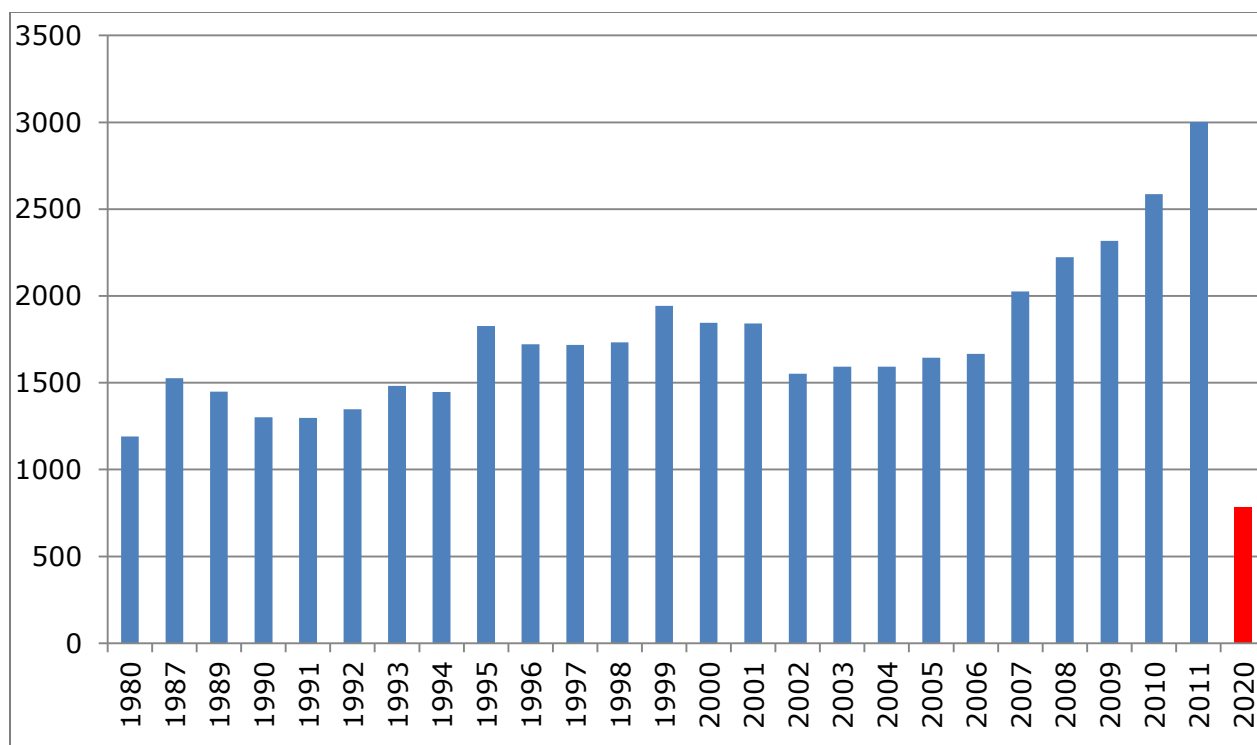


## HØRING: MELD. ST. 38 (2012–2013) VERKSEMDA TIL AVINOR

### Sterk utslippsvekst fra norsk luftfartsvirksomhet

- Mens personbilene i Norge har økt sine klimagassutslipp med 1 prosent i perioden 2006–2011, har norske flyselskap økt sine utslipp med 80 prosent i samme periode.



Utslippstall i tusen tonn CO<sub>2</sub>-ekv. Gjelder all virksomhet, både innen- og utenlands. Kilde: SSBs statistikkbank. Rød søyle er nivået for en reduksjon på 40 prosent i forhold til 1990-nivå.

### Statens vegvesen vs. Avinor = to forskjellige verdener

- Bondevik II-regjeringen innførte i 2004 belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk
- Statens vegvesen kan kritiseres for mye, men har tross alt et betydelig fokus på å redusere bilbruken og transportomfanget
- Avinor, derimot, jobber aktivt for økt trafikk – og har til og med ulike **støtte- og bonusordninger for å premiere flyselskap som bidrar til passasjervekst**

### Avinor er fritatt for KVV/KS1

- Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket er pålagt å utarbeide konseptvalgutredninger (KVV) med etterfølgende ekstern kvalitetssikring (KS1) for sine store utbygginger
- Dette er et viktig arbeid for å kartlegge samfunnsbehov og alternative løsninger
- Avinor er fritatt for å dette. Investeringer for mange milliarder kan gjennomføres uten vurderinger av alternative konsept
- Avinors finansieringsmodell tilsier ikke fritak for KVV/KS1. Samfunnskonsekvensene er uavhengig av finansiering. Statens vegvesens bompengeprojekt er jo logisk nok ikke fritatt

