



**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   
Helge Orten  
leder

