



STORTINGET

Innst. 271 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:74 S (2019–2020)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Geir Adelsten Iversen, Liv Signe Navarsete, Sandra Borch og Bengt Fasteraune om bedre flytilbud på kortbanenettet

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne flypassasjeravgift for fly under 20 tonn.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere merverdiavgift på persontransport fra 12 prosent til 10 prosent.
3. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2020 vurdere hvilke flere flyruter som skal være en del av FOT-rutene, for at flytilbudet opprettholdes.
4. Stortinget ber regjeringen tilpasse avgiftsstrukturen for å stimulere til etterspørsel etter nullutslippsfly og starte arbeidet med å tilpasse infrastrukturen på Avinors flyplasser til nullutslippsfly.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Steinar Karlstrøm, Kirsti Leirtrø og Sverre Myrli, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lede-

ren Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslaget og deler bekymringen over varslede kutt i rutetilbud på kortbanenettet.

Komiteen viser til den ekstraordinære situasjonen landet nå står i med utbruddet av covid-19, og til tiltakene som er gjennomført for å kompensere norsk luftfart i den forbindelse. Komiteen mener at dette understreker den store betydningen luftfarten har i vårt langstrakte land, og håper dette vil føre til en tydelig bevisstgjøring av luftfartens viktige rolle i Norge – både fremover og i øvrige diskusjoner omkring luftfarten. Komiteen vil understreke at situasjonen for norsk luftfart nå er usikker og svært uoversiktlig som følge av koronasituasjonen. Komiteen viser til at NOU 2019:22 Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i forandring nå er på høring, og mener at det i det videre arbeidet med norsk luftfartspolitik er nødvendig med en bred og grundig gjennomgang av alle sider ved luftfarten i Norge i lys av konsekvensene av covid-19. Komiteen mener en slik gjennomgang blant annet må omfatte kortbanenettet, konkurranseforholdene og driften av lufthavnene.

Komiteen er opptatt av å utvikle og legge til rette for et godt og fremtidsrettet flytilbud i Norge, og viser videre til at det offentlige kjøper rutetilbud på kortbanenettet for 720 mill. kroner i 2020. Dette kompenseres for avgiftsøkninger. Det er på de kommersielle flyrutene lønnsomheten er utfordrende, og hvor Widerøe har varslet rutekutt.

Komiteen vil understreke at flytilbudet på kortbanenettet må opprettholdes som en viktig nasjonal transportinfrastruktur og et avgjørende kollektivtilbud for befolkning, næringsliv og verdiskaping i distriktene.

Komiteen har registrert de midlertidige kuttene i luftfartsavgiftene for 2020, og ser at dette får positiv effekt for avgiftsnivået på kortbanenettet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, mener at rammebetingelser for kommersiell, lønnsom drift og konkurranse på kortbanenettet bør være til stede i markedet, og viser til at alternativet er økt statlig kjøp av flyruter, såkalte FOT-ruter.

Flertallet er fornøyd med at regjeringen i forbindelse med koronakrisen har sørget for å sikre et tilstrekkelig rutetilbud. Samtidig er det nødvendig med en gjennomgang av FOT-rutetilbudet når situasjonen begynner å normalisere seg, for å sikre et godt tilbud på den delen av kortbanenettet som ikke kan dekkes av kommersielle flygninger.

Flertallet har registrert Stortingets kutt i luftfartsavgifter som fases inn i statsbudsjettet for 2020, og ser at dette får positiv effekt for avgiftsnivået på kortbanenettet.

