



## STORTINGET

# Innst. 301 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Meld. St. 10 (2022–2023)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Bærekraftig og sikker luftfart

Til Stortinget

## 1. Sammendrag

Meld. St. 10 (2022–2023) Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi ble lagt frem av regjeringen Støre 27. januar 2023.

Bakgrunnen for meldingen er at Stortinget i februar 2021 anmodet regjeringen Solberg om å utarbeide en stortingsmelding om en nasjonal luftfartsstrategi, hvor ambisjonene var å trekke linjene for en helhetlig og bærekraftig utvikling i norsk luftfart. Regjeringen Støre har i Hurdalsplattformen slått fast at den vil prioritere arbeidet med en luftfartsstrategi der en legger til rette for å styrke norske aktører med norske lønns- og arbeidsvilkår, og der en samtidig får ned utslippene fra luftfarten. Regjeringen viser til at behovet for å finne løsninger på klimakrisen i dag er større enn noen gang, og at luftfarten på sikt bør bli utslippsfri.

Videre vises det i meldingen til at luftfarten er inne i en krevende periode. Utbruddet av koronapandemien i 2020 rammet både internasjonal og nasjonal luftfart hardt. Reisevaner er i endring etter pandemien med blant annet færre arbeidsreiser som følge av økt bruk av digitale møter og hjemmekontor. Ettervirkningene av pandemien, krigen i Ukraina med begrensninger i luftrommet og stor usikkerhet om videre utvikling, energikrisen i Europa og økte drivstoffpriser er forhold som aktualiserer behovet for å se rammevilkårene for utvik-

lingen av norsk luftfart mer i sammenheng. Mange aktører innen luftfarten gjør nå store tilpasninger for å kunne være konkurransedyktige. Det utfordrende situasjonsbildet gir også muligheter gjennom omstilling. Regjeringen viser til at for å trekke opp mål og identifisere virkemidler for utvikling av luftfarten i en tid der rammene for luftfartsvirksomhet er i endring, er det viktig å forstå hvordan norsk luftfart så ut ved inngangen til pandemien i mars 2020, hvilke endringer som har inntruffet siden mars 2020, og hva som er utsiktene i tiden framover.

Meld. St. 10 (2022–2023) er en helhetlig gjennomgang av regjeringens politikk med mål, virkemidler og tiltak for en bærekraftig luftfart i klima- og miljømessig, sosial, geografisk og økonomisk forstand. Meldingen tar for seg utfordringer og muligheter for norsk luftfart i et tiårsperspektiv innenfor følgende hovedtema:

- Et godt flyrutetilbud for hele landet
- Det kommersielle luftfartsmarkedet og kjøp av FOT-ruter
- Utvikling av regelverk, luftfartsavtaler og passasjerrettigheter
- Videreføring av Avinor-modellen og regulering av luftfartsavgifter
- Tiltak for å redusere utslippene fra luftfarten
- Gode lønns- og arbeidsvilkår
- Trygghet og sikkerhet i alle deler av luftfarten
- Droner – ny luftfart

Det redegjøres i meldingen også for at det er etablert et system for overordnet transportplanlegging i Norge ved at regjeringen legger fram en melding til Stortinget om Nasjonal transportplan, normalt hvert fjerde år. Her presenteres utfordringer, utviklingstrekk og målene for transportpolitikken. Nasjonal transport-

plan er sektorovergripende selv om tiltakene i stor grad knytter seg til aktiviteter innen den enkelte sektor. Det er i mindre grad utarbeidet egne strategier for de ulike transportsektorene. Sist gang en regjering la fram en egen stortingsmelding om luftfart, var i 1997. Samferdselsdepartementet utarbeidet i 2008 en strategi for norsk luftfart som ikke ble lagt fram for Stortinget.

I 2018 ble det oppnevnt et utvalg for å utrede konsekvensene for arbeidstakere, flysikkerhet og miljø av globalisering og økt konkurranse innen luftfarten. Utvalget ble videre bedt om å vurdere hvordan konkurransen kan økes, særlig i markeder der globalisering og deregulering ikke har slått ut i sterkere konkurranse og lavere priser. Utredningen NOU 2019:22 «Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring» ble lagt fram i desember 2019.

De nasjonale målene for transportpolitikken er fastsatt i Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP). Mål og tiltak for luftfarten som presenteres i luftfartsstrategien, er satt for å støtte opp under de overordnede målene for transportpolitikken. Det fremkommer i meldingen at Samferdselsdepartementet legger opp til at målstrukturen for Nasjonal transportplan 2022–2033 i hovedsak videreføres i Nasjonal transportplan 2025–2036.

Som ledd i komiteens behandling av saken har det vært gjennomført åpen høring. 18 aktører deltok i høringen.

## 2. 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 Meld. St. 10 (2022–2023) Bærekraftig og sikker luftfart – Nasjonal luftfartsstrategi.

Komiteen merker seg luftfartens betydning som en global, overnasjonal transportinfrastruktur som binder land og kontinenter sammen. Luftfarten er en helt grunnleggende forutsetning for turisme og reiseliv samt for effektiv global vare- og tjenstedeling. Med Norges perifere geografiske beliggenhet er vi derfor helt avhengig av den mobiliteten luftfarten gir oss. Effektiv transport er en forutsetning for spredt bosetting og et konkurransedyktig næringsliv. Norsk luftfart muliggjør samtidig bosetting i nordområdene og beredskap i krisesituasjoner.

Komiteen merker seg at regjeringen slo fast i Hurdalsplattformen at den vil prioritere å legge til rette for å styrke norske aktører. Regjeringen skriver også i meldingen at det har vært viktig å kartlegge konsekvensene de siste årenes utfordringer har hatt for luftfarten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at regjeringen i meldingen trekker linjene for en helhetlig og bærekraftig utvikling av norsk luftfartsindustri. Stortingsmeldingen gir et godt og oversiktlig innblikk i utviklingen av norsk og internasjonal luftfart.

Flertallet merker seg videre at regjeringen gjennom meldingen vil prioritere å styrke norske aktører med norske lønns- og arbeidsvilkår og samtidig få ned utslippene fra luftfarten.

Flertallet mener Luftfartstilsynet spiller en viktig rolle for å gjennomføre arbeidstilsyn i bransjen, og konstaterer at regjeringen fremholder at dette er viktige oppgaver for etaten.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til arbeidet for en sosialt bærekraftig luftfart i Norge gjennom flere tiltak i stortingsmeldingen. Dette flertallet viser ellers til handlingsplanen mot sosial dumping i transportsektoren, presentert 28. oktober 2022, med en rekke tiltak for å styrke den sosiale balansen i arbeidslivet. Dette flertallet legger til grunn at regjeringen fører en politikk som ikke åpner for «wet lease» i flytrafikken på FOT-rutene i fremtidige anbud.

Dette flertallet peker på at det er positivt at regjeringen vil vurdere innføring av en registreringsordning for luftfarten. Dette kan gi tilsynsmyndighetene en mer systematisk oversikt over utsendingsoppdrag i det norske innenlandsmarkedet og en mer effektiv tilgang på informasjon som er nødvendig for å vurdere og gjennomføre tilsyn.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre merker seg hvor krevende det er å drive flyselskap i Norge i dag, og savner noen tydelige veivalg og grep som vil styrke norske flyselskapers konkurransevne mot internasjonale aktører. Regjeringens økning i arbeidsgiveravgift slår ekstra hardt ut for flybransjen. Disse medlemmer viser til at flere flyselskaper har en krevende økonomi, og at flyselskapet Flyr gikk konkurs nylig. Disse medlemmer mener at en av stortingsmeldingens svakheter er fraværet av en strategi som kan utvikle luftfarten i et langsiktig perspektiv. De valgene som gjøres i dag, vil være viktige for hvordan morgendagens luftfart ser ut i Norge.

Disse medlemmer merker seg at det er forholdsvis få direkteforbindelser til interkontinentale destinasjoner fra Norge, på tross av at nordmenn er blant dem i Europa som bruker fly mest.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener stortingsmeldingen har betydelige mangler og burde vært konsentrert rundt muligheten for å gi norsk luftfart rammebetingelser som gir det beste utgangspunktet for å vinne frem i den internasjonale konkurransen. En forutsetning for dette er en reduksjon av skatte- og avgiftsbelastningen til et nivå på linje med nabolandene våre samt at det ikke innføres særnorske krav som øker kostandene eksempelvis knyttet til teknologi. Det må være teknisk utvikling som driver frem lavere utslipp, ikke politiske ønsker. Disse medlemmer mener regjeringens varslede reguleringer vil drive kostnadene i været, og regningen påføres skattebetalere og passasjerene.

## 2.1 Samfunnsnyttig luftfart

Komiteen merker seg at regjeringen redegjør for sine mål for norsk luftfart i dette kapittelet. Kapittelet beskriver også luftfartens betydning for norsk verdiskaping direkte, indirekte ved å gjøre det mulig å drive næringsvirksomhet og organisasjonsliv i hele landet og gjennom ytterligere ringvirkninger.

Komiteen merker seg regjeringens fire bærekraftsmål for luftfarten sosialt, geografisk, økonomisk og klima- og miljømessig. Kort oppsummert beskriver regjeringen målene under disse overskriftene:

- Luftfartens betydning for norsk infrastruktur, næringsliv og innbyggere i hele landet.
- Flyselskapenes økonomiske bærekraft og konkurransevne.
- Luftfartens ansvar i det grønne skiftet.
- Akseptable lønns- og arbeidsvilkår for ansatte i luftfarten.

Komiteen merker seg Avinors anslag på at bransjen sysselsatte omkring 60 000 personer i 2015. Av dette var 28 000 direkte ansatt i luftfarten. Ringvirkninger av luftfarten anslås å sysselsette 30 000 personer. I tillegg kommer 2 000–3 000 ansatte som følge av Avinors investeringer.

Komiteen merker seg flyrutenes betydning for pasientreiser. Et godt flyrutetilbud gjør det mulig å reise mellom bosted og behandlingssted på en effektiv og trygg måte. I tillegg til flyrutenes betydning for pasientreiser og muligheten for å bo i hele landet kommer det store antallet Norge har av ambulansefly og -helikoptre.

Komiteen vil også peke på betydningen norske flyselskaper har som del av totalforsvaret og landets beredskap, noe som ble tydeliggjort under pandemien.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg regjeringens fire bærekraftsmål, som alle er gode, men hvor tre av målene er helt avhengige av det fjerde, som omhandler flyselskapenes økonomiske bærekraft og konkurransevne. Røde regnskapstall vil ramme de tre øvrige målene. Høye skatter og avgifter kan føre til utflagging av ansatte. Regjeringens skatteøkning med fem prosent økt arbeidsgiveravgift rammer flybransjen ekstra hardt fordi mange ansatte har lønn og tillegg som gir skattbar inntekt over 750 000 kroner, selv om lønnen isolert sett er lang lavere. Røde regnskapstall er også til hinder for luftfartens ansvar i det grønne skiftet. Disse medlemmer etterlyser en helhetlig politikk som legger til rette for god konkurranse og sunn økonomisk drift.

