



22. desember 2010

Deres ref.: 201004796

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep.  
0030 OSLO

## **HØRINGSUTTALELSE TIL FORSLAG TIL GJENNOMFØRING AV EU-DIREKTIV OM INKLUDERING AV LUFTFART I KVOTESYSTEMET**

Vi viser til brev datert 8. november 2010 og avgir herved vår høringsuttalelse.

Norges Naturvernforbund hilser kvotesystemet for luftfarten velkommen, men vil peke på at effekten av systemet – slik det er foreslått – ikke står i forhold til behovet for utslippskutt. Rike lands utslipp må kuttes med 25–40 prosent innen 2020, sett i forhold til 1990-nivå, for at global temperaturstigning skal begrenses til i overkant av 2 °C. Kvotesystemet gir rom for at luftfartssektorens gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2013–2020 kan bli på 95 prosent av sektorens gjennomsnittlige årlige utslipp i perioden 2004–2006. Dette vil etter alt å dømme bety en betydelig utslippsvekst fra 1990 til 2020, og ikke en markant reduksjon, som er nødvendig. Naturvernforbundet ber derfor om at kvotesystemet blir langt strammere enn foreslått.

Ifølge forslaget vil 85 prosent av kvotene som gjøres tilgjengelig, deles ut gratis. Vi mener at dette er mye – og tvilsomt sett opp mot prinsippet om at forurenseren skal betale.

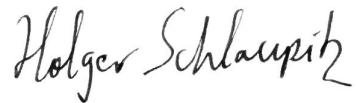
Kvotesystemet vil etter alt å dømme ikke bli stramt nok til å realisere nødvendige utslippsreduksjoner. Klimakur-utredningen peker på en mengde tiltak som er nødvendige for å kutte Norges klimagassutslipp, der mange av dem har en tiltakskostnad langt over antatt framtidig kvotepris. Dette er et tegn på at prisen på utslipp i luftfarten må økes vesentlig over antatt framtidig kvotepris. Naturvernforbundet mener derfor at miljøavgifter bør brukes for å tette dette gapet og brukes som supplement til kvotesystemet.

Naturvernforbundet mener at slike miljøavgifter må brukes for både innenriks og utenriks flytrafikk. For innenrikstrafikken bør dagens CO<sub>2</sub>-avgift videreføres. For utenrikstrafikken bør det innføres et system med utslippsdifferensiert CO<sub>2</sub>-avgift (per sete eller per fly). Alternativt kan sistnevnte ordning innføres for både innenriks- og utenrikstrafikken. Vi minner om at flere land, bl.a. Storbritannia og Tyskland, har innført eller vedtatt innført nye avgifter på flytrafikk.

For å understreke behovet for tiltak mot luftfarten ønsker vi å vise til vedlagte brev til Nærings- og handelsdepartementet om Avinor, der Norges Naturvernforbund peker på noen eksempler på klimaeffekter av nye flyruter. SAS' nye daglige rute tur-retur mellom Oslo og New York, som skal starte opp i mars 2011, vil få en klimapåvirkning som tilsvarer om lag 50 000 privatbiler. Klimaeffekten av bare denne ene avgangen hver retning overgår utslippsreduksjonene fra utbygging av dobbeltspor i intercity-trianglet og kraftig kollektivsatsing i de seks største byene i Norge – til sammen. Tilsvarende vil to planlagte ruter i regi av Norwegian, fra Oslo til hhv. New York og Bangkok, i sum gi en klimapåvirkning på om lag 100 000 privatbiler, dersom begge skal flys daglig. Dette vil i så fall overgå hele den identifiserte effekten av flere elbiler i Norge innen 2020, slik som beskrevet i Klimakur.

Dette illustrerer behov for sterke virkemidler, utover det som kan forventes av kvotesystemet, for å redusere luftfartens bidrag til klimaendringer. Vi vil peke på at en betydelige del av veksten i luftfarten skjer i ferie- og fritidsmarkedet, som er relativt prisfølsomt. Avgifter bør derfor være styringseffektive virkemidler som supplement til kvotesystemet.

Med vennlig hilsen  
Norges Naturvernforbund



Holger Schlaupitz  
fagleder

Vedlegg: *Innspill til ny eierskapsmelding: Avinor*, brev fra Norges Naturvernforbund til Nærings- og handelsdepartementet, datert 19. november 2010