

Samferdselsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Finansdepartementet

Vår dato 17.09.2021
Deres dato
Vår referanse CR
Deres referanse

EU "Fit for 55" – kommentarer fra NHO Luftfart til ReFuelEU Aviation mm.

1. Innledning

Det vises til Samferdselsdepartementets høring datert 23. august 2021 (referansenummer 21/1979) om forslag til forordning om bærekraftig drivstoff til luftfart (ReFuelEU Aviation). Videre vises det til Klima- og miljødepartementets høring datert 4. august 2021 (referansenummer 21/2463) vedrørende EUs kvotesystem, kvotesystem for luftfart samt CORSIA – ICAOs markedsbaserte virkemiddel for luftfart. Til slutt viser vi til EUs forslag til endringer i Energiskattedirektivet. NHO Luftfart mener de ulike regelverksforslagene må ses i sammenheng, og sender derfor et likelydende høringsinnspill til de berørte departementene på de regelverksforslagene som mest berører luftfartsområdet. Bakgrunnen for høringen er at EU-kommisjonen 14. juli i år har lagt frem pakken "Fit for 55", som skal utgjøre reisverket i EUs klima- og energipolitikk de neste årene. Hensikten med forslagene er å drive frem utslippskutt, herunder sikre klimanøytralitet innen 2050. NHO Luftfart ønsker med dette å komme med noen overordnede synspunkter på de aktuelle regelverksforslagene, herunder innspill til hvordan norske myndigheter etter vår vurdering bør arbeide videre med forslagene på luftfartsområdet.

Norsk luftfart har som mål at sektoren skal være fossilfri innen 2050. Økt produksjon og innfasing av bærekraftig flydrivstoff vil være avgjørende for å nå dette målet. NHO Luftfart har derfor, i samarbeid med Avinor, LO, Norwegian, SAS og Widerøe, utarbeidet et program for økt produksjon og innfasing av bærekraftig flydrivstoff¹. Vi vil nedenfor vise til noen av de anbefalingene som utkrystalliserte seg gjennom dette arbeidet og som en samlet norsk luftfartsbransje stiller seg bak.

Innledningsvis ønsker vi også å understreke at NHO Luftfart støtter prinsippet om at "forurenser skal betale". EU-kommisjonen setter gjennom "Fit for 55" svært ambisiøse mål for utslippsreduksjon av klimagassutslipp fra luftfartssektoren de neste årene. Vi ser at de virkemidlene som foreslås vil kreve en rekke tilpasninger fra bransjens side og en betydelig teknologisk omstilling over en relativt kort tidshorison. Vi innser samtidig at kraftfulle tiltak er nødvendige for å nå målet fra EU om at Europa skal bli et karbonnøytralt kontinent innen 2050. Det er således positivt at EU, gjennom "Fit for 55", tar en ledende rolle med forslag til harmoniserte tiltak i hele EU/EØS, slik at man på en målrettet og kostnadseffektiv måte kan oppnå nødvendige utslippskutt i de kommende årene.

¹ <https://avinor.no/contentassets/b3f78317709344549da26fa3ebda6977/baerekraftig-flydrivstoff-sammendrag-august-2021.pdf>

For å nå målet om en fossilfri luftfart innen 2050, er det fra vår side viktig å understreke betydningen av at det fra norsk side føres en helhetlig, forutsigbar og ambisiøs klimapolitikk som reflekterer at norsk luftfart er en del av en internasjonal næring. Dette betyr at det fra norsk side bør jobbes for styrkede internasjonale løsninger for å nå de nødvendige utslippskuttene. Nasjonale tilleggsvirkemidler, slik som eksempelvis den særnorske CO₂-avgiften for innenriksflyginger, er etter vår vurdering i stor grad et utslag av symbolpolitikk som i liten grad bidrar til større samlede utslippskutt innenfor EU/EØS. Etter vår vurdering må eventuelle særnorske klimatiltak innenfor luftfarten underbygge og forsterke de internasjonale virkemidlene, slik at man bidrar til en raskere og mer effektiv omstilling til en karbonfri luftfart.

