



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 02.03.2000
KOM(2000) 110 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,
DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

Beskatning af motorbrændstof til fly

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET, DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

Beskatning af motorbrændstof til fly

BAGGRUND

Strukturen i beskatningen af mineralolier i EF reguleres i dag af Rådets direktiv 92/81/EØF af 19. oktober 1992 om harmonisering af punktafgiftsstrukturen for mineralolier¹. I dette direktivs artikel 8, stk. 1, litra b), fastsættes en obligatorisk fritagelse for motorbrændstof til luftfartøjer, når der er tale om forretningsmæssig flyvning. Efter samme direktivs artikel 8, stk. 7, skal Rådet "på grundlag af en rapport fra Kommissionen og under hensyntagen til de eksterne omkostninger, der er forbundet med disse transportmidler, og til de miljømæssige følger, undersøge og på forslag af Kommissionen med enstemmighed træffe afgørelse om, hvorvidt disse fritagelser skal ophæves eller ændres."

Denne undersøgelse blev gennemført i 1996, og Kommissionen anbefalede i sin beretning², at punktafgifterne på mineralolie skulle udvides til at omfatte flybenzin, så snart den internationale retssituation gjorde det muligt for Fællesskabet at pålægge alle flyselskaberne, herunder dem fra tredjelande, denne afgift. Denne konklusion afspejles i artikel 13, stk. 1, litra c), i Kommissionens forslag til beskatning af energiprodukter³, som skal erstatte direktiv 92/81. Ifølge artikel 13, stk. 2, kan medlemsstaterne også på grundlag af bilaterale aftaler beskatte nationale flyvninger og flyvninger mellem medlemsstaterne på frivilligt grundlag.

Både undersøgelsen og det efterfølgende forslag om beskatning af energiprodukter er blevet drøftet i forskellige af Rådets arbejdsgrupper. Resultatet heraf var, at Rådet i sin beslutning af 9. juni 1997 anmodede Kommissionen om at skaffe yderligere oplysninger om alle aspekter af beskatningen af brændstof til luftfartøjer.

Til opfølgning heraf gennemførte Kommissionen ved hjælp af et uafhængigt rådgivningsfirma en omfattende undersøgelse af dette spørgsmål⁴. Der redegøres for resultaterne heraf og for Kommissionens reaktion i nærværende meddelelse⁵.

¹ EFT L 316 af 31.10.1992, s. 12

² Kommissionens beretning til Rådet og Europa-Parlamentet udarbejdet i medfør af artikel 8, stk. 6, i Rådets direktiv 92/81/EØF om situationen vedrørende de fritagelser og lempelser begrundet i særlige politiske hensyn, der er fastsat i artikel 8, stk. 4, i direktiv 92/81/EØF, og om den obligatoriske fritagelse for mineralolier, der leveres til anvendelse som motorbrændstof til luftfartøjer, medmindre der er tale om ikke-forretningsmæssig privatflyvning, og de fritagelser eller lempelser, der kan ydes inden for sejlads ad de indre vandveje bortset fra lystsejlsads, der er fastsat i henholdsvis artikel 8, stk. 1, litra b), og artikel 8, stk. 2, litra b), i samme direktiv, KOM(96) 549 endelig udg., 14.11.1996

³ EFT C 139 af 6.5.1997, s.14

⁴ Analyse af beskatningen af brændstoffer til luftfartøjer, ressourceanalyse, Delft 1998

⁵ Se også meddelelsen fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg samt Regionaludvalget om lufttransport, miljø og bæredygtig udvikling, KOM(1999)640 endelig udg., 1.12.1999

RESUME AF UNDERSØGELSEN

I undersøgelsen analyseres fem beskatningsmuligheder, nemlig fra beskatning af nationale flyvninger alene til beskatning af flyvninger med alle luftfartøjer til alle destinationer i verden. Der blev også taget stilling til tre eventuelle beskatningsniveauer, nemlig lav, mellemhøj og høj, for hver af disse, hvilket giver i alt 15 eventuelle beskatningsmuligheder. Disse muligheder blev derefter analyseret ved anvendelse af en avanceret økonometrisk model med henblik på at beregne de sandsynlige virkninger af beskatningen inden for fem specifikke områder både ud fra socioøkonomiske og miljømæssige aspekter.

