

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep  
0030 Oslo

Vår dato 13.02.2007  
Deres dato 28.11.06  
Vår referanse sa  
Deres referanse 200501786

## Høring til NOU 2006:18 "Et klimavennlig Norge"

NHO Luftfart viser til ovennevnte høringsbrev og meldingen som vi har lest med stor interesse. Luftfarten blir ofte i den offentlige debatten brukt som illustrasjonen på en miljøversting. Det var derfor med interesse og lettelse vi registrerte at meldingen har et langt mer nyansert syn enn det mediaskapte bildet som ellers dominerer.

### Luffarten gjør opp for seg

NHO Luftfart er bevisst sitt ansvar som forurensere av miljøet. Vi har derfor akseptert Kyoto-protokollens Polluter Pay Principle. Bransjen har for eksempel i en årrekke bedt om at dagens CO<sub>2</sub>-avgift blir konvertert over til kvotehandel. Etter det som er vedtatt, vil EU innføre kvotehandel for luftfarten fra 2011, og vi forutsetter at Norge kan slutte seg til dette fra samme tidspunkt.

Norske flyselskap har siden 1999 betalt CO<sub>2</sub>-avgift på innlandsflyginger. Det opprinnelige vedtaket omfattet avgift også på utenlandsflyginger, men dette ble opphevet våren 1999 med tilbakevirkende kraft. Årsaken var at avgiften var i strid med de internasjonale avtalene Norge har inngått. Norge har følgelig, som eneste land i Europa, hatt CO<sub>2</sub>-avgift siden 1999 og fram til d.d. på flydrivstoff. De første årene betalte vi redusert sats, men fra 2006 ble denne økt til full sats. I det mediaskapte bildet, og i flere av miljøorganisasjonenes beskrivelser av luftfart, får en inntrykk av luftfarten ikke betaler miljøavgift. Vi synes det er beklagelig at dette bildet har festet seg. Et annet bilde som har festet seg, er at utslippet av klimagasser fra luftfart er langt større enn det, som det egentlig er. I følge Statens Forurensingstilsyn står luftfarten for 1,7 % av det totale utslippet i Norge i dag.

I tillegg til CO<sub>2</sub>-avgiften har også andre avgifter innenfor luftfart hatt miljøinnretting bl.a. seteavgiften/ passasjeravgiften som ble begrunnet som en miljøbeskatning for å dreie folks reisemønster over fra fly til tog. Denne ble fra våren 2002 konvertert over til moms med lav sats. Fra 2007 betaler luftfarten NO<sub>x</sub>-avgift. Luftfarten står fra 2007 også ansvarlig for å kreve inn miljøgebyr for reisende fra Svalbard. Dette gebyret er innført som en turistbeskatning.

En annen måte å vurdere miljøansvar på, er å se på det faktum at luftfarten som eneste transportform fullfinansierer infrastrukturen. Dette kan sees som en form samfunnsansvar der bransjen betaler for de kostnadene virksomheten påfører samfunnet. I dag betaler bransjen drift og investeringer av 46 statlige lufthavner og Avinor, samt hovedtyngden av driften av Luftfartstilsynet. Avgiftene til Avinor utgjør 3,3 milliarder kroner per år (2005-

tall). Avinor vurderer nå å innføre differensiering av disse avgiftene basert på miljøincitament. Totalt sett betaler luftfarten store beløp inn til staten og gjør derfor opp for seg, slik vi vurderer det

### **Luftfarten støtter opp om tiltak som fremmer en bærekraftig utvikling**

NHO Luftfart prioriterer arbeid som bidrar til en bærekraftig utvikling. Norge produserer ikke fly og helikoptre, men stiller klare miljøkrav ved kjøp og leasing. Som et relativt lite land, kan vi ikke være styrende i utviklingen av ny flyteknologi, men vi kan bidra aktivt til nytenkning gjennom å være bevisste kjøpere og pådrivere.

Bransjen er seg bevisst at alle må bidra så godt en kan. Norsk luftfart har derfor en moderne og oppdatert fly- og helikopterflåte. Bransjen har bl.a. investert i ekstra miljøvennlige motorer, innført støydempende tiltak, har innført såkalt ”grønne innflyginger”, bedriver ”smart flyging”, driver kildesortering, osv. Som regel vil det som er økonomisk gunstige tiltak, samtidig være miljøvennlige tiltak, for eksempel ”smart flyging” som reduserer drivstofforbruket og dermed også utslippet. Likedan er flyginger med høy kabinfaktor en bedre miljøutnytting enn halvfulle fly. Selskapene er seg langt mer bevisste dette i dag enn for relativt få år tilbake. Trafikkøkningen de siste årene er derfor fordelt på langt færre flybevegelser enn for eksempel i 1999 som var et toppår trafikkmessig. Bak dette resultatet ligger en mer systematisk og gjennomtenkt utnyttelse av kapasitet og rutenett.

Fra årsskiftet 2006/2007 vil NHO Luftfart samarbeide med Avinor om prosjektet ”Strategi for bærekraftig utvikling av luftfarten”. Bellona og Norges Naturvernforbund vil sitte i referansegruppen for prosjektet. Gjennom dette prosjektet vil i sette søkelyset på små og større miljøtiltak som samlet kan gi et godt bidrag til den bærekraftige utviklingen. Et annet miljøtiltak er at NHO Luftfarts medlemmer vil gå inn i det avtalebaserte miljøfondet som er vedtatt opprettet som et alternativ til en fiskal innbetaling av NOx-avgift.

### **Luftfarten har miljøvennlige trekk som ofte glemmes**

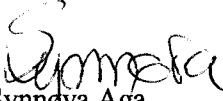
I det totale miljøbildet av luftfarten, er det viktig å trekke fram de sidene som er positive og ikke bare fokusere på det negative. Luftfart har en svært høy sikkerhetskultur, og dermed også en svært lav ulykkesfrekvens. Videre er luftfart lite arealkrevende. Et tredje positivt særtrekk er at støyen fra fly er blitt sterkt redusert og i tillegg stort sett konsentrert til start og landing. Det er følgelig lokal støy som konsentreres til begrensede områder og som derfor plager en relativt liten andel av befolkningen, som kjennetegner luftfart. Et fjerde forhold er at luftfart er en driftssikker transportform som har stor regularitet selv under ganske ruskete værforhold.

### **Luftfart er nødvendig i et moderne samfunn**

Norge er et land der luftfart har sine klare fortrinn. Med Norges beliggenhet, topografi, klima og store avstander, er luftfart den viktigste kollektive transportformen i store deler av landet. Luftfart er også en forutsetning for at de politiske målsettingene for landets bosettings og næringsstruktur kan opprettholdes. For et land som baserer seg på eksportindustri og samtidig er plassert i et hjørne i utkanten av Europa, er luftfart nødvendig for å oppveie avstandsurempene til markedene. Helsevesenet i store deler av landet baserer seg på at pasientene tar seg fram med fly og helikopter. I dagens samfunn er luftfarten den eneste kollektive transportformen som kan tilby et landsdekkende lufthavn- og rutenett. Luftfart er

blitt en nødvendig transportform i et moderne industrisamfunn. I en vurdering av luftfartens fremtid, må derfor nyttrafikken ikke bli overskygget av kritikken mot for lave priser og vekst i fritidstrafikken.

Med hilsen  
NHO LUFTFART

  
Synnøve Aga  
Bedriftsrådgiver