2. ReFuelEU Aviation

For å nå målsetningen om en karbonnøytral luftfart i 2050, vil det være avgjørende at produksjon og innfasing av bærekraftig biodrivstoff økes. Det er imidlertid en rekke utfordringer knyttet til dette - både ift. oppskalering av produksjon og tilgang på nødvendig biomasse, samt prisgapet som foreligger mellom fossile og bærekraftige energikilder. Det er derfor nødvendig at både produksjon og bruk av bærekraftig flydrivstoff stimuleres.

Gjennom ReFuelEU Aviation foreslår EU-kommisjonen at det innføres et felleseuropeisk omsetningskrav av bærekraftig biodrivstoff² til luftfart. Forslaget må ses i sammenheng med andre klimatiltak som teknologisk utvikling slik som flåtefornyelse, free route airspace, EUs kvotesystem mm.

Bioressurser er i utgangspunktet en knapp ressurs. I tillegg er det energi- og kostnadskrevende å produsere bærekraftig jetfuel, og produksjonskostnadene for jetfuel er relativt sett svært høye sammenholdt med annet bærekraftig drivstoff til andre deler av transportsektoren. Et felles-europeisk omsetningskrav for bærekraftig drivstoff til luftfarten vil derfor, etter vår vurdering, kunne bidra til å utvikle et kommersielt marked for bærekraftig biodrivstoff også til luftfarten, herunder gi nødvendige insentiver og risikoavlastning til biodrivstoffprodusenter til å produsere biojetfuel. Et slikt omsetningskrav på EU-nivå vil således på sikt kunne bidra både til økt produksjonskapasitet og at produksjonskostnadene over tid kan reduseres.

Når det gjelder selve omsetningskravet, foreslås det at dette skal gjelde fra 2025 med 2 prosent innblanding av bærekraftig biodrivstoff med en gradvis opptrapping frem mot 2050 (63 prosent). Pliktsubjektene etter forordningsforslaget vil være leverandører av bærekraftig biodrivstoff, større flyplasser i EU, samt kommersielle luftfartsoperatører over en bestemt størrelse. Vi noterer oss at det settes en terskelverdi ift. omsetningskravet slik at dette vil gjelde på flyplasser som har mer enn 1 mill. passasjerer.

I 2020 ble det innført et nasjonalt omsetningskrav for avansert bærekraftig biodrivstoff til luftfart i Norge – som første land i verden. Det betyr at de som omsetter drivstoff, fra 1. januar 2020, skal sørge for at minimum 0,5 prosent av totalt omsatt mengde drivstoff til luftfart per år består av avansert biodrivstoff. Kravet gjelder for drivstoff som selges i Norge til innenriks og utenriks luftfart.

Vi noterer oss i forbindelse med Kommisjonens forslag at de, slik vi leser det, er helt tydelige på behovet for et harmonisert regelverk på dette området for å unngå et "lappeteppe" av forskjellige ordninger som, i større eller mindre grad, vil kunne påvirke konkurransen i

² Kvalifiserte drivstoff er flydrivstoff produsert fra råstoff oppført i del A og B i vedlegg IX til direktiv (EU) 2018/2001, samt syntetiske flydrivstoff.

markedet, herunder tilgangen til bærekraftig biofuel. Vi kan, basert på forordningstekstens ordlyd, ikke se at Norge vil kunne opprettholde sitt særnasjonale omsetningskrav som et evt. "overkrav" til det nivået som fastsettes i EU. Dette vil i stor grad kun "treffer" norske luftfartsoperatører. Vi viser her spesielt til punkt 5, 12 og 13 i preambelet til forordningsutkastet der følgende understrekes:

"In particular, it is essential to ensure a level playing field across the Union air transport market regarding aviation fuel, which account for a substantial share of aircraft operators' costs. Variations in fuel prices can affect significantly aircraft operators' economic performance and negatively impact competition on the market. Where differences in aviation fuel prices exist between Union airports or between Union and non-Union airports, this can lead aircraft operators to adapt their refuelling strategies for economic reasons. Fuel tankering increases aircraft's fuel consumption and results in unnecessary greenhouse gas emissions. Fuel tankering by aircraft operators accordingly undermines of the Union's efforts towards environmental protection. Some aircraft operators are able to use favourable aviation fuel prices at their home base as a competitive advantage towards other airlines operating similar routes. This can have detrimental effects on the competitiveness of the sector and be harmful to air connectivity. This Regulation should set up measures to prevent such practices in order to avoid unnecessary environmental damage as well as to restore and preserve the conditions for fair competition on the air transport market.

