

Til Fylkeskommunene v/Fylkesordførere

Vår dato 22.12.2015

Deres dato

Vår referanse CR

Deres referanse

Høring om forskrift om innføring av flyskatt - regionale konsekvenser

1. Kort om NHO Luftfart

NHO Luftfart er en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for flyselskaper og andre luftfartsrelaterte virksomheter i Norge. Blant våre medlemsbedrifter er blant annet flyselskapene Norwegian, SAS og Widerøe. Samlet er det om lag 45 medlemsbedrifter tilsluttet foreningen.

2. Litt om prosess og vedtak om å innføre en flyseteavgift

Statsbudsjettet for 2016 er nå vedtatt, etter at Stortingets budsjettbehandling ble avsluttet 18. desember 2015. I budsjettvedtaket¹ er det besluttet at det skal innføres en flyseteavgift på 80 kroner (pluss 10 prosent mva) på flyreiser fra norske flyplasser². En flyseteavgift på 88 kr betyr i utgangspunktet et prispåslag på grovt sett 10 prosent på snitt flypris innenlands. For utlandsflyginger blir situasjonen en litt annen – her settes kun avgiften på flygingen ut av Norge, og denne avgiften vil heller ikke være momsbelagt. Det er altså norsk innenriks luftfart som vil ta den største belastningen av innføringen av denne flyseteavgiften som etter våre beregninger vil gi en årseffekt på vel 2 milliarder kr (effekt blir 1,2 milliarder i 2016 med oppstart 1. april) inkludert effekt av moms. Denne avgiftsøkningen vil ramme flyselskaperens lønnsomhet hardt – noe som igjen vil gi kutt i de minst lønnsomme rutene i vårt langstrakte land.

Storingsvedtaket er nå fra Regjeringens side fulgt opp gjennom Toll- og avgiftsdirektoratets høring om forslag til forskrift om innføring av en flypassasjeravgift. Høringsfristen er satt til 21. februar 2016. Avgiften skal etter planen tre i kraft fra 1. april 2016. Se vedlagt lenke til høringsdokumentene:

<http://toll.no/no/felles/regelverk/horinger/pagaende/horing---flypassasjeravgift/>

¹ Datert 14. desember 2015.

² Altså 176 kroner tur/retur.

3. Trafikk- og markedseffekt av innføringen av flyseteavgiften

Rammebetingelsene for norsk luftfart må være konkurransedyktige med våre naboland for å sikre at luftfarten kan fortsette å vokse i Norge. NHO Luftfart stiller seg derfor svært kritisk til en slik avgiftsinnføring, som etter vår vurdering vil gi klart negative ringvirkninger for dagens flytilbud i Norge. Det understrekes i forbindelse med dette at vedtak om innføring av flyseteavgiften ble fattet uten noen form for forutgående prosess/konsekvensanalyse av mulige samfunnsmessige, økonomiske og miljømessige konsekvenser ved innføring av en slik avgift. Vi mener derfor at man fra myndighetenes side, som et minimum, må utsette iverksettelsen av stortingsvedtaket til etter at en slik konsekvensanalyse er gjennomført.

I forslag til forskrift fastslås det, med noen forbehold, at flypassasjeravgiften ikke skal ilegges på transfer/transittreiser dersom en reisende kjøper en gjennomgående billett. Vi mener dette er svært konkurransevridende da dette favoriserer selskap som tilbyr gjennomgående billetter gjennom såkalt "interline-samarbeid"³ - som igjen vil slå kraftig ut i redusert "valgfrihet" på mange distriktsruter. Dersom reisende kombinerer bruk av Norwegian og SAS vil man bli pålagt skatt for hver delstrekning. Eksempelvis vil man da på en reise mellom Hammerfest og Bergen med Widerøe, Norwegian og SAS for en tur/retur reise for en familie på fire få en ekstra flyskatt på kr 2112. Slike eksempler vil man kunne få mange av, og dette vil slå veldig ulikt ut avhengig av hvilket flyselskap man reiser med.

