

Skattedirektoratet

## HØRINGSUTTALELSE – DIFFERENSIERT FLYPASSASJERAVGIFT

### Innledning

Vi viser til brev datert 14. desember 2018, der forslag til differensiert flypassasjeravgift etter reiselengde legges ut på høring. Naturvernforbundet avgir herved sin uttalelser.

Hovedkonklusjonen er at vi støtter prinsippet om at flypassasjeravgiften bør differensier.

### Bakgrunn

Det nærliggende spørsmålet kan fort bli: Hvorfor trenger vi flypassasjeravgift? Kan vi ikke regulere utslipp fra flytrafikken gjennom avgifter drivstoffet eller gjennom et kvotesystem? Dessverre er avgifter på flydrivstoff brukt i internasjonal trafikk ikke forenelig med Chicago-konvensjonen. Det eksisterer heller ikke noe globalt klimakvotesystem for flytrafikken. ICAO jobber for å få på plass en markedsbasert mekanisme, men alt tyder på den på langt nær vil være i tråd med Parisavtalen – og den har også store svakheter, bl.a. når det gjelder bærekraftskrav til drivstoff. Begge deler er forhold som mange, inkludert norske myndigheter, har uttrykt bekymring for.

Det er derfor nødvendig at enkeltland eller regioner går i front for å sikre at Parisavtalens mål innfris. Da må enkeltland, som Norge, ta i bruk de virkemidlene som er mulig. I Norge har innenlandstrafikken CO<sub>2</sub>-avgift, men for trafikk utenlands trengs det avgifter på annet enn flydrivstoffet, men som likevel korrelerer rimelig godt med CO<sub>2</sub>-utslipp. Da er passasjerer eller sete mest relevante avgiftsobjekt. Å avgiftsbelegge seter framfor passasjerer – slik det var på slutten av 90-tallet – er miljømessig å foretrekke. Det vil stimulere til færre, men fullere fly.

Dagens flate avgiftssats er problematisk. Primært er det feil at lange reiser, med svært høye utslipp, ikke har høyere avgift enn korte reiser. Se vedlagte tabell, som viser utslipp for ulike reiser, basert på SAS' utslippskalkulator. Men også fritaket for CO<sub>2</sub>-avgift på utenlandsreiser, manglende kvoteplikt på flyging ut av EU/EØS, manglende merverdiavgift på utenlandsreiser og den ulogiske taxfree-ordningen tilsier at avgiftene på utenlandsreiser bør være høyere enn på innenlandsreiser, og at det bør være ytterligere høyere avgift på reiser ut av EU/EØS. For å ikke gjøre systemet for komplisert taler dette for at det bør være tre avgiftssatser.

### Det konkrete forslaget

Naturvernforbundet støtter forslaget om at avgiften differensieres. Vi mener imidlertid at det er uheldig at avgiftssatsen for utenlandsreiser fra Norge til andre EU-/EØS-land senkes, i og med at dette kan være til dels ganske lange reiser, med tilsvarende avgiftsmessige fordeler som er nevnt over. Dette må derfor følges opp med ny justering av avgiftssystemet når nødvendige utredninger og avklaringer er gjort, f.eks. fra 1. januar 2020. Videre mener vi at satsen for de lange reisene bør bli langt høyere enn 200 kroner per passasjer. Avgiften for lange reiser (over 600 mil) fra Sverige var, etter innføring 1. april 2018, på 400 svenske kroner. Dette ville vært et bedre avgiftsnivå for reiser fra Norge.

### Videre justering av avgiftssystemet

Største utfordring med at den laveste satsen er felles for både innenlandsreiser og reiser til EU/EØS-området, er at det er vanskelig å få avgiften høy nok. På innenlandsreiser er det i tillegg CO<sub>2</sub>-avgift, og det kan framføres distriktspolitiske argument som gjør at en avgiftssats som er «høye nok» for de lengre reisene ut av Norge innen EU/EØS, blir politisk uspiselig (til tross for mulighetene staten har til å øke tilskuddet til distriktsflyruter og inkludere flere ruter i tilskuddsordningen).

Vi forstår det slik at Skatteetaten tolker EØS-avtalen slik at differensierte satser for reiser innen EU/EØS vil stride med avtalen. Vi er imidlertid ikke sikre på at avtalen må forstås slik, all den tid Norge har egen CO<sub>2</sub>-avgift på drivstoff brukt i innenlands flytrafikk.

Utover den høye satsen for reiser ut av EU/EØS bør det være en ordinær sats og en lav sats. Ordinær sats brukes for reiser i EU/EØS-området. Men for reiser der det i tillegg ilegges CO<sub>2</sub>-avgift, anvendes en lav sats. I likhet med høy sats må også ordinær sats økes betydelig. Lav sats kan holdes på omtrent dagens sats, eventuelt senkes noe, i og med at CO<sub>2</sub>-avgiften skal og må trappes opp. Vi ber derfor Skatteetaten vurdere og avklare overfor ESA mulighetene for en lav sats som vil gjelde på strekninger der det samtidig er ilagt CO<sub>2</sub>-avgift.

Videre ber vi Skatteetaten vurderer om avgiftsobjektet bør være seter og ikke passasjerer. Bruk av seter som avgiftsobjekt kan gi grunnlag for å redusere satsene noe.

### Konklusjon

Naturvernforbundet støtter forslaget om differensierte satser fra 1. april 2019. Et nytt system med tre avgiftssatser bør vurderes og avklares – og om mulig innføres fra 1. januar 2020.

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



leder

### Vedlegg

Tabellen under viser utslipp av CO<sub>2</sub> per passasjer (enkelttur) samt kapasitetsutnyttelsen for «mest brukte flytype» som oppgitt i SAS' utslippskalkulator per 1. februar 2019:

<http://www.sasems.port.se/Emissioncalc.cfm?sid=advanced&utbryt=0&res=Result&lang=2>

Merk at klimaeffekt fra flyging i høyere luftlag kommer i tillegg. Dette tillegget er som regel relativt større på lengre reiser.

Fra	Til	Mest brukte flytype	Kapasitetsutnyttelse (prosent)	Utslipp (kg CO <sub>2</sub> )	
				Per passasjer	Per sete
Oslo (OSL)	Bergen	B737-600	71,6	62	44
Oslo (OSL)	Trondheim	B737-800W	71,6	48	34
Oslo (OSL)	Tromsø	B737-800W	71,6	98	70
Oslo (OSL)	Berlin	A319-100	72,0	89	64
Oslo (OSL)	Paris	B737-600	71,6	151	108
Oslo (OSL)	Madrid	B737-300	71,6	292	209
Oslo (OSL)	Las Palmas	B737-700W	71,6	336	241
Oslo (OSL)	Dubai	A330-300	80,6	387	312
Oslo (OSL)	Bangkok	A330-300	80,6	640	516
Oslo (OSL)	New York	A330-300	80,6	443	357
Oslo (OSL)	Los Angeles	A330-300	80,6	636	513
Oslo (OSL)	Cape Town	A340-300	80,6	908	732