



Høringsnotat

Til : Finansdepartementet
Fra : Sjømatbedriftene
Dato : 22. januar 2019
SAK : Høring – flypassasjeravgift – differensiering etter flyreisens lengde

Kopi. : Skattedirektoratet

Innledning:

Sjømatbedriftene er en nasjonal, politisk uavhengig arbeidsgiver- og næringsorganisasjon som representerer alle ledd i sjømatnæringen fra produksjon til salg. Vårt hovedformål er å utvikle sjømatnæringene på en samfunnsmessig ansvarlig og miljømessig bærekraftig måte. På samme tid skal vi ivareta medlemmenes interesser – både næringspolitisk, økonomisk, og faglig.

Bakgrunn:

Det vises til høringsnotat fra Skattedirektoratet på vegne av Finansdepartementet av 14. desember 2018, der man ber om høringsinnspill på endringsforslaget om en differensiering i flypassasjeravgiften etter flyreisens lengde.

Innspill fra Sjømatbedriftene:

Generelt:

Regjeringen foreslo i Prop 1LS en endring i flypassasjeravgiften ved å innføre avstandsdifferensiering med høyere sats ut av Europa. Tiltaket ble foreslått som en del av regjeringens arbeid med å forsterke klima- og miljøretningen av avgiftssystemet.

Flypassasjeravgiften ble innført første gang 1 juni 2016. Avgiften er begrunnet med å gi staten inntekter, men det ble også fremhevet at den kunne ha en miljøeffekt ved at den reduserer etterspørselen etter flyreiser.

Ved behandlingen av Prop. 1 S (2017-2018) Statsbudsjettet 2018 og tilhørende Innst. 2 S (2017-2018) fattet Stortinget et anmodningsvedtak hvor de ba «regjeringen vurdere en omlegging av dagens flypassasjeravgift, slik at den får en miljøprofil for eksempel differensiering etter flyreisens lengde»

Det er Skattedirektoratet som har utredet en miljødifferensiering av flypassasjeravgiften, og som har gitt en anbefaling om at det må være flyreisens lengde som blir styrende, dersom avgiften skal gis en miljøprofil.

Sjømatbedriftenes syn:

Flypassasjeravgiften er slik vi ser det en **ren fiskal avgift**, den miljømessige effekten av en slik avgift vil som finansdepartementet selv indikerer, jf. Prop. 1 LS, ikke gi incentiver til reduserte utslipp på en gitt flyrute. Sjømatbedriftene er av den oppfatning at en flypassasjeravgift først og fremst er ett virkemiddel som bidrar til færre reisende, uten at det har de ønskede klima effektene.

Isolert sett kan man selvsagt hevde at en flypassasjeravgift skal utformes på en slik måte at de som flyr lengst må betale mer for dette, men når vi vet at en slik avgift også **indirekte** vil ramme en av Norges viktigste eksportnæringer så blir denne flypassasjeravgiften ikke bærekraftig hverken i et økonomisk eller miljømessig perspektiv.

Sjømatbedriftene har allerede fått henvendelser fra mange flyselskap som flyr på de interkontinentale destinasjonene fra Oslo, tilbakemeldingene viser at innretningen av flypassasjeravgiften vil gi økte kostander på i overkant av 20 millioner kroner i året på hver interkontinental flyrute de har fra Gardemoen. Konsekvensen blir at de må vurdere hvor lukrativt det er å fly disse rutene fra Gardemoen. Skulle vi få bortfall av interkontinentale flyruter fra Gardemoen som en følge av flypassasjeravgiften så vil det bety at sjømatnæringen må sende bortimot 100 trailere hver dag til Europa med sjømat. Da sier det seg selv at miljøeffekten av en flypassasjeravgift vil få et helt annet fortegn enn hva det opprinnelig var tiltenkt.

I 2017 gikk over 50% av sjømaten med fly fra Norge i større interkontinentale flymaskiner med plass til både passasjerer og frakt.

I årene som kommer ser vi at det er i **kombinasjon** med passasjerer at sjømatnæringen vil få tilgang til direkte kapasitet til våre viktigste asiatiske markeder. Årsakene er flere, men kort oppsummert er det fordi at tilgangen på frakt i kombinasjon med passasjerer er det som øker mest.

I dag er det dessverre direkte forbindelser mellom Norge og Singapore, Hong Kong, Beijing, Shanghai eller Dehli. Samtidig har våre naboland direkte ruter til nevnte destinasjoner fra henholdsvis Helsinki, Stockholm og København. Sistnevnte har i tillegg direkteruter til Japan og Korea.

Myndighetenes evne til å kunne legge til rette for at vi fra Norge også får opprettet effektive flyforbindelser direkte inn til våre største handelspartnere, tror vi er en del av forutsetningene for å nå de ambisiøse vekst målene for norsk sjømateksport i fremtiden.

I 2017 ble kun 39% (90.000t) av flybåren sjømat fløyet direkte ut av Norge. Resten ca. 61% (140.000t), ble kjørt med trailer ut av Norge for å bli fløyet fra Helsinki København, London, Amsterdam, Frankfurt, Brussel med mer til Asia, Midtøsten og Nord Amerika.

