EN NYTTIG OG BÆREKRAFTIG NORSK LUFTFART

Forord

HELE NORGES KOLLEKTIVTRAFIKK

Luftfarten er Norges eneste landsdekkende kollektivtrafikk-middel. To av tre nordmenn kan nå en flyplass i løpet av én time, i Nord-Norge og på Vestlandet kan to tredjedeler nå flyplassen på en halvtime. Derfra kan vi nå hver krok av landet, takket være en finmasket lufthavnstruktur. Mange kan møte forretnings-forbindelser i Europa og være hjemme igjen samme dag.

Hard konkurranse og høy kostnadsbevissthet i luftfarten har ført til lavere priser og gjort flytjenestene tilgjengelig for alle. Flytrafikk er ikke lenger forbeholdt dem med god råd.

Luftfarten er en viktig motor for den økonomiske veksten i Norge. Én krone skapt i luftfarten gir 5 kroner og 60 øre i økt brutto nasjonalprodukt. Én ansatt hos oss gir 4,4 ansatte i norsk økonomi. I denne rapporten kan du lese om hvordan andre næringer er avhengig av luftfarten for å vokse, og at luftfarten gjør andre næringer mer lønnsomme.

Luftfarten er en viktig katalysator for økonomisk vekst og sysselsetting.

Det er blitt for billig å fly, hevder noen. *Det fører til en voldsom vekst i trafikk og utslipp av klimagasser, og har gjort flytrafikk til et av de største klimaproblemene vi har*.

Det er ingen grunn til å skamme seg over at flybillettene er blitt rimeligere. Det skyldes at hele bransjen er blitt mer effektiv som følge av hard konkurranse. Hvilke andre bransjer får høre at produktet er blitt for billig?

Det er også feil at luftfarten representerer et stort miljø- og klimaproblem. Innenriks luftfart sto i 2013 for vel to prosent av de samlede utslippene av klimagasser i Norge, og tallene på verdensbasis er de samme. Til sammenligning står veitrafikken for cirka 20 prosent av klimagassutslippene i Norge.

« Hard konkurranse og høy kostnadsbevissthet i luftfarten har ført til lavere priser og gjort flytjenestene tilgjengelig for alle. »

Hvis utslippene fra luftfarten holdes på samme nivå som i dag, vil det bidra til en temperaturøkning på cirka 0,05 grader Celsius om 100 år. Da er alle andre virkninger av luftfarten inkludert, som effekten av utslipp i høyere luftlag, dannelse av skyer (damp) og så videre.

« Utslippene per passasjerkilometer er nesten halvert fra 2001 til i dag, takket være mer effektive fly og en smartere måte å fly på. »

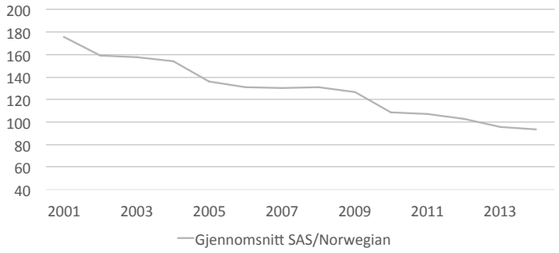
Utslippene per passasjerkilometer er nesten halvert fra 2001 til i dag, takket være mer effektive fly og en smartere måte å fly på. Det betyr for eksempel at du slipper ut dobbelt så mye CO_2 hvis du kjører bil alene mellom Oslo og Bergen, som hvis du flyr. Også i tiden fremover vil innfasing av mer energieffektive fly være den beste måten å redusere utslippene på. Drivstoff er fly-selskapenes største kostnad, så arbeidet for redusert forbruk har også en solid bedriftsøkonomisk begrunnelse.

Samtidig jobbes det både i Norge og i utlandet med å utvikle klimavennlig drivstoff. NHO Luftfart samarbeider med Avinor og miljøvernorganisasjonen Zero om å legge til rette for inn-fasing av nytt drivstoff. Foreløpig er kostnadene ved bruk av klimavennlig drivstoff for høye, og kloke incentivordninger er nødvendig for å komme videre.

Det skal ikke være tvil om at vi jobber for å redusere utslippene. Kurven over utslipp fra SAS og Norwegian viser at det går rett vei – og at det går fort!

Vi trenger en nasjonal strategi for norsk luftfart, der vi sammen sikrer en lønnsom og bærekraftig luftfart til beste for det norske samfunnet. Det er viktig for å sikre omstillingen av norsk økonomi.

UTSLIPP PER SETEKILOMETER



Torbjørn Lothe
Adm. dir. NHO Luftfart

INNHOLDSFORTEGNELSE

Luftfartens betydning for samfunnet..... 06

Viktig for norsk økonomi..... 10

Turisme er en motor for vekst og utjevning..... 15

Luftfartens rammevilkår..... 17

Selvfinansiert..... 18

Hard konkurranse..... 19

Endrede markedsforhold..... 19

Klima og miljø: Halvert CO2-utslipp per passasjer 22

Arealbruk..... 25

Utslipp av CO_2 fra luftfarten..... 27

Tilleggseffekter..... 28

Tiltak i Norge..... 31

CO_2-avgift..... 32

Fokus på klimaarbeid internasjonalt..... 34

NHO Luftfart mener..... 36

LUFTFARTENS BETYDNING FOR SAMFUNNET

Luftfarten er en bærebjelke for det norske samfunnet. Flytransport er langt viktigere for samfunnsutviklingen i Norge enn de fleste andre land, på grunn av spredt bosetning og lang avstand til våre viktigste eksportmarkeder. Gode flyforbindelser skaper økt økonomisk vekst. 1 krone skapt i luftfarten øker verdien av brutto nasjonalproduktet med 5,6 kroner, viser nye beregninger.

Internasjonalt er turisme i ferd med å bli verdens største næring, og av meget stor betydning for mange utviklingsland. Luftfarten er den viktigste forutsetningen for turismens vekst og utbredelse.

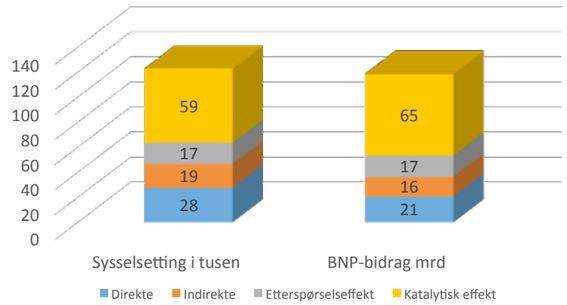
Foto: Sverre Hjørnevik/Widerøe

Hver dag hele året står piloter, kabinpersonale, bakkepersonale, ansatte ved lufthavnene og sikkerhetspersonale til tjeneste for at vi skal komme oss på jobb, nå frem til sykehus, treffe våre foreldre eller reise på ferie.

Verdiskapning er å øke vår samlede nytte. Luftfarten er stolt av å kunne fortelle at den vokser og at vi i 2014 gjorde det mulig for nordmenn å gjennomføre 32 millioner reiser fra norske flyplasser. Det er en økning med en tredjedel siden 2007.

Flyplassdekningen i Norge er svært god. 2/3 av befolkningen har tilgang til flyplass innenfor én times reisevei. På Vestlandet og i Nord-Norge, hvor alternative transportmuligheter er dårlige, har 2/3 av befolkningen tilgang til en flyplass innenfor en halvtimes reisevei.

STORE EFFEKTER PÅ RESTEN AV ØKONOMIEN



Kilde

1 LUFTFARTS-ANSATT = 4,4 ANSATTE I NORSK ØKONOMI

Norsk luftfart er en viktig motor for økonomisk vekst og en forutsetning for en vellykket omstilling av norsk økonomi. Det er i dag cirka 28 tusen som er sysselsatt direkte i luftfarten, men hele 123 tusen arbeidsplasser i Norge er skapt takket være luftfarten. Det utgjør cirka 4,5 prosent av de sysselsatte i Norge. Enkelt sagt gir 1 ansatt i luftfarten 4,4 arbeidsplasser totalt i Norge. Betydningen for den samlede økonomiske verdiskapning er enda større: 1 krone skapt i luftfarten gir en økning på 5,60 kroner i brutto nasjonalproduktet. Tallene er basert på beregninger gjennomført av InterVISTAS for ACI Europe i 2015. ACI er en interesseorganisasjon for flyplassene i Europa.

