



STORTINGET

Innst. 297 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:178 S (2017–2018)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Siv Mossleth, Steinar Ness og Ivar Odnnes om eit betra flytilbod i heile landet gjennom endring i luftfartsavgiftene

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet vert følgjande forslag fremja:

«Stortinget ber regjeringa gjennomføre ein samla gjennomgang og endring av luftfartsavgiftssystemet for å sikre at fly med liten setekapasitet ikkje har høgare avgifter per seteplass enn større fly, og slik styrker tilbodet på kortbanenettet. Endringa må ikkje redusere Avinor sine samla inntekter.»

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, frå Høgre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og leiaren Helge Orten, frå Framstegspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, frå Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnnes, frå Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og frå Venstre, Jon Gunnes, syner til at stortingsrepresentantane Siv Mossleth, Steinar Ness og Ivar Odnnes har fremma forslag om å be

regjeringa om å gjennomføre ein samla gjennomgang av flyavgiftene for fly med låg setekapasitet. Hensikta med gjennomgangen skal vera å endra avgiftene slik at dei flya med låg setekapasitet og låg vekt får eit meir rettferdig avgiftssystem som vil føra til ei anna fordeling av avgiftene, men ikkje slik at inntekta til Avinor vert svekka.

Komiteen har merka seg at forslagsstillarane syner til at det er høgare avgifter per passasjer tur-retur Stokmarknes–Bodø, enn det er på strekninga Oslo–London. Forslagsstillarane meiner ein må endra avgiftene, slik at systemet sikrar at mindre fly ikkje har høvesvis større avgifter per passasjer enn store fly.

Komiteen har òg merka seg at forslagsstillarane syner til at elfly er i uttestingsfasen, og at fleire har peika på at kortbanenettet er velegna for utprøving av denne teknologien, då ein her raskast vil få mindre fly på marknaden. Difor må òg avgiftssystemet vere i forkant av ein slik teknologiutvikling, der mindre, utslippsfrie fly ikkje har høgare avgifter enn større fly. Forslagsstillarane meiner ei endring av systemet må gjerast slik at den samla inntekta til Avinor ikkje vert endra i negativ retning.

Komiteens flertall, medlemene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til forslaget og minner om at Stortingets flertall allerede har vedtatt gjennomgang av luftfartsavgiftene ved budsjettbehandlingen for 2018, Innst. 2 S (2017–2018):

«Stortinget ber regjeringen å vurdere en omlegging av dagens flypassasjeravgift, slik at den får en miljøprofil, for eksempel differensiering etter flyreisens lengde.»

Flertallet viser også til regjeringens Jeløya-erklæring:

«Vurdere hvordan luftfartsavgiftene kan restruktureres med sikte på økt konkurransekraft for norsk luftfart.»

Flertallet anser dermed at regjeringspartiene, med støtte fra Kristelig Folkeparti, allerede har erkjent og ivaretatt behovet for gjennomgang av luftfartsavgiftene.

Flertallet er opptatt av at vi skal ha et godt flytilbud i hele landet, og viser til at staten kjøper flyruter i distriktene for ca. 750 mill. kroner årlig for å legge til rette for dette. Utdelingen for flytilbudet på kortbanenettet oppleves i første rekke å være svak lønnsomhet og konkurranse på kommersielle flyvninger, med det materiell og de rammebetingelser som nå foreligger.

Flertallet anser at avgifts- og brukerfinansiering til drift av flyplasser og luftfartstjenester er godt forankret gjennom skiftende politisk flertall over tid gjennom utjevning i Avinor-modellen. Kun noen av de større flyplassene går med overskudd, blant annet gjennom innmatingen av passasjerer fra kortbanenettet. Taxfree-salget er også en viktig inntektskilde for driften av alle flyplassene.

Flertallet viser til at kortbanenettet for mange i Distrikts-Norge er eneste alternative kollektivtilbud, på linje med toget i mer sentrale områder, men at også lengre innenlands flyreiser oppleves som et viktig kollektivtilbud. Endring av flyavgiftene, for eksempel etter flyreisens lengde, må ta hensyn til dette.

Flertallet viser til en rivende teknologisk utvikling i flybransjen. Utvikling av elektriske fly og bruk av andre energikilder vil om kort tid revolusjonere luftfartens miljø og klimaavtrykk i transportsektoren, samt øke konkurransekraften til flyselskapene. Å legge til rette for denne utviklingen med et fremtidsrettet avgiftssystem og helhetlige strategier for luftfarten blir en viktig oppgave for regjeringen.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet ser at slik avgiftene no er lagt opp, slår det uheldig ut for ein del ruter. Desse medlemene meiner det er viktig at ein ved gjennomgang av luftfartsavgiftene må leggja stor vekt på at avgiftene ikkje slår uheldig ut for dei innbyggjarane som er avhengige av å reise imellom landsdelane. Innbyggjarane i Nord-Noreg er ofte avhengige av å reisa langt for å koma kort. Eit slik døme kan vera ei reise frå Kirkenes til Trondheim. Den må gjerast om Oslo og kan difor verta dyrare enn i dag. Det kjem av at rutetilbudet i landsdelen er avgrensa, og at flytilbudet i dei nordlegaste landsdelane og Midt-Noreg er å betrakta som kollektiv reisemåte.

