

# MASTEROPPGAVE

Emnekode:  
BE326E

Navn på kandidater:  
Haanshuus, Sindre H. og Jodalen, Torkel M.

---

## Flypassasjeravgiften – troverdige motargumenter?

MBA i luftfartsledelse

---

Dato: 17.05.2016

Totalt antall sider: 234



## Sammendrag

Vi ønsker i denne besvarelsen å undersøke hvorvidt argumentene som fremføres *mot* flypassasjeravgiften er troverdige. Dette ønsker vi å gjøre ved å først se nærmere på norsk luftfarts avgiftsregime samt foreta et historisk tilbakeblikk på den tidligere charterreise- og flypassasjeravgiften, fulgt av en gjennomgang av tilsvarende avgifter i andre europeiske land. Videre vil vi identifisere de interessegrupper som har benyttet seg av muligheten til å inngi høringssvar. Deretter kategoriseres de enkelte argumentene i høringssvarene (påstandene). På denne måten er det mulig å se nærmere på hvordan egenskaper ved respondentene henger sammen med de ulike påstandene. Et utvalg av påstandene vil også vurderes i forhold til relevant økonomisk teori.

Konklusjonen i besvarelsen er at det fremføres et antall argumenter som mangler troverdighet, enten fordi de ikke understøttes av relevant teori eller fordi det ligger forutsetninger til grunn som ikke nødvendigvis er reelle.

Besvarelsens oversikt over argumenter mot avgiften kan senere benyttes som grunnlag for analyser av hvilke påstander som faktisk medførte riktighet — og hvilke som viste seg å være uten reell betydning.



## Forord

Denne besvarelsen utgjør vår avsluttende masteroppgave i MBA-studiet i luftfartsledelse ved NORD Universitet (tidl. Universitetet i Nordland). Besvarelsen er utarbeidet vinteren 2015 / våren 2016.

Flypassasjeravgiften ble vedtatt av Stortinget den 14. desember 2015. Vedtaket har blitt viet stor oppmerksomhet i media, bl.a. har det blitt fremmet påstander om konsekvenser i form av tap av et større antall arbeidsplasser samt ringvirkninger langt inn i andre bransjer og for den nasjonale økonomien.

Videre har vedtaket medført stort engasjement i sosiale medier og lokal presse. Førstnevnte engasjement bærer preg av å være drevet frem av lite profesjonelle aktører, med innslag av til dels grove personkarakteristikk og -angrep på folkevalgte som har frontet vedtaket om flypassasjeravgift. Innlegg og artikler i lokal presse bærer i stor grad preg av å være farget av grupperinger som potensielt har mye å tape dersom avgiften innføres som planlagt.

## Takk

Vi ønsker med dette å rette en spesiell takk til vår veileder ved NORD Universitet, Terje A. Mathisen, for gode innspill i forbindelse med definisjonen av og arbeidet med oppgaven.

Det er også på sin plass å takke NORD Universitet for å ha tilrettelagt for et erfaringsbasert MBA-studium som har latt seg kombinere med å samtidig være i fullt arbeid. Denne avsluttende oppgaven har gitt oss en verdifull

anledning til å fordype oss i et aktuelt tema og bidratt til økt forståelse av temaet “luftfartens avgiftsregime” samt de kreftene som aktivt har utvist motstand mot vedtaket om å innføre flypassasjeravgiften.

Takk også til familie og hundepassere som har gjort det mulig å arbeide konsentrert med oppgaven.

Avslutningsvis ønsker vi å rette en takk til vår arbeidsgiver, Widerøes Flyveselskap AS. Selskapet har gitt fristilling ifbm. eksamensdager og også bidratt økonomisk med dekning av studieavgift og innkjøp av nødvendig pensumlitteratur og programvare for gjennomføring av studiet.

## Om lesbarhet

Det er vektlagt at dokumentet skal ha god lesbarhet og en logisk oppbygning for å bidra til enklest mulig navigasjon når det leses på skjerm. Dette medfører at hoveddokumentet inkluderer elementer som det ville ha vært naturlig å skille ut som vedlegg dersom besvarelsen hadde vært tilrettelagt for papirformat. Antall sider er følgelig noe høyere enn det ville ha vært dersom dokumentet var optimalt tilrettelagt for papirmediet.

Skriftstørrelse og linjeavstand er valgt ihht. formkrav gitt av NORD Universitet.

Dokumentet er typesatt med  $\text{\LaTeX}$ . Referanser er håndtert med  $\text{\BIBTeX}$ .

# Innhold

Forside	1
Sammendrag	3
Forord	5
Innholdsfortegnelse	7
Tabeller	13
Figurer	14
Forkortelser	16
1 Introduksjon	21
1.1 Innledning . . . . .	21
1.2 Formål og motivasjon . . . . .	22
1.3 Bakgrunn . . . . .	23
1.4 Begrensning . . . . .	24
1.5 Etske og personvernrelaterte betraktninger . . . . .	24
1.6 Besvarelsens struktur . . . . .	25
2 Luftfartens avgiftsregime	26
2.1 Innledning . . . . .	26
2.2 Norske passasjeravgifter . . . . .	27
2.2.1 Passasjeravgift og sikkerhetsavgift . . . . .	27
2.2.2 Svalbard — miljøavgift . . . . .	28
2.3 Øvrige luftfartsavgifter . . . . .	28

2.3.1	Flysikringsavgifter: terminal- og underveisavgift . . .	28
2.3.2	Startavgift . . . . .	29
2.3.3	Avgift for håndtering av avisingsvæske . . . . .	30
2.3.4	CO <sub>2</sub> -, NO <sub>x</sub> - og svovelavgift ved innenriksflygninger .	30
2.3.5	Kvotepriis for utslipp av klimagasser . . . . .	31
2.4	Tidligere flypassasjeravgift i Norge . . . . .	31
2.5	Flypassasjeravgift i andre europeiske land . . . . .	33
2.5.1	Generelle betraktninger . . . . .	33
2.5.2	Tyskland: Luftverkehrsteuer . . . . .	34
2.5.3	Storbritannia: Air Passenger Duty . . . . .	36
2.5.4	Østerrike: Flugabgabe . . . . .	38
2.5.5	Bosnia: Government Tax . . . . .	38
2.5.6	Frankrike: Taxe de l'aviation civile, Taxe de solidarité	39
2.5.7	Italia: Municipal Boarding Fee . . . . .	41
2.5.8	Serbia: CAD Passenger Charge . . . . .	41
2.5.9	Spania: Government Tax . . . . .	41
2.5.10	Irland: Air Travel Tax . . . . .	41
2.5.11	Nederland: Air Passenger Tax . . . . .	42
2.6	EUs system for kvotehandel med klimagasser . . . . .	43
2.7	På trappene: et globalt system for kvotehandel . . . . .	45
3	Teori . . . . .	46
3.1	Innledning . . . . .	46
3.2	Interessentanalyse . . . . .	46
3.3	Tilbud og etterspørsel . . . . .	48
3.4	Avgifter som virkemiddel for å avhjelpe miljøproblemer . .	51
3.4.1	Eksterne virkninger . . . . .	51
3.4.2	Metoder for korreksjon av eksterne virkninger . . . .	52



3.5	Elastisitetsbegrepet . . . . .	54
3.5.1	Direkte priselastisitet . . . . .	55
3.5.2	Krysspriselastisitet . . . . .	55
3.5.3	Inntektselastisitet . . . . .	56
3.5.4	Elastisitet vs. trappetrinn . . . . .	56
4	Metode . . . . .	57
4.1	Innledning . . . . .	57
4.2	Dokumentanalyse . . . . .	57
4.2.1	Autentisitet . . . . .	57
4.2.2	Troverdighet . . . . .	59
4.2.3	Representativitet . . . . .	59
4.2.4	Tolkning . . . . .	60
4.3	Innhenting av høringssvar . . . . .	61
4.4	Kvalitativt datagrunnlag . . . . .	62
4.5	Kvantitativ informasjon . . . . .	63
4.6	Normalisering av data . . . . .	64
4.6.1	Datamodell . . . . .	64
4.6.2	Respondenter . . . . .	64
4.6.3	Kategorier av respondenter . . . . .	64
4.6.4	Hovedgrupper av respondenter . . . . .	65
4.6.5	Kobling av respondenter mot respondentkategori . . . . .	65
4.6.6	Argumenter . . . . .	66
4.6.7	Argumentgrupper . . . . .	66
4.6.8	Krysspørring i database . . . . .	67
5	Datagrunnlag . . . . .	68
5.1	Innledning . . . . .	68

5.2	Hovedgrupper av respondenter . . . . .	69
5.2.1	Om navneangivelser . . . . .	70
5.2.2	Gruppe 1: offentlig forvaltn., adm. og faginstanser . .	70
5.2.3	Gruppe 2: kommersielle aktører . . . . .	74
5.2.4	Gruppe 3: org. for næringsliv og arbeidstakere . . . .	78
5.2.5	Gruppe 4: interesseorg. og lokallag av politiske partier	81
5.2.6	Gruppe 5: øvrige respondenter . . . . .	84
5.3	Argumenter mot innføring av avgiften . . . . .	85
5.3.1	Fare for tap av arbeidsplasser . . . . .	88
5.3.2	Dobbel beskatning . . . . .	88
5.3.3	Hensyn til næringslivet . . . . .	89
5.3.4	Infrastruktur . . . . .	89
5.3.5	Konkurrans hensyn 1 — diverse . . . . .	90
5.3.6	Konkurrans hensyn 2 — Norge/utlandet . . . . .	90
5.3.7	Konkurrans hensyn 3 — regionalt . . . . .	91
5.3.8	Lokale miljøhensyn . . . . .	92
5.3.9	Offentlige investeringer kan gå tapt . . . . .	92
5.3.10	Økte offentlige kostnader / inntektsbortfall . . . . .	92
5.3.11	Rutetilbud . . . . .	93
5.3.12	Ingen eller usikker miljøgevinst . . . . .	94
5.3.13	Utilstrekkelig utredet . . . . .	94
5.3.14	Andre argumenter . . . . .	95
6	Analyse . . . . .	96
6.1	Innledning . . . . .	96
6.2	Hvem har sendt inn høringssvar? . . . . .	96
6.2.1	Kommuner som respondenter . . . . .	97
6.3	Hvem støtter de ulike argumentene? . . . . .	100

6.3.1	Fare for tap av arbeidsplasser . . . . .	101
6.3.2	Dobbel beskatning . . . . .	102
6.3.3	Hensyn til næringslivet . . . . .	103
6.3.4	Infrastruktur . . . . .	104
6.3.5	Konkurrans hensyn 1 — diverse . . . . .	105
6.3.6	Konkurrans hensyn 2 — Norge/utlandet . . . . .	106
6.3.7	Konkurrans hensyn 3 — regionalt . . . . .	107
6.3.8	Konkurrans hensyn — samlet . . . . .	108
6.3.9	Lokale miljøhensyn . . . . .	109
6.3.10	Offentlige investeringer kan gå tapt . . . . .	110
6.3.11	Økte offentlige kostnader/inntektsbortfall . . . . .	111
6.3.12	Rutetilbud . . . . .	112
6.3.13	Ingen eller usikker miljøgevinst . . . . .	113
6.3.14	Utilstrekkelig utredet . . . . .	114
6.4	De enkelte argumenters troverdighet . . . . .	115
6.4.1	Etterspørsel etter flyreiser . . . . .	116
6.4.2	Fare for tap av arbeidsplasser . . . . .	118
6.4.3	Dobbel beskatning . . . . .	123
6.4.4	Hensyn til næringslivet . . . . .	125
6.4.5	Infrastruktur . . . . .	128
6.4.6	Konkurrans hensyn . . . . .	130
6.4.7	Lokale miljøhensyn . . . . .	135
6.4.8	Offentlige investeringer kan gå tapt . . . . .	137
6.4.9	Økte offentlige kostnader/inntektsbortfall . . . . .	138
6.4.10	Rutetilbud . . . . .	140
6.4.11	Ingen eller usikker miljøgevinst . . . . .	141
6.4.12	Utilstrekkelig utredet . . . . .	141

6.4.13 Andre argumenter . . . . .	144
6.5 Oppsummering . . . . .	146
7 Funn og konklusjoner	147
7.1 Innledning . . . . .	147
7.2 Konklusjon . . . . .	147
7.2.1 Funn etter databehandling . . . . .	148
7.2.2 Argumentenes troverdighet . . . . .	149
7.2.3 Øvrige betraktninger . . . . .	150
7.3 Feilkilder . . . . .	153
7.4 Forholdet til annen forskning . . . . .	154
7.5 Videre arbeid . . . . .	154
Litteraturliste	155
A Vedlegg	160
A.1 Programlisting, innhenting av høringssvar . . . . .	160
A.2 Endring av forskriftens § 3-22-5 . . . . .	161
A.3 Eksempler på netthets . . . . .	163
A.4 Argumenter, gruppert pr. respondent . . . . .	166
A.5 Argumenter pr. argumentgruppe . . . . .	202

## Tabeller

1	Avinor: Startavgift, avgiftnivå 2016. . . . .	29
2	Tilsvarende avgifter: Tyskland, Luftverkehrsteuer . . . . .	35
3	Tilsvarende avgifter: Storbritannia, Air Passenger Duty . . . . .	37
4	Tilsvarende avgifter: Østerrike, Flugabgabe . . . . .	38
5	Tilsvarende avgifter: Frankrike, Taxe de l'aviation civile . . . . .	40
6	Tilsvarende avgifter: Frankrike, Taxe de solidarité . . . . .	40
7	Tilsvarende avgifter: Nederland, Air Passenger Tax . . . . .	42
8	Respondenter: kommuner . . . . .	72
9	Respondenter: fylkeskommuner . . . . .	73
10	Respondenter: offentlige organer/-instanser . . . . .	73
11	Respondenter: flyselskaper . . . . .	76
12	Respondenter: lufthavner og eierinteressenter i disse . . . . .	76
13	Respondenter: reiselivsbedrifter ekskl. luftfartsforetak . . . . .	76
14	Respondenter: andre kommersielle foretak . . . . .	77
15	Respondenter: org. som repr. næringslivets interesser . . . . .	79
16	Respondenter: fagforeninger og arbeidstakerorganisasjoner . . . . .	80
17	Respondenter: klimapolitiske, miljø- og naturnvernorg. . . . .	82
18	Respondenter: diverse interesseorganisasjoner . . . . .	82
19	Respondenter: lokallag av politiske partier . . . . .	83
20	Respondenter: øvrige . . . . .	84
21	Argumenter pr. argumentgruppe . . . . .	87

## Figurer

1	Luftverkehrsteuer, avgiftssoner . . . . .	35
2	Air Passenger Duty, avgiftssoner . . . . .	37
3	Flugabgabe, avgiftssoner . . . . .	39
4	EU ETS — prinsipp, handel med klimakvoter . . . . .	44
5	Priser og handelsvolum for EUA, 2008–2014 . . . . .	45
6	Interessentanalyse . . . . .	47
7	Markedskrysset . . . . .	48
8	Markedskrysset — likevektspris . . . . .	49
9	Endring og skift i etterspørselen etter flyreiser . . . . .	50
10	Ny likevektspris . . . . .	53
11	Datamodell . . . . .	65
12	Gruppe 1: offentlig forvaltn., adm. og faginstanser . . . . .	71
13	Gruppe 1: antall respondenter pr. kategori. . . . .	71
14	Gruppe 2: kommersielle aktører . . . . .	75
15	Gruppe 2: antall respondenter pr. kategori. . . . .	75
16	Gruppe 3: org. for næringsliv og arbeidstakere . . . . .	78
17	Gruppe 3: antall respondenter pr. kategori. . . . .	80
18	Gruppe 4: interesseorg. og lokallag av politiske partier . . . . .	81
19	Gruppe 4: antall respondenter pr. kategori. . . . .	83
20	Antall respondenter pr. hovedgruppe . . . . .	97
21	Østfold-kommuner som har avgitt høringssvar . . . . .	99
22	Graf: fare for tap av arbeidsplasser . . . . .	101
23	Graf: dobbel beskatning . . . . .	102
24	Graf: hensyn til næringslivet . . . . .	103
25	Graf: infrastruktur . . . . .	104

26	Graf: konkurransehensyn, diverse (K1) . . . . .	105
27	Graf: konkurransehensyn, Norge/utlandet (K2) . . . . .	106
28	Graf: konkurransehensyn, regionalt (K3) . . . . .	107
29	Graf: konkurransehensyn, alle . . . . .	108
30	Graf: lokale miljøhensyn . . . . .	109
31	Graf: tap av offentlige investeringer . . . . .	110
32	Graf: økte off.kostnader/inntektsbortfall . . . . .	111
33	Graf: rutetilbud . . . . .	112
34	Graf: ingen/usikker miljøgevinst . . . . .	113
35	Graf: utilstrekkelig utredet . . . . .	114
36	Forskriftens § 3-22-5, opprinnelig utgave . . . . .	161
37	Forskriftens § 3-22-5, revidert utgave . . . . .	162
38	Sosiale medier — eksempel på netthets 1 . . . . .	163
39	Sosiale medier — eksempel på netthets 2 . . . . .	164
40	Sosiale medier — eksempel på netthets 3 . . . . .	165

## Forkortelser

**AB** Aktiebolag.

**ACI** Airport Council International.

**AG** Aktiengesellschaft.

**AOC** Air Operator Certificate.

**AOPA** Aircraft Owners and Pilots Association.

**APD** Air Passenger Duty.

**AS** Aksjeselskap.

**ASA** Allmennaksjeselskap.

**ATC** Air Traffic Control.

**ATT** Air Travel Tax.

**BARIN** Board Of Airline Representatives in Norway.

**BGO** Bergen lufthavn, Flesland.

**BNP** Brutto nasjonalprodukt.

**CAD** Civil Aviation Directorate (Serbia).

**CDM** Clean Development Mechanism.

**CO<sub>2</sub>** Karbondioksid.

**CRCO** Central Route Charges Office.

**CUPPS** Common Use Passenger Processing System.



**CUTE** Common Use Technical Equipment.

**DOC** Microsoft Word — dokumentformat.

**DOCX** Microsoft Word Open XML Format — dokumentformat.

**EC** European Commission.

**EEX AG** European Energy Exchange AG.

**EFTA** European Free Trade Association.

**ELFAA** European Low Fares Airline Association.

**ESA** EFTA Surveillance Authority.

**ETS** Emissions Trading Scheme / Emissions Trading System.

**EU** Den Europeiske Union.

**EUA** EU Allowance Unit (1 tonn CO<sub>2</sub>).

**EØS** Europeisk Økonomisk Samarbeidsområde.

**FN** De Forente Nasjoner.

**FOT** Forpliktelse til Offentlig Tjenesteyting.

**GBP** Britiske pund/Pound Sterling.

**GmbH** Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

**IATA** International Air Transport Association.

**ICAO** International Civil Aviation Organization.

**KiM** Netherlands Institute for Transport Policy Analysis.

**KLM** Koninklijke Luchtvaart Maatschappij — KLM Royal Dutch Airlines.

**km** kilometer.

**LCC** Low Cost Carrier.

**LO** Landsorganisasjonen i Norge.

**Ltd** Limited company.

**MBA** Master of Business Administration.

**MDG** Miljøpartiet De Grønne.

**MTOM** Maximum Take-Off Mass.

**MVA** Merverdiavgift.

**NATO** North Atlantic Treaty Organization.

**NF** Norsk Flygerforbund.

**NHO** Næringslivets Hovedorganisasjon.

**NLF** Norges Luftsportsforbund.

**NO<sub>x</sub>** Nitrogenoksid (NO og NO<sub>2</sub>).

**NOK** Norske kroner.

**NOU** Norges offentlige utredninger.

**NRK** Norsk Rikskringkasting AS.

**NTP** Nasjonal transportplan.

**NUF** Norskregistrert utenlandsk foretak.

**ONS** Office of National Statistics, UK.

**OSL** Oslo lufthavn, Gardermoen.

**PDF** Portable Document Format — dokumentformat.

**PLC** Public Limited Company.

**PRM** Person with Reduced Mobility.

**RSL** Rygge Sivile Lufthavn AS.

**RYG** IATA-kode for Moss lufthavn, Rygge.

**SAS** Scandinavian Airlines System AB.

**SIC** Standard Industry Classification.

**SM** Statute Mile (engelsk mil) — tilsvarer 1,608 km.

**SQL** SQL Query Language.

**SSB** Statistisk Sentralbyrå.

**SVG** Stavanger lufthavn, Sola.

**TNC** Terminal Navigation Charge.

**TRF** Sandefjord lufthavn, Torp.

**TØI** Transportøkonomisk institutt.

**UK** United Kingdom.

**UNFCCC** United Nations Framework Convention on Climate Change.

**USA** The United States of America.

**WF** IATA-kode for Widerøes Flyveselskap AS.

**WWF** World Wildlife Fund.

**XML** Extensible Markup Language.

# 1 Introduksjon

## 1.1 Innledning

Påstanden om at flypassasjeravgiften vil medføre reduksjon av antall reisende med fly er hyppig forekommende blant de avgitte hørings svarene. Dette utgjør trolig noe av opphavet til den utbredte oppfatningen om at avgiften er å betrakte som et miljø- eller klimatiltak. Det er imidlertid overraskende få — eller ingen — miljørelaterte argumenter å finne i høringsnotat, høringsbrev eller Finanskomiteens innstilling om skatter, avgifter og toll for 2016. Evt. miljømotiver diskutert i de forutgående budsjettforhandlingene i 2015 fremkommer altså ikke. Statsministeren omtaler i sitt brev til NHO Luftfart den 8. desember 2015 avgiften som en klimaavgift, men uttaler i samme avsnitt at avgiften er forhandlet frem som en del av et kompromiss om budsjettet for 2016. Avgiften fremstår formelt som en ren fiskal avgift, noe som også bekreftes av landets finansminister.

Påstanden om reduksjon av antall flypassasjerer er ikke på noen måte oppsiktsvekkende. Et kjent særtrekk ved transportsektoren er at kundene i sin tilpasning tar hensyn til tidsbruk i tillegg til pris. Begrepet *generaliserte kostnader* utgjør summen av *betalbare kostnader*<sup>1</sup> og *tidskostnader* (Grøvdal og Hjelle 1998). Et påslag i betalbare kostnader — eksempelvis grunnet økte skatter/avgifter — uten at prispåslaget ledsages av tilsvarende reduksjon av tidskostnader, medfører nødvendigvis en høyere generalisert kostnad.

Fra USA er det velkjent at myndighetspålagte skatter og avgifter — som en

---

<sup>1</sup>Her: billettpris inkl. skatter/avgifter

komponent av den generaliserte kostnaden — påvirker markedets etterspørsel etter flybilletter (Holloway 2008). Dette er også et ofte benyttet argument i de høringssvarene som er innkommet. Respondentenes videre argumenter er i stor grad bygget på påstanden om reduksjon i etterspørselen etter flybilletter, og det er den påfølgende argumentasjonen som er av større interesse: hvilke *konsekvenser* mener de ulike respondentene at en reduksjon av antall flypassasjerer vil gi? Hvilke grupper vil spesielt rammes av en økning av de betalbare kostnadene, og vil tiltaket ha en positiv klima-/miljøeffekt? Viktigheten av avgifter i luftfartsnæringen og i hvilken grad de overføres til kundenes billettpriser har vært prinsipielt diskutert i internasjonal litteratur, eksempelvis i (Jørgensen og Santos 2014).

Det er i følge motstanderne av avgiften å forvente at innføringen av avgiften i stor grad vil redusere etterspørselen etter flyreiser i de deler av markedet hvor prissensitiviteten er størst, dvs. blant ferie- og fritidsreisende. Kanskje vil også kostnaden for å fly — sammenlignet med bruk av andre transportmidler — øke uforholdsmessig mye.

Vi ønsker i denne besvarelsen å undersøke hvorvidt argumentene som fremføres *mot* flypassasjeravgiften er troverdige og å se nærmere på hvordan egenskaper ved respondentene henger sammen med de ulike påstandene.

## 1.2 Formål og motivasjon

Etter at flypassasjeravgiften ble vedtatt har det fremkommet massiv argumentasjon mot vedtaket. Enkelte av de fremsatte påstandene, spesielt i media, synes å være følelsesmessig motivert. Formålet med denne oppga-

ven er å vurdere hvorvidt de foreliggende argumentene mot innføring av avgiften — i form av de avgitte høringssvarene — er troverdige.

Temaet er relevant, da vedtaket om innføring av flypassasjeravgiften har blitt gjenstand for stor oppmerksomhet. Det foreligger et antall debattinnlegg i lokal- og riksdekkende presse, i tillegg et betydelig engasjement i sosiale medier. Ut over dette er det innkommet et antall høringssvar fra ulike instanser, også fra respondenter som ikke er oppført på den opprinnelige listen over høringsinstanser.

Som et ledd i vurderingen av argumentenes troverdighet ønsker vi å identifisere hvilke argumenter som fremføres av ulike grupper av respondenter. De ulike grupper av respondenter ses opp mot argumentene som fremføres. Finnes det mønstre i hvilke argumenter som fremføres av de ulike interessegruppene? Og hvordan harmonerer de ulike argumentene med relevant økonomisk teori?

Fremsettes argumenter som ikke nødvendigvis er reelle, men som respondentene like fullt finner det strategisk riktig å benytte seg av? Det er vårt mål å fremskaffe svar på nettopp disse spørsmålene.

### 1.3 Bakgrunn

Stortinget fattet 14. desember 2015 følgende vedtak:

*Fra den tid departementet bestemmer<sup>2</sup> skal det i henhold til lov av 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen på ervervsmessig flyging fra norske lufthavner med kr 80 per passasjer. (...)*

---

<sup>2</sup>Avgiften er vedtatt innført med virkning fra 1. april 2016. Innføringen har senere blitt utsatt til 1. juni 2016.

Stortingsvedtaket fra desember 2015, med de ulike respondenters påfølgende argumentasjon mot innføring av avgiften, utgjør grunnlaget for besvarelsen.

## 1.4 Begrensning

Vi har tatt utgangspunkt i de høringssvar som foreligger pr. 14. mars 2016. Kun *negative* høringssvar er behandlet — høringssvar som *støtter* innføring av flypassasjeravgiften er ikke tatt med i datagrunnlaget.

Pr. 14. mars 2016 har vi gjennomgått 139 dokumenter med høringssvar og vedlegg, alle hentet fra Skattedirektoratets nettsted (Skattedirektoratet 2016). Det er identifisert og kategorisert 673 argumenter fremsatt *mot* innføring av flypassasjeravgiften.

## 1.5 Etske og personvernrelaterte betraktninger

Som grunnlag for besvarelsen benyttes kvalitative data fra samtlige høringssvar som er innkommet til Skattedirektoratet innen høringsfristens utløp, med tillegg av en rimelig margin av hensyn til sen postgang eller andre forsinkelser.

Det legges til grunn at respondentene er innenforstått med at høringssvar vil bli offentlig publisert, og vi ser ingen etiske eller personvernrelaterte hindre for å benytte høringssvarene som datagrunnlag for besvarelsen.

Som nevnt i besvarelsens forord, har Widerøes Flyveselskap AS bidratt økonomisk og praktisk til gjennomføring av vårt MBA-studium ved NORD Universitet. Widerøes Flyveselskap AS har ikke gitt uttrykk for ønsker om



oppgavens tema eller innhold, og har heller ikke fått noen særbehandling relatert til at selskapet er omtalt i denne besvarelsen.

## 1.6 Besvarelsens struktur

Kapittel 1 beskriver formålet med oppgaven og hvorfor temaet er aktuelt.

I kapittel 2 beskrives luftfartens avgiftsregime samt hovedtrekk ved flypassasjeravgiften slik denne er eller har vært å finne i en rekke andre europeiske land. Det gis også et tilbakeblikk på den tidligere flypassasjeravgiften, som ble avskaffet i 2002. Videre gis en kortfattet introduksjon til EUs system for kvotehandling med klimagasser.

I kapittel 3 gis en kort oversikt over relevant økonomisk teori og kjent teori om bruk av avgifter samt temaet (strategisk) interessentanalyse.

I kapittel 4 redegjøres det for metodevalg, datainnsamling og hvordan data tolkes og behandles.

Kapittel 5 inneholder oversikt over respondenter samt de argumenter som er innkommet mot innføring av flypassasjeravgiften.

I kapittel 6 vurderes troverdigheten til et antall av de fremsatte argumentene mot flypassasjeravgiften. Grupper av argumenter vurderes i lys av de teorier som er beskrevet i kapittel 3.

I kapittel 7 gis konklusjoner om våre funn samt forslag til videre arbeid med datagrunnlaget og de funn vi har gjort.

Legg merke til at respondentene i sine høringssvar ikke nødvendigvis skiller mellom begrepene *lufthavn* og *flyplass* samt mellom *transitt* og *transfer*. Begrepene tillegges i det følgende ingen betydningsforskjell.

## 2 Luftfartens avgiftsregime

### 2.1 Innledning

Dette kapitlet har som formål å gi en introduksjon til luftfartens avgiftsregime, for på den måten å bidra til å se den vedtatte flypassasjeravgiften i en større sammenheng. Det gis også en introduksjon til EUs system for kvotehandel med CO<sub>2</sub>, da det forekommer et antall referanser til dette i de foreliggende høringssvarene.

I de følgende avsnitt behandles først luftfartens avgiftsregime slik det er utformet i Norge. Avgiftene er i hovedsak delt i tre:

- Avgifter som er direkte relatert til den enkelte passasjer.
- Avgifter som ilegges luftfartsoperatører for bruk av infrastruktur.
- Avgifter som ilegges luftfartsoperatører ifbm. miljøbelastning (utslipp).

Avsitt 2.4 gir et tilbakeblikk på den tidligere flypassasjeravgiften som ble avskaffet i 2002.

Avgifter relatert til den enkelte operatørs tekniske og administrative forhold<sup>3</sup> er ikke inkludert.

Avslutningsvis inneholder avsnitt 2.5 en beskrivelse av tilsvarende flypassasjeravgifter i andre europeiske land. Listen er ikke nødvendigvis uttømmende, men illustrerer godt hvilke tilnærmet identiske avgifter som finnes pr. 2016. Det er spesielt interessant å legge merke til at med unntak

---

<sup>3</sup>Luftdyktighet, AOC, flyparkering, strømforsyning, håndtering av PRM, bruk av CUTE/CUPPS, m.m.

av den tyske Luftverkehrsteuer er det ingen av de nevnte lands avgifter som har som uttalt formål å fungere som klima- eller miljøavgift.

## 2.2 Norske passasjeravgifter

I det følgende gis en oversikt over de avgifter som er relatert direkte til hver enkelt flypassasjer.

### 2.2.1 Passasjeravgift og sikkerhetsavgift

Luftfartstilsynet har fastsatt følgende avgifter for 2016, relatert direkte til befordring av den enkelte passasjer (forskrift av 10. desember 2015, nr. 1461: *Forskrift om avgiftssatser for bruk av lufthavner drevet av Avinor AS i 2016*):

**Passasjeravgift** NOK 54

**Passasjeravgift, transfer utland** NOK 35

**Sikkerhetsavgift** NOK 56

Det innrømmes rabatt på inntil 30% ved flere av Avinors regionale lufthavner. De påfølgende beskrivelser er hentet fra avgiftsforskriften (Avinor AS 2015).

*Sikkerhetsavgift* innkreves for å dekke Avinors kostnader til sikkerhetskontroll ved lufthavnene. Avgiften kreves ikke inn for transferpassasjerer og for ambulanseflyginger. Avinors inntekt fra sikkerhetsavgiften var i 2014 NOK 1.183.700.000 (Avinor AS 2014).

*Passasjeravgift* innkreves for å sikre nødvendige inntekter til Avinor AS. Avgiften fastsettes av Samferdselsdepartementet v/ Luftfartstilsynet. Inntekt fra passasjeravgiften var i 2014 NOK 1.295.000.000 (Avinor AS 2014).

For innenlandsflyginger beregnes merverdiavgift på 25% for samtlige av de ovennevnte avgifter.

### 2.2.2 Svalbard — miljøavgift

For flyginger til Svalbard innkreves miljøavgift pålydende NOK 150 pr. person. Formålet med avgiften er å sikre at miljøpåvirker bidrar til at det blir satt i verk skjøtselstiltak, forebyggende tiltak, informasjonstiltak, m.m. for å ivareta Svalbards særegne villmarksnatur og kulturminner. For tilreisende med fly kreves avgiften inn av Avinor ifbm. kjøp av flyreise *fra* Svalbard. Fastboende på Svalbard er fritatt for plikten til å betale avgift (Klima- og miljødepartementet 2006).

## 2.3 Øvrige luftfartsavgifter

I de følgende avsnittene gis en oversikt over øvrige luftfartsavgifter som innkreves fra luftfartsforetak som opererer i Norge.

### 2.3.1 Flysikringsavgifter: terminal- og underveisavgift

Det innkreves terminalavgift/tårnavgift (TNC) for bruk av inn- og utflygingskontroll samt tårnkontrolltjeneste. Avgiften beregnes med utgangspunkt i luftfartøyets MTOM.

Underveisavgift innkreves for bruk av ATC-tjenester. Avgiften utgjør et viktig inntektsgrunnlag for Avinor Flysikring AS, i det den også innkreves av de flyginger som går gjennom norsk (øvre) luftrom uten at landing/avgang foregår i Norge. Avgiften beregnes med utgangspunkt i luftfartøyets MTOM og utfløyet distanse.

Avgiften kreves inn av Eurocontrol CRCO på vegne av Avinor Flysikring AS (Eurocontrol 2016). Ihht. Eurocontrols CRCO informasjons sirkulære nr. 2016/03 innkreves 25% MVA for underveisavgiften.

Avinors inntekter fra flysikringsavgifter utgjorde i 2014 NOK 1.623.500.000 (Avinor AS 2014).

### 2.3.2 Startavgift

Startavgift innkreves for å sikre nødvendige inntekter til Avinor AS. Avgiften belastes operatør av luftfartøy basert på luftfartøyets maksimale tillatte avgangsmasse (MTOM): Avinors inntekter fra startavgifter utgjorde i 2014 NOK 1.197.300.000 (Avinor AS 2014).

Tabell 1: Avinor: Startavgift, avgiftsnivå 2016.

<b>Avinor: Startavgift, 2016</b>	
<b>MTOM</b>	<b>Avgift pr. tonn MTOM</b>
< 75 tonn	NOK 64
75–150 tonn	NOK 32
> 150 tonn	NOK 12,80

### 2.3.3 Avgift for håndtering av avisingsvæske

Det betales avgift for håndtering av brukt avisingsvæske. Avgiften er fastsatt som et bestemt antall kroner pr. medgått kilo glykol. Avgiften varierer fra lufthavn til lufthavn og belastes operatør av luftfartøy.

### 2.3.4 CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- og svovelavgift ved innenriksflyginger

I det følgende velger vi å sitere skattedirektoratets eksempel på avgiftsberegning, basert på reiseruten Oslo–Trondheim, utført med en mindre Boeing 737 med 132 passasjer seter (Skattedirektoratet 2015). Vi gjengir her de enkelte utslippsrelaterte avgifter som utløses for den aktuelle flygingen.

Avgift på utslipp av CO<sub>2</sub> er en særavgift til statskassen. Avgiften skriver seg fra 1991 og har som formål å bidra til reduksjoner i utslipp av CO<sub>2</sub>. Det betales NOK 1,08 pr. liter mineralolje som luftfartøyet benytter i innenriks fart, alternativt NOK 423 pr. tonn CO<sub>2</sub>. Avgiften er MVA-pliktig (10%). CO<sub>2</sub>-avgiften vil i det aktuelle eksempelet utgjøre NOK 1.996.

*NO<sub>x</sub>-avgiften* beregnes pr. kilo faktisk utslipp av nitrogenoksider. Avgiften har som formål å bidra til reduksjoner i utslippene av NO<sub>x</sub>. Satsen er i 2016 satt til NOK 21,17 pr. kilo. NO<sub>x</sub>-avgiften vil i det aktuelle eksempelet utgjøre NOK 268.

*Svovelavgift* ilegges med NOK 0,13 pr. liter mineralolje pr. påbegynt 0,25% vektandel svovel i drivstoffet. I det aktuelle eksempelet utgjør avgiften NOK 246.

Luftfartøy som går i fart mellom norsk og utenlandsk lufthavn er fritatt

for disse tre avgiftene (Skattedirektoratet 2016b).

### 2.3.5 Kvotepris for utslipp av klimagasser

Det er kvoteplikt for flyginger til og fra lufthavner innad i EØS-området. Kvoteprisen er angitt å være ca. NOK 80 pr. tonn CO<sub>2</sub>, varierende med markedets tilgang på utslippskvoter. Kvotekostnaden for eksempelflygingen nevnt i avsnitt 2.3.4 utgjør ca. NOK 363 (Skattedirektoratet 2015). Avsnitt 2.6 gir en grunnleggende introduksjon til EUs system for kvotehandel med CO<sub>2</sub>.

Kvotepriser for perioden 2008–2014 fremgår av figur 5. Kvoteprisen er ihht. EEX AG på € 5,74 pr. april 2016.

## 2.4 Tidligere flypassasjeravgift i Norge

Den første flypassasjeravgiften i Norge ble innført 5. januar 1978 under navnet *Avgift på charterreiser med fly*. Formålet med avgiften var å pålegge ferie- og fritidsreiser til utlandet en særskilt beskatning (Finansdepartementet 1998). Avgiften lød på NOK 100 for passasjerer som ved charterflyging reiste fra norske flyplasser til utlandet. Det ble gjort unntak for charterreiser påbegynt i Nord-Norge, mannskapsreiser i Nordsjøen og for handelsflåten, tjenestereiser i flyselskapenes tjeneste samt for barn under 2 år (Toll- og Avgiftsdirektoratet 2014).

I de påfølgende årene ble det foretatt flere endringer i avgiften, hvor både satser, hvem som var fritatt for avgift og avgiftens navn ble endret. Avgiften besto i sin opprinnelige form frem til den ble avviklet 1. januar 1994. På dette tidspunktet hadde avgiften steget til NOK 335.

Fra 1. januar 1994 ble avgiften erstattet av en ny avgift på alle flyreiser til utlandet, *Avgift på flyging med passasjerer*. Satsen for denne var på NOK 60 pr. passasjer. Avgiften ble fra 1. april 1995 utvidet til også å gjelde innenlands mellom Oslo og byene Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand.