*(12) Therefore, uniform rules need to be laid down for the aviation internal market to complement Directive (EU) 2018/2001 and to deliver on its overall objectives by addressing the specific needs and requirements arising from the EU aviation internal market. **In particular, the present Regulation aims to avoid a fragmentation of the aviation market, prevent possible competitive distortions between economic actors, or unfair practices of cost avoidance as regards the refuelling of aircraft operators.***

*(13) This regulation aims in the first instance to set out a framework restoring and preserving a level playing field on the air transport market as regards the use of aviation fuels. **Such a framework should prevent divergent requirements across the Union that would exacerbate refuelling practices distorting competition between aircraft operators or putting some airports at competitive disadvantage with others.** In a second instance, it aims to gear the EU aviation market with robust rules to ensure that gradually increasing shares of sustainable aviation fuels can be introduced at EU airports without detrimental effects on the competitiveness of the EU aviation internal market."*

Ut fra ordlyden i forordningsutkastet forstår vi det dithen at det felleseuropeiske omsetningskravet ikke er tenkt som en barriere for å etablere/opprettholde virkemidler nasjonalt som stimulerer til økt, frivillig innblanding av bærekraftig biodrivstoff utover EUs omsetningskrav basert på kommersielle beslutninger. Det bør derfor fremkomme tydelig av regelverket at EUs omsetningskrav ikke er til hinder for etablering av positive virkemidler som skal stimulere til økt produksjon og bruk av bærekraftig drivstoff utover omsetningskravet.

NHO Luftfart har, som tidligere nevnt, bidratt i arbeidet med utarbeidelsen av program for økt produksjon og innfasing av bærekraftig drivstoff til luftfarten. I rapporten fremheves det at prisgapet mellom bærekraftig drivstoff og konvensjonelt drivstoff må lukkes. I dag utgjør produksjon av bærekraftig flydrivstoff mindre enn 0,05 prosent av den samlede globale

etterspørselen etter flydrivstoff og prisgapet mellom fossilt og bærekraftig flydrivstoff er anslått til 12 kroner per liter for innenriks luftfart, 13 kroner per liter for intra-EØS og 15 kroner per liter for interkontinentale flyvninger. Merkostnaden gjør det svært ulønnsomt for flyselskapene å ta i bruk bærekraftige drivstoff. For mer informasjon viser vi til selve rapporten.

I henhold til forordningsutkastets Artikkel 7, ilegges luftfartsoperatørene en årlig rapporteringsplikt mht. bruk av bærekraftig biodrivstoff. Videre regulerer Artikkel 8 hvordan utslippsreduksjonen fra bærekraftige flydrivstoff skal/kan regnskapsføres av luftfartsoperatørene. Vi noterer oss også artikkel 9 om hvilke parametere som leverandørene av drivstoffet skal rapportere på.

Vi ønsker å fremheve at det er positivt at man i forordningsutkastet er tydelig på regnskapsføringen da dette i dagens system med det norske omsetningskravet er utfordrende. Vi har tidligere etterlyst et klart regelverk for regnskap og dokumentasjon av klimaeffekter ved bruk av bærekraftig drivstoff. Regelverket bør belønne selskaper som faser inn bærekraftig drivstoff. Vi oppfatter at Kommisjonen tilrettelegger nettopp for dette gjennom de aktuelle bestemmelsene, jf. også at nødvendig informasjon skal tilbys kostnadsfritt til flyselskapene fra leverandørene.