Desuden blev der udarbejdet en analyse af den aktuelle situation for så vidt angår international og national ret samt fællesskabsretten, en undersøgelse af eventuelle undgåelsesforanstaltninger og endelig en vurdering af udgifterne ved internalisering af omkostningerne inden for lufttransportsektoren sammenlignet med andre transportformer.

Resultaterne havde form af en fuldstændig kvantitativ analyse for 2005, hvor udgangspunktet er basisåret 1992, og det forudsættes, at beskatningen blev indført i 1998. Yderligere udarbejdes en sensitivitetsanalyse for samme år og i et videre perspektiv en selektiv kvantitativ analyse for 2015.

RESUME AF KONKLUSIONERNE

Generelt

Det konkluderes i undersøgelsen, at virkningerne med hensyn til miljø, provenu mv. afhænger af to hovedfaktorer: beskatningsniveauet og dækningsomfanget. Det konkluderes yderligere, at beskatningens samlede miljøvirkning bliver forholdsvis ringe, medmindre alle flyvninger til alle destinationer beskattes⁶. De positive miljømæssige ændringer ville være et resultat af en betydelig nedsættelse af det tempo, hvormed efterspørgslen stiger. Der er også begrænsninger som følge af lovgivningen i forbindelse med visse scenarier. Der redegøres kort for resultaterne i det følgende og i vedlagte tabeller.

Socioøkonomiske virkninger

I undersøgelsen tages der stilling til virkningerne af beskatningen inden for en række områder, bl.a. efterspørgslen efter lufttransport både af passagerer og fragt, udbuddet af lufttransport, virkningerne på flyvningen og driftseffektiviteten samt den regionale samhørighed. De økonomiske virkninger for bestemte aktører (luftfartsselskaber, flyfabrikker og forbrugere) og de makroøkonomiske virkninger (bruttoværditilvækst, beskæftigelse, provenu fra brændstofbeskatningen) vurderes, og det samme gælder tendensen i retning af større transportvolumen på jorden.

Undersøgelsen konkluderer, som det måtte forventes, at virkningerne på efterspørgslen ved de forskellige beskatningsmuligheder, sammenlignet med et scenario uden beskatning, øges, jo højere beskatningsniveauet og jo bredere beskatningsdækningen er. Virkningen på RTK (Revenue Tonne Kilometres, provenu/t/km)⁷ for ruter inden for EU går fra en reduktion på

⁶ Desuden bliver beskatningsvirkningen ved alle scenarier muligvis begrænset af undgåelsesforanstaltninger, som f.eks. tankering eller passagerer, der skifter flyselskab eller destinationer

⁷ Svarer til en provenu-indbringende lasteevne på 1 ton transporteret over en afstand på 1 km. (1 passager = 100 kg).

0,5% ved lav beskatning til 7% ved høj beskatning. Virkningen på EU-luftfartsselskabernes konkurrencesituation afhænger imidlertid i stort omfang af, om konkurrenterne uden for EU behandles på samme måde. Beskatning af EU-luftfartsselskaberne alene vil ikke blot få indflydelse på deres konkurrencesituation, men også forværre forholdet mellem fordelene for miljøet og den socioøkonomiske virkning for Fællesskabets luftfartsindustri.

Selv om den økonomiske analyse viser en mindre overkompensation for negative socioøkonomiske virkninger for EF's luftfartsindustri i form af positive virkninger for andre økonomiske aktører, er implikationerne af en diskriminerende behandling af den hjemlige industri et alvorligt problem, hvis der handles inden for de nuværende retlige begrænsninger.

Virkningerne på de stater, der omfattes af Samhørighedsfonden, blev særlig undersøgt med henblik på at se på, om brændstofbeskatningen havde negative virkninger på denne politik. Der viste sig ingen tegn på, at de direkte virkninger på luftfartsaktiviteten ville være større sammenholdt med virkningerne for andre medlemsstater. En dyberegående analyse viste imidlertid, at en bestemt procentvis ændring i passagerefterspørgslen kunne medføre relativt større økonomiske ulemper for samhørighedsstaterne som følge af, at de var mere afhængige af lufttransport.

