

## VEDLEGG



### DET KONGELIGE FINANSDEPARTEMENT

*Finansministeren*

Stortinget  
Ekspedisjonskontoret  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref  
22/2379 -

Dato  
4 .05.2022

#### **Dokument 8:195 S (2021–2022) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken om at de som flyr mest, skal betale mest**

Jeg viser til forslaget fra representantene Mona Fagerås og Lars Haltbrekken, der det bes om at regjeringen utreder en progressiv flypassasjeravgift som øker jo flere flygninger passasjerene foretar seg. Det bes om at nødvendige flyreiser i Norge, der det ikke finnes gode alternativer til å fly, skjermes fra avgiften.

Jeg vil først vise til at flypassasjeravgiften har som formål å skaffe staten inntekter, men at den også kan ha en miljøeffekt ved at den reduserer etterspørselen etter flyreiser.

Flypassasjeravgiften omfatter all ervervsmessig flygning av passasjerer fra norske lufthavner. Flygning fra kontinentalsokkelen og Svalbard mv. er ikke avgiftspliktig. Transitt- og transferpassasjerer og barn under to år, er fritatt for avgift. I 2019 ble flypassasjeravgiften lagt om i mer miljøvennlig retning, ved at det ble fastsatt ulike satser for flygninger innad i Europa og ut av Europa. Hvilke land og områder som ilegges lav sats, er fastsatt i forskrift. Det er videre vedtatt et fritak for flygninger med lav- og nullutslippsfly, som vil omfatte fly med null eller vesentlig lavere CO<sub>2</sub>-utslipp enn tilsvarende fly som benytter fossilt drivstoff, men dette fritaket har ikke trådt i kraft ennå. For 2022 er satsene for flypassasjeravgiften 80 kroner per passasjer for flygninger med sluttdestinasjon i Europa, og 214 kroner per passasjer for andre flygninger. Flypassasjeravgiften er midlertidig opphevet for flygninger i perioden fra 1. januar 2020 til 30. juni 2022, og er vedtatt gjeninnført fra 1. juli 2022.

Det er virksomheter som utfører flygningene (flyselskapene) eller deres representanter

som skal beregne, rapportere og innbetale flypassasjeravgiften til staten. Et avgiftssystem hvor flyselskapene er avgiftspliktige, der avgiften avhenger av personers eller virksomheters flyreisefrekvenser og -destinasjoner, vil forutsette utveksling av sensitive, individuelle og oppdaterte person- og konkurranseopplysninger mellom konkurrerende selskaper som grunnlagsdata for fastsettelse av avgift for hver enkelt reisende. Et slikt system vil være personverns- og konkurranserettslig problematisk, og kan også forventes å være administrativt svært krevende. Jeg mener derfor det vil være lite hensiktsmessig å igangsette en utredning i samsvar med representantforslaget.

Jeg vil også minne om at hovedvirkemidlene i norsk klimapolitikk er sektorovergripende klimaavgifter og kvoter. Alle avganger fra norske lufthavner til destinasjoner innad i EØS er omfattet av enten klimaavgifter, klimakvoter eller begge deler. Slike avganger utgjør om lag 90-95 pst. av alle flygninger fra norske flyplasser.

Avslutningsvis vil jeg vise til Samferdselsdepartementets pågående arbeid med ny luftfartsstrategi, som er planlagt fremlagt høsten 2022. Denne strategien vil blant annet ta for seg klima- og miljømessig, geografisk og økonomisk bærekraft av luftfarten. Jeg vil også vise til at det i Hurdalsplattformen varsles at regjeringspartiene vil ta initiativ til å erstatte dagens flypassasjeravgift med en avgift som har reell klimaeffekt og bedre geografisk profil. Regjeringen vil komme tilbake med eventuelle forslag til endringer i flypassasjeravgiften i de ordinære budsjettene.

Med hilsen



Trygve Slagsvold Vedum