Vi ønsker her å vise til ovennevnte program for økt produksjon og innfasing der følgende fremheves mht. regnskapsføring og rapportering:

"Det er betydelig uklarhet knyttet til hvordan bruk av bærekraftig drivstoff skal telles i flyselskapers klimagassregnskap. Flyselskaper som faser inn bærekraftig drivstoff bør få det synliggjort fullt ut i sine regnskap. Dette er en generell utfordring som gjelder bruk av bærekraftig flydrivstoff. Omsetningskravet har aktualisert problemstillingen. Sist men ikke minst er det begrenset åpenhet i verdikjeden om klimanytte, råstoff m.m., spesielt for kjøp av biodrivstoff innenfor omsetningskravet. Leverandørene deler ofte ikke sertifisert dokumentasjon på klimanytte og andre bærekraftkvaliteter. Uten innsikt og transparens mister kundene mulighet og insentiver til å etterspørre drivstoff med bedre kvalitet og klimanytte enn minimumskravene.

Dagens rammeverk for å måle, verifisere, regnskapsføre og rapportere utslippskutt og oppnåelse av bærekraftkriterier fra bærekraftige flydrivstoff har store hull og mangler. Det finnes flere frivillige og myndighetskontrollerte systemer, men det er behov for en internasjonalt harmonisert standard som gjelder både for produksjon og bruk.

Mangelen på et åpent og forutsigbart rammeverk for telling og regnskapsføring av faktiske utslippskutt svekker legitimiteten til bærekraftig flydrivstoff som et effektivt klimatiltak. Videre gjør dette det svært vanskelig å sammenlikne hvor kostnadseffektive ulike teknologier er med hensyn til utslippskutt. For flyselskapene er denne informasjonen helt avgjørende for å kunne ta langsiktige investeringsbeslutninger."

Generelt ønsker vi også å understreke viktigheten av at de rapporteringsforpliktelse som ilegges luftfartsoperatørene harmoniseres med annet regelverk der det påligger rapporteringsforpliktelse innenfor dette området slik at selskapene ikke pålegges dobbelrapportering. Basert på dette, vil et konkret forslag være at man som

luftfartsoperatører rapporterer til sine respektive nasjonale miljømyndigheter – som så forestår rapportering til EASA.

Vi støtter forslaget om at det skal etableres et sanksjonssystem som kan iverksettes dersom pliktsubjektene ikke etterlever forpliktelsene som følger av forordningen.

Til slutt ønsker vi å knytte noen kommentarer til RED II. Dette da det er en tett kobling mellom det som foreslås i ReFuelEU Aviation og RED II, inkludert de forslag til endringer til RED II som nå ligger inne i "Fit for 55". I henhold til ReFuelEU Aviation, skal bærekraftig flydrivstoff (SAF) forstås som enten syntetisk flydrivstoff, avansert biodrivstoff som definert i artikkel 2 annet ledd nr. 34 i direktiv (EU) 2018/2001, eller biodrivstoff produsert fra råvarer som er oppført i del B i vedlegg IX til det direktivet, og som oppfyller kriteriene for bærekraft og utslipp av klimagasser fastsatt i artikkel 29 nr. 2 til 7 i det direktivet og er sertifisert i samsvar med artikkel 30 i dette direktiv. Det er etter vår vurdering svært viktig at man med dette sidestiller bærekraftig e-fuels med avansert bærekraftig biodrivstoff.

Drivstoffleverandører skal videre, i henhold til foreslått artikkel 9 i RefuelEU Aviation, senest 31. mars hvert rapporteringsår rapportere i unionsdatabasen referert til i artikkel 28 i direktiv (EU) 2018/2001. Følgende informasjon skal oppgis:

- a) Volumet av flydrivstoff levert på hver EØS-flyplass,
- b) Volumet av bærekraftig luftfartsdrivstoff levert på hver EØS-flyplass, og for hver type bærekraftig drivstoff, som beskrevet i punkt c);
- c) Livssyklusutslippene, råstoffets opprinnelse, konverteringsprosess mm.

Vi noterer oss i denne sammenheng at Norge ikke har implementert RED II i norsk rett. For å sikre en fullverdig harmonisering på dette området i hele EØS, er det viktig at også Norge tar inn RED II i norsk rett, inkludert de forslag til endringer som foreligger i forbindelse med "Fit for 55". Vi anser at RED II vil være et svært viktig styringsverktøy i oppfyllelsen av forpliktelsene som vil følge av ReFuelEU Aviation.

