blir i forslaget i stor grad lagt over på luftromsoperatørene. Dette forvaltningsregime står i kontrast til EU`s forslag til forordning der det oppfordres til at de inntekter staten måtte ha av kvotehandel blant annet skal gå til å finansiere kvoteordningen.

Når luftfartskvotedirektivet inkluderes i EØS avtalen utvides også direktivets virkeområde til også å inbefatte innenriks lufttrafikk innen det enkelte EØS land. Som luftromsoperatør er vi bekymret for at den norske stat her vil innføre dobbelbeskatning for norsk innenrikstrafikk. Dette bunner i dagens avgiftregime hvor det allerede ligger en beskatning på mineralolje, samt at samme

operasjonsområde skal inkluderes i kvotesystemet. Vi henstiller de politiske myndigheter til å følge praksis fra majoriteten av EU statene hvor det ikke ligger føringer som kan gi rom for fremtidig dobbelbeskatning.

Med vennlig hilsen

Per Hugo Nilsen
Manager Navigation
Norwegian Air Shuttle ASA
Oksenøyveien 3
Postboks 115
N-1330 Fornebu
Norway

Mobile: +47 9679 8450

Email: per-hugo.nilsen@norwegian.no

Web: <http://www.norwegian.no>