

Oslo, 15. juni 2022

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård, Samferdselsdepartementet
Finansminister Trygve Slagsvold Vedum, Finansdepartementet

AVGIFTER PÅ FLYTRAFIKK

Regjeringen skal legge fram en luftfartsstrategi høsten 2022. Naturvernforbundet har tidligere bidratt med innspill til dette arbeidet, blant annet gjennom å avgi høringssvar til NOU 2019: 22 *Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring* og gjennom å delta på Samferdselsdepartementets høringsmøte i september 2021.

I tidligere innspill drøfter vi miljøutfordringene fra luftfarten, problematiserer noen mulige løsninger – som biodrivstoff – og tar opp temaer som Avinors mandat og rolle, og vi peker på at statens prosjektmodell også må brukes ved Avinors investeringer.

I innspillet drøfter vi også ulike virkemidler, som CORSIA og EUs kvotesystem, CO₂-avgifter og flypassasjeravgift. I dette brevet vil vi gå litt mer i dybden på dette, særlig relatert til flypassasjeravgift.

Det er en allmenn erkjennelse, også fra norske myndigheter, at arbeidet med å prise klimagassutslipp og andre miljøskader fra luftfarten i regi av ICAO, er utilstrekkelig. Den markedsbaserte ordningen CORSIA er så svak at den knapt kan regnes som et relevant virkemiddel. Dette gjør også at EU er opptatt av å videreføre sitt eget kvotesystem for luftfarten og ser på supplerende virkemidler for luftfarten utover kvotesystemet. Norsk CO₂-avgift er bra, men den virker per i dag kun på innenlandstrafikken, noe som betyr at det for utenlandstrafikken er svake virkemidler.

Meld. St. 13 (2020–2021) *Klimaplan for 2021–2030*, der vi på side 171 kan lese følgende:

«Regjeringa har i tillegg ein ambisjon om å saman med andre nordiske land vurdere korleis utsleppa frå internasjonal luftfart kan reduserast fram mot 2030, mellom anna vurdere å fjerne avgrensinga på skattlegginga av drivstoff levert til internasjonal luftfart i den felles skandinaviske standard luftfartsavtalen.»

Vi håper at dette arbeidet skrider fram, men forstår at det kan ta tid å bli enige om avgifter for grensekryssende trafikk med våre naboland. I påvente av slike løsninger er det derfor viktig å utnytte de mulighetene som ligger i dagens avgifter.

Det er flere land som har innført avgift på flyging av passasjerer. Norge er ett av dem. Storbritannia, Tyskland, Sverige og Østerrike er andre eksempler.

En viktig begrunnelse for slik avgift er å kompensere for manglende avgifter i luftfarten. Dette er relevant også i Norge, særlig for trafikken over landegrensene. For flyreiser mellom Norge og et annet land er det ingen CO₂-avgift og ingen merverdiavgift. Til gjengjeld er det en taxfree-ordning som stimulerer flytrafikken. Om flyreisene går ut av EØS-området, omfattes trafikken heller ikke av EUs kvotesystem.

Naturvernforbundet vil understreke at avgifter som begrenser trafikken, gir den største miljøgevinsten. Foruten å kutte CO₂-utslipp vil den også redusere energibehovet. Bærekraftige og fornybare ressurser vil være en knapphetsfaktor, og dette vil kreve sterke prioriteringer framover. Jo mindre vi flyr, jo mer bærekraftig råstoff/energi vil frigjøres til bruk til andre utslippsreduserende formål i andre sektorer. Redusert flytrafikk vil også redusere behovet for arealer til flyplasser (noe som igjen sparer matjord – og også natur, noe som også gir en positiv klimaeffekt), og det reduserer også støyplagen.

Naturvernforbundet mener det er viktig at dagens flypassasjeravgift videreutvikles. Primært bør avgiften omgjøres til seteavgift, noe som vil gi sterkere insentiver til å øke kapasitetsutnyttelsen, altså at det flys færre flyavganger for samme antall passasjerer. Videre bør den differensieres ytterligere med tanke på utslipp/reiseavstand.

Jo lengre en flytur er, jo større utslipp og miljøkonsekvenser har den. Ifølge SAS' utslippskalkulator gir en flytur fra Oslo til Bangkok eller Los Angeles 11 ganger så høye CO₂-utslipp enn en flytur mellom de større byene i Sør-Norge. (Og i tillegg er den ekstra oppvarmingseffekten som følge utslipp i høyere luftlag ved lange reiser som regel vesentlig større enn for de korte reisene.) Likevel er flypassasjeravgiften for de lange reisene bare 2,7 ganger så høy som for innenlandsreiser. I tillegg mangler som nevnt CO₂-avgiften og merverdiavgiften helt på de lange reisene, der det er størst utslipp per reise.

Vi ser for oss at nivået for dagens avgift videreføres i innenlandstrafikken, men at den økes betydelig for flygninger mellom Norge og andre land – for å kompensere for manglende virkemidler der.

Vi har forstått det slik at norske myndigheter har valgt å ha samme avgiftsnivå for innenlandsreiser som for reiser til EØS-området, for å unngå en diskusjon om konkurransevridning. Siden det i dag er både merverdiavgift og CO₂-avgift på innenlandstrafikken, bidrar dette uansett til ulike konkurransevilkår. Høyere flypassasjeravgift (eller flyseteavgift, som den primært bør omgjøres til) på flyreiser ut av Norge (i EØS-området) enn for innenlandstrafikken vil faktisk bidra til likere konkurransevilkår og bør sånn sett kunne forsvares i et EØS-perspektiv. Vi foreslår derfor at dette gjøres.

Videre foreslår vi at satsen for lange flyreiser, ut av EØS, økes ytterligere. Slike reiser gir et svært høyt klimafotavtrykk, uten at det fins noen reelle virkemidler for å begrense dette utover flypassasjeravgiften.

Vi ser fram til en fortsatt god dialog om et viktig tema.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen
leder