## 2.2 Geografisk bærekraftig luftfart

Komiteen merker seg det store antallet lufthavner i Norge. Avinor eier og driver 43 lufthavner, og i tillegg er det fire lufthavner som er eid eller drevet av lokale eiere. 47 flyplasser med flyruter gjør at 90 pst. av befolkningen har tilgang til en lufthavn innenfor 90 minutters kjøretid. I tillegg er det ni lufthavner som er godkjent for rutetrafikk, men hvor det i dag ikke går flyruter. Det er seks lufthavner som har helikopterbasert rutetrafikk til oljeinstallasjonene.

Komiteen merker seg at de ti største lufthavnene betjener 93 pst. av alle flypassasjerene i Norge. De øvrige 37 lufthavnene betjener de resterende syv pst. Komiteen viser til luftfartens betydning for å knytte vårt langstrakte land sammen. I distriktene er fly like viktige som buss og trikk er i byer og på tettbebygde steder. Et godt rutetilbud er viktig for norsk næringsliv og norsk virksomhet offshore. Det er viktig for Norge at staten kjøper flyruter på strekninger som ikke kan drives med et tilfredsstillende rutetilbud på kommersielle vilkår, såkalte FOT-ruter (Forpliktelse til Offentlig Tjenesteytelse).

Komiteen merker seg at Fagernes lufthavn er lagt ned og planlagt solgt. Det er planer om å bygge nye lufthavner i Bodø og i Mo i Rana.

Komiteen mener investeringene som er gjort på Fagernes lufthavn Leirin, må utnyttes best mulig for å bidra til vekst og verdiskaping i Valdresregionen. Komiteen ber om at et eventuelt salg av eiendommen fortrinnsvis gjør at den fortsetter som flyplass.

Komiteen merker seg at det er 21 rullebaner som er kortere enn 1 199 meter. Disse lufthavnene er definert som kortbaneflyplasser og betjenes med flytypen Dash-8 med 39 seter. Flyene ble innfasert på begynnelsen av 1990-tallet. Widerøe har oppgitt at flyene sannsynligvis må skiftes ut innen 2035. Komiteen er oppmerksom på at det per i dag ikke finnes nye fly av tilsvarende størrelse på markedet som egner seg til å lande på

kortbaneflyplasser. Dette kan skape fremtidige utfordringer for rutetilbudet i distriktene.

Komiteen merker seg allmennflygningens betydning for utvikling av norsk luftfart. Det er derfor viktig at allmennluftfarten har gode rammevilkår, slik som tilgang til flyplasser, luftrom og overkommelige gebyrer. Komiteen merker seg at det ikke er avklart noen permanent løsning for småflytrafikken i Oslo-området.

Komiteen merker seg at regjeringen vil utrede fremtidig kapasitet og behov ved Oslo lufthavn samt hvordan Sandefjord lufthavn og Moss lufthavn Rygge vil påvirke behovet for ny rullebanekapasitet ved Oslo lufthavn.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til den sentrale rollen kortbanenettet spiller for Nord-Norge og Vestlandet. På steder der det øvrige kollektivtilbudet er minst utbygd, fyller kortbanenettet en sentral funksjon i kollektivtrafikken. Flyrutene er for mange innbyggere en forutsetning for bruk av helse- og utdanningstilbud og andre sentrale velferdstjenester. Gjennom nettverket av lufthavner er mange sikret deltakelse i kulturaktiviteter og frivillighet. For næringslivet er ofte de lokale flyrutene en forutsetning for å kunne være lokalisert der de er. FOT-rutekjøpet bidrar dermed til bosetting, bolyst og verdiskaping. Flertallet peker på at relevante flyruter og god frekvens på disse rutene er en viktig forutsetning for å kunne fylle disse funksjonene. En annen viktig forutsetning er at billettprisene er så lave at folk kan benytte seg av tilbudet.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser i den forbindelse til regjeringens nylig varslede halvering av fullprisen i det neste FOT-anbudet og en vesentlig styrking av det statlige tjenestekjøpet på flere av rutene.

Komiteen merker seg at meldingen berører mye av norsk luftfart, men i liten grad helikoptervirksomheten, og da spesielt innenlands helikopter. Dette er et viktig segment i norsk luftfart, ikke minst fordi dette er den mest ulykkesutsatte delen av sektoren. Helikopter har også stor betydning for beredskap, virksomheten i Nordsjøen og mye mer.

Komiteen merker seg hvor viktig god og forutsigbar mobilitet er for bedrifter og innbyggere over hele landet. Utbygging og utvikling av samferdselsinfrastruktur er en av de viktigste rammebetingelsene for våre bedrifter. Samferdselsinvesteringer kan ikke bare ses på som en utgift, men må også anses som investeringer for fremtidig verdiskaping.

Komiteen merker seg hvor avhengige vi er av den mobiliteten luftfarten gir oss. Vi bor i et langstrakt land

med perifer beliggenhet på kloden. Luftfart er viktig for velferd og verdiskaping og gir store ringvirkninger i samfunnet. Norsk luftfart sikrer bosetting i nordområdene og beredskap i krisesituasjoner. Komiteen merker seg FOT-rutenes betydning for distriktene. Billettprisen på flyrutene har stor betydning for innbyggere, organisasjoner og næringsliv. Vi vet lite om hvordan endringer i billettprisene slår ut på verdiskaping og bostedsattraktivitet i distriktene, men det er rimelig å anta at konkurransedyktige priser vil bidra positivt til utviklingen av næringsvirksomhet.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg ønsket om å gjenetablere et sivilt flytilbud fra Moss lufthavn Rygge. Disse medlemmer ønsker nye flyruter velkommen dersom markedet åpner for det.

Disse medlemmer merker seg at utvalget som skal utrede en tredje rullebane på Oslo lufthavn Gardermoen, ikke er klar med sin innstilling. OSLs betydning for norsk luftfart er så stor at en luftfartsstrategi uten et avklart forhold til tredje rullebane er en svekket strategi. Disse medlemmer forventer at utvalget ser på metoder for å øke trafikk tettheten, som for eksempel gjennom high-speed taxiveier, vurderer om støyonene er tilrettelagt for støynivået til dagens mer stillegående fly, og så videre. Disse medlemmer minner om at veksten i flytrafikk generelt har vært større enn prognosene som har vært satt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at luftfarten har en viktig rolle i den innenlandske transportinfrastrukturen, og at luftfarten gjør det mulig å bruke hele landet.

Disse medlemmer mener det er viktig å sikre rammebetingelser for kortbanenettet som gjør det attraktivt, med et mangfold av tilbud og lave priser. Disse medlemmer mener i denne forbindelse at å skulle innføre krav til ny teknologi som ikke enda er tilgjengelig, for nye FOT-kontrakter er en uholdbar strategi. Disse medlemmer viser til at luftfarten fortsatt er økonomisk preget av pandemiperioden og nå møter en betydelig prisvekst på blant annet drivstoff. Disse medlemmer mener regjeringens politikk med å øke avgiftene på flytransport på toppen av den generelle prisøkningen er uansvarlig. Både økningene i CO<sub>2</sub>-avgiften og innføring av flypassasjeravgiften rammer både markedsaktørene og kundene og gir norske selskap en betydelig konkurranseulemppe sammenliknet med de internasjonale aktørene. Disse medlemmer mener det offentliges oppgave skal være å legge til rette for økonomisk solide norske aktører som offensivt kan møte utenlandsk konkurranse. Disse medlemmer registrerer at konsekvensene av Arbeiderparti-Senterparti-regjeringens politikk er det motsatte.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til at en ny rullebane på Gardermoen vil beslaglegge store arealer og føre til store klimagassutslipp. Disse medlemmer peker også på at det er stor motstand lokalt mot prosjektet, som også vil gi mer støy og nedbygging av verdifull matjord.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen skrinlegge planene om en tredje rullebane på Oslo lufthavn Gardermoen.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener regjeringen bør vurdere gjennomgående billetter på kortbanenettet. I dag blir reisekostnaden spesielt høy når flyreisen består av flere strekninger. Dette medlem mener det i denne sammenheng også bør vurderes å innføre en modell etter inspirasjon fra Spania med beboerbevis som gir rabatt på innenlands flyreiser.

Dette medlem mener også regjeringen bør vurdere en provenynøytral omlegging av start- og/eller terminalavgiftene som kan gjøre det billigere å fly på kortbanenettet.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede flere løsninger for å redusere prisen på kortbanenettet, som gjennomgående billetter og beboerbevis.»

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan endre startavgiftene og terminalavgiftene for fly slik at avgiften reduseres for kortbanenettet, eksempelvis for lette fly eller egne flyplasser, og økes for andre eller tyngre fly.»

Komiteens medlem fra Venstre viser til Dokument 8:158 S (2022–2023) om bedre utnyttelse av FOT-ruter fra representantene Andre N. Skjelstad, Guri Melby og Alfred Jens Bjørlo. Dette medlem mener at FOT-rutetilbudet kan utnyttes bedre, og at Bardufoss lufthavn må inkluderes i neste FOT-ruteavtale.

## 2.3 Luftfartsmarkedet og statlige virkemidler

Komiteen merker seg betydningen av statens kjøp av flyruter (FOT) på strekninger hvor det er for få passasjerer til at strekningen lar seg finansiere ved billettinntektene alene. For distriktene er FOT-rutene en viktig del av det lokale kollektivtilbudet. For 2023 er det budsjettert med å kjøpe FOT-ruter for 943 mill. kroner. Komiteen merker seg at regjeringen vil vurdere ulike tiltak på kort og lengre sikt for å legge til rette for konkurranse om kontraktene på FOT-rutene. Den 15. mars

2023 lovet regjeringen å halvere billettprisene og øke antall avganger på FOT-rutene fra 1. april 2024.

Komiteen merker seg at staten iverksatte en rekke tiltak for å hjelpe flyselskap, lufthavner og annen virksomhet gjennom pandemien. Ruter som før pandemien ble drevet på kommersielle vilkår, ble avhengige av statlig støtte som følge av få passasjerer. Mange ansatte i flybransjen søkte seg til andre bransjer. Norske permitteringsordninger bidro sannsynligvis til at bransjen klarte å øke kapasiteten raskt etter at pandemien dempet seg. Komiteen merker seg at andre europeiske land brukte svært lang tid på å øke kapasiteten etter pandemien.

Komiteen merker seg at krigen i Ukraina er med på å forsterke utfordringene bransjen står i. Luftfarten opererer med små marginer og er svært sårbare for økte priser og reduksjon i antall passasjerer. Det er derfor ekstra viktig at luftfartsstrategien skaper forutsigbarhet, slik at vi sikrer en stabil og trygg bransje som er konkurransedyktig overfor utenlandske aktører. Samtidig står luftfarten overfor et generasjonsskifte hvor mer klimavennlige løsninger skal overta. Dette stiller store krav til investeringer i ny teknologi, noe som er svært utfordrende for en bransje med små marginer.

Komiteen merker seg at det er lave forventninger til vekst i verdensøkonomien, og at dette vil påvirke den nære fremtiden for internasjonal luftfart.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til følgende utdrag fra luftfartsstrategien:

«Flyoperasjoner på det norske kortbanenettet er generelt mer krevende enn i andre europeiske land på grunn av geografiske, værmessige og topografiske forhold ved lufthavnene. Det kan derfor være viktig å signalisere tidlig til flyprodusenter at det er et ønske om at null- og lavutslippsflyene som utvikles også takler norske forhold.»