Fra 1. april 1998 ble avgiften hetende *Flyseteavgift*, beregnet på grunnlag av antall passasjer seter i flyene. Dette innebar at avgiften endret karakter fra å være en ren omsetningsavgift relatert til antall reisende, til å bli en avgift direkte avhengig av antall seter som faktisk fantes om bord i flyene. Avgiften skulle motivere flyselskapene til å redusere antall avganger med lavt belegg (Toll- og Avgiftsdirektoratet 2014).

Avgiften ble fra 1. juni 1999 igjen basert på antall passasjerer og ikke antall passasjer seter. Fra 1. april 2001 ble avgiften utvidet til å gjelde alle innenriksflyginger unntatt til og fra lufthavner i Nordland, Troms og Finnmark — unntatt Bodø og Tromsø.

Avgiften fikk sitt endelige den 1. april 2002. Den var da kjent som *Flypassasjeravgift*, pålydende NOK 128 pr. reise. Vedtaket om fjerning av avgiften skulle bidra til å øke lønnsomheten i det norske luftfartsmarkedet. Avgiften var problematisk i forhold til EØS-avtalen, og EFTAs overvåkningsorgan ESA hadde på dette tidspunkt reagert på at flyginger til/fra flyplasesene i Nord-Norge (med unntak av Bodø og Tromsø) ikke var avgiftsbelagt (Finansdepartementet 2001).



## 2.5 Flypassasjeravgift i andre europeiske land

### 2.5.1 Generelle betraktninger

I de følgende avsnitt gis en introduksjon til hvordan avgifter som har fellestrekk med den norske flypassasjeravgiften er å finne i et antall europeiske land. Oversikten er ikke uttømmende, men skal bidra til å vise at tilsvarende avgifter foreligger i varierende omfang.

Det observeres en del generelle fellestrekk mellom flere av de eksisterende avgiftene: for det første er tranferpassasjerer under gitte forutsetninger unntatt avgiften. Videre er barn under 2 år, flyge- og kabinbesetning som reiser i tjeneste, samt militære flyginger og ambulansflyginger i stor grad unntatt avgift.

Den tyske *Luftverkehrsteuer* har et uttalt motiv om å endre publikums reiseadferd i retning av mer miljøvennlige transportalternativer.

Storbritannias *Air Passenger Duty* er utformet slik at den kan synes å ha et underliggende miljømotiv, jfr. tabell 3. Tilsvarende for den franske *Taxe de solidarité sur les billets d'avion*, jfr. tabell 6. Imidlertid foreligger det ikke dokumentasjon som tilsier at noen av de her omtalte avgiftene har miljørelaterte formål.

Land med avgifter tilsvarende den norske flypassasjeravgiften:

- Tyskland: *Luftverkehrsteuer* (avsnitt 2.5.2)
- Storbritannia: *Air Passenger Duty* (avsnitt 2.5.3)
- Østerrike: *Flugabgabe* (avsnitt 2.5.4)
- Bosnia: *Government Tax* (avsnitt 2.5.5)

- Frankrike: *Taxe de l'aviation civile* og *Taxe de Solidarité* (avsnitt 2.5.6)
- Italia: *Municipal Boarding Fee* (avsnitt 2.5.7)

Land med "enklere former" for flypassasjeravgift:

- Serbia: *CAD Passenger Charge* (avsnitt 2.5.8)
- Spania: *Government Tax* (avsnitt 2.5.9)

Land som tidligere har hatt flypassasjeravgift tilsvarende den norske avgiften, men senere har avskaffet denne:

- Irland: *Air Travel Tax* (avsnitt 2.5.10)
- Nederland: *Air Passenger Tax* (avsnitt 2.5.11)

## 2.5.2 Tyskland: Luftverkehrssteuer

Avgiften har formelt navnet *Luftverkehrssteuer* eller *Air Travel Tax* (forkortet LuftVStG eller ATT). ATT er en fiskal avgift som har som formål å fremme miljøvennlig reiseadferd. Avgiften ble introdusert i 2011 (European Business Aviation Association 2015).

Det innrømmes under vilkår sterkt redusert avgift for beboere på øyer hvor det er få eller ingen reelle alternativer til lufttransport. Det utløses ikke dobbel avgift for transferpassasjerer når det er booket gjennomgående billett. Avgiftsnivået reguleres årlig, basert på bransjens utgifter til handel med utslippskvoter (Deutschen Zoll 2015).

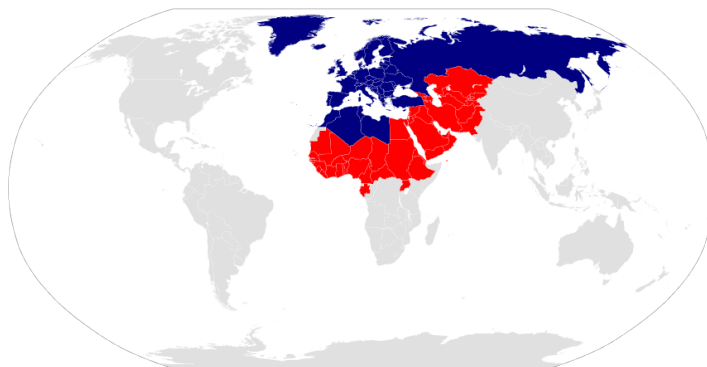
Avgiftsdirektivet gir detaljerte kriterier om hva som regnes som "Flüge mit Umstieg" (transferpassasjerer) og hvordan disse skal behandles avgiftsmessig. Generelt vil en gjennomgående reise som påbegynnes med

fritak fra ATT i sin helhet være fritatt for avgift.

Figur 1 viser hvordan avgiften er gradert ut i fra flygingens lengde, for enkelthets skyld beregnet med utgangspunkt Frankfurt. Tabell 2 gjengir avgiftsnivået for de respektive flygedistansene.

Tabell 2: Tyskland — Luftverkehrssteuer, avgiftsnivå, 2016.

Tyskland — Luftverkehrssteuer	
Distanse, jfr. figur 1.	Avgift
Kortdistanse, dvs. < 2.500 km	€ 7,50
Mellomdistanse, dvs. $\geq$ 2.500 km og < 6.000 km	€ 23,43
Langdistanse, dvs. $\geq$ 6.000 km	€ 42,18



Figur 1: Avgiftssoner for tyske Luftverkehrssteuer: kort-, mellom- og langdistanse.

### 2.5.3 Storbritannia: Air Passenger Duty

Avgiften har formelt navnet *Air Passenger Duty* (APD). APD er en fiskal avgift uten miljørelaterte motiver. Avgiften ble introdusert i 1994, og da med et vesentlig lavere avgiftsnivå enn det nåværende.

Avgiftsnivået er avhengig av destinasjonens distanse fra London samt hvilken kabinklasse den reisende er booket i. Det legges til grunn at reisende i business-/førsteklasse skal betale vesentlig høyere avgift enn reisende i økonomiklasse. Tilsvarende skal store privatfly med få passasjer seter betale avgift i henhold til kolonnen "høy avgift" i tabell 3 (HM Revenue & Customs 2016).

Det er spesielt interessant å legge merke til at APD *ikke* beregnes for interkontinentale flygninger med avgang fra Nord-Irland. Således er en direkteflyging f.eks. fra Belfast til New York i sin helhet unntatt avgift, mens en flyging som består av mellomlanding f.eks. i London vil betale høy avgift. Avgiftsdirektivet gir detaljerte kriterier om hva som regnes som "connected flights" (transferpassasjerer) og hvordan disse skal behandles avgiftsmessig (HM Revenue & Customs 2015). En gjennomgående reise som påbegynnes med fritak fra APD, vil i sin helhet være fritatt for avgift.

APD kreves inn for passasjerer på luftfartøy som:

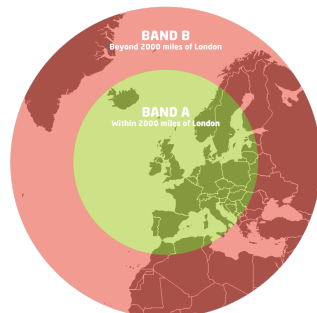
- Har høyeste tillatte startvekt (MTOM) på 5,7 tonn eller mer.
- Benytter seg av jet-drivstoff.
- Befordrer passasjerer, uavhengig av om befordringen skjer mot vederlag eller ikke.

Avgiftens størrelse varierer sterkt, fra GBP 13 for flyginger til typiske europeiske destinasjoner med LCC-operatører, til GBP 146 for interkontinentale destinasjoner booket i komfortabel kabinklasse. "Høy avgift" benyttes ifbm. privatflyginger med større private fly med kun et fåtall seter. Destinasjoner er for enkelthets skyld kategorisert innenfor avstandskategorier, med tilhørende tabeller over hvilke destinasjoner som faller innenfor de respektive kategorier. Tabell 3 viser gjeldende avgiftsnivå pr. 2016.

Fra 2015 har avgiften gradvis vært trappet ned for mindreårige passasjerer. Pr. mars 2016 gjelder at passasjerer som ennå ikke har fylt 16 år pr. avreisedato ikke betaler APD dersom de reiser i økonomiklasse (jfr. kolonnen "reduisert avgift").

Tabell 3: Storbritannia — Air Passenger Duty, avgiftsnivå, 2016. "Redusert avgift" gjelder for økonomiklasse. "Standard avgift" gjelder for business-/førsteklasse.

Storbritannia — Air Passenger Duty			
Avst. fra London	Redusert avgift	Standard avgift	Høy avgift
0–2.000 SM	£ 13	£ 26	£ 78
> 2.000 SM	£ 73	£ 146	£ 438



Figur 2: Avgiftssoner for britiske Air Passenger Duty. Illustrasjonen er hentet fra nettstedet [adaptabletravel.co.uk](http://adaptabletravel.co.uk).

#### 2.5.4 Østerrike: Flugabgabe

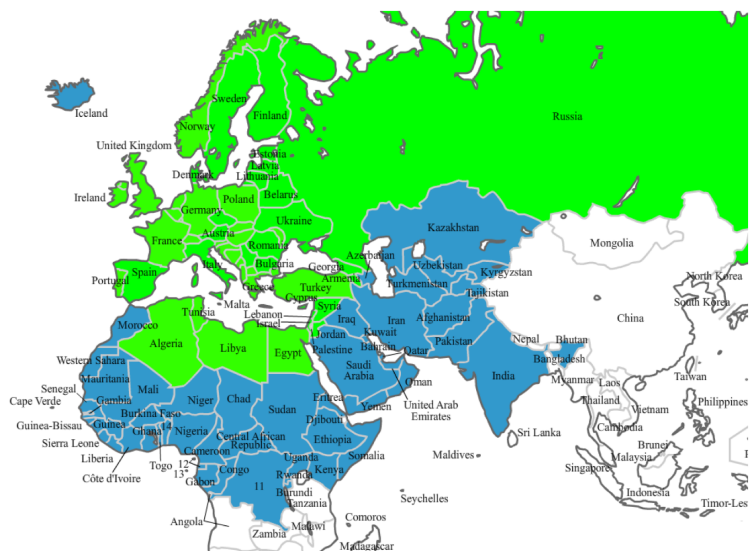
Avgiften ble innført i 2011 og går under betegnelsen *Flugabgabe* eller *Air Transport Levy*. Flugabgabe er en fiskal avgift uten miljørelaterte motiver. Satsene er avhengig av distanse, fordelt på kort-, mellom-, og langdistanse (Bundeskanzleramt 2016). I prinsippet er benyttes samme tankegang som gjengitt i figur 1, om enn med noe avvikende detaljer. Tabell 4 viser avgiftnivået pr. 2016. Figur 3 viser prinsippet for gjeldende distansesoner. Transferpassasjerer med videre forbindelse i løpet av 24 timer er fritatt for avgiften.

Tabell 4: Østerrike — Flugabgabe, avgiftnivå, 2016.

Østerrike — Flugabgabe	
Distanse	Avgift
Kortdistanse	€ 7,00
Mellomdistanse	€ 15,00
Langdistanse	€ 35,00

#### 2.5.5 Bosnia: Government Tax

Det svares *government tax*, en ren fiskal avgift, for alle passasjerer som skal fly ut av landet. Avgiften utgjør US\$ 12. Transferpassasjerer som ikke forlater transittområdet er unntatt avgift.



Figur 3: Avgiftssoner for østerrikske Flugabgabe: kort-, mellom- og langdistanse. Illustrasjonen er hentet fra WKO Reisebüros.

## 2.5.6 Frankrike — Taxe de l'aviation civile og Taxe de Solidarité

Frankrike har to forskjellige avgifter som kan sammenlignes med flypassasjeravgiften:

1. *Taxe de l'aviation civile* eller *Civil Aviation Tax*.
2. *Taxe de solidarité sur les billets d'avion* eller *Solidarity tax on airplane tickets*.

Avgift (1) skriver seg fra 1999 og er en ren fiskal avgift. Avgiftens størrelse fremkommer av tabell 5. Avgiften beregnes også pr. tonn frakt/post med € 1,32 pr. tonn.

Avgift (2) ble innført i 2005 og er heller ikke en miljørelatert avgift. Den er derimot beskrevet som en solidarisk avgift, hvis formål er å støtte UNI-

TAID finansielt. Avgiftens størrelse fremkommer av tabell 6.

Transferpassasjerer med videre forbindelse i løpet av 24 timer er fritatt for begge avgiftene (Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer 2016).

Øvrige avgifter i form av *Airport Tax* samt *Air Transport Noise Pollution Tax* anser vi å ikke ha relevans som sammenligningsgrunnlag for flypassasjeravgiften.

Tabell 5: Frankrike — *Taxe de l'aviation civile*, avgiftsnivå, 2016.

Frankrike — <i>Taxe de l'aviation civile</i>	
Destinasjon	Avgift
Innenriks/EU/EØS	€ 4,44
Øvrige	€ 7,92

Tabell 6: Frankrike — *Taxe de solidarité sur les billets d'avion*, avgiftsnivå, 2016.

Frankrike — <i>Taxe de solidarité sur les billets d'avion</i>		
Destinasjon	Økonomiklasse	Business- og førsteklasse
Innenriks	€ 1,13	€ 11,27
Utenriks	€ 4,51	€ 45,07



### 2.5.7 Italia: Municipal Boarding Fee

Avgiften ble innført i 2004 og lød da på € 1 pr. passasjer. Hensikten med avgiften er å bidra til økonomisk støtte til utbygging av tilbringertjenester, m.m. i de kommuner som har en flyplass i sitt nærmiljø. Generelt belastes alle reisende med € 9, bortsett fra reisende fra Roma — som betaler € 10. Transferpassasjerer er unntatt avgift.

### 2.5.8 Serbia: CAD Passenger Charge

Med virkning fra 2011 belastes reisende fra Serbia med € 0,98 i *CAD Passenger Charge* til Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia. Transferpassasjerer er fritatt for avgift. Avgiften er ikke miljørelatert, men skal bidra til utvikling av kommersiell lufttransport i Serbia (Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia 2011).

### 2.5.9 Spania: Government Tax

Avreisende belastes € 0,59. Avgiften skal bidra til å finansiere sikkerhetsrelaterte investeringer i regi av det nasjonale luftfartstilsynet.

### 2.5.10 Irland: Air Travel Tax

Avgiften ble introdusert i 2009 og var da på € 10 for flyginger over 300 km fra Dublin. Passasjerer på kortere flyginger ble belastet med € 2. Avgiften ble i 2011 satt til € 3 for alle flyginger. Transferpassasjerer var unntatt avgift. Avgiften ble i sin helhet avskaffet i 2014.

### 2.5.11 Nederland: Air Passenger Tax

Nederland introduserte *Air Passenger Tax* i 2008. Avgiften ble imidlertid redusert til € 0 i 2009, for deretter å bli formelt avskaffet i 2010. Avgiften var en fiskal avgift, innført for å kompensere tilsvarende reduksjon i skatt på arbeid og kapital — og begrunnet med at forurenser må betale.

Avgiften, sammen med økonomisk resesjon, medførte en sterk nedgang i antall reisende fra Schipol. Det forekom i perioden en betydelig passasjerflukt til Belgia og Tyskland (Gordijn og Kolkman 2011). Sistnevnte hadde på det aktuelle tidspunktet ennå ikke innført sin *Luftverkehrssteuer*.

Flypassasjeravgiften ble vedtatt på et tidspunkt før virkningene av finanskrisen gjorde seg gjeldende. Den samlede virkningen av finanskrisen og avgiften var utslagsgivende for at avgiften først ble redusert, for deretter å bli helt avskaffet.

Tabell 7 viser avgiftnivået pr. 2008. Transferpassasjerer var unntatt avgiften.

Tabell 7: Nederland — *Air Passenger Tax*, avgiftnivå, 2008.

Nederland — Air Passenger Tax	
Distanse	Avgift
< 2.500 km	€ 11,25
>= 2.500 km	€ 45,00

## 2.6 EUs system for kvotehandel med klimagasser

EUs system for kvotehandel med klimagasser (spesifikt CO<sub>2</sub>) — EU ETS — er et av virkemidlene som skal bidra til å redusere utslippene i Europa med 20% innen 2020<sup>4</sup>. Kvotesystemet setter en grense for utslippene av CO<sub>2</sub> ved å gjøre tilgjengelig et antall kvoter tilsvarende mengden av CO<sub>2</sub> som kan slippes ut.

Bedrifter som omfattes av kvotesystemet vil i perioden 2013–2020 få tildelt eller by på årlige utslippskvoter. En viss mengde kvoter er gratis, ytterligere kvoter kan kjøpes i markedet. Bedrifter som ikke har behov for alle sine tildelte kvoter, kan selge disse i markedet.

Kvotene reduseres med minst 1,74% pr. år. Denne reduksjonen gjelder imidlertid ikke for luftfartsforetak.

Tanken bak systemet for kvotehandel er at klimagassutslipp vil reduseres der det er rimeligst: en bedrift som kan redusere utslippene mer kostnads-effektivt enn andre, kan selge sine overskuddskvoter til andre bedrifter som relativt sett har høyere kostnader ved å gjennomføre utslippsreduksjoner (European Commission 2016). Figur 4 viser prinsippet for kvotehandelsystemet.

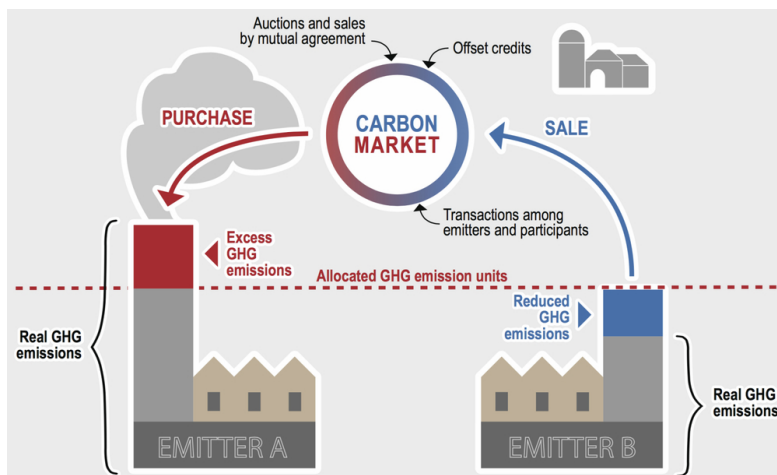
Kvotesystemet er fra 2013 utvidet til også å omfatte CO<sub>2</sub>-utslipp fra flyginger innenfor EØS-området.

---

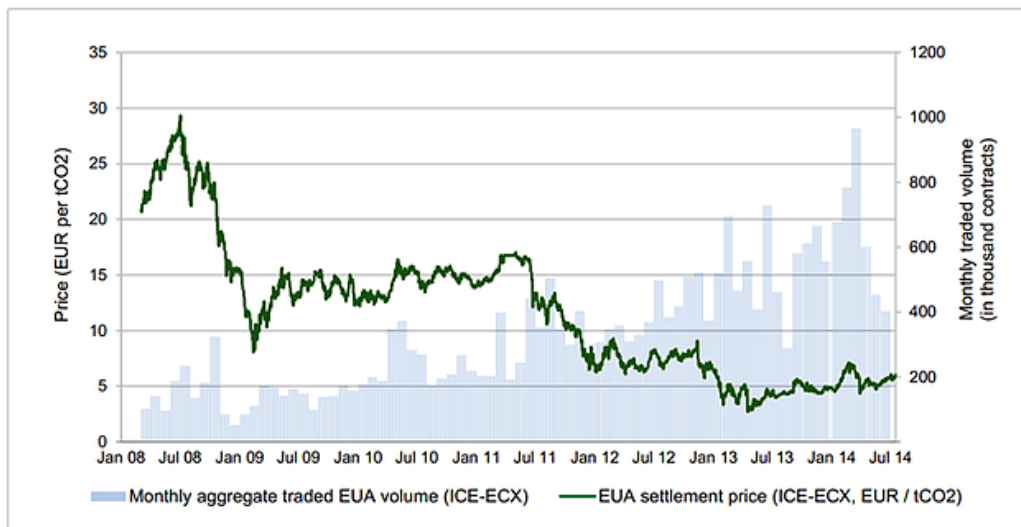
<sup>4</sup>Sammenlignet med utslippsnivå pr. 1990.

Systemet for kvotehandel har bidratt til reduksjon i utslippet av klimagasser, men det har også fått kritikk. Følgende argumenter synes å være hyppig forekommende:

- *For mange tilgjengelige kvoter* gjør systemet lite effektivt og gir for lave kvotepriser. Figur 5 viser prisutviklingen for perioden 2008–2014.
- *Omsetning av fiktive kvoter* fra enkelte land som har fått tildelt kvoter for industri som allerede er nedlagt.
- *Kriterier for tildeling av kvoter.* FNs grønne utviklingsmekanisme CDM skal vurdere prosjekter som søker om tildeling av kvoter, eksempelvis bygging av vindmøller i Kina. Dersom prosjektet ville ha blitt gjennomført også uten å motta kvoter, skal prosjektet *ikke* motta utslippskvoter.
- *Tildeling av gratis kvoter* bidrar i liten eller ingen grad til kutt i utslippene.



Figur 4: EUs system for kvotehandel med klimagasser (EU ETS). Illustrasjonen er hentet fra Oil Sands Magazine.



Figur 5: Priser og handelsvolum for EUA, 2008–2014. Illustrasjonen er hentet fra nettstedet [managingnaturalresources.com](http://managingnaturalresources.com).

## 2.7 På trappene: et globalt system for kvotehandel

Enighet om rammene for klimakonvensjonen (UNFCCC) i desember 2015 medfører et betydelig press på ICAO for å levere en løsning på utfordringen om å etablere et globalt kvotehandelsystem som også inkluderer utslipp fra luftfarten.

Markedsbaserte mekanismer for å redusere klimagassutslippene fra internasjonal luftfart vil være et hovedtema på ICAOs generalforsamling høsten 2016. Hvilke beslutninger som trolig vil tas i den anledning er ennå ukjent. Luftfartsbransjen har hittil utvist skepsis til mekanismer som gir økt kostnad for befordrerne.

## 3 Teori

### 3.1 Innledning

Kapitlet har som formål å gi en kortfattet introduksjon til følgende emner:

- Interessentanalyse.
- Markedskryssset (tilbud/etterspørsel vs. pris/betalingsvillighet).
- Avgifter som virkemiddel for å avhjelpe miljøproblemer.
- Elastisitetsbegrepet.

### 3.2 Interessentanalyse

Interessenter kan i en bedrift defineres som *enhver person, gruppe eller organisasjon som kan gjøre krav på en organisasjons oppmerksomhet, ressurser eller produksjon, eller som blir påvirket av produksjonen* (Roos et al. 2014). Forholdet kan generaliseres til gjelde også utenfor en bedrift, eksempelvis i den foreliggende settingen med respondenter/høringsinstanser.

Den viktigste oppgaven når det gjelder interessenter er å forstå *hvem de er og hva som er viktig for dem*. For å hjelpe til å identifisere interessentene kan man benytte et rammeverk som gjengitt i figur 6.

Rammeverket er basert på tre kriterier:

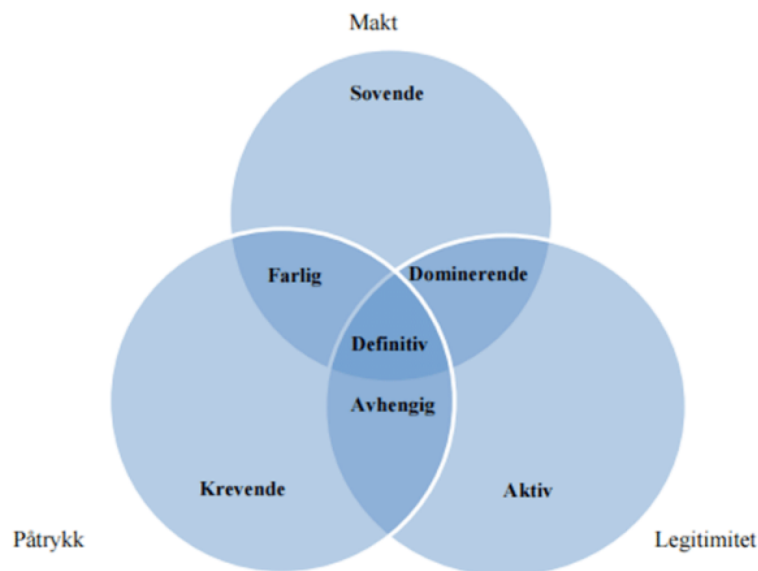
**Påvirkningsevne** — i form av makt og innflytelse.

**Legitimitet** — i form av troverdigheten av interessentens påstander om at han har interesse av saken og utfallet av den.

**Påtrykk** — hvorvidt interessentens krav må gi opphav til umiddelbar handling.

De viktigste interessentene er *definitive interessenter* som er mektige, legitime og har stort påtrykk. Forholdet er illustrert i figur 6.

Tradisjonelt ønsker man gjennom interessentanalysen å forstå relasjonen mellom interessentene og bedriften/myndighetene. I det foreliggende tilfellet vil interessentanalysen benyttes for å belyse hvorfor interessentene har interesse av å forhindre innføring av flypassasjeravgiften.

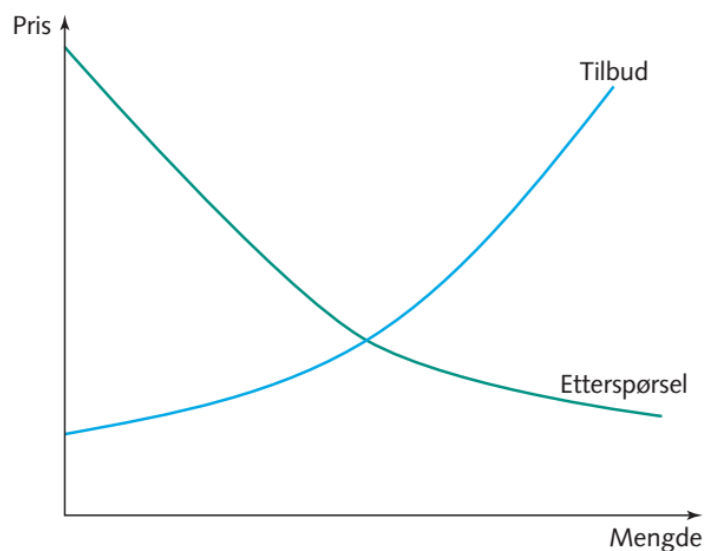


Figur 6: Rammeverk for interessentanalyse. Figuren er hentet fra "Strategi — en innføring" (Roos et al. 2014).

### 3.3 Tilbud og etterspørsel

Selgerne på et marked for kjøp og salg av varer/tjenester tilbyr en gitt mengde varer (tilbud). Kjøperne er villige til å kjøpe en gitt mengde varer (etterspørsel). Størrelsen på tilbud og etterspørsel vil være avhengige av prisen: kjøperne vil etterspørre en mindre mengde varer dersom prisen er høy. Tilsvarende har selgerne et overskudd av varer dersom prisen er høy i forhold til om den hadde vært lav.

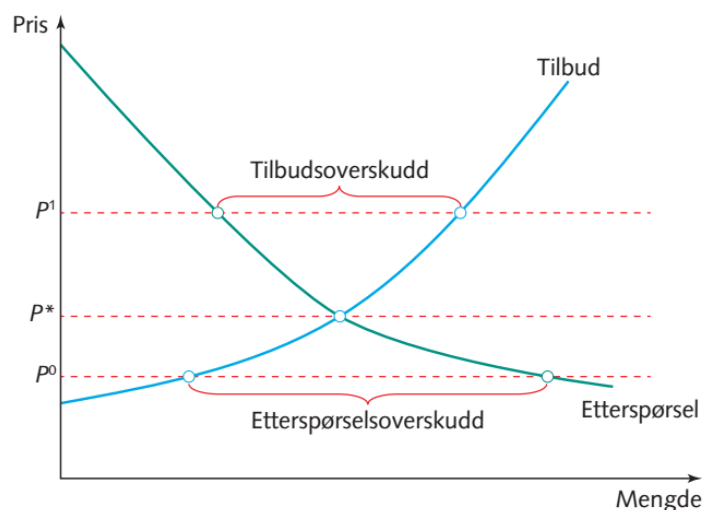
Tilbuds- og etterspørselkurver kan tegnes inn i samme diagram, med det såkalte *markeds-krysset* som resultat (Riis og Moen 2016). Markeds-krysset er illustrert i figur 7.



Figur 7: Markeds-krysset viser hvor mye etterspørerne ønsker å kjøpe og hvor mye tilbyderne ønsker å selge, avhengig av prisen. Figuren er hentet fra "Moderne Mikroøkonomi" (Riis og Moen 2016).



I skjæringspunktet mellom tilbudskurven og etterspørselskurven ( $P^*$ ) finnes *likevektsprisen*. Men denne som gitt pris vil alle som ønsker å kjøpe få kjøpt og alle som ønsker å selge får solgt. Økes prisen til nivå  $P_1$ , oppstår et tilbudsoverskudd. Ved en slik pris vil etterspørselen gå ned og tilbudet øke. Settes prisen ned til nivå  $P_0$ , vil det motsatte skje — det oppstår et etterspørselsoverskudd. Forholdet er illustrert i figur 8.



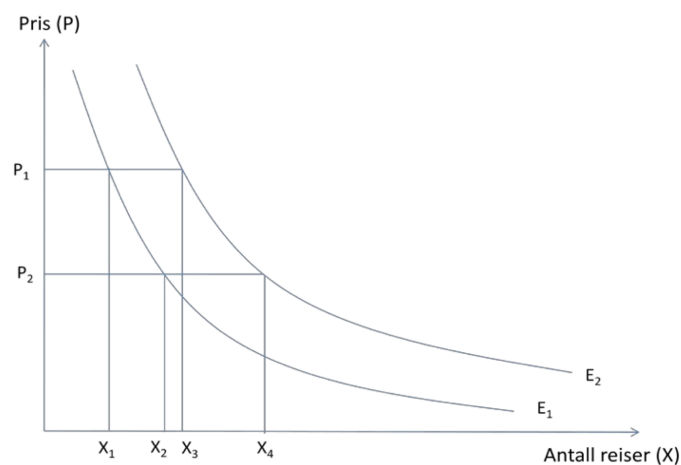
Figur 8: Likevektspris, tilbudsoverskudd og etterspørselsoverskudd. Figuren er hentet fra "Moderne Mikroøkonomi" (Riis og Moen 2016).

Forholdet kan relateres både til betalbare og generaliserte kostnader, jfr. avsnitt 1.1.

I tillegg kan figur 9 — hentet fra (Jørgensen, Mathisen og Solvoll 2011) — benyttes for å illustrere hvordan antall reiser påvirkes av prisendringer: etterspørselskurven  $E_1$  viser etterspørselen etter flyreiser mellom to destinasjoner for et gitt flyselskap. Dersom prisen for reisen er  $P_1$ , vil det bli foretatt  $X_1$  reiser med flyselskapet. Senkes prisen til  $P_2$ , vil antall reiser øke

til  $X_2$ , forutsatt alt annet likt.

Etterspørselskurven vil kunne endre seg ved endringer i andre faktorer enn prisen, eksempelvis ved endringer i befolkningens inntektsnivå, reisepreferanser, foreliggende flyrutetilbud og konkurrenters tilbud (inkl. andre reisemåter). Endringer som er positive for flyselskapet vil føre til et skift i etterspørselskurven mot høyre, mens endringer som er negative for flyselskapet vil føre til et skift mot venstre.



Figur 9: Endring og skift i etterspørselen etter flyreiser. Figuren er hentet fra rapporten "Lufthavnavgifter i Norge" (Jørgensen, Mathisen og Solvoll 2011).

### 3.4 Avgifter som virkemiddel for å avhjelpe miljøproblemer

Relatert til luftfart kan man umiddelbart identifisere følgende former for negativ miljøpåvirkning (listen er ikke uttømmende):

- Støyforurensning.
- Utslipp av klimagasser, m.m. til atmosfæren (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, svovel).
- Avrenning av/forurensning fra avisingsvæske.
- Akutt forurensning ifbm. luftfartsulykker.

Negativ miljøpåvirkning faller inn under begrepet *eksterne virkninger*.

Avgifter som pålegges aktører innen transportsektoren vil i varierende grad overveltes på sluttkunden (Jørgensen og Santos 2014).

#### 3.4.1 Eksterne virkninger

*Eksterne virkninger* er de effekter av økonomiske aktørers virksomhet på andre aktører som ikke fanges (skikkelig) opp av markedssystemet. Disse virkningene er gevinster/kostnader som gjerne tilfaller/belaster tredje-part — og skyldes at aktørene ikke tar hensyn til dem i sitt beslutningsgrunnlag (Ringstad 2003).

*Eksterne virkninger med terskelverdier* henspiller på eksterne virkninger som er ubetydelige ved lavt nivå på den økonomiske aktiviteten som forårsaker virkningene, men som kan stige raskt når aktiviteten kommer over en viss grense eller terskel. Eksempelvis kan forholdet relateres til tilgjengelig kapasitet i luftrommet eller ved en lufthavn: inntil et visst nivå vil trafikken avvikles med god flyt, og tidstapene som påføres hvert luftfartøy er små.

Ved passering av kapasitetsgrensen for den aktuelle lufthavnen eller det aktuelle luftrommet, vil virkningene bli store: slot-koordinering, hastighetsreduksjon, m.m. — forhold som kan medføre økt flytid og økte tidskostnader for de reisende. Når nivået på aktiviteten nærmer seg terskelverdien, er tradisjonell strategi å svare med kapasitetsøkning. Dette gjenpeiles f.eks. i tilnærmet kontinuerlig forekommende utbyggingsprosesser som kan bevitnes ved større norske lufthavner. Eksempelvis er OSL, SVG og BGO under utbygging pr. våren 2016.

Økt kapasitet følges av forsterkede eksterne virkninger.

#### 3.4.2 Metoder for korreksjon av eksterne virkninger

Korreksjon av eksterne virkninger kan f.eks. oppnås ved bruk av avgifter:

**Avgifter på utslipp** er et egnet virkemiddel i de tilfeller hvor utslippene enkelt kan måles. Eksempelvis CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- og svovelavgift som omtalt i avsnitt 2.3.4.

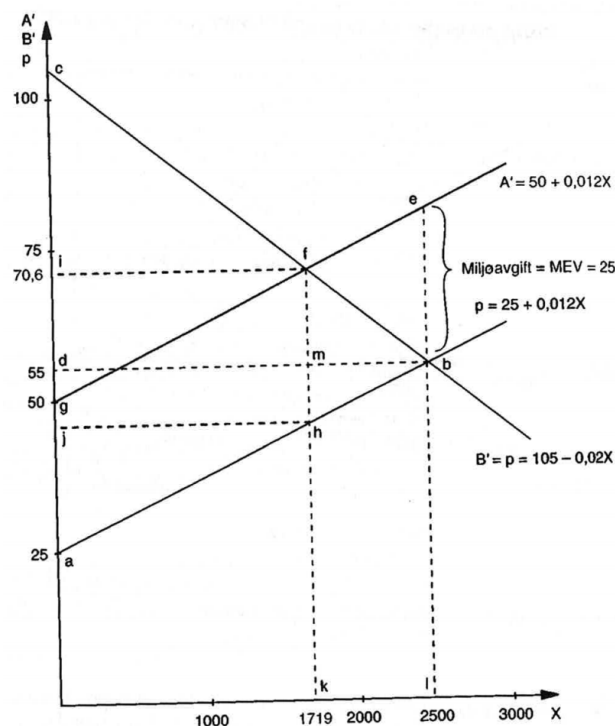
**Produktavgifter** er velegnet i de tilfeller hvor det foreligger en nær sammenheng mellom omsatt mengde av et gode og eksterne virkninger. Eksempelvis den italienske *municipal boarding fee* som omtalt i avsnitt 2.5.7. Den aktuelle avgiften kreves inn for å kompensere lokale utbedringer av infrastruktur som følge av lufthavnens eksterne virkninger (f.eks. økt veitrafikk og behov for tilrettelegging av øvrige tilbringertjenester).

**Faktoravgifter** er spesielt aktuelle når det er bestemte innsatsfaktorer i produksjonen som skaper negative eksterne virkninger. Eksempelvis vil en avgiftsdifferensiering relatert til støynivå fra luftfartøyer

kunne beskrives som en faktoravgift. Denne ordningen praktiseres bl.a. i Tyskland.

Avgiftene skal øke aktørenes incitament til samfunnsøkonomisk optimal tilpasning. Dette oppnås ved å påvirke aktørenes tilpasningsbetingelser slik at de ser seg best tjent med en tilpasning som eliminerer det samfunnsøkonomiske effektivitetstapet som de eksterne virkningene ellers ville medføre. Et eksempel er gitt i (Ringstad 2003), illustrert med figur 10.

Miljøavgifter kan forventes å gi et skift i tilbudskurven (jfr. avsnitt 3.3). Dette medfører en ny likevekt med økt pris og redusert mengde.



Figur 10: En miljøavgift vil gi et positivt skift i tilbudskurven. Dette medfører ny likevekt med høyere pris og lavere mengde. Dette gir redusert reiseaktivitet, og — hvis avgiften er riktig — vil dette resultere i den tilpasningen som er optimal for samfunnet. Figuren er hentet fra (Ringstad 2003).

