

Framtiden i våre hender arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.

Oslo, 10.august 2020

Høringsinnspill fra Framtiden i våre hender til NOU 2019:22 Fra statussymbol til allemannseie - norsk luftfart i forandring

Framtiden i våre hender takker for muligheten til å komme med innspill til regjeringens NOU om luftfarten i forandring.

Framtiden i våre henders innspill er inndelt i avsnitt om:

- overordnede klimamål
- teknologisk omstilling
- bærekraftig drivstoff
- trafikkbegrensning og sosiale rettferdighet

Akkurat nå står vi midt i en omfattende, global krise; en pandemi. Det er vanskelig å spå nøyaktig hvilke konsekvenser dette vil ha på måten vi samhandler i årene som kommer og for luftfarten. Samtidig står vi fortsatt overfor en voksende klimakrise og et økende tap av naturmangfold som til syvende og sist vil ha enda større innvirkning på samfunnet vårt. Innen mindre enn ti år skal vi ha halvert de globale klimagassutslippene. Det vil ikke være rom for å la enkelte sektorer fortsette utslippsveksten når vi har så dårlig tid på oss til å få på plass tilstrekkelige kutt i alle sektorer. I dag er luftfarten en del av problemet, men den kan bli en del av løsningen. Det er svært gledelig at regjeringen med denne høringen, i kombinasjon med høringen om elektrifiseringen av luftfarten, legger opp til å omstille luftfarten til å bli en del av løsningen. Høringsdokumentene gir et godt grunnlag å jobbe ut ifra, men det mangler fortsatt enkelte perspektiver og tiltak for å komme helt i mål. Her følger Framtiden i våre henders innspill til hvilke øvrige tiltak det vil være behov for i tiden framover og disse må leses i kombinasjon med høringsinnspillet til program for elektrifisering av luftfarten.

1. Overordnede klimamål for norsk luftfart

Sett nasjonale utslippsmål for norsk innenriks og utenriks luftfart

Luftfartens ulike klimamål er for fragmenterte til å fungere som styringsverktøy og til å utløse tilstrekkelige tiltak. Gjennom EU ETS systemet skal kvotepliktig sektor redusere utslippene med 43% fram mot 2030, men

Framtiden i våre hender arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.

i realiteten har utslippene i EUs luftfart fram til 2020 økt med 26% siden oppstarten i 2012¹ på grunn av trafikkvekst. Koronakrisen kan føre til at kvoteprisen synker dramatisk og at systemet dermed mister enda mer effekt som klimavirkemiddel dersom ikke EU sikrer tilstrekkelig innstramming i tilgangen på kvoter. Internasjonalt har ICAO ingen visjoner for utslippskutt i internasjonal luftfart, men kun en ambisjon om klimanøytral vekst fra 2020 nivå av utslippene ved hjelp av svært fleksible markedsmekanismer. Dersom IATA nå lykkes i å reforhandle baselineåret for avtalen som følge av koronakrisen kan vi se bort i fra enhver effekt av denne avtalen som klimavirkemiddel.² Innenriks i Norge er det uklart hvilke konkrete klimamål luftfarten må forholde seg til, men den har vært underlagt CO2 avgift siden 1991, i tillegg til flypassasjeravgift av varierende størrelse opp igjennom årene, og utslippene ligger de siste årene noenlunde stabilt på 1, 3 millioner tonn de årene trafikkveksten ikke er for stor.³

Parisavtalen inneholder ingen eksplisitt utelatelse av det nasjonale ansvaret for internasjonal luftfart eller skipsfart slik som Kyotoavtalen fra 1997 gjorde. Gjennom Parisavtalen har derfor Norge ansvar for alle våre utslipp og vi skal bidra til at verden når målet om maks 2, helst bare 1,5 graders temperaturstigning. Vi trenger derfor en klimapolitikk for norsk luftfart som helhet som sikrer at vi oppfyller disse forpliktelsene. Norge skal som minimum halvere utslippene våre fram mot 2030 og være klimanøytrale i 2050. Hvilken andel av dette som luftfarten skal ta må inngå i den politiske debatten om byrdefordeling mellom ulike sektorer slik som man nå får gjennom Klimakur 2030. Framtiden i våre hender ser ingen grunner til at luftfarten skal bli forfordelt i tildelingen av ansvar for klimakutt. Vi trenger derfor en forpliktende strategi for hvordan norsk innenriks og utenriks luftfart skal bidra til nå norske klimamål mot 2030 og 2050 og som synliggjør hvilke tiltak som skal sikre dette.