Vi kan dele de økonomisk effektene inn i fire:

Direkte effekt hos

- Flyselskaper, flyplasser, tårn, sikkerhetskontroll, mekanikere etc
- Myndigheter
- Butikker, tilbringertjenester, vaskepersonalet etc

Indirekte effekt hos

- Leverandører til aktørene i bransjen:
- Matvarer, drikke klær etc
- Jurister, regnskapsfolk, konsulenter

Etterspørselseffekt:

- Inntekten fra sysselsatte direkte og indirekte i luftfarten skaper etterspørsel etter varer og tjenester og dermed økt økonomisk vekst

«Katalytisk effekt» – eller videre økonomiske effekter:

Flyplasser binder folk sammen og er en forutsetning for vekst i andre bransjer, som bare er knyttet til luftfarten som brukere:

- Økt handel med varer og tjenester i en rekke bransjen p.g.a. økt markedstilgjengelighet
- Det er større investeringer i områder med gode flyforbindelser
- Bedre flyforbindelser er en viktig forutsetning for økt turisme
- Økt produktivitet. Flyforbindelser skaper forutsetninger for større markeder og dermed stordriftsfordeler i industrien

Beregningen av den såkalte katalytiske effekten, altså der luftfarten er en katalysator – utløser – for annen virksomhet, er gjort ved hjelp av økonometriske beregninger basert på økonomiske data fra 40 europeiske land gjennom 20 år, der det er tatt hensyn til en rekke andre forhold.

Statistisk analyse viser at en økningen i flytilbudet på ti prosent gir en økning i BNP på 0,5 prosent. 0,5 prosent av fastlands-BNP er 12 milliarder kroner og tilsvarer i overkant av 12.000 nye arbeidsplasser.

InterVISTAS har i sin rapport slått fast at *«ikke bare vokser antall reisende når økonomien vokser, men et bedre flytilbud fører til økt økonomisk vekst»*.

Foto: Geir Løybugt, Norwegian

HVORFOR REISER VI STADIG MER MED FLY?

- Når norsk økonomi vokser, som følge av befolkningsvekst og økt verdiskapning, så vokser også luftfarten. Luftfarten er konjunkturfølsom. Når det er mye å gjøre, så reiser vi mer. I tillegg har vi bedre råd i gode tider, og da reiser vi også mer.

- Når vi tjener mer, bruker vi mer på reiser enn andre varer og tjenester. Dette gjelder ikke bare nordmenn: Over hele verden vil folk heller samle gode minner og opplevelser enn å kjøpe flere ting når de får bedre råd.

Veksten i norsk luftfart har gått i faser. Veksten har svingt med konjunkturer, men også med prisene. Økt konkurranse i luften har gjort flytjenester mye billigere, til glede for både jobb- og fritidsreisende. Mellom 2008 og 2013 falt prisen per km med nesten 20 prosent for reiser ut av Norge, viser tall fra IATA (International Air Transport Association).

Innenlandsk flytrafikk deler seg ganske nøyaktig på midten mellom jobbreiser og andre reiser. Årsakene til at vi flyr viser at luftfarten er en bærebjelke i norsk distriktspolitikk.

EKSTRA VIKTIG FOR NORSK ØKONOMI

Nordmenn flyr mer enn noen andre i hele verden, når vi måler flytrafikken mot bruttonasjonalprodukt per innbygger. Spredt bosetning og lange avstander både innenlands og til våre viktigste eksportmarkeder gjør at fly ofte er eneste alternative transportform. En sammenligning gjort av IATA viser at vi i Norge i 2013 brukte 844 US dollar på å fly per person, mens det globale snittet er 116 US dollar per person.

NÆRINGSLIV

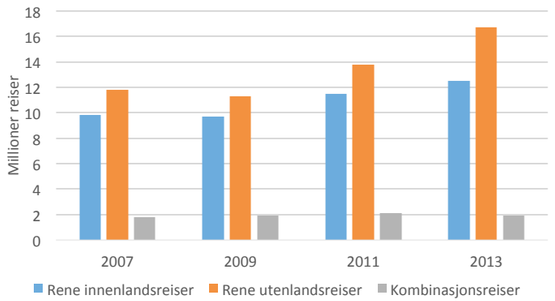
TØI (Transportøkonomisk institutt) har spurt næringslivsledere i Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø hvor viktig luftfarten er for deres bedrift (Luftfartens samfunnsnytte, Avinor, 2015).

Foto: Sverre Hjørnevik/Widerøe

Foto: Norsk Luftttransport

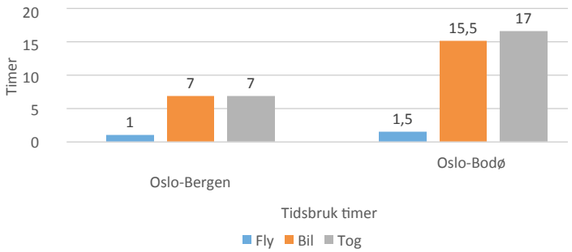
Blant annet kommer det frem at et godt flytilbud scorer like høyt som god telekommunikasjon og langt høyere enn veistandard og tog og busstilbud. Det er så viktig for mange bedrifter å nå sine kunder raskt og effektivt at en innskrenking av rutetilbudet vil kunne bety kroken på døra. Fly er det eneste alternativet hvis man vil frem og tilbake samme dag mellom de store byene, og er derfor avgjørende for næringslivet.

FLYREISER INN- OG UTLAND



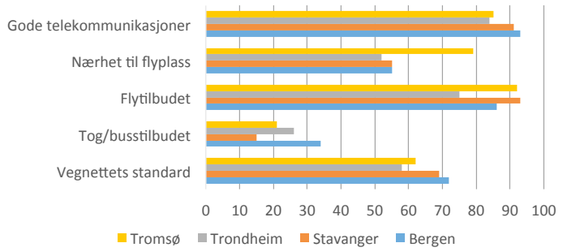
Kilde: TØI Reisevaneundersøkelse Fly 2014, basert på Avinors tellinger

REISETID



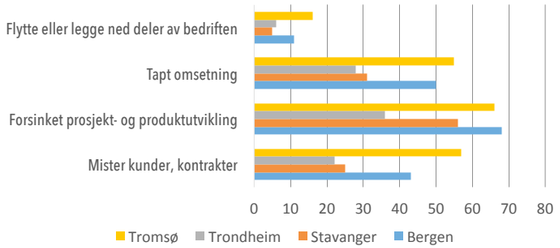
Kilde: Jernbaneverket, flyselskapene

NÆRINGSLIVETS RANGERING AV INFRASTRUKTUR



Kilde: Luftfartens samfunnsnytte, Avinor 2015

KONSEKVENSER AV DÅRLIGERE FLYTILBUD FOR NÆRINGSLIVET



Kilde: Luftfartens samfunnsnytte, Avinor 2015

Foto: Bristow Norway AS

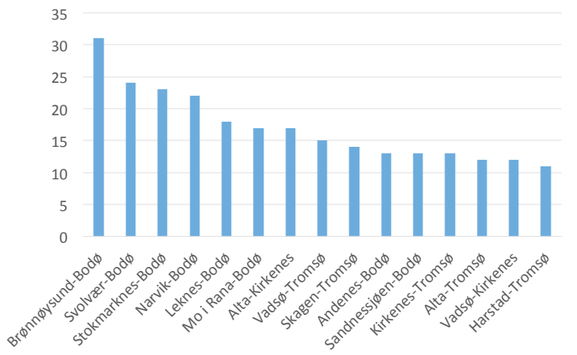
Foto: Norsk Lufttransport

Olje- og gassaktiviteten er helt avhengig av luftfarten. I alt 1,8 millioner reiser var knyttet til olje- og gassvirksomheten i 2013. I tillegg til rutetrafikken på land, kommer 700.000 passasjerer ut og inn til plattformene med helikopter. Noen flyruter ville aldri eksistert uten oljevirksomheten, og mange av rutene har mer enn 50 prosent belegg bare fra passasjerer som reiser i forbindelse med offshorevirksomheten. Den største oljeruten er mellom Stavanger og Bergen.

Det går rundt 90.000 tonn flyfrakt inn og ut av Norge. I tillegg går ca. 110.000 tonn over grensen med lastebil på vei til eller fra en større flyplass for videre transport med fly. Innenlands går det 30.000 tonn med flyfrakt og post. Drøyt 80 prosent av flyfrakteksporten er sjømat, mens importen er sammensatt av elektronikk, klær og ferskvarer. Flyfrakt er viktig når det haster, det kan være medisiner, fersk fisk eller noen som står og venter på en reservedel. Betalingsviljen for flyfrakt er høy, over 2,5 mrd kr i ekstra transportkostnader ift alternativ transport, det illustrerer flyfraktens betydning. I tillegg er det mange næringer særlig langs kysten (maritim, olje-, gass- fiskeoppdrett) som ikke kunne hatt et globalt marked uten et godt fly- og flyfrakttilbud (Luftfartens samfunnsnytte, Avinor 2015).