### 3.5 Elastisitetsbegrepet

For å beskrive hvordan etterspørselen etter konsumentgoder varierer avhengig av prisen på godet og husholdningenes inntekter, brukes gjerne såkalte *etterspørselastisiteter* (Ringstad 2015).

Priselastisiteten er som regel et negativt tall — noe som uttrykker at etterspørselen vil gå ned når prisen går opp.

Empiriske undersøkelser (Gillen, Morrison og Stewart 2004) har identifisert seks markedssegmenter med tilhørende priselastisiteter:

- Lange internasjonale forretningsreiser: -0,27
- Lange internasjonale fritidsreiser: -1,04
- Lange innenriks forretningsreiser: -1,15
- Lange innenriks fritidsreiser: -1,10
- Korte forretningsreiser: -0,7
- Korte fritidsreiser: -1,52

Korte fritidsreiser har markant *elastisk etterspørsel* ( $e < -1$ ), noe som viser at endring i pris vil gi nokså stort utslag i etterspurt mengde.

TØI legger til grunn noe divergerende (dog fortsatt negative) priselastisiteter (Thune-Larsen, Torvanger og Sandberg Eriksen 2009).

Priselastisiteten er forholdet mellom hvor mange færre (flere) enheter man får solgt ved en gitt prisøkning. Dersom  $e = -1$  vil man ved en prisøkning på f.eks. 20% få solgt 20% færre enheter. Alternativt, med  $e = -1,5$  vil man ved en prisøkning på de samme 20% få solgt 30% færre enheter.

Følgende er gitt for avsnittene 3.5.1, 3.5.2 og 3.5.3:

- $e$  elastisitet
- $X$  mengde av en vare
- $P$  pris for en vare eller et gode

### 3.5.1 Direkte priselastisitet

Den direkte priselastisiteten for en vare kan defineres som den relative endringen i etterspørsel i forhold til den relative endringen i prisen når denne endringen er forårsaket av etterspørselsendringen:

$$eD = \frac{\frac{\Delta X}{X}}{\frac{\Delta P}{P}} \quad (1)$$

### 3.5.2 Krysspriselastisitet

En krysspriselastisitet viser den relative endringen i etterspørselen etter et gode i forhold til en gitt relativ endring i prisen på et annet gode som forårsaker endringen i etterspørselen etter det førstnevnte godet.

Dersom prisen på det andre godet settes til  $P_a$ , er følgende gitt:

$$ek = \frac{\frac{\Delta X}{X}}{\frac{\Delta P_a}{P_a}} \quad (2)$$

### 3.5.3 Inntektselastisitet

En inntektselastisitet kan defineres som den relative etterspørselsendringen i forhold til den relative inntektsendringen som har forårsaket etterspørselsendringen:

$$ei = \frac{\frac{\Delta X}{X}}{\frac{\Delta I}{I}} \quad (3)$$

Inntektselastisitet er relevant ifbm. etterspørselssvikt f.eks. på grunn av økonomisk resesjon, jfr. avsnitt 2.5.11.

### 3.5.4 Elastisitet vs. trappetrinn

Elastisitetsberegninger relateres til etterspørselen etter et gode, og tar ikke hensyn til at det kan være "trappetrinn" i tilbudet av flyreiser.

Eksempelvis kan en mindre nedgang i etterspørselen etter flybilletter medføre en større nedgang i antall gjennomførte reiser, dersom førstnevnte nedgang i etterspørselen medfører at kapasiteten må reduseres for å beholde lønnsomheten pr. utførte flyging.

Dette forholdet synes særlig relevant i forbindelse med LCC-aktører som opererer med enhetsflåter hvor alle maskiner har samme setekapasitet. Under denne forutsetningen er det ikke anledning til å tilnærmet trinnløst justere tilbudt setekapasitet pr. flyging, og resultatet kan bli at hele den aktuelle ruten fjernes — eller frekvensen reduseres. Følgelig oppstår en "trappetrinnsformet" reduksjon i tilbudet.



## 4 Metode

### 4.1 Innledning

Det gis i det følgende en oversikt over vår innhenting av kvalitative data i form av argumenter *mot* innføring av flypassasjeravgiften, slik disse er fremført i de respektive høringssvarene. Videre beskrives den tolkning og dataregistrering som er gjort på grunnlag av de foreliggende høringssvarene.

### 4.2 Dokumentanalyse

Vi har valgt å benytte *dokumentanalyse* som metode for å bli kjent med argumentene som fremføres mot innføring av flypassasjeravgiften. Dokumentanalyse er en kjent metode for gransking av kvalitative data. De aktuelle dokumentene er avgitt med formål å fremføre og støtte respondentenes argumentasjon mot innføring av flypassasjeravgiften.

#### 4.2.1 Autentisitet

Med autentisitet forstås "om dokumentet er det som det utgir seg for å være". Samtlige dokumenter er hentet direkte fra Skattedirektoratets nettsted (Skattedirektoratet 2016). Dokumentene har følgelig innkommet til Skattedirektoratet og deretter blitt publisert som høringssvar relatert til vedtaket om innføring av flypassasjeravgift i Norge.

Med unntak av høringssvaret fra respondenten *Facebookgruppen "Nei til*

*flyseteavgift i Norge*<sup>5</sup> fremstår samtlige hørings svar som fullt ut autentiske. Autentisiteten til det nevnte dokumentet kan trekkes i tvil, da respondentens identitet ikke er kjent for offentligheten. Vår kontakt med eier av den aktuelle gruppen har inkludert spørsmål om hvem som står bak gruppen, men disse gir klart uttrykk for at de ønsker å forbli anonyme. Videre er avsenderadressen lokalisert til en postboks i Estland, kontakttelefonnummeret er ikke å finne i noen estisk telefonkatalog og dokumentet er ikke undertegnet med avsenders fulle navn. Det er å forvente at en gruppe som påberoper seg å representere et titalls tusen støttespillere er i stand til å opptre med fullt navn på de(n) ansvarlige for gruppen. Avsender synes å identifisere sin tilknytning til Moss lufthavn, Rygge — jfr. figur 40 i vedlegg A.3.

Det aktuelle hørings svaret inneholder følgende avsnitt:

*“Vi kommer i eget brev til å oversende hele listen med medlemmer. Denne skal unntas offentlighet, da vi setter våre medlemmers personvern meget høyt”.*

Pr. 9. mai 2016 bekrefter Skattedirektoratet at det *ikke* er mottatt en slik medlemsliste.

Det er på bakgrunn av forannevnte grunn til å stille kritiske spørsmål om dokumentets autentisitet som et reelt hørings svar. Imidlertid er dette av liten betydning, da det kan synes som om avsender til en viss grad har misforstått formålet med hørings prosessen og budskapet som fremføres i liten grad inneholder argumenter mot flypassasjeravgiften. Det er også verdt å legge merke til at gruppens eier ikke svarer bekreftende på om gruppens hørings svar har vært forelagt de (angivelig) noen-og-seksti tusen av

---

<sup>5</sup>Gruppen har senere endret navn til “NEI til Trine Skei Grandes flyseteavgift”.

gruppens medlemmer som har “undertegnet” høringssvaret før dette ble avsendt til Skattedirektoratet.

#### 4.2.2 Troverdighet

Dokumentene er i seg selv troverdige — det er ingen grunn til tvil på respondentenes motiver.

Det er imidlertid påfallende at grupper av respondenter benytter så og si ordrett identisk argumentasjon. Som et eksempel nevnes gruppen av kommuner og næringslivsinteresser i Østfold, som sammen slår ring om Moss lufthavn, Rygge med så og si identiske høringsuttalelser. Det fremgår klart at en koordinerende part har distribuert et manuskript med standardargumenter og -formuleringer til de aktuelle respondentene, noe som på ingen måte er kritikkverdig — men det kan likevel gi inntrykk av at argumentene ikke “tilhører” avsenderen selv.

#### 4.2.3 Representativitet

De foreliggende dokumentene er representative for de aktuelle respondentene. Med dette menes at de fremfører argumentasjon mot innføring av flypassasjeravgiften i tillegg til at de belyser de enkelte respondentenes forventning om de negative konsekvenser avgiften vil ha. Som forventet benyttes argumentasjon som fremmer den enkelte respondents egeninteresser — i bunn og grunn er samtlige hørings svar økonomisk motiverte.

#### 4.2.4 Tolkning

Vår tolkning av de foreliggende argumentene er ukomplisert. Konteksten er innføring av flypassasjeravgift, med de konsekvenser dette kan få. Respondentene har en betydelig egeninteresse i å hindre at avgiften blir innført, og enkelte av argumentene som fremføres bærer preg av at “det tas litt vel hardt i”. Eksempelvis gjelder dette argumentet om tap av arbeidsplasser, hvor tallene i beste fall kan sies å være dårlig dokumentert. Bl.a. blandes begreper som “stillinger” og “årsverk”.

Et kjennetegn ved luftfartsrelaterte bransjer er nettopp bruken av deltidsstillinger, eksempelvis hos de aktører som bedriver såkalt “ground handling”. Det er følgelig nødvendig å være bevisst på skillet mellom “stilling” og “årsverk” dersom man ønsker å gå nærmere inn på dette argumentets troverdighet.

### 4.3 Innhenting av hørings svar

Pr. 14. mars 2016 foreligger 139 dokumenter med hørings svar og vedlegg til disse. Samtlige dokumenter foreligger digitalt og er publisert i formatene PDF, DOC og DOCX på Skattedirektoratets nettsted (Skattedirektoratet 2016). Det er interessant å konstatere at Skattedirektoratet publiserer elektroniske dokumenter både ihht. referanse katalogen for IT-standarder i offentlig forvaltning (Direktoratet for forvaltning og IKT 2016) samt relevant forskrift (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2013), men at det også forekommer et antall avvik fra disse.

Vi har valgt å automatisere nedlasting av hørings svarene, for på denne måten å være sikret tilgang på disse også etter høringsfristens utløp, uten å være avhengig av at dokumentene fortsatt foreligger på Skatteetatens nettsted. Nedlasting er foretatt med *Python*-programutdraget gjengitt i programlisting 1 i vedlegg A.1.

Ca. tre uker etter høringsfristens utløp oppdaget vi ved en tilfeldighet at ytterligere hørings svar hadde kommet til. Skattedirektoratet identifiserer ikke de sent ankomne hørings svarene, og systemet for publisering av hørings svar gir heller ingen indikasjon på hvilke dokumenter som har blitt lagt til etter høringsfristens utløp.

En automatisk sammenligning av opprinnelig innhentede hørings svar pr. 28. februar 2016 og hørings svar innhentet pr. 14. mars 2016 ble utført ved hjelp av programutdraget gjengitt i programlisting 2 i vedlegg A.1. Dette identifiserte tre nye respondenter: Austrian Airlines, Nordkapp kommune og Forsvarsdepartementet. Samtlige er inkludert i datagrunnlaget for besvarelsen.

## 4.4 Kvalitativt datagrunnlag

Med *kvalitative data* forstås i denne sammenheng “kvalitativt kildemateriale”, konkret: de enkelte respondenters argumenter slik de fremkommer i høringssvarene. Selve datafangsten er allerede omtalt i avsnitt 4.3. De kvalitative data er analysert, kodet og bearbeidet — og fremstår nå som *informasjonsgrunnet* som besvarelsen hviler på.

Et kjent problem ved å velge en kvalitativ tilnærming er datagrunnetets *representabilitet*. Kvalitative tilnærminger vil alltid møte generaliseringsproblemer — konkret problemer med ekstern gyldighet (Jacobsen 2015). Det hersker en relativt stor grad av konformitet når det gjelder hvilke argumenter respondentene benytter seg av. En trussel mot ekstern gyldighet er at flypassasjeravgiften på høringstidspunktet allerede var vedtatt innført. Dette kan av enkelte respondenter ha blitt oppfattet som en provokasjon, noe som igjen kan ha frembragt sterkere og mer omfattende argumentasjon enn hva som ville ha vært tilfelle dersom innføring av avgiften fortsatt var på drøftingsstadiet — og høringsprosessen ble gjennomført i forkant av selve vedtaket.

Vi har valgt en kategoribasert inndeling av data. Et konkret argument mot flypassasjeravgiften, slik det er fremført i sin opprinnelige form, er tilordnet en argumentgruppe — en “beholder” for likelydende eller tilnærmet identiske argumenter. Innholdet i de ulike “beholderne” har forskjellig omfang og opphav. Vår analyse av de foreliggende høringssvarene har som mål både å fastsette “størrelsen på beholderne” og hvilke interessentgrupper som stiller seg bak de enkelte argumentene.

Ulempen med kategorisering av data er først og fremst at man kan ende

opp med for brede kategorier (Johannessen, Christoffersen og Tufte 2004). Alternativt risikerer man en for finmasket inndeling av de foreliggende kategoriene.

Vi har identifisert 14 forskjellige kategorier av argumenter mot innføring av flypassasjeravgiften. Det forekommer mindre variasjoner mellom enkelte av argumentene som er plassert i samme “beholder” — men det grunnleggende budskapet kan med stor sikkerhet sies å være identisk.

Videre har vi identifisert 5 hovedgrupper av respondenter, basert på en underliggende og mer finmasket inndeling i 19 respondentkategorier. Avsnitt 4.6.3 redegjør nærmere for bruken av respondentkategorier og hvordan de ulike kategoriene er tilordnet hovedgrupper av respondenter.

## 4.5 Kvantitativ informasjon

I kvalitative undersøkelser vil data som regel forekomme i form av fri tekst. Det er imidlertid viktig å være klar over at kvalitative data ikke taler for seg selv — de må fortolkes, gjerne satt inn i en større sammenheng (Johannessen, Christoffersen og Tufte 2004).

I dette tilfellet vil det være nødvendig å forenkle og redusere datamengden til håndterlige størrelser. Dette er forsøkt løst ved å kode om og systematisere kvalitative data slik at disse fremstår som kvantitativ informasjon. Et kvalitativt datagrunnlag bearbeides på denne måten til å gi kvantitativ informasjon.

## 4.6 Normalisering av data

Den foreliggende mengden av dokumenter med kvalitative data gjorde det tidlig nødvendig å fremstille en struktur for kategorisering og lagring av data. Tradisjonelle metoder for databasedesign fordrer normalisering av data (Hansen og Mallaug 2015) etter forutgående analyse av hvilke registreringsbehov som foreligger. Dette ble utført før utforming av databasen for registrering av respondenter og hørings svar.

Det gis i det følgende en kortfattet oversikt over den valgte lagringsstrukturen, konkret den foreliggende datamodellen samt de individuelle tabellene som til sammen utgjør databasen.

### 4.6.1 Datamodell

Datamodellen som er utgangspunkt for databasen er gjengitt i figur 11. Databasen er benyttet til registrering av respondenter og argumenter mot innføring av flypassasjeravgiften samt for gruppering av respondenter og kategorisering av de fremsatte argumentene.

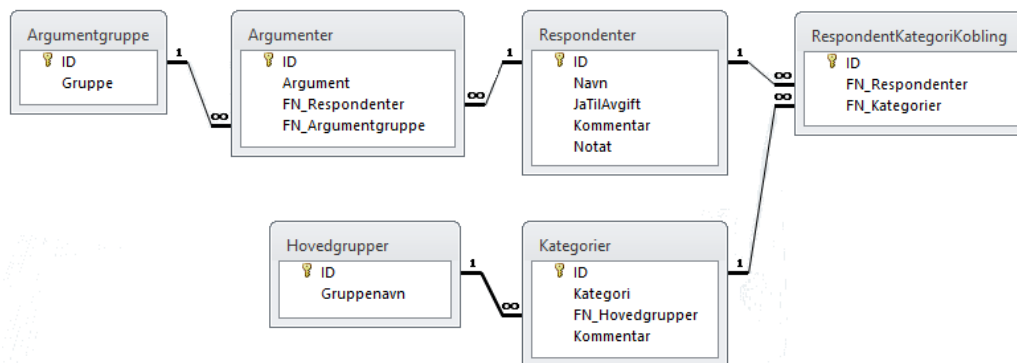
### 4.6.2 Respondenter

Tabellen inneholder navn på samtlige respondenter som har inngitt hørings svar, totalt 138 unike respondenter.

### 4.6.3 Kategorier av respondenter

Det foreligger 13 kategorier av respondenter. Én kategori er linket til én hovedgruppe, jfr. avsnitt 4.6.4. Eksempelvis inngår alle de tre respondent-





Figur 11: Datamodell for databasen benyttet til registrering av respondenter, argumenter og gruppering/kategorisering av disse.

kategoriene *kommune*, *fylkeskommune* og *departement* i hovedgruppen *offentlig forvaltning, administrasjon og faginstanser*.

#### 4.6.4 Hovedgrupper av respondenter

Tabellen inneholder navn på hovedgrupper av respondenter. Det foreligger kun fem hovedgrupper av respondenter. Avsnitt 5.2 inneholder en nærmere beskrivelse av hovedgruppene.

#### 4.6.5 Kobling av respondenter mot respondentkategori

Tabellen inneholder koblinger som knytter de individuelle respondentene til de foreliggende kategorier av respondenter. Her er det viktig å legge merke til at den enkelte respondent kan tilknyttes flere respondentkategorier, og følgelig også opptre i flere hovedgrupper av respondenter. Summen av respondentene i de ulike hovedgruppene er følgelig høyere enn

det faktiske antall respondenter.

Et eksempel på denne problemstillingen er Østfold fylkeskommune, som både tilhører kategorien *fylkeskommuner* og kategorien *eierinteressenter i lufthavner*. Tilsvarende for Avinor AS, som både er *lufthavneier* og en betydelig *kommersiell aktør* — eksempelvis som eiendomsbesitter.

#### 4.6.6 Argumenter

Denne tabellen inneholder oversikt over de argumentene som fremføres mot innføring av flypassasjeravgiften. I tilknytning til det enkelte argument, som registreres som fritekst basert på fremstilling i de foreliggende høringssvarene, registreres hvilken respondent som fremfører argumentet. Videre registreres hvilken argumentgruppe det aktuelle argumentet faller innenfor.

Det er registrert 673 individuelle argumenter i databasen.

#### 4.6.7 Argumentgrupper

Argumentgrupper benyttes som beskrevet i avsnitt 4.4. Formålet er å kode mengder av kvalitative data på en slik måte at man sitter igjen med håndterbare, kvantitative størrelser.

Eksempelvis vil de individuelle argumentene “flypassasjeravgiften vil være negativ for rutetilbudet i Finnmark” og “flypassasjeravgiften vil medføre redusert rutetilbud fra Sandefjord lufthavn” begge falle inn under argumentgruppen *redusert rutetilbud*. Det gis en mer inngående orientering om dette i avsnitt 5.3.

#### 4.6.8 Krysspørring i database

Krysspørring i en database benyttes for å hente ut og sammenstille data fra flere forskjellige tabeller. Den følgende, kortfattede introduksjonen er hentet fra boken *Databasesystemer* (Hansen og Mallaug 2015):

En relasjonsdatabase kan bestå av et antall tabeller, bl.a. for å unngå dobbeltlagring av informasjon og for å redusere sjansene for feil i datagrunnlaget. Det er derfor nødvendig å kunne lage spørringer som sammenstiller data fra flere tabeller.

Når data fra to tabeller skal "kobles", er det nødvendig å definere hvilke rader i tabell A som skal kobles med hvilke rader i tabell B.

Det foreligger mengder av teori relatert til lagring av data i relasjonsdatabaser, normalisering av data samt teknikker for krysspørring og sammenstilling av data fra tabeller, og det vil føre for langt å gå inn på dette i denne besvarelsen. Vi ønsker likevel å nevne at det er nettopp relasjonsdatabasen, med den strukturen som er illustrert i figur 11, som inneholder det kvantitative datagrunnlaget for besvarelsen. Videre er det benyttet SQL-spørringer for å sammenstille data fra de foreliggende tabellene.

Datagrunnlaget for avsnittene 6.2 og 6.3 samt vedlegg A.4 og A.5 har fremkommet som resultat av krysspørringer i databasen hvor argumentene i høringssvarene er registrert.

## 5 Datagrunnlag

### 5.1 Innledning

Listen over høringsinstanser omfatter 98 aktører (Skattedirektoratet 2016a). Ved høringsfristens utløp den 21. februar 2016 var det innkommet 136 dokumenter inneholdende høringssvar og vedlegg til disse. Tre uker etter høringsfristens utløp har ytterligere tre dokumenter blitt lagt til listen over høringssvar og vedlegg, og det totale antall *dokumenter* er følgelig 139.

Imidlertid finnes det tilfeller av at flere respondenter har benyttet seg av anledningen til å avgi en felles uttalelse. Som et eksempel nevnes høringsvaret fra næringsforeningene i Tjøme, Tønsberg, Horten, Larvik og Sandefjord. Når det tas høyde for dette, er det identifisert totalt 138 unike respondenter.

Opgaven ser kun på argumenter *mot* innføring av flypassasjeravgiften. Det er likevel interessant å konstatere at innføring av avgiften støttes av et fåtall (11 stk.) av respondentene — utelukkende av miljø- og naturvernorganisasjoner (jfr. tabell 17, med unntak av *Klimarealistene*) samt Bergen kommune. Ut over dette forekommer et mindre antall offentlige organer (3 stk.) som velger å svare at de ikke har synspunkter eller kommentarer til vedtaket.

Ettersom avgiften allerede er vedtatt innført, er det ikke oppsiktsvekkende at høringsrunden primært lokker frem stemmer som helst ser at avgiften likevel ikke blir en realitet.

## 5.2 Hovedgrupper av respondenter

For videre behandling av høringssvarene er det formålstjenelig å identifisere respondentene basert på hvilken interessegruppe de representerer. Gjennomgang av høringssvarene har identifisert fem hovedgrupper av respondenter:

- Offentlig forvaltning, administrasjon og faginstanser.
- Kommersielle aktører.
- Organisasjoner hvis formål er å ivareta næringslivets og arbeidstakers interesser.
- Andre interesseorganisasjoner og lokallag av politiske partier.
- Øvrige respondenter.

Gruppen *øvrige respondenter* inneholder to respondenter hvor det ikke er identifisert felles særtrekk ved disse.

I det følgende gis en gjennomgang av de fem hovedgruppene av respondenter med oversikt over hvilke kategorier av respondenter som er tilordnet de forskjellige gruppene.

De fem hovedgruppene er basert på en forutgående kategorisering av hver enkelt respondent. Det er identifisert 13 kategorier av respondenter, gjengitt i tabellene 8 til 20. Kategoriseringen er basert på den enkelte respondents "naturlige tilhørighet". Det har i arbeidet med gjennomgang av høringssvarene ikke forekommet tvilstilfeller om hvilken kategori en gitt respondent skal tilhøre. Det er imidlertid viktig å nok en gang understreke at én enkelt respondent kan opptre i såvidt forskjellige sammenhenger

at det er naturlig å registrere flere kategoritilhørigheter for den aktuelle respondenten. Forholdet er nærmere omtalt i avsnitt 4.6.5.

Figurene 12, 14, 16 og 18 illustrerer hvordan de enkelte respondentkategoriene er tilknyttet én av de fem hovedgruppene.

### 5.2.1 Om navneangivelser

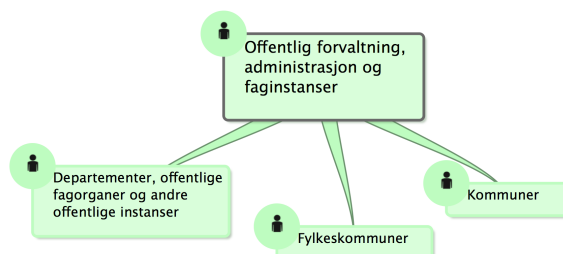
For tabellene 11, 12, 13, 14, 15 og 18 gjelder at respondentenes navn kan være gjengitt uten de formelt korrekte tillegg av f.eks. "GmbH", "PLC", "Ltd", "AS", "ASA", "NUF", etc.

### 5.2.2 Gruppe 1: offentlig forvaltning, administrasjon og faginstanser

Denne gruppen består av lett identifiserbare respondenter — enten i form av offentlig administrasjon (kommune/fylkeskommune) eller offentlig forvaltning i form av faginstans eller departement. Gruppen inkluderer 46 respondenter blant:

- Kommuner (29 stk.)
- Fylkeskommuner (7 stk.)
- Departementer, offentlige fagorganer og diverse andre offentlige instanser (10 stk.)

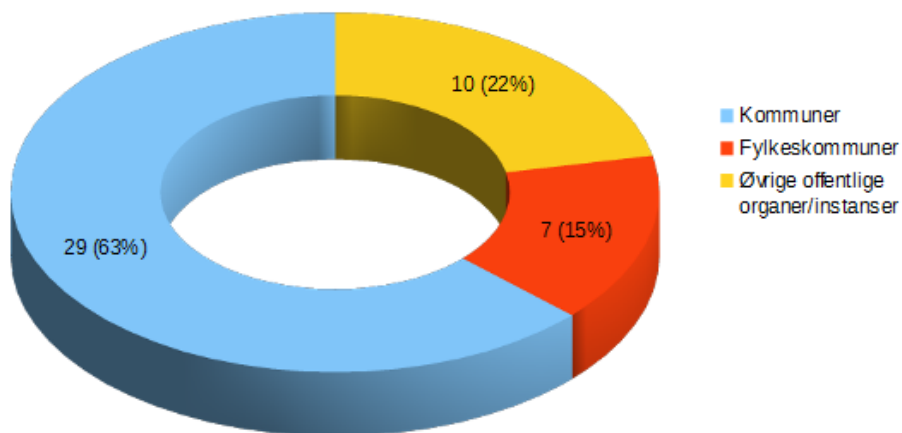
Detaljer fremkommer av tabellene 8, 9 og 10. Se også figurene 12 og 13.



Figur 12: Gruppe 1, tilknyttede respondentkategorier.

### GRUPPE 1: OFFENTLIG FORVALTNING, ADMINISTRASJON OG FAGINSTANSER

ANTALL RESPONDENTER PR. KATEGORI



Figur 13: Gruppe 1: antall respondenter pr. kategori.

Tabell 8: Respondenter: kommuner. Antall: 29.

<b>Kommuner</b>	
Alta kommune	Rygge kommune
Aremark kommune	Råde kommune
Askim kommune	Sandefjord kommune
Bergen kommune	Sarpsborg kommune
Fredrikstad kommune	Skiptvet kommune
Hadsel kommune	Stjørdal kommune
Halden kommune	Stord kommune
Hobøl kommune	Sør-Varanger kommune
Karmøy kommune	Tromsø kommune
Marker kommune	Ulstein kommune
Molde kommune	Vestvågøy kommune
Moss kommune	Volda kommune
Nordkapp kommune	Våler kommune
Porsgrunn kommune	Ørsta kommune
Rakkestad kommune	



Tabell 9: Respondenter: fylkeskommuner. Antall: 7.

Fylkeskommuner	
Finnmark fylkeskommune	Trøms fylkeskommune
Nordland fylkeskommune <sup>6</sup>	Vest-Agder fylkeskommune
Sogn og Fjordane fylkeskommune	Østfold fylkeskommune
Sør-Trøndelag fylkeskommune	

Tabell 10: Respondenter: offentlige organer/-instanser. Antall: 10.

Offentlige organer/-instanser	
Brønnøysundregistrene	Luftambulansetjenesten
Forsvarsdepartementet	Luftfartstilsynet
Justis- og beredskapsdepartementet	Samferdselsdepartementet
Konkurransetilsynet	Statistisk sentralbyrå
Landbruks- og matdepartementet	Utenriksdepartementet

Her er verdt å legge merke til at Nordland fylkeskommune står som ene-eier av selskapet Nordland Næringsvekst AS, som igjen eier 15% av WF Holding AS<sup>7</sup>. Det kan således diskuteres om Nordland fylkeskommune også burde være kategorisert som "annet kommersielt foretak". Imidlertid har Nordland fylkeskommune valgt å ikke avgi egen høringsuttalelse, men viser til de respektive partigrupperes hørings svar. For nærmere analyse av hvilke respondenter som gir tilslutning til hvilke argumenter er Nordland fylkeskommune følgelig ikke relevant.

<sup>6</sup>Nordland fylkeskommune avgir ikke et samlet hørings svar, men viser til hørings svar fra partigruppene.

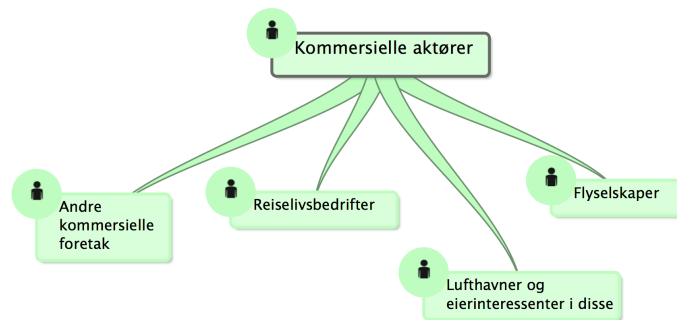
<sup>7</sup>Eier av Widerøes Flyveselskap AS.

### 5.2.3 Gruppe 2: kommersielle aktører

Gruppen inkluderer respondenter med forretningsinteresser som kan tenkes å bli påvirket av flypassasjeravgiften — eksempelvis flyselskaper, lufthavner, eierinteressenter i lufthavner, reiselivsbedrifter og handlingselskaper. Gruppen inkluderer også to kommersielle flyskoler, som indirekte kan bli påvirket av avgiften. Resonnementet her er at dersom passasjergrunnlaget for de sekundærlufthavnene i østlandsområdet blir redusert, med avvikling av lufthavnen(e) som mulig resultat, forsvinner også flyskolenes baser for skoleflyging. Gruppen omfatter totalt 25 respondenter innen følgende kategorier:

- Flyselskaper (10 stk.)
- Lufthavner, inkl. eierinteressenter lufthavner (9 stk.)
- Reiselivsbedrifter ekskl. luftfartsforetak (1 stk.)
- Andre kommersielle foretak inkl. fly- og helikopterskoler (5 stk.)

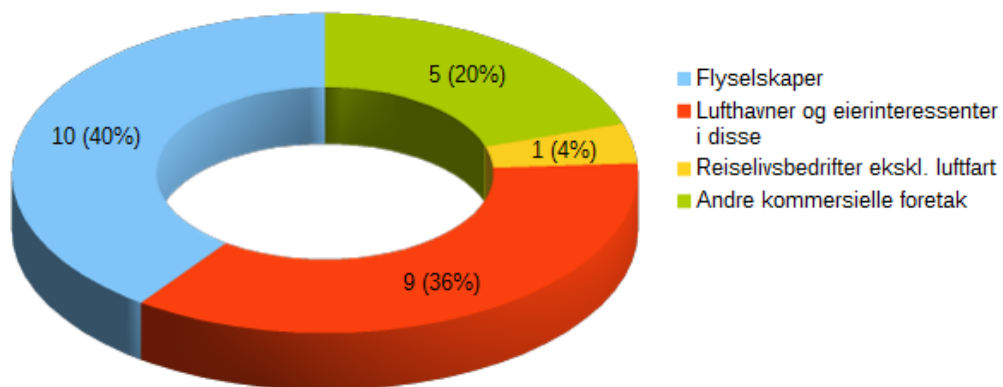
Detaljer fremkommer av tabellene 11, 12, 13 og 14. Se også figurene 14 og 15.



Figur 14: Gruppe 2, tilknyttede respondentkategorier.

### GRUPPE 2: KOMMERSIELLE AKTØRER

ANTALL RESPONDENTER PR. KATEGORI



Figur 15: Gruppe 2: antall respondenter pr. kategori.

Tabell 11: Respondenter: flyselskaper. Antall: 10.

Flyselskaper	
Austrian Airlines	Ryanair
Icelandair	SAS
KLM	TUIFly Nordic
Lufthansa Group	Widerøes Flyveselskap
Norwegian Air Shuttle	Wizz Air

Tabell 12: Respondenter: lufthavner og eierinteressenter i disse. Antall: 9.

Lufthavner og eierinteressenter i disse	
Avinor	Sandefjord lufthavn Torp
Notodden lufthavn	Stord kommune
Orkla ASA	Sunnhordaland lufthavn (Stord)
Rygge sivile lufthavn	Østfold fylkeskommune
Sandefjord kommune	

Tabell 13: Respondenter: reiselivsbedrifter ekskl. luftfartsforetak. Antall: 1.

Reiselivsbedrifter ekskl. luftfartsforetak
Hurtigruten

Tabell 14: Respondenter: andre kommersielle foretak. Antall: 5.

<b>Andre kommersielle foretak</b>
Aviator
Borregaard
European Helicopter Center
Pilot flyskole
Sparebank1 Østfold og Akershus

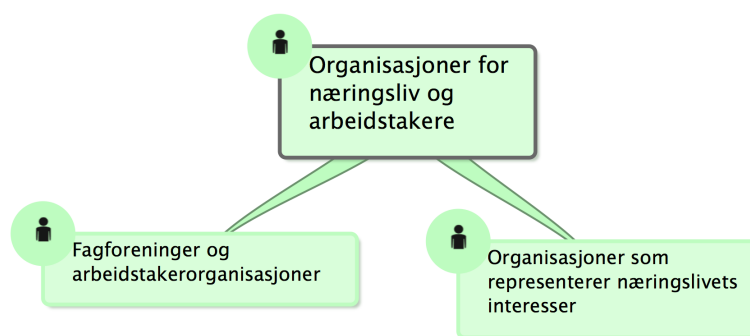
Avinor og Orkla synes tydelig å opptre i rollene som lufthavneier/eierinteressenter i lufthavner, og er følgelig ikke inkludert som "andre kommersielle foretak".

#### 5.2.4 Gruppe 3: organisasjoner for næringsliv og arbeidstakere

Fare for tap av arbeidsplasser er et hyppig benyttet argument mot innføring av flypassasjeravgiften. Gruppen inkluderer næringslivs- og arbeidstakerorganisasjoner, som tradisjonelt oppfattes å ha divergerende syn på dagsaktuelle saker. I anledning flypassasjeravgiften synes imidlertid uttalelsene fra de respektive hold å være rimelig samstemte — og aktørene havner følgelig i samme hovedgruppe, som inkluderer 40 respondenter blant:

- Organisasjoner som representerer næringslivets interesser samt utenlandske næringsinteresser i Norge (34 stk.)
- Fagforeninger og arbeidstakerorganisasjoner (6 stk.)

Detaljer fremkommer av tabellene 15 og 16. Se også figurene 16 og 17.



Figur 16: Gruppe 3, tilknyttede respondentkategorier.

Tabell 15: Respondenter: organisasjoner som repr. næringslivets interesser. Antall: 34.

<b>Organisasjoner som representerer næringslivets interesser</b>	
Airlines for America	NHO Møre og Romsdal
BARIN	NHO Reiseliv
Bedriftsforbundet region Øst	NHO Service
Brancheforeningen dansk luftfart	NHO Sjøfart
Byggenæringens landsforening	NHO Troms og Svalbard
ELFAA	NHO Trøndelag
Horten næringsforening	NHO Vestfold
IATA	NHO Østfold
Kr.sund og Nord-Møre næringsf.	Norsk olje og gass
Larvik næringsforening	Næringsf. i Trondheimsreg.
NHO	Sandefjord næringsforening
NHO Agder	Sjømat Norge
NHO Finnmark	Svenska flygbranschen
NHO Hordaland	Tjøme næringsforening
NHO Logistikk og transport	Tønsberg næringsforening
NHO Luftfart	Virke
NHO Mat og drikke	Ørsta næringskontor

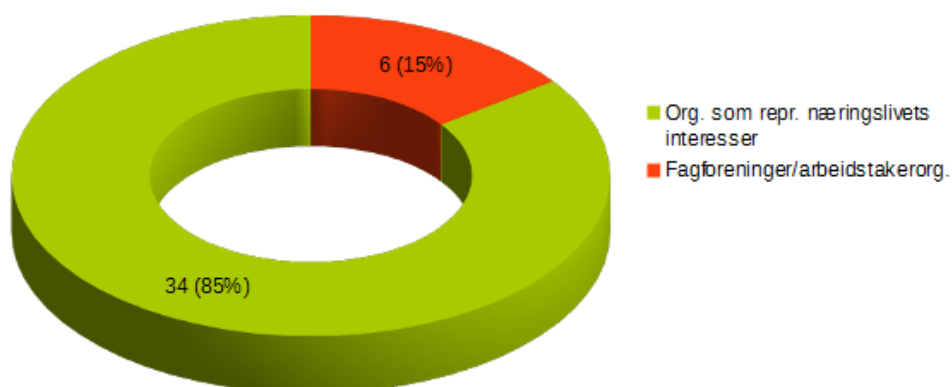
Tabell 15 inkluderer ikke respondenter som arbeider for å fremme utvikling av lokalt næringsliv. Disse er å finne i tabell 18.

Tabell 16: Respondenter: fagforeninger og arbeidstakerorganisasjoner. Antall: 6.

Fagforeninger og arbeidstakerorganisasjoner	
Handel og Kontor Østfold	Norsk Industri
LO	Norske Helikopteransattes Forbund
Norsk Flygerforbund	Parat

### GRUPPE 3: ORG. FOR NÆRINGSLIV og ARBEIDSTAKERORGANISASJONER

ANTALL RESPONDENTER PR. KATEGORI



Figur 17: Gruppe 3: antall respondenter pr. kategori.



### 5.2.5 Gruppe 4: interesseorganisasjoner og lokallag av politiske partier

Felles for respondenter i denne gruppen er at de generelt ønsker å påvirke i en politisk retning, en regions utvikling eller å fremme medlemmenes interesser. Gruppen omfatter 36 respondenter blant:

- Organisasjoner som arbeider for klimapolitikk, miljøvern, naturvern og klimatiltak (11 stk.)
- Diverse interesseorganisasjoner — fritid, regionale interesser (16 stk.)
- Lokallag av politiske partier (9 stk.)

Detaljer fremkommer av tabellene 17, 18 og 19. Se også figurene 18 og 19.

Vi har valgt å kategorisere organisasjonen *Klimarealistene* som en miljøpolitisk organisasjon. Organisasjonens egen beskrivelse av sitt formål er at “den arbeider for å presentere vitenskapelige fakta som forteller en annen historie enn det politisk vedtatte budskapet som bare har støtte i villedende klimamodeller” (Klimarealistene 2015).



Figur 18: Gruppe 4, tilknyttede respondentkategorier.

Tabell 17: Respondenter: klimapolitiske, miljø- og naturvernorganisasjoner. Antall: 11.

