



19. november 2010

Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 8014 Dep.
0030 OSLO

INNSPILL TIL NY EIERSKAPSMELDING: AVINOR

Vi viser til invitasjon på NHDs nettsider til å komme med innspill til ny eierskapsmelding. Norges Naturvernforbund vil med dette brevet gi sine innspill som gjelder Avinor.

Norges Naturvernforbund er opptatt av Avinors formål og finansieringsstruktur. Selskapet får mesteparten av sine inntekter fra landingsavgifter, taxfree-salg og bilparkering, som ikke går via statsbudsjettet, men øremerkes Avinors virksomhet. Dette er en ordning som fraviker fra normal praksis i annen statlig virksomhet, der både inntekter og utgifter kanaliseres gjennom statsbudsjettet. Eksempelvis er vegtransporten ilagt mange avgifter, som inntektsføres på statsbudsjettet, mens bevilgningene utgiftsføres på Samferdselsdepartementets budsjett. En slik ordning bidrar til tydeligere kobling mellom nasjonale mål og virksomhetenes arbeid. Det gir også betydelig større mulighet for demokratisk kontroll og utvikling av virksomheten.

Problemet med dagens finansieringsordning for flyplassene er at Avinor stimuleres til å fremme økt trafikk som gir økte inntekter. Krysssubsidiering av flyplassene gjør at inntekter fra de store flyplassene brukes til å drifte de små. Med et politisk ønske om å opprettholde flyplasstrukturen skapes det også et indirekte "behov" for trafikkvekst på de store flyplassene, for å kunne finansiere investeringer i distriktsflyplassene.

Flytrafikkens bidrag til klimagassutslipp er i mange sammenhenger både undervurdert og underkommunisert. Spesielt gjelder dette utenrikstrafikken, som fortsatt er fritatt for drivstoffavgifter og krav om utslippsreduksjoner. Vi ønsker å nevne to eksempler:

- SAS skal i mars 2011 starte én daglig avgang tur-retur mellom Oslo og New York. Denne ruta vil gi en klimapåvirkning som tilsvarer 54 000 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 tilsvarende 101 000 privatbiler, dersom begge skal flys daglig. Det vil i så fall overgå hele den identifiserte effekten av elektrifisering av privatbilparken i Norge innen 2020, slik den er beskrevet i Klimakur.¹

Viktige klimatiltak i andre deler av samferdselssektoren, som utredes grundig gjennom bl.a. myndighetenes Klimakur-utredning, vil som følge av flere flyavganger nulls ut – og vel så det – uten krav om miljøkonsekvensutredninger fra tiltakshaver eller miljøvurderinger fra myndighetenes side.

Norges Naturvernforbund mener det er avgjørende at Avinors formål endres. Selskapets er i dag en betydelig pådriver for økt flytrafikk. Til sammenlikning arbeider Statens vegvesen i mange tilfeller for å begrense privatbilbruken, både gjennom informasjonsarbeid, tilrettelegging for alternative reisemåter og arealplanarbeid (og i enkelte tilfeller også innsigelser mot planer som skaper trafikk). Avinor bør bli luftfartens vinmonopol, dvs. et selskap som legger til rette for tjenester som det er politisk enighet om at er nødvendige, men som ikke må overkonsumeres.

Et bidrag til dette vil være å endre Avinors finansieringsmodell, bort fra øremerking av avgifter og heller bevilgninger over statsbudsjettet, med tilsvarende inntektsføring av luftfartsavgiftene på statsbudsjettet. Vi mener at det vil gi ryddigere forhold, med tydeligere kobling mellom nasjonale mål og virksomhetens arbeid. Norges Naturvernforbund vil sterkt oppfordre NHD til å føre en eierskapspolitikk som – sammen med andre virkemidler – hindrer at flytrafikken vil undergrave intensjonene i klimapolitikken og øvrige grep som gjøres for å redusere klodens klimagassutslipp.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund



Lars Haltbrekken
leder

Kopi: Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet, Finansdepartementet

ⁱ Regnestykket tar utgangspunkt i SAS' utslippskalkulator for flyreiser Oslo–New York, forutsatt flytype A330-300 med 264 sitteplasser og et belegg på 80,8 prosent og én daglig avgang hver retning hele året. CO₂-utslippet kommer på 71 000 tonn per år. Når vi korrigerer for ytterligere klimaeffekter fra utslipp i høyere luftlag sett i et 100-års perspektiv (dvs. faktor 1,8, som også inkluderer effekter av cirrus-skyer, som er veldig usikkert), blir tallet 127 000 tonn, som tilsvarer 54 000 personbiler, når vi bruker gjennom-snittlig utslipp per bil som oppgitt i Klimakur, multiplisert med gjennomsnittlige kjørelengder som oppgitt av SSB.

Tilsvarende kan vi gjøre regnestykker for Norwegian, som planlegger flere nye ruter. Både New York og Bangkok er nevnt konkret. Dersom det på disse to rutene vil bli daglige avganger hver retning i tillegg til eksisterende tilbud, med Boeing 787-8 "Dreamliner", som Norwegian mener er "... tilpasset fremtidens krav til passasjerkomfort og miljø", vil den årlige klimaeffekten øke med 237 000 tonn, noe som tilsvarer 101 000 privatbiler. Regnestykket baseres på samme kilder som over, foruten tall i pressemelding fra Norwegian om at Boeing 787-8 vil bruke 21 tonn mindre drivstoff Oslo–Bangkok–Oslo enn A330.

Til sammenlikning: Ifølge Klimakurs hovedrapport vil kraftig kollektivsatsing i de seks største byene (uten begrensninger i tilskudd) gi en reduksjon på 65 000 tonn CO₂-ekvivalenter, mens satsing på intercity-tog (uten ekstra virkemidler) vil gi 43 000 tonn. Elektrifisering av personbiler vil innen 2020 kunne gi en reduksjon på 203 000 tonn.

Kilder:

SAS' utslippskalkulator:

<http://www.sasems.port.se/Emissioncalc.cfm?sid=advanced&utbryt=0&res=Result&lang=2>

Utslipp i høyere luftlag (TØI-rapport, s. 47): <http://toi-prod.coretek.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2007/921-2007/921-hele%20rapporten%20internett.pdf>

Utslipp per personbil (Klimakurs sektoranalyse for transport, s. 122):

http://www.klimakur2020.no/PageFiles/1137/Sektoranalyse_for_transport_bakgrunnsdokumentasjon.pdf

Kjøredistanser for privatbil (SSB): <http://www.ssb.no/klreg/tab-2010-05-11-04.html>

Pressemelding fra Norwegian:

http://www.mynewsdesk.com/files/ee0f6538e0cbfa0c1c263411f5f7e46c/resources/ResourceAttachedDocument/dreamliner_fact_sheet.pdf

Klimakurs hovedrapport: <http://www.klif.no/publikasjoner/2590/ta2590.pdf>