

Oslo, 26. august 2020

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

KRISETILTAK OVERFOR LUFTFARTEN MÅ SES I ET MILJØPERSPEKTIV

Innledning og hovedbudskap

NRK melder om at luftfartsbransjen skal treffe statsråder og statssekretærer for et møte om krisetiltak for luftfarten i et møte 11. september.

Miljøhensyn tilsier at luftfarten må begrense sine utslipp kraftig, og på kort sikt er kampen for å hindre smittespredning neppe forenelig med virkemidler som gir økt reiseaktivitet. Dersom det er aktuelt med ytterligere støttetiltak overfor luftfarten, må dette gjøres på en måte som ikke stimulerer flytrafikken på verken kort eller lang sikt. Bortfall av passasjer- eller trafikkavhengige avgifter blir derfor feil. Derimot mener vi det er fullt ut akseptabelt at staten yter ekstra støtte for å sikre et anstendig reisetilbud internt i Norge gjennom økt statlige kjøp av flyruter der dette er nødvendig. Eventuell ytterligere tilgang til kapital til bransjen må ses i lys av den risikoen mange selskap har tatt med satsinger på ferie- og fritidsreiser utenriks. Vi finner det ikke riktig at det offentlig skal stille midler til disposisjon for å kompensere for denne typen risiko i et kommersielt marked. Videre ber vi myndighetene stille strenge miljøkrav som en forutsetning for alle støtteordninger. Luftfartsbransjen må, som et minimum, forplikte seg til å kutte sine klimagassutslipp både innenriks og utenriks med 50–55 prosent innen 2030, altså på samme nivå som regjeringen vil kutte norske ikke-kvotepliktige utslipp. Det betyr at myndighetene nå må være tydelige på at flytrafikken ikke kan vokse tilbake til det nivået den hadde før pandemien inntraff.

Nærmere drøfting

Luftfarten har fram til nylig opplevd en kraftig trafikkvekst, særlig innen ferie- og fritidsreiser utenriks. 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 2019 dobbelt så høye enn de var tidlig på 2000-tallet.¹ Nye fly og teknologiske forbedring har på langt nær vært tilstrekkelig til å oppveie for økte utslipp som oppstår som følge av trafikkveksten.

Med Parisavtalen og målet om maksimalt 1,5 graders temperaturstigning trengs det store og raske utslippskutt. Dette må også gjelde for luftfarten. Kutt i klimagassutslipp er ikke noe som kan skyves på og tas en gang i framtida. Støyplagene fra luftfarten er også et betydelig problem. Omstillingsarbeidet må starte nå.

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

Den sterke veksten i flytrafikken fra tidlig på 2000-tallet og fram til 2019 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.

Vi ser klare tendenser til at manglende prising av miljøskader fra luftfarten har bidratt til kunstig lave billettpriser og dermed et overkonsum. I påvente av virkningsfulle CO₂-avgifter på tvers av landegrensene bør flypassasjeravgiften forsterkes samt differensieres ytterligere, som kompensasjon for manglende CO₂-avgift, merverdiavgift og kvoteplikt.

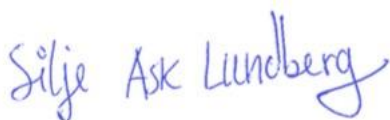
Flypassasjeravgiften er viktig for miljøet og slett ikke særnorsk, slik enkelte vil ha det til. Mange land har nå innført dette, for å kompensere for manglende internasjonale ordninger som begrenser utslipp fra luftfarten – som et første skritt i retning av at forurenser skal betale også i denne sektoren.

Eventuell videreføring av eller innføring av nye støtteordninger må ses i lys av rammebetingelsene som har bidratt til kraftig trafikk- og utslippsvekst. Avgiftsbortfall stimulerer til trafikkvekst og er ikke forenelig med behovet for miljøforbedringer og sannsynligvis også problematisk i arbeidet med å slå ned koronapandemien. Krisestøtte som sikrer et anstendig flytilbud i Norge, i og mellom regioner med dårlige kommunikasjoner, er imidlertid fullt ut akseptabelt.

Vi kan ikke se at myndighetene har stilt noen miljøkrav til de støtteordningene luftfarten til nå har fått. Flere andre land stiller krav om blant annet utslippskutt når ulike ordninger gis. Naturvernforbundet ber regjeringen stille krav til luftfartsbransjen om at den, som et minimum, må kutte sine klimagassutslipp både innenriks og utenriks med 50–55 prosent innen 2030, altså på samme nivå som norske ikke-kvotepliktige utslipp skal kuttes.

Når flybransjen skal se framover, er det viktig at ambisiøse miljøkrav setter rammer for trafikkomfanget. Jo større trafikkomfanget er, jo vanskeligere blir det å komme i mål. Tydelige rammer gir flybransjen signaler om hvordan den må tilpasse seg, noe som er viktig for å hindre feilinvesteringer. Det er også viktig for å skape forutsigbarhet for de berørte arbeidstakerne. Regjeringen må derfor være tydelig på at flytrafikken ikke kan vokse tilbake til gamle høyder, til nivået den hadde før pandemien inntreff. Også Avinors utbyggingsplaner og virkemidler må tilpasses dette.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



leder