



STORTINGET

Innst. 364 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
fra finanskomiteen

Dokument 8:195 S (2021–2022)

Innstilling fra finanskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om at de som flyr mest, skal betale mest

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en progressiv flypassasjeravgift som øker jo flere flyvninger man foretar i året. Nødvendige flyreiser i Norge der det ikke finnes gode alternativer til fly, skal skjermes fra avgiften.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Lise Christoffersen, Frode Jacobsen, lederen Eigil Knutsen, May Britt Lagesen, Tellef Inge Mørland og Mona Nilsen, fra Høyre, Tina Bru, Mahmoud Farahmand, Heidi Nordby Lunde og Helge Orten, fra Senterpartiet, Kjerstin Wøyen Funderud, Geir Pollestad og Per Martin Sandtrøen, fra Fremskrittspartiet, Hans Andreas Limi og Roy Steffensen, fra Sosialistisk Venstreparti, Kari Elisabeth Kaski,

fra Rødt, Marie Sneve Martinussen, fra Venstre, Sveinung Rotevatn, fra Miljøpartiet De Grønne, Lan Marie Nguyen Berg, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, viser til at finansministeren har uttalt seg om forslaget i brev av 4. mai 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, viser til svarbrevet fra finansministeren, hvor det fremkommer at Finansdepartementet ikke stiller seg bak forslaget om å utrede en progressiv flypassasjeravgift som øker med antall flyvninger man foretar i året.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmet fra Fremskrittspartiet, mener det må arbeides for å redusere klimagassutslipp knyttet til flyreiser, og viser til at man allerede har innført en flypassasjeravgift i den forbindelse. I brevet fra Finansdepartementet fremkommer det at regjeringen vil ta initiativ til å erstatte dagens flypassasjeravgift med en avgift som styrker den reelle klimaeffekten og har en bedre geografisk profil. Dette flertallet mener det er klokt med en gjennomgang av flypassasjeravgiften for å se hvorvidt den kan målrettes bedre.

Et tredje flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre og Miljøpartiet De Grønne, vil peke på at flybransjen er en nødvendig del av vår infrastruktur innenfor samferdsel, samtidig som den sysselsetter mange mennesker. Dette flertallet mener det er ønskelig at vi fortsatt har sterke norske aktører innen flybransjen, og er bekymret for at drastiske endringer av

rammevilkårene vil kunne bidra til at man forskyver aktivitet slik som internasjonale langdistanseruter fra Norge til våre naboland, samtidig som det vil kunne svekke innslaget av norske aktører innen flysektoren.

Dette flertallet støtter ikke representantforslaget fra Sosialistisk Venstreparti. Slik det fremkommer i brevet fra Finansdepartementet, har forslaget en rekke problematiske sider ved seg når det gjelder krav til utveksling av sensitive, individuelle og oppdaterte person- og konkurranseopplysninger. Dette vil skape store utfordringer både personvern- og konkurranserettslig. Det understrekes også at en slik avgift vil bli administrativt svært krevende å følge opp.

Et fjerde flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, mener videre det er utfordrende å definere hva som er en nødvendig reise og ikke. For enkelte vil en flyreise være en ren fritidsreise, mens for andre vil den samme reisen kunne være en forutsetning for kontakt med syke, nære familiemedlemmer den siste tiden de har igjen. I slike tilfeller vil en progressiv flypassasjeravgift også kunne bidra til å ramme sosialt ulikt, da den først og fremst kan komme til å begrense reiseaktiviteten, og derigjennom for eksempel kontakt med familiemedlemmer, for de med lavere og midlere inntekter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Norge har som mål å redusere utslippet av klimagasser med 50 til 55 pst. innen 2030. Skal man nå denne målsettingen, må også flybransjen bidra. Disse medlemmer støtter derfor regjeringens arbeid med å sikre at virkemidler innen sektoren, som flypassasjeravgiften, innrettes på en slik måte at de gir bedre reell klimaeffekt.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at flypassasjeravgiften har virket noen år, selv om det har vært unntak under pandemien. Det er derfor naturlig å evaluere flypassasjeravgiften og vurdere om det er fornuftig å gjøre endringer for å sikre at den gir tilstrekkelige insentiver for å redusere utslipp, samtidig som den ikke rammer unødvendig hardt i et helt nødvendig tilbud til innbyggere og næringsliv i hele landet. Disse medlemmer vil avvente ytterligere konklusjoner i påvente av nødvendige utredninger fra regjeringen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en progressiv flypassasjeravgift som øker med antall flyvninger man foretar i året. Nødvendige flyreiser i Norge der det ikke

finnes gode alternativer til fly, skal skjermes fra avgiften.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt mener det bør utredes et nytt flyavgiftssystem der de som flyr mest, må betale mer. Disse medlemmer mener avgiftssystemet bør innrettes sånn at man må betale mer etter hvor ofte man flyr der det finnes gode alternativer til fly. Disse medlemmer peker på at dette vil gjøre alternativene til fly mer lønnsomme, samtidig som det vil redusere klimagassutslipp fra unødvendige flyreiser. Disse medlemmer viser til at nødvendige flyreiser her regnes som flyreiser der det ikke finnes gode alternativer til fly, som for eksempel på kortbanenettet og flyvninger mellom Nord- og Sør-Norge.

