



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Telefon +47 95719211

Mail knut-morten.johansen@sas.no

Deres referanse 2019:22

25 august 2020

## **Hørings svar fra SAS vedrørende utredning om norsk luftfart i forandring**

SAS viser til høringsbrev av 18. desember 2019 om utredningen om norsk luftfart i forandring (NOU 2019:22). Våre merknader herved.

### **Innledning**

Koronasituasjonen har rammet luftfarten med særlig tyngde. Omsetningen har over flere måneder blitt redusert til et marginalt nivå i forhold til normalen. Utsiktene for høsten, vinteren og det kommende året er preget av stor usikkerhet, bl.a. som følge pandemiens utvikling og reiserestriksjoner som innføres på kort varsel.

Flyselskapene har kuttet produksjonen betydelig, iverksatt permisjoner og betydelige kostnadstiltak. I SAS har ca. 5 000 ansatte mistet sin jobb, herav ca. 1 300 i Norge. Høye faste kostnader kombinert med et bortfall av inntekter, svekker en allerede presset bransje som i en normalsituasjon opererer på lave marginer, samtidig som at store lån tas opp for å overleve på kort sikt. Egenkapitalen svekkes, og gjeldsgraden øker.

Myndighetene har gjort raske tilpasninger for å redusere avgiftstrykket, men så lenge antallet passasjerer og flybevegelser er kraftig redusert, så er effekten av tiltakene svært begrenset inntil volumene tiltar igjen. Mye tyder på at reisevanene er i endring, og det kan ta flere år før trafikken tar seg opp til nivåene vi så før smitteutbruddet kom.

Tiltakene som myndighetene har iverksatt på midlertidig basis må få varig karakter. Konkret gjelder dette flypassasjeravgiften, som i realiteten er en konjunkturavgift innført i en tid hvor luftfarten var i god vekst. Nå står luftfarten i en historisk dyp langvarig krise, hvilket betyr at man må opprettholde redusert moms, samtidig som at flyplassavgiftene må reduseres betydelig.

Samfunnets klare forventninger til en luftfart hvor utslippene går ned de kommende årene er fullt ut sammenfallende med SAS' høye ambisjoner om å gjøre norsk og skandinavisk luftfart til den mest bærekraftige i verden. For å få dette til må forutsetningene legges til rette for et samarbeid for å nå klimamålene, gjennom innføring av rammevilkår som stimulerer verdikjeden, og gjør det mulig å foreta dyre investeringer innenfor holdbarhetsområdet, som innbefatter utvikling og kjøp/bruk av siste teknologi (fly/motorer) og mer bærekraftig drivstoff.

Våre etterfølgende kommentarer omhandler luftfartsutredningen NOU 2019:22 er hovedsakelig basert på forutsetningene som var da rapporten ble skrevet, men reflekterer både utfordringer og nye muligheter rundt luftfartens rolle som følge av Covid-19:

### **Generelt om rapporten**

Rapporten gir en ganske god beskrivelse av status for luftfarten i 2019, og dekker i stor bredde mange områder. Imidlertid kunne man ha ønsket seg et større spisset fokus på hvilke forutsetninger som må ligge til grunn for å få etablert en helhetlig og overordnet strategi for norsk luftfart for de kommende årene. Det sentrale spørsmålet blir: Hva vil man egentlig med luftfarten i Norge?

Vi skulle gjerne sett omtalt mer av de næringspolitiske utfordringene som ligger i å kunne utvikle en levedyktig luftfartsnæring med lavest mulige utslipp, og få på plass en klar forståelse av at bransjen opererer til daglig i en internasjonal sterkt konkurranseutsatt virkelighet med lave marginer, og er svært sårbar for særnorske bestemmelser og pålegg helt løsrevet fra omverdenen.

Norge er en del av en globalisert verden, og skandinavisk luftfart er en sentral faktor i det helhetsperspektivet. Optimalt bør en rapport om luftfarten danne grunnlag for at man får en politisk anerkjennelse av luftfartens betydning for hele Norge, for handels- og næringsutvikling, verdiskapning, bosetting, kulturutveksling og for velstand i samfunnet generelt.