Når det gjelder det norske omsetningskravet, vil det etter vår vurdering være naturlig at dette holdes på et uendret nivå i påvente av ferdigbehandlingen og ikrafttredelsen av ReFuelEU Aviation.

3. EUs kvotesystem, herunder endringer i kvotesystem for luftfart

NHO Luftfart har hele tiden vært positive til at luftfarten ble innlemmet i EUs kvotesystem (i 2012). Vi har tilsvarende støttet etableringen av ICAOs CORSIA - selv om vi stiller spørsmål ved om sistnevnte markedsbaserte virkemiddel er tilstrekkelig ambisiøst. Etter vår vurdering vil derfor EUs kvotesystem også fremover være det viktigste virkemiddelet internasjonalt for å få gjennomført vesentlige og nødvendige reduksjoner i klimagassutslippene fra europeisk luftfart. Vi viser her til at EUs kvotesystem frem til nå har bidratt til en utslippsreduksjon på mer enn 17 millioner tonn CO₂ pr. år innenfor luftfartsområdet. Ut fra det vi forstår, dekker kvotesystemet på luftfartsområdet 99.5 prosent av utslippene fra sektoren i Europa.

EUs kvotesystem er svært styringseffektivt og setter et tak for utslipp fra regulerte sektorer som senkes for hvert år. I forbindelse med "Fit for 55" foreslår Kommissjonen blant annet å senke det totale utslippstaket fra 2,2 prosent til 4,2 prosent årlig. Innen 2030 skal utslippene fra kvotepliktig sektor være 55 prosent lavere enn i 2005 (mot 43 prosent etter dagens regelverk). Dette er en kraftfull innstramming.

NHO Luftfart har i utgangspunktet ingen innvendinger til det som foreslås av generelle endringer/innstramminger i kvotesystemet. For at luftfartsbransjen skal evne å gjennomføre så ambisiøse utslippskutt som her stipuleres, er det imidlertid helt avgjørende at det også etableres andre virkemidler, både på EU-nivå og nasjonalt, som bidrar til å fremme de nye teknologiske løsningene som er helt nødvendige for at slike kutt i utslipp skal bli mulig å realisere i løpet av tiden frem til 2030. Da trengs det ikke bare tiltak som øker karbonprisen, men også økonomiske incentiver som fremmer utvikling og kommersialisering av slike lav- og nullutslippsteknologier. Innblandingskrav for bærekraftig jetfuel er ett relevant tiltak, men etter vår oppfatning er det også behov for økonomiske stimuli ("gulrøtter") som fremmer en slik utvikling. Dette er nødvendig siden nullutslippsteknologier innenfor luftfarten ennå er svært umodne og at tiden kort frem til slike løsninger må være må plass.

På luftfartsområdet spesielt, foreslår Kommissjonen å utvikle gratis utslippskvoter for luftfart innen 2027 samt å tilpasse EU ETS med CORSIA. Det vises her spesielt til forslag til ny artikkel 3d som regulerer de innskjerpelser som gjøres på området:

(1) *Article 3d is amended as follows:*

(a) *paragraph 1 is replaced by the following:*

'1. In 2024, 25% of the quantity of allowances in respect of which free allocation would have taken place as published in accordance with Article 3c shall be auctioned.'

(b) *the following paragraph 1a, 1b, 1c and 1d are added:*

'1a. In 2025, 50% of the quantity of allowances in respect of which free allocation would have taken place in that year, calculated from the publication in accordance with Article 3c shall be auctioned.

1b. In 2026, 75% of the quantity of allowances in respect of which free allocation would have taken place in that year, calculated from the publication in accordance with Article 3c shall be auctioned.

1c. As from 1 January 2027, all of the quantity of allowances in respect of which free allocation would have taken place in that year shall be auctioned.'

1.d. Allowances which are allocated for free shall be allocated to aircraft operators proportionately to their share of verified emissions from aviation activities reported in 2023. This calculation shall also take into account verified emissions from aviation activities reported in respect of flights that are only covered by the EU ETS from 1 January 2023....

