

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

15.08.2020

## HØRING - NOU 2019:22 FRA STATUSSYMBOL TIL ALLEMANNSEIE – NORSK LUFTFART I FORANDRING

Vi viser til brev av 18. desember 2019 om høring av *NOU 2019:22 Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring*.

NHO Luftfart deltok i det offentlig oppnevnte utvalget og har gitt innspill på vegne av medlemmene, men Norwegian ønsker likevel å komme med noen ytterligere kommentarer.

Vårt viktigste innspill er behovet for en fullstendig ny gjennomgang av norsk luftfartspolitik, i lys av den svært alvorlige krisen som har oppstått i luftfarten nå i 2020, og etter at utvalget leverte sin innstilling på slutten av fjoråret.

Covid-19-pandemien har fundamentalt endret framtidsutsiktene for norsk luftfart. Reiserestriksjonene endres på kort varsel, markedsgrunlaget er langt på vei forsvunnet. Flyene står parkert og de ansatte er permittert. Samtidig løper faste kostnader det ikke er mulig å komme utenom. Den viktige sommersesongen - som for Norwegians del i år lå an til å bli den beste i selskapets historie – ble ødelagt av pandemien. Nå går vi inn i en usikker vintersesong og det er heller ingen som vet hvordan neste sommer vil bli. Det vi vet er at det ventelig vil ta svært lang tid å komme tilbake til normalen, og at det kreves kraftfulle tiltak for å sikre at bransjen skal komme på fote igjen og klare seg uten myndighetenes hjelp i fremtiden.

### *Konkurransesituasjonen*

I mandatet ble utvalget bedt om å se spesielt på konkurransen i det norske innenriksmarkedet. Norwegian etablert i 2002 har bidratt til betydelig lavere priser, som har kommet både fritids- og forretningsreisende til gode. I tillegg har nye og flere flyruter bidratt til økt sysselsetting i distriktene, både direkte i Norwegian og indirekte i tilstøtende næringer, ikke minst innenfor reiseliv og turisme.

Den velfungerende konkurransen i norsk luftfart kan risikere å bli satt mange år tilbake i tid om ikke myndighetene nå bidrar til å ivareta fremtiden for norsk luftfart og norske selskaper, blant annet gjennom avgiftsbortfall og nødvendig finansiell støtte for å sikre fremtidig konkurranse. Luftfarten er avgjørende for å sikre et velfungerende næringsliv, verdiskaping, bosetting og arbeidsplasser i hele Norge. En ny luftfartspolitik må i større grad være basert på forutsetningen om at flyselskapene utgjør en avgjørende del av norsk infrastruktur og kollektivtrafikk.

De iverksatte avgiftsreduksjonene nå etter Covid-19 har vært nødvendige, men så lenge flytrafikken har vært nede på et minimum har lettelsene hittil ikke gitt så store

økonomiske utslag. Det er svært viktig at disse lettelsene videreføres i årene fremover, forhåpentligvis i en situasjon hvor trafikken kan ta seg opp.

I lys av den dype krisen norsk luftfart nå står oppe i, mener vi det er avgjørende at flypassasjeravgiften bortfaller på permanent basis. Flyplassavgiftene må holdes på et minimum og det samme gjelder merverdiavgiftssatsen. Dette er økonomiske virkemidler norske myndigheter har fullstendig beslutningsmyndighet over selv, og som vil komme de selskapene til gode som faktisk utgjør ryggraden i luftfarten i Norge. Utviklingen i avgiftene de siste årene har gått i disfavør av norske selskaper, og sett i lys av de økonomiske fordelene utenlandske konkurrenter i tillegg har sikret seg fra sine lands myndigheter etter Covid-19 er dette mer relevant enn noen gang.

Heller ikke i utvalgets arbeid ble konkurranseaspektet hva angår avgifter tillagt stor nok vekt, dvs. hvor stort avgiftstrykk skal de selskapene som opprettholder luftfarten i Norge påføres og hvilke konsekvenser har avgiftsnivået for et godt rutenett her hjemme. Høyere avgifter gir et dårligere tilbud, ikke minst på de svakeste rutene.

Det er ingen grunn til å legge skjul på et svært ulikt nivå og innretning av støtten til flyselskapene, både selskaper innad i Europa og i andre markeder har medført en konkurransevridning til fordel for våre konkurrenter, med de konsekvenser det kan ha også for konkurransen i luftfartsmarkedet i Norge og Norden. Norwegian har, til tross for stor virksomhet og mange arbeidsplasser både i Sverige og Danmark, eksempelvis fått avslag fra disse lands myndigheter, mens vår konkurrent har fått tilsagn og støtte både fra Norge, Sverige og Danmark.