Det betyr at en majoritet av sjømaten som vi eksporterer fersk til Asia faktisk må ta «omveier» for å komme frem til markedet. Omvei i form av opptil **2 dagers kjøring** nedover Europa på trailer og omvei i form av at de fleste flyene fra Europa til Asia har kortere reisevei over Norge for å nå sitt endelige mål. Dette utfordrer kvalitet og tid til marked. I tillegg fører det til et **større miljøavtrykk enn om fisken ble fløyet direkte fra Norge.**

Mange av de lange rutene er til Asia eller Nord-Amerika, har som nevnt kortere flydistanse enn om de samme passasjerflyene går til/fra Europa. Det sier seg da at det vil være mer miljøvennlig dersom en får flest mulig interkontinentale flyavganger til/fra Norge istedenfor til/fra lengre sør i Europa

Dette gir samtidig:

- Raskere forbindelse for nordmenn som skal reise interkontinentalt, viktig for et eksportrettet næringsliv.
- Gjøre det enklere for turister å besøke landet vårt, noe som vil bidra til økt turisme. Turister fra Asia og Nord-Amerika har normalt god kjøpekraft og er derfor attraktive for norsk turistnæring.
- Interkontinentale passasjerfly benytter mesteparten av volumet til passasjerer og har begrenset plass til cargo i buken. Det er derfor fordel for flyselskapene å ha tilgang på cargo med høy tetthet (laks er slik cargo) og det er derfor en win-win situasjon å fylle buken med norsk fersk laks.

En daglig interkontinental passasjerrute fra Oslo Lufthavn håndterer i snitt ca. 20 tonn sjømat pr. avgang. Dette utgjør ca. 7.300 tonn Sjømat pr. år til en eksport verdi på om lag 386 millioner kroner. (Beregninger vi har hentet inn fra Avinor viser at verdien av sjømat som flyfrakt vil være 53kr pr. kg inkl. emballasje og is)

En slik gjennomsnittlig rute betjente i 2017 ca. 8,1% av all sjømat som ble fløyet direkte ut av Norge. (3,2% av all norsk sjømat som flyfrakt)

Betydningen av en slik rute er derfor betydelig for sjømatnæringen.

Dessverre må vi også konstatere at det ikke finnes en norsk utredning som i sin helhet belyser alle konsekvenser ved innføring og endring av flypassasjeravgiften.

Dette mener Sjømatbedriftene er svært uheldig og det gjør det vanskelig å fastslå med sikkerhet hvilke konkrete konsekvenser det har for utviklingen av eksport av sjømat. Sjømatbedriftene er av den oppfatning at enhver fiskal avgift som skal påføres næringslivet må grundig utredes før en implementering finner sted.

Det er videre en viss fare for at en økt flypassasjerskatt kan redusere Avinors vekstmuligheter for interkontinentale ruter, uten at vi har kvantifisert effekten av dette.

En utredning av konsekvenser ved innføring av flypassasjeravgift er imidlertid gjennomført i Sverige, og det er nærliggende å tro at funnene fra denne utredningen kan overføres til norske forhold.

Som sagt har vi ingen slik utredning i Norge som dokumenterer konsekvensene ved innføring eller overgang til avstandsdifferensiert fiskal avgift.

For sjømatnæringen er det selvfølgelig svært uheldig om Norge ikke er i stand til å tiltrekke seg nye oversjøiske ruter til viktige eksport markeder, ettersom rene fraktfly fases ut globalt, er Norge prisgitt frakt kapasitet i kombinasjon med passasjerer for å få ut sjømaten.

Avinor har i de senere år hatt en positiv utvikling på cargo, og i løpet av 2018 har vi hittil sendt ut ca. 30.000 tonn sjømat med passasjer fly, Avinor jobber hardt med å fortsatt øke andelen sjømat sendt med passasjerfly. Denne satsingen vil i stor grad bli vanskeliggjort med en økning av flypassasjeravgiften på ruter ut fra Europa.

Det finnes effektive, internasjonale og markedsbaserte styringsverktøy som EU ETS og flybransjens egen klimaavtale CORSIA som har som målsetning å redusere klimautslipp.

En satsing på biodrivstoff som skissert i NTP er en løsning som i mye mindre grad har konkurransevridende effekt en dagens flypassasjeravgift.

Norge er ett av få land i verden som har CO2-avgift på innenriks luftfart, og siden 2012 har Norge vært en del av EUs kvotesystem. Flyvninger internt i Norge og utenriksflyvninger mellom Norge og EU/EØS-land er dermed omfattet av kvotesystemet.

Under EUs kvotesystem må flyselskapene søke om, og får tildelt, et visst antall kvoter basert på produksjon de hadde i 2010 og må redusere sine utslipp eller kjøpe kvoter for overskytende utslipp. Redusert flytrafikk i Norge vil kun frigjøre kvoter til flyselskapene som de kan benytte seg av i andre EU/EØS-land, eller selge videre til

andre flyselskaper. Dette mener vi i Sjømatbedriftene over tid vil medføre at de interkontinentale rutene fra Gardemoen kan bli fjernet. En slik utvikling vil ha svært negative konsekvenser for eksport av sjømat fra Norge.


Paradokset er at det er norske langdistanse passasjerer og konkurranseutsatt næringsliv som rammes. Transfere passasjerer som starter sin reise i utlandet, og som har kjøpt flybillett for eksempel i Danmark, vil ikke få denne beskatningen.

Sjømatbedriftenes forslag:

Sjømatbedriftene vil på den bakgrunn be om at den foreslåtte endringen av flypassasjeravgiften legges bort.

Subsidiært vil vi be om at det blir gjennomført en offentlig utredning av hvilke konsekvenser en slik avgift vil ha, før avgiften trer i kraft.

Med vennlig hilsen
Sjømatbedriftene



Robert Eriksson
Administrerende direktør