<b>Klimapolitiske, miljø- og naturvernorganisasjoner</b>	
Bellona	Naturvernforbundet
Besteforeldrenes klimaaksjon	Naturvernforbundet Hordaland
Forum for utvikling og miljø	Spire
Framtiden i våre hender	WWF Norge
Klimarealistene	Zero
Natur og ungdom	

Avsnitt 5.2.5 angir bakgrunnen for å plassere organisasjonen *Klimarealistene* i denne gruppen av respondenter.

Tabell 18: Respondenter: diverse interesseorganisasjoner. Antall: 16.

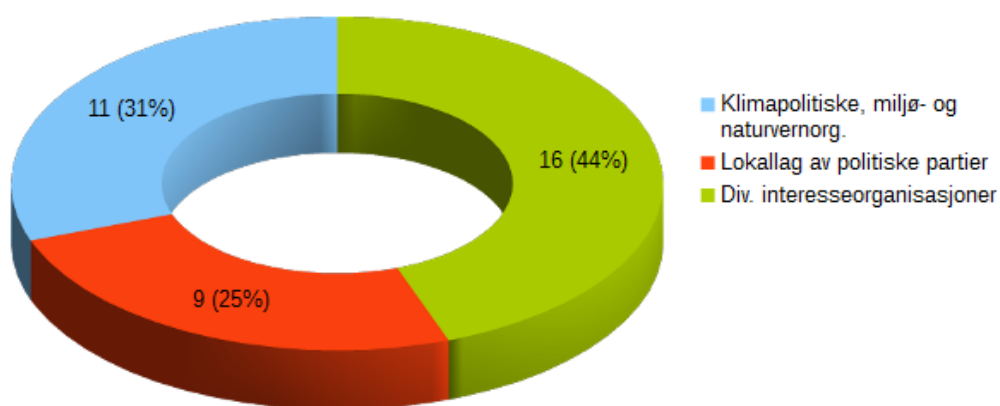
<b>Diverse interesseorganisasjoner</b>	
AOPA	Næringsf. i Tr.heimsregionen
Greater Stavanger	Salten regionråd
Horten næringsforening	Sandefjord næringsforening
Kr.sund og Nord-Møre næringsforum	Tjøme næringsforening
Kvernberget vekst	Tønsberg næringsforening
Larvik næringsforening	Vest-Finnmark regionråd
Luftfartsforum for Tr.heim lufthavn	Ålesund lufthavn utvikl.forum
NLF	Ørsta næringskontor

Tabell 19: Respondenter: lokallag av politiske partier. Antall: 9.

Lokallag av politiske partier	
Moss Høyre	Nordland Sosialistisk Venstreparti
Nordland Arbeiderparti	Nordland Venstre
Nordland MDG	Rygge Høyre
Nordland Rødt	Østfold Høyre
Nordland Senterparti	

GRUPPE 4: INTERESSEORG. og LOKALLAG AV POLITISKE PARTIER

ANTALL RESPONDENTER PR. KATEGORI



Figur 19: Gruppe 4: antall respondenter pr. kategori.

### 5.2.6 Gruppe 5: øvrige respondenter

Denne gruppen inneholder et mindre antall respondenter hvor vi ikke har klart å identifisere klare fellestrekk eller felles interesser mellom de 2 respondentene, som omfatter:

- Privatperson (1 stk.)
- Løst organisert gruppe av privatpersoner (1 stk.)

Detaljer fremkommer av tabell 20.

*Tabell 20: Respondenter: øvrige. Antall: 2.*

<b>Øvrige respondenter</b>
Alf-Otto Renstrøm
Facebook-gruppen "Nei til flyseteavgift i Norge"

### 5.3 Argumenter mot innføring av avgiften

Etter gjennomgang av høringssvarene er det logisk identifisert følgende 14 grupper av argumenter mot innføring av flypassasjeravgiften:

**Arbeidsplasser** benyttes om alle argumenter som fremføres om fare for tap av arbeidsplasser.

**Dobbel beskatning** dekker argumenter som relates til at flypassasjeravgiften vil være MVA-pliktig, at det kan ilegges dobbel avgift ved transfer samt at det allerede kreves inn CO<sub>2</sub>- og NO<sub>x</sub>-avgifter.

**Hensyn til næringslivet** favner om generelle hensyn til næringslivet.

**Infrastruktur** benyttes for de argumenter som fremføres om redusert tilgjengelighet og fare for nedleggelse av lufthavner.

**Konkurrans hensyn 1** dekker konkurranseforhold relatert til selskaper som har eller ikke har interline-avtaler, FOT-ruter/kommersielle ruter, fly med mindre enn 10 passasjer seter, korte/lange flyruter, LCC-selskaper/nettverksselskaper samt privat eide flyplasser.

**Konkurrans hensyn 2** dekker konkurranseforhold mellom Norge og utlandet.

**Konkurrans hensyn 3** dekker regionale konkurranseforhold.

**Lokale miljøhensyn** benyttes om argumenter som nevner dreining til andre og potensielt mer forurensende transportmidler (substitutter), økt miljøbelastning ifbm. lengre reisevei til flyplassen (konkret: passasjerer som p.t. benytter Sandefjord lufthavn, Torp og Moss lufthavn, Rygge, som vil måtte foreta sine reiser fra Oslo lufthavn, Garder-

moen) samt behovet for en tredje rullebane ved OSL, som hevdes å kunne utsettes eller elimineres ved å flytte vekst til hhv. Sandefjord/Torp og Moss/Rygge.

**Offentlige investeringer kan gå tapt** dekker argumenter som fremføres om at offentlige investeringer kan gå tapt ved nedleggelse av f.eks. Moss lufthavn, Rygge.

**Rutetilbud** dekker alle argumenter om svekket rutetilbud.

**Usikker eller ingen miljøgevinst** dekker alle argumenter om at flypassasjeravgiften ikke er et egnet miljøtiltak og at avgiften vanskelig kan hevdes å medføre noen miljøgevinst.

**Utilstrekkelig utredet** omfatter de argumenter som fremføres om manglende høringsrunde i forkant av vedtaket om å innføre avgiften, samt at det ikke foreligger tilstrekkelige konsekvensutredninger om avgiften.

**Økte offentlige kostnader / inntektsbortfall** benyttes for alle argumenter som hevder at de offentlige kostnadene vil øke, relatert til økte sosiale kostnader, manglende skatteinntang, reduserte MVA-inntekter og økte kostnader for Forsvaret ved redusert sivil aktivitet ved Bodø, Andøya, Evenes og Moss lufthavn.

**Annet** dekker øvrige argumenter, hvorav enkelte er av spesiell interesse og vil omtales nærmere.

Tabell 21 gjengir fordelingen av argumenter mellom de forskjellige argumentgruppene. Denne hensyntar at enkelte respondenter opptrer i dobbeltroller, jfr. avsnitt 4.6.5.

Vedlegg A.5 inneholder oversikt over de enkelte argumenter og utgjør datagrunnlaget for tabell 21.

Tabell 21: Argumenter pr. argumentgruppe, hensyntatt enkelte respondenters dobbeltroller.

<b>Argumenter pr. argumentgruppe</b>		
<b>Argumentgruppe</b>	<b>Antall</b>	<b>Prosentandel</b>
Fare for tap av offentlige investeringer	4	0,6%
Lokale miljøhensyn	16	2,2%
Dobbel beskatning	22	3,0%
Konkurrans hensyn: regionalt	35	4,8%
Konkurrans hensyn: Norge/utlandet	36	5,0%
Konkurrans hensyn: andre	52	7,2%
Økte offentlige kostnader / inntektsbortfall	48	6,6%
Fare for nedleggelse av infrastruktur	57	7,9%
Fare for tap av arbeidsplasser	60	8,3%
Ingen eller usikker miljøgevinst	81	11,2%
Reduksjon i rutetilbud	84	11,6%
Hensyn til næringslivet	99	13,7%
Utilstrekkelig utredet	99	13,7%
Andre/diverse	30	4,1%
<i>SUM</i>	723	100,0%

### 5.3.1 Fare for tap av arbeidsplasser

Det fremsettes 60 argumenter relatert til *fare for tap av arbeidsplasser*. Det foreligger i hovedsak fire varianter av argumentet:

- Fare for tap av arbeidsplasser (generelt), ikke tallfestet.
- Fare for tap av 4–5.000 arbeidsplasser på nasjonal basis.
- Fare for tap av 5–6.000 arbeidsplasser på nasjonal basis.
- Fare for tap av 1.000 arbeidsplasser i Østfold.

### 5.3.2 Dobbel beskatning

Det fremsettes 22 argumenter relatert til *dobbel beskatning*. Det foreligger fem varianter av argumentet:

- Avgiften vil medføre dobbel beskatning (ikke nærmere spesifisert).
- Avgiften vil medføre dobbel beskatning, jfr. EU ETS/kvotehandel.
- Avgiften vil medføre dobbel beskatning, jfr. CO<sub>2</sub>- og NO<sub>x</sub>-avgifter ved innenriksflyginger.
- Transferpassasjerer uten gjennomgående billett risikerer å måtte betale avgiften flere ganger.
- “Tax on tax” relatert til at avgiften vil være belagt med 10% MVA.



### 5.3.3 Hensyn til næringslivet

Argumentgruppen *hensyn til næringslivet* omfatter 99 argumenter av varierende karakter. Argumentene er av såvidt forskjellig karakter at det henvises til vedlegg A.5 for detaljer om disse.

### 5.3.4 Infrastruktur

Argumentgruppen *infrastruktur* inneholder 57 argumenter relatert til følgende forhold (forskjellen på "lufthavn" og "flyplass" tilleggs trolig ingen betydning):

- Fare for nedleggelse av flyplasser (uten nærmere spesifisering).
- Fare for nedleggelse av Moss lufthavn, Rygge (RSL).
- Fare for nedleggelse av Sandefjord lufthavn, Torp.
- Fare for nedleggelse av Sunnhordaland lufthavn, Stord.
- Fare for at flyplasstilbudet svekkes.
- Vanskeliggjør drift av private lufthavner.
- Reduserte åpningstider ved flyplassene.
- Fare for nedleggelse av kortbaneflyplasser.
- Redusert utbygging av lufthavner, påvirker Avinors finansierings-  
evne for regionale flyplasstilbud.
- Reduserte inntekter for Notodden lufthavn.

### 5.3.5 Konkurrans hensyn 1 — diverse

Argumentgruppen *konkurrans hensyn 1* er benyttet for 52 argumenter relatert til oppfatningen om at flypassasjeravgiften vil virke konkurransevridende. I hovedsak omhandler argumentene følgende forhold:

- Mindre rutefly (< 10 seter) vil være fritatt for avgiften.
- FOT-ruter vil få avgiften kompensert av staten, noe som ikke gjøres gjeldende for kommersielle ruter.
- Nettverksselskaper kontra LCC-selskaper — avgiftsfritak for transferpassasjerer på gjennomgående billett.
- Dobbel beskatning når det ikke foreligger interline-avtale.
- Ulike vilkår for flyoperatørene.
- Uklar definisjon av transfer mellom fly og helikopter (til offshore).

### 5.3.6 Konkurrans hensyn 2 — Norge/utlandet

For argumentgruppen *konkurrans hensyn 2* foreligger 36 argumenter som omtaler følgende forhold:

- Konkurransvridende ifht. naboland (f.eks. Åre/Östersund kontra Trondheim/Værnes).
- Avgiften vil svekke norsk luftfarts konkurransekraft.
- Til skade for internasjonalt rettet næringsliv i regionene.
- Svekker OSLs strategi om å være innfallsport til Norge.

- Rammebetingelsene for norsk luftfart bør være internasjonalt konkurransedyktige.
- Innenriksrutene vil rammes hardest.
- Nye ruter vil legges til knutepunkter utenfor Norge.

### 5.3.7 Konkurransesyn 3 — regionalt

Argumentgruppen *konkurransesyn 3* omfatter regionale konkurranseforhold og inkluderer 35 argumenter. Disse omhandler i hovedsak følgende forhold:

- Avgiften vil virke konkurransehemmende for næringslivet i nord.
- Avgiften vil ha en sterkt sentraliserende virkning.
- Sysselsettingen i distriktene vil påvirkes negativt.
- Sandefjord lufthavn, Torp, respektive Moss lufthavn, Rygge, bidrar til regionens attraktivitet (svækkes ved evt. nedleggelse).
- Avgiften vil vanskeliggjøre omstillingen for bedrifter i kyst-Norge.
- Mindre destinasjoner kan bli skadelidende.
- Reduserte flytilbud og økte priser for transport til distriktene.
- Avstandsulempene i Nord-Norge vil forsterkes.
- Destinasjoner med lav lønnsomhet kan bli berørt.
- Negative konsekvenser for Troms/Finnmark.
- Negativt for konkurransekraft og sysselsetting i Troms/Finnmark.
- Chartertrafikken ved Fagernes lufthavn, Leirin vil bli skadelidende.

### 5.3.8 Lokale miljøhensyn

Argumentgruppen *lokale miljøhensyn* omfatter 16 argumenter. Disse inkluderer:

- Dreining mot andre transportmidler (substitutter) som forurenses mer enn flytransport.
- Økte utslipp ifbm. passasjerer som må foreta en ekstra reise fra TRF (Vestfold) eller RYG (Østfold) for å komme til lufthavnen (OSL).
- Relatert til ovennevnte: økning av veitrafikk langs E6/E18.
- En nedleggelse av Moss lufthavn, Rygge vil fremskynde behovet for en tredje rullebane ved OSL.
- Ekstra flytid for fly som skal til/fra OSL (fremfor til Østfold/Vestfold).

### 5.3.9 Offentlige investeringer kan gå tapt

Det fremføres 4 argumenter relatert til potensielt tap av offentlige investeringer. Disse relateres til Moss lufthavn, Rygge, hvor det hevdes at det er foretatt betydelige offentlige investeringer som kan gå tapt ved en nedleggelse av lufthavnen.

### 5.3.10 Økte offentlige kostnader / inntektsbortfall

Denne argumentgruppen omfatter 48 argumenter relatert til økte offentlige kostnader og/eller reduserte offentlige inntekter:

- Økte kostnader for Forsvaret dersom Moss lufthavn, Rygge legges ned.
- Økte kostnader for Forsvarets flyplassdrift ved Andøya, Bodø og Bardufoss.
- Økt arbeidsledighet, som vil gi økte trygdeutbetalinger og reduserte skatte- og avgiftsinntekter.
- Merkostnader for Justisdepartementets virksomheter.

#### 5.3.11 Rutetilbud

Argumentgruppen *rutetilbud* omfatter 84 argumenter relatert til påstander om redusert rutetilbud / økt pris:

- Reduksjon i rutetilbud (generelt og ved spesifikke lufthavner).
- Konsekvenser for rutetilbudet i distriktene (dårligere tilbud, økte priser).
- Redusert tilbud for pasienttransport mellom behandlingssinstitusjoner.
- Rutekutt på ikke-lønnsomme ruter.

### 5.3.12 Ingen eller usikker miljøgevinst

Det fremsettes 81 argumenter innen argumentgruppen *ingen eller usikker miljøgevinst*. Argumentene er i hovedsak som følger:

- Avgiften vil gi redusert legitimitet for andre "grønne avgifter".
- Usikker, minimal eller ingen miljøeffekt.
- Avgiften vil ikke bidra til utslippsreduksjon.
- Avgiften bærer preg av å være en luksusavgift.
- Avgiften tjener ikke sitt uttalte formål.

### 5.3.13 Utilstrekkelig utredet

Forhold rundt manglende konsekvensanalyse og at høringsrunden først foretas i etterkant av vedtaket om å innføre avgiften, er samlet i argumentgruppen *utilstrekkelig utredet*, som omfatter 99 argumenter relatert til:

- Avgiften kan være i strid med internasjonale avtaler (bilaterale, ICAO, EØS).
- Manglende høringsrunde i forkant av vedtaket om å innføre flypassasjeravgiften.
- Manglende konsekvensanalyse forut for vedtaket.

#### 5.3.14 Andre argumenter

Argumentgruppen *annet* inneholder 30 argumenter relatert til forhold hvor det er vanskelig å identifisere felles egenskaper ved disse:

- Uheldig at staten opptrer som eier av flyselskap og i tillegg er regulator/lovgiver.
- Negative erfaringer fra andre land med tilsvarende avgift.
- Ekstra belastning for pendlere i form av en netto utgiftsøkning.
- Redusert utdanningstilbud for fly- og helikopterflygere.
- Negativt for luftambulansetjenesten med bortfall av landingsplasser.
- Høringsdokumenter forelå initielt kun på norsk.
- EU ETS vil fungere mindre effektivt.
- Avgiften bryter med forutsetningene i "Grønn Skattekommisjon".
- Avgiften vil ramme de med svakest økonomi hardest.
- Avgiften rammer ikke overflyginger.
- Forenklet beregningsmodell — priselastisitet kontra "trappetrinnsmodell" når det gjelder etterspørsel etter flyreiser.
- Norges relasjoner til USA vil settes på prøve ("Open Skies"-avtalen).
- Ekstra kostnader for flyselskapene (forhåndssolgte billetter).
- Bortfall av flyruter vil kunne gi monopol for busselskaper, o.a.
- Avgiften er miljøfiendtlig og tvinger vekk LCC-selskaper med én kabinklasse, nye fly og høy kabinfaktor.

## 6 Analyse

### 6.1 Innledning

Kapittelet inneholder en oversikt over hvilke argumenter som støttes av de foreliggende hovedgrupper av respondenter.

Grupper av argumenter vurderes i lys av de teorier som er beskrevet i kapittel 3. Videre gis generelle kommentarer i tilknytning til et utvalg av de fremførte argumentene.

Forutsetningen om at flypassasjeravgiften vil medføre redusert etterspørsel etter flyreiser ligger til grunn for de fleste argumentene.

### 6.2 Hvem har sendt inn høringssvar?

Kapittel 5 gir en detaljert oversikt over hvem som har benyttet seg av anledningen til å inngi høringssvar, inkludert vår kategorisering og gruppering av respondentene. Figurene 13, 15, 17 og 19 viser sammensetningen av hovedgruppe 1–4 av respondenter, fordelt på de identifiserte respondentkategorier.

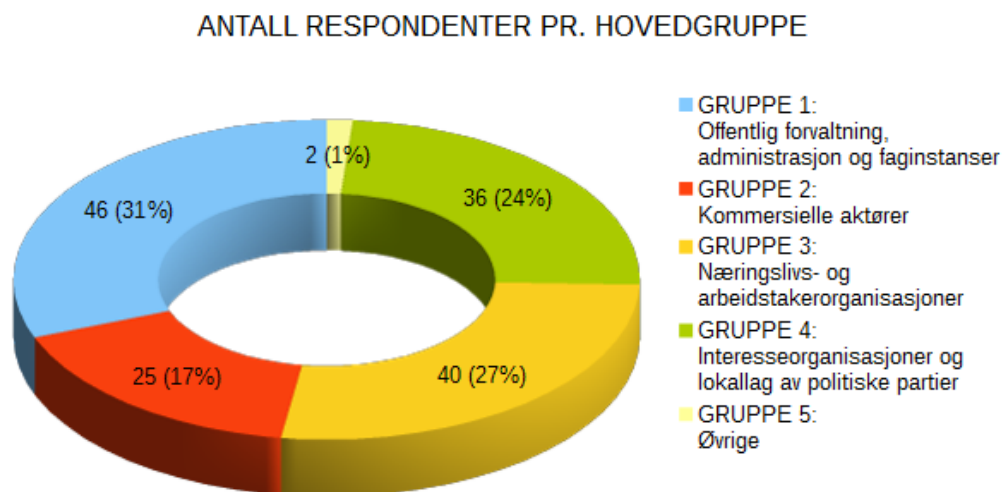
Figur 20 viser fordeling av respondenter pr. hovedgruppe. Relatert til denne er det verdt å legge merke til følgende forhold ved de foreliggende data:

- *Gruppe 1* inkluderer 29 kommuner, hvorav 13 i nærområdet til Moss lufthavn, Rygge. Av disse 13 kommunene har 11 avgitt tilnærmet identiske uttalelser.
- *Gruppe 2* domineres av flyselskaper og lufthavner/eierinteressenter



i lufthavner (jfr. figur 15). Det er overraskende at det kun er én reiselivsbedrift som har avgitt høringsvar, da nettopp hensynet til turismen er et hyppig forekommende argument mot innføring av flypassegeravgiften.

- *Gruppe 3* domineres av organisasjoner som ivaretar næringslivets interesser (jfr. figur 17).



Figur 20: Antall respondenter pr. hovedgruppe.

### 6.2.1 Kommuner som respondenter

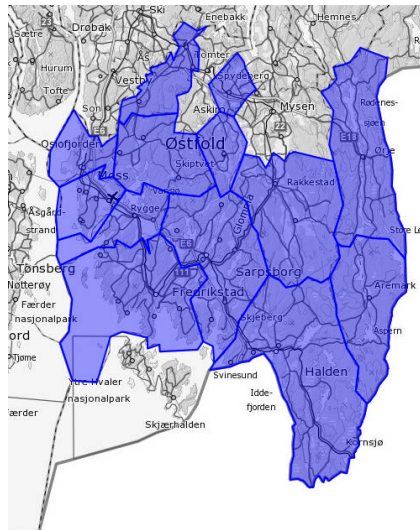
Tabell 8 identifiserer de 29 kommunene som har avgitt høringsvar. Figur 21 viser at 13 fra disse kommunene befinner seg i Østfold. Som det fremgår av avsnitt 4.2.2 fremsettes et relativt uniformt knippe argumenter fra disse 13 kommunene, noe som gir inntrykk av at det i området

foreligger en “koordinerende kraft” som har til hensikt å verne om fortsatt drift ved Rygge Sivile Lufthavn AS. Moss kommune har bekreftet at høringssvarene er utarbeidet av Mossregionens Næringsutvikling AS på oppdrag fra de fire eierkommunene<sup>8</sup>. Tilsvarende har Østfold fylkeskommune bekreftet å ha utarbeidet sitt høringssvar, for så å tilby dette til et antall kommuner i regionen.

Det er lite overraskende at kommunene i nærområdet rundt Moss lufthavn, Rygge argumenterer mot avgiften, da det er forhåndsannonsert utvikling av lufthavnen dersom avgiften blir innført som planlagt — med tap av arbeidsplasser som konsekvens. Mobiliseringen fra Østfold-kommunene er følgelig som forventet. Østfold fylkeskommune er deleier i RSL AS og opptrer følgelig i dobbeltrollen som kommersiell interessent og som regionalt forvaltningsnivå.

---

<sup>8</sup>Moss, Rygge, Råde og Våler.



Figur 21: Østfold-kommuner som har avgitt hørings svar. Hele 13 av de 29 kommunene som har avgitt hørings svar befinner seg i Østfold. Av disse har et antall avgitt tilnærmet identiske uttalelser. Kartgrunnlag: SSB.

### 6.3 Hvem støtter de ulike argumentene?

Figurene 22–35 gir en oversikt over hvilke hovedgrupper av respondenter som stiller seg bak de respektive argumentgruppene.

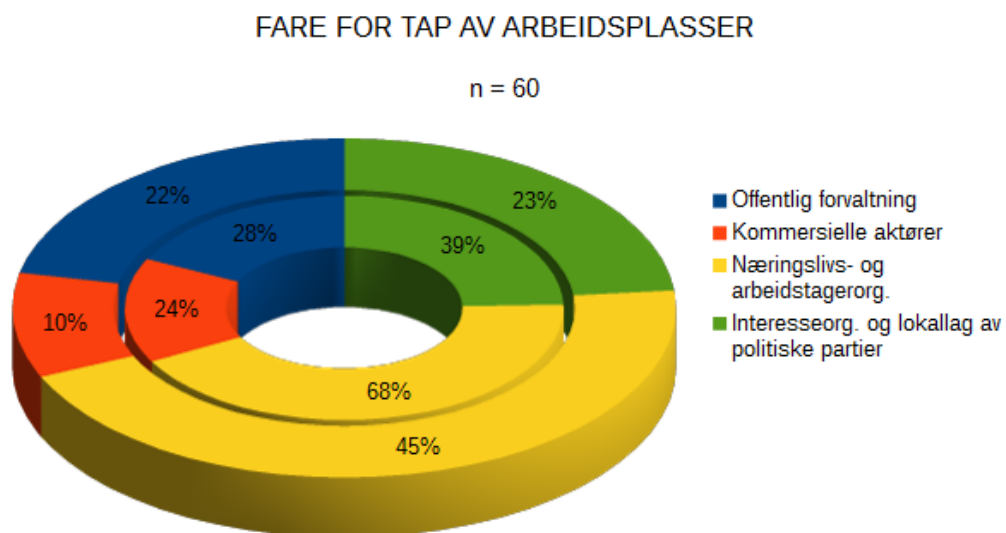
Tallet  $n$  angir i hver graf hvor mange argumenter som er avgitt innenfor den aktuelle argumentgruppen.

Som angitt i avsnitt 4.6.5, finnes et antall respondenter som opptrer i mer enn én rolle. Argumenter fremført av disse respondentene er registrert slik at de fremkommer som avgitt av de berørte hovedgrupper av respondenter. Et eksempel på dette fremkommer av figur 31 hvor  $n = 4$ . Østfold fylkeskommunes argument er registrert avgitt både fra en kommersiell aktør og fra en respondent innenfor hovedgruppen offentlig forvaltning.

Indre graf angir hvilken prosentandel av respondentene i de respektive hovedgruppene som avgir argumenter som faller innenfor argumentgruppen. Eksempelvis viser figur 22 at 28% av respondentene innenfor hovedgruppen *offentlig forvaltning* støtter argumentet om fare for tap av arbeidsplasser.

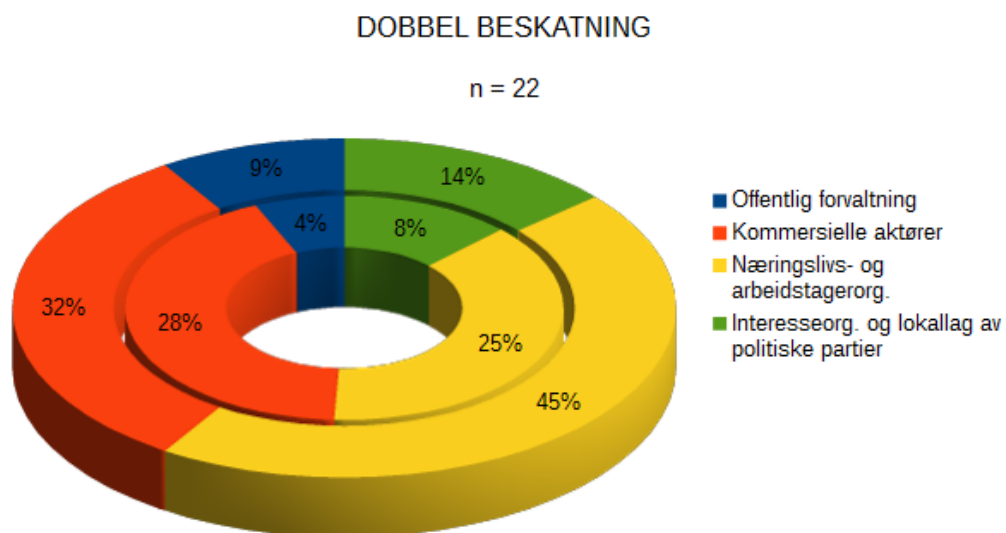
Ytre graf angir i hvilken hovedgruppe av respondenter argumentene har sitt opphav. Eksempelvis viser figur 22 at 45% av argumentene har sitt opphav fra hovedgruppen *næringslivs- og arbeidstagerorganisasjoner*.

### 6.3.1 Fare for tap av arbeidsplasser



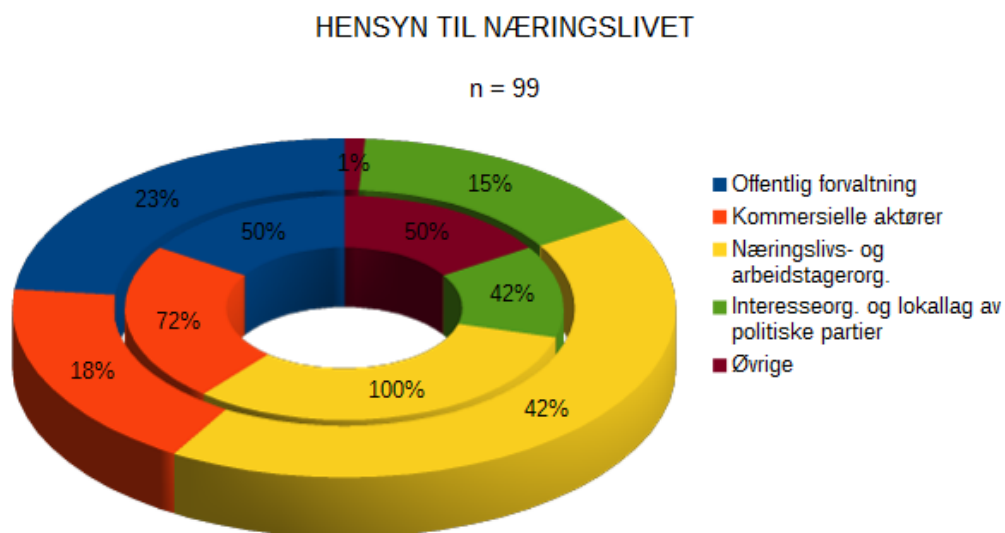
Figur 22: Fare for tap av arbeidsplasser.

### 6.3.2 Dobbel beskatning



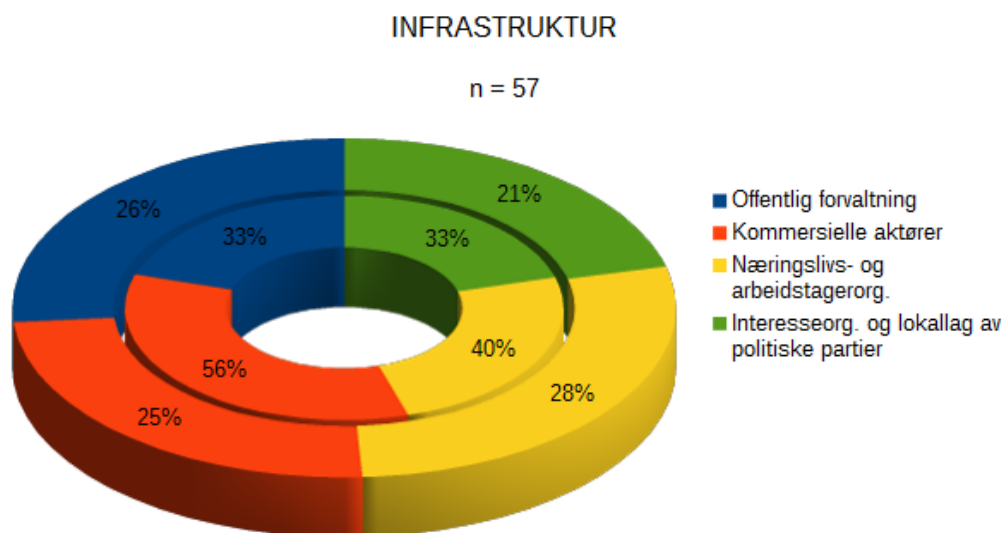
Figur 23: Dobbel beskatning.

### 6.3.3 Hensyn til næringslivet



Figur 24: Hensyn til næringslivet.

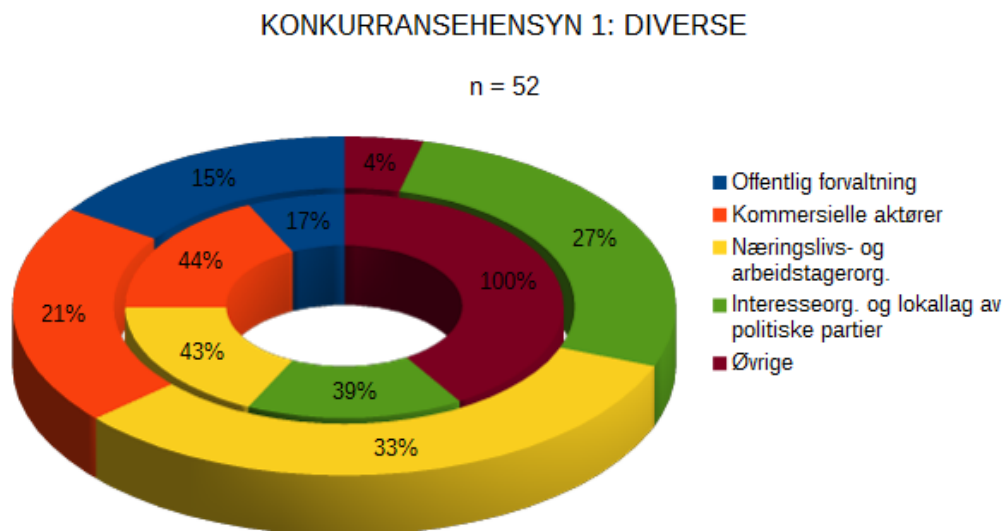
### 6.3.4 Infrastruktur



Figur 25: Infrastruktur, dvs. redusert tilgjengelighet av og/eller nedleggelse av lufthavner.

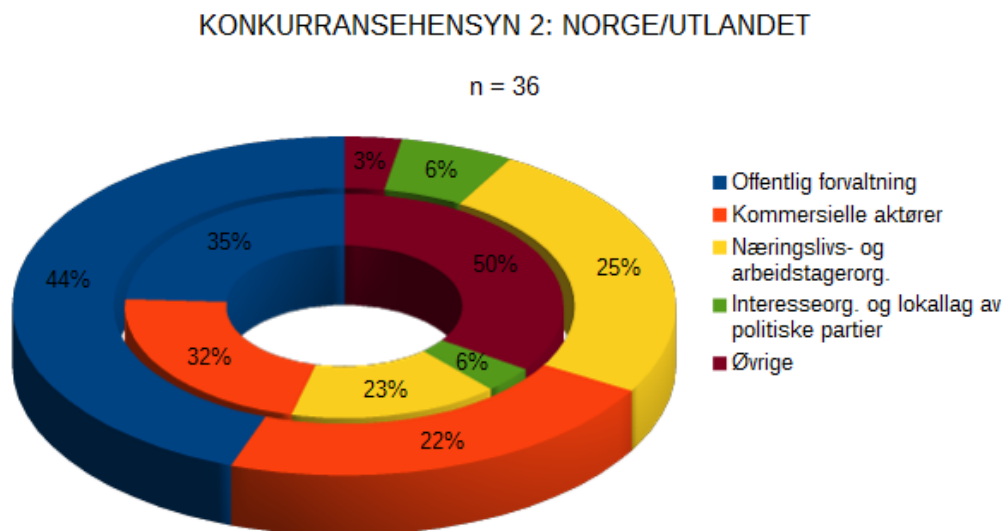


### 6.3.5 Konkurransensyn 1 — diverse



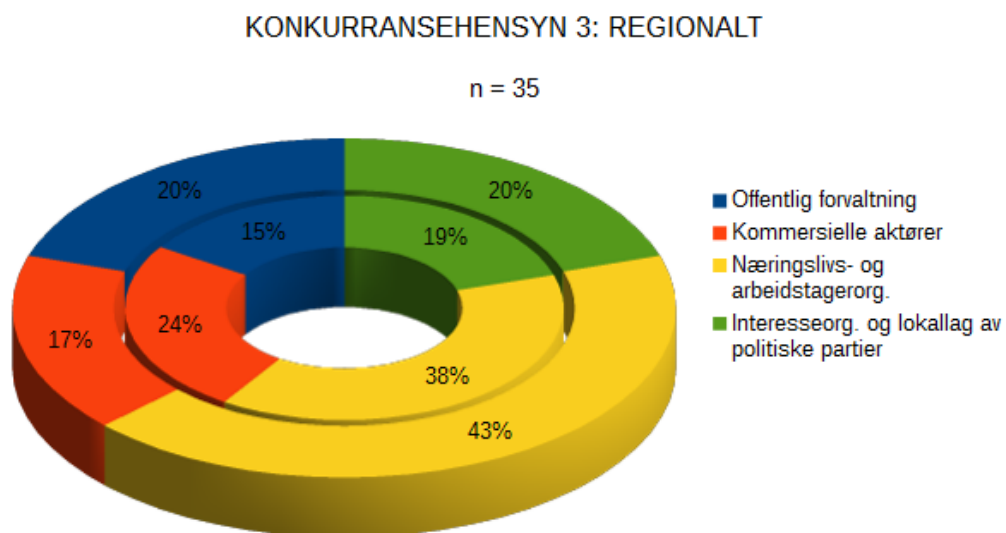
Figur 26: Konkurransensyn 1 — diverse konkurranseforhold.

### 6.3.6 Konkurransesyn 2 — Norge/utlandet



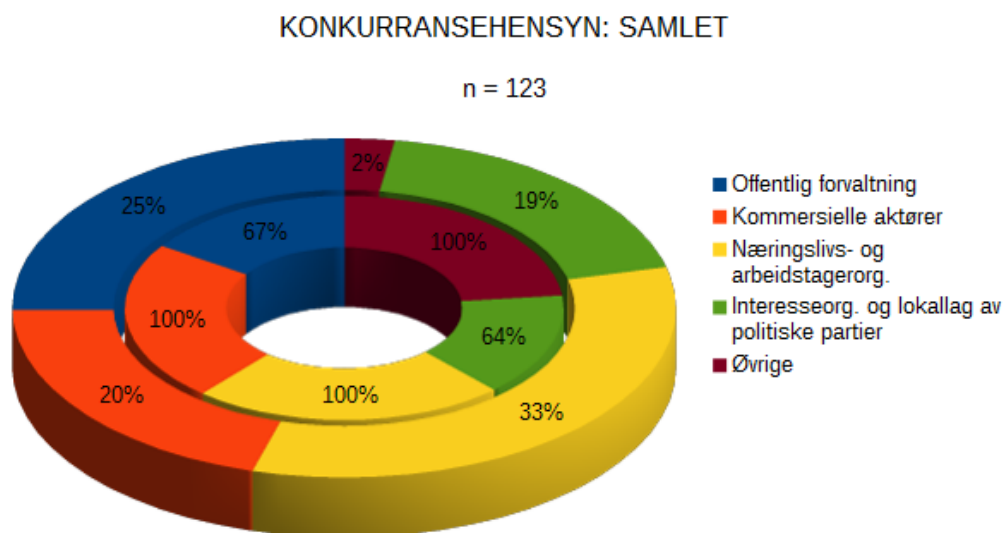
Figur 27: Konkurransesyn 2 — Norge/utlandet.