Flertallet merker seg at statsråden vurderer det framsatte forslaget om å fjerne flypassasjeravgiften for fly under 20 tonn som utfordrende å gjennomføre, og peker blant annet på statsstøttereguleringen. Flertallet er fornøyd med at statsråden varsler at regjeringen nå vil vurdere ytterligere grep som følge av Widerøes varslede rutekutt, for å sikre et godt flytilbud for personer og næringsliv i distriktene, og at regjeringen vil komme tilbake til dette på en egnet måte.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er opptatt av å legge til rette for innføring av elektrifisering i luftfarten, og mener det norske kortbanenettet er godt egnet til dette. Dette flertallet viser til at Luftfartstilsynet på oppdrag fra regjeringen har utarbeidet forslag til program for elektrifisering av kommersiell norsk luftfart, og at dette nå er sendt på høring. Dette flertallet ser frem til videre arbeid med elektrifisering i luftfarten og understreker viktigheten av at komiteen på en egnet tidspunkt forelegges sak til behandling som også omhandler avgiftsstruktur og lovverk knyttet til dette, samt etablering av ladeinfrastruktur.

Komiteen viser til at situasjonen for luftfarten har endret seg dramatisk etter at tiltakene for å møte koronaviruset ble innført 12. mars 2020. Disse tiltakene har medført et dramatisk fall i antall reisende både på kortdistanse, mellomdistanse og langdistanse. Fallet i antall reisende har gitt store negative konsekvenser for flyselskapene.

Komiteen viser til at Stortinget i Innst. 197 S (2019–2020) 19. mars gjorde flere vedtak for å bedre rammevilkårene for luftfarten; blant disse vedtakene er:

- Fjerning av lufthavnavgiftene fra 13. mars–30. juni 2020.
- Fjerning av flypassasjeravgiften fra 1. januar–31. oktober 2020.

I tillegg til dette har Stortinget vedtatt at merverdiavgiftens lave sats, som blant annet inkluderer persontransport, reduseres midlertidig fra 12 pst. til 6 pst., til og med 31. oktober 2020.

Komiteen viser til at situasjonen i luftfarten er svært uavklart, og at det kan bli behov for forlengelse av allerede innførte tiltak, og innføring av nye tiltak.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til at det er presentert en smittevernveileder for luftfarten. Veilederen er utgitt av Helsedirektoratet og er basert på faglige vurderinger levert av Folkehelseinstituttet i samarbeid med Luftfartstilsynet. Den gir konkrete råd for hvordan virksomhetene i luftfarten kan sørge for smittevernfaglig drift. Blant tiltakene i veilederen er at det skal være ett tomt sete mellom hver passasjer. Flertallet viser til at det betyr at det blir færre passasjerer per flygning, og dermed enda en belastning for flyselskapene. En praksis med ett tomt sete mellom hver passasjer vil være ekstra krevende for de minste flyene som flyr på kortbanenettet. Flertallet forventer at det gis økonomisk kompensasjon til flyselskapene som blir sterkt skadelidende av tiltakene regjeringen har iverksatt.

Flertallet viser til at norsk luftfart over lengre tid har vært i en vanskelig situasjon, også før koronakrisen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringen har gjennomført flere avgiftsøkninger som har svekket luftfarten og gjort selskapene mindre rustet til å håndtere den krisen som nå har oppstått. Totalt har fiskal- og miljøavgifter økt med cirka 2,8 mrd. kroner i den borgerlige regjeringsperioden. CO₂-avgift har økt fra under 200 mill. kroner til nærmere 600 mill. kroner, etablering og økning av flypassasjeravgiften fra 0 kroner til nesten 2 mrd. kroner, og økt moms fra 8 pst. til 12 pst., som har økt brutto momsbelastning med cirka 500 mill. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at det allerede er interesse for elektriske fly fra en lang rekke aktører. Noe av forklaringen ligger i at elektrifiserte fly forventes å ha både lavere driftskostnader og investeringskostnad enn sammenliknbare fossile fly. Elektriske drivlinjer er også mer energieffektive og gir enklere