### **Viktige momenter i rapporten**

Rapporten peker på viktige forhold rundt en utvikling som både er positiv og negativ, og som vi vil belyse med våre kommentarer:

- Den totale avgiftsbelastningen i Norge har økt betydelig, og bidratt til at det relativt er rimeligere billetter ut av landet og dyrere billetter innenriks.
  - Utviklingen er i disfavør av selskaper med stor aktivitet i Norge og er en svekkelse i den internasjonale konkurransen.
  - Den særnorske høye avgiftsbelastningen begrenser de økonomiske mulighetene som må ligge til grunn for å få til en hurtig og nødvendig omstilling til enda lavere utslipp fra luftfarten i Norge og Skandinavia.
  - Situasjonen for flyselskapene etter Covid-19 er økonomisk svært krevende, og den negative effekten av det omtalte avgiftsregimet forsterkes betydelig.
- CO<sub>2</sub>utslippene fra innenriks luftfart bidrar til ca. 2,1% av de totale utslippene i Norge (2019). Utslippene fra innenriks luftfart har gått ned de seneste årene og er nede på nivå som for 1999.
  - Utslippene fra ruter til/fra Norge er størst, og skyldes internasjonal trafikkvekst.
  - Utslippene vil synke ytterligere gjennom innfasing av nye fly (SAS' A320-neo på norsk innenriks bl.a.) og gradvis innfasing av mer bærekraftig drivstoff.
- Globale utslipp fra luftfarten vil øke, hovedsakelig som en følge av at regioner som f.eks. Asia har høy økonomisk vekst og en raskt voksende middelklasse som realiserer ønsker om å reise.

Luffartsutvalget anbefaler at (deler av) avgiftene fra innenriks luftfart kanaliseres til et fond som kan bidra til raskere innfasing av mer bærekraftig drivstoff og raskere innfasing av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart.

- SAS støtter satsningen mot en introduksjon av elektrifiserte fly, og vi har tidlig tatt til orde for at den særnorske CO<sub>2</sub>-avgiften, som i realiteten er en dobbeltbeskatning og følgelig burde vært avskaffet, subsidiært dedikeres til en fondsoppbygging som stimulerer produksjon av mer bærekraftig drivstoff for fly.

- Rapporten omtaler også passasjeravgiften i denne sammenheng. Dette er en konjunkturavgift innført i 'gode tider' som vi mener må tas bort permanent som følge av den økonomiske situasjonen for flyselskapene etter Covid-19, siden den fungerer kontraproduktivt i klimasammenheng. Den er en betydelig tilleggsbelastning for flyselskapene som foretar store klimainvesteringer på nye fly og dyrt og langt mer bærekraftig drivstoff enn det fossile.
- Konkurransen fungerer bedre i Norge enn i de fleste andre land i Europa. Sannsynligheten for at en rute vil bli betjent av bare ett selskap synker når ruta har mer enn én million seter.

### Arbeidsvilkår og flysikkerhet

SAS slutter seg til Luftfartsutvalgets enstemmige vurderinger knyttet til arbeidsvilkår og flysikkerhet.

### Hovedutfordringen for norsk luftfart

Rapporten favner mange områder, men det fremgår ikke tydelig hva som er hovedutfordringen for norsk luftfart, nemlig **rammebetingelsene**:

I regjeringens Granavolden-plattform står det:

*«Regjeringen vil føre en konkurranseorientert luftfartspolitik som bidrar til utviklingen av en konkurransedyktig luftfartsnæring» og «Restrukturere luftfartsavgiftene med sikte på økt konkurransekraft for norsk luftfart»*

De fiskale avgiftene (CO<sub>2</sub>-avgiften, økt moms, samt innføring av flypassasjeravgift) har økt med ca. 2,8 milliarder kroner de siste fem-seks årene. CO<sub>2</sub>-avgiften og moms gjelder kun innenriks, mens flypassasjer-avgiften er høyere i Norge enn for ruter til/fra Norge.

