

LO  
Youngsgate 11  
0181 Oslo

Vår sak nr: 2015-AR-01758

Deres ref.:16/3-2 622.1/SVV

Dato: 2.2.2016

## **HØRING - FLYPASSASJERAVGIFT - ENDRING AV FORSKRIFT 11. DESEMBER 2001 NR. 1451 OM SÆRAVGIFTER**

Avgifter er et nødvendig grep for å sikre en grønn og rettferdig omstilling i Norge. Avgifter kan både brukes til å begrense klimagassutslipp gjennom å endre atferd, og til å få inntekter som kan brukes til andre omstillingstiltak. Likevel bør staten ved innføring av nye avgifter ta tilstrekkelig tid til å vurdere konsekvensene. Avgifter som tas inn i avsluttende budsjettssalderinger skaper usikkerhet om konsekvensene. NTL ser at forslaget om flypassasjeravgift har skapt uro, blant annet i området hvor flyplassdrift inngår i regional nærings politikk/utvikling og i områder hvor det ikke finnes gode alternative transporttilbud. Det er uklart hvor stor effekt en avgift vil få. Hvis den får store konsekvenser for arbeidsplasser i regioner som allerede sliter med arbeidsledighet må regjeringen umiddelbart sett inn kompensierende tiltak.

Norge ligger i dag på Europa-toppen i innenlands flytrafikk, spesielt mellom de store byene i Sør-Norge. Fly står for 52 prosent av klimaeffekten fra nordmenns reiser. Tre av Europas femten mest trafikkerte flyruter er norske innenlandsruter (Gardermoen–Værnes, Gardermoen–Flesland og Gardermoen–Sola), og innenlands flytrafikk i Norge målt etter folketall er ti ganger større enn innenlands i EU. En del av denne trafikken må kunne flyttes til bane, eller unngås ved bruk av videokonferanser og lignende. En flypassasjeravgift kan bidra til dette.

Tross mer energieffektive fly har utslippsveksten også vært sterk. Fra 2002, som er siste året vi hadde flypassasjeravgift, og fram til 2014 har veksten i utslipp av klimagasser fra flytrafikken fra Norge til utlandet vært på over 100 prosent. Omgjort til dagens kroneverdi var flypassasjeravgiften for utenlandsreiser fra Norge på ca. 320 kroner i 2002.

Utenlands flytrafikk fra Norge ilegges ikke CO<sub>2</sub>-avgift, og billettene er fritatt for merverdiavgift. Videre er all flytrafikk mellom EU/EØS og resten av verden helt fritatt fra kravet om klimakvoter. For flytrafikk internt i EU/EØS får flybransjen tildelt gratis kvoter tilsvarende 78 prosent av historiske utslipp. Flybransjens avgiftsfritak og tilhørende høye utslipp tilsier at det trengs økte virkemidler for å motvirke de negative miljøeffektene fra flytrafikken.

At Norge gjør som flere andre land og innfører flyavgift, er et viktig signal internasjonalt, som kan gjøre det enklere å få innført en global avgift på flydrivstoff, som et viktig tiltak for å redusere miljøbelastningen fra flytrafikken og samtidig skaffe finansiering til internasjonalt klima-, miljø- og utviklingsarbeid. Dette er nødvendig, da prognosene viser fem–seksdobling



av flytrafikkens CO2-utslipp globalt fram mot 2050, mens andelen av globale utslipp vil øke enda mer.

### **Flyplassnett i Norge**

Norges geografi tilsier at vi trenger et godt utbygd regionalt flyplassnett med jevnlig flyavgang for å opprettholde næringsliv og befolkningsstruktur i distriktene - spesielt i nord. Hvis det viser seg at avgiften får konsekvenser for flyruter til deler av Norge der det ikke eksisterer noe alternativt transporttilbud må staten bidra til å opprettholde disse.

### **Situasjonen i fly-Norge**

Flybransjen i Norge opplever stort press for å effektivisere og kutte i driftskostnader for å sikre lave priser og større overskudd.

Dagens regjering legger i sin regjeringserklæring opp til at andre aktører skal slippes til når det gjelder drift av mindre flyplasser gjennom outsourcing av oppgaver. Til å begynne med er dette tenkt gjennomført på Bodø flyplass i forbindelse med Avinors overtakelse fra Forsvaret. Her er det nå lagt ut på anbud drift av lufthavnens brann- og redningstjeneste. Dette skal også inkludere andre tjenester som sikkerhet og teknisk vedlikehold. Det er grunn til å tro at dette vil føre til et enda større press på kostnader knyttet til personell.

Det setter ansatte i flybransjen i en svært vanskelig situasjon når det på den ene siden legges press på Avinor for å kutte kostnader for å holde prisene nede, og det på den andre siden innføres en ny avgift for å øke prisene. NTL krever at staten stanser all outsourcing og konkurranseutsetting ved norske flyplasser for å hindre dette ødeleggende prispresset.

### **Forbedring av avgiften på sikt**


På sikt bør man utforme avgiften slik at det blir større samsvar mellom utslippsmengde og avgiftsnivå. Grunnregelen bør være at jo lenger en reiser og jo mer en slipper ut, jo mer bør en betale i avgift.

For at miljøeffekten av flyavgiften skal bli enda sterkere, bør den omgjøres til en seteavgift, slik vi hadde i 1998–1999. Å avgiftsbelegge kapasiteten framfor utnyttelsen av den vil stimulere til økt kapasitetsutnyttelse og dermed til færre flyavganger, som igjen vil bidra til lavere klimagassutslipp.

Videre er det viktig at avgiften i større grad differensieres etter reiseavstand, slik at den på en bedre måte speiler reelle klimagassutslipp.

Til sist vil vi peke på at inntektene fra denne avgiften bør øremerkes miljøvennlige samferdselstiltak som utbygging av nye jernbanestrekninger.

Med hilsen  
NORSK TJENESTEMANNSLAG

  
Fredrik Oftebro  
andre nestleder

  
Julie Lødrup  
forbundssekretær