

Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Vår dato 11.04.2019
Deres dato 05.03.2019
Vår referanse CR
Deres referanse 19/779

Høring – forslag til endringer i Klimakvoteloven

Det vises til Klima- og Miljødepartementets høring datert 5. mars 2019 om endringer i Klimakvoteloven. Bakgrunnen for endringene som foreslås er i all hovedsak knyttet til å sikre tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag for implementeringen av ICAOs Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (heretter "CORSIA").

Luftfart har, siden 2012, vært en del av EUs kvotesystem. NHO Luftfart har hele tiden vært positive til denne innlemmelsen. Kvotesystemet er et svært viktig virkemiddel for å stimulere til utslippsreducerende tiltak innen EØS-området. Kvotesystemet fungerer, slik vi ser det, etter sin hensikt og utslippene fra kvotepliktig sektor har blitt vesentlig redusert siden kvotesystemets oppstart. Innenfor luftfartssektoren har EU Kommisjonen oppgitt en utslippsreduksjon av CO₂-ekvivalenter i størrelsesorden 17 millioner tonn per år. I og med at antall luftfartskvoter nå skal reduseres med ytterligere 2,2 prosent per år frem til 2030, vil dette bidra til en ytterligere utslippsreduksjon.

NHO Luftfart er derfor også positive til etableringen av CORSIA, som vil bidra til at så godt som all internasjonal luftfart vil bli omfattet av et markedsbasert virkemiddel innenfor miljøområdet. Vi forventer at CORSIA vil være en viktig bidragsyter til å stabilisere utslippene fra internasjonal luftfart i årene fremover fra 2021. Norge er blant de landene som så langt har meldt fra om at man ønsker å delta i CORSIA fra dag en i den frivillige fasen. Vi håper at flest mulig land vil støtte opp under ordningen. Det blir i forbindelse med dette også viktig å få en avklaring rundt hvordan EU evt. vil tilpasse sitt kvotesystem opp mot CORSIA ift. internasjonal luftfart.

Norske flyselskap er, i tillegg til å være omfattet av EUs kvotesystem, pålagt å betale en CO₂-avgift på innenriks flygninger. Videre er de pålagt å betale en flypassasjeravgift for flygninger i og ut av Norge. Sistnevnte er en fiskal avgift – gitt med en til dels uttrykt miljøbegrunnelse. I tillegg til disse avgiftene er det vedtatt et innblandingskrav på bærekraftig biodrivstoff på 0,5 prosent fra 2020 - med en oppskalering til 30 prosent innblanding av bærekraftig biodrivstoff innen 2030. Etter vår vurdering er denne type dobbel/ trippel virkemiddelbruk på miljøområdet en forfeilet politikk som rent faktisk bidrar til å redusere kvotesystemets effektivitet. Når det nå også kommer et globalt kvotesystem på toppen av EUs kvotesystem, vil et evt. miljøargument for opprettholdelse eller økning av de to nevnte avgiftene, etter vår vurdering, falle helt bort.

NHO Luftfart har ingen spesielle kommentarer til selve lovendringsforslagene. Generelt bemerkes at §2 om lovens stedlige virkeområde kan fremstå som noe upresis. Et forslag er at ordlyden i § 2 e) skrives noe om for å få frem tydeligere at dette er internasjonal luftfart som

ikke er omfattet av EUs kvotesystem: "*Fra øvrige internasjonale luftfartsaktiviteter som ikke er omfattet av EUs kvotesystem*". Vi antar at ordlyden i § 2c, d og e) uansett vil måtte vurderes opp mot hvilken løsning EU lander ned på om hvordan internasjonale flyginger skal vurderes opp mot eget kvotesystem.

Til slutt ønsker vi å understreke viktigheten av fortsatt god informasjonsutveksling mellom myndighetene og bransjen frem til implementeringen av CORSIA i Norge.

Vennlig hilsen
NHO Luftfart



Camilla Rise
spesialrådgiver