Flertallet viser til at det kommer frem av meldingen at det allerede i neste anbud, som skal lyses ut i 2024, er mulig å innrette kontrakten slik at man kan åpne for bruken av null- og lavutslippsfly dersom disse blir tilgjengelige i kontraktsperioden.

Flertallet viser også til at det står i meldingen at det trolig vil være mulig å innføre nullutslippskrav i anbudene med oppstart fra 2028 og 2029. Flertallet peker på at disse kravene er viktige for teknologiutviklingen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre merker seg hvordan luftfarten har utviklet seg nasjonalt og internasjonalt fra luftfartens spede begynnelse med statlig eide «flag carriers» til deregulering og fri konkurranse i nyere

tid. Dereguleringen førte til et betydelig bedre rutetilbud til en lavere billettpris for innbyggere og næringsliv.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg at luftfartsmeldingen anslår at Widerøes Dash-8-103-rutefly har en forventet levetid til 2035. Da har flyene passert 40 år i drift på et krevende rutenett. Rimeligere flybilletter på FOT-rutene er også forventet å medføre økt flytid, noe som korter inn flyenes levetid. Det finnes p.t. ikke noen flyfabrikanter som produserer fly av tilsvarende størrelse som Dash-8 som er sertifisert til å fly på 800 meter lange rullebaner. Det blir en sårbar periode for Distrikts-Norge dersom det ikke utvikles flytyper som er egnet for denne typen ruteflygninger. Regjeringen må ha en plan for hvordan denne situasjonen kan håndteres.

På denne bakgrunn fremmer komiteen følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen lage en plan for hvordan FOT-rutene skal håndteres dersom det ikke blir mulig å erstatte dagens rutefly.»

Komiteen mener det bør være et mål at det første elflyet er satt i rute i løpet av kommende anbudsperiode på FOT-rutene, altså mellom 2024 og 2028, og at kortbanenettet elektrifiseres i anbudsperioden 2028–2032.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre mener det bør signaliseres allerede nå at det kommer krav om nullutslipp i anbudene med oppstart fra 2028 og 2029.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for å innrette kontrakten i neste anbud for FOT-rutene som skal lyses ut i 2024, slik at man åpner for å fase inn bruk av null- og lavutslippsfly dersom det blir tilgjengelig i løpet av kontraktperioden.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre merker seg Konkurransetilsynets analyser som viser at konkurransen mellom flyselskapene har vært gunstig for passasjerene gjennom blant annet lavere billettpriser, konkurransens disiplinerende adferd for flyselskapene, større krav til omstilling og nye tilbud til passasjerene. Konkurransetilsynet viser til empiriske studier som antyder at det ville vært en prisstigning på 10–20 pst. dersom et flyselskap hadde monopol på en strekning.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg regjeringens lovnad om å reduse-

re billettprisene og styrke rutetilbudet på FOT-rutene, et initiativ disse medlemmer støtter. Disse medlemmer stiller likevel spørsmål ved at lovnaden kom så kort tid etter at Nasjonal luftfartsstrategi ble fremlagt, og om dette er tegn på en lite helhetlig luftfartsstrategi. Disse medlemmer etterlyser forslag som kan bidra til å redusere kostnader for flyselskapene, eksempelvis ved å stille økte krav til effektivisering av Avinor eller samordning av flyselskapenes avgifter, slik at den samlede avgiftsbelastningen ikke blir for høy.

Disse medlemmer merker seg også hvor avhengig Norge er av kun én operatør, og etterlyser sterkere insitamenter for å få til en reell konkurranse på FOT-rutene.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan det kan legges til rette for økt konkurranse om FOT-rutene, og om det må gjøres tilpasninger i infrastrukturen for å få det til.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stille nullutslippskrav i anbudene på kortbanenettet som har oppstart fra 2028 og 2029.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at statens oppgave er å sørge for rammebetingelser som styrker konkurranse og et økonomisk grunnlag for sterke norske aktører som sikrer videre vekst i flytrafikken innenlands. Norsk luftfart skal offensivt kunne møte internasjonal konkurranse. Disse medlemmer mener at skatter og avgifter må reduseres betydelig, noe som vil tjene både passasjerene og selskapene. Særnorske reguleringer må opphøre, og utslippskrav må knyttets til moden teknologi samt hensynta tilgang på både materiell og drivstoff.

## 2.4 Regelverk for luftfarten

Komiteen merker seg hvor viktige internasjonale avtaler og standarder er for luftfarten. FNs luftfartsorganisasjon (ICAO), Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) og avtalen med Danmark og Sverige fra 1951 er blant Norges viktigste avtaler. Avtalene handler om flysikkerhet, å sikre flyselskapers rett til å fly over andre land, passasjerenes rettigheter, tollregler med mer. Russlands krig mot Ukraina har stanset våre bilaterale forhandlinger med Russland. Sanksjonene gjør også at flyselskap må fly en lang omvei rundt russisk territorium, noe som er kostnadsdrivende for flyselskapene og negativt for klimautslippene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener det er positivt at regjeringen, sammen med de andre nordiske landene, vil følge opp ambisjonen om å fjerne avgrensningen på skattlegging av drivstoff levert til internasjonal luftfart. Flertallet mener det er en stor utfordring at de lange og mest forurensende flyreisene ikke er underlagt «forurenser betaler»-prinsippet. Flertallet mener derfor det er viktig å prioritere arbeidet med å sikre en mer rettferdig og miljøvennlig prising på internasjonal luftfart.

## 2.5 Økonomisk bærekraftig luftfart

Komiteen merker seg de økonomiske utfordringene de enkelte aktørene innen luftfarten har, og betydningen en sunn økonomi har for flysikkerhet, klimavennlige løsninger og sosial bærekraft.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg hvor viktig Avinor-modellen er, hvor overskuddet fra de fire største lufthavnene finansierer underskuddet ved 39 lufthavner.

Flertallet er opptatt av at det norske avgiftsnivået skal være forutsigbart for flyselskapene, og at avgiftene ikke skal redusere norske selskapers konkurransekraft på det internasjonale markedet.

Flertallet merker seg at luftfart er den eneste transportformen hvor flyselskapene og passasjerene finansierer alle kostnader ved utbygging, vedlikehold og drift. Setter en statens samlede utgifter til norsk luftfart opp mot statens samlede inntekter fra skatter og avgifter betalt av flyselskaper og passasjerer, ser en at luftfart er innbringende for fellesskapet. Økonomisk overskudd fra store lufthavner dekker underskudd hos de øvrige lufthavnene.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre merker seg det store antallet avgifter flyselskapene må betale til staten. Noen avgifter er betaling for tjenester luftfarten mottar, slik som lufthavnsavgifter og flysikringsavgifter. Andre avgifter er rent fiskale avgifter hvor hensikten kan være å gi en utslippsreducerende effekt ved å redusere etterspørselen etter flyreiser. Dette er avgifter som flypassasjeravgiften, CO<sub>2</sub>-avgiften, kvotekostnader og ekstrakostnaden ved innblandingskravet for bærekraftig drivstoff. Avinor har, ifølge meldingen, redusert sine avgifter per passasjer med 12 pst. i perioden fra 2007 til 2019. Samtidig var økningen i særavgifter på 29 pst., eller 63 kroner (2019-kroner).

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg hvor sårbar inntek-

ten til Avinor er, og hvordan svekkelse av enkeltelementer svekker helheten i økonomien.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg hvordan den økte arbeidsgiveravgiften svekker luftfartens økonomiske bærekraft. Etter fire år med pandemi og krig er økonomien til norske flyselskaper kraftig svekket. Den økte arbeidsgiveravgiften gir norske flyselskaper en konkurransemessig ulempe som kan vri aktiviteten over mot andre flyselskaper med lavere skattebelastning. Det bør legges til rette for god konkurranse og sunn økonomisk drift, slik at flyselskapene kan ta vare på sosial bærekraft, grønt skifte og høy flysikkerhet.

Disse medlemmer merker seg at innenriks luftfart er drøftet på en god måte. Disse medlemmer merker seg imidlertid at internasjonal konkurranse er drøftet i liten grad. Alle norske ruteflyselskaper er utsatt for internasjonal konkurranse hvor de møter flyselskaper som har en lavere kostnadsbase i hjemlandet, og som har lavere driftskostnader i samme marked som våre nasjonale selskaper opererer i. Regjeringen retter i luftfartsmeldingen primært oppmerksomheten mot rammevilkår og reguleringer i Norge, men overskuer ikke konsekvensene for den internasjonale virksomheten. Disse medlemmer merker seg hvor viktig Avinor-modellen er for norsk luftfart, en modell disse medlemmer støtter. Disse medlemmer etterlyser likevel sterkere insentiver til å effektivisere Avinor gjennom mer effektiv drift og reduserte kostnader. Automatisering og fjernstyring av mindre lufthavner med lavt trafikkvolum er et godt eksempel på nødvendig effektivisering.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at særreguleringer og den samlede avgiftsbelastningen i Norge ikke må innrettes slik at den unødvendig svekker norske flyselskaper og dermed også norske arbeidsplasser og kompetanse i luftfartsbransjen. Det må være likeverdige og konkurransedyktige rammebetingelser for norsk luftfart sammenlignet med våre europeiske naboland.

Disse medlemmer merker seg at tabellen på side 78 i meldingen gir inntrykk av at luftfartsavgiftene er lavere i Norge enn i våre naboland. De fiskale avgiftene er imidlertid utelatt fra tabellen, og meldingen viser således ikke det samlede avgiftstrykket. Inkluderer man de fiskale avgiftene, blir konklusjonen at de samlede luftfartsavgiftene er 26 pst. høyere enn gjennomsnittet for våre naboland. Disse medlemmer merker seg at dette avgiftstrykket gjelder for innenrikstrafikk. Flyruter til utlandet har et avgiftsnivå på nivå med våre naboland.

Disse medlemmer mener det er grunn til å anta at Konkurransetilsynets antydning om at flyselskap uten konkurranse koster passasjerene 10–20 pst. mer

enn flyselskap med konkurranse, er overførbart til Avinor. Avinor bør derfor konkurranseutsette de områdene hvor det gir bedre resultater. Det bør utarbeides ordninger som gir Avinor insentiver til å effektivisere driften.

Disse medlemmer merker seg de kommersielle inntektenes betydning for Avinor-modellen og at dette er Avinors største inntekt. Av de kommersielle inntektene utgjør taxfree 50 pst. Husleie, parkering, servering og butikker er blant de øvrige inntektene. Disse medlemmer merker seg likevel hvordan endringer i avgifter og kvoteregler slår ut på Avinor-modellen og svekker inntektsmulighetene luftfarten er gjort avhengig av. Disse medlemmer merker seg hvilke konsekvenser de nye reglene for salg av tobakk til norske statsborgere bosatt i Norge har fått for taxfree-salget. Det er rapportert om et markert fall i taxfree-salget generelt etter innføringen av restriksjonene på tobakk, noe som har svekket norske lufthavner med et betydelig antall millioner. Avinor har budsjettet med en salgsnedgang på 270 mill. kroner. Disse medlemmer merker seg at Avinor-modellen er under press, og er av den oppfatning at Avinor og øvrige lufthavner må sikres nødvendig forutsigbarhet og inntektsgrunnlag.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at lufthavner med flyruter til utlandet pålegges ekstrakostnader ved grensekontroll i forbindelse med såkalt «Entry/Exit». Disse medlemmer oppfordrer regjeringen til at så mye som mulig automatiseres for raskere håndtering av passasjerer og for å holde lufthavnenes kostnader på et så lavt nivå som mulig.

