



STORTINGET

Innst. 50 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:244 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Himanshu Gulati om å bidra til gjenåpning av sivil flytrafikk fra Moss lufthavn, Rygge

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen ta et initiativ overfor Avinor til å bidra til gjenåpning av sivil flytrafikk fra Moss lufthavn, Rygge ved å leie kapasitet som en avlastning for trafikk på Oslo lufthavn.
2. Stortinget ber regjeringen gi forhåndstilsagn om at når en konsesjonssøknad for å gjenoppta sivil flytrafikk mottas, vil denne bli behandlet positivt og raskt.
3. Stortinget ber regjeringen reversere reduksjonen i taxfreeordningen, slik at inntektsgrunnlaget for private flyplasser bedres.
4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å reversere innføringen av flypassasjeravgiften.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Dokument 8:244 S (2022–2023), representantforslaget fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Himanshu Gulati om å bidra til gjenåpning av sivil flytrafikk fra Moss lufthavn, Rygge. De foreslår at Avinor skal bidra til gjenåpningen av Moss Lufthavn, Rygge for sivil flytrafikk, at en konsesjonssøknad som er nødvendig for å gjenoppta flytrafikken behandles raskt og positivt, at reduksjonen i taxfreeordningen reverseres, og at innføringen av flypassasjeravgiften reverseres.

Komiteen merker seg at Moss lufthavn, Rygge hadde 1,9 millioner passasjerer i 2013, men ble nedlagt i 2016. En av årsakene til nedleggelsen var at flyselskapet Ryanair valgte å flytte aktiviteten til Gardermoen.

Komiteen merker seg at det har kommet inn 83 skriftlige høringsinnspill. Svært mange av høringsinnspillene kommer fra privatpersoner. De aller fleste argumenterer for og ønsker å gjenåpne Moss lufthavn, Rygge for sivil flytrafikk. Stedets plassering, avstand til Oslo lufthavn, nærhet til jernbane og E6 samt det store antallet innbyggere i flyplassens naturlige nedslagsfelt er blant argumentene som går igjen. Et annet gjennomgå-

ende argument er at Moss lufthavn, Rygge vil dempe utvidelsesbehovet til Oslo lufthavn.

Komiteen merker seg at NHO Luftfart påpeker at Moss lufthavn, Rygge ble drevet effektivt, og at den var viktig for å «benchmarke» effektiviteten til Avinors lufthavner. NHO påpeker at de ikke ønsker

«at Avinor pålegges å engasjere seg i utviklingen av Rygge. Avinor har betydelige økonomiske utfordringer, og har per i dag ikke en tilstrekkelig finansiering for å sikre langsiktig drift og investeringer ved dagens 43 statlig eide lufthavner».

NHO Luftfart støtter samtidig forslagene om at

«de økonomiske rammebetingelsene forbedres gjennom fjerning av flypassasjeravgiften og tilbakeføring av vilkårene for taxfree-ordningen. Dette vil styrke grunnlaget for å kunne gjenåpne Moss lufthavn, Rygge, men også bidra til å styrke økonomien i Avinor og derigjennom opprettholde et helhetlig lufthavnsnettverk i hele landet».

Komiteen merker seg statsrådens vurdering av forslagene i representantforslaget, jf. brev av 2. august 2023 som er vedlagt denne innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til statsrådets brev, hvor det blant annet fremkommer at statsråden ikke finner det naturlig at Avinor skal bidra til å etablere en konkurrent, og anser dette som et forslag om offentlig støtte. Om forslaget til forhåndstilsagn om positiv behandling av en konsesjonssøknad svarer statsråden at dette ikke er tillatt etter luftfartsloven. Statsråden vil likevel være positiv innenfor det handlingsrommet han har. Statsråden minner også om det regjeringsnedsatte utvalget som ser på hvilken rolle de ikke-statlige lufthavnene (Rygge og Torp) bør spille i Østlandsregionen. Utvalget skal også vurdere om fornyet drift av Moss lufthavn, Rygge er en aktuell løsning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at Avinor-modellen sikrer en finansiering av hele den offentlige lufthavnstrukturen, der Oslo lufthavn Gardermoen utgjør den viktigste inntektskilden. Siden Gardermoen ble tatt i bruk som hovedflyplass i Norge, har offentlig infrastruktur blitt tilpasset adkomst til og fra flyplassen. Videre har ikke Avinor meldt noe behov for avlastning eller frigjøring av kapasitet på Gardermoen. Disse medlemmer mener derfor en gjenåpning av den sivile luftfarten fra Rygge ikke løser umiddelbare samfunnsbehov i dag, og at det er riktig å avvente rapporten fra utvalget som ser på fremtidig kapasitet og behov ved Oslo lufthavn Gardermoen, før man vurderer Rygge som en eventuell avlastning for hovedflyplassen.