For SAS' flygninger har summen av disse avgiftene økt med MNOK 1 080 på årsbasis om vi sammenlikner 2019 med 2015. Derfor har mange ruter blitt ulønnsomme, og rutetilbudet har følgelig blitt redusert. (Midlertidige ruteuttak og midlertidige avgiftsreduksjoner knyttet til Covid-19 holdes utenfor i denne sammenheng.)

De fiskale avgiftene er særnorske og utgjør en hovedutfordring:

## ✓ CO<sub>2</sub>avgiften.

CO<sub>2</sub>avgiften gjelder for alt flydrivstoff som selges i Norge for innenriks flygninger, men ikke for flygninger som går ut av Norge.

Norsk luftfart inngår i EU's kvotehandelsystem EU-ETS. Ordningen setter et tak på utslippene fra sektorene som er inkludert i systemet. Framover skal utslippstaket reduseres med 2,2 % per år, slik at utslippene i de kvotepliktige sektorene blir 43 % lavere i 2030 enn i 2005. Dette er i tråd med Norges og EUs selvpålagte forpliktelser i Paris-avtalen. Utslppsreduksjonen i EU ETS er også i tråd med det scenariene fra FNs klimapanel mener er nødvendig fram til 2030 for å holde temperaturøkningen under 2 grader (IPCC, 2018).

- SAS mener at norske myndigheter bør arbeide for at kvotesystemet EU-ETS skjerpes ytterligere i stedet for å praktisere en særnorsk CO<sub>2</sub>avgift som i realiteten bare frigjør utslippskvoter til andre deler av Europa.
- SAS er enig i prinsippet om at forurenser skal betale, og det gjør norsk luftfart gjennom kvotesystemet EU-ETS. Vi mener at den særnorske CO<sub>2</sub>avgiften utgjør en dobbel virkemiddelbruk, og bør avvikles (alternativt dedikeres til en fondsoppbygging, ref. omtalt ovenfor). CO<sub>2</sub> avgiften har ingen miljømessig effekt, samtidig som den har noen uheldige virkninger som ikke omtales i rapporten:
  - Avgiften øker drivstoffprisen i Norge, noe som bidrar til at flyselskaper med større utlandsaktivitet i varierende grad praktiserer det som kalles 'tankering'. Man fyller mer i utlandet for lavere pris, med den uheldige effekt at flyene blir tyngre og gir et større utslipp.
  - Eurocontrol har estimert et ekstra utslipp på 900.000 tonn Co<sub>2</sub> i Europa<sup>1</sup>, og den særnorske CO<sub>2</sub>avgiften er med og bidrar til dette.
  - Co<sub>2</sub> avgiften kommer på toppen av allerede særlig høye drivstoffpriser beroende på hvor i landet man er. Flydrivstoff er rimeligst på Gardermoen, deretter blir det dyrere jo lenger ut i distriktene man kommer (Opptil 70% høyere i enkelte steder i Nord-Norge).

<sup>1</sup> <https://www.eurocontrol.int/publication/fuel-tankering-european-skies-economic-benefits-and-environmental-impact>

- Det belastes også CO<sub>2</sub>-avgift på miljøvennlig biodrivstoff som allerede er opptil fem ganger dyrere enn fossilt.

#### ✓ **Merverdiavgiften**

Merverdiavgiften økte fra 8% til 10% i 2016, og videre til 12% i 2018. Ett prosentpoeng økning i denne avgiften slår tyngre for flyselskapene enn for noen annen avgift.

- Danmark har ikke moms for transport, mens Sverige praktiserer 6%. Avgiften må ikke øke ytterligere, men reduseres permanent til nivået før 2016 på 8 %.
- Det vises for øvrig til egen høringsuttalelse fra SAS til utredningen om enklere merverdiavgift med en sats (NOU 2019:11) datert 21. august 2019, hvor det redegjøres om de negative effektene økningen i merverdiavgiften har for norsk luftfart. Se også NHO Luftfarts mer utdypende brev av 29. august 2019 på samme tema.