I tillegg ser vi at nabokommuner (og naboer) vil bli behandlet ulikt pga. FOT-systemet. Ruter innenfor FOT ordningen vil bli skattebelagt, men kompensert av Samferdselsdepartementet, slik at prisene kan holdes uendret. Dette betyr at om man reiser fra eksempelvis Florø lufthavn vil man bli belastet en flyskatt, men ikke hvis man reiser fra Førde lufthavn. Ørsta/Volda lufthavn får skatt til Oslo, mens reiser fra Sandane lufthavn går "fri". Tilsvarende ulikheter vil man få en rekke steder langs kysten helt til Finnmark. Direkteruter fra Helgeland til Oslo vil skattlegges, men ikke rutene til/via Trondheim. Ruter fra Stokmarknes til Bodø skattlegges, men ikke fra Andenes eller Svolve. Hammerfest får skatt, mens Honningsvåg slipper. Tilsvarende får reisende fra Vadsø til Tromsø skatt, men ikke hvis man reiser via Kirkenes. Her vil imidlertid de som reiser direkte fra Kirkenes få skatt. Avgrensningen av virkeområdet for skatten er således lite gjennomtenkt, og vil slå svært ulikt ut for ulike deler av distrikts-Norge.

En slik årlig flyskatt på om lag 1,2 milliarder kr innenriks vil medføre en vesentlig reduksjon i transportstandarden i det ganske land. Spesielt utsatt er områder med et svakt trafikkgrunnlag og dårlig lønnsomhet, og det er ofte områder med svake alternative transportmuligheter. Mange flyruter har nå med sviktende konjunkturer og ugunstig avgiftsutvikling allerede svak lønnsomhet. Dette forslaget om en ny flyskatt gjør vondt verre, i en tid der man trenger et godt transportsystem som et verktøy for vekst og omstilling i økonomien. Flyselskapene har allerede varslet at dette vil kunne gi en vesentlig produksjonsnedgang.

Norsk luftfart bidrar til omlag 120.000 arbeidsplasser direkte og indirekte i tillegg til såkalt katalytiske effekter. Det er ikke utenkelig med en nedskalering av luftfartsvirksomheten i Norge med anslagsvis 5%, noe som åpenbart vil bety mye sysselsettingsmessig. NHO Luftfart har tidligere antydnet at vi på sikt kan berøre 4-5000 arbeidsplasser med en slik "justering" av kostnadsnivået for norsk luftfart.

³ På innenlandsmarkedet i dag er det kun SAS og Widerøe som selger gjennomgående billetter.

Luftfarten er en bærebjelke for det norske samfunnet og er Norges eneste landsdekkende kollektivtrafikkmiddel. 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. En analyse av InterVISTAS utført for ACI Eurpe i 2015 viser at en krone skapt i luftfarten gir en økning på 5,50 kroner i brutto nasjonalprodukt. En ansatt i luftfarten gir 4,4 arbeidsplasser totalt i Norge. En vellykket omstilling av norsk økonomi krever således et stadig bedre og mer effektivt transportsystem, ikke minst for å opprettholde et konkurransedyktig næringsliv i hele landet. For mer informasjon om luftfartens samfunnsnytte, se lenke til rapporter utarbeidet av NHO Luftfart og Avinor:

<http://nholuftfart.no/getfile.php/Dokumenter/NHO%20Luftfart%20trykk%20opptrykk%20web.pdf>

https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/rapporter/luftfartens-samfunnsnytte.pdf

