



FIVH arbeidsnotat 6/04 – Urettferdig miljøavgiftssystem favoriserer flyselskapene

Kort oppsummering:

- Flyselskapene subsidieres med nærmere 900 millioner kroner årlig på sine innenlandsruter, gjennom at de slipper å betale de samme miljøavgiftene på drivstoffet som bil og buss. Vi har altså et konkurransevridende miljøavgiftssystem - til det mest miljøskadelige transportmiddelets fordel.

FIVH krever:

- For å få folk til å velge miljøvennlige løsninger, så er det helt nødvendig å skape et avgiftssystem som belønner de miljøvennlige og ikke de forurensende løsningene. Framtiden i våre hender krever derfor likestilling mellom drivstoffavgifter på fly og buss. Det vil si at avgiften på flydrivstoff heves fra 0,30 kr til 3,39 kr per liter.

Urettferdig miljøavgiftssystem favoriserer flyselskapene

Bil/buss og fly er ikke underlagt samme miljøavgiftsregime. Mens busser og biler betaler miljørelaterte avgifter på 3,39 og 4,72 kr (avh. av om det er diesel eller bensin) per liter drivstoff, betaler fly bare 30 øre per liter. Det gjør at diesel til buss og bil er rundt to og en halv gang dyrere enn flydrivstoff. Takket være norske politikere har altså flyet et klart konkurransefortrinn. Våre beregninger viser at hvis flydrivstoffet (innenlands) hadde vært underlagt samme avgiftsregime som drivstoffet til bil eller buss ville dette gitt staten rundt 900 millioner kroner ekstra i årlige inntekter.

| | 2003 |
|------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Drivstofforbruk innenlands SAS group (SAS, Braathens og Widerøe) | 250 000 000 liter |
| Drivstofforbruk innenlands Norwegian ¹ | 32 500 000 liter |
| Forbruk til sammen | 282 500 000 liter |

(kilde: Niels Eirik Nertun, miljøansvarlig SAS)

| | Kostnad | Flyselskapenes årlige besparelse |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-----------------------------------------|
| Flyselskapenes estimerte utgifter til miljøavgifter i 2003 (CO2-avg. på 0,30 kr per liter): | kr 84 750 000 | |
| Kostnader flydrivstoff hvis flydrivstoffet hadde vært underlagt det samme miljøavgiftsregimet på drivstoff som biler og busser: | | |
| Tilsvarende bensinavg på kr 4,72: | 1 333 400 000 | 1 248 650 000 |
| Tilsvarende dieselavg på kr 3,39: | 957 675 000 | 872 925 000 |

Kilde: Olle Bjørk, Innkjøpsdirektør for flydrivstoff i SAS group, Finansdepartementet.no

¹ SAS group har 87 prosent av markedet i Norge. Norwegian har det resterende. Vi estimerer derfor at Norwegian i 2003 hadde et drivstofforbruk på 32 500 000 liter.



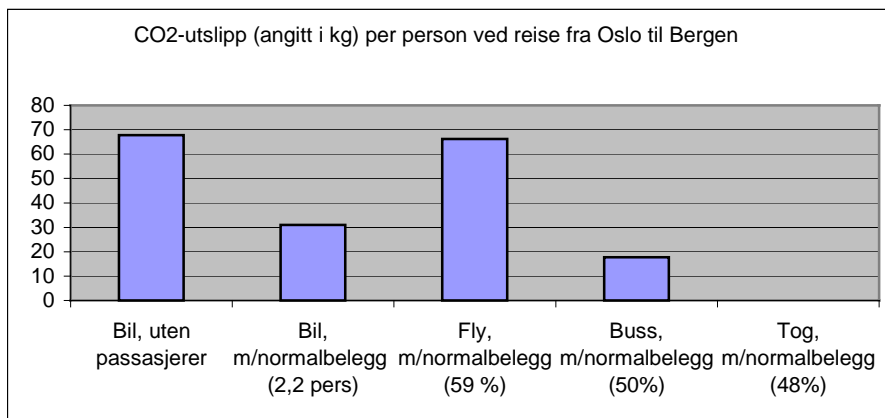
FIVH arbeidsnotat 6/04 – Urettferdig miljøavgiftssystem favoriserer flyselskapene

Hvis flydrivstoffet på utenlandsreiser hadde blitt avgiftsbelagt på samme måte, ville sannsynligvis flyselskapene måttet ut med enda en milliard. Men dette krever et internasjonalt harmonisert avgiftssystem. Det er bevegelse mot dette nå. Både Tony Blair, den danske og den tyske miljøvernministeren, har tatt til orde for at flytrafikken må inn i Kyotoprotokollen og at avgiftene må økes.

Kan forskjellsbehandlingen begrunnes med at det er mer miljøvennlig å fly enn å kjøre bil og buss?

Nei.