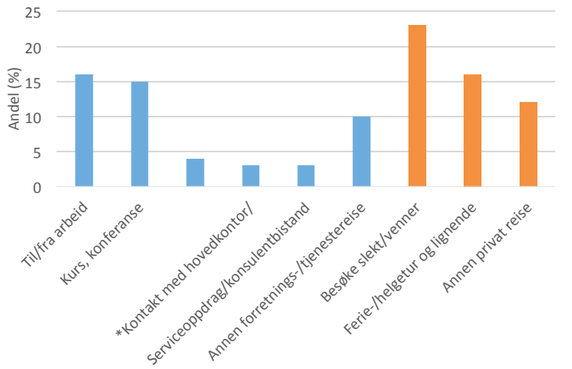
Nær 30.000 personer er ansatt i luftfartsnæringen i Norge, når vi inkluderer Avinor. Oslo lufthavn (OSL) står for 45 prosent av sysselsettingen i norsk luftfart. Avinor investerer årlig cirka 3-4

HELSEREISER I PROSENT PÅ UTVALGTE RUTER



Kilde TØI Reisevaneundersøkelsen Fly 2014

INNENLANDSKE REISER I 2013



Kilde: TØI Reisevaneundersøkelsen Fly 2014.

milliarder kroner på lufthavnene. Med leveranser og ringvirkninger er samlet sysselsetting på 60.000 personer, noe som tilsvarer 2,3 prosent av sysselsettingen i Norge.

HELSEREISER

Fritidsreiser innebærer ikke bare ferieturer. Nesten halvparten av fritidsreisene gjør vi for å besøke familie og venner. En annen viktig del av fritidsreisene er helsereisene. Både på grunn av fritt sykehusvalg, men vel så ofte fordi sykehuset ligger langt unna, må pasienter fly på grunn av helsen.

Dette er mest vanlig i Nord-Norge, der noen av flyrutene er viktige ambulanseruter og hvor helsereiser utgjør en femtedel eller mer av de reisende. Bare til Bodø gjøres det mer enn 60.000 helsereiser i året. Mellom de store byene reiser cirka 20.000 mennesker hvert år med fly, for å komme til medisinsk behandling. I alt hadde vi cirka 350.000 helsereiser i 2013.

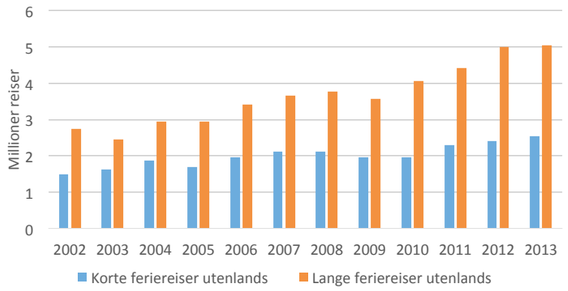
UTDANNING

Norge har 46 høyere utdanningsinstitusjoner. For disse ville det vært umulig å fylle alle stillingene med kvalifisert personell, hvis det ikke hadde ligget en flyplass i nærheten. En undersøkelse gjort på oppdrag av Avinor, viser at de ansatte ved disse institusjonene gjennomførte 156.000 enkeltreiser i jobbøyemed i 2013. Det gir 5,2 flyturer per årsverk i gjennomsnitt. Høyest var reisefrekvensen ved Universitetet i Bergen. De tre neste på listen ligger alle i de tre nordligste fylkene.

SPORT OG KULTUR

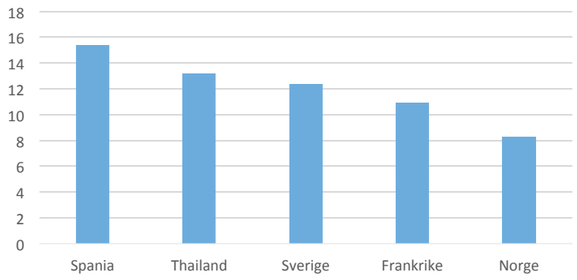
Reiser til kultur- og sportsarrangementer utgjorde i alt cirka 280.000 reiser i 2013. Uten flyene ville publikum ikke nådd frem til festivalene, og fotballspillerne i våre tre øverste divisjoner ville brukt mange døgn ekstra i buss hver sesong.

UTENLANDS FERIEREISER



Kilde: SSB

REISELIVSBRANSJENS ANDEL AV SYSSELSETTINGEN



Kilde: World Travel and Tourism Council Data, 2013

TURISME ER EN MOTOR FOR VEKST OG UTVIKLING

Turisme er i ferd med å bli verdens største næring, og av meget stor betydning for mange utviklingsland. Også for Norge er turisme en viktig næring. Luftfarten er den viktigste forutsetningen for turismens vekst og utbredelse. I 1950 ble det foretatt 25 millioner turistreiser globalt med ulike transportmidler. Tallet for 2013 er 1087 millioner, det vil si over én milliard reiser. Fra 2012 til 2013 vokste internasjonal turisme med fem prosent, viser tall fra UNWTO, FNs turismeorganisasjon.

Turismen i Norge er svært avhengig av luftfarten. 43 prosent av alle turister som kommer til Norge, kommer med fly. Turismen er en viktig del av sysselsettingen i Norge, med en andel på 8,3 prosent. I Norge er olje og gass-sektoren dominerende når det gjelder eksportinntektene, mens turisme bidrar med 3,1 prosent. Turisme utgjorde 3,3 prosent av brutto nasjonalproduktet i 2011.

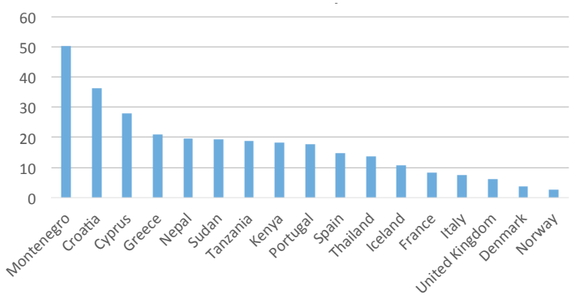
UTVIKLING OG SYSSELSETTING

Globalt har luftfarten vesentlig betydning, fordi turisme for mange land er en av de viktigste kildene til økonomisk vekst og sysselsetting.

Spania er etter Hellas det landet i Vest-Europa som er hardest rammet økonomisk, med en arbeidsledighet på nesten 25 prosent. Her kommer 15 prosent av sysselsettingen og en like stor andel av valutainntektene fra reiselivssektoren. I Hellas er turismens andelen av eksportinntektene over 20 prosent, i Montenegro 50 prosent. Uten turismen ville landets næringsliv og arbeidsliv vært hardt rammet, og uten luftfarten ville turismen vært en brøkdel av hva den er i dag.

Mange utviklingsland er i samme situasjon. Luftfarten er en helt nødvendig forutsetning for at reiselivsbransjen bidrar til arbeidsplasser og bærekraftig utvikling. Blant nordmenns mange nye reisemål er turismen den viktigste kilden til valutainntekter.

TURISME SOM ANDEL AV EKSPORTINNTEKTER 2012



Kilde: World Travel and Tourism Council Data, 2012

Hva betyr turismen for verdensøkonomien?
Noen gjennomsnittstall fra FNs turistorganisasjon (UNWTO) kan illustrere dette:

- 9 prosent av all verdiskapning
- 1 av 11 jobber
- 6 prosent av all eksport

Foto: Norwegian

LUFTFARTENS RAMMEVILKÅR

Luftfarten er blitt en global næring, der aktører fra ulike land konkurrerer i det som tidligere var dominert av nasjonale selskaper med spesielle rettigheter. Luftfarten betaler for hele sin infrastruktur selv. I alle deler av luftfarten er det meget hard konkurranse, og flyselskapenes lønnsomhet er preget av det.

SELVFINANSIERT

Luftfarten betaler for hele sin infrastruktur selv. Flyselskapene betalte inn fem milliarder kroner i ulike avgifter til Avinor, for å finansiere lufthavnene og andre tjenester utført av Avinor. I tillegg har Avinor kommersielle inntekter fra lufthavnene. I 2014 utgjorde de to inntektskildene til sammen cirka 10 milliarder kroner av Avinors inntekter.

Statens inntekter fra luftfarten var i 2014 nesten 1,2 milliarder kroner. Det meste er overskuddsskatt og utbytte fra Avinor, men flyselskapene betalte også mer enn 200 millioner kroner i CO_2-avgift fra kvotepliktige selskaper i 2014. I 2015 mer enn dobles $C0_2$-avgiften.

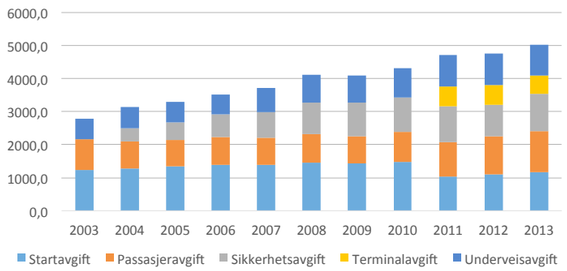
Kostnadene knyttet til drift og utvikling av Avinor er en stor kostnadspost for flyselskapene. Det er derfor svært viktig hvordan Avinor utvikles. NHO Luftfart er opptatt av at Avinor har en kultur, som kontinuerlig fokuserer på kostnader og innovasjon. For et selskap som på de fleste områder ikke har reell konkurranse, er dette en utfordring.