### 6.3.7 Konkurransesyn 3 — regionalt



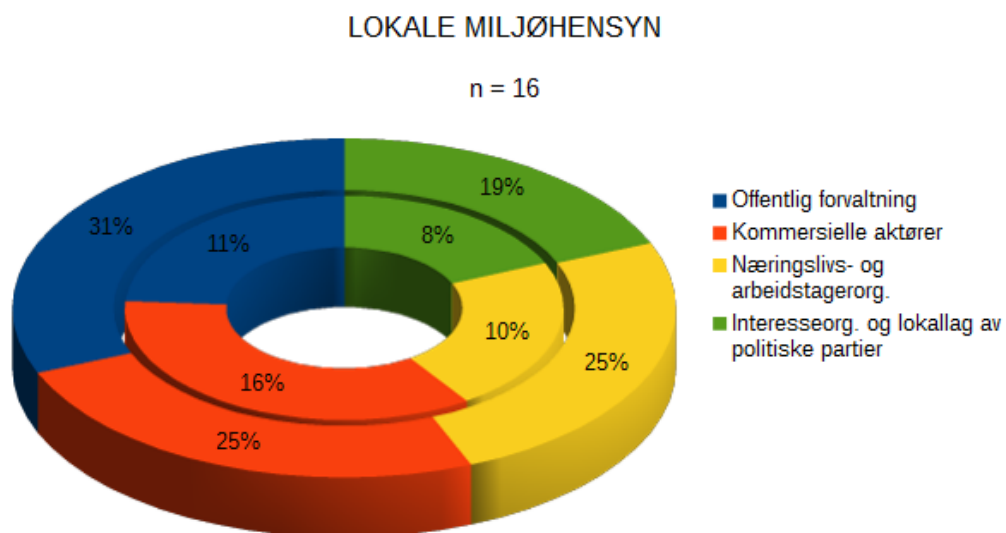
Figur 28: Konkurransesyn 3 — regionalt.

### 6.3.8 Konkurransesyn — samlet



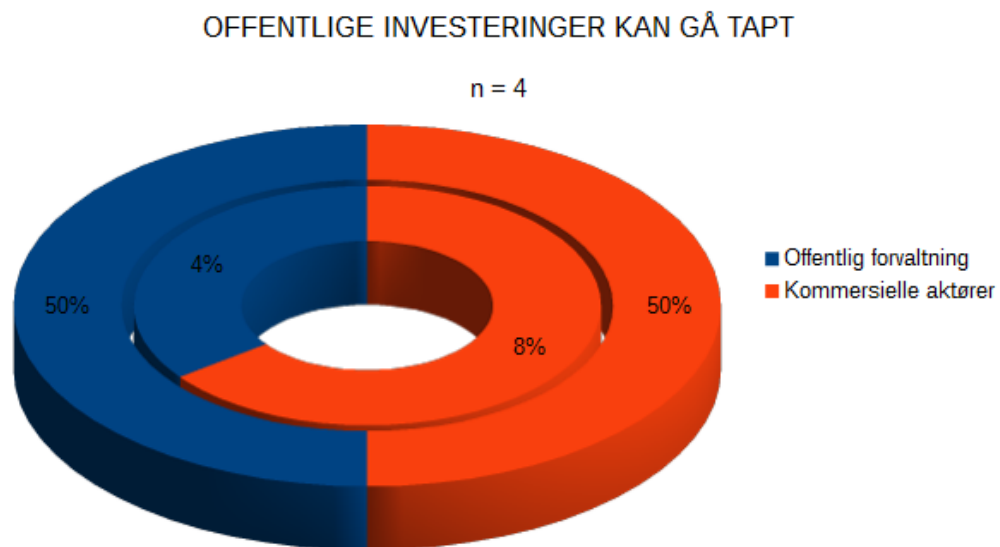
Figur 29: Konkurransesyn — K1, K2 og K3 samlet.

### 6.3.9 Lokale miljøhensyn



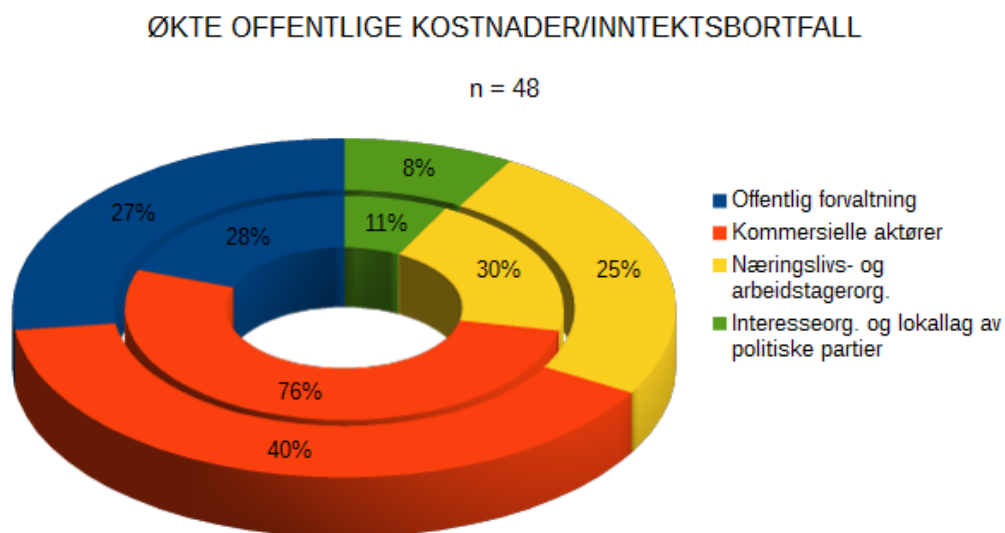
Figur 30: Lokale miljøhensyn.

### 6.3.10 Offentlige investeringer kan gå tapt



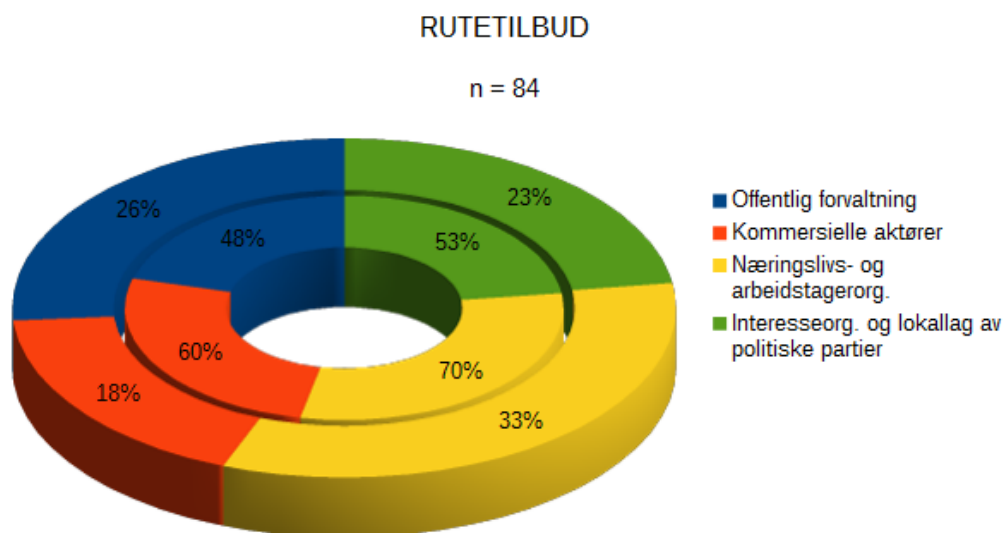
Figur 31: Offentlige investeringer kan gå tapt.

### 6.3.11 Økte offentlige kostnader/inntektsbortfall



Figur 32: Økte offentlige kostnader og/eller inntektsbortfall.

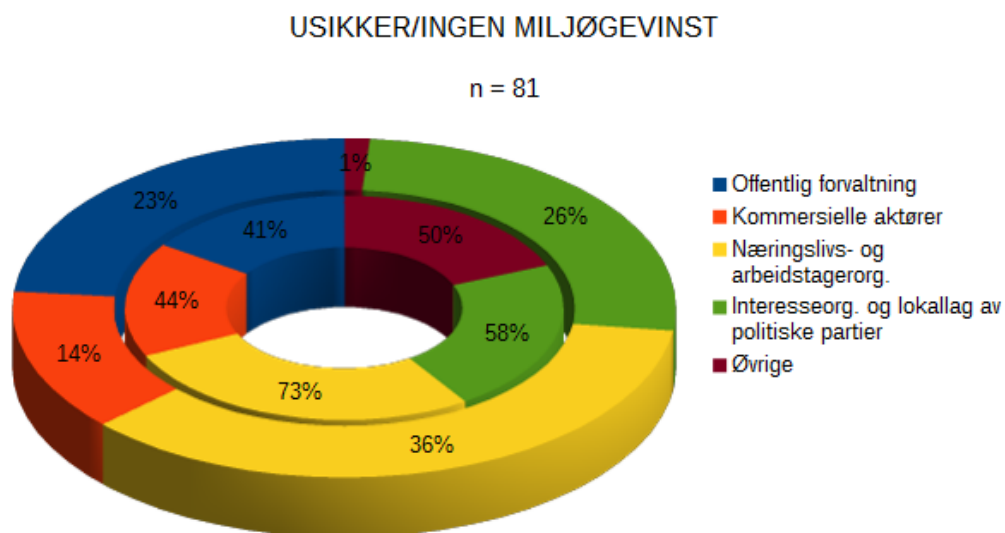
### 6.3.12 Rutetilbud



Figur 33: Redusert rutetilbud og/eller høyere pris på tilgjengelige ruter.

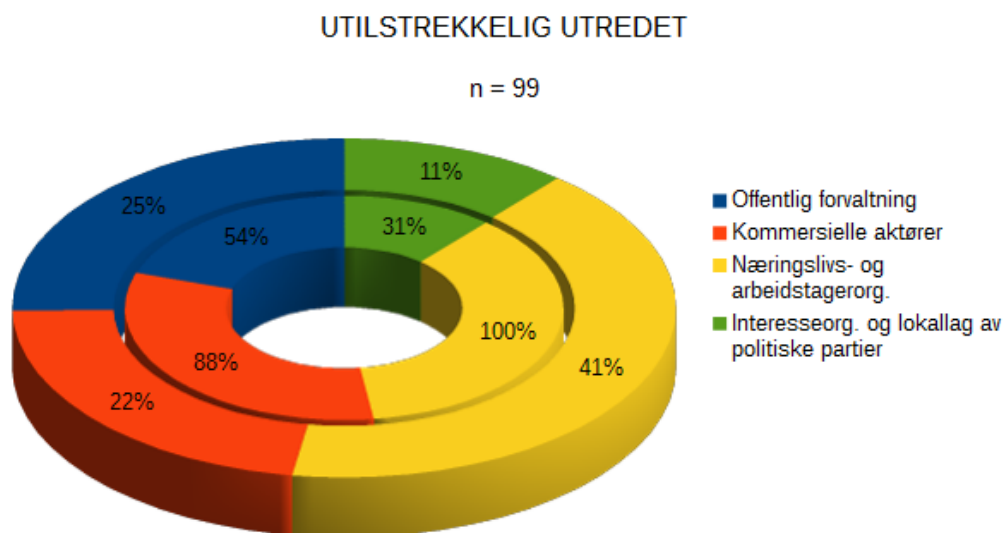


### 6.3.13 Ingen eller usikker miljøgevinst



Figur 34: Ingen eller usikker miljøgevinst.

### 6.3.14 Utilstrekkelig utredet



Figur 35: Utilstrekkelig utredet / manglende konsekvensanalyse.

## 6.4 De enkelte argumenters troverdighet

I tilknytning til hver argumentgruppe gis generelle betraktninger om enkelte av de fremsatte varianter av argumentet og/eller om antatt interessante forhold relatert til respondentenes tilknytning til argumentet.

For et antall av argumentene (fare for tap av arbeidsplasser, infrastruktur, hensyn til næringslivet, tap av offentlige investeringer, økte offentlige kostnader/inntektsbortfall og redusert rutetilbud) ligger forutsetningen om redusert etterspørsel etter flyreiser til grunn.

Det er i denne sammenheng interessant å se nærmere på konsekvensene av den nederlandske aviation tax (jfr. avsnitt 2.5.11) som ble introdusert i juli 2008 og fjernet ett år senere. Avgiften har dannet grunnlag for analyser foretatt ved Netherlands Institute for Transport Policy Analysis (KiM). Passasjersvikt som resultat av avgiften er ikke entydig identifisert, da innføring av avgiften skjedde samtidig med at virkningene av finanskrisen slo inn for fullt. Sammenhengen mellom BNP og etterspørsel etter flyreiser er imidlertid velkjent (Leahy 2009). Det er også velkjent at etterspørselen etter flyreiser er relativt inntektselastisk (Jørgensen, Mathisen og Solvoll 2011). Evt. argumenter som henviser til negative erfaringer med flypassasjeravgift i Nederland må ta ovennevnte forhold i betraktning fremfor å ensidig vise til negative erfaringer som alene (angivelig) skyldes flypassasjeravgiften.

KiM har gjort interessante funn relatert til publikums reaksjon på den nederlandske flypassasjeravgiften (Gordijn 2010; Gordijn og Kolkman 2011):

- 21% av de spurte hadde ikke kjennskap til at de betalte flypassasjeravgift i perioden juli 2008 til juli 2009.

- 32% av de spurte svarte bekreftende på at de kjente til avgiften, men at den ikke påvirket deres valg av reisemåte.
- 14% av de spurte svarte bekreftende på at flypassasjeravgiften påvirket deres valg av reisemåte (benyttet flyplass utenfor avgiftsområdet, benyttet annen reisemåte, valgte å ikke foreta reisen).

#### 6.4.1 Etterspørsel etter flyreiser

Som nevnt innledningsvis i dette avsnittet, forutsetter en rekke av argumentene at flypassasjeravgiften vil medføre en redusert etterspørsel etter flyreiser. Det er følgelig relevant å se nærmere på denne påstanden. Bakgrunnen for redusert etterspørsel kan forklares med den teori som er gjengitt i avsnittene 3.3 og 3.4.

Økt pris vil redusere antall reiser. Svikten i etterspørselen vil avhenge av de reisendes prissfølsomhet. Videre vil prisen på alternativ transport ha betydning for etterspørselen etter flyreiser. Dersom prisen på alternativ transport øker mer (mindre) enn prisen på flyreiser, vil antall flyreiser øke (reduseres). Således kan antall flyreiser tenkes å øke selv om prisen på flyreiser går opp, dersom prisen på alternative transportmuligheter øker relativt sett enda mer. Det er følgelig det relative forholdet mellom prisene på flytransport og andre transportalternativer som er viktig (Jørgensen, Mathisen og Solvoll 2011).

Flypassasjeravgiften vil medføre at prisen for flyreiser vil øke, noe som ikke er gitt for alternative transportmidler.

Basert på kunnskaper om direkte priselastisitet (jfr. avsnitt 3.5) samt det faktum at befordrerne alltid vil overvelte avgiften (helt eller delvis) til

sine kunder (Jørgensen, Mathisen og Solvoll 2011), kan man slutte at etterspørselen etter spesielt fritidsreiser vil avta. Dette vil være av betydning i de markedene som i stor grad betjener nettopp fritidsreisende, eksempelvis det tradisjonelt prissensitive kundesegmentet som betjenes av LCC-operatører.

Befordrere som betjener en mindre homogen kundemasse vil følgelig bli mindre berørt. Dette forholdet kan også gjøres gjeldende for de lufthavner som i stor grad betjener fritidssegmentet av reisende, eksempelvis Moss lufthavn, Rygge — som under forholdene beskrevet ovenfor vil oppleve redusert etterspørsel etter reiser med befordrerne som benytter lufthavnen, p.t. Ryanair, Norwegian og noe chartertrafikk av mindre omfang. Det er imidlertid ikke gitt at en redusert etterspørsel nødvendigvis vil vedvare over tid. For LCC-selskaper hvor høy kabinfaktor er en forutsetning for inntjening (Holloway 2008) vil en forbigående reduksjon i etterspørselen likevel kunne være kritisk og medføre at inntjeningen blir større ved å benytte produksjonsmateriellet på andre ruter (konkret: benytte flymateriellet utenfor avgiftsområdet).

I *The Future of Air Transport* (Department for Transport, UK 2002) vises til forventninger om at internasjonal passasjervekst i Storbritannia vil ligge på 4,6% pr. år frem til år 2020, mens innenriks passasjervekst i samme periode forventes å ligge på 3,5% pr. år. Tilsvarende forventning for fritidsreiser i samme periode er 4,4%. Dette til tross for Storbritannias relativt omfattende *Air Passenger Duty* (jfr. avsnitt 2.5.3).

I grunnlagsdokumentet for NTP 2018–2029 fremkommer at TØIs prognose for passasjervekst i Norge ligger på 2,3% pr. år fram til 2030.

Det er ingen grunn til å betvile påstanden om redusert etterspørsel etter

flyreiser. Spørsmålet vil i større grad være om denne vil vedvare, og hvilke konsekvenser en kortere eller lengre periode med lavere etterspørsel vil få.

#### 6.4.2 Fare for tap av arbeidsplasser

Et antall respondenter fremfører argumenter som tallfester det antall arbeidsplasser de mener står i fare for å forsvinne når flypassasjeravgiften blir innført. Omfanget varierer, men to tallfestede uttalelser utmerker seg ved at de gjentas ofte:

- 1.000 arbeidsplasser i Østfold.
- 4.000–6.000 arbeidsplasser på landsbasis.

Vi velger å se nærmere på argumentet som omhandler et spesifikt antall arbeidsplasser i Østfold, da det er å forvente at dette er enklere å dokumentere enn påstanden som relateres til nasjonalt nivå.

Argumentet som tallfester 1.000 arbeidsplasser i Østfold gjentas av et antall offentlige instanser. Det er følgelig å forvente at dette tallet er kvalitets-sikret og dokumenterbart. På direkte forespørsel har respondentene hen-vist til høringssvar utarbeidet av henholdsvis Mossregionens Nærings-utvikling AS og RSL AS. Ingen av disse har besvart våre gjentatte henvendelser om hvordan tallet på 1.000 arbeidsplasser har fremkommet.

RSL AS viser i sitt høringssvar til tall fra ACI og uttaler bastant at 1.000 arbeidsplasser *vil* forsvinne. Påstanden har blitt videreført og gjentatt av andre respondenter, uten at den av den grunn har blitt mer dokumenter-bar.

RSL AS har ikke besvart følgende spørsmål, som kunne ha bidratt til å avklare forhold rundt angivelsen av antall lokale arbeidsplasser som vil gå tapt som følge av flypassasjeravgiften:

- Er grunnlaget fra ACI generelt, eller er det gjort en spesifikk beregning for Moss lufthavn, Rygge?
- Dersom grunnlaget er generelt, anses dette for å være relevant — uavhengig av hvilket land lufthavnen er hjemmehørende i, lokalt lønns- og kostnadsnivå samt hvilke(n) type(r) operatører som benytter lufthavnen?
- Hvor mange årsverk utgjør de 1.000 arbeidsplasser som det henvises til?

Til sammenligning ble det i 1999 funnet å være 180.000 arbeidsplasser innenfor luftfartssektoren i UK. Dette tilsvarer 1.132 arbeidsplasser for hver million passasjerer. Tilsvarende undersøkelse ble gjentatt i 2006, og tallene var da 186.000 arbeidsplasser — svarende til 862 arbeidsplasser pr. million passasjerer. En ny studie i 2009 fant 141.000 arbeidsplasser innenfor sektoren, noe som tilsier 646 arbeidsplasser pr. million passasjerer (Oxford Economic Research Associates 2009). Endringene tilskrives produktivitetsøkninger og rasjonaliseringstiltak (Oxford Economic Forecasting 2006). Det skal for ordens skyld nevnes at samtlige av studiene er å regne som oppdragsforskning finansiert av luftfartsnæringen selv.

Tall gjeldende for 2009, fra ONS Annual Business Survey, tilsier 120.000 arbeidsplasser innenfor luftfartssektoren i UK. Sektoren er av ONS definert som følger — og inkluderer kun de arbeidsplassene som er *direkte tilknyttet* næringen:

- SIC 51 *Air transport*.
- SIC 52.23 *Service activities incidental to air transportation*.

Statistiske data fra ONS, gjeldende for UK i 2011, tilsier et forholdstall på ca. 600 arbeidsplasser innenfor luftfartssektoren pr. million passasjerer.

Direkte overført til Moss lufthavn, Rygge — hvor operatøren Ryanair i henhold til lufthavnens eget høringssvar genererer 1,5 millioner passasjerer — gir dette i størrelsesorden 900 arbeidsplasser. Tall fra SSB dokumenterer totalt 1,6 millioner reisende over Moss lufthavn, Rygge i 2015, noe som ved bruk av samme forholdstall tilsier 960 arbeidsplasser.

Det er ikke vår påstand at det er forholdstallet fra UK som er lagt til grunn i høringssvaret fra RSL AS. Det er uansett interessant at det foreligger et såpass godt samsvar mellom statistiske data fra UK og de tall som benyttes i høringssvaret fra RSL AS.

Uavhengig av ovennevnte er det nødvendig å stille kritiske spørsmål relatert til påstanden om et nærmere angitt antall arbeidsplasser:

- Forholdet mellom *arbeidsplasser* og *årsverk* er ikke avklart. Årsaken til at dette forholdet er relevant, er nevnt i avsnitt 4.2.4.
- Lønnsnivået i UK var i 2011 ca. 50% av det norske (Landsorganisasjonen i Norge 2015). Arbeidskraft er følgelig rimeligere i UK enn i Norge, og det er å forvente at dette gir utslag i et høyere antall arbeidsplasser pr. million passasjerer i UK enn i Norge.
- Samme kilde angir britisk produktivitetsnivå i 2011 som ca. 66% av norsk produktivitetsnivå. Også dette bør ha en betydelig innvirkning på antall arbeidsplasser pr. million passasjerer.



Det er ikke ukjent taktikk at antall arbeidsplasser i, relatert til eller som konsekvens av luftfartssektorens aktivitet overdrives når dette fremstår som strategisk fornuftig. Forholdet er bl.a. omtalt i *Aviation jobs: false hopes, cruel hoax* (Sewill 2009), hvor oppmerksomheten rettes spesielt mot påstander om indirekte, induserte og katalytiske arbeidsplasser. Grunnlaget for påstandene er i beste fall preget av definisjonssvakheter, statistisk tvilsomme metoder og en påfallende lettsindig omgang med konsekvensene av nettopp indirekte, induserte og katalytiske arbeidsplasser. Det skal heller ikke glemmes at påstanden om tap av et nærmere angitt antall arbeidsplasser fremføres av industrielle aktører med en betydelig økonomisk egeninteresse av å fremheve nettopp risikoen — reell eller ikke — for tap av arbeidsplasser som resultat av flypassasjeravgiften. Fare for tap av arbeidsplasser er i seg selv et hardtslående argument å benytte i nedgangstider. Imidlertid er det å forvente at påstanden kan dokumenteres med relevante og tilgjengelige data, noe som her ikke synes å være tilfelle.

På bakgrunn av ovennevnte samt respondentenes manglende vilje til å avgi nærmere presisering av og detaljer om sitt tallgrunnlag, er det grunn til å stille kritiske spørsmål ved argumentets troverdighet all den tid dette tallfestes med et nærmere angitt antall arbeidsplasser som *vil* (alternativt *kan*) gå tapt — uten at beregningsgrunnlaget gjøres kjent. Det ville utelukkende ha vært i respondentenes egen interesse å enten gi detaljert informasjon om beregningsgrunnlaget eller benytte en mer generell variant av argumentet, uten angivelse av antall arbeidsplasser som *vil* gå tapt.

## Øvrige betraktninger

- Det er kun Østfold-kommuner, Østfold fylkeskommune samt Troms fylkeskommune innenfor hovedgruppen *offentlige instanser* som uttrykker frykt for tap av arbeidsplasser.
- Respondenten Orkla ASA, som eier 40% av aksjene i RSL AS, er én av åtte respondenter innenfor hovedgruppen *kommersielle aktører* som fremfører argumentet om fare for tap av arbeidsplasser.

Orkla ASA har pr. mars 2016 tilkjennegitt intensjoner om nedleggelse av Idun-fabrikken i Rygge, en produksjonsbedrift som i følge lokal presse har 40 ansatte. Produksjonen er planlagt flyttet til Sverige og Latvia. Tidlig i mai 2016 ble det likevel fattet vedtak om fortsatt produksjon i Rygge, men dette hadde andre årsaker enn hensyn til de lokale arbeidsplassene.

Produksjonen ved den Orkla-eide fabrikken Ello i Kristiansund er pr. april 2016 besluttet flyttet til Sverige. Orkla Home & Personal Care uttaler til media at 60 ansatte vil miste arbeidet.

Orkla Foods-eide Gimsøy Kloster i Skien lider tilsvarende skjebne, med 24 ansatte som mister arbeidet. I følge media genererer bedriftene overskudd. Formålet med nedleggelsene oppgis å være *betydelige effektiviseringsgevinster*. Man kan følgelig stille et berettiget spørsmål om hvorvidt Orkla ASA reelt er bekymret for norske arbeidsplasser, eller om dette kun er et strategisk fornuftig argument å fremføre.

- Sparebank1 Østfold og Akershus fremfører også argumentet om fare for tap av arbeidsplasser. Banken er oppført som eier av 16,44% av aksjene i Mosseregionens Næringsutvikling AS, som har utarbeidet

forslag til hørings svar for Moss, Rygge, Råde og Våler kommuner, jfr. avsnitt 6.2.1.

- Blant *næringslivsorganisasjoner og organisasjoner for arbeidstagere* er det kun Handel og Kontor Østfold, LO, NF og Parat som benytter seg av argumentet om fare for tap av arbeidsplasser. De øvrige 22 respondentene som fremfører argumentet tilhører kategorien *næringslivsorganisasjoner*.
- I luftfartsbransjen er det uansett få arbeidsplasser som kan regnes som sikre. Bransjen er preget av kraftige sesongvariasjoner. Også konjunktursvingninger og uforutsette hendelser (naturkatastrofer, vulkanutbrudd, terrorangrep, m.m.) kan ha stor innvirkning på etterspørselen etter flyreiser, med tilhørende behov for bemanningsjusteringer.

#### 6.4.3 Dobbel beskatning

Flere respondenter fremfører argumentet om at transferpassasjerer uten gjennomgående billett risikerer å måtte betale avgiften flere ganger. Det er imidlertid verdt å legge merke til at høringsnotatet inneholder følgende passus:

*Utgangspunktet er at man ønsker at avgiftsplikten skal være mest mulig nøytral mellom luftbefordrerne. Det bes derfor om høringsinstansenes syn på om det her kan benyttes andre vilkår som gjør at fritaket for transferpassasjerer ikke slår ulikt ut.*

Det er ikke registrert at noen av respondentene har kommet med konkrete forslag til hvordan problemstillingen relatert til å dokumentere gjen-

nomgående reiser foretatt med ikke-samarbeidende flyselskaper best kan ivaretas.

- Manglende interline-avtaler, som kan medføre problemer relatert til å dokumentere at en og samme reise består av flere rutesegmenter, evt. utført med ikke-samarbeidende selskaper, er resultat av økonomiske/strategiske valg som de enkelte befordrere selv tar stilling til.
- Dobbel beskatning i form av at avgiften kommer i tillegg til EU ETS. Flypassasjeravgiften er imidlertid ikke en miljøavgift, og det faktum at en flyging gjøres til gjenstand for et antall forskjellige avgifter, er ikke spesielt oppsiktsvekkende. Manglende interline-avtale kan virke konkurransevridende relatert til valg av befordrere ved sammenhengende reiser, f.eks. vil kombinasjonen SAS-Widerøe medføre et totalt sett mindre avgiftsbeløp (reisedokument utstedt ihht. interline-avtale dokumenterer gjennomgående reise) for den reisende enn det en tilsvarende reise foretatt med Norwegian og Widerøe vil medføre (ingen interline-avtale).
- Avgiften kommer i tillegg til CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- og svovelavgiftene. Flypassasjeravgiften er imidlertid *ikke* en miljørelatert avgift.
- Dobbel beskatning i form av at flypassasjeravgiften vil omfattes av 10% MVA.

Argumentet om dobbel beskatning er ikke spesielt oppsiktsvekkende. Forholdet er for såvidt reelt nok, men det representerer ikke noe nytt eller noe som er i strid med allerede etablert praksis på andre områder i samfunnet:

- CO<sub>2</sub>-avgiften (jfr. avsnitt 2.3.4) er MVA-pliktig.
- Underveisavgiften (jfr. avsnitt 2.3.1) er MVA-pliktig.

- Lønsmottakere betaler inntektsskatt. Av nettolønn, som den enkelte står fritt til å disponere, betales MVA for det meste av forbruk. På et tidspunkt må man også svare formuesskatt.
- Renter av innskudd (antatt opptjent som beskattet lønn) er skattepliktige.
- NRK-lisensen (avgift for å inneha fjernsynsmottaker) er MVA-pliktig.

Argumentet om dobbel beskatning er for såvidt troverdig, men ikke spesielt relevant — aktørene bestemmer i stor grad selv hvordan de skal omgå problemet (interline).

Forholdet “tax on tax” er ikke i strid med etablert praksis på andre områder i samfunnet.

#### 6.4.4 Hensyn til næringslivet

Som det fremgår av avsnitt 6.3.3, har samtlige næringslivs- og arbeidstagerorganisasjoner fremsatt argumenter som faller innenfor hovedgruppen *hensyn til næringslivet*.

##### Arbeidskraftsmobilitet

Av de samme respondenter som fremfører argumentet om fare for tap av arbeidsplasser, fremføres også argumentet om at det foreligger et behov for høy arbeidskraftmobilitet mellom Norge og andre land. Argumentet fremføres av respondenter i nærområdet rundt Moss lufthavn, Rygge. Høy arbeidskraftmobilitet medfører en ikke ubetydelig import av rimelig arbeidskraft fra lavkostland innenfor EU/EØS-området. Dette gir i seg selv

ringvirkninger som kan påvirke norske arbeidsplasser negativt, eksempelvis i anleggssektoren.

#### Folkerettslige forhold — Chicago-konvensjonen

Adm. direktør ved RSL AS har i Moss Avis den 29. april 2016 et interessant utspill under overskriften "*Skattlegg underveisavgiften*". Utspillet relateres til det store antall overflygninger som foretas gjennom norsk luftrom (jfr. avsnitt 2.3.1). Det etterlyses bl.a. beskatning av underveisavgiften med en ikke nærmere spesifisert miljøavgift.

I sitt hørings svar uttaler RSL AS at de gir sin tilslutning til hørings svar avgitt av NHO Luftfart. I dette fremkommer at flypassasjeravgiften må vurderes opp mot folkerettslige forpliktelser i Chicago-konvensjonens artikkel 15:

*No fees, dues or other charges shall be imposed by any contracting State in respect solely of the right of transit over or entry into or exit from its territory of any aircraft of a contracting State or persons or property thereon.*

Det er følgelig interessant at det fremlegges et forslag som *definitivt* vil være i strid med artikkel 15 i Chicago-konvensjonen. Underveisavgiften er utelukkende betaling for en tjeneste som leveres av Avinor Flysikring AS, og tjenesten som ytes er underlagt MVA-plikt (jfr. avsnitt 2.3.1). Det er på bakgrunn av ovennevnte ikke mulig å innføre en miljøavgift knyttet til underveisavgiften.

## Vikarierende motiver?

Ryanair har uttalt at de vil flytte sine fem basefly fra Moss lufthavn, Rygge til andre baser i Europa dersom flypassasjeravgiften innføres. Begrunnelsen er offisielt at inntjeningen vil være større ved å benytte flyene på andre ruter enn til/fra Rygge. Ryanair har tidligere fremsatt samme påstand ifbm. den såkalte Cocca-saken. Saken gjelder juridisk avklaring rundt ansettelsesforhold — konkret hvor den ansatte ved Ryanairs base ved RSL skal anses å være ansatt, og hvilken lovgivning som skal ligge til grunn for arbeidsrettslige forhold. Saken har allerede vært gjennom to norske rettsinstanser. I februar 2016 ble det endelig klart at saken skal avgjøres i Høyesterett. Hvordan Ryanair vil forholde seg til et evt. nederlag som resultat av domsavsigelse i Høyesterett er usikkert. I lignende saker i andre europeiske land, bl.a. i Danmark, har Ryanair svart med å redusere sin tilstedeværelse. Flypassasjeravgiften kan bidra til en “graceful exit” ved at denne — og ikke en evt. domsavsigelse i Høyesterett — angis som årsak til at selskapet reduserer sin tilstedeværelse ved Moss lufthavn, Rygge.

## Prisøkning

Med referanse til avsnittene 3.3 og 3.4 kan man hevde at flypassasjeravgiften “spiser opp” flyselskapenes mulighet til å selv foreta en prisregulering (prisøkning).

En økning av betalbare kostnader fremtvunget av endrede skatter og avgifter fratrar flyselskapene muligheten til å selv foreta mindre økninger av billettprisen uten å oppleve vesentlig redusert etterspørsel.

## Samlet vurdering

Argumentgruppen *hensyn til næringslivet* inneholder et antall argumenter som relateres til flypassasjeravgiftens antatte negative virkninger i forskjellige sektorer av norsk næringsliv. Argumentene er såvidt forskjellige at det er vanskelig å gi en samlet vurdering av disse.

Argumentene fremsettes imidlertid av aktører med betydelig påvirkningskraft, legitimitet og med stor evne til å utøve påtrykk (jfr. avsnitt 3.2). Eksempelvis fremstår NHO som en *definitiv interessent* — det koordineres og avgis et større antall høringssvar som er relativt identiske i form og innhold, men som likevel dekker et bredt utvalg av bransjer. Legitimiteten understøttes videre av en juridisk uttalelse. Det utøves et stort *påtrykk* i form av påstander om de negative konsekvenser flypassasjeravgiften *vil* få, uten at det i noen grad gis uttrykk for at både bransjen og kundene har anledning til å tilpasse seg en fremtid hvor flyreiser avgiftslegges hardere enn i dag.

### 6.4.5 Infrastruktur

Argumentgruppen *infrastruktur* omfatter fare for nedleggelse av lufthavner, evt. redusert åpningstid ved disse. Forholdet relateres til at avgiften vil medføre redusert etterspørsel etter flyreiser. Det er i denne sammenheng flere forhold som fortjener nærmere oppmerksomhet:

- Kortbaneplassene betjener i stor grad FOT-ruter og vil i liten grad bli direkte berørt av avgiften.
- Nedleggelse av lufthavner, evt. redusert åpningstid for disse — forutsetter at flypassasjeravgiften faktisk medfører en signifikant re-



duksjon i etterspørselen etter flyreiser. Dette vil primært være relevant for lufthavner som i hovedsak betjener LCC-operatører og i mindre eller ingen grad for kortbaneflyplassene som betjener FOT-ruter (avgiftskompensasjon).

- Ved en vesentlig reduksjon i etterspørselen etter flyreiser, vil planlagte utvidelser ved en antall lufthavner likevel ikke være nødvendige å realisere. Et inntektsbortfall som resultat av færre reisende vil således ikke ha relevans for planlagte, ikke-realisererte utbyggingsprosjekter.
- Moss lufthavn, Rygge har i stor grad basert sin drift på at én aktør er enerådende bruker av lufthavnen. Når denne har forhåndsannonsert flytting av basefly som resultat av flypassasjeravgiften, med tilhørende passasjersvikt som følge, illustreres klart ulempen ved å basere driften på én enkelt kunde.
- Prisfølsomheten som det enkelte flyselskap møter er større enn den prisfølsomheten som kan knyttes til et helt marked der flere aktører opererer. Det refereres til selskapsspesifikke priselastisiteter på mellom -0,24 og -2,34 og markeds- eller rutespesifikke priselastisiteter på mellom -0,6 og -1,8 (Jørgensen, Mathisen og Solvoll 2011). Dette synes spesielt relevant for Moss lufthavn, Rygge — og underbygger påstanden om at det er lite strategisk å basere sin eksistens på kun én aktørs tilstedeværelse.
- OSL ble vedtatt bygget som landets hovedflyplass. Det kan vanskelig argumenteres for at det er forsvarlig, verken miljømessig eller samfunnsøkonomisk, å opprettholde to sekundærflyplasser i umiddelbar nærhet til denne — hvorav den ene har rollen som regional flyplass mens den andre primært opptrer som base for et LCC-

selskap.

- Notodden lufthavn vil ikke bli direkte berørt, da de aktuelle flyene som trafikkerer lufthavnen er såvidt små at de faller utenfor avgiftsplikten. Lufthavnen kan bli indirekte berørt dersom reisende velger andre transportformer enn fly — eksempelvis fordi videre reise (med fly) fra Bergen lufthavn, Flesland kan være avgiftspliktig. Imidlertid må de generaliserte kostnadene vurderes — tidsbesparelsen ved å benytte fly som transportmiddel fremfor f.eks. tog, buss eller bil er betydelig.

Argumentet om at lufthavner står i fare for å bli nedlagt, relateres til et fåtall lufthavner hvor virkningen av flypassasjeravgiften kan få stor betydning for antall reisende. Det er i denne sammenheng relevant å nevne at effekten kan bli selvforsterkende: redusert etterspørsel vil kunne medføre at LCC-selskaper reduserer sitt rutetilbud, noe som igjen vil gi vesentlig reduksjon i etterspørselen etter flyreiser fra den aktuelle lufthavnen enn det som følger som en direkte konsekvens av flypassasjeravgiften alene.

Basert på teorigrunnlaget i avsnittene 3.3 og 3.4, synes argumentene troverdige. Det er imidlertid grunn til å stille spørsmål ved om den forventede reduksjonen i etterspørsel etter flyreiser vil være av varig art — eller om den vil være forbigående.

#### 6.4.6 Konkurransesyn

Argumentgruppen *konkurransesyn* som omtales her, inkluderer forhold som nevnt i avsnittene 5.3.5, 5.3.6 og 5.3.7.