- En passasjer i et fly forurenses omtrent like mye som om hun og alle hennes medpassasjerer hadde kjørt hver sin bil til reisemålet. Ifølge klimakalkulatoren utviklet av Vestlandsforskning, er utslippet per passasjer på en reise fra Oslo til Bergen i fly 66,24 kg CO₂ (med normalbelegg på 59%), mens en bilist som kjører uten passasjerer til Bergen ville ha sluppet ut 67,73 kg CO₂. Biler på langtur har imidlertid et normalbelegg på 2,2 personer per bil, og hver passasjer slipper da ut 31,01 kg CO₂. Turen over fjellet ville vært langt mer miljøvennlig med buss (med et normalbelegg på 50 % slipper hver passasjer ut 17,7 kg CO₂), mens toget er det suverent mest miljøvennlige alternativet. Da ville utslippet av CO₂ vært på 0,0 kg.



- Flyet gir deg en mobilitet du aldri ville kunne fått med bussen og bilen. Det er selvsagt et gode, men det fører også til at man drar til steder man ellers aldri ville ha dratt. Få vet at én flypassasjer forurenses dobbelt så mye på en flyreise tur-retur Oslo-New York enn gjennomsnittsnordmannen gjør i løpet av ett år i bil (se vedlagte tall).

Utregning av-CO₂ utslipp for flyreiser sammenlignet med bilkjøring

En flypassasjer tur-retur Oslo-New York forurenses dobbelt så mye som en gjennomsnittsnordmann gjør på ett år i bil.

Hvordan kan dette være mulig?

- En gjennomsnittlig personbil kjører 13700 km i året (NAF, v/informasjonssjef Egil Otter).
- Det var registrert 1 932 663 personbiler i Norge ved utgangen av 2003 (ssb.no)
- Norge hadde 4 579 000 innb. (ssb.no) ved utgangen av 2003.

Det betyr at total kjørelengde for norske biler er 26 477 mill. km. Dette gir et totalt utslipp på 3733 mill. tonn fra den norske bilparken, hvis vi bruker tallene fra Vestlandsforskningens klimakalkulator (0,141 kg CO₂ per kilometer). Fordeler vi dette utslippet på antall nordmenn, ser vi at gjennomsnittsnordmannens årlige CO₂ utslipp fra bilkjøring utgjør 815 kg CO₂.

Oslo-New York tur-retur er 11 822 km. På en tur til New York med 79 % belegg slipper hver passasjer ut 0,137 kg per km (kilde: SAS klimakalkulator). Det vil si at en passasjer på hele turen slipper ut 1620 kg CO₂.



FIVH arbeidsnotat 6/04 – Urettferdig miljøavgiftssystem favoriserer flyselskapene

- Flybensin er basert på parafin, og under forbrenning slippes det ved siden av karbondioksid (CO₂) også ut vanndamp (H₂O) og nitrogenoksid (NO_x). Utslippene av vanndamp og ikke minst av nitrogenoksider, skjer i høyere luftlag der klimaeffekten blir enda sterkere enn om det hadde skjedd på bakkenivå (Kilder: <http://www.avinor.no/Norsk/Miljo/?module=Articles;action=ArticleFolder.publicOpenFolder;ID=174>, Arbeidsnotat 2/03, Framtiden i våre hender).
- CO₂-utslippene fra norsk flytrafikk (innenlands og utenlands) økte med 53 prosent fra 1991 til 2001. Framtiden i våre hender har gjort et overslag og funnet ut at norske CO₂-utslipp fra personflytrafikk står for seks prosent av de totale norske CO₂-utslippene, og de øker raskt.

Krav:

Framtiden i våre hender mener det må lønne seg å leve miljøvennlig og være dyrt å forurense, og at miljøkostnadene må reflekteres i prisene. Vi krever derfor likestilling av drivstoffavgifter på fly og buss. Det vil si at drivstoffavgiften heves fra 0,3 kr til 3,39 kr.

Slike drivstoffavgifter ville bevare konkurransen i lufta, men det ville presset flyprisene opp på et høyere nivå enn de er nå. Fra januar 2002 til mars 2004 har flyprisene blitt redusert med 27 prosent (kilde: Arbeids- og administrasjonsdepartementet). Dette er en viktig forklaring på den økte flytrafikken. I følge Avinor har antall passasjerer hittil i år økt med 9 prosent. Trafikken til og fra utlandet økte mest med 15 prosent, mens innenlands passasjerer økte med 6 prosent. Denne utviklingen er uheldig. Likebehandling av fly og buss, der fly blir underlagt det samme avgiftsregimet som bussen, ville bremset den galopperende veksten i flytrafikken. I noen tilfeller er det ikke mulig å ta noe annet enn fly – og det skal legges til rette for at slike reiser fremdeles kan foretas. Men det skal ikke være slik at folk velger fly uansett, fordi politikerne har vært med å gjøre fly langt mer konkurransedyktige enn andre mer miljøvennlige transportmidler.