Allerede i dag er de aller fleste av Avinors flyplasser bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Dette underskuddet dekkes inn gjennom høyere avgifter enn ellers nødvendig. NHO Luftfart har derfor et kritisk blikk på kostnadsutviklingen. NHO Luftfart legger tre kriterier til grunn for å anbefale utbygging av nye flyplasser:

- Klart samfunnsøkonomisk lønnsomme
- Bedriftsøkonomisk lønnsomt for Avinor
- Sikre transportmessige minstestandarder for området

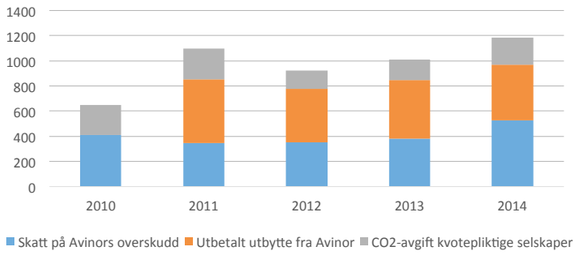
For å opprettholde spredt bosetning og sikre hele landet et godt flytilbud legger Samferdselsdepartementet hvert år ut flyruter i distriktene på anbud. I 2015 er det satt av nesten 700 millioner kroner til dette formålet.

AVINORS TRAFIKKINNTEKTER



Kilde: Avinors årsrapporter.

STATENS INNTEKTER FRA LUFTFARTEN



Kilde: Avinors regnskap og Skatte- og avgiftsdirektoratet

HARD KONKURRANSE

I alle deler av luftfarten er det meget hard konkurranse, og flyselskapenes lønnsomhet er svak. Tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser at den samlede luftfartsnæringen hadde et årsresultat på bare 803 millioner kroner fra 2002 til 2012, som er det siste året SSB har tall for hele næringen. Det gir en resultatmargin på kun 0,3 prosent. Hovedårsaken til den lave lønnsomheten er fallende priser, som følge av hard konkurranse. Ekstra CO_2-avgifter og avgifter betalt til Avinor forverrer økonomien ytterligere. Til sammenligning var Avinors årsresultat 6,4 milliarder kroner i perioden 2003-2014.

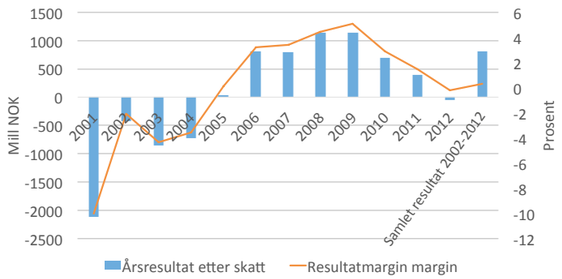
Den flygende delen av luftfarten hadde i 2012 en omsetning på 27,6 milliarder kroner og et underskudd etter skatt på 56 millioner kroner i 2012, ifølge SSB. Dette til forskjell fra Avinor som hadde et overskudd på 1,4 milliarder kroner i 2014.

ENDREDE MARKEDSFORHOLD

Luftfarten er blitt en global næring, der aktører fra ulike land konkurrerer i det som tidligere var dominert av nasjonale selskaper med spesielle rettigheter («flag carriers»). EØS-avtalen innebærer at selskaper kan etablere seg i hele Europa og konkurrere fritt.

Frie markedsvilkår utfordrer norske selskapers konkurransekraft, og gjør det vanskelig å sikre like vilkår i markedet. Liberale luftfartsavtaler med land utenfor Europa øker konkurransen, og selskaper fra land med lavere kostnadsnivå enn i Skandinavia kommer i større grad inn i våre hjemmemarkeder. Disse kan drive sin virksomhet med til dels svært mye gunstigere skatte- og avgiftsvilkår, lavere lønnsnivå og mye mindre krevende arbeidslivslovgivning.

SVAK INNTJENING I LUFTFARTEN



Kilde SSB

Luftfarten arbeider for å redusere utslippene:

- Fortsette å fase inn stadig bedre fly
- Jobbe for å skaffe klimanøytralt drivstoff
- Fly stadig smartere: Grønne landinger, kortere reiser og mindre venting for å lande

Foto: SAS AB

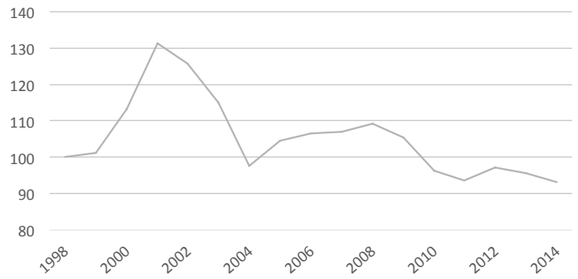
Foto: Sverre Hjørnevik/Widerøe

Det er ikke mulig å gjennomføre en internasjonal harmonisering av lønns- og arbeidsvilkår. På skatte- og avgiftsområdet er det imidlertid mulig å foreta endringer som styrker norsk luftfart. Spesielt kostnadene til lufthavn- og flysikringstjenester kan reduseres.

Flyselskapene må også forbedre egne driftsformer, og vi ser en klar utvikling i retning av å rendyrke ulike forretningsområder i egne selskaper. Ved etablering i nye internasjonale markeder brukes i større grad lokal arbeidskraft, og i en viss grad ser man også forflytning av arbeidskraft fra land med lavere kostnadsnivå til Norge. Innenfor operative personellgrupper ser vi også denne utviklingen, spesielt på internasjonale ruter.

Luftfartsnæringen vil bli mer og mer utfordret i årene som kommer, og dette vil stille store krav til ledelsen og ansatte i bransjen. For å sikre en bærekraftig norsk luftfartsnæring er det åpenbart behov for både tiltak som effektiviserer virksomhetene, og bedre offentlige rammevilkår.

REALPRISUTVIKLING PÅ FLYBILLETTER KJØPT I NORGE



Kilde SSB

Næringslivet er helt avhengig av flytjenester

- Flytransport er langt viktigere for Norge enn de fleste andre land, på grunn av spredt bosetning og lang avstand til våre viktigste eksport-markeder.
- Norsk næringsliv kan nå et marked 100 ganger større enn det norske på én dags tur-retur reise

Foto: Norwegian

Klima og miljø:

HALVERTE CO_2-UTSLIPP PER PASSASJER

NHO Luftfart og deres medlemmer jobber kontinuerlig for å redusere de samlede utslipp av klimagasser fra luftfarten. Utslippet per setekilometer viser en svært god utvikling, og er halvert siden 2001. Økt trafikk gjør likevel at samlede utslipp har økt.

Miljømessig er det en styrke for luftfarten at store arealer ikke beslaglegges, sammenlignet med vei og jernbane.

Foto: Norwegian

Hvis dagens utslipp fra luftfarten globalt fortsetter på samme nivå, er det beregnet å gi en økning i temperaturen på 0,05 grader Celsius om 100 år (Luftfart og klima. Ciens-rapport 3-2011).

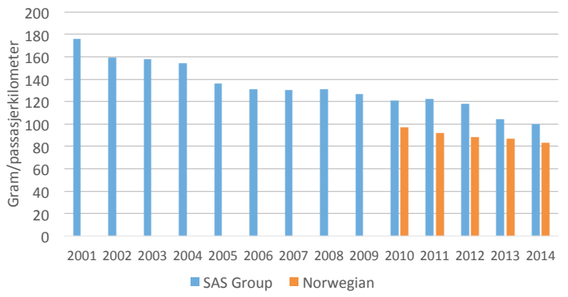
Selv om luftfarten er en svært liten bidragsyter til de samlede utslipp av klimagasser både i Norge og globalt, er det all grunn til å søke å redusere dem.

Utslipp av CO_2 per passasjerkilometer er halvert siden SAS begynte å offentliggjøre statistikk i 2001. I 2001 var utslipp per passasjerkilometer 176 gram hos SAS-konsernet, mot 100 i 2014. Norwegians utslipp var på 83 gram per passasjerkilometer i 2014. SAS har en mer differensiert flåte med flere mindre fly, som flyr kortere avstander, noe som gir høyere utslipp per passasjerkilometer.

Den viktigste årsaken til nedgangen i utslipp per setekilometer er innfasing av bedre fly. Norwegian vil om kort tid kun bruke Boeing 737-800, en flytype som i 2013 i snitt slapp ut 84 gram CO_2 per passasjerkilometer. SAS parkerte sitt siste gamle MD-80 fly i oktober 2013 og bytter dem ut i nye Airbus og Boeing- fly. Det betyr at begge de største aktørene i Norge flyr med de mest energieffektive flyene. Både SAS og Norwegian har hatt en meget god utvikling i CO_2-utslipp pr passasjerkilometer.

