

Oslo, 26. juni 2020

Stortingets finanskomité  
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortingets energi- og miljøkomité

## **NYE KRISETILTAK FOR LUFTFARTEN?**

Vi registrerer et engasjement på Stortinget for å videreføre gunstige avgiftsvilkår for luftfarten. Det er ikke vanskelig å forstå at det er ønskelig å sikre et anstendig reisetilbud mellom landsdelene i Norge og særlig i regioner med få gode alternativer. Naturvernforbundet vil imidlertid understreke at det er viktig at eventuelle virkemidler som brukes til dette, bygger opp om behovet for grønn omstilling i alle sektorer, også i flytrafikken.

Luftfarten har som følge av mindre reiseomfang på grunn av koronaepidemien fått tilgang til kapital med statsgarantier, den har fått flere avgiftsfritak, Avinor har fått ekstra tilskudd, og staten betaler betydelige beløp til SAS, Norwegian og Widerøe for at disse skal opprettholde flyavganger i en periode med lavere etterspørsel.

Vi kan imidlertid ikke se at det stilles noen miljøkrav til luftfarten, tross betydelig statlig hjelp til bransjen.

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. Da snakker vi ikke om flyruter med distriktspolitisk begrunnelse, men om tilbud som skapes i et kommersielt marked og med høye klimagassutslipp. Utenlandstrafikkens klimagassutslipp på rutene fra Norge var i 2018 på det dobbelte av nivået i 2000.<sup>1</sup> Nye fly og teknologiske forbedring har på langt nær vært tilstrekkelig til å oppveie for økte utslipp som oppstår som følge av trafikkveksten. Vårt gjenværende karbonbudsjett krever kraftige og raske utslippskutt.

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

- Det er ingen CO<sub>2</sub>-avgift på flydrivstoff på flygninger ut av Norge.
- Der er ingen merverdiavgift på flybilletter på grensekryssende reiser.
- Utenlandstrafikken 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 økonomisk støtte til oppstart og markedsføring av nye flyruter.
- Flyruter ut av EU/EØS er fritatt fra EUs klimakvotesystem.

Naturvernforbundet mener at myndighetene må se krisetiltak for luftfarten i lys av dette. Alle krisetiltak må gis på en betingelse om at luftfarten i framtida betaler langt mer for sine klimagassutslipp. Det må dere som politikere si klart ifra om.

---

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

Koronaepidemien 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 myndighetene stiller ambisiøse klimakrav som setter rammer for trafikkomfang og utslippsintensitet. Det gir flybransjen signaler om hvordan den må tilpasse seg, noe som er viktig for å hindre feilinvesteringer og unødvendig usikkerhet for de ansatte i bransjen.

Flere europeiske land stiller nå miljøkrav til luftfartsbransjen, som betingelse for krisehjelp.

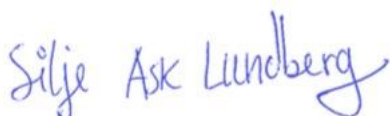
Luftfarten har fra før av ingen målsatte krav på seg fra myndighetene om reduksjon i klimagassutslipp. Naturvernforbundet ber myndighetene slå tydelig fast at luftfarten må gjennomføre utslippskutt i egen sektor, i både innenlands- og utenlandstrafikken, som er på minst samme nivå som for ikke-kvotepliktig 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 CO<sub>2</sub>-avgifter og passasjeravgifter i luftfarten må tilpasses for å bidra til å innfri et slikt mål, og det må tydelig signaliseres nå. Slike viktige virkemidler må videreutvikles, ikke fjernes.**

Det betyr at fritaket for flypassasjeravgiften må opphøre snarest. En større grad av differensiering av flypassasjeravgiften vil være riktig fra et miljøperspektiv, der det vil være nødvendig å øke satsen på utenlandsflygningene, jamfør oversikten over gunstige ordninger på forrige side.

Naturvernforbundet mener at det mest treffsikre virkemidlet for å sikre et anstendig flytilbud i Norge er å fortsette med direkte tilskudd til samfunnsnyttige ruter der bransjen ikke kan oppnå lønnsomhet. Dagens midlertidige tilskudd kan videreføres så lenge det er behov, og dette må kombineres med tydelige miljøkrav til bransjen samt kraftige miljøvirkemidler, inkludert CO<sub>2</sub>-avgiften og passasjeravgiften. Dette vil være mye bedre enn om myndighetene gir generelle tilskudd eller generelle avgiftsfritak for all flytrafikk, inkludert ruter som primært retter seg mot ferie- og fritidstrafikken til utlandet.

Flytrafikken er nå i ferd med å ta seg opp igjen. Til tross for den vanskelige situasjonen fortsetter deler av bransjen med å ta en kalkulert risiko, noe Norwegian-sjef Jacob Schram klart uttrykte i et intervju med Dagens Næringsliv relatert til at selskapet starter opp nye ruter blant annet til utlandet 1. juli.<sup>2</sup> Bør myndighetene støtte opp om dette?

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



leder

Kopi: Finansdepartementet, Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet

---

<sup>2</sup> Norwegian-sjefen om gjenåpningen av ruter: – Den risikoen må vi ta, artikkel i Dagens Næringsliv 17. juni 2020: <https://www.dn.no/luftfart/jacob-schram/norwegian/luftfart/norwegian-sjefen-om-gjenapningen-av-ruter-den-risikoen-ma-vi-ta/2-1-827326>