vedlikehold. Dette vil på sikt muliggjøre helt nye flytyper med egenskaper som også kan redusere rullebanelengdebehov. Etter disse medlemmers syn kan og bør Norge bli verdensledende på elektrifisering av luftfart. Norge er velegnet og anerkjennes som et meget interessant testområde og første marked for elektrifisering av luftfarten.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre vil i den sammenheng trekke frem at regjeringen har bidratt til at Norge nå blir et satsingsområde for elfly. I juni 2019 inngikk Luftfartstilsynet og det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) en forpliktende avtale som skal sette fart på arbeidet med elektrifisering av luftfarten. Samferdselsdepartementet har også gitt Avinor og Luftfartstilsynet i oppdrag å utvikle forslag til et program for innfasing av elektriske fly i Norge. Rapporten ble offentliggjort i mars 2020, og der foreslås det blant annet at Norge skal være arena for utvikling, testing og tidlig implementering av elektriske fly. Videre fastslår rapporten at innen 2030 kan de første ordinære innenriks ruteflygningene i Norge være elektriske. Disse medlemmer vil sammen med regjeringen sørge for at nødvendige tiltak og virkemidler iverksettes til riktig tid for å stimulere den videre utviklingen. I forbindelse med Nasjonal transportplan 2022–2033 vil det komme en nærmere omtale av elektrifiseringen av luftfarten.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at folk og næringsliv er helt avhengig av luftfarten for å komme seg fram. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet i flere år har advart mot at økte avgifter vil føre til dårligere vilkår for luftfarten.

Disse medlemmer viser til anmodningsvedtak nr. 488 (2019–2020), 7. april 2020:

«Stortinget ber regjeringen så snart som mulig, og senest innen utløpet av april, komme tilbake med et forslag til hvordan ikke-statlige lufthavner kan sikres videre drift.»

Bakgrunnen for vedtaket var de økonomiske problemene som skyldes koronaviruset. Disse medlemmer mener at departementets oppfølging av anmodningsvedtaket ikke er tilfredsstillende. De ikke-statlige flyplassene står nå i fare for å måtte stenge, og disse medlemmer mener det trengs en bedre oppfølging av Stortingets anmodningsvedtak slik at de ikke-statlige flyplassene ikke kommer uforholdsmessig dårlig ut av de krisetiltakene som Stortinget har vedtatt. Disse medlemmer viser i denne sammenheng også til den urimelige forskjellsbehandlingen mellom selvskap som eier og leier egne anlegg.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig, og senest i løpet av mai 2020, fremme forslag om en midlertidig kompensasjonsordning for luftfarten som kompenserer bransjen for deler av omsetningsbortfallet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen tilpasse avgiftsstrukturen for å stimulere til etterspørsel etter nullutslippsfly og starte arbeidet med å tilpasse infrastrukturen på Avinors flyplasser til nullutslippsfly.»

Komiteen viser til sine merknader om ikke-statlige lufthavner under behandlingen av Prop. 95 S (2019–2020) Nokre saker om luftfart, veg og post, punkt 2.3.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener luftfarter en viktig del av den norske infrastrukturen for persontransport, og at det er særskilt viktig i deler av landet der det ikke finnes konkurransedyktige miljøvennlige alternativer. Dette gjelder særlig kortbanenettet. Disse medlemmer viser til at flypassasjeravgiften, som er lik for alle destinasjoner innenfor Europa, ikke skjelner mellom nødvendige flyruter i distriktene og andre flyreiser, og at dette fører til at billettprisene blir relativt sett for høye på kortbanenettet.

Disse medlemmer legger til grunn at avgiftskuttene som er gitt for 2020, er midlertidige, men er positivt innstilt til tiltak som kan gi permanent lavere avgifter for flyvninger på kortbanenettet enn for andre flyvninger.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener avgiftssystemet i luftfarten i sin helhet bør innrettes på en måte som favoriserer nødvendig persontransport og motiverer til andre løsninger der flyvningene ikke er nødvendige. Luftfart fører til store klimagassutslipp og bør begrenses i større grad enn i dag – når vi ser bort fra det midlertidige opphør av trafikk pga. av koronakrisen.

Dette medlem viser til at nordmenn, ifølge tall fra Eurostat, flyr åtte ganger så mye innenriks som den gjennomsnittlige EU-borger, og nesten tre ganger så mye som neste land på listen, Island, og fire ganger så mye som svenskene på tredjeplass. Veksten i flytrafikken blant nordmenn i senere år skyldes fritidsreiser, og særlig fritidsreiser til utlandet. Den største økningen innen norsk luftfart skyldes utenlandske turister som reiser til Norge.