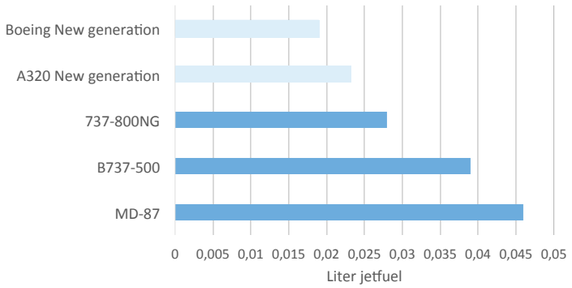
Trenden i Europa er den samme som i Norge, men ikke like god. Statistikk fra EU-energibyrået (EEA) viser en systematisk fallende trend siden midt på 1990-tallet. Tallene, som omfatter EUs 15 første medlemsland, er et robust uttrykk for trenden i luftfartsbransjen i Europa.

CO_2 UTSLIPP PER PASSASJERKILOMETER



Kilde: Selskapenes årsrapporter.
(Nivåforskjellen skyldes ulik gjennomsnittlig flystørrelse og -lengde.)

FORBRUK AV FUEL PER SETEKILOMETER



Kilde: Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart, 2011,
Avinor med flere samt SAS' årsrapport 2014.

BEDRE Å FLY TIL BERGEN ENN Å KJØRE BIL

Fly er bedre for klimaet enn bil hvis du skal langt. Jo lenger flyturen er, jo mindre belastende blir flyet sammenlignet med bil og tog.

Anta at du skal reise fra Oslo til Bergen. Hvis du har tid, er det mest utslippsvennlig å ta toget, selv om toget også har utslipp: Strømmen som brukes til å drive toget kunne vært solgt utenfor Norge og erstattet strøm produsert fra kull- eller gasskraftverk. Regnet slik betyr utslippet per person 40 kilo, som er nesten det samme som å fly.

Hvis du tar flyet fra Oslo til Bergen, vil utslippet være 43 kilo CO_2. Kjører du bil, vil Bergens-turen bety et utslipp på 76 kilo CO_2. Hvis dere er to i bilen, vil bilen være et like godt eller bedre alternativ enn å ta fly. Det er tatt utgangspunkt i en bilflåte med et gjennomsnittlig utslipp på 165 gram per kilometer, snitte for bilparken solgt mellom 2002 og 2010.

AREALBRUK

En av luftfartens største fordeler er at den ikke beslaglegger store arealer, sammenlignet med vei og jernbane. Infrastruktur som skjærer igjennom landskapet vil alltid ha en dramatisk effekt på det biologiske mangfoldet, kulturlandskapet, dyrket mark, lokalsamfunn og livskvaliteten til dem som bor i området.

Naturinngrep

Norske myndigheter legger vekt på å finne gode løsninger som bidrar til å redusere påvirkningen av naturmangfoldet, gjennom planprosesser med bred medvirkning. Etablering av veier og togtraséer fører likevel ofte til inngrep i naturmiljøer, slik at leveområder for planter og dyr går tapt eller forringes.

Etablerte veier og baner kan også representere en permanent barrière for mange dyrearter, noe som begrenser dyrenes naturlige forflytninger. Det utgjør også en risiko for at de blir drept i trafikken, og at større dyr forårsaker trafikkulykker med personskade.

Vegetasjon
Når skog og annen vegetasjon må vike for en ny vei og togtrassé, reduseres naturens evne til å ta opp CO_2, slik at netto CO_2-utslipp øker. En ny firefelts vei er 20 meter bred. For strekningen mellom Oslo og Kristiansand, som er på 322 kilometer, vil en firefelts vei legge beslag på 6.440.000 kvadratmeter, nok areal til 13.000 eneboliger.

Ved bygging av en ny dobbeltsporet jernbane beslaglegges om lag det halve, siden traséen vil være i overkant av ti meter bred. Hvis man legger vei og jernbane i samme byggegrop, slik det gjøres ved Mjøsas østlige bredd, får man et bilde av den samlede effekten.

LIVSSYKLUS-PERSPEKTIV

Vurdert i et livssyklus-løp er det mange faktorer som trekker i retning av å velge fly fremfor tog, for å møte økende reisebehov i årene fremover.

Flyet har en rekke fordeler, sett i et bærekraftsperspektiv:

- Det tar den korteste veien og bruker derfor mindre energi: Turen mellom Oslo og Bergen er 324 km med fly, 462 km med bil, og enda litt lengre med tog.
- God materiellutnyttelse: Et fly benyttes hele dagen, og kan for eksempel fly frem og tilbake mellom Bergen og Oslo ni ganger i løpet av én dag, mens toget bare kjører én tur frem og tilbake.
- Flyet kan lett tilpasses etterspørselen og dermed sikre høy kapasitetsutnyttelse (kabinfaktor) per tur.
- Materialforbruket per sete for et tog er mange ganger så høy som på et fly. Et vanlig tog mellom Oslo og Bergen er NSBs 73 B-togsett. Det veier 226,5 tonn og kan ta 243 passasjerer. Et Boeing 737-800 veier 41,7 tonn og tar 186 passasjerer. Det betyr at vekt per togsete er 932 kilo, mot 224 kilo per flysete. Det betyr et mange ganger så høyt energiforbruk for å produsere ett togsete enn et flysete.
- Toget trenger store anleggsinvesteringer, blant annet svært store mengder stål. Tunell-boring er også svært energikrevende, med store CO_2-utslipp. De bakenfor liggende CO_2-utslipp fra tog- og biltrafikk er store.
- Utredninger om lyntog i Norge viser at utslipp ved å bygge banen er så store at det tar 63 år å komme i «klima-balanse» i forhold til å fly mellom Oslo og Bergen (Econ, Nyttekostnadsanalyse av høyhastighetstog, 2008).

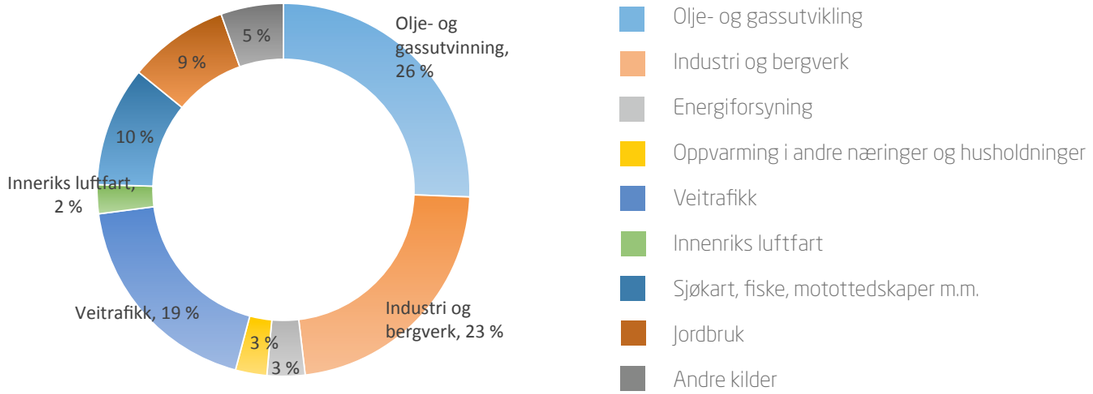
UTSLIPP AV CO_2 FRA LUFTFARTEN

De dominerende utslippskilder til klimagasser i Norge er olje- og gassutvinning, industrien og veitrafikken. Luftfarten stod for 2,3 prosent av innenlandske klimagassutslipp i 2013. Fra 2012 til 2013 er utslippene av CO_2 fra luftfarten innenlands uendret, til tross for en passasjervekst på 1,7 prosent.

Historisk har utslipp av CO_2 fra norsk sivil innenriks luftfart steget med i underkant av tre prosent årlig mellom 1990 til 2013. Veksten i utslippene var spesielt høy mellom 1990 og 1999. Konjunkturkrisene i 2001 og 2008 har gitt store utslag i flytrafikken og dermed i utslipp av CO_2. Utslippene av CO_2 fra

Nordmenn er som folk flest:
Økt inntekt brukes i større grad til å reise enn å kjøpe andre varer og tjenester.
Globalt er turisme en viktig næring som bidrar til utvikling og sysselsetting

LUFTFARTEN STO FOR TO PROSENT AV CO_2-UTSLIPP I NORGE I 2013



Kilde: SSB

den sivile luftfarten i 2013 er bare syv prosent høyere enn i 1999, til tross for en økning i antall passasjerer på 60 prosent. Bedre utnyttelse av flyenes kapasitet; bedre flyvemønstre og nyere og mer energivennlige fly forklarer hvorfor forskjellen mellom utslippsnivået i 2013 og 1999 ikke er større.