Disse medlemmer merker seg hvor utsatt ikke-statlige lufthavner er for endringer som påvirker deres inntekter. De ikke-statlige aktørene har et spesielt behov for stabile og forutsigbare rammer.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan norske flyselskaper skal styrke sin posisjon i internasjonal konkurranse.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan konkurransevilkårene for norsk luftfart kan styrkes i bi- og multilaterale luftfartsavtaler.»

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan Avinor kan gis bedre insentiver til å drive mer effektivt og med konkurransedyktige vilkår fremover. Det bør ses på områder hvor tjenester kan konkurranseutsettes. Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for dette.»

Komiteens medlemmer fra Høyre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjøre en gjennomgang av de økonomiske konsekvensene av endringen som ble gjort i taxfreeordningen i statsbudsjettet for 2023, vurdere å oppheve endringen og komme tilbake til Stortinget på en god måte.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at skatte- og avgiftsnivået for luftfarten er uholdbart høyt og må reduseres betydelig. Arbeiderparti–Senterparti-regjeringen har forverret luftfartens situasjon betraktelig ved å innføre flypassasjeravgiften og øke CO<sub>2</sub>-avgiften på drivstoff samt ved å svekke taxfreeordningen. Disse medlemmer mener regjeringen skal foreta en gjennomgang av de totale skattene og avgiftene som belastes luftfarten, og fremme forslag om reduksjoner som bringer oss på nivå med våre naboland. Dette bør starte i statsbudsjettet for 2024. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet tidligere fikk avvirket flypassasjeravgiften, som er en særnorsk avgift som rammer både flyselskapene og passasjerene. Arbeiderparti–Senterparti-regjeringen har nå sørget for å etablere avgiften på ny, på toppen av den store prisveksten på drivstoff. Disse medlemmer viser til at et av hensynene bak avgiften er å redusere flytrafikken. Disse medlemmer er grunnleggende uenig i regjeringens utgangspunkt og mener det skal stimuleres til at norske flyselskap kan vokse, og at flere skal få anledning til å bruke flytransport gjennom lave priser. Disse medlemmer mener at flypassasjeravgiften skal avvikes.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå skatte- og avgiftsnivået for norsk luftfart og foreslå reduksjoner som bringer Norge på nivå med nabolandene, i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle flypassasjeravgiften senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.»

Disse medlemmer viser til at taxfreeordningen er viktig for finansiering av den norske flyplassinfrastrukturen og en ordning som også blir satt pris på av de reisende. Disse medlemmer registrerer at regjeringen i meldingen fastholder at taxfreeordningen skal bevares, samtidig som man i statsbudsjettet for 2023 satte hele ordningen i spill, noe som gir et betydelig innteksttap for både Avinor og private flyplasser gjennom etablering av den særnorske tobakkskvoten. Disse medlemmer mener regjeringen her skaper en ny usikkerhet knyttet til luftfartens rammebetingelser på samme måte som man har gjort for næringsbeskatningen for 2023. Regjeringens praksis skaper tvil om stabiliteten for grunnleggende rammebetingelser. Disse medlemmer er uenig i en slik utvikling og mener at



stabile rammevilkår er en grunnleggende forutsetning for investeringsvilje. Disse medlemmer mener at endringen av taxfreekvoten som regjeringen og Sosialistisk Venstreparti gjorde for 2023, var et feilgrep, og vil at standardreglene for taxfreehandel igjen skal være gjeldene fra 2024.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gjeninnføre en fullverdig taxfreeordning i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til skatteutvalgets omtale av taxfreesystemet like før jul. Utvalget skriver at utgiften til taxfreeordningen i 2019 var på om lag 3 mrd. kroner, og at dette beløpet er et mål på den økonomiske støtten som gis til taxfreehandelen. Disse medlemmer viser til at skatteutvalget, i likhet med utvalget som vurderte grunnlaget for verdiskaping, produksjon, sysselsetting og velferd etter pandemien (NOU 2021:4 Norge mot 2025) anbefaler å avvikle taxfreeordningen. Disse medlemmer viser til at bakgrunnen for dette er at taxfreeordningen undergraver det norske avgiftssystemet, er uheldig for norske næringsdrivende og også har uheldige klima- og miljøeffekter ved at den bidrar til lavere billettpriser på flyturer til utlandet. Disse medlemmer peker på at ordningen også har negative fordelingsvirkninger, ved at de som har høyest inntekt, får mest i kronemessig støtte fra ordningen. Disse medlemmer mener derfor at taxfreeordningen bør avvikles. Disse medlemmer viser til at dette også må innebære en avvikling av muligheten til å innføre taxfreevarer kjøpt i utlandet. Disse medlemmer påpeker at dette innebærer en omlegging av Avinors finansieringsmodell, og dette må kompenseres over statsbudsjettet og/eller ved økte lufthavnavgifter.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med forslag om å avvikle taxfreeordningen og en omlegging av Avinors finansieringsmodell.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener regjeringen bør jobbe for å videreutvikle flypassasjeravgiften. Dette medlem mener for eksempel at regjeringen bør vurdere å gjøre om avgiften til en seteavgift, som vil gi sterkere insentiv til å øke kapasitetsutnyttelsen. Dette medlem mener også det er viktig å vurdere differensiering av avgiften basert på utslipp og reiseavstand. Dette medlem peker på at desto lengre en flytur er, desto større utslipp og miljøkonsekvenser har den. Dette medlem viser til at en flytur fra Oslo til Bangkok eller New York medfører 11

ganger så store klimagassutslipp som flyreisene mellom de største byene i Sør-Norge. Likevel er flypassasjeravgiften for de lange reisene bare 2,7 ganger så høy som for innenlandsreiser. Dette medlem mener derfor at det er viktig å øke flypassasjeravgiften for reiser mellom Norge og andre land for å kompensere for manglende klimavirkemidler på dette området.

Dette medlem har forstått det slik at regjeringen har valgt samme avgiftsnivå for innenlandsreiser som for reiser til EØS-området for å unngå en diskusjon om konkurransevridning. Dette medlem vil peke på at siden det i dag er både merverdiavgift og CO<sub>2</sub>-avgift på innenlandstrafikken, er det uansett ulike konkurransevilkår. Dette medlem vil derfor understreke at økte flypassasjeravgift (eller flyseteavgift) på flyreiser ut av Norge sammenlignet med innenlandstrafikken faktisk vil bidra til likere konkurransevilkår. Dette medlem mener derfor regjeringen bør arbeide videre med dette.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme med forslag om å endre flypassasjeravgiften til en seteavgift.»

«Stortinget ber regjeringen teste ut handlingsrommet i EØS-avtalen, slik at man kan øke flypassasjeravgiften på utenlandsreiser, men skjerme kortbanenettet fra avgiftsøkninger.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en minstepris på flyruter med gode alternative kollektivtilbud.»

Komiteens medlem fra Venstre påpeker at dagens taxfreeordning gjør at vi subsidierer forurenscende flyreiser med skattefritak på alkohol og tobakk. Dette medlem viser til at Venstre vil avvikle ordningen og kompensere Avinor og private flyplasser gjennom tilskudd over statsbudsjettet.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for å avvikle taxfreeordningen. Denne planen må inneholde en plan for hvordan Avinor og private flyplasser skal kompenseres med tilskudd over statsbudsjettet.»

## 2.6 Private flyplassers rammebe- tingelser

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener det er bra for både passasjerer og flyselskaper at det er et mangfold av eierskap til lufthavner som kan stimulerer til konkurranse om å levere det beste tilbudet til både reisende og flyselskaper. Disse medlemmer mener derfor det skal legges

til rette for etablering og videreutvikling av flyplasser utenfor Avinor-systemet. Stabile rammebetingelser er en viktig forutsetning for dette, og regjeringens inngrep i taxfreeordningen er et eksempel på et politisk grep som skaper særlige vanskeligheter for mindre private lufthavner som Torp.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for realistiske og forutsigbare rammer for driften av ikke-statlige lufthavner.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser videre til at det er av stor betydning at skatte- og avgiftsnivået reduseres for å gi flyselskapene et bedre driftsgrunnlag, samt at flere får anledning til å kunne velge flyreise.

Disse medlemmer mener det skal legges til rette for et vekstgrunnlag for private flyplasser, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for et mangfold av eierskap til lufthavner gjennom stabile rammebetingelser og et lavere skatte- og avgiftsnivå for luftfarten.»

## 2.7 Klima- og miljømessig bærekraftig luftfart

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg betydningen av at luftfarten utvikler seg slik at den blir klima- og miljømessig bærekraftig. Det er avgjørende at luftfarten utvikler seg i tråd med nasjonale og internasjonale klimamål. Dersom andre transportformer løser sine utslippsutfordringer samtidig som klimaavtrykket fra fly blir for stort, vil det ikke være aksept i befolkningen for utstrakt bruk av fly som transportform i fremtiden.

Flertallet merker seg ICAOs mål om at drivstoffeffektiviteten i luftfarten globalt skal forbedres med to pst. per år i gjennomsnitt frem til 2050 gjennom innføring av nye fly og operasjonelle forbedringer. ICAO har vedtatt en ambisjon om netto nullutslipp av CO<sub>2</sub> i internasjonal luftfart fra 2050. Flertallet merker seg at utslipp først og fremst er planlagt kuttet gjennom teknologisk utvikling, mer effektive operasjoner på bakken og i luften samt økt produksjon og bruk av bærekraftig drivstoff. I 2020 innførte Norge som første land i verden krav om innblanding av 0,5 pst. avansert biodrivstoff av tolt omsatt mengde drivstoff til luftfart i Norge. Dette gjelder både for innenriks og utenriks luftfart. Flertallet

let merker seg Stortingsvedtak 114 (2022–2023) (mot Fremskrittspartiets stemmer):

«Stortinget ber regjeringen sende forslag om opptrapping av omsetningskrav for avansert biodrivstoff i luftfart på høring, med forslag om et omsetningskrav på 2 volumprosent fra 1. juli 2023.»

Flertallet merker seg de ulike tilskuddsordningene som kan bidra til forskning og utvikling av ny teknologi innen luftfarten. Pilot-T-ordningen bidro til å øke antall luftfartsprosjekter i Norges forskningsråds portefølje. Flertallet er positive til at det opprettes en ny veiledningsordning i Luftfartstilsynet.

