



STORTINGET

Representantforslag 4 S

(2022–2023)

fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Sofie Marhaug

Dokument 8:4 S (2022–2023)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om en rettferdig og klimavennlig flyavgift

Til Stortinget

Bakgrunn

Det er et politisk ansvar å redusere utslippene fra luftfarten. Det mest effektive og samtidig mest rettferdige stedet å starte, er å endre den eksisterende, flate flypassasjeravgiften. Flyreisingen, og dermed klimaavtrykket, er svært ujevnt fordelt i befolkningen. Jo rikere man er, jo mer reiser man. En progressiv avgift, som i stedet øker per reise man tar, er en mer effektiv avgift. Samtidig er det en rettferdig avgift, siden den på en helt annen måte kan innrettes for å redusere utslipp uten å samtidig treffe dem som reiser lite. En slik avgift må ta opp i seg at flytrafikk i deler av landet er nødvendig kollektivtransport og derfor må skjermes. Den må også ta opp i seg at businessklasse-reiser, på grunn av at hver passasjer krever mer plass om bord, genererer større utslipp.

Siden 2005 er flytrafikken i Norge mer enn doblet. Når det gjelder innenlandsflygninger er Norge i særklasse på topp i Europa. Folk i Norge flyr ti ganger så mye innenriks som snittet i EU-området. Men hovedårsaken til veksten på 2000-tallet har vært den svært kraftige økningen i fritidsreiser til utlandet. Også når det gjelder utenlandsflygninger, er Norge på topp i Europa, sett bort ifra de tre øystatene Island, Malta og Kypros. 2 av de 10 mest trafikkerte flyrutene i Europa er norske innenlandsruter: Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim. Også Oslo–Stavanger, Oslo–Stockholm og Oslo–København har lig-

get høyt på listene i mange år. Innenlands flytrafikk står for i underkant av 3 prosent av de samlede CO₂-utslippene på norsk territorium (Statistisk sentralbyrå (SSB), 2018). I tillegg kommer utenlandstrafikk, som ikke regnes inn, men like fullt står for store faktiske utslipp.

Bak tallene ligger en annen virkelighet. Selv om folk i Norge i snitt flyr mye, er reisingen svært ujevnt fordelt. Mens noen har råd til mange feriereiser og helgeturer med fly årlig, har mange ikke råd til noen. For noen er innenlands flyreiser forbeholdt et sjeldent familiebesøk. For andre, eller bedriften de arbeider for, er det noe de alltid har råd til, uansett hvor og hva de skal. Aller tydeligst er dette for en svært liten gruppe svært rike personer. De flyr jevnlig privatfly til møter, til konferanser eller til og med på ferie, uten tanke for hvor mye de forurensrer. En flyreise med privatjet, med én eller få passasjerer om bord, er det aller mest forurensende en person kan gjøre. De store forskjellene i reising innebærer at de rikeste står for mange ganger så stort utslipp som andre.

Ifølge ferske tall fra SSBs levekårsundersøkelse (august 2022) bor 7,5 prosent av befolkningen over 16 år i husholdninger som sier de ikke engang har råd til én ukes ferie årlig, uansett reiseform. I 2019, det siste året før koronapandemien med data, var 9,7 prosent av befolkningen over 16 år ikke på ferie i det hele tatt. 16,2 prosent var bare på ferie i Norge. Begge deler ifølge SSBs reiseundersøkelse. Tilgjengelig statistikk for flyreiser, hvem som flyr, og hvor ofte, er imidlertid begrenset. Men med det man vet om forbruk ellers, er det all grunn til å anta at flyreisingen fordeler seg tilsvarende ujevnt i befolkningen. Hvis man sliter med husleie, strømregning og økte priser på mat, er det annet forbruk som prioriteres ned. De som har dårlig og normalt dårlig råd, forurensrer i norsk sammenheng relativt lite sammenliknet med velstående grupper, og spesielt sammenliknet med de rikeste.

I luftfart er klimautslipp direkte koblet til antall av-
ganger. Til tross for grønne omstillingsprogrammer,
planer om biodrivstoff for fly og elektriske fly kommer
det til å være slik i en generasjon fremover. Avinor plan-
legger for stadig mer flytrafikk i Norge. Det finnes deri-
mot ingen plan om å kutte utslipp i luftfarten på en
måte som monner. Gevinsten av elektrifisering på bak-
ken, utslippsfri transport til og fra flyplassene og andre
typer klimagevinster spises opp av utslipp på grunn av
stadig økende flytrafikk.