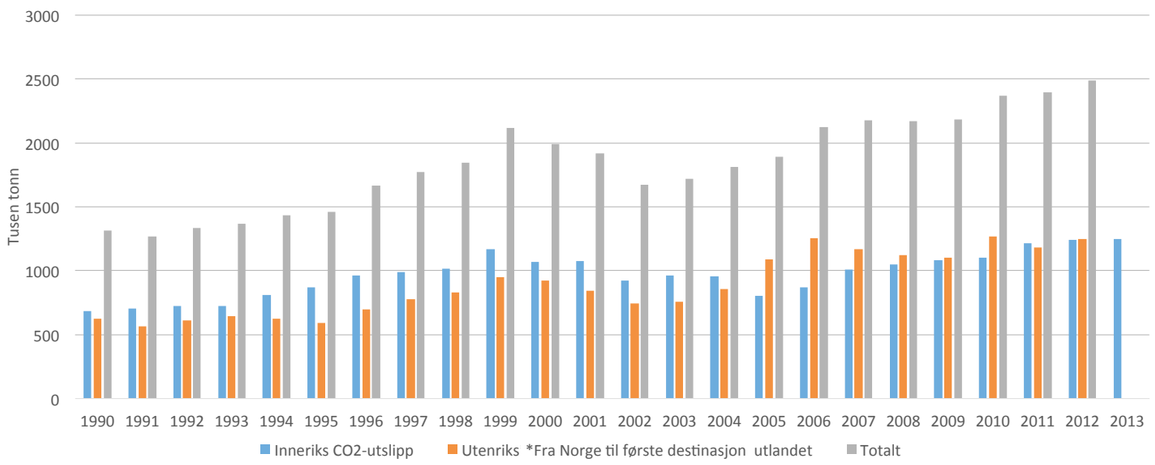
De samlede utslippet av CO_2 fra luftfart i Norge og ut fra Norge var i 2012 2,5 millioner tonn CO_2.

TILLEGGSEFFEKTER

Også for luftfarten er det slik at det ikke bare er utslipp av CO_2 som gir en klimaeffekt.

Karbondioksid (CO_2) og vanndamp (H_2O) utgjør hoveddelen av utslippene fra fly. I tillegg kommer nitrogenoksider (NO_X), svoveldioksid (SO_2), karbonmonoksid (CO), hydrokarboner (HC) og partikler som organisk karbon (OC) og sot (Black Carbon, BC).

UTSLIPP AV CO_2 I NORGE OG MELLOM NORGE UTLANDET*



Utslippene fra luftfarten i Norge og på reiser til første destinasjon i utlandet har vist en stigende trend siden 2003, men flater nå ut. Tall for utlandstrafikken i 2013 var ikke tilgjengelig da rapporten ble laget. Kilde SSB.

Desentralisert bosetting ville ikke vært mulig uten en effektiv flytjeneste

- 350.000 reiser til og fra sykehus
- 156.000 jobbreiser for vitenskapelig ansatte ved utdanningsinstitusjoner
- 280.000 sports- og kulturreiser

Hva betyr turismen for verdensøkonomien?

Tall fra FNs turistorganisasjon (UNWTO):

- 9 prosent av all verdiskapning
- 1 av 11 jobber
- 6 prosent av all eksport

Foto: SAS AB

Foto: SAS AB

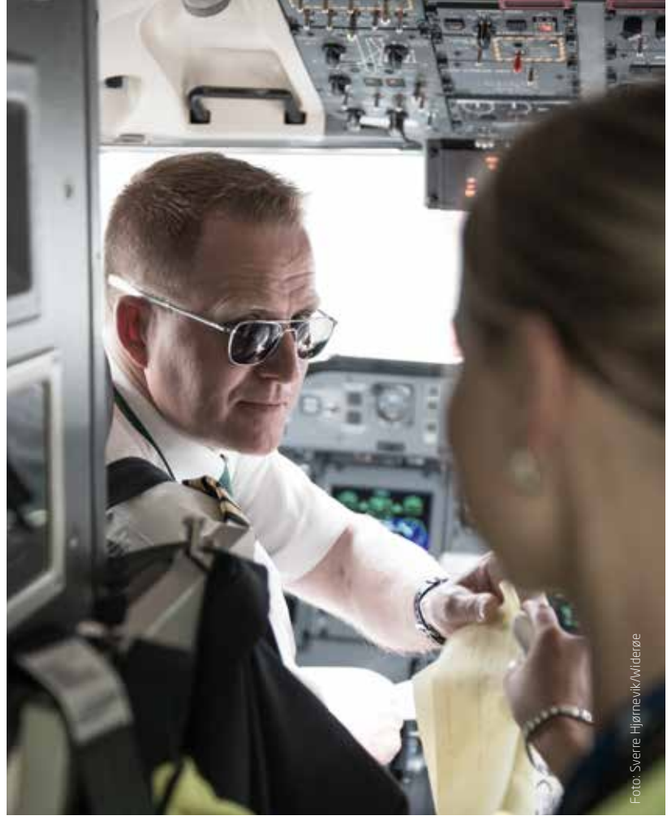


Foto: Sverre Hjørnevik/Widerøe

Foto: Norsk Luftransport

Økt flytrafikk generer økte utslipp, men langt mindre enn man kunne frykte:

- Den sivile luftfarten står for to prosent av innenlandske CO_2-utslipp
- Utslipp per setekilometer i Norge er halvert fra 2001 til i dag
- Jo lengre du skal reise, jo mer miljøvennlig er det å velge fly fremfor bil
- Fly trenger bare asfalt i hver ende: Det bevarer natur og dyreliv, sammenlignet med vei og bane, som beslaglegger store arealer

I tillegg til å være en drivhusgass, er vanndamp (H_2O) også viktig for dannelsen av kondensstriper. Når den varme vanndampen i eksosen slippes ut og blandes med tilstrekkelig kald luft, oppstår kondensasjon. Hvis atmosfæren er overmettet med hensyn til is, produseres iskrystaller som danner lange kondensstriper. Kondensstriper gir både oppvarmende og avkjølende effekter, men beregninger indikerer at netto global effekt er oppvarming. Dette er effekter som er størst de første 1-5 årene.

Basert på en utregningsmetode (GWP) og et tidsperspektiv (100 år) som er konsistent med det som brukes i Kyotoprotokollen, er det foreslått å bruke en vektfaktor på 1,2-1,8 (Luftfart og klima. Ciens-rapport 3-2011). Det betyr at når flytrafikken innenlands i Norge hadde et utslipp på 1,2 millioner tonn CO_2 i 2012, vil netto klimaeffekt kunne tilsvare et utslipp på mellom 1,44 millioner tonn og 2,16 millioner tonn CO_2 . På korte innenriks flygninger er tiden flyet oppholder seg i høyere luftlag svært kort, noe som også betyr at tilleggseffekten er svært liten.

KLIMATILTAK I NORGE

Norske flyselskaper ligger helt i front i valg av moderne, energieffektive, stillegående og klimavennlige fly. Norske flyselskaper har i mange år søkt etter en mest mulig energivennlig måte å fly på. Lavere drivstofforbruk gir både lavere kostnader og lavere utslipp av CO_2. Sammen med luftfartsmyndigheter over hele Europa arbeides det også for å få en bedre avvikling av flygningene.

Utskifting av flyparken er det mest effektive tiltaket for å redusere CO_2-utslippet fra luftfarten, men det er også stor interesse for å utvikle mer klimavennlige drivstoffalternativer.

Norsk biofuel-produksjon
NHO Luftfart arbeider for å bidra til at det etableres produksjon av biofuel i Norge, og at det er tilgjengelig til en riktig pris og oppfyller krav til bærekraftig produksjon. Det viktigste for NHO Luftfart er å bidra til at de samlede globale utslipp av klimagasser synker.

Netto klima-effekt
Det er viktig at det bio-baserte drivstoffet faktisk gir en netto klimaeffekt som er høy nok til at den godkjennes av EUs fornybardirektiv og at det ikke er forbundet med andre negative effekter som oppveier fordelene med lavere netto utslipp av CO_2.

Derfor er det viktig at man har full kontroll over hele prosessen, fra råstofftilgangen til drivstoffet er på tanken.