Framtiden i våre hender foreslår at:

- **Det må settes nasjonale mål for utslippskutt fra norsk innenriks og utenriks luftfart fram mot 2030 og 2050 som er i tråd med Norges forpliktelser i Parisavtalen. Det må utarbeides en forpliktende strategi med virkemidler for å nå kuttmålene.**

2. Teknologisk omstilling

Program for elektrifisering av luftfarten

Luftfartstilsynet og Avinor har levert et svært konstruktivt forslag til elektrifisering av norsk luftfart hvor de foreslår mål for elektrifiseringsgrad av luftfarten fram mot 2030 og 2040. Elektrifisering ser så langt ut til å være den eneste muligheten for luftfarten til å kunne eksistere i et framtidig lavutslippssamfunn med noenlunde samme funksjon som transportmiddel som i dag. Luftfarten som transportform gir stor klimabelastning i dag, men den er ikke like arealkrevende som for eksempel veitransport. Det kan derfor ha stor samfunnsbetydning hvis vi klarer å kutte de direkte utslippene fra kortdistanse luftfart slik at blant annet distriktene kan opprettholde transporttilbudet sitt uten at vi trenger å gå omveien om veiutbygginger

¹ <https://www.transportenvironment.org/state-aviation-ets>

² <https://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=2685>

³ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/okte-utslipp-fra-innenriks-luftfart>

Framtiden i våre hender arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.

med store naturinngrep. Det forutsetter selvfølgelig at det prioriteres mellom arealinngrep til de ulike transportformene dersom en slik satsing skal få noen positiv miljøeffekt.

Framtiden i våre hender har levert høringsinnspill til forslaget til program for elektrifisering av luftfarten og vi vil gjerne vise til eget høringsinnspill om dette for flere detaljer. Vi støtter målformuleringene i forslaget, men etterlyser en dimensjon som belyser utenrikstrafikken. Vi foreslår derfor å tilføre et tredje mål som omfatter elektrifisering av utenriks luftfart. I lys av effektene på luftfarten av koronakrisen anbefaler vi at staten tar en betydelig mer aktiv rolle i prosessen med elektrifisering av norsk luftfart enn det som anbefales i forslaget fra Avinor og Luftfartstilsynet. Vi ber regjeringen vurdere en organisering av denne prosessen etter modell fra Norske Tog i jernbanesektoren for å sikre måloppnåelse og at vi ikke mister verdifull tid. Det vil også minske risikoen for å gjøre store feilinvesteringer i infrastrukturen på lufthavner og gi tydelige signaler til flyselskaper og næringsliv om hva de bør investere i framover. I tråd med målene for elektrifisering av luftfarten må det tidlig varsles krav om at flyselskaper som skal bruke norske lufthavner må benytte nullutslippsteknologi.

Framtiden i våre hender foreslår i tråd med dette å endre både organisering i luftfarten (som foreslått over) og Avinors mandat. Avinor har per i dag ikke mandat til å bidra til måloppnåelse i norsk klimapolitikk utover det som gjelder egen drift av flyplasser. Avinor må få ansvar for å bidra til måloppnåelse for sektoren som helhet og til å ta i bruk virkemidler som bidrar til dette, herunder avgifter, nudging og informasjonskampanjer mot forbrukerne for trafikkbegrensning og for å styre reisemønstre mot minst mulig klimabelastende reisvalg, samt til å ta i bruk nødvendige virkemidler herunder justering av lufthavnavgiftene og direkte regulering for å sikre teknologiomstilling.

Framtiden i våre hender foreslår:

- **At målene i forslaget til program for elektrifisering av luftfarten vedtas.**
- **At det tilføres et tredje mål om elektrifisering av norsk utenriks luftfart**
- **At staten tar aktiv part i prosessen med utvikling og innfasing av elektriske fly i Norge gjennom en ny organisering av luftfarten etter modell fra jernbanesektoren og Norske Tog AS.**
- **At Avinor gis mandat til å bidra til å oppfylle klimamål for norsk innenriks og utenriks luftfart.**

Krav til CO2 intensitet og avgifter for utfasing av drivstoffkrevende fly

I tillegg til en aktiv prosess for elektrifisering av luftfarten på norske anbudsruiter, må også staten sørge for at effekten av koronakrisen blir at det er de mest energieffektive flyene som tas i bruk når luftfarten bygger seg opp igjen og at det gis tydelige signaler om at norske lufthavner og trafikken på disse skal elektrifiseres i løpet av de kommende to tiårene. Dette innebærer en varslet opptrapping av avgiftsnivået i lufthavnavgiftene for fossilbaserte fly og avgifter på drivstoff. Det bør også vurderes om man kan stille krav til CO2 intensitet på fly eller flyselskaper som får operere på norske lufthavner og at dette kravet strammes inn over tid.