Dette medlem viser til at tall fra Avinors reisevaneundersøkelse fra 2017 indikerte at en liten andel av Norges befolkning står for en stor andel av flyreisene innenriks. Ca. 2 millioner nordmenn fløy én gang i året

(tur-retur) innenriks, mens ytterligere 1 million reiste minst to ganger i løpet av året. Samtidig fløy 0,7 pst. av befolkningen elleve ganger eller mer tur-retur i løpet av 2017. 9 pst. av befolkningen fløy tre eller flere ganger tur-retur og sto dermed for 47 pst. av flyvningene. Det vil si at anslagsvis 91 pst. av befolkningen fløy to eller færre ganger tur-retur innenriks i 2017, og at 2,2 millioner mennesker ikke foretok noen innenriksflyvninger 2017.

Dette medlem viser til at The Committee on Climate Change i Storbritannia har foreslått en ny innretning på flypassasjerbeskatningen, en «frequent flyer levy», som innebærer at passasjerer vil betale en eksponentielt høyere avgift jo mer de flyr i løpet av et år (eller en periode på flere år). Avgiften kan innrettes enten etter antall turer eller etter distansen man har flydd («air miles levy»). Dette medlem mener en slik type avgift vil være å foretrekke fremfor dagens flypassasjeravgift fordi den gir en progressiv beskatning av flyreiser og vil redusere utslipp fra unødvendige flyreiser. Avgiften kan være bratt stigende. For å unngå uheldige sosiale og geografiske konsekvenser er det viktig å gjøre unntak for kortbanenettet eller fly under 20 tonn.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å innføre en 'frequent flyer levy' eller 'air miles duty' i norsk luftfart. Utredningen skal inneholde en vurdering av hvordan en slik avgift kan differensieres mellom hhv. utenriksflyvninger, innenriksflyvninger og flyvninger på kortbanenettet.»

Dette medlem støtter forslagsstillerne i at vi bør få fortgang i utviklingen av elfly, og mener at vi må fremskynde miljøvennlig teknologi innen luftfarten generelt.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at flyene som i dag benyttes på kortbanenettet, må skiftes ut i løpet av de neste 10–15 årene. Dagens operatør på kortbanenettet, Widerøe, har kommunisert tydelig at neste generasjon fly bør være null- eller lavutslippsløsninger.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser videre til at «Luftfartsutvalget» bak NOU 2019:22 Fra statussymbol til allemannseie – norsk luftfart i endring, skrev følgende:

«Ordningen med kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyruter – FOT – overføres fra staten til fylkeskommunene fra januar 2020. Staten bør likevel sørge for at offentlig kjøp av flyruter benyttes som verktøy for innfasing av fly med betydelig lavere utslipp enn dagens fly. En grunnleggende utfordring for de som skal ta ny teknologi i bruk er spørsmålet om teknologien fort blir utdatert. Derfor blir det viktig å redusere noe av risikoen for investeringer i lav- og nullutslippsfly. Et mulig instru-

ment er FOT-rutene. Staten, og fylkene når de overtar ansvaret, kan både stille krav om bruk av en spesiell type fly, innlemme klimagassutslipp i anbudskriteriene og legge inn bonusordninger som premierer lavere utslipp.»

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stille krav om bruk av el- og hybridfly (med avansert biojetdrivstoff) i FOT-rutene så snart teknologien er tilgjengelig.»

«Stortinget ber regjeringen fastsette et mål om full-elektrifisering av kortbanenettet innen 2030.»

Uttalelse fra finanskomiteen

Transport- og kommunikasjonskomiteen avga foreløpig innstilling i saken den 5. mai 2020, og sendte innstillingen til finanskomiteen til uttalelse. I finanskomiteens brev av 20. mai 2020 framgår det at finanskomiteen ikke har noen merknader til innstillingen.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen tilpasse avgiftsstrukturen for å stimulere til etterspørsel etter nullutslippsfly og starte arbeidet med å tilpasse infrastrukturen på Avinors flyplasser til nullutslippsfly.