Disse medlemmer merker seg at komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at flypassasjeravgiften, som ble innført med Fremskrittspartiet i regjering, er en av årsakene til at aktørene ved Moss lufthavn, Rygge i sin tid trakk seg ut. Disse medlemmer er enig i at Rygge lufthavn er en viktig lufthavn, men primært i militær sammenheng, og mener derfor det uansett er nødvendig med en avklaring med Forsvaret om bruken av det sivile anlegget på området. Avinor har også varslet behov for innstramminger i budsjettene fremover, og det er disse medlemmers klare oppfatning at det ikke er det offentliges ansvar å legge til rette for private flyplasser dersom dette går ut over Avinor-modellen og kan føre til nedleggelse av andre offentlige flyplasser i Norge. Disse medlemmer merker seg også at forslagsstillerne tar til orde for offentlig subsidiering av et tilbud det i dag ikke er markedsmessig grunnlag for.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at Rygge var en av landets største lufthavner og et viktig reisealternativ for mange på Østlandet. For Østfold var flyplassen også en betydelig aktør for næringsutvikling. Flere private aktører har siden nedleggelsen jobbet for gjenåpning av den sivile trafikken på flyplassen. Disse medlemmer mener regjeringens avgiftspolitikken har gjort det vanskelig å få trafikken i gang igjen. Private flyplasser er avhengig av et lavt særavgiftsnivå og stabile rammebetingelser.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre støtter forslaget om å gjenåpne Moss lufthavn, Rygge. Lufthavnen vil ha en viktig betydning for utviklingen av Østfold og det naturlige nedslagsfeltet til flyplassen.

Disse medlemmer merker seg at Moss lufthavn, Rygge har et stort nedslagsfelt som strekker seg fra Gøteborg til langt inn på Østlandsområdet. Lufthavnen hadde i 2013 1,9 millioner passasjerer.

Disse medlemmer merker seg forslagsstillerens forslag om at Avinor skal bidra til å gjenåpne lufthavnen for deretter å overdra driften til et privat firma. Disse medlemmer finner det ikke naturlig at Avinor skal bidra til å etablere en virksomhet som på sikt skal bli en konkurrent med Avinor. Disse medlemmer viser til at Avinor har betydelige økonomiske utfordringer som fører til økte gebyrer for flyselskapene. I en tid hvor flyselskapenes økonomi er sterkt svekket som følge av blant annet pandemi, krigen i Ukraina, økte renter, drivstoffpriser og så videre, bør man ikke belaste flyselskapene med høyere kostnader. Stortinget bør ikke pålegge Avinor flere kostnadskrevenne oppgaver.

Disse medlemmer er av den oppfatning at Moss lufthavn, Rygge må ha et privat eierskap. Disse

medlemmer merker seg at kommune, fylke og private eier Torp Sandefjord lufthavn. Det lokale eierskapet gir sterkt lokalt engasjement og tilknytning til lufthavnen. En tilsvarende eierform kan bidra til å reetablere et rutetilbud fra Moss lufthavn, Rygge.

Disse medlemmer merker seg statsrådets vurdering av at et forhåndstilsagn om positiv behandling av en konsesjonssøknad er i strid med luftfartsloven. Disse medlemmer vil oppfordre regjeringen til å gjennomføre en så rask saksbehandling som mulig.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at i transport- og kommunikasjonskomiteens innstilling til Meld. St. 10 (2022–2023), Innst. 301 S (2022–2023), skrev disse medlemmer i sine merknader at Høyre ønsker å gjenetablere et sivil flytilbud fra Moss lufthavn, Rygge dersom markedet åpner for det.

Disse medlemmer merker seg videre hvordan inntektsgrunnlaget til lufthavnene i Norge har blitt svekket under den sittende regjering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at innføring av flypassasjeravgift og innskrenket taxfreeordning svekker driftsgrunnlaget for norske flyplasser. Disse medlemmer mener det er behov for handlekraft for å få driften av flyplassen i gang igjen. Disse medlemmer mener at flytrafikk fra Rygge skal være et privat drevet alternativ. I en oppstartsfase er det viktig med en rask avklaring fra offentlige myndigheter samt at Avinor også bør kunne være en bidragsyter i en slik prosess.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta et initiativ overfor Avinor til å bidra til gjenåpning av sivil flytrafikk fra Moss lufthavn, Rygge ved å leie kapasitet som en avlastning for trafikk på Oslo lufthavn.»