Framtiden i våre hender foreslår:

- **At lufthavnavgifter og drivstoffavgifter for luftfarten gradvis trappes opp for å fase ut drivstoffkrevende flytyper og for å fase inn elektriske fly.**

Framtiden i våre hender arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.

- **At det vurderes om man kan stille krav til CO2 intensitet på fly eller flyselskaper som får operer på norske lufthavner.**

Ny gjennomgang av lufthavnutbygginger – klima, arealbruksendringer og elektrifisering
All infrastrukturbygging innebærer arealbruksendring. Enten det angår boligområder, matjord eller naturområder, så har infrastrukturbygging en kostnad som må vektas opp mot nytten. Klimakur beregner at arealbruksendring i Norge i gjennomsnitt gir utslipp av 2 millioner tonn CO2ekv. årlig. Statens Vegvesen har nå utviklet et nytt verktøy for beregning av klimagassutslipp fra utbyggingsprosjekter i et livsløpsperspektiv, inkludert arealbruksendring. (Veg LCA). Denne typen verktøy synliggjør også klimakostnaden av bygg og anleggfase og av utslipp fra bruk/driftsfase. For at offentligheten skal kunne sammenligne samfunnsnytte og kostnader mellom ulike typer transportmidler og infrastrukturprosjekter må denne typen livsløpsbaserte verktøy tas i bruk i alle transportetatene når man vurderer nye prosjekter og særlig inn i prosessen med NTP. Dette er særlig åpenbart når det kommer til store prosjekter slik som utbygging av en 3. rullebane på Gardermoen. Dette prosjektet var i hovedsak planlagt for vekst i utenrikstrafikken og utslippene herfra var åpenbart i strid med klimamålene våre i Parisavtalen. Som følge av koronapandemien har sannsynligvis trafikkgrunnlaget for et slikt utbyggingsprosjekt falt bort, og vi tar utgangspunkt i at dette prosjektet ikke gjennomføres. Men det vil være behov for slike verktøy for å vurdere konsekvenser opp mot nytte av andre lufthavnutbygginger, selv innenfor en scenario med en elektrifisert luftfart på korte distanser.

Det er også en annen, viktig grunn til at Avinor må gjennomgå alle planlagte utbyggingsprosjekter på ny. Ingen av utbyggingsprosjektene på norske lufthavner er planlagt for en omfattende elektrifisering av luftfarten. Elektriske fly vil kreve en litt annen infrastruktur på lufthavnene enn dagens flytrafikk, med korte rullebaner og ladeinfrastruktur m.m. Derfor er det stor risiko for feilinvestering dersom regjeringen ikke nå gjennomgår alle planlagte flyplassutbygginger på ny. Når tilnærmet all luftfart skal være elektrifisert i løpet av 20 år betyr det at vi ikke har tid til å bygge lufthavner designet for gammel teknologi i mellomtiden. Og vi må sannsynligvis bygge opp under småflyplassene heller enn å sentralisere luftfarten på store lufthavner designet for store fly og langdistanse trafikk.

Framtiden i våre hender foreslår:

- **At Avinor tar i bruk livsløpsbaserte verktøy for beregning av klimaeffekter av lufthavnutbygginger og at disse inkluderer klimaeffekter av arealbruksendringer. Det må også gjøres selvstendige vurderinger av andre miljø og samfunnskonsekvenser av arealbruksendring, slik som tap av artsmangfold eller nedbygging av matjord.**
- **At Avinor går igjennom alle planlagte kapasitetsutvidelser av norske lufthavner på ny med denne typen livsløpsbaserte verktøy. Prosjekter som ikke er i tråd med norske forpliktelser i Parisavtalen på grunn av for eksempel store effekter av arealbruksendring eller høy trafikkvekst som konsekvens kan ikke gjennomføres. Til eksempel kan nevnes dagens planer for en 3. rullebane på Gardermoen.**
- **At alle nye kapasitetsutvidelser eller ombygginger/nye lokaliseringer av lufthavner må planlegges i tråd med programmet for full elektrifisering av norsk luftfart innen 2040.**

3. Bærekraftig drivstoff

Framtiden i våre hender arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.

