



## STORTINGET

# Innst. 69 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:4 S (2022–2023)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om en rettferdig og klimavennlig flyavgift**

gjøre unntak for flygninger begrunnet i liv, helse og sikkerhet. Det må også gjøre unntak for småflyklubber, fallskjermklubber, veteranflymiljøer og liknende.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Til Stortinget

## Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen sette et reduksjonsmål for luftfart på 5 prosent årlig med utgangspunkt i 2022-nivået. Avinor skal primært arbeide for at reduksjonen gjøres i utenlandsflygninger, samt i flytrafikk mellom byer hvor jernbaneforbindelsen er god.
2. Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem forslag om en progressiv flyavgift, hvor avgiften øker for hver reise den enkelte tar innenfor et kalenderår, som erstatning for dagens flate flypassasjeravgift. Formålet med en slik avgift er å redusere den samlede flytrafikken. Utredningen bør som et minimum vurdere hvordan en slik avgift kan skille mellom:
  - utenlandsreiser og innenlandsreiser
  - businessklasse-reiser og andre reiser
  - reiser mellom de største byene på den ene siden og reiser på kortbanenettet og der gode alternativer ikke finnes, på den andre siden.
3. Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem et forslag om forbud mot privatfly, inkludert charterflygninger med én eller få passasjerer. Forbudet må

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til representantforslag fra representantene Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om en rettferdig og klimavennlig flyavgift. Komiteen viser videre til departementets svarbrev av 20. oktober 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til Norges forsterkede klimamål, som innebærer at vi skal redusere utslippene med minst 50 pst. og opp mot 55 pst. innen 2030, sammenlignet med 1990-nivå. For å nå klimamålet er det helt avgjørende at utslippene fra transportsektoren reduseres. Dette inkluderer også luftfart.

Komiteen har merket seg at Avinor, Luftfartstilsynet, Norsk Industri og SINTEF har gått sammen om å etablere et grønt luftfartsprogram, som skal bidra til at

Norge kan ta en ledende rolle i luftfartens overgang til en bærekraftig framtid, redusere utslippene fra norsk luftfart og skape nye arbeidsplasser. Komiteen mener det er viktig at det jobbes for en reduksjon i klimagassutslippene både for innenriks og utenriks flytrafikk, og mener at det ikke er Avinors oppgave å arbeide for at det primært skal kuttes utslipp fra utenriks luftfart. Komiteen mener Norge må ta en ledende rolle i utviklingen av elfly, og at vi med vår geografi og nett av lufthavner har spesielt gode forutsetninger for dette.

Komiteen mener Norge må bli det første markedet der elektriske fly tar en stor markedsandel, og registrerer at Avinor, flybransjen og en rekke organisasjoner støtter dette. Komiteen viser til Avinors mål om elektrifisering av luftfarten innen 2040.

Komiteen påpeker at luftfarten spiller en viktig rolle for en balansert bosetting og næringsutvikling i Norge, ikke minst i Nord-Norge og på Vestlandet, der kortbanenettet gjerne omtales som distriktenes kollektivtilbud. Komiteen understreker at mobilitet er et gode, og at en stor andel flyreiser i Norge er knyttet til geografi og spredt bosetting. Komiteen har merket seg at to av de ti mest trafikkerte flyrutene i Europa er de norske innenlandsrutene mellom Oslo og Bergen, og Oslo og Trondheim. Komiteen mener det må tilrettelegges for et mest mulig attraktivt togtilbud, som alternativ til flytilbudet, der det er mulig.

Komiteen understreker at fremtidens luftfart må være klimavennlig, og klimagassutslippene skal reduseres vesentlig. Dette må gjøres gjennom en effektiv og forutsigbar klimapolitikk som stimulerer til utslippskutt og klimaomstilling i luftfarten, både for innenriks- og utenlandsflygninger. Samtidig skal omstillingen være sosialt og geografisk rettferdig og inkluderende. Komiteen påpeker at redusert flytrafikk vil redusere utslippene fra luftfart, men nettoeffekten avhenger av hva alternativet er, og på grunn av Norges geografi er flyreiser flere steder det eneste reelle reisealternativet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Venstre, viser videre også til statsrådets svarbrev, der han påpeker at forslaget om en progressiv flyavgift både er personvern- og konkurranserettslig problematisk. Flertallet påpeker at privatfly står for en svært liten andel av det totale antallet flyreiser, og at det er usikkert om et forbud mot privatfly er lovlig sett opp mot våre internasjonale forpliktelser.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at planene for Ringeriksbanen og oppgradering av strekningen Bergen–Voss vil redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen med én time og tjue minutter, og vil derfor gjøre det enda mer attraktivt å ta toget fremfor flyet på denne strekningen.

