



29. november 2019

Finansminister Siv Jensen, Finansdepartementet  
Klima- og miljøminister Ola Elvestuen, Klima- og miljødepartementet  
Samferdselsminister Jon Georg Dale, Samferdselsdepartementet

## **DE NORDISKE LANDENE BØR GÅ I FRONT VED Å AVGIFTSLEGGJE MILJØKONSEKVENSENE AV FLYDRIVSTOFF BRUKT OVER LANDEGRENSENE**

Klimaendringene blir mer og mer tydelige og merkes på kroppen av stadig flere verden over gjennom blant annet tørke og ekstremvær. Forskingen er tydelig på at dette bare er starten. Vi må kutte klimagassutslipp raskt og mye i alle sektorer.

Sett i lys av dette beveger luftfarten seg i feil retning. I dag brukes fly som transportmiddel av bare en liten del av verdens befolkning, men er likevel ansvarlig for om lag 5 prosent av menneskeskapte klimaendringer. Sektorens klimagassutslipp vokser, og prognoser viser at globale utslipp fra fly vil øke kraftig. Luftfarten er en stor og voksende miljøutfordring som det trengs kraftige virkemidler for å møte. De nordiske natur- og miljøorganisasjonene fremmer nå et forslag om hvordan miljøskadene fra bruk av flydrivstoff i trafikk over landegrensene kan avgiftslegges.

Luftfartsindustrien jobber med tiltak for å redusere utslipp, og økt drivstoffeffektivitet i fly er en viktig del av flyselskapenes økonomi. Dette har resultert i lavere klimafotavtrykk per passasjer for en gitt reisedistanse. Men gevinstene er blitt mer enn oppspist av økende trafikk.

Det er en utfordring å oppnå raske utslippsreduksjoner i luftfarten. Kjøp av fly er store investeringer, og det er ikke mulig å bare skrote eksisterende fly for å skaffe seg nye, som er noe mer energieffektive. Fly anskaffes for bruk i et langt tidsperspektiv, og det tar også betydelig tid å få levert nye fly. De to store flyprodusentene Airbus og Boeing har store og langsiktige økonomiske interesser i å oppretthold eller utvide sin eksisterende produksjon i mange tiår.

Videre er det et komplisert internasjonalt regulatorisk rammeverk for internasjonal luftfart. Dette har fordeler på noen områder, men gjør det mer komplisert å innføre miljøavgifter på flydrivstoff og legge merverdiavgift på billettene. Det trengs mye tålmodighet og gode forhandlingsevner for å kunne reformere luftfartsindustrien. Store endringen kan skje, men det vil neppe gå fort.

Luftfarten globalt mottar også store subsidier som hindrer bransjen til å gjøre de endringene som trengs for å beskytte klimaet. Myndighetene har unntatt flyselskap fra å betale energiavgift, CO<sub>2</sub>-avgift og merverdiavgift på internasjonale flygninger. I Norden er det bare Norge som har innført CO<sub>2</sub>-avgift på innenrikstrafikken. I resten av verden har også USA, Japan, Brasil, India, Australia og til og med Saudi Arabia CO<sub>2</sub>-avgift på innenriks flytrafikk.

Flygninger i og mellom land som deltar i det europeiske økonomiske samarbeidet, omfattes av EUs kvotesystem, men det store flertallet av kvotene deles ut gratis. Billettprisene reflekterer dermed ikke miljøkostnadene. Økonomene kaller dette for en markedssvikt. I et marked der kjøperen ikke betaler for det det koster å produsere en tjeneste, oppstår det et overforbruk. Det trengs en omfattende innsats for å korrigere for denne markedssvikten.

Flypassasjeravgift er innført i flere land, deriblant Norge, Sverige, Tyskland og Storbritannia – i stor grad som et virkemiddel for å kompensere for manglende merverdiavgift på internasjonal flytrafikk. Vi vil oppfordre flere land til å innføre passasjeravgift. Danmark, Finland og Island kan ikke forbli «skatteparadiser» og må følge etter Norge og Sverige og andre land som har innført flypassasjeravgift.

En stor konferanse om avgifter på flytrafikken i Europa ble holdt i Haag i Nederland i juni i år, med deltakelse fra 29 land og over 100 eksperter og representanter for myndighetene. På konferansen kom det sterke oppfordringer til å utvide og forsterke avgiftene på flybilletter. Tyskland har fulgt opp med å nesten doble flypassasjeravgiften i 2020.

Vi må bruke anledningen til å gå til kilden av problemet, ved å legge avgift på bruk av flydrivstoffet som brukes i Europa. Sentrale foredragsholdere på konferansen i Haag – som inkluderte Sveriges og Nederlands finansministre foruten OECD og IMF – gjorde det klart at luftfartens avgiftsfritak er uakseptabel, sett i lys av avgiftsnivået på drivstoff i veitrafikken, og det kan ikke forsvares verken av økonomiske eller av klimamessige grunner. Flydrivstoff i Europa må avgiftslegges på en rettferdig og korrekt måte.

EUs energiskattedirektiv fra 2003 viser hvordan det kan gjøres.<sup>1</sup> Dersom det inngås bilaterale avtaler mellom enkeltland, er det fullt mulig å legge avgift på drivstoff som brukes av fly i trafikk mellom disse. Den multilaterale avtalen om etablering av et felles europeisk luftfartsområde fra 2006 gjør at også Norge og Island kan være en del av dette.<sup>2</sup>

De nordiske landene bør benytte seg av denne muligheten og vise globalt lederskap og bryte den globale praksisen der flydrivstoff brukt i internasjonal trafikk ikke avgiftslegges. De bør umiddelbart starte forhandlinger om en avtale som gir hjemmel for gjensidig avgiftslegging av drivstoff som brukes på flygninger mellom nordiske land. Det kan bli starten på en trend der stadig flere land gjør det samme og tar ansvar for klimagassutslipp fra internasjonal luftfart.

De nordiske natur- og miljøvernorganisasjonene står bak dette brevet og sender tilsvarende henvendelser til de andre nordiske regjeringene. Vi håper med dette at dere er klare til å starte samtaler med deres nordiske kolleger om å gjensidig tillate innføring av miljøavgifter på drivstoff som brukes mellom deres land.

---

<sup>1</sup> ETD - Art 14 (2): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0096&from=GA>

<sup>2</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22006A1016\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22006A1016(01)&from=EN)

Med vennlig hilsen

Silje Ask Lundberg, styreleder i Norges Naturvernforbund

Maria Reumert Gjerding, styreleder i Danmarks Naturfredningsforening

Johanna Sandahl, styreleder i Svenska Naturskyddsföreningen

Jouni Nissinen, leder av miljøpolitisk avdeling i Suomen luonnonsuojeluliitto (the Finnish Association for Nature Conservation)

Bernt Nordman, direktør i Finlands Natur och Miljö

Tryggvi Felixson, styreleder i Landvernd (Icelandic Environmental Association)

Erin Gäddnäs, daglig leder i Ålands Natur & Miljö