Politikken her står i stor kontrast til andre sektorer.
I 2020 ble det for eksempel innført et forbud mot fossil
oljefyring både i boliger og næringsbygninger. Innen
samferdsel er det satt et statlig mål om nullvekst i per-
sonbiltrafikken i byområdene, som i kombinasjon med
elektrifisering av bilparken vil gi mindre utslipp. Det
legges stadig strengere føringer på at boligbygging skal
skje kollektivbasert for å forhindre at det utløser økte
transportutslipp. Det finnes en plan for å kraftig øke ru-
tetilbudet til jernbanen i løpet av det neste tiåret. Det
jobbes aktivt i fylkeskommunene for å elektrifisere fer-
getrafikken. Slik kan man fortsette.

Skal utslippene fra luftfarten reduseres på kort sikt,
ikke bare om en generasjon, trengs det flere virkemidler
enn de som er i bruk per nå. Det er i dag nærmest fri eta-
bleringsrett innen luftfarten. Men Norge er ikke forplik-
tet til å legge til rette for stadig mer flytrafikk. Flyplass-
drift og utbygging kan planlegges på en slik måte at det i
stedet reduserer den samlede flytrafikken. Den mulig-
heten bør Stortinget og regjeringen benytte seg av ved å
sette et reduksjonsmål for Avinors arbeid. En reduksjon
på 5 prosent årlig kan høres dramatisk ut. Det utgjør
imidlertid ikke mer enn at man etter et tiår med reduk-
sjon bare vil være tilbake på nivået for flytrafikk fra
2005. Ved å gjøre nedtrappingen gradvis gis bransjen
nødvendig tid til omstilling.

For å nå et slikt mål trengs det virkemidler. Det mest
effektive og samtidig mest rettfærdige av dem er allerede
nevnt: en progressiv flyavgift.

En må samtidig kutte utslipp der man kan. Målt per
person er privatfly den i særklasse mest forurensende
utslippsformen. Den er også helt unødvendig. Et full-
godt alternativ, ordinær rutetrafikk med fly, eksisterer.
Det finnes ingen gode argumenter for å tillate at landets
rikeste, og de rikeste turistene og besøkende, skal kunne
forurense mangfoldige ganger det folk flest i Norge gjør,
gjennom private jetfly med én eller svært få passasjerer
om bord. Tiden er inne for å utrede et slikt forbud i Nor-
ge.

Ulike løsninger for å redusere flytrafikken på en
rettfærdig måte diskuteres i flere andre europeiske land.
I Storbritannia har debatten om en progressiv flyavgift
pågått i flere år allerede («frequent flyer levy»). Der er

det miljøorganisasjoner som først brakte den på banen,
siden 15 prosent av britene står for hele 70 prosent av
flygningen. I 2019 stilte Labour seg positive til ideen. I
Frankrike tok transportministeren i august 2022 opp
muligheten for å enten forby eller i alle fall regulere bru-
ken av privatfly. Han varslet at han vil ta opp temaet på
møtet til transportministrene i EU i siste halvdel av ok-
tober. Frankrike har tidligere lagt ned forbud mot rute-
flygninger på strekninger hvor hurtigtogturen tar 2,5
time eller mindre, og det er et uttalt mål å redusere fly-
trafikken mellom Paris og de andre store byene. På den
enorme Schiphol-flyplassen i Nederland skal antall av-
ganger fra 2023 reduseres med 12 prosent sammenlik-
net med toppåret 2019. Begrunnelsen er å redusere ut-
slipp. Italia har en egen særskatt på eierskap av privatfly,
samt egne flypassasjeravgifter for brukerne gradert etter
reisens lengde. Det finnes flere slike eksempler. Det er
på tide at også Norge gjør nødvendige endringer.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen sette et reduksjonsmål
for luftfart på 5 prosent årlig med utgangspunkt i
2022-nivået. Avinor skal primært arbeide for at
reduksjonen gjøres i utenlandsflygninger, samt i fly-
trafikk mellom byer hvor jernbaneforbindelsen er
god.
2. Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem for-
slag om en progressiv flyavgift, hvor avgiften øker
for hver reise den enkelte tar innenfor et kalenderår,
som erstatning for dagens flate flypassasjeravgift.
Formålet med en slik avgift er å redusere den sam-
lede flytrafikken. Utredningen bør som et mini-
mum vurdere hvordan en slik avgift kan skille mel-
lom:
 - utenlandsreiser og innenlandsreiser
 - businessklasse-reiser og andre reiser
 - reiser mellom de største byene på den ene siden og
reiser på kortbanenettet og der gode alternati-
ver ikke finnes, på den andre siden.
3. Stortinget ber regjeringen utrede og legge frem et
forslag om forbud mot privatfly, inkludert charter-
flygninger med én eller få passasjerer. Forbudet må
gjøre unntak for flygninger begrunnet i liv, helse og
sikkerhet. Det må også gjøre unntak for småflyklub-
ber, fallskjermklubber, veteranflymiljøer og lik-
nende.

4. oktober 2022

Geir Jørgensen

Sofie Marhaug