Disse medlemmer viser videre til omsetningskravet om at minst 0,5 pst. av total omsatt mengde drivstoff i luftfarten skal bestå av avansert biodrivstoff, som ble innført fra 1. januar 2020. Kravet gjelder drivstoff som selges i Norge til innenriks og utenriks luftfart. Disse medlemmer mener innblandingen av biodrivstoff gradvis må økes, og mener regjeringen må oppdatere omsetningskravet så snart som mulig. Disse medlemmer påpeker at et særnorsk innblandingskrav kan føre til dyrere drivstoff i Norge, og mener derfor at regelverket må sees i sammenheng med kravene i EU, alternativt at det vurderes kompenserende tiltak for å sikre karbonlekkasje i en overgangsfase.

Disse medlemmer viser videre til at innenriks luftfart er pålagt en CO<sub>2</sub>-avgift, og at 90 pst. av utslippene fra norsk luftfart er dekket i EUs kvotesystem ETS.

Disse medlemmer viser til det foreløpige posisjonsnotatet om bærekraftig drivstoff til luftfart fra Europakommisjonen, der det ligger forslag til en forordning om like konkurransevilkår for bærekraftig luftfart (Refuel EU Aviation). Forslaget er en del av EUs «Klar for 55-pakke» (Fit for 55), som har som formål å kutte i klimagassutslippene på en rekke områder, inkludert luftfart. Disse medlemmer merker seg at Europaparlamentet 7. juli 2022 vedtok sin innstilling til forslaget. Innstillingen øker blant annet innblandingskravet i forhold til Kommisjonens opprinnelige forslag, fra 32 pst. til 37 pst. i 2040 og fra 63 pst. til 85 pst. i 2050. Definisjonene av hva som skal anerkjennes som bærekraftig drivstoff endres, slik at syntetisk drivstoff produsert med kjernekraft og naturgass inkluderes i kravene. Virkeområdet for regelverket utvides også, slik at flere flyplasser omfattes av kravene.

Disse medlemmer viser til at Norge i 2019 inngikk en juridisk forpliktende avtale med EU om å kutte klimagassutslippene med minst 40 pst. i 2030. Norsk klimapolitikk er tett knyttet til europeisk klimapolitikk, og derfor får det stor betydning for Norge hvilke endringer EU blir enige om.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser videre til sitt representantforslag om et grønt luftfartsprogram for å legge til rette for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart i Norge (Dokument 8:107 S (2021–2022)). I dette dokumentet ble det foreslått ulike tiltak for å fremskynde mer miljøvennlige løsninger for luftfarten, slik som elektriske fly, bruk av hydrogen eller ammoniakk og økt innblanding av bærekraftig drivstoff. Disse medlemmer merker seg at bærekraftig drivstoff kan kutte opptil 80 pst. av livssyklusutslippene til dagens jettfly. Bærekraftig drivstoff kan blandes inn i opptil 50 pst. av drivstoffblandingen i eksisterende flyflåte allerede i dag.

Disse medlemmer merker seg at rammebetingelsene må endres dersom man skal lykkes med grønn omstilling. En av utfordringene er at luftfarten er langt mer internasjonal enn mange andre næringer. Særlig norske avgifter og krav som er fordyrende for flyselskaper, kan føre til at de for eksempel tanker opp langt mer drivstoff i utlandet enn de har behov for. Konsekvensen av det er en betydelig økning i CO<sub>2</sub>-utslippene. Derfor bør ikke Norge kreve større innblanding av et vesentlig dyrere biodrivstoff enn landene rundt oss. Føringer som gis i EU om økt innblanding av biodrivstoff, er derfor svært viktige for fremtidig reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp fra internasjonal luftfart.

Disse medlemmer viser til at norsk luftfart ikke vil makte å gjennomføre store utslippskutt uten forutsigbare rammevilkår. Dagens rammebetingelser gir ikke tilstrekkelige incitamenter for grønn omstilling. Flyselskapene må gis den samme motivasjonen til å kjøpe inn mer miljøvennlige fly eller drivstoff, som nordmenn til å kjøpe miljøvennlige biler.

Disse medlemmer merker seg at Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ikke støttet representantforslaget fra Høyre om et grønt luftfartsprogram.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er svært opptatt av å finne grønne løsninger for luftfarten som kan bidra til å nå klimamålene og bidra til grønn næringsutvikling.