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig, og senest i løpet av mai 2020, fremme forslag om en midlertidig kompensasjonsordning for luftfarten som kompensere bransjen for deler av omsetningsbortfallet.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å innføre en «frequent flyer levy» eller «air miles duty» i norsk luftfart. Utredningen skal inneholde en vurdering av hvordan en slik avgift kan differensieres mellom hhv. utenriksflyvninger, innenriksflyvninger og flyvninger på kortbanenettet.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen stille krav om bruk av el- og hybridfly (med avansert biojetdrivstoff) i FOT-rutene så snart teknologien er tilgjengelig.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen fastsette et mål om full-
elektrifisering av kortbanenettet innen 2030.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Høyre, Frem-
skrittspartiet og Venstre.

Komiteen viser til representantforslaget og sine
merknader og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:74 S (2019–2020) – Representantfor-
slag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Geir
Adelsten Iversen, Liv Signe Navarsete, Sandra Borch og
Bengt Fasteraune om bedre flytilbud på kortbanenettet
– vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 26. mai 2020

Helge Orten

leder

Jonny Finstad

ordfører



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
20/581-

Dato
10. mars 2020

Vurdering av representantforslag 74 S (2019-2020) fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Geir Adelsten Iversen, Liv Signe Navarsete, Sandra Borch og Bengt Fasteraune om bedre flytilbud på kortbanenettet

Jeg viser til brev av 2. mars 2020 der transport- og kommunikasjonskomiteen ber om mine vurderinger av representantforslag 74 S (2019-2020) fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Geir Adelsten Iversen, Liv Signe Navarsete, Sandra Borch og Bengt Fasteraune, om bedre flytilbud på kortbanenettet.

Forslagene kommer i lys av at Widerøe har besluttet å kutte en rekke avganger i rutetilbudet på kortbanenettet, samt å legge ned flyrutene Evenes-Bodø og Evenes-Andenes. Widerøe begrunner rutekuttene med redusert lønnsomhet på kortbanenettet som følge av utviklingen i kronekursen, avgiftsnivået og markedet.

Regjeringen har som mål å sikre at Norge har et godt og fremtidsrettet flyrutetilbud. Tilbudet på kortbanenettet er spesielt viktig for folk i distriktene og en viktig forutsetning for verdiskaping i hele landet. Jeg er derfor bekymret for kuttene Widerøe har varslet, og hvilke konsekvenser dette får for de reisende som er avhengige av disse rutene. De varslede kuttene vil ramme mange innbyggere rundt om i landet som jeg er opptatt av at skal ha et godt tilbud også i fremtiden. Jeg følger dette tett og vil vurdere hvordan eventuelle negative konsekvenser kan håndteres.

Til forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne flypassasjeravgift for fly under 20 tonn.

Flypassasjeravgiften er begrunnet med å gi staten inntekter. Det gjøres enklest og mest effektivt når avgiften er utformet med færrest mulig satser og fritak. Avgiftsfritak øker de administrative kostnadene både for de næringsdrivende og for myndighetene. Det er generelt mer effektivt å gi støtte over budsjettets utgiftsside enn gjennom avgiftsfritak. Støtte gjennom avgiftsfritak for fly under 20 tonn treffer alle flygninger med fly under 20 tonn, også flygninger som er kommersielt lønnsomme. Et slikt fritak er dermed et dyrt og lite treffsikkert virkemiddel for å hindre nedleggelse av ruter i distriktene.

Et fritak for fly under 20 tonn vil i praksis være en fordel for ett enkelt flyselskap. Fritaket vil dermed innebære statsstøtte som ikke er tillatt etter EØS-avtalen. Forbudet er imidlertid ikke absolutt og støtte kan likevel være forenlig med EØS-avtalen. Fritaket må i så fall notiseres til og godkjennes av ESA. For at ESA skal godkjenne fritaket må tiltaket være rettet mot et veldefinert mål av felles europeisk interesse, det må være et hensiktsmessig virkemiddel og det må være proporsjonalt og ha incentiveeffekt. Det vil være krevende å få ESAs aksept for at disse vilkårene er oppfylt.

