

Stockholm 30 november 2020

Regeringskansliet

Infrastrukturdepartementet

Via e-post till i.remissvar@regeringskansliet.se

och kopia till annica.liljedahl@regeringskansliet.se

Ref I2020/01875

Norwegian Air Shuttle

Office One, Tornvägen 17 A (8th floor)

90 60 Stockholm Arlanda

Yttrande från Norwegian till Infrastrukturdepartementet på remiss av Transportstyrelsens redovisning av regeringens uppdrag om miljöstyrande start- och landningsavgifter.

Kort om Norwegian idag:

Innan pandemin slog till var Norwegian ett av de största lågprisflygbolagen i världen och näst största flygbolag i Sverige. Under helåret 2019 flög över 36 miljoner resenärer med bolaget. Covid-19 har haft en ofattbart negativ inverkan på flygbranschen och Norwegian har liksom de flesta andra flygbolag drabbats väldigt hårt ekonomiskt. Under våren minskade bolaget antalet linjer succesivt i takt med minskad efterfrågan till följd av att reserestriktionerna blev allt fler och allt mer omfattande. Nu trafikerar Norwegian enbart ett begränsat antal linjer i Norge (och ett par linjer i Danmark). I brist på mer omfattande statligt stöd genomgår Norwegian en reorganiseringssprocess för att ta sig igenom krisen och bli ett finansiellt starkare och mer robust flygbolag.

Norwegian har alltid haft ett stort fokus på att minska utsläppen och bidra till en mer hållbar luftfart. Bolaget har kontinuerligt investerat i nya flygplan och ny teknik för att minska utsläppen. Norwegian har bland annat ett samarbete med Avtech Sweden AB som innebär att piloterna får tillgång till avancerade väderdata som gör att den planerade flygbanan optimeras så att både bränsleförbrukning och miljöpåverkande utsläpp minskar.

Med ny teknik och nya, bränsleeffektiva flygplan (som klarar upp till 50 procent inblandning av biobränsle) har Norwegian minskat utsläppen med 33 procent jämfört med 2019.

I september lanserade Norwegian en ny klimat- och miljöstrategi där bolaget förpliktar sig att minska CO₂-utsläppen med 45 procent senast 2030, ta bort all icke-återvinningsbar plast och återvinna all engångsplast – vilket är helt i linje med Parisavtalets mål om 1,5 grader.

Norwegians synpunkter på förslag om miljöstyrande start- och landningsavgifter:

Flyget är kraftigt påverkat av pandemin och eventuella ytterligare avgifter kan försvåra en redan mycket ansträngd situation för flygbranschen. Att minska utsläppen från luftfarten är dock både oerhört viktigt och nödvändigt. Norwegian är i grunden positiv till alla åtgärder som bidrar till en mer hållbar luftfart, förutsatt att det per automatik inte innebär en betydligt högre kostnad. Åtgärder som ger mätbara utsläppsminskningar bör premieras och flygbolag som bidrar till detta bör gynnas för att snabba på omställningen.

Eftersom CORSIA, enligt ICAO, ska vara det enda marknadsbaserade styrmedlet för koldioxidutsläpp i kombination med det faktum att flyget i allra högsta grad är internationellt, kan det bli problematiskt om Sverige inför ett eget system med egna miljöstyrande avgifter. Norwegian håller med

Transportstyrelsens bedömning att miljöstyrande avgifter i första hand bör göras gemensamt inom EU och internationellt då flyget i allra högsta grad är internationellt. Olika styrmedel i olika länder leder inte bara till ökade kostnader utan riskerar även att flygbolagen betalar flera gånger för samma styrmedel. Om ett flertal länder har olika miljöstyrande avgifter som flygbolagen ska ta hänsyn till blir det både ineffektivt och dyrt.

Norwegian håller även med Transportstyrelsens kommentar om att "klimatdifferentieringen ska fastställas utifrån relevanta, objektiva, öppet redovisade och icke-diskriminerande kriterier" men vill veta vilka som i så fall avses och hur detta ska kontrolleras?

Det kan vara fördelaktigt med differentierade start- och landningsavgifter om det görs på ett sätt som tydligt premierar flygbolag med låga utsläpp. Det mest rättvisa mätbara kriteriet att avgiftsbelägga flygbolagen på vore i så fall baserat på deras faktiska utsläpp och inte på andra faktorer som Transportstyrelsen nämner som möjliga alternativ, som till exempel mängden biobränsle som blandas in, flygplansmodell eller ålder på flygplanet.