#### ✓ **Flypassasjeravgiften**

Flypassasjeravgiften ble innført i 2016 uten konsekvensutredning. Fiskalavgiften ble først omtalt som en miljøavgift, men fikk en navneendring som nå i betydelig grad belaster flyselskapene i Norge. For SAS utgjorde den MNOK 631 i 2019.

- For innlandsreiser ilegges avgiften pr passasjer for både utreise og retur, og det tilkommer moms i tillegg. For utenlandsreiser ilegges den kun ved utreise, og det tilkommer ikke moms. Dette gir seg noen merkelige utslag som slår svært negativt for innenriks flytrafikk i Norge, som er en samfunnskritisk tjeneste som i stor grad består av såkalt nødvendig transport/nyttetraffikk (næring/helse/handel/kompetanseutveksling osv) hvor formålet med reisene i hovedsak skiller seg klart fra rene ferie/fritidsreiser.
- På en tur/retur reise mellom Bodø og Tromsø utgjør passasjeravgiften NOK 171,- inkl. moms, mens en lengre reise som Oslo – Las Palmas tur/retur utgjør NOK 76,50,-.
- Avgiften har helt begrenset klimaeffekt, og bidrar til at reiser på de kortere rutene innenriks, som ofte går i kombinasjon med flygninger på stamrutenettet, får en relativt svært høy samlet avgiftsbelastning.

Luffartsutvalget foreslår at det bør utredes å etablere en **fondsløsning** etter modell av NOx-fondet med midler fra f.eks. CO<sub>2</sub>avgiften og/eller flypassasjeravgiften, dersom den videreføres. Midlene fra fondet kan både brukes til å framskynde produksjon og bruk av avansert biodrivstoff og utvikling av klimavennlige teknologier.

- SAS støtter at det utvikles et klimafond og/eller gis et fritak for avgiften på flygninger som oppfyller gitte bærekraftkriterier basert på utslippets størrelse, *dersom* den ene eller begge avgiftene videreføres.
  - Et klimafond for luftfarten bør stimulere produksjon av bærekraftig biodrivstoff for fly. I dag er prisen på dette mer klimavennlige drivstoffet opptil fem ganger dyrere enn vanlig fossilt drivstoff, men med større tilgang vil prisen potensielt reduseres. Dette gir økt innblanding av det miljøvennlige alternativet med lavere utslipp, og bidrar til en raskere grønn omstilling innen luftfarten i Norge og Skandinavia.
- I tillegg til nye fly/motorer så er mer bærekraftig drivstoff det som på kort sikt og mest markant vil redusere utslippene de nærmeste årene, inntil utslippsfrie fly er kommersielt tilgjengelig for sivil luftfart.
  - Forskning og utvikling av utslippsfrie fly skjer internasjonalt over hele verden, og tiden frem til godkjent kommersiell drift kan vanskelig forseres med midler fra et norsk miljøfond for luftfarten, men fondet kan kanskje snarere være en økonomisk kilde for relevante aktiviteter i arbeidet som er rettet mot helt/delvis utslippsfrie flygninger her hjemme.

SAS mener at Luffartsutvalget ikke i tilstrekkelig grad i rapporten har reflektert om de norske flyselskapene kan bære **det samlede avgiftstrykket**, sett i forhold til de samfunnsmessige oppgaver flyselskapene i Norge betjener.

- Generelt ser vi en svekket lønnsomhet innenriks hvor ruter med marginalt trafikkgrunnlag får reduserte frekvenser, og står i fare for og/eller blir lagt ned, typisk enkelte deler av året som vinteren. Samtidig har man over tid sett en vekst av internasjonale flygninger inn/ut av Norge, gjerne med utenlandske aktører underlagt mer økonomisk fordelaktige avgiftsregimer enn den norske, som har sett en betydelig skjerpelse de siste fem årene.