Det har tidligere vært et stort overskudd av kvoter i EUs kvotesystem, noe som har bygget seg opp over tid. Kvotepriene har derfor i samme periode vært tilsvarende lave, mens målsatt utslippsreduksjoner har blitt oppnådd. Kommissjonen har derfor de senere årene gjort flere grep for å demme opp for en lav kvotepris, herunder vedtatt at taket på tillatte utslipp skulle reduseres med en høyere årlig sats (2,2 prosent), samt innført en såkalt markedsstabiliseringsreserve. Etter at EU innførte disse endringene, har kvoteprisen gradvis økt og var i august 2021 på over 55 euro per tonn CO₂.

Norsk luftfart har ved en rekke anledninger vært tydelige på at vi ønsker at Norge viderefører arbeidet for en styrking av de internasjonale virkemidlene på europeisk og globalt nivå,

herunder EU ETS og CORSIA. Vi viser her senest til det som norsk luftfart forplikter seg til gjennom program for produksjon og innfasing av bærekraftig drivstoff der det tydelig fremkommer at norsk luftfart vil være en pådriver for styrkede internasjonale virkemidler (EU og ICAO). Sånn sett er vi også her i utgangspunktet positive til de innstramningene som nå foreslås mht. endring av tildeling av gratiskvoter, herunder at disse fjernes fullt ut fra 2027 selv om vi ideelt sett hadde sett at fristen for utfasing av gratiskvoter utsettes til 2027-2030. Dette da denne perioden samsvarer bedre med tilgjengelighet av alternativer for storskala utslippskutt, som bærekraftig flydrivstoff.

Vi ønsker å understreke at vår positive holdning krever at Norge lojalt tilpasser seg EUs øvrige klimavirkemidler innenfor luftfarten, og harmoniserer nivået på en eventuell CO₂-avgift i tillegg til EU ETS. Likeså må den miljømotiverte flypassasjeravgiften fjernes helt, og samlet avgiftsnivå på norsk luftfart må tilpasses nivået i Europa for øvrig. Dette er helt avgjørende for at norsk luftfart kan opprettholde noenlunde likeverdige konkurransevilkår, og at bransjen samtidig oppnår tilstrekkelig finansierings-/investeringskapasitet til en helt nødvendig omstilling til nye lav- og nullutslippsteknologier i luftfarten.

Uansett vil det bli svært krevende for bransjen å innrette seg etter et meget ambisiøst og innskjerpet EU ETS. Kvotepreisen vil høyst sannsynlig øke betydelig, spesielt i siste del av 2020-tallet. Etter NHO Luftfarts mening er det derfor, som nevnt ovenfor, nødvendig å utfylle klimapolitikken med økonomiske stimuleringsordninger som ytterligere fremmer omstillingen, eksempelvis som foreslått av bransjen med et CO₂-fond som kan lette omstillingen til kommersialisering av nye lav- og nullutslippsteknologier.

4. Energiskattedirektivet

I Norge har vi, som kjent, allerede i dag en CO₂-avgift som eneste land i Europa. Denne avgiften belastes kun innenriksflyginger. Satsen på CO₂-avgiften utgjør per i dag 592 kroner pr. tonn CO₂. Regjeringen har varslet at denne CO₂-avgiften skal økes gradvis opp til 2000 kroner pr. tonn i 2030, men hensyntatt også karbonkostnaden for kvoter. Prinsipalt har vi argumentert for at denne avgiften bør fjernes i sin helhet på luftfartsområdet som et resultat av at luftfarten er innlemmet i EUs kvotesystem. Denne type nasjonale særavgifter gir liten klimaeffekt og kan i teorien også påvirke kvotesystemets effektivitet. Videre svekker denne særavgiften de norske flyselskaperenes konkurransekraft internasjonalt. Subsidiært har vi argumentert for, dersom avgiften opprettholdes, at hele eller deler av avgiftsprovenyet bør gå inn i en fonds-løsning (CO₂-fond) etter modell fra NOx-fondet. Midlene fra fondet kan både brukes til å framskynde produksjon og bruk av avansert biodrivstoff og utvikling av klimavennlige teknologier. Også her viser vi til program for økt produksjon og innfasing av bærekraftig drivstoff med en anbefaling om en slik fondsløsning dersom den nasjonale CO₂-avgiften opprettholdes.