Miljøvirkninger

De positive miljøvirkninger øges i takt med beskatningsniveauet og -dækningen trods forskellige former for undgåelse. Analysen viser, at nettonedsættelsen af CO₂-emissioner i 2005 varierer fra 55 000 t ved en afgiftssats på 10 EUR pr. 1 000 liter kun på de nationale ruter til 15 millioner t ved en afgiftssats på 245 EUR pr. 1 000 liter på alle ruter. Det største tal svarer til en nedsættelse på ca. 1,4% af EU's CO₂-emissioner fra transporten og til 0,34% af EU's samlede emissioner, hvis der sammenlignes med referencescenariet. De tilsvarende tal for NO_x er 110 t og 70 000 t. Igen svarer de højeste tal til nedsættelser på henholdsvis ca. 0,84% og 0,47%. Hvis kun flyvninger inden for EU med EU-luftfartsselskaber beskattes, vil de tilsvarende nedsættelser andrage ca. 0,26% (CO₂) og 0,12% (NO_x) af de samlede emissioner fra transport.

Lovkrav

Chicago-konventionen fra 1944 regulerer, hvorledes det brændstof, der allerede er om bord på et fly, skal beskattes. Beskatningen af brændstof, der tankes på et fly, reguleres af et stort antal bilaterale Air Service Agreements (ASA), som alle medlemsstater og tredjelande har indgået. De indeholder sædvanligvis en bestemmelse, hvorefter både brændstof i transit og brændstof, der påtankes på de kontraherende parters område, er fritaget fra brændstofafgift. Det er selvfølgelig muligt at genforhandle alle gældende ASA med henblik på at få undtagelsen for brændstof, der leveres på de kontraherende parters område, ophævet. Dette kan imidlertid gå hen og blive en langvarig og omstændelig proces.

Indtil beskatningen af brændstof i transit ændres inden for rammerne af en genforhandling af de bilaterale ASA og af de relevante bestemmelser i Chicago-konventionen, vil der fortsat være fare for skatteundgåelse. Den gældende obligatoriske undtagelse, der er indeholdt i direktiv 92/81, vil tilmed gælde, indtil den erstattes af den valgfri beskatningsbestemmelse, der findes i forslaget til beskatning af energiprodukter.

Skatteundgåelse

Det er på forskellig måde muligt at undgå virkningerne af beskatningen. Først og fremmest ved tankering, hvor et fly tankes med mere brændstof end nødvendigt for en etape af rejsen,

hvorved gentankning undgås. For kortdistanceflyvninger i EU kunne der medbringes så meget brændstof, at returflyvning blev mulig, hvorved man undgik at genoptanke efter første etape. Ved flyvninger fra Nordamerika kan tankering kun dække ca. 25% af den mængde, der er nødvendig til returflyvningen. Det vil dog imidlertid betyde en nedbringelse af brændstofskatten på 25%.

Operatørernes fordele herved ville afhænge af beskatningsniveauet og af, om det er muligt at tanke beskatningsfrit op undervejs. Desuden skal der brændes mere brændstof ved transporten af den yderligere brændstofmængde, og dette ville begrænse foranstaltningens positive virkninger på miljøet. Andre muligheder for at undgå beskatning er "passengers switching" mellem luftfartsselskaber, hvis ikke alle er beskattet, og passagerer skifter destination.

Internalisering af omkostninger

Det omfang, hvori eksterne omkostninger dækkes, er blevet undersøgt, hvorved den største vægt blev lagt på f.eks. luftforurening, herunder smogdannelse og forsuring, og klimaændringerne som følge af CO₂- og NO_x-emissionerne. Andre og mere specifikke mekanismer undersøges også, f.eks. vandemissionerne i store højder, emissioner af SO_x og sod og virkningen af NO_x på nedbrydningen af ozonlaget.

Undersøgelsen konkluderer, med forbehold af en række videnskabelige uvisheder ved den nøjagtige bestemmelse af de eksterne omkostninger, at når alle faktorer, herunder samfundets omkostninger ved ulykker, støj, luftforurening og infrastrukturer tages i betragtning, sammen med det forhold, at der består et antal klare forskelle med hensyn til beskatningsforhold og dækning af eksterne omkostninger, så dækker lufttransporten ikke i øjeblikket de eksterne omkostninger. Det er Kommissionens opfattelse, at der er behov for yderligere forskning med hensyn til beregningen af de eksterne omkostninger ved luftfart og med hensyn til de langfristede implikationer for miljøet, hvis der skal opnås en bedre forståelse og politisk fokus.