Disse medlemmer understreker at avgiftsenringen selvfølgelig må gjøres på en måte som ivaretar personvernet. Disse medlemmer peker på at det allerede finnes en oversikt over passasjerreiser inn og ut av landet. Disse medlemmer peker på at dette for eksempel kan lagres i en automatisk database som flyselskaper kan ha tilgang på når de selger billetter. I tillegg kan flyselskapene samle inn passnummer ved billettsalg, istedenfor ved boarding som man gjør i dag. Disse medlemmer mener det er aktuelt med et alias-basert system med identitetskoder for å sikre omfattende beskyttelse av folks datasikkerhet. Disse medlemmer peker på at dette må utredes nærmere, men vil gjerne vise til at man har funnet gode modeller for eksempel for veipricing som lover godt for at det bør være mulig også i flysektoren.

Disse medlemmer mener utredningen også bør vurdere den øvrige innretningen av dagens flyavgifter. Disse medlemmer mener det er særlig problematisk at dagens system ikke åpner for ulike satser dersom man for eksempel flyr Oslo–Lisboa eller Kirkenes–Alta, og at det er viktig å utforske mulighetsrommet for å differensiere mellom slike flyreiser. Disse medlemmer mener også en utredning bør vurdere andre endringer som kan gi avgiften større miljøeffekt. Disse medlemmer vil også peke på at innenriks flyreiser har lav sats på moms, mens utenlandsreiser verken har moms, CO₂-avgift eller er underlagt EUs kvotesystem. Disse medlemmer mener en eventuell utredning også bør vurdere hvorvidt det kan gjøres endringer her som kan øke miljøeffekten i flyavgiftsregimet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at flytrafikk er en viktig del av den norske transportinfrastrukturen, og at det er viktig å legge til rette for gode vekstvilkår for norske aktører i dette markedet. Disse medlemmer mener at statens særavgifter på flytransport svekker den norske flybransjen og bidrar til prisvekst på flytransport i en tid der det er

viktig å få prisveksten i samfunnet under kontroll. Disse medlemmer viser til at en betydelig del av prisveksten den siste tiden skyldes blant annet økte priser på flybilletter. Disse medlemmer vil derfor avskaffe flypassasjeravgiften, mens regjeringen dessverre nå vil innføre denne avgiften på ny etter at den har vært avskaffet i pandemiperioden. Disse medlemmer mener det er grunn til å møte prisvekst med avgiftskutt da dette er et enkelt og raskt virkemiddel for å få kontroll med økende priser.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen bruke avgiftsreduksjoner for å dempe prisveksten på flybilletter og samtidig styrke konkurransekraften til den norske flybransjen.»

Komiteens medlem fra Rødt viser til at Rødt tidligere har foreslått at regjeringen skal utrede innføring av en progressiv flypassasjeravgift. Rødts forslag innebar at avgiften skulle være høyere for reiser på første klasse, reiser mellom de store byene med alternative transportmåter og for reiser som ble tatt av personer med mange årlige utenlandsreiser. Nødvendige flyreiser på kortbanenettet og i distriktene skulle unntas. Kun representantene fra Rødt og Sosialistisk Venstreparti stemte for forslaget ved behandling av Innst. 271 S (2019–2020).

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at utslipp fra luftfarten nasjonalt og globalt utgjør noe over 2 pst. av hhv. nasjonale og globale utslipp. Veksten har blitt noe bremsset gjennom koronapandemien, men det må antas at vi vil se en vekst i flytrafikken i årene fremover dersom vi ikke oppnår en omlegging av reisevanene.

Dette medlem viser til Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett de siste årene, hvor det er foreslått et alternativ til regjeringens flypassasjeravgift. Miljøpartiet De Grønne har foreslått å erstatte regjeringens flypassasjeravgift med en flyseteavgift. Selskapene forutsettes da å betale en avgift for antall seter i flyet, og ikke antall passasjerer som reiser med flyet. En slik avgift vil i

tillegg til å redusere antall flyreiser som den enkelte gjennomfører, også gi insentiv til flyselskapene til å fylle opp flyene, fordi det da vil bli flere passasjerer å spre avgiften på.