Flertallet er opptatt av å finne grønne løsninger for luftfarten som kan bidra til å nå klimamålene og bidra til grønn næringsutvikling. Flertallet viser til at luftfarten står for betydelige klimagassutslipp, og at det er avgjørende å kutte disse utslippene for at vi skal nå klimamålene våre. Flertallet 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 har komparative fortrinn for å bli ledende i verden på omstilling av luftfarten til nullutslippssamfunnet. Flertallet peker på at dersom Norge tar en ledende rolle, kan vi skape nye arbeidsplasser med høy verdiskaping. Dette vil kreve et solid løft og satsing fra myndighetene, i tett samarbeid med næringslivet. Flertallet merker seg at blant annet Widerøe har etterlyst en kraftigere satsing på elfly eller nullutslippsfly i Norge, og særlig på kortbanenettet. Flertallet mener derfor det er avgjørende at staten stiller krav og signaliserer at det er et marked for elfly eller nullutslippsfly i Norge.

Flertallet merker seg at det står beskrevet fem steder i luftfartsmeldingen at det er behov for trykkabin på FOT-rutene. Trykkabin øker flyets vekt og ser ikke ut til å bli prioritert i de første elflyene. Flertallet støtter forskning på og utvikling av elfly og oppfordrer til å legge til rette for testarenaer på norske lufthavner.

Flertallet merker seg at økt innblanding av bærekraftig drivstoff (SAF) er det viktigste grepet på kort sikt som bidrar til en markert reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp. Det er viktig at vi i Norge legger til rette for økt innblanding av bærekraftig drivstoff (SAF) og ny klimateknologi. Det vil kunne gjøre luftfarten til en av de mer skånsomme og bærekraftige transportformene i Norge. Det er viktig at prisen på SAF på sikt blir konkurransedyktig med fossilt drivstoff.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til at regjeringen skriver i meldingen at luftfarten skal bidra til målet om 55 pst. utslippskutt innen 2030, men at tiltakene i meldingen ikke er i nærheten av å bidra til dette,

noe som også ble poengtert på høringen, og at det derfor er behov for ytterligere virkemidler.

Disse medlemmer vil trekke fram Avinor og Luftfartstilsynets mål om elektrifisering, inkludert hybridelektrisk, av all innenriks luftfart innen 2040.

Disse medlemmer vil også peke på viktigheten av at vi når målet om fossilfri lufthavndrift i Norge innen 2030. Disse medlemmer mener det er viktig at regjeringen støtter Avinors utbygging av infrastruktur for lading av fly og fylling av hydrogen.

Disse medlemmer peker på at det finnes et ønske blant aktørene om å øke bruken av biodrivstoff utover omsetningskravet. Disse medlemmer viser til at for eksempel Norwegian har uttrykt et ønske om å inngå langsiktige avtaler med leverandører og produsenter av bærekraftig flydrivstoff. Disse medlemmer mener regjeringen bør legge til rette for en frivillig ordning som gjør det mulig for selskaper og enkeltpersoner å kjøpe bærekraftig fornybart drivstoff (SAF) i luftfarten. Disse medlemmer mener også at ordningen bør åpne for samarbeid mellom flyselskaper, drivstoffprodusenter og næringslivet. Disse medlemmer mener at dette for eksempel kan gjøres gjennom felles innkjøpsavtaler for biodrivstoff/SAF, som også vil sikre forutsigbarhet for produsentene og bidra til å få produksjonen opp.

Disse medlemmer mener at for å øke bruken av avansert biodrivstoff er man også avhengig av å legge til rette for økt produksjon, og at Norge har gode forutsetninger for å bidra her.

Disse medlemmer viser til regjeringens planer om pilot-utviklingskontrakter. Disse medlemmer synes dette er gode nyheter, og vil gjerne understreke viktigheten av at regjeringen går videre med to pilotstrekninger der det kan inngås utviklingskontrakter som legger til rette for at elektrifiserte fly (enten med batterier, hybridelektriske eller hydrogenelektriske) testes ut i rute på kortbanenettet i anbudperioden 2024–2028.

Disse medlemmer mener regjeringen må satse mer på forskning og utvikling for å få fart på teknologiutviklingen av nullutslippsfly tilpasset norske forhold.

Disse medlemmer merker seg at flybransjen ønsker å etablere et klimapartnerskap med myndighetene, slik at de kan diskutere konkrete og helhetlige løsninger for det grønne skiftet. Disse medlemmer merker seg flyselskapenes ønske om å ta del i det grønne skiftet. Disse medlemmer mener et klimapartnerskap bør inneholde tiltak og virkemidler som sikrer at luftfarten når klimamålene om en reduksjon på 55 pst. innen 2030 og nullutslipp i 2050. Tiltakene flyselskapene gjør, må støttes av politikken som føres, og som bør synliggjøres i en nasjonal luftfartsstrategi. Luftfart er særdeles kapitalkrevende. Det er avgjørende med forut-

sigbare rammevilkår som gjør det lønnsomt å drive bærekraftig, dersom vi skal lykkes.

Disse medlemmer viser til at luftfarten ønsker sterkere virkemidler som kan bidra til nødvendig klimaomstilling. Disse medlemmer merker seg at Norge har sjansen til å bli en ledende produsent av bærekraftig drivstoff dersom vi tar de riktige valgene i dag. Norge har mulighet til å bli et foregangsland for produksjon og bruk av bærekraftig flydrivstoff i årene som kommer. Vi har teknologi, overførbar kompetanse og tilgang på råvarer som gir oss store muligheter til å skape ny industrivirksomhet og arbeidsplasser. EUs planer om et europeisk omsetningskrav for bærekraftig flydrivstoff vil skape et enormt marked og legge til rette for utvikling av en ny grønn industri. Å nå EUs mål om 63 pst. innblanding i 2050 vil kreve store investeringer som vil bidra til svært mange nye arbeidsplasser. Disse medlemmer merker seg at staten har en rekke muligheter for å skape et marked for SAF.

Disse medlemmer merker seg at luftfartsmeldingen ikke sier noe om droneindustriens rolle i det grønne skiftet. Droner kan løse en rekke oppgaver som i dag utføres av biler eller helikoptre.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen opprette et klimapartnerskap med flybransjen, som blant annet kan gjennomgå virkemiddelbruken for å finne konkrete og helhetlige løsninger for det grønne skiftet, for å sikre at vi når Norges klimamål.

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for hvordan Norge kan få en ledende posisjon i produksjon av bærekraftig drivstoff, slik at Norge er godt posisjonert gjennom et industrielt miljø når innblandingene blir innført i EU, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti viser til at et viktig tiltak for å omstille luftfarten vil være å bidra med økonomiske midler til et innovasjons- og testsenter for utslippsfri luftfart. Disse medlemmer mener derfor det bør settes av midler til et senter for grønn luftfart som kan jobbe med å koordinere og akselerere forsknings- og utviklingsarbeidet med lav- og nullutslippsløsninger. Disse medlemmer viser til at det fortsatt er en vei å gå for å få utviklet de tekniske løsningene som kan gjøre grønn luftfart konkurransedyktig.

Disse medlemmer viser til at regjeringen i luftfartstrategien peker på at grønn luftfart kan inkluderes i et senter for grønn transport. Disse medlemmer mener i den forbindelse at det er viktig at et senter for grønn luftfart ikke utvannes. Disse medlemmer mener det bør vurderes om senteret skal innlemmes i

grønt luftfartsprogram. Disse medlemmer mener også regjeringen bør se på om man kan samle alle støtteordningene for teknologiutvikling og tidlig innfasing i luftfarten. Disse medlemmer er enig i at Luftfartstilsynet kan være behjelpelig med navigering i dagens støtteapparat, men disse medlemmer mener også det kan være hensiktsmessig med et eget program for luftfarten som sikrer nok finansiering.

Disse medlemmer understreker viktigheten av å løse tekniske utfordringer for å sikre at et fly skal kunne operere sikkert og kommersielt i Norge, og at dette må bli viktig i utviklingen av lav- og nullutslippsteknologi.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til en oppstartsbevilgning til et grønt luftfartssenter i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for en frivillig ordning for bruk av biodrivstoff i luftfarten.»

«Stortinget ber regjeringen raskt legge fram en plan for å øke produksjonen av avansert biodrivstoff i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til representantforslaget i Dokument 8:107 S (2021–2022) om et grønt luftfartsprogram for å legge til rette for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslippsteknologi for luftfart i Norge. Disse medlemmer merker seg at regjeringspartiene og Sosialistisk Venstreparti stemte mot forslaget om et grønt luftfartsprogram, et program som ville tatt Norge raskere inn i det grønne skiftet, og som ville skapt nye arbeidsplasser. Overgangen fra dagens flydrivstoff til lavutslipps- og utslippsfrie fly vil kreve mange år med innovasjon, utvikling og testing av nye løsninger. Dette er et område norsk næringsliv og norske forskningsinstitusjoner burde samles om for å skape en helhetlig satsing på. Dette bør koordineres gjennom arbeidet for å utvikle grønn luftfart, et samarbeid som er koblet til forskningsinstitusjoner med tilgang på nødvendig digital infrastruktur og data til å bruke digitale tvillinger og virtuell prototyping. Manglende beslutningsevne fører til at andre land kan ta posisjoner i de nye markedene uten at norske bedrifter får del i de positive ringvirkningene.

Disse medlemmer merker seg at ett av flere mulige satsingsområder er å bygge på den høye digitale

kompetansen som finnes i Norge. Ved å utvikle en digital tvilling av luftfarten er det mulig å legge til rette for en raskere innfasing av nye teknologier. En virtuell modell kan støtte forskning på og utvikling av kritiske områder. Blant annet vil en på utvalgte flyruter kunne simulere nye konsepter for å bidra til at luftfartens økosystem er forberedt på overgangen til grønnere løsninger. Bruk av digital tvilling er utbredt i petroleumsutvinning og industri.

Disse medlemmer merker seg at regjeringens hovedstrategi er elektrifisering av kortbanenettet, selv om FOT-rutene kun står for 2 pst. av utslippene fra norsk luftfart.

Disse medlemmer merker seg at flyselskapene savner en reell diskusjon i luftfartsmeldingen om betydningen av EUs klimapolitikk og hvilke konsekvenser denne bør få for særnorske avgifter og reguleringer. Høringsinnspill fra flyselskapene stiller spørsmål ved om særnorske avgifter og regler vil komme i tillegg til kravene som følger av EUs klimapakke «Fit for 55,» eller om klimapakken vil overflødiggjøre nasjonale tiltak. Dette kunne med fordel blitt klargjort i luftfartsmeldingen. Enkelte flyselskaper mener regjeringens strategi er med på å skape usikkerhet om hvordan norsk luftfart skal utvikle seg for å nå nasjonale og internasjonale klimamål.

Disse medlemmer merker seg at fire av fem norske flyselskaper har hatt røde tall de siste fem årene. Det femte flyselskapet gikk konkurs etter at luftfartsmeldingen ble fremmet. Svak økonomi svekker norske flyselskapers omstillingsevne og muligheter til å håndtere nødvendige investeringer samtidig som de skal være konkurransedyktige. Dette kan føre til at norsk luftfart svekkes og står i fare for å tape konkurransen mot utenlandskregistrerte flyselskaper. Dette vil igjen gå ut over norske arbeidsplasser og nødvendig norsk beredskap.