Konklusioner

Resultaterne af denne undersøgelse bekræfter konklusionerne fra Kommissionens rapport fra 1996 om samme spørgsmål. På nuværende tidspunkt vil det hovedsagelig af økonomiske grunde hverken være muligt eller ønskeligt for Fællesskabet som helhed at indføre beskatning af flybrændstof udelukkende til flyvninger inden for Fællesskabet, der foretages af Fællesskabets flyselskaber. Denne konklusion henstår uændret i lyset af andre resultater af undersøgelsen, der viser, at miljøvirkningerne af et sådant ensidigt tiltag ville blive betydeligt mindre.

På den anden side bekræfter undersøgelsen ligeledes, at fordelene for miljøet ville blive betydeligt større, hvis der indførtes beskatning af den flybenzin, der anvendes til alle flyvninger fra Fællesskabets lufthavne. Desuden kunne medlemsstaterne som følge af det betydelige provenu fra denne foranstaltning nedsætte andre skatter og afgifter, især på arbejdskraft, således som anbefalet i artikel 1 i Kommissionens forslag til beskatning af energiprodukter.

Kommissionen anbefaler derfor følgende:

1. Rådet går videre med vedtagelsen af Kommissionens forslag til Rådets direktiv om omstrukturering af Fællesskabets rammer for beskatning af energiprodukter, hvorved medlemsstaterne bliver i stand til at opkræve afgifter af flybrændstof, der anvendes

til nationale flyvninger eller, i kraft af bilaterale aftaler, til flyvninger inden for Fællesskabet.

2. Medlemsstaterne arbejder inden for ICAO i tæt samarbejde med Kommissionen videre på at indføre afgifter på flybrændstof og andre instrumenter med lignende virkninger.
3. Rådet gennemgår situationen på grundlag af en rapport fra Kommissionen om resultatet af de igangværende drøftelser og forhandlinger i ICAO-regi med henblik på ICAO's 33. møde.

BILAG

Oversigtstabel: Oversigt over de vigtigste virkninger af beskatningsmulighederne for 2005
- 245 EUR pr. 1 000 liter

Indikator	Enhed	EU2005	Beskatningsmuligheder (niveau: EUR 245 pr. 1 000 liter)				
			(1) Alle ruter fra EU	(2) Alle ruter fra EU - Kun EU- selskaber	(3) Ruter inden for EU	(4) Ruter inden for EU - Kun EU- selskaber	(5) Nationale ruter i EU
Luftransport og flydrift							
Ruter i EU							
Proven/t/km (RTK)	10 ¹¹ RTK pa	0,3	-7,0 %	-6,8 %	-7,0 %	-6,8 %	-1,4 %
Ruter til/fra EU							
Proven/t/km	10 ¹¹ RTK pa	1,7	-7,5 %	-3,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Virk. på selskaber							
EU-selskaber							
Driftsresultater	10 ⁹ 1992 ECU	3,6	-14,7 %	-74,6 %	-7,1 %	-11,7 %	-2,7 %
Beskæftigelse	10 ⁵ ansatte	7,2	-6,7 %	-6,8 %	-2,6 %	-2,7 %	-1,0 %
Andre selskaber							
Driftsresultater	10 ⁹ 1992 ECU	8,6	-4,0 %	19,3 %	-0,2 %	2,1 %	0,0 %
Beskæftigelse	10 ⁵ ansatte	2,7	-1,2 %	0,2 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %
Økonomiske virk. for andre aktører							
Ændr. kons. oversk.	10 ⁶ 1992 ECU	i.a.	-10 223	-6 572	-3 397	-3 284	-944
Provenu fra skat	10 ⁶ 1992 ECU	i.a.	10 822	7 070	3 678	3 551	1 154
Miljøvirkninger							
Brændstofforbrug	10 ⁸ t p.a.	2,0	-2,4 %	-1,1 %	-0,5 %	-0,5 %	-0,2 %
Lovg. hindringer							
Krævede ændringer af ASAs		i.a.	Ja	Nej	Ja	Nej	Nej
Undgåelse ved tankering							
Provenutab ved beskatning		i.a.	10-25%	10%	5-10%	5-10%	25-50%
Foringelse af miljøfordelene		i.a.	35-70%	35%	10-20%	10-20%	35-70%
Afgiftsundgåelse ved flyskift							
Øk. virk. af ændr. i efterspørgsel		i.a.	+	+/o	+	+	+

Tabel: Økonomiske og miljømæssige virkninger af de politiske optioner i forbindelse med EU2005-scenariet (afgiftsniveau på 245 EUR pr. 1 000 liter).

