

Forbrukerombudet
Postboks 4597 Nydalen
0404 OSLO

NORWEGIANS KLIMASAMMENLIKNING AV TRANSPORTFORMER

Innledning

Flyselskapet Norwegian bringer i sitt hefte "In Flight Magazine #05 2011" såkalte fakta¹ om ulike transportformers klimagassutslipp. Denne informasjonen presenteres over to hele sider bakerst i heftet. Sammenlikningene for Oslo–Bergen viser at en flytur med Norwegian (Boeing 737-800) gir utslipp på 41 kg CO₂, som er identisk med togets utslipp per passasjer, dersom det må settes opp en ekstra togavgang. Norwegians framstilling viser også at bruk av bil gir vesentlig høyere CO₂-utslipp (nemlig 52 kg).

Sammenlikningene av transportformene er basert på dels subjektive forutsetninger og dels forutsetninger som er høyst diskutabile, mens Norwegian framstiller disse som objektive fakta. Naturvernforbundet mener at Norwegian bevisst sprer villedende miljøinformasjon og klager herved selskapet inn for Forbrukerombudet for brudd på markedsføringsloven.

Naturvernforbundets kritikk punkt for punkt

- Norwegian gjør et stort poeng ut av klimagassutslipp som oppstår ved produksjon av elektrisitet, et argument som brukes for å svekke togets miljøfortrinn. Norwegian velger likevel å presentere tall for CO₂-utslipp fra fly uten at utslipp fra produksjon av drivstoffet er inkludert. Vi mener det er riktig å inkludere utslipp fra produksjon av energibærerne (hhv. elektrisitet og drivstoff), men da må dette gjøres for alle transportformer.
- I figurene som viser utslipp ved reise med de ulike transportmidlene, er det søylene for tog der det er forutsatt såkalt marginal elektrisitetsproduksjon, som er mest iøynefallende for leseren. Norwegian har lagt til grunn at dersom strømforbruket til tog øker, så vil dette forbruket måtte dekkes med CO₂-forurensende kraftverk. Dersom en slik forutsetning skal legges til grunn for tog, må samme prinsipp brukes for flydrivstoff. En kan da hevde at f.eks. oljesand eller olje fra Nigeria er "marginalt" drivstoff for fly. Tillegget i CO₂-utslipp for utvinning, raffinering og transport av flydrivstoff ligger normalt på i størrelsesorden 10–20 prosent. For drivstoff basert på oljesand er tillegget på 41 prosent, mens nigeriansk drivstoff gir et tillegg på 49 prosent.²
- Vi mener uansett at forutsetningene om CO₂-utslipp ved strømproduksjon er feil. Vi minner om at den offisielle klimakalkulatoren (klimakalkulatoren.no), som Miljøverndepartementet står bak, anbefaler at det legges til grunn en såkalt nordisk miks når klimakonsekvensene av strømforbruk i Norge skal beregnes. Denne gir CO₂-utslipp på rundt på rundt 200 g/kWh.³ Vi mener også at hva som er marginal

¹ Se side 114–115, under tittelen "Basic facts and figures".

² Se side 110 og 17 i denne rapporten om flydrivstoff fra Massachusetts Institute of Technology: <http://web.mit.edu/aeroastro/partner/reports/proj28/partner-proj28-2010-001.pdf>

³ Vi vil også henvise til en ny rapport fra Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm, som på side 144 bringer vesentlig lavere utslippstall for strømforbruk i det nordiske markedet: http://gronataget.se/upload/PublikaDokument/GreenTrainConcept_FinalReportB_Jvg1202.pdf

kraftproduksjon, må ses i lys av om forbruket er kortsiktige svingninger eller jevnt grunnlastforbruk. Strøm til framdrift av tog kan i stor grad karakteriseres som grunnlastforbruk, som kan dekkes med en kraftproduksjon med lavere klimagassutslipp enn kraft som skal dekke kortsiktige forbrukstopper. Dersom det må bygges nye kraftverk for å dekke et økende behov for kraft, må dette ses i lys av både klimapolitikken og politikken for å øke produksjonen av fornybar kraft og vil sannsynligvis bli en miks av ulike energiformer. Et sannsynligvis økende kraftoverskudd i Norden, med tilhørende kapasitetsutfordringer i kraftoverføringsnettene med resten av Europa, tilsier også at det blir urimelig å legge til grunn en strømmiks som i betydelige grad består av kullkraft, når klimakonsekvensene av økt strømforbruk i Norge skal beregnes.