Disse medlemmer merker seg regjeringens planer om å øke innblandingskravet for bærekraftig drivstoff (SAF) fra 0,5 pst. til 2 pst. fra 1. juli 2023. Disse medlemmer viser til at det var Solberg-regjeringen som innførte innblandingskravet på 0,5 pst. Innblandingskravet vil gi flyselskapene økte kostnader. Disse medlemmer mener derfor regjeringen bør gjennomgå avgiftssystemet og vurdere andre lettelser i avgiftene for å sikre at konkurransevnen til flyselskapene ikke svekkes.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at flyselskaper som flyr utenriks, vil planlegge drivstoffylling for å holde selskapets kostnader nede. Særnorske innblandingskrav kan gi økt «tankering», eller opp-tanking av fossilt drivstoff, før flygninger til Norge. En tommelfingerregel er at flyet brenner tre prosent av vekten til drivstoff som fraktes. Det betyr at dersom flyselskapet velger å ta med seg 1 000 kilo fossilt drivstoff for å spare kostnader ved å fylle SAF, vil flyet brenne 30

kilo drivstoff per flytime kun for å frakte den overflødig mengden, noe som tar bort klimaeffekten av et særnorsk innblandingskrav. Disse medlemmer forventer at regjeringen følger med på denne utviklingen dersom innblandingskravet øker. Disse medlemmer merker seg hvor viktige internasjonale regler og avtaler er for å skape likhet og forutsigbarhet for luftfarten. Like rammevilkår vil bidra til at konkurransekraften og lønnsomheten til norske flyselskaper opprettholdes.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjøre en helhetlig gjennomgang av avgiftssystemet og innblandingskravet for luftfarten med sikte på at luftfarten både når utslippsmålene og samtidig har økonomi til å omstille seg.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er teknologisk utvikling som skal sørge for reduserte utslipp også for luftfarten, og at krav og standarder ikke skal baseres på politisk ønsketekning. Disse medlemmer mener det er fullstendig uakseptabelt at det etableres særnorske krav til bruk av teknologi som ikke er moden, eller innblanding av drivstoff det er knapphet på, og som driver kostnadene i været. Utslippskrav som etableres, må ha et globalt perspektiv og ikke kun fremstå som klimasymboler. Særnorske krav og standarder hemmer utviklingen av norske flyselskaper og bidrar til en kostnadsvekst som kommer på toppen av energikrisen. Det er passasjerene som ender opp med kostnadene for særlige krav og standarder.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige forslag for å utvikle særnorske krav til teknologi og drivstoff som svekker norsk luftfarts konkurranseposisjon.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til høringsinnspillet fra ZERO, som understreker viktigheten av å få på plass en ordning for bruk av biodrivstoff ut over omsetningskravet for at vi skal klare å nå klimamålet. Disse medlemmer mener derfor det haster å få på plass denne ordningen.

Disse medlemmer mener dette også er et viktig steg på veien mot å øke bruken av biodrivstoff i luftfarten, som det i dag er vanskelig å legge til rette for uten en ordning for bruk ut over omsetningskravet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 oppdatere veilederen for offentlige anskaffelser for å gjøre det lettere å anskaffe bærekraftig biodrivstoff ut over omsetningskravet.»

Disse medlemmer mener EUs mål om et innblandingskrav på 5 pst. i 2030 ikke er tilstrekkelig for å nå de ambisiøse klimamålene vi har for norsk luftfart. Disse medlemmer mener ambisjonene bør økes til 15 pst. i 2030, og at dette må følges av sterkere virkemidler for at luftfartsaktørene skal kunne realisere dette.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innen forslaget til statsbudsjett for 2024 komme tilbake til Stortinget med forslag til en opptrappingsplan for biodrivstoff i luftfarten, med mål om minst 15 prosent avansert biodrivstoffinnblanding innen 2030.»

Disse medlemmer mener det er viktig å sikre langsiktig forutsigbarhet for avgiftsfritak for å stimulere til nullutslippsfly. Disse medlemmer peker på at investeringer planlegges lang tid i forveien, og at det derfor er viktig å annonsere avgiftsfritak for nullutslippsfly tidlig.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre fritak for flypassasjeravgift og lavere landingsavgift for utslippsfrie fly.»

Disse medlemmer peker på at bærekraftig drivstoff kommer til å være en viktig klimaløsning for luftfarten fram til man utvikler nye nullutslippsløsninger. Disse medlemmer peker på at SAF i dag er dyrt, og at det trengs økonomiske insentiver til å øke bruk og produksjon av bærekraftig drivstoff. Disse medlemmer viser til at dette kan gjøres på flere måter. Disse medlemmer mener for eksempel regjeringen bør vurdere om deler av provenyet fra luftfartsavgiftene for eksempel kan brukes til å stimulere til mer bruk av bærekraftig drivstoff. Disse medlemmer peker på at en mulig løsning også kan være å trappe ned flypassasjeravgiften samtidig med at innblandingskravet øker, eventuelt å differensiere flypassasjeravgiften basert på bruk av bærekraftig drivstoff.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stimulere til mer bruk av bærekraftig drivstoff, for eksempel gjennom å bruke deler av provenyet fra luftfartsavgiftene til å gjøre det rimeligere å fylle bærekraftig drivstoff, ved differensiert flypassasjeravgift eller ved å redusere flypassasjeravgiften i takt med at innblandingskravet øker.»

Disse medlemmer mener et viktig virkemiddel for å omstille luftfarten er å få på plass differansekontrakter for produksjon av hydrogen. I dag er kostnadsforskjellen mellom fossil energi og hydrogen betydelig,

og det er derfor nødvendig med differansekontrakter for å stimulere til hydrogenproduksjon. Disse medlemmer viser til at det å redusere kostnaden ved å produsere hydrogen også vil ha positive effekter på omstillingen av luftfarten, der hydrogendrevne fly kan spille en viktig rolle i framtiden. Disse medlemmer imøteser derfor at regjeringen snarest mulig kommer tilbake med en ordning for differansekontrakter for hydrogenproduksjon.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen annonsere en ordning med differansekontrakter for hydrogenproduksjon og komme tilbake med utforming av dette innen revidert nasjonalbudsjett.»

Disse medlemmer viser til høringsvaret fra ZERO til Meld. St. 10 (2022–2023) og viser til at det etterlyses både tydeligere målsettinger og flere virkemidler for å omstille luftfarten til en mer bærekraftig fremtid.

Disse medlemmer ønsker å understreke at utvikling av null- og lavutslippsteknologi i luftfarten går i riktig retning. Teknologien er enda ikke moden, og det er dermed lite trolig at elektrifisering vil kunne kutte klimagassutslipp før 2025, men likevel mener disse medlemmer at det er formålstjenlig å ha tydeligere ambisjoner enn de som presenteres i Meld. St. 10 (2022–2023).

Disse medlemmer understreker at det for kortere distanser og mindre fly vil være mulig å elektrifisere fortere. Disse medlemmer understreker at det både er ambisiøst og oppnåelig å arbeide mot at det første nullutslippsflyet settes i rute i FOT-nettverket innen 2028. Dette kan muliggjøres gjennom at FOT-anbudene for perioden 2024–2028 inkluderer insentivordninger for utslippskutt og innfasing av nullutslippsfly, og at det innføres egne pilotkontrakter der null- og lavutslippsfly må benyttes.

Disse medlemmer ønsker også å understreke at insentivordningene og pilotkontraktene må innføres og videreutvikles gjennom hele den kommende anbudsperioden. Det er viktig at FOT-rutene benyttes til å forsere innfasingen av null- og lavutslippsfly i Norge. Disse medlemmer mener at teknologiutviklingen og de nevnte virkemidlene gjør at det bør settes et mål om elektrifisering av kortbanenettet i løpet av anbudsperioden 2028–2032.

Disse medlemmer viser til rapporten «Forslag til program for introduksjon av elektrifiserte fly i kommersiell luftfart» fra Avinor og Luftfartstilsynet. Rapporten viser at det med de rette virkemidlene kan bli fullt mulig å elektrifisere innenriksflyvningen i Norge innen 2040. Viktige virkemidler er blant annet kompetansesatsinger, tilskudd til ladeinfrastruktur og forutsigbare miljødifferensieringer for null- og lavutslippsfly.

Rapporten viser betydningen av å ha konkrete og ambisiøse målsettinger som staker ut en tydelig kurs. Disse medlemmer mener derfor at det i tråd med Avinor og Luftfartstilsynets anbefalinger bør settes et mål om elektrifisering av innenriks luftfart i Norge innen 2040.

Disse medlemmer viser til rapportene «Klimabaner – forutsetninger og resultater» og «NTP 2025–2036 Klima – leveranse til prioriteringsoppdraget» fra Avinor, Bane Nor, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier og Statens vegvesen. Rapportene understreker at det gjenstår mye arbeid for at Norge skal nå sine klimamål.

Disse medlemmer understreker at teknologien som skal til for å elektrifisere hele flytrafikken enda ikke er moden. For likevel å nå Norges internasjonale klimaforpliktelser er derfor utstrakt bruk av bærekraftig flydrivstoff nødvendig. Disse medlemmer viser til høringsbrevet fra miljøorganisasjonen ZERO og ønsker i tråd med deres anbefalinger å trinnvis øke omsetningskravet for biodrivstoff til 15 pst. i 2030.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at flyavgifter miljødifferensieres slik at de bidrar til en omstilling av luftfarten. Flypassasjeravgiften og landingsavgiften må være vesentlig lavere for utslippsfrie fly enn for fossildrevet luftfart. Luftfartsbransjen preges av investeringer som planlegges lang tid i forveien, og utrulling av nullutslippsløsninger krever derfor langsiktig forutsigbarhet som reduserte landingsavgifter og fritak for flypassasjeravgiften.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen øke omsetningskravet for biodrivstoff i luftfarten til minst 15 prosent innen 2030.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sette et mål om og lage en plan for at all innenriks luftfart er nullutslipp eller tilsvarende innen 2040.»

«Stortinget ber regjeringen sette et mål om at det første nullutslippsflyet er satt i rute i FOT-nettverket senest innen 2028.»

«Stortinget ber regjeringen legge en plan for at kortbanenettet elektrifiseres i løpet av anbudsperioden 2028–2032.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til nyheten om at nederlandske myn-

digheter reduserer antall internasjonale avganger for å redusere klimagassutslippene. Dette medlem mener regjeringen bør vurdere liknende tiltak i Norge for å redusere utslippene, for eksempel å varsle en gradvis reduksjon i antall fossile avganger fra og med 2030 for å stimulere til utviklingen av utslippsfri luftfart og bidra til å nå klimamålene.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere å varsle en gradvis reduksjon i antall fossile avganger i luftfarten fra og med 2030.»

## 2.8 Sosialt bærekraftig luftfart

Komiteen merker seg betydningen av at flyselskapene har ryddige og anstendige lønns- og arbeidsforhold. De senere årene har arbeidsforholdene endret seg i flybransjen. Økt internasjonal konkurranse og svakere marginer har satt vilkårene under press. Komiteen er opptatt av at den norske velferdsmodellen skal tas vare på.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg regjeringens ambisjon om å legge «til rette for å styrke norske aktører med norske lønns- og arbeidsvilkår», en ambisjon som støttes av disse medlemmer. Videre viser disse medlemmer til at regjeringen Solberg nedsatte Fougner-utvalget, som har vurdert ulike tilknytningsformer og virksomhetsorganisering i arbeidslivet i lys av strukturendringer og for å være i forkant av utviklingen i det norske arbeidslivet, jf. NOU 2021:9. Disse medlemmer viser til behandling av Innst. 181 L (2022–2023) jf. Prop. 14 L (2022–2023).

