

Oslo, 5. mai 2020

Til
Statsministerens kontor
Finansminister Jan Tore Sanner
Samferdselsminister Knut Arild Hareide
Næringsminister Iselin Nybø
Klima- og miljøminister Sveinung Rotevatn

KRISETILTAK FOR LUFTFARTEN

Koronaviruset gjør at reiseaktiviteten er på et minimum, og dette får store konsekvenser for transportbransjen. Mange selskap opplever stort inntektsbortfall. Som avbøtende tiltak har luftfarten fått avgiftsfritak, redusert merverdiavgift og muligheter for lån fra staten. Samferdselsminister Knut Arild Hareide sa nylig at det kan bli aktuelt med nye tiltak.

Det er forståelig at norske myndigheter vil sikre et anstendig flytilbud mellom landsdelene. I kriseperioden nå gjøres dette gjennom direkte tilskudd til SAS, Norwegian og Widerøe for at disse flyr et visst antall avganger, som et tillegg til avtalen mellom staten og Widerøe om flygninger på svakt trafikkerte strekninger. Slike direkte tilskudd er mulige for å sikre et godt servicetilbud i hele landet, både nå og i framtida. Tilgangen til lån og andre tiltak gjør det også lettere for bransjen å overleve, i påvente av at situasjonen normaliserer seg.

Eventuelle nye tiltak som innebærer direkte pengestøtte til flyselskap uten at det knyttes direkte til en forpliktelse om å opprettholde et tjenestetilbud, vil raskt bli langt mer problematisk. Luftfarten har fram til nylig opplevd en kraftig trafikkvekst, særlig innen ferie- og fritidsreiser utenlands. Flere selskap har gjennom satsinger her tatt en stor finansiell risiko. Her snakker vi ikke om flyruter med distriktspolitisk begrunnelse, men om tilbud som skapes i et kommersielt marked og med høye klimagassutslipp. Utenrikstrafikkens klimagassutslipp på rutene fra Norge var i 2018 på det dobbelte av nivået i 2000.¹ Nye fly og teknologiske forbedring har på langt nær vært tilstrekkelig til å oppveie for økte utslipp som oppstår som følge av trafikkveksten.

Den sterke trafikkveksten har vært mulig blant annet som følge av flere gunstige ordninger:

- Det er ingen CO₂-avgift på flydrivstoff på flygninger ut av Norge.
- Der er ingen merverdiavgift på flybilletter på grensekryssende reiser.
- Utenrikstrafikken nyter godt av en taxfree-ordning som gir flypassasjerene og luftfarten økonomiske fordeler, mens staten mister avgiftsinntekter.
- Flypassasjeravgiften er den samme på korte reiser i Norge som på lange reiser innen Europa med høyere klimagassutslipp.
- Avinor har en økonomisk bonusordning som premierer flyselskap med trafikkvekst.
- Avinor gir oppstartsstøtte til markedsføring av nye flyruter.
- Flyruter ut av EU/EØS er fritatt fra EUs klimakvotesystem.

¹ Statistisk sentralbyrå, Statistikkbanken, 11561: *Energibalanse. Tilgang og forbruk, etter energiprodukt*: <https://bit.ly/3ffEWS1>

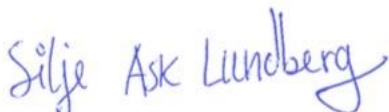
Naturvernforbundet mener at regjeringen og Stortinget må se krisetiltak for luftfarten i lys av dette. Allerede innførte tiltak, og eventuelle nye, må gis på en betingelse om at luftfarten i framtida betaler langt mer for sine klimagassutslipp.

Det er også viktig at regjeringen og Stortinget stiller klare krav om utslippsreduksjoner. Koronaviruset vil kunne skape større endring i reisemønstre, særlig innen forretningstrafikken, der digitale møter og seminarer vil kunne erstatte et betydelig omfang reiser og spare virksomheter for tid og penger, også på lang sikt, til beste for miljøet. Når flybransjen skal se framover, er det viktig at ambisiøse klimakrav setter rammer for trafikkomfang og utslippsintensitet. Det gir flybransjen signaler om hvordan den må tilpasse seg, noe som er viktig for å hindre feilinvesteringer.

Luftfarten har i dag ingen målsatte krav på seg fra myndighetene om reduksjon i klimagassutslipp. Naturvernforbundet ber regjeringen og Stortinget slå tydelig fast at luftfarten må gjennomføre utslippskutt i egen sektor som er på minst samme nivå som for ikke-kvotepliktig sektor. Det må bety minst 50 prosents reduksjon i klimagassutslipp i 2030 (noe som er ambisjonsnivået i Klimakur 2030 i ikke-kvotepliktig sektor, et ambisjonsnivå som Naturvernforbundet anbefaler at økes til 55 prosent, basert på hva som er nødvendig for å innfri Parisavtalen). Myndighetenes virkemidler i form av blant annet CO₂-avgifter og passasjeravgifter i luftfarten må tilpasses for å bidra til å innfri et slikt mål, og det må tydelig signaliseres nå.

Det er verd å minne om at Air France har fått betydelige miljøkrav fra myndighetene som betingelse for koronakrisetiltak. Selskapet må kutte sine klimagassutslipp med 50 prosent i 2030, og det må slutte å konkurrere med tog på kortere flystrekninger.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



leder

Kopi: Partigruppene på Stortinget