«Stortinget ber regjeringen gi forhåndstilsagn om at når en konsesjonssøknad for å gjenoppta sivil flytrafikk mottas, vil denne bli behandlet positivt og raskt.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen ta et initiativ overfor Avinor til å bidra til gjenåpning av sivil flytrafikk fra Moss lufthavn, Rygge ved å leie kapasitet som en avlastning for trafikk på Oslo lufthavn.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen gi forhåndstilsagn om at når en konsesjonssøknad for å gjenoppta sivil flytrafikk mottas, vil denne bli behandlet positivt og raskt.

Komiteens tilråding

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

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

vedtak:

Dokument 8:244 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Himanshu Gulati om å bidra til gjenåpning av sivil flytrafikk fra Moss lufthavn, Rygge – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. november 2023

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Liv Kari Eskeland

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/1266-

2. august 2023

Dokument 8:244 S (2022-2023) – fra stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Himanshu Gulati om å bidra til gjenåpning av sivil flytrafikk fra Moss lufthavn Rygge

Jeg viser til brev av 2. juni 2023 hvor lederen for Stortingets transport- og kommunikasjonskomité ber om samferdselsministerens vurdering av forslag 1 og 2 i det vedlagte representantforslaget, Dokument 8:244 S (2022-2023). Forslaget er fremmet av stortingsrepresentantene Erlend Wiborg, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Himanshu Gulati.

Jeg gir her min vurdering av hvert av forslagene.

1. Stortinget ber regjeringen ta et initiativ overfor Avinor til å bidra til gjenåpning av sivil flytrafikk fra Moss lufthavn, Rygge ved å leie kapasitet som en avlastning for trafikk på Oslo lufthavn.

I bakgrunnen for spørsmålet sier spørsmålsstillerne at «Målsettingen er at Rygge over tid reetableres som en selvstendig privatdrevet konkurrent til Avinor-systemet til nytte for både reisende på Østlandet og for næringsutvikling». Samlet sett er det ikke lett å lese dette på en annen måte enn som en henstilling om at Avinor bør oppfordres til å fungere som fødselshjelp for sin egen konkurrent. Jeg kan ikke se at forslaget blir underbygget av dokumentasjon for at Avinor har et aktuelt behov for en slik avlastning. Jeg er heller ikke kjent med et slikt behov. Hvis Avinor pålegges å gjøre noe selskapet selv ikke ser seg tjent med, fordi et driftsselskap på Rygge kan ha en økonomisk fordel av det, nærmer vi oss en offentlig støtteproblematikk som jeg har problemer med å forene med Fremskrittspartiets ideologiske grunnlag.

2. Stortinget ber regjeringen gi forhåndstilsagn om at når en konsesjonssøknad for å gjenoppta sivil flytrafikk mottas, vil denne bli behandlet positivt og raskt.

Representant Erlend Wiborg har tidligere stilt skriftlig spørsmål nr. 798 fra 2022 om Moss lufthavn, Rygge, hvor jeg blant annet svarte:

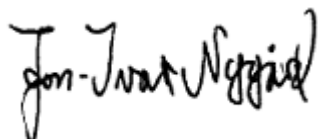
«Mitt klare utgangspunkt er at det vil bli gitt konsesjon etter luftfartsloven til drift på Rygge til den som mener at det er markedsmessig grunnlag for det. Staten vil ikke regulere lufthavnavgiftene, slik at den som måtte drive lufthavnen vil ha full frihet til å fastsette avgiftene selv. I tillegg vil de vanlige reglene for taxfree-handel gjelde.»

Et rettslig bindende forhåndstilsagn er det ikke anledning til å gi etter luftfartsloven. Men jeg kan forsikre om at jeg står fast ved mitt tidligere svar, og at dette betyr at en slik søknad vil bli behandlet raskt og blir vurdert «positivt» i politisk forstand.

Som kjent har regjeringen nedsatt et utvalg som er i gang med å vurdere fremtidig kapasitet og behov ved Oslo lufthavn på Gardermoen. Utredningen skal leveres innen sommeren 2024. Det følger av mandatet at utvalget skal vurdere *«hvilken rolle de ikke-statlige lufthavnene i det sentrale Østlandsområdet (Rygge og Torp) bør spille. Herunder skal det vurderes om fornyet drift på Moss lufthavn, Rygge, er en aktuell løsning av samfunnsøkonomiske eller andre grunner.»*

Regjeringen sørger med andre ord for å frembringe det kunnskapsgrunnlaget som er nødvendig å ha før det er forsvarlig å ta endelig stilling til de to forslagene ovenfor.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