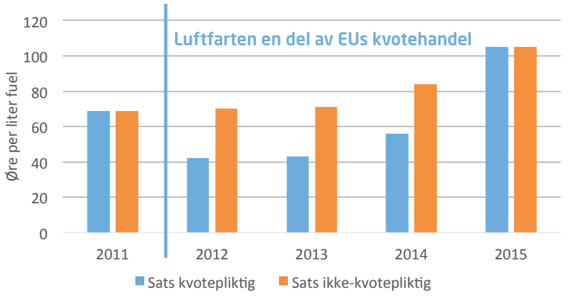
Andre miljøforhold
Andre miljøforhold og støy knyttet til drift av flyplasser er regulert av norske myndigheter. Avinor og de private flyplassene har ansvaret for arbeidet og rapportering knyttet til dette. I tillegg arbeides det aktivt for å redusere utslipp av CO_2 fra selve flyplassdriften, og øke bruken av fornybar energi. Avinor har en egen policy for avfallssortering og et bevisst arbeid for å ivareta naturmangfoldet på de store arealene knyttet til flyplassene.

CO_2-AVGIFT

NHO Luftfart er tilhenger av at aktørene skal betale for den miljøulempen aktiviteten påfører samfunnet, herunder utslipp av klimagasser. Siden 2012 har luftfarten vært en del av EUs kvotehandel med CO_2-utslipp. I tillegg betales det i 2015 en CO_2-avgift på 105 øre literen for jet-bensin. CO_2-avgiftene er tredoblet siden 2012 og vil utgjøre cirka 440 millioner kroner i 2015 for de kvotepliktige selskapene. Av all innenlands virksomhet er det bare luftfarten som både betaler CO_2-avgift til staten og er omfattet av EUs kvoteordning.

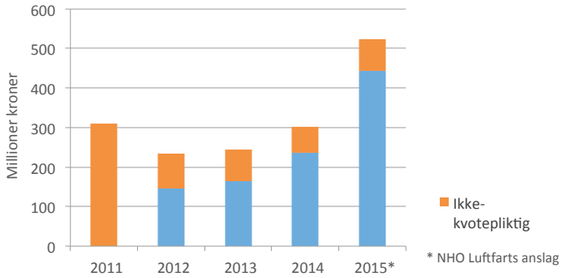
Høye CO_2-avgifter på toppen av ordningen med kvotehandel er verken rettferdig eller en effektiv klimapolitikk: SAS, Norwegian og Widerøe er i hard konkurranse, og det er ikke slik at én krone og fem øre ekstra per liter drivstoff automatisk kan veltes over på billettprisene. Dette er kostnader som selskapene selv må vurdere hvordan de best skal dekke inn. Et resultat kan bli at de minst lønnsomme rutene legges ned.

SATS CO_2-AVGIFT



Kilde: Statsbudsjett og budsjettforlik.

LUFTFARTEN: CO_2-KOSTNADENE I VÆRET



Kilde: Skatte og avgiftsdirektoratet og egne beregninger for 2015.

Incentiver
Det er i dag ikke etablert anlegg som kan produsere de mengder bio-jet som trengs for å bidra til å redusere utslippene vesentlig. NHO Luftfart ønsker å legge til rette for bruk av biofuel. En avgift på én krone og fem øre er ikke nok til å få selskapene til å velge biofuel eller redusere etterspørselen etter flyreiser, som langt på vei følger veksten i brutto nasjonalproduktet. Biofuel er i dag vesentlig dyrere enn vanlig flybensin, men her regner man med betydelig fremskritt, slik man har sett det på andre nye produksjonsområder. Hvis man skal oppnå resultater må man gjøre det lønnsomt for selskapene å blande inn biofuel i drivstoffet.

NHO Luftfart er derfor glad for at Stortinget i budsjettforliket i november 2014 ga regjeringen et klart oppdrag gjennom følgende merknad: «Stortinget ber regjeringen vurdere en modell for avgiftsendringer eller incentivordninger som vil bidra til økt lønnsomhet for fly som går på biodrivstoff.»

Avtale
NHO Luftfart ønsker en modell der pengene som betales inn i form av CO_2-avgifter brukes til å finansiere innblanding av biodrivstoff i den delen av luftfarten som er kvotepliktig. Biodrivstoff for fly er i dag dyrere enn vanlig drivstoff, derfor må hele avgiften fjernes for å kunne finansiere en viss innblandingsprosent. Dette kan gjøres ved å inngå en avtale mellom myndighetene og luftfartsbransjen.

Foto: Rune Meyer Amundsen, CHC Helikopter Service

KLIMAARBEID INTERNASJONALT

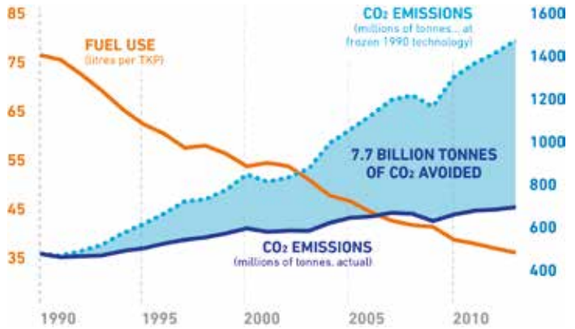
I løpet av de siste 50 årene er flyene blitt 80 ganger mer energieffektive og 75 prosent stillere, ifølge ICAO, FNs luftfartsorganisasjon, der også Norge er medlem.

Minus 4,1 mrd tonn CO_2

IATA, som organiserer 240 flyselskaper i verden, deriblant SAS, og representerer 84 prosent av all flytrafikk i verden, har i mange år drevet et aktivt arbeid for å redusere forbruk av drivstoff og dermed utslipp av CO_2. Rapporten *Technlogy Roadmap 2013* viser at mer energieffektive fly og bedre drift har redusert utslippet per passasjerkilometer med cirka 35 prosent siden 1990. Uten denne utviklingen ville utslippet av CO_2 fra luftfarten globalt vært 4,1 milliarder mer mellom 1990 og 2009.

Det er flere måter å redusere utslippet per passasjerkilometer, men den eneste måten å redusere det samlede utslipp av CO_2 er å innføre et klimanøytralt drivstoff. IATA har som mål å halvere utslippene innen 2050.

BEDRE FLY HAR SPART 7,7 MRD TONN CO_2



Kilde: IATA

Det var under klimatoppmøtet i København i 2009 at den globale flyindustrien annonserte sin nye klimapolitikk. Målene er:

- Å bedre drivstoffeffektiviteten med 1,5 prosent hvert år frem til 2020 (merk at ICAO har vedtatt 2 prosent forbedring per år på vegne av medlemsstatene)
- Sette et absolutt tak på utslippene fra 2020, det vil si karbonnøytral vekst
- Redusere utslippene i 2050 til 50 prosent av nivået i 2005.

Som én del av tiltakene arbeider ICAO med å etablere en global ordning for handel med utslippskvoter for luftfarten fra 2020. På den måten kan man sørge for at de økninger av de fysiske utslipp som går ut over nivået i 2020, blir kompensert med tiltak i andre sektorer.

EUs planer

I 2011 vedtok EU-kommisjonen den såkalte FlightPath 2050. For å følge opp de ambisiøse målene er det opprettet en egen organisasjon - Acare4Europe. På deres hjemmeside kan man lese mer om målene:

Fra 2000 til 2050 skal luftfarten i Europa:

- Redusere CO_2-utslippet med 75 prosent
- Redusere NO_x-utslippet med 90 prosent
- Redusere støy med 65 prosent
- Antall ulykker skal være mindre enn én per million flights
- Europa skal være best på alternative drivstoff

(http://www.acare4europe.org/sria/flightpath-2050-goals)

EU har gitt et klart signal om at luftfarten i Europa skal vokse, men at de negative effektene skal reduseres betydelig. Norge er som medlem av EØS en del av EUs klimapolitikk, og deltar blant annet i EUs system for handel med utslippskvoter fra luftfarten.

Innovasjon

Det foregår omfattende forskning og utvikling på begge sider av Nord-Atlanteren, der de største flyprodusentene holder til. Sammen med myndighetene i EU og USA drives det frem en rekke forskningsprosjekter for å nå målene om stadig mer effektive fly. Det er også etablert en rekke prosjekter over hele verden for å utvikle bærekraftig drivstoff for fly. ICAO (International Civil Aviation Organisation) driver et omfattende arbeid for å stimulere til utvikling av bærekraftig drivstoff, sammen med medlemmer og andre aktører.

De fleste initiativene går i retning av å erstatte vanlig jetfuel med syntetisk fuel laget av andre stoffer som inneholder hydro-karboner. Det kan være å omdanne resirkulert matolje, eller produsere syntetisk drivstoff fra skog og skogsavfall. I alt 75 prosjekter for bærekraftig drivstoff er registrert i ICAOs database fra 2010 til 2013.

El-fly

Samtidig er det etablert store forskningsprosjekter for å utvikle fly som drives av elektriske motorer. Solar Impuls er et slikt prosjekt, der man allerede har gjennomført flygninger. Planen er at man i løpet av 2015 skal kunne fly jorden rundt basert på strøm fra solceller plassert på flykroppen.