Av de argumenter som fremføres mot flypassasjeravgiften, er det nettopp

temaet konkurranseshensyn — relatert til det som *kan oppfattes å være* en indirekte form for statsstøtte — som fremstår som spesielt interessant. Forholdet gjelder interline-problematikken og overganger mellom flyginger i de tilfeller hvor passasjerer skal foreta en reise på ruten A–B–C fordelt på forskjellige, ikke-samarbeidende flyselskaper. Det hevdes (vedlegg nr. 3 til hørings svar fra NHO Luftfart) at avgiften er i strid med forbudet mot statsstøtte slik dette foreligger i artikkel 61(1) i EØS-avtalen. Denne lyder som følger:

*Save as otherwise provided in this Agreement, any aid granted by EC Member States, EFTA States or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Contracting Parties, be incompatible with the functioning of this Agreement.*

Flypassasjeravgiften er ikke en miljøavgift, og argumentet om at avgifter med miljømessig begrunnelse må stå i et logisk konsekvent forhold til avgiftens miljømessige begrunnelse, er følgelig ikke relevant. I samme vedlegg (NHO Luftfart) fremføres:

*Et typisk logisk hensyn innenfor fiskalt begrunnede skatte- og avgiftsregimer, er hensynet til å unngå dobbeltbeskatning. Unntaket for transfer- og transittreiser ble av EU-kommisjonen vurdert til å være logisk begrunnet i nettopp dette hensynet.*

Imidlertid påpeker hørings svaret fra NHO Luftfart at utformingen av vedtaket om flypassasjeravgiften medfører visse tilfeldige avgiftsmessige fordeler for enkelte operatører. Det påpekes at disse ikke logisk kan henføres til hensynet til å unngå dobbeltbeskatning.

Påstanden om at avgiften representerer en relativ fordel for de “svært få” selskapene på det norske markedet som har inngått interline-avtaler, har en viss relevans. Imidlertid er det opp til hver enkelt markedsaktør hvordan disse vil utforme sin forretningsmodell, og om disse ønsker å knytte seg til samarbeidsformer som f.eks. interline-avtaler.

### Øvrige betraktninger

- Høringsnotatet ber spesifikt om innspill relatert til problematikken rundt manglende interline-avtaler og befordrere som kun tilbyr punkt-til-punkt-reiser. Det er likevel ingen av respondentene som benytter anledningen til å bidra med løsninger på denne problemstillingen. Dette er fremfor alt en teknologisk utfordring, som enkelt kan la seg løse — forutsatt at det foreligger vilje til å finne en løsning.
- Operatører, inkludert LCC-selskaper, velger selv om de ønsker å basere sin forretningsmodell på et konsept som inkluderer interline-avtaler. Tilsvarende om de ønsker å tilby gjennomgående reiser med eget selskap, eller kun punkt-til-punkt-forbindelser.
- Kunder i det mest prissensitive segmentet kan tenkes å foreta sine reiser til/fra flyplasser hvor flypassasjeravgiften ikke gjøres gjeldende. Eksempelvis Finland/Ivalo, Sverige/Åre-Östersund Samt Göteborg Landvetter. Dette fordrer imidlertid at tidskostnadene ved å reise til en slik lufthavn ikke medfører at de generaliserte kostnadene blir for høye.
- I rapporten *Effects of the Air Passenger Tax* (Gordijn og Kolkman 2011) vises til virkningen av flypassasjeravgiften da denne ble innført i

Nederland. Passasjerflukt til nærliggende lufthavner utenfor avgiftsområdet (Düsseldorf, Weeze og Brussel) ga opphav til en betydelig reduksjon i antall reisende over Amsterdam/Schipol. Denne formen for alternative avreiseplasser synes ikke relevant i sammenheng med den norske flypassasjeravgiften. Avstand og geografi samt demografi taler mot at det skal forekomme vesentlige "lekkasjer" til lufthavner utenfor avgiftsområdet. Samme rapport viser også til en studie som identifiserer følgende forhold som de viktigste faktorene ved valg av lufthavn for avreise:

- Tilbringertjenester/transport til lufthavnen.
- Hyppighet (frekvens) på avganger til ønsket destinasjon.
- Billettpris.

Følgelig kan forventes at "lekkasje" til utenlandske lufthavner vil være av ubetydelig omfang.

- Etablering av evt. nye ruter fra Norge, og da spesielt langdistanseruter, vil trolig ikke hemmes av flypassasjeravgiften. Avgiften vil i denne sammenheng utgjøre kun en liten prosentvis andel av reisens totale kostnad.
- Det blir hevdet at avgiften vil få en spesielt negativ virkning for Nord-Norge. En stor andel av reisene i denne landsdelen er sykehus- og behandlingsreiser betalt av det offentlige — brukernes egen betaling er konstant i form av en fast egenandel, og etterspørselen er i dette tilfellet perfekt uelastisk. Tilsvarende antas å gjelde for likeartede forhold på Vestlandet.
- Nord-Norge og Vestlandet har også et stort antall FOT-ruter hvor

maksimal pris er definert i anbudet. Ihht. *Innstilling 3 S (2015–2016)* (Finanskomiteen 2015) vil avgiften bli kompensert av staten — og det vil følgelig ikke oppstå noen avgiftsbegrunnet prisendring på FOT-rutene.

- Generelt høyt prisnivå på billetter til flyginger på kortbanenettet medfører at flypassasjeravgiften gir liten prosentvis (relativ) endring i pris og dermed lite utslag på etterspørselen.
- Ovennevnte tilsier at avgiften vil få liten betydning for Nord-Norge og Vestlandet.
- Påstanden om at innenriksflyginger rammes hardt synes å være begrunnet med at utformingen av avgiften kan medføre en prosentvis markant økning av billettprisen. Igjen henvises til begrepet *generaliserte kostnader* — spesifikt *tidskostnader*. Fly som befordringsmiddel er i Norge eneste reelle valg på et antall strekninger. Det kan vanskelig begrunnes at innenriksflygingene vil rammes hardere enn f.eks. flyginger til utlandet med LCC-operatører.
- Transfer mellom fly og helikopter (til offshore) er ikke spesifikt nevnt som unntatt avgiften. Forholdet kan vanskelig karakteriseres som annet enn avklart.

Av de argumenter som har fremkommet relatert til konkurranseforhold, er det kun forholdet som omfatter spørsmålet om statsstøtte i strid med EØS-avtalen som fremstår som utpreget troverdig. Dersom ESA finner at detaljer i den foreslåtte utforming av særavgiftsforskriften er i strid med forbudet mot statsstøtte, vil denne måtte revideres. Tilsvarende unntaksbestemmelser for transitt- og transferpassasjerer eksisterer i Storbritannia, Tyskland og Østerrike — og det vil trolig være snakk om kun mindre jus-

teringer eller tilpasninger av forskriften.

Pr. mai 2016 foreligger en endring av ordlyden i forskriftsteksten. Denne fremkommer i vedlegg A.2. Det er nærliggende å anta at endringen er gjort for å unngå negative tilbakemeldinger fra ESA.

Hvilke praktiske konsekvenser endringen vil få — og ikke minst hvordan dokumentasjonskravet skal ivaretas, gjenstår å se.

#### 6.4.7 Lokale miljøhensyn

Argumentene om lokale miljøhensyn fremføres primært av respondenter i Østfold-regionen. I tillegg påpeker Avinor AS faren for at substitutter (bilreiser) vil ta unna noe av den trafikken som de forventer *ikke* vil finne sted med fly som transportmiddel.

Argumentene fra respondentene som har geografisk, organisatorisk eller forretningsmessig tilknytning til RSL AS synes å være mytepregede og understøttes ikke av tilgjengelig dokumentasjon:

- Rapporten *Samfunnsøkonomisk analyse av lufthavn-kapasiteten i Oslofjordområdet* (Tveter et al. 2015) nevner at alternativ reise kan skje enten fra annen flyplass eller med annet transportmiddel. De alternative reisene eller reisemåtene er alle mer kostnadskrevene — målt i både betalbare kostnader og tidskostnader — enn det en reise fra OSL ville ha vært. Det er spesielt økt tidsbruk som er årsaken til dette.
- Samme rapport konkluderer med at nytten av en fremtidig utbygging av ny terminal og rullebane ved OSL vil være i størrelsesorden 7 ganger høyere enn kostnadene.

- Grunnlagsdokumentet for nasjonal transportplan for perioden 2018–2029 begrunner behovet for en tredje rullebane ved OSL med følgende argumenter:
  - Utvikling av et nasjonalt luftfartsknutepunkt som knytter sammen hele landet og har gode forbindelser med utlandet.
  - Håndtering av trafikkveksten på Østlandet.
- Flyselskapene ønsker i minst mulig grad å spre sine operasjoner på flere lufthavner på Østlandet. Dette fremkommer også av grunnlagsdokumentet for NTP 2018–2029.
- Relatert til klimautslipp vil det være liten forskjell mellom å utvide kapasiteten ved OSL fremfor å kanalisere fremtidig passasjervekst til hhv. RYG og TRF.
- En avvikling av RYG og/eller TRF vil gi muligheter for mer effektiv ruteføring for inn- og utflyging til/fra OSL.
- Resultatet av begrenset kapasitet ved OSL kan bli trafikkoverføring til utenlandske nettverksselskap og utenlandske knutepunkter, eksempelvis økt “lekkasje” til København, Stockholm, Amsterdam, London og Frankfurt. I de deler av landet som ikke har direkte ruter til utenlandske knutepunkt vil dette bety redusert tilgjengelighet.
- Grunnlagsdokumentet for NTP 2018–2029 viser til at transportsystemet inn og ut av Oslo først og fremst er dimensjonert av lokaltrafikken. Tilbringertransport til OSL utgjør kun en mindre andel av trafikken, spesielt på veinettet. Veitrafikk til OSL på morgenen er motstrøms og passerer gjennom Oslo før morgenrushet setter inn for fullt. Om ettermiddagen er det kapasitetsproblemer på E6 mot



Sandefjord og Moss.

- NTP 2018–2029 anbefaler at Stortingene gir sin tilslutning til at tredje rullebane ved OSL iverksettes når behovet oppstår. Prosjektet beskrives som *svært samfunnsøkonomisk lønnsomt*.

Argumentet er i strid med de opplysninger som er å finne i relevante utredninger, og kan av den grunn vanskelig tillegges troverdighet.

#### 6.4.8 Offentlige investeringer kan gå tapt

Argumentet om at betydelige offentlige investeringer kan gå tapt er frem satt av RSL AS, Skiptvet kommune og Østfold fylkeskommune — og er alle relatert til investeringene i Moss lufthavn, Rygge.

Det er gjennom årene foretatt store offentlige investeringer i tilknytning til det som nå utgjør Moss lufthavn, Rygge. Imidlertid er disse investeringene foretatt med helt andre formål enn å etablere en sivil lufthavn. Historisk er det Forsvaret og NATO som har bidratt til etableringen og oppbyggingen av en *flyplass* for militære formål.

Man kan vanskelig se for seg at Moss lufthavn, Rygge hadde blitt en realitet dersom den i nåtiden skulle bygges som sivil lufthavn fra bunnen av. Imidlertid har den tidligere militære flyplassen, i likhet med en rekke andre tilsvarende flyplasser i Europa, fått et nytt liv som sivil lufthavn — som resultat av privat initiativ og private investeringer.

En eventuell avvikling av Moss lufthavn, Rygge vil ikke være prinsipielt annerledes enn avvikling av andre tidligere militære anlegg. I umiddelbar nærhet finnes f.eks. Bolærne fort og Torås fort, begge resultat av betydelige offentlige investeringer også i nyere tid — men nå nedlagt, avhendet og

omdisponert til andre formål.

Argumentet fremstår ikke som spesielt troverdig. Den forsvarspolitiske situasjonen er i endring, med avvikling av tidligere militære anlegg som en av konsekvensene. Østfold fylkeskommunes eierandel i RSL AS er såvidt liten (4,98%) at det vanskelig kan karakteriseres som en katastrofe dersom denne skulle gå tapt. Det vil imidlertid kunne gi opphav til en interessant diskusjon om hvorvidt offentlige midler bør benyttes i forbindelse med etablering og drift av en privat lufthavn.

#### 6.4.9 Økte offentlige kostnader/inntektsbortfall

Argumentene legger i hovedsak til grunn at redusert etterspørsel etter flyreiser vil medføre økt arbeidsledighet, økte utgifter til sosiale ytelser, bortfall av skatteinntekter, økte kostnader for Forsvaret ved bortfall av utgiftsdeling mellom sivil og militær flyplassdrift, reduserte MVA-inntekter samt økte utgifter til statlige kjøp av flytjenester. Kommersielle aktører utviser en rørende bekymring for bortfall av offentlige inntekter og/eller økning i offentlige kostnader. Nok en gang er forutsetningen en varig, redusert etterspørsel etter flyreiser.

- Bodø hovedflystasjon ble den 13.06.2012 besluttet nedlagt. Flyplassdriften skal overføres til Avinor AS innen 01.08.2016. Forsvaret vil følgelig ikke få økte utgifter til drift av Bodø lufthavn dersom sivil trafikk avtar, slik påstanden er fremsatt i argumentet fra Forsvarsdepartementet.
- En redusert sivil flyplassdrift ved Andøya og Bardufoss vil trolig gi marginale forskjeller i Forsvarets utgifter. Den sivile og kommersielle

aktiviteten ved disse lufthavnene er uansett av beskjedent omfang. En evt. rendyrket militær flyplass har helt andre driftsforutsetninger og -kostnader enn en kombinert sivil/militær lufthavn.

- Forsvaret har tidligere drevet Rygge hovedflystasjon for egen regning og risiko. En evt. fremtidig tilstedeværelse av Forsvaret alene ved nåværende Moss lufthavn, Rygge vil ikke nødvendigvis være synonymt med å opprettholde en operativ flyplass slik denne foreligger i dag.
- Uavhengig av antall arbeidsplasser som direkte eller indirekte vil forsvinne som resultat av flypassasjeravgiften, er det naivt å anta at ikke de berørte vil gjøre det som står i deres makt for å skaffe seg nytt arbeid. Påstanden om at et antall arbeidsplasser er truet kan i seg selv være legitim nok, men det er ikke dermed gitt at det over tid vil bli en økning i trygdeutbetalinger grunnet vedvarende arbeidsledighet.
- I *Aviation jobs: false hopes, cruel hoax* (Sewill 2009) reises et interessant spørsmål (her gjengitt for norske forhold): hva ville virkningen ha vært dersom de (norske) turistene som reiser utenlands, heller valgte å tilbringe ferien i eget land? Hvor mange arbeidsplasser "tapes" på nasjonalt nivå som resultat av at et antall av landets egne borgere velger å tilbringe ferien utenlands?

Argumentet om redusert skatteinngang og økte kostnader til sosiale ytelser har en viss troverdighet, forutsatt en varig redusert etterspørsel etter flyreiser kombinert med fortsatt resesjon i norsk økonomi.

Imidlertid bør argumentet betraktes med en viss skepsis, da dette i hovedsak fremføres av kommersielle aktører (jfr. figur 32).

#### 6.4.10 Rutetilbud

Også i denne sammenheng ligger forutsetningen om en varig, redusert etterspørsel etter flyreiser til grunn.

FOT-rutene i nord/vest vil trolig ikke berøres negativt av flypassasjeravgiften.

- Pasienttransport mellom behandlingstilbud koordineres ikke av den reisende selv. Et redusert rutetilbud vil følgelig få minimale konsekvenser for den enkelte reisende innenfor denne kundegruppen.
- Ikke-lønnsomme kommersielle ruter vil få reduserte frekvenser eller legges ned. Dette er en del av den kontinuerlige vurderingen som de enkelte befordrere foretar for å sikre sunn, økonomisk drift.
- LCC-selskapene benytter i stor grad enhetsflåter som vanskelig kan tilpasses redusert etterspørsel etter flyreiser. Alternativet blir da å redusere frekvens eller å legge ned ruter hvor etterspørselen er for lav. Flyselskapene står imidlertid fritt til å vurdere endringer i sine forretningsmodeller, f.eks. ved bruk av en subflåte av mindre fly som kan tenkes å oppnå en høyere kabinfaktor.

Argumentene er troverdige, forutsatt en varig, redusert etterspørsel etter flyreiser. Redusert etterspørsel foreligger allerede, men da som resultat av resesjon i norsk økonomi — og da spesielt relatert til oljenæringen. Eksempelvis har Widerøes Flyveselskap AS allerede foretatt produksjonsjusteringer på sine kommersielle ruter, nettopp på grunn av svikt i etterspørselen.

#### 6.4.11 Ingen eller usikker miljøgevinst

De forhold som trekkes frem i argumentene er troverdige nok, men flypassasjeravgiften er *ikke* en miljøavgift — og det kan da diskuteres hvorvidt argumentene er relevante.

Det politiske ordsiftet i forbindelse med budsjettforhandlingene i 2015 ga inntrykk av at avgiften er miljø- eller klimarelatert. Dette har senere blitt overkommunisert av aktører med en ikke ubetydelig egeninteresse av at avgiften ikke innføres som planlagt. Disse har fremført argumenter om at flypassasjeravgiften ikke er en miljøavgift og at den ikke vil ha den ønskede miljørelaterte virkningen.

Isolert sett *kan* avgiften ha en positiv klima- eller miljøvirkning dersom færre velger å fly. Imidlertid vil resultatet trolig være — som respondene selv påpeker — at produksjonsmidlene (flyene) vil benyttes utenfor avgiftsområdet, med kun en nasjonal reduksjon i klimautslipp som resultat.

Sett i lys av ovennevnte er argumentene troverdige, men ikke relevante.

#### 6.4.12 Utilstrekkelig utredet

I høringsbrevet fra Toll- og avgiftsdirektoratet fremgår det at avsender ikke er ukjent med en rekke av de problemstillingene som senere kommer til uttrykk i høringssvarene.

Det er oppsiktsvekkende — dog ikke formelt feil — at vedtaket om å innføre flypassasjeravgiften ikke først var gjenstand for en høringsprosess. Dette kan ha virket provoserende på enkelte aktører, som muligens også

har gitt uttrykk for dette gjennom formuleringer i sine hørings svar. En høringsprosess gjennomført *etter* at Stortingsvedtaket var et faktum kan vanskelig sies å være noe annet enn et spill for galleriet. Forholdet kan i seg selv være egnet for en nærmere studie, i det *høringsinstituttet* som en del av den demokratiske beslutningsprosessen kan hevdes tilsidesatt.

Den tidligere flypassasjeravgiften (jfr. avsnitt 2.4) ble avskaffet i 2002 med den begrunnelse at vedtaket skulle bidra til å øke lønnsomheten i det norske luftfartsmarkedet.

Norsk økonomi opplever pr. 2016 en ikke ubetydelig resesjon. Basert på kunnskap om priselastisitet og inntektselastisitet (jfr. avsnittene 3.5.1 og 3.5.3), kombinert med økende arbeidsledighet og bortfall av de mest betalingsvillige kundene (typisk forretningsreisende innen oljerelatert virksomhet), er det ikke usannsynlig at etterspørselen etter flyreiser — og med det lønnsomheten i det norske luftfartsmarkedet — vil bli skadelidende. Omfang og varighet av en redusert etterspørsel som resultat av flypassasjeravgiften alene er dog et forhold som bør undersøkes nærmere — spesielt relatert til forholdet *tidskostnader*.

Flypassasjeravgiften, slik den eksisterte fram til 2002, var på enkeltområder problematisk i forhold til EØS-avtalen. EFTAs overvåkingsorgan ESA hadde forut for vedtaket om å fjerne avgiften reagert på at enkelte flyginger ikke var avgiftsbelagt.

NHO Luftfart fremholder at flypassasjeravgiften, slik den nå er vedtatt innført fra 1. juni 2016, er problematisk relatert til avgiftsfritaket for transitt- og transferpassasjerer og mulig konkurransevridende effekt som resultat av dette. Forholdet kunne med fordel ha vært avklart med ESA før avgiften ble vedtatt innført. Tilsvarende unntak for transitt- og transferpassa-

sjerer er imidlertid gjort gjeldende i et antall europeiske land.

Videre foreligger det ikke noen konsekvensanalyse i forkant av vedtaket. Felles for et antall av respondentene er at de fremsetter påstander om negative konsekvenser langt utenfor luftfartsnæringen alene. En konsekvensanalyse kunne med fordel ha vært utarbeidet forut for vedtaket om å innføre avgiften.

Argumentet om at avgiften ikke er tilstrekkelig utredet og/eller kan være i strid med bilaterale avtaler, EØS-avtalen eller andre internasjonale overenskomster, er på bakgrunn av ovennevnte fullt ut troverdig.

Det er sider av prosessen relatert til vedtaket om å innføre flypassasjeravgiften som vitner om et visst hastverksarbeid. I høringssvaret fra Utenriksdepartementet fastslås at Norge har full suverenitet til å ilegge avgift for bruk av norske lufthavner — med referanse til avgjørelse i EU-domstolen, sak nr. C-366/10. Samme høringssvar gjør samtidig oppmerksom på en rekke forhold som ikke omtales i høringsnotatet:

- Folkerettslige forpliktelser, inkludert Chicago-konvensjonen (ICAO).
- Bilaterale luftfartsavtaler.
- EØS-regelverket.
- Bilaterale skatteavtaler ang. dobbeltbeskatning.

Denne uttalelsen fra en faglig “tung” høringsinstans uten egne økonomiske interesser i sakens anledning understreker problematikken relatert til argumentet “utilstrekkelig utredet” og tilfører samtidig ytterligere troverdighet.

#### 6.4.13 Andre argumenter

Det fremføres et antall argumenter som er kategorisert i gruppen *andre argumenter*. Disse fremkommer i vedlegg A.5 og i avsnitt 5.3.14.

**Negative erfaringer fra andre land med tilsvarende avgift** er ikke nødvendigvis av direkte relevans. Det henvises til avsnittene 2.5.11 og 6.4.6 (øvrige betraktninger).

**Ekstra belastning for pendlere, netto utgiftsøkning** fremstår som lite relevant, jfr. ordningen med skattefradrag ifbm. reiser til og fra arbeid.

**Høringsdokumenter forelå initielt kun på norsk.** En engelsk utgave ble publisert noe senere og er datert 19. januar 2016.

**Avgiften bryter med forutsetningene i NOU 2015:15.** Trolig siktes det til anbefalingen om en nedtrapping av miljørelaterte særavgifter når kvoteprisen i EU ETS øker. Som vist i figur 4 er kvoteprisen p.t. forholdsvis lav, og flypassasjeravgiften synes p.t. ikke å bryte med kommisjonens anbefaling.

Videre er det relevant å ikke bare nyttegjøre seg enkeltpunkter i anbefalingene fra "Grønn Skattekommisjon". Eksempelvis er en av anbefalingene fra kommisjonen å oppheve adgangen til å innføre alkohol og tobakk avgiftsfritt (Grønn skattekommisjon 2015), noe som utvilsomt vil ha innvirkning på omsetningen i deler av virksomheten tilknyttet luftfartsnæringen (kommersiell aktivitet ved lufthavner).

**Avgiften rammer ikke overflygninger,** noe den heller ikke *kan* — jfr. Chicago-konvensjonen. Forholdet er omtalt i avsnitt 6.4.4.

**Avgiften er miljøfiendtlig** er en påstand som fremmes av LCC-operatøren



Ryanair. Dersom avgiften medfører at Ryanair innstiller en andel av sine flyginger fra Moss lufthavn, Rygge — og kun et fåtall av passasjerene velger å foreta reisen f.eks. fra OSL, med en varig redusert etterspørsel som resultat — kan avgiften vanskelig sies å være miljøfiendtlig<sup>9</sup>. Argumentet er tendensiøst, i likhet med enkelte andre utspill fra den samme respondenten.

**Monopol for busselskaper o.a.** vil neppe være aktuelt, da nettopp tidskostnadene forbundet med et antall substitutter medfører at flyreiser fremstår som beste alternativ.

**Redusert utdanningstilbud** kan være relevant ved *bortfall* av relevant infrastruktur. Det fremstår imidlertid ikke som umulig å flytte utdanningsvirksomheten til andre lokaliteter.

**Ekstra kostnader for flyselskapene** på forhåndssolgte billetter for reiser som foretas i tiden umiddelbart etter innføringen av flypassasjeravgiften. Dette argumentet har stor troverdighet, da det baserer seg på faktum alene.

---

<sup>9</sup>Avinor opplyser at OSL hadde en kollektivandel på hele 68% i 2014.

## 6.5 Oppsummering

De fleste argumentene legger til grunn forutsetningen om en varig, redusert etterspørsel etter flyreiser og “i verste fall”-problematikk. Det er nærliggende å anta at formålet er å synliggjøre motstand mot vedtaket om innføring av flypassasjeravgiften.

Høringsnotatet ber spesifikt høringsinstansene om forslag til løsning på en praktisk problemstilling. Ingen av respondentene benytter anledningen til å komme med slike forslag, men påpeker gjentatte ganger at det foreligger en praktisk problemstilling relatert til dokumentasjon av gjennomgående reise for transitt- og transferpassasjerer.

Enkelte respondenter fremsetter argumenter som vanskelig kan verifiseres, og det foreligger heller ingen vilje til å besvare spørsmål om data- eller beregningsgrunnlag som ligger til grunn for enkelte av argumentene.

Prognoser og forventninger tilsier at flytrafikken er økende, og norske luft- havner er p.t. under utbygging for å ivareta den økte trafikkmengden. På den annen side opplever norsk økonomi i disse tider en viss resesjon. Den norske krona “er svak”, noe som gjør Norge attraktivt for turister.

Deler av markedet er svært prissensitivt. Det er å forvente at spesielt LCC-operatørene vil oppleve en redusert etterspørsel etter sine tjenester — om enn forbigående.

Det er et overraskende høyt antall fremsatte argumenter som mangler eller har begrenset troverdighet. I iveren etter å markere motstand mot vedtaket om flypassasjeravgiften har trolig enkelte aktører gått litt “vel hardt ut” med argumenter som vanskelig kan sies å være troverdige eller relevante.

## 7 Funn og konklusjoner

### 7.1 Innledning

Pr. 13. mai 2016 varslet Finansdepartementet at flypassasjeravgiften innføres med virkning fra 1. juni 2016. I følge Finansdepartementet har ESA nå vurdert avgiftsfritaker for transitt- og transferpassasjerer, og funnet at dette ikke innebærer statsstøtte — og følgelig ikke er notifikasjonspliktig.

Avgiften blir implementert ihht. vedtak av 14. desember 2015, med mindre modifikasjoner i forhold til opprinnelig forskriftstekst. Detaljer om dette er å finne i vedlegg A.2 og er også nevnt i avsnitt 6.4.6.

Argumentene avgitt i høringssvarene har følgelig ikke ført frem.

Klima- og miljøargumentet inngår ikke i Finansdepartementets pressemelding nr. 29/2016.

### 7.2 Konklusjon

Ved gjennomgang av de foreliggende høringssvarene har vi systematisert de argumentene som har fremkommet mot innføring av flypassasjeravgiften. Argumenter og respondenter er klassifisert, og vi har identifisert hvilke grupper av respondenter som har gitt sin tilslutning til de foreliggende hovedgruppene av argumenter.

### 7.2.1 Funn etter databehandling

Basert på databehandlingen synes følgende forhold å fremtre:

- Det er avgitt hørings svar fra 40 respondenter som ikke sto oppført på den opprinnelige høringslisten. Dette vitner om en omfattende mobilisering mot flypassasjeravgiften.
- Argumenter relatert til arbeidsplasser samt statens inntekter og utgifter synes å være forhold som i overraskende stor grad fremføres av kommersielle interessenter.
- Kommersielle aktører og organisasjoner som ivaretar næringslivets interesser står for en stor andel av de avgitte argumentene. Dette er som forventet.
- Av de 29 kommunene som har avgitt innsigelser mot flypassasjeravgiften, er hele 13 av disse lokalisert i nærområdet rundt Moss lufthavn, Rygge. Disse har i stor grad avgitt tilnærmet identiske argumenter.
- Kun én reiselivsbedrift har på egenhånd avgitt hørings svar. Det antas at et antall reiselivsbedrifter har overlatt til sin bransjeorganisasjon å avgi hørings svar.

## 7.2.2 Argumentenes troverdighet

Følgende kan konkluderes om argumentenes troverdighet:

- Det fremsettes et antall argumenter som ikke kan underbygges av relevant litteratur eller teori.
- Et stort antall argumenter legger til grunn forutsetningen om varig redusert etterspørsel etter flyreiser. Trafikktall og prognoser tilsier fortsatt økning i flytrafikken, noe som p.t. understøttes av de milliardprosjekter som foregår ifbm. utbygging av et antall norske luft-havner.
- Det fremføres argumenter med konkrete tall for tap av arbeidsplasser som konsekvens av flypassasjeravgiften. Datagrunnlag og beregningsmetodikk ikke er nærmere spesifisert, ei heller hvorvidt det er snakk om et antall *arbeidsplasser* eller et antall *årsverk*. Konkrete spørsmål om disse forholdene har ikke blitt besvart, noe som svekker de aktuelle argumentenes troverdighet ytterligere.
- Argumenter som refererer til erfaringene med tilsvarende avgift i Nederland, er ikke relevante — andre forhold bidro i denne sammenheng til en vesentlig reduksjon i etterspørselen etter flyreiser.

### 7.2.3 Øvrige betraktninger

En gjennomgang av høringssvarene gir opphav til følgende betraktninger:

- Klima- og miljøaspektet ved flypassasjeravgiften synes overkommunisert. Forholdet *kan* skyldes at respondentene ønsker et angripelig argument, da avgiften i liten grad kan sies å ha klima- eller miljørelatert virkning.
- Hørings svar er innkommet fra *definitive interessenter* som er i stand til å øve påtrykk, innehar makt og i tillegg oppleves å ha legitimitet. NHO og dennes bransjeorganisasjoner er blant respondentene som inngår i denne kategorien.
- Flypassasjeravgiften vil av bransjen oppfattes som en ulempe. Det vil påløpe kostnader i forbindelse med administrasjon og rapportering, i tillegg kan etterspørselen etter flyreiser forventes å avta noe. Det er ikke å forvente at den reduserte etterspørselen vil være av varig art.
- Flypassasjeravgiften eller deler av denne vil bli veltet over på passasjerene som en del av deres betalbare kostnad.
- Flypassasjeravgiften vil frata befordrerne muligheten til å foreta en gradvis økning av billettprisen uten å oppleve redusert etterspørsel etter flyreiser. Avgiften "spiser opp" en vesentlig andel av kundenes aksept for prisøkninger, jfr. avsnitt 3.5.
- Det er formelt ikke foretatt en konsekvensutredning i forkant av vedtaket om å innføre flypassasjeravgiften. Høringsnotatet indikerer likevel at de fleste forholdene som omtales i hørings svarene har vært kjent for Stortinget.

- Særforskriftens punkt om fritak for transitt- og transferpassasjerer — et forhold som av enkelte aktører fryktes å gi konkurranserelaterte virkninger — kan vanskelig ivaretas når det ikke foreligger samarbeidsavtaler mellom befordrerne. Dokumentasjon av gjennomgående reise kan i dette tilfellet vanskelig fremstilles med de tekniske løsninger som foreligger pr. mai 2016. Det foreligger pr. mai 2016 en endring av forskriftsteksten relatert til nettopp dette forholdet, jfr. vedlegg A.2.
- Avgiften vil få størst betydning for LCC-operatører og deres kunde-gruppe. Også de lufthavner som primært betjener LCC-operatører, i første rekke Moss lufthavn, Rygge — vil i en periode oppleve redusert etterspørsel. Det gjenstår å se hvordan de aktuelle befordrerne vil respondere på dette.
- Respondenten som påberoper seg å representere et titalls tusen tilhengere har ikke dokumentert at dette er tilfelle. Facebook-gruppen som kontrolleres av den aktuelle respondenten har i økende grad fått preg av å utgjøre en lynsjemobb som står bak til dels grov netthets. Eksempler er gjengitt i vedlegg A.3, hvor det av figur 40 fremkommer at den aktuelle respondenten har sitt arbeidssted i en virksomhet tilknyttet Moss lufthavn, Rygge.

Med referanse til andre europeiske land hvor tilsvarende avgift er eller har vært å finne, fremstår det ikke som en overraskelse at det har fremkommet en del "støy" relatert til vedtaket om å innføre flypassasjeravgiften. Følgende forhold har klare fellestrekk med tilsvarende prosess i Nederland i 2008:

- Protester fra "grasrota", godt støttet av aktører med kommersielle interesser i luftfartsbransjen.
- Organiserte protestaksjoner på nett.
- Mobilisering i media: leserinnlegg og kronikker, reportasjer om individer som etter eget utsagn *vil* miste sin arbeidsplass dersom avgiften blir innført.
- Juridiske betenknings fremsettes som absolutte sannheter.
- Det fremholdes at avgiften er i strid med Chicago-konvensjonen eller bilaterale avtaler, EØS-avtalen, m.m.
- Juridiske prosesser, evt. søksmål eller forsøk på rettsforføyninger.
- LCC-operatører trekker seg helt eller delvis ut av det aktuelle markedet.

De foreliggende hørings svarene i etterkant av vedtaket om å innføre flypassasjeravgiften kan sies å ha innhold og argumentasjon som forventet.

Det er betydelige økonomiske interesser som står på spill, og argumentasjonen er preget av dette. Når argumentene ettergås nærmere, er det kun et fåtall av disse som fremstår som troverdige, sett i lys av anvendt teori.



### 7.3 Feilkilder

Som nevnt i avsnitt 4.4, vil det være en viss risiko forbundet med å benytte seg av kategorisering av data. Nyanser kan forsvinne, eller kategoriene kan være for brede eller for smale.

Konkrete eksempler på dette er:

- For få (mange) grupper av argumenter.
- For få (mange) hovedgrupper av respondenter.
- Feil i dataregistrering (tastefeil, oversett detaljer i høringssvarene).

De 14 gruppene av argumenter ble identifisert etter å ha gått gjennom samtlige hørings svar. Konkurranseshenyn av ymse arter kunne muligens ha vært behandlet under ett — vi valgte imidlertid å dele opp disse i tre forskjellige grupper, da det fremkom til dels varierte problemstillinger.

Hovedgruppene av respondenter er basert på en underliggende og mer finmasket inndeling av respondenter i kategorier. Muligens kunne kategoriene av respondenter vært presentert direkte, men dette ville ha medført en større jobb med analyse og presentasjon av datagrunnlaget.

Selve dataregistreringen har vært gjenstand for gjentatte kontroller, og vi mener at denne er ivaretatt uten registreringsfeil og uten at vesentlige data i kildematerialet har blitt oversett.

## 7.4 Forholdet til annen forskning

Fra annen forskning, eksempelvis (Jørgensen og Santos 2014), er vi kjent med at avgifter innen transportsektoren i varierende grad veltes over på passasjerene. Relatert til kjente prissensitiviteter (Gillen, Morrison og Stewart 2004) er det å forvente en redusert etterspørsel etter flyreiser i tiden etter at flypassasjeravgiften innføres den 1. juni 2016. Det gjenstår å se om den reduserte etterspørselen blir et forbigående fenomen eller om den vil være av varig art.

## 7.5 Videre arbeid

Flypassasjeravgiften blir en realitet fra 1. juni 2016. Evt. videre arbeid relatert til samme tema vil kunne være å se hvilke av de fremførte påstandene som etter en tid viser seg å medføre riktighet, eksempelvis:

- Har avgiften medført nedleggelse av eller begrenset tilgang på lufthavner?
- Hvordan har avgiften påvirket etterspørselen etter flyreiser? Alternativt etterspørselen etter substitutter?
- Hvordan har avgiften påvirket konkurranseforhold, eksempelvis mellom nettverksselskaper (interline) og LCC-selskaper?
- En vurdering av virkningen av flypassasjeravgiften over tid: redusert etterspørsel som et varig fenomen?

## Litteraturliste

- Avinor AS (2014). *Årsrapport 2014*. [https://avinor.no/globalassets/\\_konsern/om-oss/rapporter/arsrapport-2014.pdf](https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/rapporter/arsrapport-2014.pdf). [Online; lest 02.04.2016].
- (2015). *Forskrift om avgifter for bruk av lufthavner drevet av Avinor AS*. [https://avinor.no/globalassets/\\_konsern/flyselskap/forskrift-om-lufthavnavgifter-2016.pdf](https://avinor.no/globalassets/_konsern/flyselskap/forskrift-om-lufthavnavgifter-2016.pdf). [Online; lest 02.04.2016].
- Bundeskanzleramt (2016). *Gesamte Rechtsvorschrift für Flugabgabegesetz*. <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20007051>. [Online; lest 01.04.2016].
- Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia (2011). *Application of regulation on amount charges to be paid to the Civil Aviation Directorate of the Republic of Serbia and Instructions on method of calculation and payment of charges for the development of air transport*. <http://www.cad.gov.rs/docs/opsti/Letter%20to%20air-carriers%20and%20operators%20of%20aerodrome.pdf>. [Online; lest 02.04.2016].
- Department for Transport, UK (2002). *The Future of Air Transport*.
- Deutschen Zoll (2015). *Luftverkehrsteuergesetz*. [http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verkehrsteuern/Luftverkehrsteuer/luftverkehrsteuer\\_node.html](http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verkehrsteuern/Luftverkehrsteuer/luftverkehrsteuer_node.html). [Online; lest 30.03.2016].
- Direktoratet for forvaltning og IKT (2016). *Veiledning for publisering av tekstdokumenter på offentlige nettsteder*. <https://www.difi.no/artikkel/2016/01/veiledning-publisering-av-tekstdokumenter-pa-offentlige-nettsteder>. [Online; lest 01.03.2016].
- Eurocontrol (2016). *Route Charges*. <http://www.eurocontrol.int/faq/route-charges>. [Online; lest 30.03.2016].