Dette medlem viser til at luftfarten står for betydelige klimagassutslipp, og at det er avgjørende å kutte disse utslippene for at vi skal nå klimamålene våre. Dette medlem peker på FNs 6. delrapport, som understreker viktigheten av å kutte utslipp så fort som mulig og utvikle teknologiene vi trenger for å bli helt utslippsfrie. Dette medlem viser til at vi må gjennom en stor omstilling på få år, for å unngå de verste konsekvensene av menneskeskapte klimaendringer. Luftfarten blir intet unntak. Norge ligger allerede bakpå med å få til tilstrekkelige utslipp i luftfarten for at vi skal nå klimamålene våre, og dette medlem vil fremheve viktigheten av at vi raskt får på plass virkemidler for å få fortgang i omstillingen. Pengebruken må vris fra forurensende virksomhet til miljøvennlige alternativer.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sette et reduksjonsmål for luftfart på 5 pst. årlig med utgangspunkt i 2022-nivået. Avinor skal primært arbeide for at reduksjonen gjøres i utenlandsflygninger, samt i flytrafikk mellom byer hvor jernbaneforbindelsen er god.»

Dette medlem peker på at man i dag må betale det samme i avgift dersom man skal fly for å besøke familien man ikke har sett på mange år, som om man rei-

ser på sin 14. helgetur til New York. Dette medlem mener det er mulig med et mer rettferdig flyavgiftssystem som skattlegger folk etter hvor ofte de flyr, der det finnes gode alternativer til fly. Dette medlem mener det bør utredes et nytt flyavgiftssystem der de som flyr mest, må betale mer. Dette medlem mener avgiftssystemet bør innrettes sånn at man må betale mer etter hvor ofte man flyr der det finnes gode alternativer til fly. Dette medlem peker på at dette vil gjøre alternativene til fly mer lønnsomme, samtidig som det vil redusere klimagassutslipp fra unødvendige flyreiser. Dette medlem viser til at nødvendige flyreiser her regnes som flyreiser der det ikke finnes gode alternativer til fly, som for eksempel på kortbanenettet og flygninger mellom Nord- og Sør-Norge.

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

Dette medlem mener utredningen også bør vurdere den øvrige innretningen av dagens flyavgifter. Dette medlem 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. Dette medlem mener også en utredning bør vurdere andre endringer som kan gi avgiften større miljøeffekt, og vil også peke på at innenriks flyreiser har lav sats på moms, mens utenlandsreiser verken har moms, CO<sub>2</sub>-avgift eller er underlagt EUs kvotesystem. Dette medlem mener en eventuell utredning også bør vurdere hvorvidt det kan gjøres endringer her som kan øke miljøeffekten i flyavgiftsregimet.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

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

Det te medlem mener de aller rikeste i Norge må bidra mye mer til klimakutt enn det vi ser per i dag. Og selv om alle må kutte unødvendig forbruk, er det noen som bør tenke seg mer om, og unødvendig forbruk som privatflyving bør en utrede om det er mulig å forby.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem et forslag om forbud mot privatfly, inkludert charterflygninger med én eller få passasjerer. Forbudet må gjøre unntak for flygninger begrunnet i liv, helse og sikkerhet. Det må også gjøre unntak for småflyklubber, fallskjermklubber, veteranflymiljøer og liknende.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sette et reduksjonsmål for luftfart på 5 pst. årlig med utgangspunkt i 2022-nivået. Avinor skal primært arbeide for at reduksjonen gjøres i utenlandsflygninger, samt i flytrafikk mellom byer hvor jernbaneforbindelsen er god.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utrede en progressiv flypassasjeravgift som øker med antall flygninger man fo-

retar i året. Nødvendige flyreiser i Norge der det ikke finnes gode alternativer til fly, skal skjermes fra avgiften.

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem et forslag om forbud mot privatfly, inkludert charterflygninger med én eller få passasjerer. Forbudet må gjøre unntak for flygninger begrunnet i liv, helse og sikkerhet. Det må også gjøre unntak for småflyklubber, fallskjermklubber, veteranflymiljøer og liknende.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Framskrittspartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:4 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om en rettferdig og klimavennlig flyavgift – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. november 2022

**Erling Sande**

leder

**André N. Skjelstad**

ordfører



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2099-3

20. oktober 2022

**Dokument 8:4 S (2022-2023) Representantforslag fra Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om en rettferdig og klimavennlig flyavgift.**

Jeg viser til brev 6. oktober 2022 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomite der det bes om min vurdering av overnevnte forslag om en rettferdig og klimavennlig flyavgift. Som ansvarlig for flypassasjeravgiften er finansministeren/finansdepartementet blitt involvert i vurderingen av representantforslaget punkt 2. Svaret fra finansdepartementet der finansministerens merknad inngår, er tatt inn nederst i herværende dokument.