Norsk produksjon av bærekraftig og avansert biodrivstoff

Erstatning av fossilt drivstoff med avansert biodrivstoff er en av klimatiltakene regjeringen allerede har vedtatt for luftfarten. Biodrivstoff kan bidra til at vi kan opprettholde noen grad av langdistanse luftfart også på veien inn i lavutslippssamfunnet. Det kan også bidra til å dempe utslippene fra luftfarten i en overgangsfase fram mot elektrifisering. Dette forutsetter imidlertid at biodrivstoffet er reellt bærekraftig og dermed også at mengdene vi snakker om er små. Klimakur beregnet før koronakrisen at behovet for biodrivstoff i norsk luftfart ville ligge på 390 millioner liter i 2030 gitt innblandingskravet. Klimakur anslår samtidig at behovet for avansert biodrivstoff i ikke-kvotepliktig sektor i Norge vil ligge på 650 millioner liter gitt at alle tiltakene i klimakur gjennomføres. Samtidig anslår de at det vil produseres bare 300 millioner liter avansert biodrivstoff i Norge i 2030. Det viser at norsk behov for bærekraftig biodrivstoff vil være flere ganger høyere enn vi kan produsere selv, selv dersom behovet i luftfarten blir sterkt redusert i årene framover, og at vi vil være helt avhengig av import. Framtiden i våre hender er bekymret for at den internasjonale konkurransen om bioressurser kommer til å føre til økende etterspørsel også etter ikke-bærekraftig biodrivstoff som dermed kan gi økte klimagassutslipp internasjonalt, press på matjord og avskoging. Det tjener ingen om Norge kutter egne utslipp ved å øke klimagassutslippene globalt. Dermed er vårt forslag at norsk klimapolitikk ikke kan lene seg mer på biodrivstoff enn det som er et moderat anslag på tilgjengelighet fra norsk produksjon. Det forutsetter både at vi setter i gang egen produksjon av bærekraftig og avansert biodrivstoff i Norge, men også at vi begrenser avhengigheten av denne ressursen gjennom andre klimatiltak. Andre tiltak for luftfarten inkluderer først og fremst rask elektrifisering, logistikk og effektiviseringstiltak og trafikkbegrensning.

Framtiden i våre hender foreslår:

- **At vi starter norsk produksjon av avansert og bærekraftig biodrivstoff for luftfarten.**
- **At vi begrenser avhengigheten av biodrivstoff gjennom trafikkbegrensning, rask elektrifisering og logistikktiltak.**

Luftfartsutvalget synliggjør hvordan kostanden for å starte opp produksjon av biodrivstoff for luftfarten er høy og anbefaler et Co2 –fond for å bidra til finansiering av både dette, andre klimatiltak i luftfarten og FoU for elektrifisering av luftfarten. Framtiden i våre hender har tidligere vært litt tilbakeholden med støtte til øremerking av ekstra midler til luftfarten ettersom de allerede er tilgodesett med en rekke avgiftsfordeler i internasjonalt luftfart. I lys av konsekvensene for luftfarten som følge av koronakrisen mener vi imidlertid nå at det er fornuftig å bidra med ekstra midler til finansieringen av klimaomstilling i luftfarten. Hovedfokus for regjeringens satsing bør ligge på elektrifisering, men det vil også bli behov for biodrivstoff for luftfarten i mange år framover og det kan se ut som luftfarten vil trenge både støtte og streng regulering for å få på plass klimatiltak i årene framover. Framtiden i våre hender vil derfor støtte forslaget om et CO2/flypassasjeravgifts- fond for luftfarten.

Framtiden i våre hender foreslår:

- **At det opprettes et Co2-fond for klimaomstilling, for utvikling av nullutslippsteknologi og for bærekraftig, avansert biodrivstoff i luftfarten.**

4. Trafikkbegrensning og sosial rettferdighet

Flypassasjeravgiften og trafikkbegrensende effekt

Framtiden i våre hender arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.