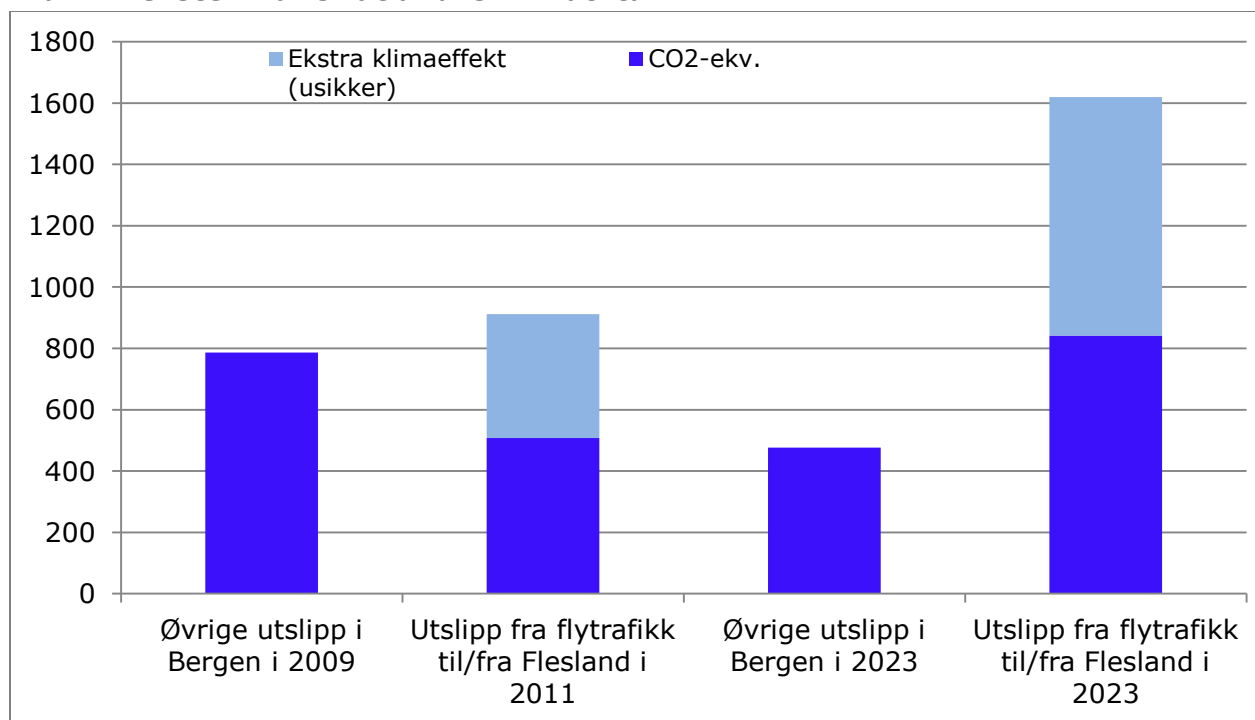
## Behov for ny klimaavgift

- Lave avgifter, fritak for merverdiavgift i utenlandstrafikken og en ulogisk taxfree-ordning gjør det ekstra nødvendig med nye insentiv for å bremse den kraftige trafikkveksten og oppnå reelle utslippskutt
- Flere land har innført nye avgifter, som Storbritannia og Tyskland
- Norge må følge etter
- Ny avgift vil øke statens inntekter, og deler av disse bør gå til å kompensere distriktsflyrutene slik at flyprisene der ikke økes

## Oppsummering

- **Avinor må pålegges å gjennomføre KVV/KS1 for sine utbygginger**
- **Avinors samfunnsoppdrag (vedtektenes § 3) må presisere at selskapet ikke skal jobbe for økt flytrafikk. Støtte- og bonusordningene for flyselskap som bidrar med trafikkvekst, må opphøre**
- **Det må innføres en ny klimaavgift for flytrafikken i og til/fra Norge**

## Trafikkveksten nuller ut andre klimatiltak



Utslippsendringer ved å øke trafikken på Bergen Lufthavn Flesland til 10 mill. passasjerer i 2023, sett i forhold til alle øvrige utslipp i Bergen kommune (i tråd med vedtatt plan). Tonn CO<sub>2</sub>-ekv. Siden Avinor ikke har gjennomført noen analyse av dette, har Naturvernforbundet måttet gjøre jobben.