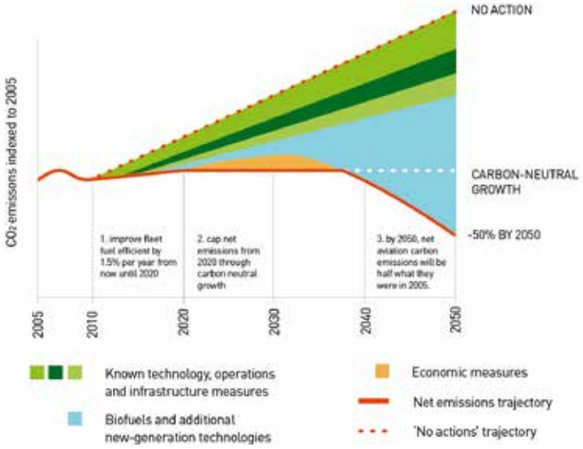
Solar Impuls er ikke alene. Den europeiske flykjempen Airbus har opprettet et eget datterselskap, Voltaire SAS, som skal utvikle, bygge og serve de nye E-Fan flyene. Allerede i 2017 skal et treningsfly for to piloter være i produksjon, og deretter skal det utvikles til et større fly som skal ta inntil fire passasjerer.

Ifølge selskapet, er Airbus 20 eller 30 år unna å kunne bygge store kommersielle fly drevet på strøm (http://www.airbusgroup.com/int/en/story-overview/future-of-e-aircraft.html). Utviklingen av elektriske fly innebærer en total gjennomgang av alle forhold som påvirker energiforbruket. Mange av disse resultatene vil også kunne brukes i nye konvensjonelle fly.

Parallelt med dette gjennomfører Airbus store programmer for å effektivisere dagens fly og utvikle klimanøytralt jetfuel. Airbus' mål er at deres arbeid skal bidra til EUs mål om å kutte utslippet fra luftfarten i 2050 med 75 prosent. Som en del av dette brede forsknings- og utviklingsarbeidet har Siemens utviklet en elektrisk motor, som bare veier 55 kilo, men yter 260 kilowatt kontinuerlig effekt. Det er fem ganger mer enn vanlige fremdriftssystemer.

Også et kinesisk selskap har produsert et elektrisk drevet toseters fly, kalt Rui Xiang RX1E, utviklet ved Shenyang Aerospace University.

NYE TILTAK VIL HALVERE UTSLIPP AV CO_2



Kilde: IATA

NHO LUFTFART MENER

Som interesseorganisasjon arbeider NHO Luftfart for å styrke luftfartens rammebetingelser og omdømme i det norske samfunnet.

Norge er et land med store avstander, hvor luftfarten spiller en spesielt viktig samfunnsrolle. Luftfarten er nødvendig for å sikre sysselsetting og velferd, men dette kommer ikke av seg selv.

Vi trenger en nasjonal strategi for norsk luftfart, der vi sammen sikrer en lønnsom og bærekraftig luftfart til beste for det norske samfunnet. Luftfarten er nødvendig for å sikre omstillingen av norsk økonomi.

Foto: SAS AB

STRATEGI FOR EN LØNNSOM OG BÆREKRAFTIG LUFTFART

Sammen med politikere og myndigheter ønsker NHO luftfart en strategi for å gjøre norsk luftfart til Europas beste. Vi må sikre at norsk luftfart fortsatt kan være en motor for å utvikle og omstille norsk økonomi. Luftfartens totale betydning for brutto nasjonalproduktet er fem prosent. Flyselskapene og lufthavnene står daglig i en knallhard internasjonal konkurranse, der skatter og avgifter rammer aktørenes resultater direkte. Rammebetingelsene for norsk luftfart må være konkurransedyktige med våre naboland for å sikre at luftfarten kan fortsette å vokse i Norge.

De land som har det beste flytilbudet vil også få den beste økonomiske utviklingen. 10 prosent bedre flytilbud gir 0,5 prosent økt BNP – som er 12 milliarder kroner og 12 000 arbeidsplasser.

MILJØ OG KLIMA

Fly er den mest miljøvennlige transportformen over lengre avstander fordi:

- Utslipp per passasjerkilometer er lavere enn for bil
- Avstanden for fly er kortere enn bil og tog, fordi flyet flyr i en rett linje
- Flyet er skånsomt mot naturen, mens vei og bane krever store naturinngrep
- Flyet er fleksibelt og gir meget høy utnyttelsesgrad av materiell sammenlignet med tog
- Forurenser skal betale, men vi må som hovedregel sørge for å ta de billigste tiltakene først
- Handel med CO_2-kvoter bør utvides fra EU til å omfatte hele verden. Det vil skje fra 2020, ifølge vedtak i ICAO
- Luftfartens CO_2-avgift på toppen av kvotehandelen har ingen effekt på utslippene og bør derfor heller brukes til å skape miljøgevinster

INCENTIVORDNING FOR BRUK AV BIOFUEL

NHO Luftfart ønsker en modell der pengene som betales inn i form av CO_2-avgifter brukes til å finansiere innblanding av biodrivstoff i den delen av luftfarten som er kvotepliktig. Biodrivstoff for fly er i dag dyrere enn vanlig drivstoff, derfor må hele avgiften fjernes for å kunne finansiere en viss innblandingsprosent. Dette kan gjøres ved å inngå en avtale mellom myndighetene og luftfartsbransjen.

RAMMEBETINGELSER

Luftfarten betaler cirka 5 milliarder kroner i avgifter hvert år for å finansiere lufthavnstrukturen og trafikkavviklingen i luften. Fokus på Avinors utvikling er viktig:

- Avinor gis incentiver til å utvikle en forbedringskultur som kommer hele næringen til gode
- Kriterier for flyplassutbygging:
  – Klart samfunnsøkonomisk lønnsomme
  – Bedriftsøkonomisk lønnsomt for Avinor
  – Sikre transportmessige minstestandarder for området
- Tårntjenestene bør konkurranseutsettes
- Underveistjenester må samordnes over flere land
- Flere lufthavntjenester i Avinor bør settes ut på anbud

INTERNASJONALISERING OG ARBEIDSFORHOLD

Luftfarten er blitt en internasjonal næring, der det i stor grad er fri etableringsrett, og der kapital og arbeidskraft fritt kan bevege seg:

- NHO Luftfart støtter krav om ryddige, tariffestede arbeidsforhold
- Arbeidsgivers rett til å styre og organisere sin virksomhet er et viktig prinsipp
- Liberaliseringen av luftfarten i Europa krever like og rettferdige konkurransevilkår

OM NHO LUFTFART

NHO Luftfart organiserer flyselskaper og andre luftfartsrelaterte bedrifter i Norge, med flere enn 40 medlemsbedrifter og cirka 12 000 ansatte. NHO Luftfart er en arbeidsgiverorganisasjon og er part i tariffavtaler på vegne av sine medlemmer. Som en interesseorganisasjon arbeider NHO Luftfart for å styrke luftfartens rammebetingelser og omdømme i det norske samfunnet.
NHO Luftfart legger vekt på en saklig dialog med alle interesserte parter.

www.nholuftfart.no

Foto: Ståle Bakkan, CHC Helikopter Service

NHO LUFTFART

MEDLEMSBEDRIFTER

A
Air Norway AS
Air Service Brønnøysund AS
Airlift AS
Airlift Services AS
Aviator OSL AS
Aviator BGH AS
Aviator NHB AS
Aviator Rfly AS

B
Bardufoss Ground Handling AS
Bristow Norway AS
Båtsfjord Reiseservice AS

C
Cabin Service Norway AS
CAE Centre Norway AS
CAE Training Norway AS
CHC Helicopter Service AS

E
European Helicopter Center AS

F
Finnair
Fred. Olsen Fly og Luftmateriell AS

H
Heli-One (Norway) AS
Helicopter Partners AS
Helitrans AS
Honningsvåg Flyekspedisjon

L
LT TECH AS
Luftfartsskolen AS
Luftreiser AS
Lufttransport AS

M
Menzies Aviation (Oslo) AS

N
Norport Handling Bergen AS
Norrønafly PW&AP AS
Norsk Helikopterservice AS
Norsk Luftambulanse AS
Norwegian Air Norway AS
Norwegian Air Shuttle ASA

P
Pilot Flyskole AS
Pilot Service Norway AS

Q
Qatar Airways

R
Rygge Sivile Lufthavn AS

S
Sandefjord Lufthavn AS
SAS Cargo Norway AS
SAS Ground Services Norway AS
Scandinavian Airlines System, Denmark – Norway – Sweden
Spirit Air Cargo Handling Norway AS
Sunnhordland Lufthavn AS

T
TCR Norway AS
TUIfly Nordic AB

U
Universitetet i Tromsø, Fakultet for Naturvitenskap

V
Vadsø Flyekspedisjon

W
Widerøes Flyveselskap AS