- Rapporten drøfter i liten grad Avinors bruk av markedsmidler (hovedsakelig finansiert av norske luftfartsavgifter) for å tiltrekke seg utenlandske selskaper i direkte og indirekte konkurranse med de norske selskapene.
  - Rene fraktfly som går internasjonalt (Asia) er ikke belastet med verken passasjeravgifter eller den norske CO<sub>2</sub>avgiften når de opererer til/fra Norge. Vi konstaterer at det er høyere avgifter for rene fraktfly i andre land (København +39 %, Stockholm +22%). Fraktfly er i direkte konkurranse med passasjerfly som også transporterer cargo, og utgjør en ikke ubetydelig del av inntektsgrunnlaget for SAS og Norwegian på gjeldende ruter.
- SAS anerkjenner kortbanenettets store betydning i den helhetlige infrastrukturen i Norge og at det gjøres målrettede tiltak for å unngå at ruter legges ned. SAS og Norwegian står for 85% av trafikken i norsk innenriks luftfart, og det henstilles at man også ser på helheten når det innføres avgiftsendringer:
- Ved utgangen av 2019 gjorde myndighetene grep og ga Widerøe avgiftslettelser på ca. 40 MNOK (reduisert startavgift og tårnavgift for mindre fly). Men vi finner det kritikkverdig at man samtidig løftet statens inntektsbortfall, tilsvarende de samlede kostnadene, over på SAS og Norwegian isteden.
  - Nær 50% av de reisende på kortbanenettet flyr i kombinasjon med ruter på stamrutenettet. Eksempelvis vil en gjennomgående reise Widerøe/SAS samlet sett gi et høyere avgiftsnivå på kunden i den helhetlige reisen som følge av endringen som er omtalt ovenfor.

Luftfartsutvalget har følgende kommentar om avgiftene i rapporten:

*«Avgiftene i innenriksmarkedet har vokst vesentlig mer enn avgiftene i utenriksmarkedet, noe som kan være en del av forklaringen på hvorfor de to markedene har utviklet seg forskjellig. Etter utvalgets vurdering vil derfor lavere avgifter øke sannsynligheten for at det etableres flere flyruter, både helt nye ruter og ruter som konkurrerer med de eksisterende. Eventuelle avgiftsreduksjoner kan imidlertid komme i konflikt med miljøhensyn.»*



- SAS mener at en helhetlig avgiftsstruktur, som i sum reflekterer mer gulrot enn pisk fra myndighetenes side, vil kunne bidra til et raskere skifte med stadig lavere utlipp fra norsk og skandinavisk luftfart de kommende årene.
- Den sterke avgiftsutviklingen har på få år svekket norsk luftfart, og vi mener dette også er i strid med intensjonene i regjeringens Granavolden-erklæring hvor det heter at luftfartspolitikken skal bidra til en konkurransedyktig luftfartsnæring, og at luftfartsavgiftene skal restruktureres med sikte på økt konkurransekraft for norsk luftfart.
- SAS frykter at det totale avgiftstrykket vil fortsette å øke i tiden fremover om vi ser bort ifra den midlertidige situasjonen knyttet til Covid-19:
  - Det er vedtatt at CO<sub>2</sub> avgiften skal øke med 5% årlig utover prisstigning, og det er høringsforslag om å øke momsen utover 12 %.
  - Myndighetene ønsker å øke innblandingskravet av biodrivstoff fra 0,5% til 30% selv om dette drivstoffet foreløpig koster 4-5 ganger så mye som vanlig drivstoff.
    - SAS støtter ambisjonen om å bruke mer bærekraftig drivstoff. SAS har høye ambisjoner på området. I 2030 er målet å bruke bærekraftig drivstoff tilsvarende hele SAS' drivstoff-forbruk innenriks i Norge, Sverige og Danmark. Imidlertid kan innføring av for ambisiøse innblandingskrav fra myndighetene føre til kraftige kostnadsøkninger som følge av at tilgjengeligheten på drivstoffet i markedet er mye lavere enn de volumer som kreves for å oppfylle innblandingsprosenten. Økningstakten må reguleres i en prosess som sikrer at det finnes et rimelig tilbud som er kommersielt tilgjengelig, så det må gjøres grep som gir økt tilgang på mer bærekraftig drivstoff i Norge.
  - Kvotepreisen (EU-ETS) for utlipp av CO<sub>2</sub> vil fortsatt øke i tiden fremover etter hvert som EU reduserer taket på antall kvoter som kan slippes ut.
  - Det er også planer om å investere mange milliarder i nye lufthavner i Norge. Normalt finansieres disse i hovedsak gjennom luftfartsavgifter til Avinor, og det hersker en reell frykt for at disse avgiftene vil øke.