Luftfart er viktig for folk og næringsliv i Norge, og gir både byer og distrikter rask tilgang til nasjonale og internasjonale kontakter og markeder. Norge er del av et åpent og deregulert luftfartsmarked. I dette åpne markedet har alle flyselskaper som hører hjemme i EØS-området i utgangspunktet fri adgang til å etablere nye flyruter, både i Norge og mellom Norge og resten av EØS-området. Med unntak av flyrutene omfattet av ordningen med statlig kjøp (FOT), er rutetilbudet på lufthavnene et resultat av tilbud og etterspørsel. Antall reisemål som kan nå direkte, antall avganger til de enkelte reisemål, hvilke flytyper/størrelser som tilbys og hvilke priser som tilbys bestemmes av kommersielle forhold. Med økende markedsgrunnlag vil tilbudet ha økende kvalitet, og det er økonomisk utvikling og befolkningsutvikling som er de viktigste driverne for den underliggende etterspørselen etter flyreiser.

Samtidig som flytrafikken bringer med seg økonomisk vekst og gode mobilitetsforbindelser, bidrar den også til økende klimagassutslipp. Å redusere utslipp fra luftfarten er en prioritet for regjeringen, og det finnes flere virkemidler som stimulerer til utslippskutt i luftfarten i dag. Særlig vil jeg fremheve at innenriks luftfart er pålagt en CO<sub>2</sub>-avgift, at 90 prosent av utslippene fra norsk luftfart er dekket i EUs kvotesystem ETS, og at det er et rettslig bindende omsetningskrav på 0,5 prosent avansert biodrivstoff av totalt omsatt mengde

drivstoff i Norge til luftfart per år. I tillegg kommer flypassasjeravgiften, som hovedsakelig er fiskal, men som kan ha en utslippsreducerende effekt ved at høyere billettpriser kan føre til lavere etterspørsel.

EU ETS og CO<sub>2</sub>-avgiften anses av regjeringen som de viktigste og mest styringseffektive virkemidlene for utslippsreduksjoner på kort sikt. Luftfartens deltagelse i EU ETS tilsvarer at utslippene i henhold til dagens regelverk skal være 43 prosent lavere i 2030 enn i 2005. I det reviderte EU ETS regelverksforslaget til Europakommisjonen, fremmet 14. juli 2021, er det foreslått en enda brattere reduksjon av kvotemengden og at utslippene skal være 61 prosent lavere i 2030. Hvis revisjonen blir vedtatt vil dette også være styrende for Norge gjennom EØS-avtalen og samarbeidet med EU om felles oppfylning av klimamålet for 2030. Samtidig er det regjeringens politikk at CO<sub>2</sub>-avgiften for innenriks luftfart også skal fortsette å øke frem til 2030. Siden 2020 har kvoteprisen i EU ETS tredoblet seg, fra litt under 300 kroner per tonn CO<sub>2</sub> til om lag 900 kroner per tonn CO<sub>2</sub>. Med dagens kvotepris vil samlet karbonpris (kvotepris og CO<sub>2</sub>-avgift) for luftfarten være på over 1 600 kroner per tonn CO<sub>2</sub> i 2023<sup>1</sup>. Den økende karbonprisen gjør det dyrere for luftfarten å forurense, og vil derfor stimulere til utslippskutt. Utover reduksjon i trafikken, kan utslipp per flygning reduseres gjennom blant annet energieffektivisering og stadig modernisering av flyflåten, mer effektiv bruk av luftrommet, bruk av bærekraftig flydrivstoff og på lengre sikt gjennom introduksjon av nye flytyper med energibærere som elektrisitet og hydrogen.

I representantforslaget heter det bl.a. at «Avinor skal primært arbeide for at reduksjonen gjøres i utenlandsflygninger». Å primært redusere utenlandsflygningene vil ikke bidra i Norges utslippsregnskap eller til Norges utslippsforpliktelser. Som representantene påpeker, er det hovedsakelig utenriksreiser som har bidratt til en økning av trafikken i Norge de siste 20 årene. Norge har blitt et mer populært reisemål for internasjonale besøkende, noe som blant annet skyldes den svake norske kronen etter 2013. Imidlertid har omfanget av nordmenns utenlandsreiser i samme periode ikke økt. Turisme bidrar også med både direkte og indirekte verdiskaping for landet. Videre vil det, gitt luftfartens deltagelse i EU ETS, og Norges tette koordinering med EUs klimapolitikk, være usikkert hvor stor utslippsreduksjonen ville kunne bli med et særnorsk reduksjonsmål for luftfart. Dette fordi en reduksjon i Norge vil kunne frigi kvoter for andre selskaper og sektorer i kvotesystemet ellers i Europa. Den totale reduksjonen i utslipp vil derfor avhenge av om andre benytter seg av kvotene som i så fall ville frigis.