Til forslag 2

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere merverdiavgift på persontransport fra 12 prosent til 10 prosent.

Regjeringen er opptatt av å ha et enkelt merverdiavgiftssystem, og Granavoldenplattformen slår fast at vi ønsker å forenkle merverdiavgiftssystemet. Merverdiavgiften er en fiskal avgift som bør utformes på en så nøytral måte som mulig. Fritak, unntak og reduserte satser skaper vridninger, reduserer statens inntekter og øker de administrative kostnadene både for de næringsdrivende og for Skatteetaten. Generelt er det lite målrettet å gi støtte gjennom merverdiavgiftssystemet. Støtten bør i større grad målrettes gjennom direkte bevilgninger på budsjettets utgiftsside. For eksempel kan støtte til viktige transportruter i distriktene gis mer målrettet gjennom etablerte ordninger for offentlige kjøp av persontransporttjenester, slik vi gjør med dagens FOT-ruter. Da kan støtten i større grad rettes inn mot de transportrutene man ønsker å støtte, i stedet for å støtte alle transportruter gjennom redusert merverdiavgiftssats.

Til forslag 3

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2020 vurdere hvilke flere flyruter som skal være en del av FOT-rutene, for at flytilbudet opprettholdes.

I forbindelse med anskaffelsen av dagens FOT-ruter gjorde Samferdselsdepartementet, med bistand fra eksterne utredere, en vurdering av hvilke flyruter som skulle være omfattet av ordningen med offentlig kjøp. Vurderingen omfattet bl.a. forhold som kriteriene for kjøp i det felleseuropeiske regelverket, trafikknivå, tilgang til viktige samfunnsfunksjoner, alternative transportmuligheter og et ev. eksisterende kommersielt rutetilbud, sett opp mot tilgjengelige budsjettmidler.

Flyruteanskaffelsene har i hovedsak blitt foretatt i fellesutlysninger som inneholder rutepakker. Dette gjør at tilbyderne i mange tilfeller kan legge stordriftsfordeler og risikofordeling til grunn i sitt pristilbud. Samferdselsdepartementet har imidlertid foretatt utlysninger utenom de normale kontraktstrulleringene tidligere, bl.a. grunnet konkurser, kontraktsbrudd og avlyst anbudskonkurranse. Avtaleperiodene har da som regel blitt satt til å løpe ut samtidig med de øvrige flyrutekontraktene i samme region.

Regjeringen vurderer nå hvorvidt det er behov for å ta ytterligere grep som følge av Widerøes varslede rutekutt, for å sikre et godt flytilbud for privatpersoner og næringsliv i distriktene. Regjeringen vil komme tilbake til dette på egnet måte.

Til forslag 4

Stortinget ber regjeringen tilpasse avgiftsstrukturen for å stimulere til etterspørsel etter nullutslippsfly, og starte arbeidet med å tilpasse infrastrukturen på Avinors flyplasser til nullutslippsfly.

Tilpasning av avgiftsstrukturen

De avgiftene flyselskapene betaler til Avinor er betaling for bruk av flyplasser og flysikringstjenester. De skal dekke det det koster å yte tjenestene og stille infrastrukturen til disposisjon. Utgangspunktet er altså at det må være en sammenheng mellom tjenesteyterens bedriftsøkonomiske kostnader og utformingen av avgiftene. Dette er et prinsipp med forankring i den globale Chicago-konvensjonen om sivil luftfart.