Disse medlemmer merker seg at ambisjonen i luftfartsmeldingen må ses i sammenheng med avgiftsøkningene i statsbudsjettet for 2023. Stortingets flertallet innførte en økt arbeidsgiveravgift på inntekter over 750 000 kroner som rammer luftfarten ekstra hardt. Flygende personell har ofte fremforhandlet høyere diett enn statens satser, har uniformgodtgjørelse og andre tilleggsordninger som gjør at ansatte med betydelig lavere inntekt enn 750 000 påfører flyselskapene økt arbeidsgiveravgift og forverrede konkurransevilkår.

Disse medlemmer merker seg at luftfartsstrategien har et omfattende kapittel om sosialt bærekraftig luftfart, men det er fravær av drøftinger om sammenhengen mellom flyselskapenes små marginer og konsekvensene dette har for ansattes lønns- og arbeidsvilkår. Skal regjeringens målsetting om en sosialt bærekraftig politikk nås, må det være regningssvarende å ha de ansatte registrert i Norge. Luftfarten er en internasjonal bransje hvor norske flyselskaper konkurrerer med flyselskaper fra lavkostland. Regjeringen må derfor se

kostnadsnivået for norske flyselskaper opp mot hvilke kostnadsnivåer deres konkurrenter i utlandet har.

Disse medlemmer merker seg enkelte situasjoner hvor utenlandske flyselskaper med ambisjoner om å fly innenriksruter i Norge har utfordret den norske arbeidsmiljøloven. Det er viktig at en lov som skal sikre et godt arbeidsmiljø, trygge og rettfærdige ansettelsesforhold, et inkluderende arbeidsliv og samarbeid mellom arbeidstakerne og arbeidsgiverne tas vare på og ikke blir hemmende for konkurranse.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener det er viktig at regjeringen intensiverer arbeidet for å forebygge selskapsformer og innleie som unngår arbeidsgiveransvar. Flertallet mener det er viktig at regjeringen prioriterer økte ressurser til tilsyn.

Flertallet mener regjeringen må jobbe for å forhindre «wet lease» på FOT-rutene, nemlig at flyselskap leier ut fly, bemanning og ruter til et annet flyselskap. Flertallet mener denne praksisen strider med prinsippene om en seriøs luftfartsnæring som skal ha ordnede lønns- og arbeidsvilkår.

Flertallet mener det kan være formålstjenlig å gjøre en grundigere vurdering av hvordan intensjonene i det franske Decree 2006 kan komme til anvendelse også i Norge. Flertallet mener en vurdering kan avklare om de franske reglene har styrket muligheten for likere konkurransevilkår hos luftfartsselskapene, samt om en lignende løsning kan innføres for aktørene i det norske markedet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil også understreke viktigheten av å satse på trening og kompetansevedlikehold. Dette medlem mener regjeringen bør vurdere å investere i trenings- og simuleringsskapitet for operativt personell og beredskapsaktører.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er viktig at det er rammebetingelser i Norge som gjør oss attraktive for internasjonal luftfart og ikke gjennom særregulering overlater dette markedet til nabolandene våre. Dette er viktig for den videre utviklingen av solide norske flyselskaper.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for at Norge skal være et attraktivt land for internasjonal luftfart.»

## 2.9 Trygg og sikker luftfart

Komiteen merker seg at flysikkerhetsarbeid er en kontinuerlig prosess. Ny teknologi, luftrom, navigasjon og sosiale forhold påvirker flysikkerheten. Internasjonal uro og konflikter utfordrer flysikkerheten. Den økte bruken av droner utfordrer også flysikkerheten rundt flyplasser og for øvrige fly og helikoptre som opererer i lave høyder. Russiske forstyrrelser (jamming) av satellittbaserte navigasjonssystemer (GNSS) øker risikoen for ulykker.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er av den oppfatning at flysikkerhet er plattformen til alt som har med luftfart å gjøre. Alle tiltak som innføres, må vurderes opp mot flysikkerhet. Økt kunnskap og utvikling av prosedyrer og regler har ført til et høyt sikkerhetsnivå i luftfarten. Man kommer aldri i mål med flysikkerhetsarbeid, det må utvikles kontinuerlig. Samtlige ledd som er involvert i en flyoperasjon, har ansvar for flysikkerheten.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre savner en fylldigere omtale av uønskede hendelser i luftfartsmeldingen. Utviklingen i antall hendelser sier mye om nivået på flysikkerheten.

Komiteen merker seg at det stadig oftere gjennomføres forstyrrelser av satellittnavigasjon (GNSS) i Nord-Norge. Jammingen er så sterk at den i perioder har strukket seg et godt stykke vest- og sørover. Denne formen for jamming er en fare for sikkerheten til norsk luftfart. Luftfarten baserer seg i større grad på bruk av GNSS-basert navigasjon. Trusselen om fortsatt jamming krever at det fortsatt finnes reserveløsninger som ivaretar flysikkerheten. Komiteen merker seg at forstyrrelser av GNSS-frekvensene også er et problem i store deler av landet for blant annet Norsk Luftambulans. Stadig flere kjøper inn små jammere som kan kobles til bilens strømmnett. Det er ulike grunner til at sjåfører ønsker å forstyrre GNSS-signaler. I noen tilfeller er det kriminelle som vil jamme sporingssystemer som er skjult i verdier de har stjålet. I andre tilfeller kan det være sjåfører som ikke ønsker å bli sporet av egen arbeidsgiver.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre savner mer omtale av hvilken betydning støttefunksjoner har for flysikkerheten. Rundt et fly foregår det et stort antall operasjoner fra en rekke ulike aktører. Dette medfører at det er fare for skader på fly med tilhørende bakkeutstyr, kjøretøy og personskader, til og med dødsfall – som alle har en betydelig kostnad for flyoperatører, flyplass-

operatører, lufthavneiere og myndigheter. Det kan være at et felleseuropeisk regelverk ville gitt like standarder og bedre sikkerhet.

Disse medlemmer merker seg at det kun er utdanning av flygere og dronepiloter som er omtalt i meldingen. Utdanning av flyteknikere, flygeledere og andre fagpersoner er ikke omtalt. Flybransjen opplever det som krevende å få tilgang på et tilstrekkelig antall fagpersoner i enkelte kategorier. Norske myndigheter bør ha et bevisst forhold til årsakene, det fremtidige behovet og konsekvensene av mangel på nødvendig kompetanse. Disse medlemmer merker seg at det kun er fire flyskoler som tilbyr trafikkflygerutdanning. Tre av disse er private fagskoler, to av dem for fly og én for helikopter. Én flyskole er statlig på universitetsnivå.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at det koster fra 1,1 mill. kroner å utdanne seg til trafikkflyger for fly, og fra 1,4 mill. kroner å utdanne seg til trafikkflyger for helikopter. Etter endt utdanning må flygerne normalt bruke flere år på å opparbeide seg tilstrekkelig erfaring til å få jobb som flyger i et fly- eller helikopterselskap. Det tar typisk to–tre år å bygge erfaring nok til å få jobb som trafikkflyger, mens det tar seks–sju år å bygge tilstrekkelig erfaring til å få jobb som flyger offshore. Disse medlemmer merker seg at det ikke finnes noen form for seleksjonskrav før påbegynt utdanning. Det fører til at enkelte personer bruker store ressurser på en utdanning de ikke har forutsetninger for å gjennomføre. Disse medlemmer merker seg at elevene må betale avgifter til drivstoff, landingsavgifter og flysikringskostnader og gebyrer til Luftfartstilsynet på lik linje med hva flyselskapene gjør. Det høye norske avgiftsnivået gjør flyskolene svært utsatt for internasjonal konkurranse. Det utdannes svært få flygere i Norge i forhold til flyselskapenes behov. European Helicopter Center AS utdanner 25–30 flygere per år. Det er bekymringsfullt dersom man ikke får til å utdanne et tilstrekkelig antall flygere.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre merker seg at den økte bruken av droner gir økt press på luftrommet. Luftfartsmeldingen burde sagt mer om utfordringene og mulige løsninger. Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader som omhandler trygg og sikker luftfart under kapittelet om droner.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti er i utgangspunktet bekymret for at innføring av elektriske fly kan fremtvinge godkjenning av kun én flyger på rutefly for å bidra til å løse vektproblemet med batterier.



## 2.10 Droner

Komiteen merker seg den raske fremveksten av droner til bruk for både hobby og næring. Det er nødvendig å finne regulatoriske, operative og teknologiske løsninger for å få en sikker integrering av dronevirksomheten i luftrommet. På den ene siden skal droneflygning være en positiv hobby. På den annen side skal ikke bruken av droner være til sjenanse for andre eller en risiko for øvrig luftfart.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre merker seg risikoen droner utgjør for fly- og helikoptertrafikk, både nær flyplasser og i andre områder, slik som der luftambulansen opererer. Disse medlemmer imøteser strengere reguleringer av bruk av droner. Myndighetene må i større grad informere eiere av droner om hvilke krav som stilles til å bruke dronene. Samtidig må myndighetene etablere en felles plattform for registrering av droneaktivitet, slik at droner som kan utgjøre en trussel mot luftfarten, blir synlige for flygere, flygeledere og andre som har nytte av å vite om droneaktivitet. Ideelt sett burde det stilles krav om at droner utrustes med et «traffic collision avoidance system» (TCAS), slik at flygerne automatisk får varsel i cockpit.

Disse medlemmer understreker at det per i dag er stor usikkerhet rundt regulering av dronevirksomhet, og at det er et snarlig behov for å få på plass en tydelig og klar regulering av politiets adgang til å nøytralisere droner.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg, utgått av Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti, sendte et forslag til ny lov om elektronisk kommunikasjon på høring i 2021 som inneholdt hjemler for politiet til å bruke frekvenser for å uskadeliggjøre droner. Disse medlemmer understreker at lovforslaget siden ikke har kommet til behandling på Stortinget.

Disse medlemmer understreker også at det trengs hjemler for politiet til å nøytralisere droner gjennom andre motmidler enn frekvensbruk. En utvikling innen droneteknologi gjør at frekvensbruk ikke alltid er et effektivt motmiddel mot droner. Disse medlemmer mener at det snarest må utarbeides et regelverk for at politiet skal kunne nøytralisere droner som utgjør en fare for liv, helse eller sikkerhet, også gjennom andre metoder enn frekvensbruk.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg den eksplosive veksten i bruk av droner, både som hobby og til næringsvirksomhet. Dette er i utgangspunktet en positiv aktivitet som bidrar til å utvikle teknologi, kunnskap og forståelse for fremtidig luftmobilitet. Droner kan få en viktig rolle i frakt av gods, overta oppgaver som løses med helikopter, og effektivisere inspeksjoner og søk med mer. Disse med-

lemmer savner en tydeligere ambisjon fra regjeringen for fremtidig bruk av droner. Meldingen sier lite om hvilken betydning droner kan få i avkarboniseringen av norsk luftfart og det grønne skiftet. Stortingsmeldingen sier den vil bygge videre på grunnlaget som ble lagt i dronestrategien regjeringen Solberg fremla i 2018.