Det er regjeringens mål å få ned utslippene fra luftfarten ved å stimulere til bruk av de mest miljøvennlige fly- og drivstofftypene, slik det fremgår i regjeringsplattformen. I tillegg til kvote- og avgiftspolitikken som nevnt ovenfor, gjøres dette gjennom å blant annet å stimulere til teknologiutvikling av miljøvennlige/fossilfrie løsninger i luftfarten, på lik linje med utviklingen i andre transportformer. Gjennom Enova, og det øvrige virkemiddelapparatet, kan aktører i luftfartsnæringen få tilskudd til innfasingen og utviklingen av utslippsreducerende teknologi. Samtidig skal staten bruke innkjøpsmakten sin til å utvikle og ta i bruk ny teknologi for en mer

---

<sup>1</sup> Prop. 1 LS (2022–2023)

klimavennlig lufttransport. Dette er et tiltak som Samferdselsdepartementet allerede har startet oppfølgingen av.

Det er uklart om forslagene fra representantene faktisk vil bidra til den ønskede målsetningen om reduserte utslipp, og jeg mener derfor det er lite hensiktsmessig både å sette et reduksjonsmål og å igangsette utredningene som foreslås. Forslagene er også lovteknisk svært utfordrende med henblikk på hvordan de kan forvaltes og håndheves. I tillegg er det usikkert om et forbud mot privatfly er lovlig sett opp mot våre internasjonale forpliktelser. Et mulig forbud mot privatfly vil også ha begrenset effekt på utslipp da slike privatreiser utgjør en minimal andel av dagens trafikk.

Fremtidens luftfart må være klimavennlig, og klimagassutslippene skal reduseres vesentlig. Dette skal gjøres gjennom en effektiv og forutsigbar klimapolitikk, som stimulerer til utslippskutt og klimaomstilling i luftfarten, både for innenriks- og utenlandsflygninger. Samtidig skal omstillingen være sosialt og geografisk rettferdig og inkluderende. En redusert flytrafikk vil redusere utslippene fra luftfart, men nettoeffekten avhenger av hva alternativet er, og på grunn av Norges geografi er flyreiser flere steder det eneste reelle reisealternativet.

Regjeringen tar sikte på å legge frem en melding om en nasjonal luftfartsstrategi i løpet av de nærmeste månedene. I denne strategien vil regjeringen gjøre rede for tiltak som skal bidra til å gi en klima- og miljømessig bærekraftig luftfart.

I representantforslagets punkt 2 foreslås at Stortinget ber regjeringen om å utrede en progressiv flyavgift, dvs. en avgift der avgiften øker for hver reise den enkelte foretar innenfor et kalenderår. Finansministerens vurdering av dette er som følger:


*«Flypassasjeravgiften har som formål å skaffe staten inntekter, men den kan også ha en klimaeffekt ved at den reduserer etterspørselen etter flyreiser. Flypassasjeravgiften omfatter all ervervsmessig flygning av passasjerer fra norske lufthavner. Avgiften er differensiert ved at det er høyere sats for flygninger ut av Europa enn innen Europa.*

*Det er de virksomheter som utfører flygningene (flyselskapene) eller deres representanter som skal beregne, rapportere og innbetale flypassasjeravgiften til staten. Dersom avgiften skal beregnes ut fra den enkelte persons eller virksomhets flyreisefrekvens og -destinasjon, forutsetter dette utveksling av sensitive, individuelle og oppdaterte person- og konkurranseopplysninger mellom konkurrerende flyselskaper. Et slikt system vil være personvern- og konkurranserettslig problematisk. Videre antas at et slikt system vil være administrativt svært krevende. Jeg mener derfor det er lite hensiktsmessig å igangsette en utredning i samsvar med representantforslaget.*

*Jeg vil for øvrig 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, klimavoter eller begge deler. Slike avganger utgjør om lag 90–95 pst. av alle flygninger fra norske flyplasser.»*

Med hilsen

  
Jon-Ivar Nygård