4. Bransjen tar luftfartens miljøutfordringen på alvor

NHO Luftfart jobber sammen med våre medlemmer for å redusere de samlede utslipp av klimagasser fra luftfarten. Utslipet per setekilometer viser en svært god utvikling, og er halvert siden 2001. Norske flyselskaper ligger helt i front i valg av moderne, energieffektive, stillestående og klimavennlige fly. Luftfarten stod for 2,3 prosent av innenlandske klimagassutslipp i 2013. Interesseorganisasjonen IATA har som mål at luftfarten skal ha karbonnøytral vekst fra 2020 og halvere utslippene fra 2050. Norsk luftfartsbransje arbeider nå med å fase inn bruk av 2. generasjon biodrivstoff for luftfarten, men er avhengig av økonomiske incentivordninger fra myndighetene. Dette kan bli et svært kostnadseffektivt og målrettet tiltak for å gjøre luftfarten klimavennlig og bærekraftig for fremtiden.

Regjeringspartiene har uttalt at flyseteavgiften er en klimaavgift. Vi mener at avgiften ikke gir en særlig klimaeffekt, men at dette mer er å anse som en vikarierende begrunnelse for innføring av en avgift man vet er upopulær blant de fleste.

Norsk sivil luftfart er underlagt EUs kvotesystem. Her er det den samlede tildeling av utslippskvoter som avgjør hvor store utslipp det blir i Europa. Det er lagt slike kvotetak for luftfarten, og taket skal jevnt senkes. Ekstratiltak mot norsk luftfart vil gi en liten reduksjon av utslipp fra norske flyselskap, men denne reduksjonen vil imidlertid bli "spist opp" ved at andre europeiske selskap kan slippe ut mer, fordi de norske trenger færre utslippskvoter. Det er bare på reiser fra Norge til reisemål utenfor Europa at denne avgiften i prinsippet har en effekt på klima. Disse reisene utgjør en forsvinnende lav andel av den samlede norske flytrafikken. Det fremheves i forbindelse med dette at Grønn Skattekommissjon (GS) i sin rapport slår fast at innføring av en ny passasjeravgift på innenlands luftfart ikke har noen effekt på de samlede klimagassutslipp i EØS-området. Tvert imot foreslår GS at den innenlandske CO₂ avgiften bør nedskaleres i takt med økende kvotepris.

Selv hvis vi ser bort fra kvotesystemet blir klimaeffekten av dette avgiftstiltaket etter vår vurdering helt mikroskopisk. En avgift på 88 kr per reise vil grovt sett utgjør ca. 10 prosent prispåslag på innlandsreiser i Norge som gir anslagsvis en etterspørselssvikt på rundt 5 prosent, noe som vi forutsetter gir en tilsvarende produksjonsnedgang i Norge. Dette vil gi en reduksjon i klimagassutslipp på ca. 65.000 tonn, som utgjør ca. 1,2 promille av de samlede klimagassutslippene i Norge (iht Kyoto-forpliktelsene). Dvs. at en avgiftslegging på innenriks luftfart på ca 1,2 milliarder kroner vil gi en kostnad per redusert tonn klimagassutslipp på ca kr 18 500. For øvrig er kvoteprisen pr tonn klimagassutslipp nå ca kr

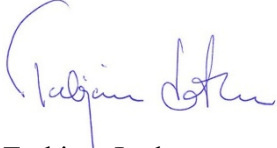
80, noe som illustrerer hvor lite kostnadseffektivt en slik flyskatt er som klimatiltak. I regnestykket ovenfor har vi for øvrig sett bort fra at en del av den avviste flytrafikken antakeligvis havner på andre transportmidler som bil og båt, som slett ikke er mindre klimavennlig enn fly.

5. Avslutningsvis

NHO Luftfart anmoder med dette om at fylkeskommunene som vil bli berørt av innføringen av flyseteavgiften, benytter seg av muligheten til å gi høringssvar i denne saken. Berørte "flyplasskommuner" bør også konsulteres, og vi henstiller om oppfølging av aktuelle kommuner fra fylkeskommunene. Høringsfristen i saken er 21. februar 2016.

NHO Luftfart stiller seg selvsagt til rådighet dersom det skulle være behov for mer informasjon om saken.

Med hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Administrerende direktør