- SAS er kritisk til det høye ambisjonsnivået sett i lys av Covid-19 situasjonen, og støtter naturlig nok arbeidet med å effektivisere virksomheten i Avinor, da det betyr mye for kostnadsnivå- og konkurransekraft for norsk luftfartsnæring, som Luftfartsutvalget enstemmig har sluttet seg til. Vi forventer at resultatet fra denne effektiviseringsprosessen resulterer i at avgiftene som påføres flyselskapene blir betydelig redusert.

### Klimamål og utslipp

I rapporten (side 82) står det at utslippene fra innenriks luftfart utgjør 2,1% av Norges samlede CO<sub>2</sub> utslipp i 2019(?). De samlede utslippene fra luftfarten fordeles med 1,1 millioner tonn CO<sub>2</sub>ekvivalenter innenriks (39%) og 1,7 millioner tonn (61%) på ruter fra Norge og ut av landet. Tallene inkluderer ikke utslipp fra utlandsruter til Norge da dette registreres i landet flyet kommer fra. Om disse utslippene også tas med i beregningen, utgjør utslippene fra utlandsflygningene (tur/retur) 75% av luftfartens samlede utslipp i, og til/fra Norge. Utslippene innenriks i Norge utgjør 25%.

- o Til tross for at hovedutfordringen med utslipp fra luftfart er ruter til/fra Norge, velger norske myndigheter å innrette avgiftene med dobbel virkemiddelbruk som bare rammer de norske selskapene som flyr innenriks i Norge

I likhet med passasjeravgiften så er CO<sub>2</sub>-avgiften også - til tross for navnet - en særnorsk fiskalavgift som pålegges samtidig som at innenriksrutene betaler for sine CO<sub>2</sub>-utslipp gjennom kvoteordningen EU ETS. (Utenriksrutene belastes ikke med CO<sub>2</sub>-avgift.).

På side 77 i utredningen omtales dobbel virkemiddelbruk og det pekes på at *«ifølge standard økonomisk teori bør myndighetene bruke ett virkemiddel per mål, og virkemidlene skal rettes direkte mot målet. Grønn skattekommisjon mener dobbeltreguleringer bør unngås med mindre det foreligger særskilte grunner»*.

- o En klimamotivert avgift må være transparent, slik at man ideelt får en kostnad per kilo klimapåvirkende utslipp, og som kan håndteres gjennom reell omstilling i selskapet som fører til lavere utslipp, eller at man tar kostnaden (om teknologi o.l. ikke er tilgjengelig). En slik avgiftsstruktur må selvsagt være i harmoni med andre virkemidler globalt og regionalt, slik at man ikke betaler flere ganger for de samme klimapåvirkende utslippene, slik vi opplever i dag.

- Nasjonale virkemidler som CO<sub>2</sub>avgiften og flypassasjeravgiften gir en begrenset effekt på globale utslipp, blant annet fordi de på kort sikt motsvares av utslippsøkninger andre steder. SAS støtter derfor utvalgets oppfatning om å etablere et høyere ambisjonsnivå både for EU ETS og CORSIA.
- Norske myndigheter bør arbeide for mer ambisiøse mål for utslippsreduksjoner fra internasjonal luftfart gjennom ICAO, og for at målene reflekteres i CORSIA, og at de er i samsvar med FNs klimapanel.

SAS støtter Luftfartsutvalgets betraktninger om å legge til rette for innfasing av elektrifiserte fly med nødvendige virkemidler som inkluderer fritak for fiskale avgifter. Norge er godt egnet for elektrifiserte fly, med et kortbanenett som gjør at man i en tidlig fase i teknologiutviklingen kan se for seg passasjertransport med mindre fly på flere av de korteste flystrekningene.