Forbruket av flyreiser verden over er svært skjevt fordelt. Det er faktisk bare en liten andel av verdens befolkning som i det hele tatt flyr. Noen anslag tilsier at rundt 3 % av verdens befolkning flyr årlig og at hele 90 % av verdens befolkning aldri har sittet i et fly.⁴ Og selv i land som Storbritannia finnes det undersøkelser som viser at 15 % av befolkningen står for hele 70 % av flytrafikken i landet.⁵ Nordmenn har et generelt høyt forbruk av flyreiser, men også her er det store skjevheter i forbruket etter hvilken inntekt man har og hvor i landet man bor. Statens reisevaneundersøkelse fra 2013 gir noen indikasjoner på dette når den sier at de som har en husholdningsinntekt på 1 million eller mer reiser dobbelt så mye til utlandet til de som har inntekt på under 400 000 og at folk i Oslo-regionen reiser mer til utlandet enn andre. Forskningsinstituttet CICERO beregner at dersom du dobler inntekten din i Norge så flyr du i gjennomsnitt 170 prosent lenger. Det er derfor viktig å ta inn over seg den sosiale dimensjonen av klimavirkemidler for luftfarten.

Det har vært mye debatt om flypassasjeravgiften etter at den ble gjeninnført i 2015. Debatten har ført og fremst dreid seg om at den påvirker prisnivået på distriktsrutene særlig mye. Dette oppleves urettferdig når utenlandsreisene, som først og fremst består av feriereiser, får en relativt sett lavere prisøkning. Det kan også skape økt konflikt mellom byområder og distrikter, hvor kortbanenettet i større grad fungerer som kollektivtransport til hverdagsreiser eller mer nødvendige reiser. Tatt i betraktning at kortbanenettet står for en minimal andel av den norske luftfartens klimagassutslipp er det også mindre vesentlig i klimasammenheng.

Den geografiske dimensjonen av klimapolitikken for luftfarten tilsier at man bør ta hensyn til folk som er avhengig av kortbanenettet i Norge og at det ikke er her det er viktigst å prioritere tiltak for trafikkbegrensning. Isteden er det særlig viktig å ta tak i den delen av luftfarten som har sterk vekst i både trafikk og utslipp. Dette gjelder først og fremst fritidsreiser til utlandet, og framskrivningene før koronakrisen viste at det ville bli størst prosentvis vekst på lange utslippsintensive, interkontinentale reiser, men at de store mengdene ville komme på reiser mot Europa. Det er disse reisene som trenger de sterkeste virkemidlene for å begrense trafikkveksten, dersom luftfarten tar seg opp igjen etter koronakrisen.

Framtiden i våre hender foreslår:

- **At flypassasjeravgiften innrettes slik at den får sterkere trafikkbegrensende effekt på reiser mot utlandet.**

Flyavgifter i et rettferdighetsperspektiv

Det er ikke bare geografi som påvirker opplevelsen av sosial rettferdighet. Inntekstdimensjonen av klimapolitikken for luftfarten tilsier at vi må vurdere om det finnes andre virkemidler enn flate avgifter for at trafikkbegrensende tiltak skal oppleves rettferdig og for at det skal ha effekt. I Storbritannia diskuterer man muligheten for progressive avgifter for "frequent-flyers". Jo mer du flyr jo høyere avgifter blir du

⁴ <https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2019/04/progressive-ticket-tax-frequent-flyer-levy.pdf>
<https://www.airspacemag.com/daily-planet/how-much-worlds-population-has-flown-airplane-180957719/>

⁵ <http://afreeride.org/about/#fnref:3>

Framtiden i våre hender arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.

pålagt. Det vil kunne skåne de som tar den årlige flyturen for å besøke familie, men få en mer effektivt, trafikkbegrensende effekt for storforbrukerne av flyreiser. Et annet alternativ som fungerer sosialt utjevner i forhold til flyreiser handler om å bruke markedsmekanismer i et kvotesystem for flyreiser. Hver innbygger får utdelt en årlig kvote av flyreiser og denne kan omsettes fritt hvis du ikke bruker den. Begge disse mekanismene vil fungerer mest effektivt dersom vi kombinerer det med en plikt for flyselskapene til å beregne og CO2 merke flybillettene sine.

Framtiden i våre hender foreslår:

- **At det utredes hvordan trafikkbegrensende virkemidler i luftfarten kan innrettes på en sosialt rettferdig måte.**

Tjenestereiser og arbeidsreiser med fly

En stor andel av norsk innenriks flytrafikk er tjenestereiser eller arbeidsreiser. Det er store åpenbare muligheter til å begrense mengden tjenestereiser med fly gjennom økt bruk av videokonferanser eller onlinetjenester av ulike slag. Økonomisk sett kan dette gi store gevinster for næringslivet i form av sparte reiseutgifter. Som arbeidstaker kan mange oppleve at mindre reisevirksomhet kan gi mindre tidsklemme i hverdagen. Regjeringen bør derfor ta initiativ til å justere praksisen rundt bruken av tjenestereiser med fly i offentlig sektor og gjøre nødvendige justeringer på reiseregulativer i forhandlinger mellom partene.