- Norwegian later som om en flytur bringer folk fra bysentrum til bysentrum. I sammenlikningene har selskapet ikke inkludert utslipp fra transport til og fra flyplassene. For de fleste passasjerene er denne avstanden vesentlig lengre enn avstanden til og fra stasjonene.
- Flytrafikk gir en ytterligere oppvarmingseffekt som følge av utslipp i høyere luftlag. Det er vanskelig å si hvor stor denne effekten er på spesifikke ruter, da den varierer i tid og rom. Det er stor usikkerhet rundt denne effekten, og det er ulike beregningsprinsipper som kan brukes (som bl.a. avhenger av tidsperspektivet). Dersom en betrakter en gjennomsnittlig oppvarmingseffekt over 100 år (GWP 100, som ellers brukes i Kyoto-protokollen), blir tillegget på 30–100 prosent av CO₂-utslippene fra flymotorene.⁴ Vi er enige at det er vanskelig å tallfeste tilleggseffekten, men vi mener det blir helt feil når Norwegian ikke nevner denne med ett ord når selskapet sammenlikner transportformene.
- Det er usikkert om Norwegians tall for utslipp fra fly gjelder optimale forhold eller er et gjennomsnitt som også inkluderer varierende værforhold etc.
- Når Norwegian sammenlikner utslipp fra sine fly med utslipp fra privatbil, så regner selskapet med at det er gjennomsnittlig 1,54 personer om bord i bilen. Dette tallet gjelder all bilkjøring i Norge. Skal bil sammenliknes med fly, må det brukes beleggstall for bil som gjelder for distanser som er sammenliknbare med fly. Reisevaneundersøkelsens tall viser at det for bilturer på over 300 km er gjennomsnittlig 2,32 personer om bord i bilen.⁵ Bare denne ene feilen gjør at Norwegians utslippstall for bil er mer enn 50 prosent høyere enn realiteten.
- På de konkrete distansene som Norwegian sammenlikner transportmidlene, har selskapet valgt å legge inn sine *topp moderne* fly av typen Boeing 737-800, samtidig som det for bil opereres med CO₂-utslipp som kanskje til og med ligger over *gjennomsnittet* (168 g/km). (14 av Norwegians 62 fly er fortsatt av en eldre type, Boeing 737-300, med vesentlig høyere drivstofforbruk per passasjer enn Boeing 737-800.)

Konklusjon

Naturvernforbundet mener at Norwegians klimasammenlikning av transportformene er tendensiøs. Ugunstige forutsetninger er valgt for tog og bil, mens tilsvarende gunstige forutsetninger er valgt for fly.

Dersom vi bruker en nordisk strømmiks for tog og samtidig forutsetter gjennomsnittlige utslipp fra utvinning, raffinering og transport av flydrivstoff, og i tillegg regner inn utslipp for transport til og fra flyplassene, finner vi at en passasjer som reiser med Norwegians topp moderne fly mellom Oslo og Bergen, har 7–8 ganger høyere klimagassutslipp enn

⁴ Se side 7 i denne rapporten fra CIENS – Forskningscenter for miljø og samfunn:

http://www.ciens.no/data/no_NO/file/5439.pdf

⁵ Se side 21 i denne rapporten fra Transportøkonomisk institutt:

<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2009/1050-2009/1050-hele%20rapporten%20nett.pdf>

en passasjer som velger å ta toget mellom bysentrene. Da er den ytterligere oppvarmingseffekten av flygning i høyere luftlag ikke tatt med.

Dersom det legges riktige forutsetninger for bilbelegg til grunn, snus forholdet mellom fly og bil på hodet, sett i forhold til Norwegians framstilling. Dette forholdet endres ytterligere dersom andre vi Norwegians moderne fly med moderne biler med lavt drivstofforbruk.

Naturvernforbundet oppfordrer Forbrukerombudet til å stanse Norwegians feilaktige klimasammenlikning av transportformene.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet

A handwritten signature in black ink, reading 'Holger Schlaupitz' in a cursive script.

Holger Schlaupitz
fagleder