- European Business Aviation Association (2015). *Aviation taxes in Europe: a snapshot*. <http://www.ebaa.org/documents/document/20151002161856-aviationtaxesineurope-asnapshotsept2015.pdf>. [Online; lest 30.03.2016].
- European Commission (2016). *The EU Emissions Trading System (EU ETS)*. [http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/cap/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/cap/index_en.htm). [Online; lest 05.04.2016].
- Finansdepartementet (1998). *Endringer i avgiftsopplegget*. <https://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/fin/prop/stprp/19971998/stprp-nr-1-tillegg-nr-1-1997-98-2/2/4/id294108/>. [Online; lest 30.03.2016].
- (2001). *Tilleggsproposisjon 2002, Regjeringen Bondevik II*. <http://www.statsbudsjettet.no/Tilleggsproposisjon-2002/Statsbudsjettet-fra-A-til-A/Flypassasjeravgift/>. [Online; lest 30.03.2016].
- Finanskomiteen (2015). *Innst. 3 S (2015–2016). Innstilling fra finanskomiteen om skatter, avgifter og toll 2016*.
- Gillen, D., W. Morrison og C. Stewart (2004). *Air transport demand elasticities: concepts, issues and measurement*. Ottawa, Canada: Department of Transport.
- Gordijn, Hugo (2010). *The Dutch Aviation Tax: lessons for Germany?* KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis.
- Gordijn, Hugo og Joost Kolkman (2011). *Effects of the Air Passenger Tax*. KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis.
- Grønn skattekommisjon (2015). *NOU 2015:15. Sett pris på miljøet. Rapport fra grønn skattekommisjon*.
- Grøvdal, Anker og Harald M. Hjelle (1998). *Innføring i transportøkonomi*. Bergen, Norge: Fagbokforlaget.

- Hansen, Kjell Toft og Tore Mallaug (2015). *Databaser*. Oslo, Norge: Gyldendal akademisk.
- HM Revenue & Customs (2015). *Excise Notice 550: Air Passenger Duty*. <https://www.gov.uk/government/publications/excise-notice-550-air-passenger-duty>. [Online; lest 30.03.2016].
- (2016). *Rates and allowances: Excise Duty — Air Passenger Duty*. <https://www.gov.uk/government/publications/rates-and-allowances-excise-duty-air-passenger-duty/rates-and-allowances-excise-duty-air-passenger-duty>. [Online; lest 30.03.2016].
- Holloway, Stephen (2008). *Straight and level — practical airline economics*. 3. utg. Surrey, UK: Ashgate.
- Jacobsen, Dag Ingvar (2015). *Hvordan gjennomføre undersøkelser*. 3. utg. Oslo, Norge: Cappelen Damm.
- Johannessen, Asbjørn, Line Christoffersen og Per Arne Tufte (2004). *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag*. 3. utg. Oslo, Norge: Abstrakt forlag AS.
- Jørgensen, Finn, Terje Mathisen og Gisle Solvoll (2011). *Lufthavnavgifter i Norge. Takstsystemets struktur og betydning for tilbud og etterspørsel*. Universitetet i Nordland.
- Jørgensen, Finn og Georgina Santos (2014). *Charges on transport — To what extent are they passed on to users?* Transportation Research Part A, volum 69, s. 183–195.
- Klima- og miljødepartementet (2006). *Forskrift om miljøavgift for tilreisende til Svalbard*. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2006-12-22-1532>. [Online; lest 04.04.2016].
- Klimarealistene (2015). *Klimarealistene — Om oss*. <http://www.klimarealistene.com>. [Online; lest 11.03.2016].

- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2013). *Forskrift om IT-standarder i offentlig forvaltning*. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2013-04-05-959>. [Online; lest 01.03.2016].
- Landsorganisasjonen i Norge (2015). *Samfunnsnotat nr. 5/15. Storbritannia — økonomi og arbeidsliv*.
- Leahy, John (2009). *Global market forecast 2009–2028*. Airbus S.A.S.
- Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (2016). *Taxe de l'Aviation Civile et Taxe de Solidarité*. <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Taxe-de-l-Aviation-Civile-et-Taxe.html>. [Online; lest 01.04.2016].
- Oxford Economic Forecasting (2006). *The economic contribution of the aviation industry in the UK*.
- Oxford Economic Research Associates (2009). *What is the contribution of aviation to the UK economy*.
- Riis, Christian og Espen R. Moen (2016). *Moderne mikroøkonomi*. 3. utg. Oslo, Norge: Gyldendal akademisk.
- Ringstad, Vidar (2003). *Offentlig økonomi og økonomisk politikk*. Oslo, Norge: Cappelen Akademisk Forlag.
- (2015). *Samfunnsøkonomi og økonomisk politikk for turbulente tider*. 5. utg. Oslo, Norge: Cappelen Damm.
- Roos, Göran et al. (2014). *Strategi — en innføring*. 6. utg. Bergen, Norge: Fagbokforlaget.
- Sewill, Brendon (2009). *Airport jobs: false hopes, cruel hoax*. London, UK: Aviation Environment Federation.
- Skattedirektoratet (2015). *Høringsnotat — endring av særavgiftsforskriften — flypassasjeravgift*. <http://www.toll.no/PageFiles/11671/H\OT1\oringsnotat%20flypassasjeravgift.pdf>. [Online; lest 30.03.2016].

- Skattedirektoratet (2016). *Høring: Flypassasjeravgift*. <http://www.skatteetaten.no/no/no/Radgiver/Rettskilder/Uttalelser/Horingsuttalelser/horing-flypassasjeravgift/>. [Online; lest 28.02.2016].
- Skattedirektoratet (2016a). *Høringsliste flypassasjeravgift*. <http://www.skatteetaten.no/no/Radgiver/Rettskilder/Uttalelser/Horingsuttalelser/horing-flypassasjeravgift/>. [Online; lest 21.02.2016].
- (2016b). *NO<sub>x</sub>-avgift*. <http://www.skatteetaten.no/noxavgift>. [Online; lest 30.03.2016].
- Thune-Larsen, Harald, Asbjørn Torvanger og Knut Sandberg Eriksen (2009). *TØI-rapport 1018/2009. Virkningene i Norge av å inkludere luftfart i EU ETS*. Transportøkonomisk Institutt.
- Toll- og Avgiftsdirektoratet (2014). *Avgiftshistorie 2014*. <http://www.toll.no/PageFiles/5548/Avgiftshistorie2014.pdf>. [Online; lest 29.03.2016].
- Tveter, Eivind et al. (2015). *Samfunnsøkonomisk analyse av lufthavnkapasiteten i Oslofjord-området*. Møreforskning Molde AS.

## A Vedlegg

### A.1 Programlisting, innhenting av høringsssvar

*Listing 1: Kildekodelisting for nedlasting av høringsssvar.*

```
import urllib2
import re

URL = 'http://www.skatteetaten.no/no/Radgiver/Rettskilder/Uttalelser/Horingsuttalelser/horing-
↳ flypassasjeravgift/'
URLprefix = 'http://www.skatteetaten.no'

print 'Processing %s ...' % URL

websiteHTML = urllib2.urlopen(URL).read()
docLinks = re.findall("(globalassets/.*[pdf|docx])", websiteHTML, re.I)
print 'Located %d PDF/DOC/DOCX file-link(s).' % len(docLinks)

filesDownloaded = 0
for link in docLinks:
    fileToDownload = re.search('flypassasjeravgiften/(.*)', link)
    if fileToDownload:
        filesDownloaded = filesDownloaded + 1
        fileToDownload = fileToDownload.group(1)
        link = '%s%s' % (URLprefix, link)
        print '%4d: Downloading %s ...' % (filesDownloaded, fileToDownload)
        fileURL = urllib2.urlopen(link)
        fileData = fileURL.read()
        with open(fileToDownload, 'wb') as localFile:
            localFile.write(fileData)

print '\nDONE. Downloaded %d of %d file(s).\n' % (filesDownloaded, len(docLinks))
```

*Listing 2: Kildekodelisting for identifisering av nye høringsssvar.*

```
import os

DIR1 = './svar1' # directory containing first set of files
DIR2 = './svar2' # directory containing second set of files

fileList1 = os.listdir(DIR1)
fileList2 = os.listdir(DIR2)

for fileName in fileList2:
    if not fileName in fileList1:
        print 'New file: %s' % fileName
```



## A.2 Endring av forskriftens § 3-22-5

Forskrift 11. desember 2001 nr. 1451 § 3-22-5 har vært gjenstand for en endring når det gjelder krav til dokumentasjon av gjennomgående flyging.

Kravet om foreliggende "transportavtale om gjennomgående flyginger" er fjernet. Figurene 36 og 37 gjengir de to forskjellige variantene av forskriftens § 3-22-5.

*§ 3-22-5. Avgiftsfritak for transitt- og transferpassasjerer*

(1) Med transitt- og transferflyging menes påfølgende flyging med samme fly (transittpassasjerer) eller med annet fly (transferpassasjerer).

(2) Den første flygingen i en transitt- eller transferreise er avgiftspliktig når avgangslufthavn er norsk. Med mindre annet er bestemt, er påfølgende flyginger av transitt- og transferpassasjerer fritatt fra avgift. Dette gjelder uavhengig av antall påfølgende flyginger som er nødvendig for å nå endelig ankomstlufthavn i henhold til reisedokumentene.

(3) Den påfølgende flygingen må påbegynnes innen 24 timer og stå i direkte forbindelse med den foregående. Det er et vilkår for fritaket at det er inngått transportavtale om sammenhengende flyginger. Reisedokumentene må vise avgangs- og ankomstlufthavn for den enkelte flyging, dato og klokkeslett for avgang og ankomst for den enkelte flyging i henhold til rutetabell, flygingenes sammenheng og et reisesammendrag.

(4) Avgiftsfritaket gjelder reise med både rute- og charterfly og selv om den påfølgende reisen innebærer skifte av luftbefordrer eller lufthavn.

Figur 36: Forskrift 11. desember 2001 nr. 1451 om særavgifter, slik denne fremstår i høringsnotatet vedlagt høringsbrevet datert 21. desember 2015.

§ 3-22-5. Avgiftsfritak for transitt- og transferpassasjerer

(1) Med transitt- og transferflyging menes påfølgende flyging med samme fly (transitt) eller med annet fly (transfer).

(2) Den første flygingen i en transitt- eller transferreise er avgiftspliktig når avgangslufthavn er norsk, mens alle påfølgende flyginger er fritatt for avgift.

(3) Den påfølgende flygingen må påbegynnes innen 24 timer etter den foregående og må stå i direkte forbindelse med denne.

Reisedokumentene bør vise avgang- og ankomstlufthavn, dato og klokkeslett for avgang og ankomst i henhold til rutetabell for alle flygingene, flygingenes sammenheng og et reisesammendrag.

(4) Avgiftsfritaket gjelder reise med både rute- og charterfly og selv om den påfølgende reisen innebærer skifte av luftbefordrer eller lufthavn.

Figur 37: Forskrift 11. desember 2001 nr. 1451 om særavgifter, slik denne fremkommer på regjeringens nettsted med publiseringsdato 13. mai 2016.

### A.3 Eksempler på netthets

Følgende eksempler er hentet fra Facebook-gruppen “NEI til Trine Skei Grandes flyseteavgift”<sup>10</sup>. Initiativtagerne ønsker å være anonyme, men retter samtidig massive verbale angrep mot Trine Skei Grande. Gruppen har også avlevert et relativt klossete forsøk på et hørings svar.




Figur 38: Innlegget er hentet fra Facebook-gruppen “NEI til Trine Skei Grandes flyseteavgift” og viser noe av den netthets som en folkevalgt utsettes for, direkte relatert til Stortingsvedtaket om å innføre flypassasjeravgiften. Innlegget er datert 11. mai 2016. Ordlyden i dette innlegget er moderat i forhold til andre innlegg.

<sup>10</sup>Tidligere “Nei til flyseteavgift i Norge”.



Figur 39: Innlegget er hentet fra Facebook-gruppen "NEI til Trine Skei Grandes flyseteavgift" og viser noe av den netthets som en folkevalgt utsettes for, direkte relatert til Stortingsvedtaket om å innføre flypassasjeravgiften. Innlegget er datert 18. april 2016.

 **NEI til Trine Skei Grandes flyseteavgift**  
18 hrs · 🌐

Da var det klart. Avgifta som av politikerne er blitt bagatellisert som "bare en øl" skal nå innføres. For flyseteavgiftas mor, Trine Skei Grande kan dette godt være en miljøavgift, men for oss som jobber ved Rygge Lufthavn betyr dette slutten.

Rygge har for oss siden åpningen i 2007 vært en god, sikker og trygg arbeidsplass hvor vi har trivdes ekstremt godt. Helt frem til Trine Skei Grande presset gjennom flyseteavgifta på seinhøsten 2015, til tross for at hun og resten av Stortinget så smertelig godt visste at Ryanair kom til å trekke seg fra Rygge om avgifta ble en realitet.

All forskning viser at lavpristurister er prissensitive. En hundrelapp kan skille mellom om de velger Norge eller et annet land. For hver turist som velger bort Norge, taper vi tusenvis av kroner på hotellovernattinger og restaurantbesøk som aldri fant sted. Det er ikke først og fremst de 80/88 kronene som betyr noe i denne sammenhengen, men det er urettferdig at andre europeiske land skal ha et konkurransefortrinn ovenfor Norge. Norge og EU burde sammen gått inn for å innføre.

Imens kunne det gjerne blitt innført økt el-avgift, bensinavgift eller tobakksavgift. Ved eksempelvis å øke el-avgifta med tre øre pr kWh ville det gitt 1,8 milliarder mer i statskassa (i gjennomsnitt 50 kroner i ekstrautgifter per måned for en norsk gjennomsnittsfamilie).

Julen 2015 er den verste jula vi har hatt noen gang. Fortvilelse, dårlig matlyst, usikkerhet og vondt i magen. Konstant. Hele tiden.

Mens Trine Skei Grande har frydet seg over at Ryanair legger ned på Rygge har jeg og mine kolleger vært nødt til å oppsøkt profesjonell hjelp for søvnproblemer, utmattelse og depresjon.

Anslagsvis 500 ansatte (samt ytterligere 500 i indirekte flyplasstillinger) mister nå jobbene sine. Vi har barn, lån og hus som vi står i fare for å miste. Trine Skei Grande kan snakke varmt om det grønne skiftet, men hva hjelper det oss om vi ikke har råd til å leve og forsørge våre barn?

En reduksjon av flybevegelser i Norge er uvesentlig. Ryanairs fly kommer etter nedleggelsen av Rygge til å lette og lande fra andre baser i Europa, og den totale flytrafikken i Europa kommer til å gå opp slik den alltid har gjort.

Like kjært som et "like", er en kommentar på Trine Skei Grandes Facebook-vegg. Midt oppi alle tårene hadde det vært fint om dere, alle våre 69.000 støttespillere hadde skrevet til Trine Skei Grande og fortalt henne hvor utrolig kald og følelseløs hun er som ødelegger så mange liv som hun nå gjør. Vi ber også om at så mange som mulig deler innlegget! På forhånd takk.

<https://www.facebook.com/trinesg>

Figur 40: Teksten tyder på at initiativtagerne bak Facebook-gruppen "NEI til Trine Skei Grandes flyseteavgift" består av ett eller flere individer som har sitt virke ved eller i tilknytning til Moss lufthavn, Rygge / RSL AS. Innlegget er datert 13. mai 2016.

#### A.4 Argumenter, gruppert pr. respondent

Vedlegget inneholder besvarelsens datagrunnlag, i form av de enkelte argumentene mot innføring av flypassasjeravgiften. Disse er gruppert pr. respondent/høringsinstans.



## Argumenter mot flypassasjeravgiften, gruppert pr. respondent

Respondent	Argument
<b>Airlines for America</b>	Avgiften vil skade norsk økonomi
	Dobbel beskatning
	I strid med internasjonale avtaler
	Rutetilbudet vil bli skadelidende
	Usikker miljøvirkning
<b>Alf-Otto Renstrøm</b>	Konkurranseskadelig FOT/ikke-FOT-ruter
	Mindre rutefly (< 10 seter) er fritatt, konkurranseskadelig
<b>Alta kommune</b>	Konkurranseskadelig for næringslivet i nord
	Konsekvenser for flytilbudet i Finnmark – redusert rutetilbud
	Redusert tilbud for pasienttransport mellom behandlingsinstitusjoner
<b>AOPA Norway</b>	Avgiften er i strid med EØS-avtalen
	Dårligere rutetilbud
	Fare for nedleggelse av flyplasser
	Ikke en reell miljøavgift
	Konkurranseskadelig i forhold til naboland
	Uheldig at staten er eier av flyselskap (SAS) og i tillegg regulator/lovgiver
<b>Aremark kommune</b>	

Respondent	Argument
	Behov for høy arbeidskraftmobilitet mellom Norge og andre land
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Tap av arbeidsplasser
	Usikker miljøgevinst
	Ytterligere skattlegging vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv
	Økte kostnader for Forsvaret (relatert til RSL)
<b>Askim kommune</b>	
	Uheldig konkurransevridning i disfavør av norske interesser
<b>Austrian Airlines</b>	
	Manglende høringsrunde før vedtak ble fattet
	Negative erfaringer i andre europeiske land med flypassasjeravgift
	Negativt for norsk økonomi
	Urettferdig behandling av luftfart ifht. andre transportmidler
<b>Aviator</b>	
	Avgiften vil gi store økonomiske skadevirkninger
	Avgiften vil svekke norsk luftfarts konkurransekraft
	Dobbel beskatning
	Inntektstap for Aviator, reduksjon i antall ansatte
	Konsekvenser er mangelfullt utredet
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Redusert rutetilbud
	Rutekutt på ikke-lønnsomme ruter (regionalt, Nord-Norge)
	Økonomiske konsekvenser for reiselivet



Respondent	Argument
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Økte trygdeutbetalinger - arbeidsledighet, tapte skatte- og avgiftsinntekter
<b>Avinor</b>	
	Avgiftsfritak for transferpassasjerer; forskjellsbehandling LCC vs. nettverk
	Dreining til andre transportmidler - i utkantstrøk: bil
	Ikke tilstrekkelig utredet
	Konkurranssevridende - nye ruter legges til utenfor Norge
	Redusert rutetilbud innenlands
<b>BARIN</b>	
	Avgiften er for lite utredet og bør utsettes
	Avgiften kan være skadelig for konkurransen i det norske markedet
<b>Bedriftsforbundet region Øst</b>	
	Manglende konsekvensutredning
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Tap av arbeidsplasser
<b>Bergen kommune</b>	
	Negativt for reiselivsbransjen
<b>Borregaard AS</b>	
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Ingen konsekvensutredning
	Ingen miljøeffekt / ikke lavere CO2-utslipp
	Manglende forutsigbarhet for næringslivet
	Reduksjon i rutetilbudet ved Rygge Sivile Lufthavn

Respondent	Argument
	RSL bidrar til regionens attraktivitet
	Økte utslipp ved reise til OSL i stedet for til RSL
<b>Brancheforeningen Dansk Luftfart</b>	
	Avgiften vil ha økonomiske skadevirkninger
	Avhengig av gode transportmuligheter
	Tap av økonomisk vekstgrunnlag
<b>Byggenæringens landsforening</b>	
	Avgiften vil ikke gi tilsiktede miljø- og klimagevinster
	Ekstra belastning for pendlere - netto utgiftsøkning
<b>ELFAA</b>	
	Avgiften kan være i strid med Chicago-konvensjonen
	Avgiften vil virke negativt for norsk økonomi
	Avgiften vil virke negativt for norsk økonomi
	Manglende høringsrunde i forkant av vedtaket
<b>European Helicopter Center</b>	
	Dobbel beskatning - ref. EU kvotehandel
	Nedleggelse av helikopterskolen
	Redusert rutetilbud
	Redusert utdanningstilbud - helikopter
	Svekker norsk luftfarts konkurransekraft
	Tvilsom lovlighet ifht. EØS-regler
	Tvilsom miljøeffekt
	Utilstrekkelig utredet

Respondent	Argument
<b>Facebook-gruppen "Nei til flysetevgift i Norge"</b>	Ingen miljøgevinst
	Skadelig for konkurransen om turister
	Skadelig for turismen
<b>Finnmark fylkeskommune</b>	Færre avganger / nedleggelse av ruter
	Konkurransesvridende - interline
	Svekker norsk luftfarts konkurranseevne
	Tvilsomt om avgiften har miljøvirkning
	Utilstrekkelig utredet
<b>Forsvarsdepartementet</b>	Luftforsvarets andel av kostnader til flyplassdrift vil øke (Andøya, Bodø, Bardufoss)
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
<b>Fredrikstad kommune</b>	Allerede pålagt avgifter gjennom CO2 og NOx-avgift innenriks
	Behov for høy arbeidskraftmobilitet mellom Norge og andre land
	Negativt for reiselivsbransjen
	Tap av arbeidsplasser
	Usikker miljøgevinst
	Ytterligere skattlegging vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv
	Økte kostnader for Forsvaret (relatert til RSL)
<b>Greater Stavanger</b>	Allerede CO2-avgift på innenlands flyginger

Respondent	Argument
	Fare for nedleggelse av flyruter
	Manglende konsekvensanalyse
	Sterkt sentraliserende virkning
	Usikre miljøeffekter
	Økt økonomisk byrde for oljenæringen
<b>Hadsel kommune</b>	
	Dobbelt avgift for transittpassasjerer når ikke interlining
	Favorisering av FOT-ruter
	Ikke tilstrekkelig utredet
	Vil ramme lokalt bosatte i distriktene
	Vil ramme næringsliv i distriktene
<b>Halden kommune</b>	
	Monopolisering av trafikk/Gardermoen – uheldig med trafikk E6/E18
<b>Handel og Kontor Østfold</b>	
	Miljøgevinsten antas å være lik null
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Tap av arbeidsplasser (tallfestet: 1000, ikke dokumentert) - regionalt/Østfold
	Tap av arbeidsplasser (tallfestet: 5000, ikke dokumentert) - nasjonalt
<b>Hobøl kommune</b>	
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
<b>Horten næringsforening</b>	
	Fare for at flyplasstilbudet svekkes
	Fare for tap av arbeidsplasser

Respondent	Argument
	Kutt i rutetilbud
	Norge trenger ikke ytterligere avgifter som kan ramme norsk økonomi
	Usikre miljøeffekter
<b>Hurtigruten</b>	
	Forringet innenriks flytilbud
	Forverret konkurransesituasjon for norske reiselivsbedrifter
	Forverret konkurransesituasjon for norske reiselivsbedrifter
	Reduksjon i nasjonal transportstandard
<b>IATA</b>	
	Antatt 5% reduksjon i etterspørsel etter flyreiser
	Dobbel beskatning, transittreisende
	I strid med internasjonale avtaler
	Konkurransesvridende - interline
	Manglende høringsrunde før vedtak
	Negative erfaringer med tilsvarende avgift i Tyskland og UK
	Negativt for norsk reiseliv
	Negativt for norsk økonomi
	Negativt for norsk økonomi og reiseliv - bortfall av skatteinntekter, m.m.
	Tap av arbeidsplasser
	Tax on tax (10% MVA på avgiften)
<b>Icelandair</b>	
	Manglende høringsrunde før vedtak ble fattet
	Negative erfaringer i andre europeiske land med flypassasjeravgift

Respondent	Argument
	Negativt for norsk økonomi
	Urettferdig behandling av luftfart ifht. andre transportmidler
<b>Justis- og beredskapsdepartementet</b>	Merkostnader for virksomheter under Justisdept.
<b>Karmøy kommune</b>	Manglende konsekvensanalyse
<b>Klimarealistene</b>	Avgiften har ingen påvirkning på klimaet
	Tap av arbeidsplasser
<b>KLM</b>	Manglende høringsrunde før vedtak ble fattet
	Negative erfaringer i andre europeiske land med flypassasjeravgift
	Negativt for norsk økonomi
	Urettferdig behandling av luftfart ifht. andre transportmidler
<b>Konkurransetilsynet</b>	Fare for nedleggelse av flyplasser
	Fare for nedleggelse av rutetilbud
	Konkurranservedridning - norsk/utenlandsk luftfart
	Ulike konkurransevilkår - FOT
	Ulike konkurransevilkår - interline
<b>Kristiansund og Nord-Møre næringsforum</b>	Avgiftens klimaeffekt er minimal

Respondent	Argument
	Fare for tap av arbeidsplasser
	Konsekvenser for nærings- og reiseliv i distriktene
	Manglende konsekvensutredning
	Reduksjon i rutetilbud
<b>Kvernberget vekst</b>	
	Avgiftens klimaeffekt er minimal
	Fare for tap av arbeidsplasser
	Konsekvenser for nærings- og reiseliv i distriktene
	Manglende konsekvensutredning
	Reduksjon i rutetilbud
<b>Larvik næringsforening</b>	
	Fare for at flyplasstilbudet svekkes
	Fare for tap av arbeidsplasser
	Kutt i rutetilbud
	Norge trenger ikke ytterligere avgifter som kan ramme norsk økonomi
	Usikre miljøeffekter
<b>LO</b>	
	Dobbel beskatning
	Ingen konsekvensanalyse
	Konkurransesvridning - interline
	Liten eller ingen effekt på klimagassutslipp
	Mange oppsigelser
	Rammer innenriks luftfart i distriktene

Respondent	Argument
	Rammer innenriks luftfart i distriktene - reduksjon i rutetilbud
	Reduksjon i antall passasjerer, svekket økonomi
	Staten vil tape inntekter
	Vanskelig gjennomførbart grunnet bilaterale avtaler
<b>Luftambulansetjenesten</b>	
	Negativt for luftambulansetjenesten dersom lufthavner må avvikles
	Negativt for luftambulansetjenesten dersom Rygge Sivile Lufthavn må avvikles
<b>Luftfartsforum for Trondheim lufthavn</b>	
	Dobbel avgift - ref. EU kvotehandel
	Konkurransesvridende
	Manglende konsekvensutredning
	Negativt for Trondheimsregionens konkurransekraft
	Redusert rutetilbud
	Usikker miljøgevinst
<b>Luftfartstilsynet</b>	
	Avgiften er utilstrekkelig utredet
	Rutetilbudet kan påvirkes i negativ retning
	Uklar miljøgevinst
<b>Lufthansa Group</b>	
	Manglende høringsrunde før vedtak ble fattet
	Negative erfaringer i andre europeiske land med flypassasjeravgift
	Negativt for norsk økonomi
	Urettferdig behandling av luftfart ifht. andre transportmidler



Respondent	Argument
<b>Marker kommune</b>	Manglende konsekvensanalyse
	Uheldig konkurransevidning i disfavør av norske interesser
<b>Molde kommune</b>	Konkurransevidning
	Manglende konsekvensanalyse
	Redusert rutetilbud
<b>Moss Høyre</b>	Ytterligere skattlegging vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv
	LCC-selskaper med prissensitive kunder mer utsatt enn nettverksselskaper
	Tap av arbeidsplasser ved nedleggelse av RSL
	Uten betydning for miljøet - ren fiskalavgift
	Økt reiseavstand til lufthavn (OSL) ved nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
<b>Moss kommune</b>	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av RSL
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Konkurransevidning
	Sikre jordvern og kulturminner rundt Gardermoen fremfor utbygging – benytte TRF/RYG
	Tap av arbeidsplasser
	Usikker miljøgevinst
<b>NHO</b>	Økte kostnader for Forsvaret (relatert til RSL)
	Avgiften vil bli et dyrt og lite kostnadseffektivt klimatiltak

Respondent	Argument
	Det må utføres en grundig konsekvensanalyse
	Konkurransavidende - interline
	Konkurransavidende - norske/utenlandske aktører
	Nedleggelse av lufthavner
	Nedleggelse av ruter med lav kommersiell lønnsomhet
	Svekker OSL som hovedflyplass
	Synes å være i strid med statsstøtteforbudet i artikkel 61(1) i EØS-avtalen
<b>NHO Agder</b>	
	Forslaget gir liten eller ingen miljøgevinst
	Gir en uforutsigbarhet som er skadelig for norsk næringsliv
	Kan være i strid med forbudet mot statsstøtte
	Negativ påvirkning av sysselsetting i distriktene
	Negativ påvirkning av sysselsetting i distriktene
	Redusert rutetilbud
	Uheldig med manglende konsekvensutredning
<b>NHO Finnmark</b>	
	Fare for redusert rutetilbud
	Kan være i strid med statsstøtteforbudet
	Konkurransavidende - interline
	Liten miljøgevinst
	Manglende konsekvensutredning
	Mulig dobbel skattlegging - interline/transfer
	Negativt for konkurransekraft og sysselsetting i Finnmark

Respondent	Argument
	Trenger konkurransedyktige og forutsigbare rammevilkår for norsk næringsliv og luftfart
<b>NHO Hordaland</b>	
	Dobbel beskatning - ref. EU kvotehandel
	Konkurransmessige utfordringer - transfer/interline
	Manglende konsekvensutredning
	Negativt for 4-5000 arbeidsplasser
	Rutenedleggelser ved Stord lufthavn
	Vanskeliggjør omstilling for bedriftene i kyst-Norge
	Vanskeliggjør omstilling for bedriftene i kyst-Norge
<b>NHO Logistikk og transport</b>	
	Bortfall av arbeidsplasser
	Dobbel beskatning - ref. EU kvotehandel
	Dårligere muligheter for flytransport til distriktene
	Ingen reell miljøeffekt
	Konkurransesvridende - transfer/interline
	Manglende konsekvensutredning
	Redusere skatteinngangen og øke offentlige kostnader
	Redusert rutetilbud til distriktene
	Redusert tilbud for flytransport
	Reduserte muligheter for flyfrakt til distriktene
	Reduserte muligheter for flyfrakt til distriktene
	Skaper uforutsigbarhet for norsk næringsliv
	Uforutsigbarhet for norsk næringsliv

Respondent	Argument
	Utilstrekkelig utredet
<b>NHO Luftfart</b>	
	Dårligere rutetilbud og høyere priser
	Høringsdokumenter forelå initielt ikke på engelsk
	I strid med internasjonale avtaler
	I strid med statsstøtteforbudet i EØS-avtalen artikkel 61(1)
	Liten eller ingen effekt på globale klimautslipp
	Mangelfull høringsprosess
	Manglende konsekvensutredning
	Offentlig skatteinngang vil påvirkes negativt; økte utgifter til sosiale ytelser/trygd
	Redusert sysselsetting, 4-5000 arbeidsplasser i fare
	Rygge Sivile Lufthavn er en viktig innfallsport for turister til Norge
	Til skade for chartertrafikk til Fagernes lufthavn
	Ulike vilkår for flyoperatørene
	Vanskeliggjør drift av private lufthavner
	Ødeleggende for norsk luftfartsnæring
	Ødeleggende for norsk luftfartsnæring
<b>NHO Mat og drikke</b>	
	Manglende konsekvensutredning
	Svekket rutetilbud
	Økte kostnader for næringslivet
<b>NHO Møre og Romsdal</b>	
	Ingen reell miljøavgift

Respondent	Argument
	Konkurranssevridende - FOT
	Lufthavnene er under press på grunn av dårlige tider
	Redusert rutetilbud
	Til skade for internasjonalt rettet næringsliv i Møre og Romsdal
	Til skade for internasjonalt rettet næringsliv i Møre og Romsdal
	Til skade for næringslivet i fylket
	Økte offentlige kostnader
<b>NHO Reiseliv</b>	
	De mindre destinasjonene kan bli skadelidende
	Dyrere reiser og færre turister
	Dyrere reiser og færre turister til Norge
	Kan velte reiselivsbedrifter med lav lønnsomhet
<b>NHO Service</b>	
	Fare for nedleggelse av lufthavner
	Kan berøre nærmere 5000 arbeidsplasser
	Mindre attraktivt for flyselskaper å etablere seg i Norge
	Næringslivet trenger forutsigbare rammebetingelser
	Utilstrekkelig utredet
<b>NHO Sjøfart</b>	
	Demper aktiviteten i reiselivsnæringen
	Demper aktiviteten i reiselivsnæringen
	Forverring av rammevilkårene for transportbransjen
	Utilstrekkelig utredet

Respondent	Argument
<b>NHO Troms og Svalbard</b>	Etterspørselreduksjon - reduksjon i rutetilbud
	Fare for tap av arbeidsplasser
	Få andre transportalternativer i Nord-Norge
	Få andre transportalternativer i Nord-Norge
	Gjør kvotesystemet mindre effektivt
	Kan være i strid med EØS-avtalens forbud mot statsstøtte
	Liten eller ingen miljøeffekt
	Næringslivet trenger konkurransedyktige og forutsigbare rammevilkår
	Redusert skatteinngang, økte kostnader til sosiale ytelser/trygd
	Skattlegging av reisende flere ganger
	Skattlegging av reisende flere ganger
	Uheldig med manglende konsekvensutredning
<b>NHO Trøndelag</b>	Gjør kvotesystemet mindre effektivt
	I strid med statsstøtteforbudet i EØS-avtalen
	Konkurranservedridning - fly med < 10 seter
	Liten eller ingen miljøeffekt
	Negativ påvirkning av sysselsetting i distriktene
	Redusert flytilbud - redusert rutetilbud
	Redusert flytilbud - økte priser
Uheldig med manglende konsekvensutredning	
<b>NHO Vestfold</b>	

Respondent	Argument
	Flyforbindelser er av avgjørende betydning for næringslivet
	Forslaget gir liten eller ingen klimaeffekt
	Gjør EUs system for kvotehandel mindre effektivt
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Redusert etterspørsel - nedleggelse av ruter
	Tap av arbeidsplasser
	Uheldig med manglende konsekvensutredning
<b>NHO Østfold</b>	
	Dobbel beskatning
	Kan være i strid med statsstøtteforbudet i EØS-avtalens artikkel 61(1)
	Liten reell miljøeffekt
	Manglende konsekvensanalyse
	Nedleggelse av RSL forsterker behovet for en tredje rullebane ved OSL
	Nedleggelse av RSL gir økt transportbehov for passasjerer til OSL
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Nedleggelse av Sandefjord Lufthavn Torp og Stord lufthavn
	Skattetap ifbm. tap av sysselsatte
	Svekker OSLs strategi som innfallsport til Norge
	Tap av arbeidsplasser (tallfestet: 1000, ikke dokumentert)
<b>NLF</b>	
	Avgiften gir intet insentiv for å velge biodrivstoff
	Avgiften slår hardest ut mot lavprissegmentet
	Fare for nedleggelse av kortbaneflyplasser

Respondent	Argument
	Korte flyginger rammes hardere enn lange
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Norske lufthavner mindre konkurransedyktige ifht. utenlandske
<b>Nordkapp kommune</b>	
	Ekstra beskatning for Finnmark – i tillegg til bortfall av redusert arbeidsgiveravgift
	Negative konsekvenser for rutetilbudet i Finnmark
	Redusert tilbud for pasienttransport mellom behandlingsinstitusjoner
<b>Nordland Arbeiderparti</b>	
	Avgiften vil ramme distriktene hardt
	Fare for 5-6000 arbeidsplasser på landsbasis
	Høyere transportkostnader for næringslivet i distrikts-Norge
	Reduserte åpningstider ved flyplassene
	Usikkerhet knyttet til avgiftens klimaeffekt
<b>Nordland MDG</b>	
	Konkurransesvridning FOT/ikke-FOT-ruter på kortbanenettet
<b>Nordland Rødt</b>	
	Konkurransesvridning FOT/ikke-FOT-ruter på kortbanenettet
<b>Nordland Senterparti</b>	
	Avgiften vil ramme distriktene hardt
	Fare for 5-6000 arbeidsplasser på landsbasis
	Høyere transportkostnader for næringslivet i distrikts-Norge
	Reduserte åpningstider ved flyplassene
	Usikkerhet knyttet til avgiftens klimaeffekt



Respondent	Argument
<b>Nordland Sosialistisk Venstreparti</b>	Avgiften vil ramme distriktene hardt
	Fare for 5-6000 arbeidsplasser på landsbasis
	Høyere transportkostnader for næringslivet i distrikts-Norge
	Reduserte åpningstider ved flyplassene
	Usikkerhet knyttet til avgiftens klimaeffekt
<b>Nordland Venstre</b>	Konkurransesvridning FOT/ikke-FOT-ruter på kortbanenettet
<b>Norsk Flygerforbund</b>	Dårligere reisemuligheter i distriktene
	Fare for tap av arbeidsplasser
	Klimaeffekten av avgiften er høyst usikker
	Reduksjon i rutetilbud
	Utslippene kan øke - andre reisemåter
<b>Norsk Industri</b>	Avgiften truer Sandefjord Lufthavn Torp og Rygge Sivile Lufthavn
	Avgiften vil ikke ha klimavirkning
	Avgiften vil virke konkurransesvridende
	Lenge reisetid for passasjerer til Gardermoen (enn til RSL)
	Redusert konkurranse i luftfarten - konkurransesvridende, interline
	Tap av tusenvis av arbeidsplasser
<b>Norsk olje og gass</b>	Flyginger til kontinentalsokkelen må unntas avgiften

Respondent	Argument
<b>Norske Helikopteransattes Forbund</b>	Uklar definisjon av transfer mellom fly og helikopter (til offshore)
	Allerede svakt trafikkgrunnlag, fare for reduksjoner i rutetilbud
	Avgiften bidrar ikke miljømessig
<b>Norwegian Air Shuttle</b>	Avgiften vil oppfattes som urettferdig
	Avgiften bryter med forutsetningene i Grønn Skattekommisjon
	Avgiften er ikke forsvarlig utredet ihht. god forvaltningspraksis
	Avgiften er sterkt konkurransevridende
	Avgiften er tilnærmet uten miljøeffekt
	Avgiften er usosialt utformet - rammer de med svakest økonomi
	Avgiften kan bryte med statsstøtteregulativet i EU
	Avgiften vil skade norsk økonomi og samferdsel
<b>Notodden lufthavn</b>	Fare for nedleggelse av flyplasser
	Redusert rutetilbud
	Redusert utbygging av lufthavner (Bodø / Helgeland)
<b>Næringsforeningen i Trondheimsregionen</b>	Dobbel beskatning/avgift, kommer i tillegg til et antall andre avgifter
	Negativ konkurransefordel for Notodden flyplass
	Reduserte inntekter for Notodden lufthavn
	Dobbel avgift - ref. EU kvotehandling

Respondent	Argument
	EØS-rettslige utfordringer
	Fare for tap av arbeidsplasser
	Konkurranssevridende - interline/ikke-interline
	Liten eller ingen miljøeffekt
	Manglende konsekvensutredning, uforutsigbarhet for næringslivet
	Påvirke rutetilbudet negativt
	Påvirker offentlige inntekter (skatteinngang) og utgifter (trygd)
	Svekker evnen til omstilling i norsk økonomi
	Uheldig konkurransevridning - fly < 10 passasjer seter
<b>Orkla ASA</b>	
	Betydning for kommunale og statlige skatteinntekter
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Reduksjon i rutetilbud
	Tap av arbeidsplasser (tallfestet: 1000, ikke dokumentert)
	Tap av inntekter fra turister
	Tap av inntekter fra turistnæring
	Tiltaket har ingen dokumentert miljøeffekt
	Utilstrekkelig utredet
<b>Parat</b>	
	Dårligere rutetilbud
	Fare for bortfall av norske arbeidsplasser
	Frykter nye innsparinger og press på ansatte i luftfartsbransjen