Det kriterium som bör avgöra hur mycket flygbolagen ska betala i miljöstyrande start- och landningsavgifter bör i så fall baseras på hur mycket koldioxid de faktiskt släpper ut. Eftersom förslaget innebär att låga utsläpp ska leda till lägre start- och landningsavgifter borde mängden faktiska utsläpp vara det bästa och mest rättvisa kriteriet som bör tillämpas i avgiftsberäkningen.

Att istället basera avgiften på mängden biobränsle som används kan bli problematiskt eftersom biobränsle många gånger fraktas över halva jordklotet innan det kommer hit och hur ska utsläppen från den transporten vägas in i beräkningen? Som det är nu finns det begränsade mängder biobränsle för flygbolag och det som finns tillgängligt är dessutom upp till fyra gånger dyrare än vanligt jetbränsle. Att få igång storskalig produktion av biobränsle lokalt i Sverige är avgörande för att det ska ha verklig effekt på utsläppsminskningen och för att få ned priset. Man behöver även ta ställning till om det verkligen går att producera så mycket biobränsle som behövs för att täcka hela Sveriges flygbehov – något det råder delade meningar om.

Registreringsår på flygplan och flygplansmodell kan också bli missvisande i beräkningen för start- och landningsavgifter eftersom mängden utsläpp kan skilja sig åt beroende på motoreffektivitet, aktuell vikt, mängden bränsle, säteskonfiguration och kabinfaktor. Om man till exempel trafikerar flygplan med plats för många passagerare och har en hög kabinfaktor blir det lägre utsläpp per passagerare. Även om det i sig inte minskar utsläppen per flygning så borde kanske en miljövänlig konfiguration premieras.

Hänsyn måste även tas till befintliga miljöstyrande avgifter och om differentierade start- och landningsavgifter ska införas måste det även vara praktiskt genomförbart gällande administration och rapportering

Idag får flygbolag som släpper ut mindre än sina konkurrenter inga avgiftsreduceringar. Det kostar lika mycket att släppa ut mycket som att släppa ut lite vilket innebär att det är mer ekonomiskt för flygbolag att trafikera linjer med gamla flygplan med höga utsläpp än att investera i nya flygplan med låga utsläpp. Därför anser Norwegian att det kan vara fördelaktigt med miljöstyrande start- och landningsavgifter eftersom de på riktigt (och äntligen) kan gynna flygbolag med en modern och bränsleeffektiv flotta.

Men, det finns andra avgifter/skatter som inte har haft den miljöeffekt som avsågs och som man bör ha i åtanke vid eventuellt införande av miljöstyrande start- och landningsavgifter. Det gäller till exempel den redan införda flygskatten. Syftet med flygskatten när den infördes var att den skulle

minska flygets klimatpåverkan. Men, flygskatten som är en slags miljöskatt, har inte haft några effekter på utsläppen. Flygskatten är inte öronmärkt för att minska utsläppen utan är en skatt som går direkt till statskassan. Det är resan i sig som beskattas och inte de utsläpp den ger upphov till.

Då flyget redan ingår i EU:s handelssystem för utsläppsrätter finns det risk att miljöstyrande start- och landningsavgifter leder till dubbla miljöavgifter.

Det bör dessutom beaktas att flygplatser huvudsakligen är leverantörer av flygplatstjänster till flygbolagen. Om flygplatsoperatörer, i det här fallet Swedavia, även ska kontrollera och avgiftsbelägga flygbolagen baserat på miljökriterier som flygplansmodell, årsmodell, mängden inblandning av biobränsle eller mängden utsläpp kan det förutom att det kan resultera i högre flygplatsavgifter, även leda till ytterligare administrativ börda för både flygbolagen och flygplatsoperatören. Om nya miljöavgifter blandas med befintliga flygplatsavgifter kan det skapa problem om det inte tydligt framgår vilken avgift som avses. Flygplatsoperatören skulle i teorin även kunna använda miljöaspekten som argument för ytterligare höjning.

Avslutningsvis och sammanfattningsvis så är Norwegian's uppfattning att de flesta förslag som gör det lättare att bidra till en mer hållbar luftfart är bra så länge det inte är förknippat med kraftigt fördyrande omkostnader. Det är bra med ekonomiska incitament för att minska utsläppen och för att öka viljan att investera i ny teknik och nya, alternativa bränslen. Det ska löna sig att göra rätt och med ekonomiska incitament att bidra till en mer hållbar luftfart kommer omställningen dessutom gå betydligt snabbare. Det bör dock understrykas att eftersom flyget är internationellt vore det allra bästa en samordning inom EU för ett mer enhetligt regelverk och är att föredra framför ett nationellt system.

Charlotte Holmbergh Jacobsson

Director of Communications and Public Affairs

Norwegian Air Shuttle