

Skattedirektoratet
horingsinnspill@skatteetaten.no

Vår dato: 02.05.2024
Deres dato: 20.03.2024
Vår referanse: Brandt/Lillelien
Deres referanse: 2024/1149

Redusert CO₂-avgift for innenriks kvotepliktig sjøfart

NHO viser til høring om redusert CO₂-avgift for innenriks kvotepliktig sjøfart. NHO ønsker å knytte noen merknader til høringen.

Bakgrunnen for de foreslåtte endringene i særavgiftsforskriften og skattebetalingsforskriften er den gradvise innføringen av kvoteplikt for innenriks kvotepliktig sjøfart fra 1. januar 2024.

I Prop. 1 LS (2023-2024) Skatter og avgifter 2024 informeres det om at den reduserte avgiftssatsen og kvoteplikten skal gi en pris på utslipp som tilsvarer det generelle avgiftsnivået for ikke-kvotepliktige utslipp i 2024. NHO forutsetter at avgiftssatsene for 2025 og 2026 også justeres i tråd med innfasingen av full kvoteplikt slik at avgiften ikke overstiger anslått generelt avgiftsnivå for ikke-kvotepliktige utslipp.

Verken Prop. 1 LS (2023-2024) eller høringsnotatet presiserer metodikken som brukes for å komme frem til den reduserte satsen som skal ta høyde for kvoteplikten. Ved å fastsette dette et år i forveien vil det i praksis oppstå forskjeller mellom kvoteprisen som er lagt til grunn og kvoteprisen som faktisk oppstår i løpet av året satsen er fastsatt for. Vi etterlyser en vurdering av virkninger av en kvotepris som er vesentlig høyere eller lavere enn satsen, som vil medføre at den kvotepliktige sjøfarten får en CO₂-kostnad som avviker fra den generelle CO₂-avgiftssatsen fra kvotepliktig sektor, og om det finnes alternative metoder som kunne sørge for at løpende kvotepris blir trukket fra.

I høringsnotatet er det opplyst at departementet er i dialog med EFTAs overvåkningsorgan (ESA) om avklaring av statsstøttespørsmål som oppstår ved innføringen av en redusert sats for innenriks kvotepliktig sjøfart. NHO mener at det er positivt at det i størst mulig grad unngås å bruke doble virkemidler, og at statsstøttespørsmålene som dette reiser avklares med ESA. Høringsnotatet utdyper ikke hvilke endringer som nå vurderes av ESA. NHO legger til grunn at det ikke bare er den foreslåtte avgiftssatsen for 2024 som avklares, men en gradvis nedtrapping frem full kvoteplikt er innført.

Forslaget i høringen avviker fra omtalen i Prop. 1 LS (2023-2024) Skatter og avgifter 2024 ved at det foreslås en ordning med direkte fritak i stedet for årlig refusjon. På tidspunktet høringsnotatet ble sendt ut var ikke de foreslåtte regelendringene avklarte med ESA, og det informeres om at departementet vil komme tilbake til dette i Revidert nasjonalbudsjett.

Etter Stortingsvedtaket § 2 annet ledd bokstav a, c og d første strekpunkter har mineralolje, naturgass og LPG til bruk som gir kvotepliktige utslipp etter klimakvoteloven en redusert sats som er lavere enn den foreslåtte satsen for kvotepliktig innenriks sjøfart og den alminnelige satsen. Etter klimakvoteloven § 2 annet ledd bokstav d omfatter loven maritim transportvirksomhet innen EØS-området. Etter ordlyden i vedtaket faller dermed innenriks kvotepliktig sjøfart inn under denne satsen nå.

Om bestemmelsene praktiseres slik at innenriks kvotepliktig sjøfart svarer alminnelig sats frem til den foreslåtte reduserte satsen er avklart med ESA, vil det være behov for en overgangsordning. Det opprinnelige forslaget var at den reduserte satsen skulle gjennomføres som en årlig refusjonsordning. Med en slik løsning kunne den reduserte satsen få tilbakevirkende kraft uten at virksomhetene ble påvirket av den utsatte iverksettelsen. Med et direkte fritak vil det være behov for en refusjonsordning for perioden fra 1. januar 2024 frem til den reduserte satsen eventuelt trer i kraft.

Vennlig hilsen
Næringslivets Hovedorganisasjon
Næringspolitisk avdeling og Område samfunnsøkonomi

Agnes Brandt
skattejurist

Nina Lillelien
seniorøkonom