		Scenario		Politiske resultater af en brændstofbeskatning på 245 EURO pr. 1 000 liter (ændring i w.r.t.-scenariet)									
		EU 2005		(1) Alle ruter fra EU		(2) Alle ruter fra EU - Kun EU-selskaber		(3) Ruter inden for EU		(4) Ruter inden for EU - Kun EU-selskaber		(5) Nationale ruter i EU	
Indikator	Enhed	EU	Andre	EU	Andre	EU	Andre	EU	Andre	EU	Andre	EU	Andre
Økonomiske virkninger for specifikke aktører													
Luftfartsselskaber													
Brændstofomkostninger	1992 ECU pa	7,5E+09	2,8E+10	86,5 %	12,3 %	86,5 %	0,4 %	44,4 %	0,6 %	44,4 %	0,0 %	13,9 %	0,0 %
Driftsomkostninger	1992 ECU pa	9,7E+10	3,1E+11	1,0 %	0,2 %	0,4 %	0,4 %	0,7 %	0,0 %	0,6 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %
Driftsindtægter	1992 ECU pa	1,0E+11	3,1E+11	0,5 %	0,0 %	-2,3 %	0,9 %	0,4 %	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %
Ændr. driftsresultat	1992 ECU pa	3,6E+09	8,6E+09	-5,3E+08	-3,4E+08	-2,7E+09	1,7E+09	-2,6E+08	-1,5E+07	-4,2E+08	1,8E+08	-9,9E+07	0,0
Resultat som % af provenu ¹⁾	%	3,6 %	2,7 %	3,1 %	2,6 %	0,9 %	3,2 %	3,3 %	2,7 %	3,2 %	2,8 %	3,5 %	2,7 %
Omkostninger pr. RTK	1992 ECU/RTK	0,8	0,7	8,3 %	1,6 %	8,7 %	0,2 %	2,4 %	0,0 %	2,4 %	0,0 %	0,5 %	0,0 %
Flyfabrikker													
Flådestørrelse	Luftfartøj	4,3E+03	2,0E+04	-6,3 %	-0,4 %	-6,4 %	0,2 %	-4,5 %	0,0 %	-4,5 %	0,0 %	-2,5 %	0,0 %
Forbrugere													
Ændr. forb. udgifter	1992 ECU pa	<i>i.a.</i>	<i>i.a.</i>	4,5E+08	1,4E+08	-2,3E+09	2,8E+09	4,5E+08	2,4E+07	1,8E+08	2,8E+08	3,0E+07	0,0
Ændr. forb. overskud	1992 ECU pa	<i>i.a.</i>	<i>i.a.</i>	-6,7E+09	-3,6E+09	-4,8E+09	-1,8E+09	-3,3E+09	-1,4E+08	-3,1E+09	-1,5E+08	-9,4E+08	0,0