Framtiden i våre hender foreslår:

- **At regjeringen begrenser bruken av fly på tjenestereiser i offentlig sektor og at det tas initiativ til å gjøre nødvendige justeringer på reiseregulativene som forhandles mellom partene i arbeidslivet.**

Reiselivsnæringen

Koronakrisen har skapt store utfordringer både for luftfarten og reiselivsnæringen som helhet. I og med at trafikkfall i luftfarten får så store ringvirkninger for andre deler av norsk næringsliv og kanskje først og fremst for reiselivsnæringen synliggjør også dette hvor sårbar store deler av næringslivet vårt er for effektiv klimapolitikk. En voksende reiselivsnæring er en effekt av et økende velstandsnivå i samfunnet. Vi trenger fortsatt disse tjenestene og opplevelsene i lavutslippsamfunnet også. Nordmenn trenger bærekraftige reiselivsopplevelser å velge fra og Norge trenger arbeidsplassens om reiselivsnæringen har representert. Dermed må en effektiv klimapolitikk for luftfarten også inkludere en effektiv omstillingspolitikk for reiselivsnæringen og andre næringer som har gjort seg avhengig av trafikkveksten i luftfarten. Det må lages en strategi for å overføre nordmenns forbruk av feriereiser med fly til mer kortreiste ferieopplevelser eller ferieopplevelser med mindre miljøbelastende transportmidler. Både som følge av koronakrisen og som følge av nødvendigheten av å kutte utslipp fra langdistanse flytrafikk må det lages en strategi for å overføre arbeidskraft fra turisme og næringer basert på langdistanse luftfart til nye former for opplevelser og servicenæringer. Det er naturlig at en slik strategi innlemmes i regjeringens pågående arbeid med en strategi for et bærekraftig reiseliv.

Framtiden i våre hender foreslår:

Framtiden i våre hender arbeider for etisk og miljøvennlig forbruk, og en rettferdig fordeling av jordas ressurser.

- **At det utarbeides en strategi for å bygge opp en bærekraftig turist- og opplevelsesnæring i Norge som er kortreis eller basert på miljøvennlige transportformer og hvor avhengigheten av langdistanse flytrafikk er redusert til et minimum.**

Ta i bruk informasjon og holdningsskapende virkemidler

Som et overordnet virkemiddel for å synliggjøre hvilke handlinger og valg som påvirker utslippene du har som forbruker eller som innkjøper, så anbefaler Framtiden i våre hender å innføre et nasjonalt forbruksbasert klimaregnskap som et supplement til den offisielle klimastatistikken. Et forbruksbasert klimaregnskap synliggjør utslipp basert på livsløpsberegninger og er mye bedre egnet for å veilede til handlingsendring enn dagens geografisk baserte klimastatistikk. Det kan på en enkel måte synliggjøre hvilken effekt en flyreise har på de totale utslippene fra din husholdning. I likhet med forslaget fra utvalget om CO2 merking av flybilletter og flyreklame er dette virkemidler som kan skape handlingsendring i befolkningen og som dermed kan bidra til å øke forståelsen og oppslutningen om norsk klimapolitikk. Man kan også se for seg at det kan utvikles digitalt baserte verktøy for å optimalisere både person og varetransporten med fly. Dette kan være verktøy som forsøker å styre forbrukerne til å velge minst mulig klimabelastende transportform eller tidspunkt, for eksempel gjennom løsninger som Entur og lignende. Når etter hvert deler av luftfarten blir elektrifisert vil denne typen verktøy kunne styre deg i retning av å velge elektrifiserte ruter og selskaper.

Framtiden i våre hender foreslår:

- **At regjeringen tar innfører et forbruksbasert klimaregnskap som et virkemiddel for å gi veiledning til befolkningen om hvilke handlinger som kan bidra til klimakutt.**
- **At flybilletter og flyreklame pålegges krav om CO2 merking slik på samme måte som for personbiler.**
- **At det utvikles digitale løsninger som styrer forbrukeradferd og varetransport til å velge minst mulig miljøbelastende reisevei, form og tidspunkt.**

Med vennlig hilsen

Anja Bakken Riise, Leder i Framtiden i våre hender
Tonje Orsten Kristiansen, Seniorrådgiver Framtiden i våre hender