Samtidig står det følgende i EUs direktiv om lufthavnavgifter (artikkel 3): *«Medlemsstatene skal, i samsvar med fellesskapsretten, syte for at lufthavnavgiftene ikke medfører skilnadshandsaming av lufthamnbrukarane. Dette skal ikkje vere til hinder for at lufthavnavgiftene kan differensierast når det gjeld spørsmål av offentleg og allmenn interesse, medrekna miljøspørsmål. Kriteria som vert nytta for ei slik differensiering skal vere relevante, objektive og oversiktlege.»*

Direktivet blir nå evaluert, og ett av spørsmålene er nettopp rekkevidden av miljøbestemmelsen i den andre setningen ovenfor. Åpner den for å modulere avgiftene for å gjenspeile bl.a. klimakostnader? Er det tillatt å gå enda lenger; å utforme avgiftene slik at de skaper tilstrekkelig sterke insentiver til klimavennlige handlinger? I hvilken grad er det i så fall ønskelig at norske myndigheter bruker dette handlingsrommet?

Samferdselsdepartementet tar sikte på å være en aktiv part når forståelsen av bestemmelsen, og eventuelle endringer, blir diskutert.

Tilpasning av infrastrukturen på Avinors flyplasser

Avinor har sammen med Luftfartstilsynet og norske flyselskaper fulgt utviklingen av elektrifiserte fly tett de siste fem årene, og har sammen med Luftfartstilsynet fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utarbeide et forslag til program for elektrifisering av kommersiell luftfart i Norge. Denne rapporten ble overlevert til departementet 5. mars i år. I

rapporten slås det fast at elektriske fly sannsynligvis vil kunne være i drift i sivil, kommersiell luftfart i 2025-2030. Det er da snakk om fly for inntil 19 passasjerer med rekkevidde 350-400 km, noe som er tilstrekkelig for mange flygninger innenriks i Norge, inklusive de aller fleste ruter på kortbanenettet. Det foreslås flere tiltak i dette programmet som er interessante. Programmet skal nå på offentlig høring.

Det er for tidlig å gi detaljerte vurderinger av hva slags ladeinfrastruktur som må etableres på lufthavnene, men det er helt klart at både energibehovet og effektbehovet på lufthavnene vil øke med en overgang til elektrifiserte fly. Dette faller sammen med den bredere elektrifiseringen av transportsystemet, slik at det også vil være behov for økt ladekapasitet på lufthavnenes parkeringsplasser, og til busser og kjøretøyene som benyttes inne på lufthavnene. Det er svært viktig at man finner en bedrifts- og samfunnsøkonomisk fornuftig tilnærming som hensyntar disse og andre behov i området rundt lufthavnene. God koordinering og planlegging med lokal nettleverandør og andre interessenter er svært viktig. Samtidig blir internasjonalt samarbeid avgjørende, slik at man kan sikre mest mulig standardisering/interoperabilitet.

Avinor har allerede lovet at private elektrifiserte småfly skal fritas for avgifter og få gratis strøm på selskapets lufthavner frem til 2025. Videre har Avinor uttalt at selskapet tar ansvaret for at adekvat ladeinfrastruktur er på plass for elektrifiserte passasjerfly. Dette må gjøres i samarbeid med flyoperatører, flyprodusenter og lokale e-verk.

Avinor er godt i gang med forberedelser for å dekke fremtidige behov, og gjennomfører i første halvår 2020 en omfattende kartlegging av elektrisitetsforsyningen på alle selskapets lufthavner som underlag for videre planlegging.

Med hilsen



Knut Arild Hareide



Finanskomiteen
Her

Vår ref.:
TH/imv

Deres ref.:

Dato:
12.05.2020

**VEDR. REPRESENTANTFORSLAG 74 S (2019-2020) OM BEDRE FLYTILBUD
PÅ KORTBANENETTET**

Vedlagt oversendes transport- og kommunikasjonskomiteens utkast til innstilling av 12. mai 2020 vedrørende representantforslag 74 S (2019-2020), som ifølge Stortingets vedtak 27. februar 2020 skal forelegges finanskomiteen til uttalelse før endelig innstilling avgis.

Komiteen ber om finanskomiteens uttalelse innen onsdag 20. mai kl 10.00. Transport- og kommunikasjonskomiteen tar sikte på å avgi endelig innstilling tirsdag 26. mai.

Med vennlig hilsen

for *Inger M. Vatne*
Helge Orten
leder