I forbindelse med Kommisjonens forslag til endringer i energiskattedirektivet, foreslås det å fjerne unntaket for karbonbeskatning for flydrivstoff benyttet på flyginger intra-EU. Dette skal tidligst skje fra 2023 og med en gradvis økning i beskatningsnivået. Dagens unntak skal opprettholdes for flytrafikk til og fra EU og for fraktflyginger. Ut fra det vi forstår vil direktivet i utgangspunktet ikke falle inn under EØS-avtalens virkeområde slik at norske myndigheter ikke er forpliktet til å implementere direktivet i norsk rett. Dette forhindrer imidlertid ikke Norge fra å innføre denne type bestemmelser nasjonalt.

Kommisjonen foreslår, ut fra det vi kan se i forordningsutkastet, et minimum avgiftsnivå på 10,75 Euro pr. Gigajoule (i 2033) etter endt opptrapping fra 2023. Hvis dette omregnes til norske kroner pr. liter vil det, og igjen med forbehold om at vi har forstått forslaget rett,

utgjøre om lag 4,50 NOK pr. liter konvensjonelt jetfuel i 2033. Prisene skal, i henhold til forslag til ny Artikkel 7 økes over en ti-års periode:

"Without prejudice to Article 5(2), when a transitional period is applicable as provided for in Table A of Annex I, the increase in the minimum levels of taxation shall be fixed at one tenth per year until 1 January 2033. For low-carbon fuels, the minimum level of taxation set for the first year of the transitional period shall apply until 1 January 2033."

Vi anser at Kommisjonens forslag om å etablere en felles-europeisk CO₂-avgift på flyginger intra-EU kan være et positivt klimatiltak som sikrer harmonisering og like konkurransevilkår mellom flyselskapene som flyr innad i Europa. Vi støtter således et forslag om en lik CO₂-avgift innenfor hele EU/EØS. Dette vil øke karbonprisen, men være likt for alle aktørene og vil heller ikke, slik som særnorske avgiftsløsninger, påvirke kvotesystemets effektivitet. Det er derfor en helt nødvendig forutsetning for tilslutning til forslaget at Norge avviker en egen nasjonal CO₂-avgift for innenriks luftfart.

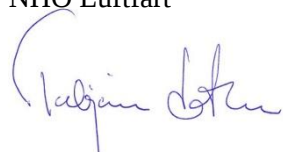
5. Avslutningsvis

Med FN's nylig fremlagte klimarapport (IPCC) som bakteppe, er det liten tvil om at drastiske grep må gjøres de neste årene for at målet om å begrense den globale oppvarming til 1,5 C skal kunne nås. Dette gjelder også på luftfartsområdet. Gjennom "Fit for 55" tydeliggjør Kommisjonen at EU fortsatt vil ta en ledende posisjon i hvordan Europa skal oppfylle sine forpliktelser etter Parisavtalen mer generelt, inkludert på luftfartsområdet. Dette må bli styrende for norsk klimapolitikk.

Norsk luftfart har, som nevnt innledningsvis, satt seg et ambisiøst mål om å bli karbonnøytral innen 2050. Målet innebærer at det på flygninger i og fra Norge i 2050 ikke skal brukes fossilt drivstoff. En samlet norsk luftfartsbransje har derfor i «Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart, Rapport 4»³, presentert et veikart for hvordan dette kan oppnås. Etter vår vurdering vil flere av de forslagene som nå er presentert gjennom "Fit for 55" kunne bli avgjørende for at denne målsetningen kan oppnås. I tillegg vil det etter vår vurdering bli behov for forskjellige typer av ytterligere økonomiske insentiv- og risikoavlastende virkemidler, både nasjonalt og på europeisk nivå, for å lykkes med en slik omstilling.

Vi ber om at våre innspill tas med i den videre prosessen.

Med hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

Kopi: Avinor
Miljødirektoratet

³ https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/rapporter/avinor_baerekraftsrapport_2020.pdf