Disse medlemmer oppfatter at stortingsmeldingen først og fremst bygger videre på kapittel 2 «Luftfartsregulering av dronevirksomhet og flysikkerhet» i Norges dronestrategi. De øvrige kapitlene blir i liten grad berørt. Mens Norges dronestrategi var tverrdepartemental, opplever disse medlemmer at luftfartsmeldingens kapittel om droner i liten grad tar for seg oppgaver og utfordringer utenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde. Den teknologiske utviklingen og bruken av droner har vært stor siden Norges dronestrategi ble lansert. Norge har kompetansen og kapasiteten til å ta en ledende rolle innenfor både produksjon av droner og tjenesteleveranser med droner. Dronestrategien fra 2018 bør revideres i sin helhet, slik at den tar opp i seg både nye trusler og nye bruksmuligheter.

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg hvor viktig det er å skape en aksept i befolkningen for bruk av droner. En applikasjon hvor all droneaktivitet er registrert, bør være tilgjengelig for folk på samme måte som for eksempel Flightradar24. Synliggjøring av droneaktivitet er med på å skape tillit til at bruk av droner foregår innenfor regelverket. Synliggjøring av myndighetsutøvelse kan også bidra til å forebygge ulovlig droneflygning.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at det nærmest er umulig for politiet å rekke å rykke ut til en drone som utgjør en trussel. Det bør derfor vurderes om politiet skal gis tilgang til informasjon fra sensorer og lignende fra skjermingsverdige objekter, flyplasser og så videre, samt en fjernstyrt mulighet til å nøytralisere dronetrusler.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen revidere dronestrategien slik at den tar hensyn til den teknologiske utviklingen som har foregått siden 2018, og den forventede utviklingen fremover. Revideringen må være tverrdepartemental slik at en oppdatert strategi omhandler hvordan droner utfordrer flysikkerheten og samfunnsikkerheten, samtidig som den omhandler mulige bruksområder.»

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg at samfunnskritisk infrastruktur i større grad bør sikres mot lovstridig droneaktivitet. Det er objekteieres ansvar å etablere egensikkerhet, noe som ser ut til å måtte tydeliggjøres. Disse medlemmer merker seg

at regjeringen vil se på «hvilket ansvar lufthavnoperatørene kan få og skal ha for å nøytralisere droner som flyr ulovlig». Disse medlemmer forutsetter at en eventuell adgang for lufthavnoperatørene til å nøytralisere droner som flyr ulovlig, ikke vil utfordre politiets voldsmonopol. Disse medlemmer ser frem til at departementenes vurdering foreligger, og hvilke mottiltak de mener lufthavnoperatørene kan få bruke uten å utfordre voldsmonopolet politiet har i dag. Disse medlemmer merker seg at fraværet av forslag til tiltak mot dronertrusselen i meldingen viser at stortingsmeldingen mangler en helhetlig strategi.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre støtter ambisjonen om at andre instanser enn politiet skal ha mulighet og kapasitet til å reagere ved ulovlig droneflygning. Disse medlemmer mener likevel det er problematisk at Meld. St. 10 (2022–2023) legger opp til at lufthavnoperatørene skal få dette ansvaret, før et tilstrekkelig regelverk for politiet er blitt utarbeidet. Først når disse hjemlene er på plass, kan man vurdere om og i så fall i hvilke situasjoner andre aktører bør få lov til å nøytralisere droner, ut over det som allerede følger av nødretten. Dette vil kunne utfordre politiets maktmonopol og må i så fall være gjenstand for solide utredninger.

### 3. Forslag fra mindretall

#### Forslag fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

##### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for å innrette kontrakten i neste anbud for FOT-rutene, som skal lyses ut i 2024, slik at man åpner for å fase inn bruk av null- og lavutslippsfly dersom det blir tilgjengelig i løpet av kontraktperioden.

##### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen opprette et klimapartnerskap med flybransjen, som blant annet kan gjennomgå virkemiddelbruken for å finne konkrete og helhetlige løsninger for det grønne skiftet, for å sikre at vi når Norges klimamål.

##### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for hvordan Norge kan få en ledende posisjon i produksjon av bærekraftig drivstoff, slik at Norge er godt posisjonert gjennom et industrielt miljø når innblandingskravene blir innført i EU, og komme tilbake til Stortinget på eget måte.

##### Forslag 4

Stortinget ber regjeringen legge til rette for en frivillig ordning for bruk av biodrivstoff i luftfarten.

##### Forslag 5

Stortinget ber regjeringen raskt legge fram en plan for å øke produksjonen av avansert biodrivstoff i Norge.

#### Forslag fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti:

##### Forslag 6

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til en oppstartsbevilgning til et grønt luftfartssenter i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.

#### Forslag fra Høyre og Venstre:

##### Forslag 7

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan det kan legges til rette for økt konkurranse om FOT-rutene, og om det må gjøres tilpasninger i infrastrukturen for å få det til.

##### Forslag 8

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan norske flyselskaper skal styrke sin posisjon i internasjonal konkurranse.

##### Forslag 9

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan konkurransevilkårene for norsk luftfart kan styrkes i bi- og multilaterale luftfartsavtaler.

##### Forslag 10

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan Avinor kan gis bedre insentiver til å drive mer effektivt og med konkurransedyktige vilkår fremover. Det bør ses på områder hvor tjenester kan konkurranseutsettes. Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for dette.

##### Forslag 11

Stortinget ber regjeringen legge til rette for realistiske og forutsigbare rammer for driften av ikke-statlige lufthavner.

##### Forslag 12

Stortinget ber regjeringen revidere dronestrategien slik at den tar hensyn til den teknologiske utviklingen som har foregått siden 2018, og den forventede utviklingen fremover. Revideringen må være tverrdepartemental slik at en oppdatert strategi omhandler hvordan droner utfordrer flysikkerheten og samfunnssikkerheten, samtidig som den omhandler mulige bruksområder.

**Forslag fra Høyre:***Forslag 13*

Stortinget ber regjeringen gjøre en gjennomgang av de økonomiske konsekvensene av endringen som ble gjort i taxfreeordningen i statsbudsjettet for 2023, vurdere å oppheve endringen og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

*Forslag 14*

Stortinget ber regjeringen gjøre en helhetlig gjennomgang av avgiftssystemet og innblandingskravet for luftfarten, med sikte på at luftfarten både når utslippsmålene og samtidig har økonomi til å omstille seg.

**Forslag fra Fremskrittspartiet:***Forslag 15*

Stortinget ber regjeringen gjennomgå skatte- og avgiftsnivået for norsk luftfart og foreslå reduksjoner som bringer Norge på nivå med nabolandene, i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.

*Forslag 16*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å utvikle flypassasjeravgiften senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.

*Forslag 17*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gjeninnføre en fullverdig taxfreeordning i forbindelse med statsbudsjettet for 2024.

*Forslag 18*

Stortinget ber regjeringen legge til rette for et mangfold av eierskap til lufthavner gjennom stabile rammebetingelser og et lavere skatte- og avgiftsnivå for luftfarten.

*Forslag 19*

Stortinget ber regjeringen fremme nødvendige forslag for å utvikle særnorske krav til teknologi og drivstoff som svekker norsk luftfarts konkurranseposisjon.

*Forslag 20*

Stortinget ber regjeringen legge til rette for at Norge skal være et attraktivt land for internasjonal luftfart.

**Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre:***Forslag 21*

Stortinget ber regjeringen skrinlegge planene om en tredje rullebane på Oslo lufthavn Gardermoen.

*Forslag 22*

Stortinget ber regjeringen stille nullutslippskrav i anbudene på kortbanenettet som har oppstart fra 2028 og 2029.

*Forslag 23*

Stortinget ber regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med forslag om å utvikle taxfreeordningen og en omlegging av Avinors finansieringsmodell.

*Forslag 24*

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2023 oppdatere veilederen for offentlige anskaffelser for å gjøre det lettere å anskaffe bærekraftig biodrivstoff ut over omsetningskravet.

*Forslag 25*

Stortinget ber regjeringen innen forslaget til statsbudsjett for 2024 komme tilbake til Stortinget med forslag til en opptrappingsplan for biodrivstoff i luftfarten, med mål om minst 15 prosent avansert biodrivstoffinnblanding innen 2030.

*Forslag 26*

Stortinget ber regjeringen sikre fritak for flypassasjeravgift og lavere landingsavgift for utslippsfrie fly.

*Forslag 27*

Stortinget ber regjeringen stimulere til mer bruk av bærekraftig drivstoff, for eksempel gjennom å bruke deler av provenyet fra luftfartsavgiftene til å gjøre det rimeligere å fylle bærekraftig drivstoff, ved differensiert flypassasjeravgift eller ved å redusere flypassasjeravgiften i takt med at innblandingskravet øker.

*Forslag 28*

Stortinget ber regjeringen annonsere en ordning med differansekontrakter for hydrogenproduksjon og komme tilbake med utforming av dette innen revidert nasjonalbudsjett.

*Forslag 29*

Stortinget ber regjeringen sette et mål om og lage en plan for at all innenriks luftfart er nullutslipp eller tilsvarende innen 2040.

*Forslag 30*

Stortinget ber regjeringen sette et mål om at det første nullutslippsflyet er satt i rute i FOT-nettverket senest innen 2028.

*Forslag 31*

Stortinget ber regjeringen legge en plan for at kortbanenettverket elektrifiseres i løpet av anbudsperioden 2028–2032.

**Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:***Forslag 32*

Stortinget ber regjeringen utrede flere løsninger for å redusere prisen på kortbanenettet, som gjennomgående billetter og beboerbevis.

*Forslag 33*

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan endre startavgiftene og terminalavgiftene for fly slik at avgiften reduseres for kortbanenettet, eksempelvis for lette fly eller egne flyplasser, og økes for andre eller tynne fly.

*Forslag 34*

Stortinget ber regjeringen komme med forslag om å endre flypassasjeravgiften til en seteavgift.

*Forslag 35*

Stortinget ber regjeringen teste ut handlingsrommet i EØS-avtalen, slik at man kan øke flypassasjeravgiften på utenlandsreiser, men skjerme kortbanenettet fra avgiftsøkninger.

*Forslag 36*

Stortinget ber regjeringen utrede en minstepris på flyruter med gode alternative kollektivtilbud.

*Forslag 37*

Stortinget ber regjeringen øke omsetningskravet for biodrivstoff i luftfarten til minst 15 prosent innen 2030.

*Forslag 38*

Stortinget ber regjeringen vurdere å varsle en gradvis reduksjon i antall fossile avganger i luftfarten fra og med 2030.

**Forslag fra Venstre:***Forslag 39*

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for å avvikle taxfreeordningen. Denne planen må inneholde en plan for hvordan Avinor og private flyplasser skal kompenseres med tilskudd over statsbudsjettet.

## 4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

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

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringen lage en plan for hvordan FOT-rutene skal håndteres dersom det ikke blir mulig å erstatte dagens rutefly.

II

Meld. St. 10 (2022–2023) – Bærekraftig og sikker luftfart – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 25. april 2023

**Erling Sande**

leder

**Erlend Larsen**

ordfører