Norwegian er takknemlig for den støtten norske myndigheter har gitt selskapet så langt, i tillegg til de mange tiltakene selskapet selv har gjennomført både før og etter Covid-19. Lån skal imidlertid tilbakebetales og med tanke på likebehandling og konkurransesituasjonen er det likevel en utfordring at andre europeiske selskaper har mottatt støtte og «pakker» i en helt annen størrelsesorden, noe som kan gjøre det svært krevende å konkurrere på like vilkår i fremtiden.

### *Luftfart, klima og miljø*

Norwegian er helt enig i at flyselskapene har et ansvar for å redusere miljøutslippene og at selskapene selv må bære deler av kostnadene for å få dette til. Da må også virkemiddelapparatet fungere slik at man belønnes for å investere i teknologi og nye fly som reduserer utslippene betydelig. Norsk luftfart og norske myndigheter bør jobbe sammen for å utarbeide treffsikre virkemidler som støtter mer karboneffektiv flytransport.

Klimapolitikken på luftfartsområdet i Norge preges i alt for stor grad av symboltiltak, ikke tiltak som bidrar til å redusere CO<sub>2</sub>-avtrykket. Norwegian har gjennom effektivisering og innfasing av fabrikknye fly redusert utslippene per passasjerkilometer med over 30 prosent siden 2009, og arbeidet med å redusere utslippene ytterligere vil pågå med full styrke framover. Som utvalget påpeker må imidlertid klimapolitikken reflektere at luftfart er en global næring og at klimaendringene er en global utfordring. Norsk luftfart er en del av EUs kvotesystem og det kommende globale kvotesystemet CORSIA. I 2019 betalte Norwegian 331 millioner kroner til EUs kvotesystem. Nasjonale virkemidler som CO<sub>2</sub>-avgiften og flypassasjeravgiften gir derfor begrenset direkte effekt på globale utslipp fordi de på

kort sikt motsvares av utslippsøkninger andre steder. Vi støtter derfor utvalgets oppfatning om å etablere et høyere ambisjonsnivå både for EU ETS og CORSIA. Nasjonale klimatiltak i tillegg til de internasjonale virkemidlene bør understøtte og forsterke de generelle virkemidlene og bygge på et prinsipp om at utslippskutt skal lønne seg for aktørene.

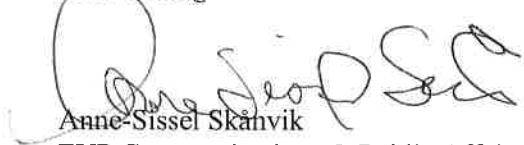
Potensialet for bærekraftig drivstoff til fly er stort. Målet for politikktutformingen bør være at drivstoffet kutter utslipp fra luftfarten i et livssyklus-perspektiv. Virkemiddelutformingaen bør derfor være nøytral til hvilken type energi flyselskapene velger som drivstoff. Om det er strøm, hydrogen, syntetisk jetfuel, elektrojetfuel, ammoniakk, biojetfuel eller andre teknologiske løsninger som leverer utslippsreduksjonen bør være opp til markedet å avgjøre, men incentivordninger for fremstilling og bruk må også komme fra myndighetssiden.

Myndighetene kan også bidra til å sikre faktiske utslippskutt ved å utarbeide og anerkjenne internasjonale standarder for måling, rapportering og verifisering av utslippsfaktorer for alle drivstofftyper i et livssyklus-perspektiv. Et felles kunnskapsgrunnlag basert på faktiske utslippsdata er helt nødvendig for at næringslivsaktører skal kunne ta gode investeringsbeslutninger og velge den mest konkurransedyktige teknologien for fremtiden. På den måten sikres høyest mulig kostnadseffektivitet og samfunnsøkonomisk nytte.

#### *Oppsummering*

Covid-19-krisen har fundamentalt endret vilkårene for norsk luftfart. For å sikre gjenoppbygging, arbeidsplasser og en velfungerende konkurranse i fremtiden er det nødvendig med en ny gjennomgang av norsk luftfartspolitikk og kraftfulle virkemidler for å nå målene. Norge må støtte en norsk bærekraftig lavkostmodell, som er rigget for fremtiden og som sikrer nordmenn konkurranse og et godt flytilbud også etter pandemien.

Med vennlig hilsen



Anne-Sissel Skanvik  
EVP Communications & Public Affairs

Norwegian Air Shuttle ASA