Dette medlem viser til at Miljøpartiet De Grønne i forbindelse med sist års statsbudsjett valgte å ikke ha en slik avgift på flyreiser til og fra mindre flyplasser i Norge.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utrede en progressiv flypassasjeravgift som øker med antall flyvninger man foretar i året. Nødvendige flyreiser i Norge der det ikke finnes gode alternativer til fly, skal skjermes fra avgiften.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen bruke avgiftsreduksjoner for å dempe prisveksten på flybilletter og samtidig styrke konkurransekraften til den norske flybransjen.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:195 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om at de som flyr mest, skal betale mest – vedtas ikke.

Oslo, i finanskomiteen, den 24. mai 2022

Eigil Knutsen

leder

Tellef Inge Mørland

ordfører

VEDLEGG



**DET KONGELIGE
FINANSDEPARTEMENT**

Finansministeren

Stortinget
Ekspedisjonskontoret
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
22/2379 -

Dato
4.05.2022

**Dokument 8:195 S (2021–2022) Representantforslag fra
stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om at de som flyr
mest, skal betale mest**

Jeg viser til forslaget fra representantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken, der det bes om at regjeringen utreder en progressiv flypassasjeravgift som øker jo flere flygninger passasjerene foretar seg. Det bes om at nødvendige flyreiser i Norge, der det ikke finnes gode alternativer til å fly, skjermes fra avgiften.

Jeg vil først vise til at flypassasjeravgiften har som formål å skaffe staten inntekter, men at den også kan ha en miljøeffekt ved at den reduserer etterspørselen etter flyreiser.

Flypassasjeravgiften omfatter all ervervsmessig flygning av passasjerer fra norske lufthavner. Flygning fra kontinentalsokkelen og Svalbard mv. er ikke avgiftspliktig. Transitt- og transferpassasjerer og barn under to år, er fritatt for avgift. I 2019 ble flypassasjeravgiften lagt om i mer miljøvennlig retning, ved at det ble fastsatt ulike satser for flygninger innad i Europa og ut av Europa. Hvilke land og områder som illegges lav sats, er fastsatt i forskrift. Det er videre vedtatt et fritak for flygninger med lav- og nullutslippsfly, som vil omfatte fly med null eller vesentlig lavere CO₂-utslipp enn tilsvarende fly som benytter fossilt drivstoff, men dette fritaket har ikke trådt i kraft ennå. For 2022 er satsene for flypassasjeravgiften 80 kroner per passasjer for flygninger med sluttdestinasjon i Europa, og 214 kroner per passasjer for andre flygninger. Flypassasjeravgiften er midlertidig opphevet for flygninger i perioden fra 1. januar 2020 til 30. juni 2022, og er vedtatt gjeninnført fra 1. juli 2022.

Det er virksomheter som utfører flygningene (flyselskapene) eller deres representanter

som skal beregne, rapportere og innbetale flypassasjeravgiften til staten. Et avgiftssystem hvor flyselskapene er avgiftspliktige, der avgiften avhenger av personers eller virksomheters flyreisefrekvenser og -destinasjoner, vil forutsette utveksling av sensitive, individuelle og oppdaterte person- og konkurranseopplysninger mellom konkurrerende selskaper som grunnlagsdata for fastsettelse av avgift for hver enkelt reisende. Et slikt system vil være personverns- og konkurranserettslig problematisk, og kan også forventes å være administrativt svært krevende. Jeg mener derfor det vil være lite hensiktsmessig å igangsette en utredning i samsvar med representantforslaget.

Jeg vil også minne om at hovedvirkemidlene i norsk klimapolitikk er sektorovergripende klimaavgifter og kvoter. Alle avganger fra norske lufthavner til destinasjoner innad i EØS er omfattet av enten klimaavgifter, klimakvoter eller begge deler. Slike avganger utgjør om lag 90-95 pst. av alle flygninger fra norske flyplasser.

Avslutningsvis vil jeg vise til Samferdselsdepartementets pågående arbeid med ny luftfartsstrategi, som er planlagt fremlagt høsten 2022. Denne strategien vil blant annet ta for seg klima- og miljømessig, geografisk og økonomisk bærekraft av luftfarten. Jeg vil også vise til at det i Hurdalsplattformen varsles at regjeringspartiene vil ta initiativ til å erstatte dagens flypassasjeravgift med en avgift som har reell klimaeffekt og bedre geografisk profil. Regjeringen vil komme tilbake med eventuelle forslag til endringer i flypassasjeravgiften i de ordinære budsjettene.

Med hilsen



Trygve Slagsvold Vedum