- SAS har et unikt samarbeid med Airbus hvor man jobber med hvilke krav som skal være gjeldende for neste generasjons lavutslipps fly, og har adressert behovet for et hybrid-elektrisk (hydrogen) drevet fly med opptil 100 seter for kommersiell trafikk. Norge og Skandinavia er geografisk ideelt og har et godt egnet marked. Slike utslippsfrie flygninger, i gradvis økende omfang, vil om noen år oppfylle ambisiøse klimamålsetninger nasjonalt og internasjonalt. (Se også vårt hørings svar datert 15. august 2020 om introduksjon av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart i Norge.)

### **Behov for en nasjonal luftfartsstrategi**

SAS mener det er nødvendig å utarbeide en helhetlig nasjonal luftfartsstrategi som har til formål å angi tiltak som kan forsterke norsk luftfarts konkurransekraft, og bidra til et godt flytransporttilbud i hele landet.

70 % av Norges befolkning har ikke alternativer til flyet over lengre avstander. Et godt flytilbud er blant annet en forutsetning for at alle skal ha en tilnærmet lik tilgang på landets helsetjenester uansett hvor man bor i landet. Oljesektoren, med relaterte næringer, samt fiskeindustri med internasjonale forbindelser, er eksempler på sektorer som er helt avhengig av den infrastrukturen som luftfarten representerer, og som gir vidtrekkende synergier med stor verdiskapning over hele landet.

Norsk luftfart består av et rutenett som binder langstrakte Norge sammen, og kobler denne lille nasjonen i nord til den store verden. Særlig er det gode og

viktige ruteforbindelser mellom Widerøe, SAS og Star Alliance-nettverket som strekker seg globalt, og sikrer nordmenn tilgang til markeder, land og kulturer. Vi gjør oss selv godt tilgjengelige utenfra for handel, kompetanseutveksling, turisme og mye annet, nærmest uansett hvor man bor og har sin virksomhet i Norge.

Luffarten er en hovedpulsåre i Norges infrastruktur som utfører samfunnskritiske tjenester, men som dessverre i alt for stor grad har vært utsatt for symboltiltak. Avgifter har vært legitimert innført i befolkningen ut fra prisverdige miljømotiv, men har gitt liten eller ingen samlet klimaeffekt. Vi mener f.eks. at passasjeravgiften har fungert kontraproduktivt i miljøetsatsingen, og bidratt negativt i samfunnsregnskapet – spesielt for distriktene.

Vi slutter oss til NHO Luffart som beskriver at en luftfartsstrategi for Norge innebærer at det må settes tydelige mål for norsk luftfart, klargjør hva som må gjøres, og hvilke valg/prioriteringer man må ta for å nå disse målene. Dette krever et tett og godt samarbeid mellom myndighetene og næringen selv. Luftfartsutvalget peker også på at nye forslag og rammebetingelser som påvirker luftfarten må konsekvensutredes, og at myndighetene må ha et mer bevisst forhold til at dette gjennomgående blir ivarettatt i den offentlige forvaltningen.

Etableringen av en helhetlig luftfartsstrategi er ytterligere aktualisert som følge av effektene av Covid-19 pandemien, som stiller norsk luftfart i en særdeles utfordrende økonomisk situasjon, og som i seg selv gir behov for å utarbeide en gjennomgripende, helhetlig strategi for å gjenoppbygge luftfarten i Norge. I dette bildet så gis det nå historiske muligheter til å kunne tenke nytt og helhetlig hva gjelder gjenoppbyggingen av en bransje som står i knestående.

Luffarten befinner seg også midt i en kostbar grønn omstilling mot lavere utslipp gjennom enorme investeringer på nye fly med siste teknologi, og bærekraftige løsninger, herunder dyrt bærekraftig drivstoff i økende volumer.

Vi anbefaler at det etableres et klimapartnerskap inspirert av den danske modellen, som kan ha som målsetting å finne løsninger som fremskynder innfasing av bærekraftig drivstoff, og legge en strategi for det som vil være broen mot en utslippsfri luftfart om noen år.

Vennlig hilsen



Knut Morten Johansen  
Head of Public Affairs, SAS