Makroøkonomiske virkninger													
Bruttoværditilvækst	1992 ECU pa	4,8E+10	1,7E+11	-6,9 %	-1,1 %	-11,7 %	1,2 %	-2,8 %	0,0 %	-3,3 %	0,2 %	-1,1 %	0,0 %
Samlet beskæftigelse	Beskæftigede	7,2E+05	2,7E+06	-6,7 %	-1,2 %	-6,8 %	0,2 %	-2,6 %	0,1 %	-2,7 %	0,1 %	-1,0 %	0,0 %
Skatteprovenu	1992 ECU pa	<i>i.a.</i>	<i>i.a.</i>	1,1E+10	0,0	7,0E+09	0,0	3,7E+09	0,0	3,5E+09	0,0	1,2E+09	0,0
Transportmarked													
Konkurrenceforvridning mellem selskaberne													
Linieflyvninger person-km	Person-km p.a.	6,3E+11	3,0E+12	-6,1 %	-1,1 %	-7,3 %	0,3 %	-1,0 %	0,0 %	-1,1 %	0,0 %	-0,4 %	0,0 %
Charterflyvninger person-km	person-km p.a.	2,6E+11	1,7E+11	-8,5 %	-3,9 %	-8,8 %	1,1 %	-4,2 %	-0,2 %	-4,3 %	0,0 %	-0,3 %	0,0 %
I alt person-km	Person-km p.a.	8,9E+11	3,2E+12	-6,8 %	-1,2 %	-7,7 %	0,3 %	-1,9 %	0,0 %	-2,0 %	0,0 %	-0,4 %	0,0 %
Linieflyvninger fragtgods-km	Ton-km p.a.	2,9E+10	1,2E+11	-6,6 %	-1,8 %	-7,5 %	0,0 %	-0,8 %	0,0 %	-0,8 %	0,0 %	-0,3 %	0,0 %
Charterflyv. fragtgods-km	Ton-km p.a.	2,5E+09	2,0E+10	-5,4 %	-2,6 %	-4,8 %	-0,6 %	-1,3 %	0,0 %	-1,5 %	0,0 %	-0,5 %	0,0 %
I alt fragtgods-km	Ton-km p.a.	3,2E+10	1,4E+11	-6,5 %	-1,9 %	-7,3 %	-0,1 %	-0,8 %	0,0 %	-0,9 %	0,0 %	-0,3 %	0,0 %
Provenu i alt ton-km	Ton-km p.a.	1,2E+11	4,6E+11	-6,7 %	-1,4 %	-7,6 %	0,2 %	-1,6 %	0,0 %	-1,7 %	0,0 %	-0,3 %	0,0 %
Ændringer i landtransport													
Biltransport (person-km) ²⁾	Bil-km p.a.	<i>i.a.</i>	<i>i.a.</i>	3,3E+08	1,3E+07	3,1E+08	6,8E+06	3,2E+08	0,0	3,1E+08	0,0	2,0E+08	0,0
Biltransport (fragt) ²⁾	Bil-km p.a.	<i>i.a.</i>	<i>i.a.</i>	1,1E+07	3,9E+05	9,6E+06	1,9E+05	1,0E+07	0,0	9,3E+06	0,0	4,7E+06	0,0
Transport med højhastighedstog ²⁾	Person-km p.a.	<i>i.a.</i>	<i>i.a.</i>	5,2E+07	0,0E+00	4,8E+07	0,0E+00	5,2E+07	0,0	4,8E+07	0,0	2,2E+07	0,0
Anden jernbanetransport ²⁾	Person-km p.a.	<i>i.a.</i>	<i>i.a.</i>	3,8E+08	1,1E+07	3,6E+08	5,5E+06	3,6E+08	0,0	3,6E+08	0,0	2,8E+08	0,0

Miljøvirkninger													
<i>Brændstofforbrug og emissioner i lufttransportsektoren</i>													
Samlet brændstofforbrug	Kg p.a.	4,1E+10	1,6E+11	-7,1 %	-1,2 %	-7,1 %	0,4 %	-2,3 %	0,0 %	-2,3 %	0,0 %	-0,8 %	0,0 %
CO2 emissioner	Kg p.a.	1,3E+11	5,0E+11	-7,1 %	-1,2 %	-7,1 %	0,4 %	-2,3 %	0,0 %	-2,3 %	0,0 %	-0,8 %	0,0 %
Nox-emissioner	Kg p.a.	5,6E+08	2,2E+09	-7,3 %	-1,4 %	-7,2 %	0,3 %	-2,2 %	0,1 %	-2,3 %	0,1 %	-0,7 %	0,0 %
<i>Emissioner i landtransportsektoren</i>													
CO2-emissioner ²⁾	Kg p.a.	7,9E+11	3,7E+12	7,7E+07	3,0E+06	7,3E+07	1,5E+06	7,4E+07	0,0	7,1E+07	0,0	4,6E+07	0,0
Nox-emissioner ²⁾	Kg p.a.	7,6E+09	3,2E+10	5,0E+05	2,0E+04	4,7E+05	1,0E+04	4,8E+05	0,0	4,6E+05	0,0	2,9E+05	0,0

¹⁾ Både for EU2005-scenariet og de forskellige politikker præsenteres driftsresultatet som en procentdel af provenuet.

²⁾ For disse indikatorer vedrører 'EU' og 'Andre' den geografiske region EU over for andre geografiske regioner. For alle andre indikatorer vedrører 'EU' og 'Andre' grupper af flyselskaber.