Desse medlemene syner til at ein i dag har system for luftfartsavgifter som skal finansiere drift av lufthamnene, og som skal gje incentiv til reduserte utslepp frå luftfart. Desse medlemene meiner systemet har

ei skeiv innretning, då det ikkje er samsvar mellom reiseavstand og avgift. Eit av problema med dagens system er at korte ruter med små fly har ei mykje høgare avgift enn både korte og lengre ruter med store fly. Dette medfører at dei kommersielle rutene som tener store delar av Distrikts-Noreg, ikkje har ei høvesvis avgiftsbelastning. Nokre av avgiftene er delt inn i vektclassar per fly, og andre har lik avgift per seteplass. Dette gjer at mindre fly med lågt setetal får ei høgare avgift per seteplass enn store fly sjølv om dei er tyngre. Konsekvensen av dette er høge billettprisar som igjen svekkjer konkurransevna overfor andre transportformer. Dette kunne vore eit bra klimatiltak der andre transportformer var konkurranse-dyktige på reisetid, men slik er ikkje tilhøva i store deler av landet. Desse medlemene meiner det er urimeleg at det er høgare avgifter per passasjer tur-retur Stokmarknes–Bodø enn til dømes Oslo–London.

Desse medlemene meiner ein må endre avgiftssystemet for luftfarten slik at mindre fly ikkje har høvesvis høgare avgifter per passasjer enn store fly. Avgifter som er innførte av miljøomsyn, må òg differensierast slik at reiseavstand påverkar storleiken på avgifta. På dette viset kan ein ta i vare prinsippet om at forurenar skal betale.

Desse medlemene syner til at elektriske fly er i uttestingfasen, og fleire har peika på det norske kortbanenettet for vidare utprøving av denne teknologien, då det er mindre fly som først vil kome på marknaden. Avgiftssystemet bør òg vere i forkant av ei slik teknologiutvikling der mindre, utsleppsfrie fly har fordelar i avgiftssystemet.

Desse medlemene vil understreke at endringane i avgiftssystemet ikkje må svekke dei samla inntektene til Avinor.

Med bakgrunn i dette fremjar desse medlemene følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa gjennomføre ein samla gjennomgang og endring av luftfartsavgiftssystemet for å sikre at fly med liten setekapasitet ikkje har høgare avgifter per seteplass enn større fly, og slik styrkje tilbudet på kortbanenettet. Endringane må ikkje redusere Avinor sine samla inntekter.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker at det er en viktig oppgave å sikre kortbanenettet for fly der tog ikke er et alternativ og avstandene er lange. Dette medlem mener det er viktig at avgiftssystemet for fly ikke underminerer denne målsetningen. Samtidig understreker dette medlem at det er viktig å ha et avgiftssystem for flytrafikk som gir incentiver til mest mulig miljøvennlig adferd. Dette medlem viser til at noen av Europas mest trafikkerte flystrekninger er innad i Norge, og at flytrafikk utgjør en betydelig andel av utslippene fra transport-

sektoren i Norge. Dette medlem viser også til at flytrafikken mellom Norge og utlandet er i vekst. Dette medlem understreker at å redusere flytrafikk generelt er et viktig bidrag til å nå våre klimamål. Derfor må enhver avgiftsendring i flytrafikken også vektlegge klima-effektene en slik endring vil ha, og sikre innfasingen av mer energieffektive fly. Dette medlem er positiv til intensjonen i forslaget til forslagsstillerne om å unngå urimelig forskjellsbehandling, og at de flyreisene som forurenser mest, skal avgiftsbelegges mest. Men dette medlem er skeptisk til å be regjeringen gjennomføre en slik endring uten å vite hvilke avgifter som skal endres på hvilken måte, og uten utredninger om hvilke effekter disse endringene vil ha. Dette medlem mener en fornuftig fremgangsmåte er å utrede endringer i flyavgiftene, som både tar hensyn til prisene på kortbanenettet og ser på hvordan avgiftssystemet kan forbedres for å redusere miljøfiendtlig flytrafikk. Dette medlem mener det i denne sammenheng også er naturlig å se på mulighetene for å miljødifferensiere flypassasjeravgiften, også for flyturer til utlandet, slik som i Sverige og Storbritannia.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en samla endring av luftfartsavgiftssystemet. Utredningen skal se på muligheten for å endre avgiftene slik at kortbanenettet styrkes samtidig som miljøeffekten av avgiftene styrkes. Utredningen skal i den forbindelse se på mulighetene for å miljødifferensiere flypassasjeravgiften, også for flyturer til utlandet, slik som i Sverige og Storbritannia. Endringene skal ikke redusere Avinors samlede inntekter.»

Forslag frå mindretal

Forslag frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa gjennomføre ein samla gjennomgang og endring av luftfartsavgiftssystemet for å sikre at fly med liten setekapasitet ikkje har høgare avgifter per seteplass enn større fly, og slik styrkje tilbodet på kortbanenettet. Endringane må ikkje redusere Avinor sine samla inntekter.

Forslag frå Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utrede en samla endring av luftfartsavgiftssystemet. Utredningen skal se på muligheten for å endre avgiftene slik at kortbanenettet styrkes samtidig som miljøeffekten av avgiftene styrkes. Utredningen skal i den forbindelse se på mulighetene for å miljødifferensiere flypassasjeravgiften, også for flyturer til utlandet, slik som i Sverige og Storbritannia. Endringene skal ikke redusere Avinors samlede inntekter.

Tilråding frå komiteen

Komiteen si tilråding vert fremja av Høgre, Framstegspartiet og Venstre.

Komiteen har elles ingen merknader, syner til representantforslaget og rår Stortinget å gjere følgjande

vedtak:

Dokument 8:178 S (2017–2018) – Representantforslag frå stortingsrepresentantane Siv Mossleth, Steinar Ness og Ivar Odnos om eit betra flytilbod i heile landet gjennom endring i luftfartsavgiftene – vert ikkje vedtatt.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. mai 2018

Helge Orten

leiar

Øystein Langholm Hansen

ordførar