Respondent	Argument
	Ingen forutgående konsekvensanalyse
	Konkurranseskadede - interline
	Norske arbeidsplasser står i fare for å tape mot uorganisert arbeidskraft
	Rammer nærings- og reiselivet i distriktene
	Rammer nærings- og reiselivet i distriktene
<b>Pilot flyskole</b>	
	Fare for nedleggelse av pilotutdanning i Norge
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Fare for nedleggelse av Sandefjord Lufthavn Torp
<b>Porsgrunn kommune</b>	
	Konsekvenser for TRF
<b>Rakkestad kommune</b>	
	Allerede pålagt avgifter gjennom CO2 og NOx-avgift innenriks
	Behov for høy arbeidskraftmobilitet mellom Norge og andre land
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Konkurranseskadning i disfavør av norske interesser
	Manglende konsekvensanalyse
	Tap av arbeidsplasser
	Usikker miljøgevinst
	Ytterligere skattlegging vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv
	Økte kostnader for Forsvaret (relatert til RSL)
<b>Ryanair</b>	
	Avgiften er konkurranseskadede

Respondent	Argument
	Avgiften er miljøfiendtlig - oppfordrer til transferflights
	Avgiften er urettferdig for LCC og privateide flyplasser
	Avgiften vil være skadelig for norsk økonomi
	Dobbel beskatning/dobbel avgiftsinnkreving
	Konkurransesvridende mellom Norge og Danmark
	Kort frist for innføring - flyselskap må betale avgiften for bookede bill. etter 01.04.2016
	Manglende høringsrunde før vedtak ble fattet
	Negative erfaringer i andre europeiske land med flypassasjeravgift
	Norske arbeidsplasser vil bli skadelidende
	Ryanair vil legge ned sin base på Rygge
	Ulovlig statsstøtte
<b>Rygge Høyre</b>	
	Fare for tap av arbeidsplasser
	Fiskal avgift uten betydning for miljøet
	Merutgifter for Forsvaret ved nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Redusert legitimitet for grønne avgifter
<b>Rygge kommune</b>	
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Konkurransesvridning
	Tap av arbeidsplasser
	Usikker miljøgevinst
	Økte kostnader for Forsvaret (relatert til RSL)
<b>Rygge sivile lufthavn</b>	

Respondent	Argument
	Avvikling av Rygge Sivile Lufthavn
	Betydelig tap av skatteinntekter
	Betydelig økte beredskapskostnader for Forsvaret ved nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Betydelige private og offentlige investeringer vil gå tapt ved nedleggelse av RSL
	Ingen konsekvensutredning i forkant av vedtaket
	Minimal eller ingen miljøeffekt
	Reduserte inntekter fra turisme
	Tap av arbeidsplasser (tallfestet: 1000, ikke dokumentert)
<b>Råde kommune</b>	
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Konkurransesvridning
	Tap av arbeidsplasser
	Usikker miljøgevinst
	Økte kostnader for Forsvaret (relatert til RSL)
<b>Salten regionråd</b>	
	Avgiften rammer næringsliv og bosetting i distriktene i Nord-Norge uforholdsmessig hardt
	Avstandsulempene i Nord-Norge vil forsterkes
	Konkurransesvridende - FOT/ikke-FOT
	Konkurransesvridende - interline/ikke-interline
	Mulig i strid med EØS-regelverket
	Svikt i passasjergrunnet - redusert rutetilbud BOO
<b>Samferdselsdepartementet</b>	
	Interlining-problematikk

Respondent	Argument
Sandefjord kommune	Konflikt med statsstøtteforbuder i artikkel 61(1) i EØS - ref. NHO-betalt betenkning
	Ingen/liten klimaeffekt
	Konsekvenser for TRF
	Manglende konsekvensanalyse
	Reduksjon i rutetilbudet
	Redusert rutetilbud
	Tilbudet ved TRF er viktig for næringslivet i regionen
	Usikker miljøgevinst
	Usikre miljøeffekter
	Utilstrekkelig utredet
Sandefjord lufthavn Torp	Avgiften har ingen betydning for klimaet
	Avgiften kan gi store utslag i enkelte markeder (RSL, SLH)
	Destinasjoner med lav lønnsomhet kan bli berørt
	Ingen konsekvensutredning i forkant av vedtaket
	Kan være i strid med bilaterale luftfartsavtaler
	Konkurransesvridende - interline/ikke-interline
	Konkurransesvridende - Notodden/Torp
	Prisøkning - reduksjon i rutetilbud
	Reiselivsbransjen vil rammes av kutt
	Ren fiskal beskatning
Torp er en viktig faktor for regionens attraktivitet og vekstevne	

Respondent	Argument
<b>Sandefjord næringsforening</b>	Fare for at flyplasstilbudet svekkes
	Fare for tap av arbeidsplasser
	Kutt i rutetilbud
	Norge trenger ikke ytterligere avgifter som kan ramme norsk økonomi
<b>Sarpsborg kommune</b>	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Manglende konsekvensanalyse
	Næringsutvikling i tilknytning til RSL
	Tap av arbeidsplasser
	Ytterligere skattlegging vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv
	Økte kostnader for Forsvaret (relatert til RSL)
<b>SAS</b>	Avgiften er utilstrekkelig utredet
	Avgiften rammer ikke overflygninger
	Avgiften setter Norges relasjoner til USA på prøve
	Dobbel beskatning, ref. EU kvotehandel
	Rammer distriktene ekstra hardt
	Redusert etterspørsel - redusert rutetilbud
	Usikker miljøvirkning
	Økte flypriser
<b>Sjømat Norge</b>	Forslaget skaper uforutsigbarhet for næringslivet



Respondent	Argument
	Ingen reell miljøeffekt
	Konkurranssevridende - interline
	Negativt for sjømatnæringen i distriktene (person- og varetransport)
	Negativt for sjømatnæringen i distriktene (person- og varetransport)
	Rutereduksjon ved manglende etterspørsel
	Utilstrekkelig utredet
<b>Skiptvet kommune</b>	
	Behov for høy arbeidskraftmobilitet mellom Norge og andre land
	Betydelige offentlige investeringer i Rygge Sivile Lufthavn
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Rammebetingelsene for flyging fra norske flyplasser bør være internasjonalt konkurransedyktige
	Tap av arbeidsplasser
	Usikker miljøgevinst
	Utilstrekkelig utredet
	Utsette behovet for tredje rullebane ved OSL
	Vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv
	Økte avgifter gir negativ sysselsettingseffekt
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av RSL
<b>Sogn og Fjordane fylkeskommune</b>	
	Kan få store konsekvenser for rutetilbudet ved Florø lufthavn
	Negative konsekvenser for regionens næringsliv
	Uheldig at det ikke er gjennomført konsekvensanalyse
<b>Sparebank1 Østfold og Akershus</b>	

Respondent	Argument
	Det stilles spørsmål ved om avgiften gir noen miljøeffekt
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Negativt for utviklingen av regionen (nedleggelse av RSL)
	Reduserte skatteinntekter til fylket
	Tap av arbeidsplasser (tallfestet: 1000, ikke dokumentert)
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
<b>Stjørdal kommune</b>	
	Dobbelt avgift for transittpassasjerer når ikke interlining
	Konkurranssevridning ifht. Åre/Østersund
	Manglende konsekvensanalyse
	Redusert rutetilbud
<b>Stord kommune</b>	
	Manglende konsekvensanalyse
	Redusert rutetilbud
	Uro for kutt i de minst lønnsomme flyrutene
	Utilstrekkelig utredet
<b>Sunnhordaland lufthavn (Stord)</b>	
	Reduserte frekvenser på ruten Stord-Oslo, i verste fall nedleggelse av rutetilbudet
<b>Svenska Flygbranschen</b>	
	Ekstra beskatning for næringslivet ("avstandsskatt")
	Fare for tap av arbeidsplasser
	Liten gevinst for klimaet
	Nedleggelse av flyplasser

Respondent	Argument
	Negativt for norsk konkurransekraft
	Negativt for skatteinntekter, økte offentlige kostnader
	Redusert rutetilbud
	Styrker svensk luftfarts konkurransekraft
<b>Sør-Trøndelag fylkeskommune</b>	
	Den foreslåtte avgiften fremstår som en fiskalavgift uten betydning for miljøet
	Fare for reduksjon i rutetilbudet
	Konkurransevridende - interline
	Konkurransevridende - Trondheim vs. Åre/Østersund
	Manglende konsekvensanalyse
	Negative ringvirkninger for reiselivsaktørene i Trøndelag
	Negative ringvirkninger for reiselivsaktørene i Trøndelag
<b>Sør-Varanger kommune</b>	
	Ekstra beskatning for Finnmark – i tillegg til bortfall av redusert arbeidsgiveravgift
	Konkurransehemmende for næringslivet i nord
	Konsekvenser for flytilbudet i Finnmark – redusert rutetilbud
	Redusert tilbud for pasienttransport mellom behandlingstilbud
<b>Tjøme næringsforening</b>	
	Fare for at flyplasstilbudet svekkes
	Fare for tap av arbeidsplasser
	Kutt i rutetilbud
	Norge trenger ikke ytterligere avgifter som kan ramme norsk økonomi
	Usikre miljøeffekter

Respondent	Argument
<b>Troms fylkeskommune</b>	Arbeidsplasser kan være truet - tallfestet, 5-6000
	Avgiften vil ramme distriktene hardt
	Næringsliv og reisende i distriks-Norge vil bli skadelidende
	Rammer landsdelen (Troms) uforholdsmessig hardt
	Redusert rutetilbud i distriktene
	Usikker klimaeffekt
<b>Tromsø kommune</b>	Manglende konsekvensanalyse
<b>TUIFly Nordic</b>	Gagner ikke miljøet
	Negativt for konkurranse Norge/andre skandinaviske land
	Negativt for sysselsettingen
	Redusert etterspørsel - redusert rutetilbud
<b>Tønsberg næringsforening</b>	Fare for at flyplasstilbudet svekkes
	Fare for tap av arbeidsplasser
	Kutt i rutetilbud
	Norge trenger ikke ytterligere avgifter som kan ramme norsk økonomi
	Usikre miljøeffekter
<b>Ulstein kommune</b>	Manglende konsekvensanalyse
<b>Utenriksdepartementet</b>	

Respondent	Argument
	Ikke dokumentert samsvar med bilaterale avtaler, EØS, m.fl.
<b>Vest-Agder fylkeskommune</b>	
	Liten effekt med tanke på utslippsreduksjon
	Manglende konsekvensanalyse
<b>Vest-Finnmark regionråd</b>	
	Manglende konsekvensutredning
	Negative konsekvenser for Finnmark
	Negative konsekvenser for flytilbudet i Finnmark
	Negativt for reiselivs- og transportnæringen i Finnmark
	Pasientreiser - færre transportmuligheter
<b>Vestvågøy kommune</b>	
	Redusert rutetilbud
<b>Virke</b>	
	Avgiften bærer preg av å være en luksusavgift
	Bortfall av flyruter vil kunne gi monopolsituasjon for busselskaper, m.m.
	Fare for tap av arbeidsplasser
	Forenklet beregningsmodell - elasticitet vs. trappetrinn
	Forhåndssolgte billetter - kostnadene påføres flyselskapet
	Forurensere betaler-prinsippet er ivaretatt gjennom eksisterende CO2/NOx-avgifter
	Konkurranssevridning - luftfart mot andre transportformer
	Lufttrafikk er allerede omfattet av CO2-avgift
	Miljøeffekten er tvilsom
	Negative konsekvenser for distriktene

Respondent	Argument
	Negative konsekvenser for rutetilbudet
	Negativt for omstilling i norsk næringsliv
	Samlet vurdering av samfunnsøkonomiske konsekvenser mangler
	Utilstrekkelig utredet
	Viktig med forutsigbarhet i rammevilkår
<b>Volda kommune</b>	
	Manglende konsekvensanalyse
<b>Våler kommune</b>	
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Konkurranservedridning
	Tap av arbeidsplasser
	Usikker miljøgevinst
<b>Widerøes Flyveselskap</b>	
	Dobbel beskatning
	Forverring av økonomiske forutsetninger for kollektivtransport pr. fly
	Innenriksrutene rammes hardest
	Konkurranservedridning - fly < 10 passasjer seter er fritatt for avgift
	Konkurranservedridning - interline/ikke-interline
	Konsekvenser for SMB-segmentet
	Kutt i rutetilbud
	Mangelfullt utredet avgift
	Nedleggelse av lufthavner
	Negativ effekt for reiselivet i distriktene

Respondent	Argument
	Påvirker Avinors finansieringsevne for regionale flyplasstilbud
	Rammer flyginger til/fra distriktene ekstra hardt
	Reduserte MVA-inntekter for staten
	Statsstøtteproblematikk
	Tap på billetter - tidspunkt for innføring av avgiftsplikt
	Økte statlige kjøp av flytjenester - ikke mulig å drive ruter på kommersiell basis
	Økte utgifter som følge av avgift på flyreiser for offentlig ansatte
<b>Wizz Air</b>	
	Avgiften er diskriminerende og konkurransevridende
	Avgiften er juridisk tvilsom
	Avgiften er miljøfiendtlig (tvinger vekk LCC med en klasse, nye fly, høy kabinfaktor)
	Avgiften påvirker spesielt LCC og privat eide flyplasser negativt
	Avgiften tjener ikke sitt uttalte formål
	Dobbel beskatning, ref. EU kvotehandel
<b>Ørsta kommune</b>	
	Konkurransevridning
	Manglende konsekvensanalyse
	Negativt for reiselivsbransjen
	Redusert rutetilbud
	Usikker miljøgevinst
	Økte avgifter påvirker distriktsrutene negativt
<b>Ørsta næringskontor</b>	
	Dårligere og dyrere rutetilbud i distriktene

Respondent	Argument
	Dårligere og dyrere rutetilbud i distriktene
	Godt flytilbud avgjørende for omstilling i norsk økonomi
	Konkurransesvridende FOT/ikke-FOT
	Trenger grundigere konsekvensutredning
	Usikker klimavirkning
<b>Østfold fylkeskommune</b>	
	Avgiften har en usikker miljøgevinst
	Behov for høy arbeidskraftmobilitet mellom Norge og andre land
	Behov for høy arbeidskraftmobilitet mellom Norge og andre land
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Fortsatt drift ved RSL AS kan utsette behovet for tredje rullebane ved OSL
	Fortsatt drift ved RSL kan utsette behovet for tredje rullebane ved OSL
	Næringsutvikling/ringvirkninger rundt flyplassen
	Offentlige og private investeringer i RSL risikeres tapt
	Rammebetingelsene for flyging fra norske flyplasser bør være internasjonalt konkurransedyktige
	Tap av arbeidsplasser (tallfestet: 1000, ikke dokumentert)
	Turisttrafikken vil rammes
	Uheldig konkurransevridding i disfavør av norske interesser
	Usikker miljøgevinst
	Utilstrekkelig konsekvensutredning
	Utilstrekkelig utredet
	Ytterligere skattlegging vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv



Respondent	Argument
	Ytterligere skattlegging vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv
	Økte avgifter gir negativ sysselsettingseffekt
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av RSL AS
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
<b>Østfold Høyre</b>	
	Avgiften gir ingen miljøeffekt
	Ekstra flytid for fly som skal til OSL (i stedet for til RSL)
	Ekstra transportbelastning ved reise til OSL (i stedet for til RSL)
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn
	Store negative konsekvenser for regionen
	Store negative konsekvenser for regionen
	Tap av arbeidsplasser
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av RSL
<b>Ålesund lufthavn utviklingsforum</b>	
	Avgiften er uten klimaeffekt
	Konkurransavidende FOT/ikke-FOT
	Konkurransavidende interline/ikke-interline
	Redusert rutetilbud
	Utilstrekkelig utredet

## A.5 Argumenter pr. argumentgruppe

Vedlegget inneholder de enkelte argumentene mot innføring av flypassasjeravgiften, gruppert pr. argumentgruppe.



## Argumenter pr. argumentgruppe

Argumentgruppe	Argument	Respondent
<b>Annet, av spesiell interesse</b>		
	Uheldig at staten er eier av flyselskap (SAS) og i tillegg regulator/lovgiver	AOPA Norway
	Negative erfaringer i andre europeiske land med flypassasjeravgift	Austrian Airlines
	Ekstra belastning for pendlere - netto utgiftsøkning	Byggenæringens landsforening
	Redusert utdanningstilbud - helikopter	European Helicopter Center
	Negative erfaringer med tilsvarende avgift i Tyskland og UK	IATA
	Negative erfaringer i andre europeiske land med flypassasjeravgift	Icelandair
	Negative erfaringer i andre europeiske land med flypassasjeravgift	KLM
	Negativt for luftambulansetjenesten dersom Rygge Sivile Lufthavn må avvikles	Luftambulansetjenesten
	Negative erfaringer i andre europeiske land med flypassasjeravgift	Lufthansa Group
	Høringsdokumenter forelå initielt ikke på engelsk	NHO Luftfart
	Gjør kvotesystemet mindre effektivt	NHO Troms og Svalbard
	Gjør kvotesystemet mindre effektivt	NHO Trøndelag
	Gjør EUs system for kvotehandel mindre effektivt	NHO Vestfold
	Flyginger til kontinentalsokkelen må unntas avgiften	Norsk olje og gass
	Avgiften vil oppfattes som urettferdig	Norske Helikopteransattes Forbund
	Avgiften er usosialt utformet - rammer de med svakest økonomi	Norwegian Air Shuttle
	Avgiften bryter med forutsetningene i Grønn Skattekomisjon	Norwegian Air Shuttle
	Norske arbeidsplasser står i fare for å tape mot uorganisert arbeidskraft	Parat
	Frykter nye innsparinger og press på ansatte i luftfartsbransjen	Parat
	Fare for nedleggelse av pilotutdanning i Norge	Pilot flyskole
	Ulovlig statsstøtte	Ryanair

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Negative erfaringer i andre europeiske land med flypassasjeravgift	Ryanair
	Kort frist for innføring - flyselskap må betale avgiften for bookede bill. etter 01.04.2016	Ryanair
	Avgiften setter Norges relasjoner til USA på prøve	SAS
	Avgiften rammer ikke overflygninger	SAS
	Forhåndssolgte billetter - kostnadene påføres flyselskapet	Virke
	Forenklet beregningsmodell - elasticitet vs. trappetrinn	Virke
	Bortfall av flyruter vil kunne gi monopolsituasjon for busselskaper, m.m.	Virke
	Tap på billetter - tidspunkt for innføring av avgiftsplikt	Widerøes Flyveselskap
	Avgiften er miljøfiendtlig (tvinger vekk LCC med en klasse, nye fly, høy kabinfaktor)	Wizz Air
<b>Arbeidsplasser</b>		
	Tap av arbeidsplasser	Aremark kommune
	Inntektstap for Aviator, reduksjon i antall ansatte	Aviator
	Tap av arbeidsplasser	Bedriftsforbundet region Øst
	Tap av arbeidsplasser	Fredrikstad kommune
	Tap av arbeidsplasser (tallfestet: 1000, ikke dokumentert) - regionalt/Østfold	Handel og Kontor Østfold
	Tap av arbeidsplasser (tallfestet: 5000, ikke dokumentert) - nasjonalt	Handel og Kontor Østfold
	Fare for tap av arbeidsplasser	Horten næringsforening
	Tap av arbeidsplasser	IATA
	Tap av arbeidsplasser	Klimarealistene
	Fare for tap av arbeidsplasser	Kristiansund og Nord-Møre næringsforum
	Fare for tap av arbeidsplasser	Kvernberget vekst
	Fare for tap av arbeidsplasser	Larvik næringsforening
	Mange oppsigelser	LO

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Tap av arbeidsplasser ved nedleggelse av RSL	Moss Høyre
	Tap av arbeidsplasser	Moss kommune
	Negativ påvirkning av sysselsetting i distriktene	NHO Agder
	Negativt for 4-5000 arbeidsplasser	NHO Hordaland
	Bortfall av arbeidsplasser	NHO Logistikk og transport
	Redusert sysselsetting, 4-5000 arbeidsplasser i fare	NHO Luftfart
	Kan berøre nærmere 5000 arbeidsplasser	NHO Service
	Demper aktiviteten i reiselivsnæringen	NHO Sjøfart
	Fare for tap av arbeidsplasser	NHO Troms og Svalbard
	Negativ påvirkning av sysselsetting i distriktene	NHO Trøndelag
	Tap av arbeidsplasser	NHO Vestfold
	Tap av arbeidsplasser (tallfestet: 1000, ikke dokumentert)	NHO Østfold
	Fare for 5-6000 arbeidsplasser på landsbasis	Nordland Arbeiderparti
	Fare for 5-6000 arbeidsplasser på landsbasis	Nordland Senterparti
	Fare for 5-6000 arbeidsplasser på landsbasis	Nordland Sosialistisk Venstreparti
	Fare for tap av arbeidsplasser	Norsk Flygerforbund
	Tap av tusenvis av arbeidsplasser	Norsk Industri
	Fare for tap av arbeidsplasser	Næringsforeningen i Trondheimsregionen
	Tap av arbeidsplasser (tallfestet: 1000, ikke dokumentert)	Orkla ASA
	Fare for bortfall av norske arbeidsplasser	Parat
	Tap av arbeidsplasser	Rakkestad kommune
	Norske arbeidsplasser vil bli skadelidende	Ryanair
	Fare for tap av arbeidsplasser	Rygge Høyre

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Tap av arbeidsplasser	Rygge kommune
	Tap av arbeidsplasser (tallfestet: 1000, ikke dokumentert)	Rygge sivile lufthavn
	Tap av arbeidsplasser	Råde kommune
	Fare for tap av arbeidsplasser	Sandefjord næringsforening
	Tap av arbeidsplasser	Sarpsborg kommune
	Økte avgifter gir negativ sysselsettingseffekt	Skiptvet kommune
	Tap av arbeidsplasser	Skiptvet kommune
	Tap av arbeidsplasser (tallfestet: 1000, ikke dokumentert)	Sparebank1 Østfold og Akershus
	Fare for tap av arbeidsplasser	Svenska Flygbranschen
	Fare for tap av arbeidsplasser	Tjøme næringsforening
	Arbeidsplasser kan være truet - tallfestet, 5-6000	Troms fylkeskommune
	Negativt for sysselsettingen	TUIFly Nordic
	Fare for tap av arbeidsplasser	Tønsberg næringsforening
	Fare for tap av arbeidsplasser	Virke
	Tap av arbeidsplasser	Våler kommune
	Økte avgifter gir negativ sysselsettingseffekt	Østfold fylkeskommune
	Tap av arbeidsplasser (tallfestet: 1000, ikke dokumentert)	Østfold fylkeskommune
	Tap av arbeidsplasser	Østfold Høyre
<b>Dobbel beskatning (CO2/NOx, transferpassasjerer, MVA beregnes på avgiften)</b>		
	Dobbel beskatning	Airlines for America
	Dobbel beskatning	Aviator
	Dobbel beskatning - ref. EU kvotehandling	European Helicopter Center

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Allerede pålagt avgifter gjennom CO2 og NOx-avgift innenriks	Fredrikstad kommune
	Allerede CO2-avgift på innenlands flyginger	Greater Stavanger
	Tax on tax (10% MVA på avgiften)	IATA
	Dobbel beskatning, transittreisende	IATA
	Dobbel beskatning	LO
	Dobbel avgift - ref. EU kvotehandel	Luftfartsforum for Trondheim lufthavn
	Mulig dobbel skattlegging - interline/transfer	NHO Finnmark
	Dobbel beskatning - ref. EU kvotehandel	NHO Hordaland
	Dobbel beskatning - ref. EU kvotehandel	NHO Logistikk og transport
	Skattlegging av reisende flere ganger	NHO Troms og Svalbard
	Dobbel beskatning	NHO Østfold
	Dobbel beskatning/avgift, kommer i tillegg til et antall andre avgifter	Notodden lufthavn
	Dobbel avgift - ref. EU kvotehandel	Næringsforeningen i Trondheimsregionen
	Allerede pålagt avgifter gjennom CO2 og NOx-avgift innenriks	Rakkestad kommune
	Dobbel beskatning/dobbel avgiftsinnkreving	Ryanair
	Dobbel beskatning, ref. EU kvotehandel	SAS
	Lufttrafikk er allerede omfattet av CO2-avgift	Virke
	Dobbel beskatning	Widerøes Flyveselskap
	Dobbel beskatning, ref. EU kvotehandel	Wizz Air
<b>Hensyn til næringslivet</b>		
	Ytterligere skattlegging vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv	Aremark kommune
	Behov for høy arbeidskraftmobilitet mellom Norge og andre land	Aremark kommune
	Urettferdig behandling av luftfart ifht. andre transportmidler	Austrian Airlines

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Økonomiske konsekvenser for reiselivet	Aviator
	Negativt for reiselivsbransjen	Bergen kommune
	Manglende forutsigbarhet for næringslivet	Borregaard AS
	Avhengig av gode transportmuligheter	Brancheforeningen Dansk Luftfart
	Tap av økonomisk vekstgrunnlag	Brancheforeningen Dansk Luftfart
	Avgiften vil virke negativt for norsk økonomi	ELFAA
	Nedleggelse av helikopterskolen	European Helicopter Center
	Skadelig for turismen	Facebook-gruppen "Nei til flysetevgift i Norge"
	Negativt for reiselivsbransjen	Fredrikstad kommune
	Ytterligere skattlegging vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv	Fredrikstad kommune
	Behov for høy arbeidskraftmobilitet mellom Norge og andre land	Fredrikstad kommune
	Økt økonomisk byrde for oljenæringen	Greater Stavanger
	Vil ramme næringsliv i distriktene	Hadsel kommune
	Norge trenger ikke ytterligere avgifter som kan ramme norsk økonomi	Horten næringsforening
	Reduksjon i nasjonal transportstandard	Hurtigruten
	Forverret konkurransesituasjon for norske reiselivsbedrifter	Hurtigruten
	Negativt for norsk økonomi	IATA
	Antatt 5% reduksjon i etterspørsel etter flyreiser	IATA
	Negativt for norsk reiseliv	IATA
	Urettferdig behandling av luftfart ifht. andre transportmidler	Icelandair
	Urettferdig behandling av luftfart ifht. andre transportmidler	KLM
	Konsekvenser for nærings- og reiseliv i distriktene	Kristiansund og Nord-Møre næringsforum
	Konsekvenser for nærings- og reiseliv i distriktene	Kvernberget vekst



Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Norge trenger ikke ytterligere avgifter som kan ramme norsk økonomi	Larvik næringsforening
	Reduksjon i antall passasjerer, svekket økonomi	LO
	Urettferdig behandling av luftfart ifht. andre transportmidler	Lufthansa Group
	Ytterligere skattlegging vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv	Molde kommune
	Svekker OSL som hovedflyplass	NHO
	Gir en uforutsigbarhet som er skadelig for norsk næringsliv	NHO Agder
	Trenger konkurransedyktige og forutsigbare rammevilkår for norsk næringsliv og luftfart	NHO Finnmark
	Vanskeliggjør omstilling for bedriftene i kyst-Norge	NHO Hordaland
	Reduserte muligheter for flyfrakt til distriktene	NHO Logistikk og transport
	Uforutsigbarhet for norsk næringsliv	NHO Logistikk og transport
	Skaper uforutsigbarhet for norsk næringsliv	NHO Logistikk og transport
	Ødeleggende for norsk luftfartsnæring	NHO Luftfart
	Rygge Sivile Lufthavn er en viktig innfallsport for turister til Norge	NHO Luftfart
	Økte kostnader for næringslivet	NHO Mat og drikke
	Til skade for internasjonalt rettet næringsliv i Møre og Romsdal	NHO Møre og Romsdal
	Til skade for næringslivet i fylket	NHO Møre og Romsdal
	Kan velte reiselivsbedrifter med lav lønnsomhet	NHO Reiseliv
	Dyrere reiser og færre turister	NHO Reiseliv
	Næringslivet trenger forutsigbare rammebetingelser	NHO Service
	Forverring av rammevilkårene for transportbransjen	NHO Sjøfart
	Demper aktiviteten i reiselivsnæringen	NHO Sjøfart
	Få andre transportalternativer i Nord-Norge	NHO Troms og Svalbard
	Næringslivet trenger konkurransedyktige og forutsigbare rammevilkår	NHO Troms og Svalbard

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Flyforbindelser er av avgjørende betydning for næringslivet	NHO Vestfold
	Ekstra beskatning for Finnmark – i tillegg til bortfall av redusert arbeidsgiveravgift	Nordkapp kommune
	Høyere transportkostnader for næringslivet i distrikts-Norge	Nordland Arbeiderparti
	Høyere transportkostnader for næringslivet i distrikts-Norge	Nordland Senterparti
	Høyere transportkostnader for næringslivet i distrikts-Norge	Nordland Sosialistisk Venstreparti
	Svekker evnen til omstilling i norsk økonomi	Næringsforeningen i Trondheimsregionen
	Tap av inntekter fra turistnæring	Orkla ASA
	Tap av inntekter fra turister	Orkla ASA
	Rammer nærings- og reiselivet i distriktene	Parat
	Ytterligere skattlegging vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv	Rakkestad kommune
	Behov for høy arbeidskraftmobilitet mellom Norge og andre land	Rakkestad kommune
	Avgiften er urettferdig for LCC og privateide flyplasser	Ryanair
	Reduserte inntekter fra turisme	Rygge sivile lufthavn
	Tilbudet ved TRF er viktig for næringslivet i regionen	Sandefjord kommune
	Reiselivsbransjen vil rammes av kutt	Sandefjord lufthavn Torp
	Norge trenger ikke ytterligere avgifter som kan ramme norsk økonomi	Sandefjord næringsforening
	Ytterligere skattlegging vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv	Sarpsborg kommune
	Næringsutvikling i tilknytning til RSL	Sarpsborg kommune
	Økte flypriser	SAS
	Negativt for sjømatnæringen i distriktene (person- og varetransport)	Sjømat Norge
	Forslaget skaper uforutsigbarhet for næringslivet	Sjømat Norge
	Behov for høy arbeidskraftmobilitet mellom Norge og andre land	Skiptvet kommune
	Vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv	Skiptvet kommune

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Negative konsekvenser for regionens næringsliv	Sogn og Fjordane fylkeskommune
	Ekstra beskatning for næringslivet ("avstandsskatt")	Svenska Flygbranschen
	Negative ringvirkninger for reiselivsaktørene i Trøndelag	Sør-Trøndelag fylkeskommune
	Norge trenger ikke ytterligere avgifter som kan ramme norsk økonomi	Tjøme næringsforening
	Næringsliv og reisende i distriks-Norge vil bli skadelidende	Troms fylkeskommune
	Norge trenger ikke ytterligere avgifter som kan ramme norsk økonomi	Tønsberg næringsforening
	Negativt for reiselivs- og transportnæringen i Finnmark	Vest-Finnmark regionråd
	Viktig med forutsigbarhet i rammevilkår	Virke
	Negativt for omstilling i norsk næringsliv	Virke
	Konkurranssevridning - luftfart mot andre transportformer	Virke
	Konsekvenser for SMB-segmentet	Widerøes Flyveselskap
	Forverring av økonomiske forutsetninger for kollektivtransport pr. fly	Widerøes Flyveselskap
	Negativ effekt for reiselivet i distriktene	Widerøes Flyveselskap
	Negativt for reiselivsbransjen	Ørsta kommune
	Godt flytilbud avgjørende for omstilling i norsk økonomi	Ørsta næringskontor
	Behov for høy arbeidskraftmobilitet mellom Norge og andre land	Østfold fylkeskommune
	Ytterligere skattlegging vanskeliggjør omstilling i norsk næringsliv	Østfold fylkeskommune
	Næringsutvikling/ringvirkninger rundt flyplassen	Østfold fylkeskommune
	Turisttrafikken vil rammes	Østfold fylkeskommune
	Store negative konsekvenser for regionen	Østfold Høyre
<b>Infrastruktur, fare for nedleggelse/reduert tilgjengelighet av lufthavner</b>		
	Fare for nedleggelse av flyplasser	AOPA Norway

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Aremark kommune
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Aviator
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Bedriftsforbundet region Øst
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Borregaard AS
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Handel og Kontor Østfold
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Hobøl kommune
	Fare for at flyplasstilbudet svekkes	Horten næringsforening
	Fare for nedleggelse av flyplasser	Konkurransetilsynet
	Fare for at flyplasstilbudet svekkes	Larvik næringsforening
	Negativt for luftambulansetjenesten dersom lufthavner må avvikles	Luftambulansetjenesten
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Moss kommune
	Nedleggelse av lufthavner	NHO
	Vanskeliggjør drift av private lufthavner	NHO Luftfart
	Lufthavnene er under press på grunn av dårlige tider	NHO Møre og Romsdal
	Fare for nedleggelse av lufthavner	NHO Service
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	NHO Vestfold
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	NHO Østfold
	Nedleggelse av Sandefjord Lufthavn Torp og Stord lufthavn	NHO Østfold
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	NLF
	Fare for nedleggelse av kortbaneflyplasser	NLF
	Reduserte åpningstider ved flyplassene	Nordland Arbeiderparti
	Reduserte åpningstider ved flyplassene	Nordland Senterparti
	Reduserte åpningstider ved flyplassene	Nordland Sosialistisk Venstreparti

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Avgiften truer Sandefjord Lufthavn Torp og Rygge Sivile Lufthavn	Norsk Industri
	Redusert utbygging av lufthavner (Bodø / Helgeland)	Norwegian Air Shuttle
	Fare for nedleggelse av flyplasser	Norwegian Air Shuttle
	Reduserte inntekter for Notodden lufthavn	Notodden lufthavn
	Nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Orkla ASA
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Pilot flyskole
	Fare for nedleggelse av Sandefjord Lufthavn Torp	Pilot flyskole
	Konsekvenser for TRF	Porsgrunn kommune
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Rakkestad kommune
	Ryanair vil legge ned sin base på Rygge	Ryanair
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Rygge kommune
	Avvikling av Rygge Sivile Lufthavn	Rygge sivile lufthavn
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Råde kommune
	Konsekvenser for TRF	Sandefjord kommune
	Avgiften kan gi store utslag i enkelte markeder (RSL, SLH)	Sandefjord lufthavn Torp
	Fare for at flyplasstilbudet svekkes	Sandefjord næringsforening
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Sarpsborg kommune
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Skiptvet kommune
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Sparebank1 Østfold og Akershus
	Nedleggelse av flyplasser	Svenska Flygbranschen
	Fare for at flyplasstilbudet svekkes	Tjøme næringsforening
	Fare for at flyplasstilbudet svekkes	Tønsberg næringsforening
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Våler kommune

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Påvirker Avinors finansieringsevne for regionale flyplasstilbud	Widerøes Flyveselskap
	Nedleggelse av lufthavner	Widerøes Flyveselskap
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Østfold fylkeskommune
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Østfold fylkeskommune
	Fare for nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Østfold Høyre
<b>Konkurransesyn 1, mellom flyselskaper/flyplasser (interline/FOT, fly &lt; 10 seter, korte/lange ruter, LCC, privateide flyplasser)</b>		
	Mindre rutefly (< 10 seter) er fritatt, konkurransevridende	Alf-Otto Renstrøm
	Konkurranssevridende FOT/ikke-FOT-ruter	Alf-Otto Renstrøm
	Avgiftsfritak for transferpassasjerer; forskjellsbehandling LCC vs. nettverk	Avinor
	Avgiften kan være skadelig for konkurransen i det norske markedet	BARIN
	Konkurranssevridende - interline	Finnmark fylkeskommune
	Favorisering av FOT-ruter	Hadsel kommune
	Dobbelt avgift for transittpassasjerer når ikke interlining	Hadsel kommune
	Konkurranssevridende - interline	IATA
	Ulike konkurransevilkår - interline	Konkurransetilsynet
	Ulike konkurransevilkår - FOT	Konkurransetilsynet
	Konkurranssevridning - interline	LO
	Konkurranssevridende	Luftfartsforum for Trondheim lufthavn
	LCC-selskaper med prissensitive kunder mer utsatt enn nettverksselskaper	Moss Høyre
	Konkurranssevridende - interline	NHO
	Konkurransemessige utfordringer - transfer/interline	NHO Hordaland

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Konkurransesvridende - transfer/interline	NHO Logistikk og transport
	Ulike vilkår for flyoperatørene	NHO Luftfart
	Skattlegging av reisende flere ganger	NHO Troms og Svalbard
	I strid med statsstøtteforbudet i EØS-avtalen	NHO Trøndelag
	Konkurransesvridning - fly med < 10 seter	NHO Trøndelag
	Korte flyginger rammes hardere enn lange	NLF
	Avgiften slår hardest ut mot lavprissegmentet	NLF
	Konkurransesvridning FOT/ikke-FOT-ruter på kortbanenettet	Nordland MDG
	Konkurransesvridning FOT/ikke-FOT-ruter på kortbanenettet	Nordland Rødt
	Konkurransesvridning FOT/ikke-FOT-ruter på kortbanenettet	Nordland Venstre
	Redusert konkurranse i luftfarten - konkurransesvridende, interline	Norsk Industri
	Uklar definisjon av transfer mellom fly og helikopter (til offshore)	Norsk olje og gass
	Avgiften er sterkt konkurransesvridende	Norwegian Air Shuttle
	Negativ konkurransefordel for Notodden flyplass	Notodden lufthavn
	Uheldig konkurransesvridning - fly < 10 passasjer seter	Næringsforeningen i Trondheimsregionen
	Konkurransesvridende - interline/ikke-interline	Næringsforeningen i Trondheimsregionen
	Konkurransesvridende - interline	Parat
	Avgiften er miljøfiendtlig - oppfordrer til transferflights	Ryanair
	Avgiften er konkurransesvridende	Ryanair
	Konkurransesvridende - FOT/ikke-FOT	Salten regionråd
	Konkurransesvridende - interline/ikke-interline	Salten regionråd
	Interlining-problematikk	Samferdselsdepartementet
	Konkurransesvridende - interline/ikke-interline	Sandefjord lufthavn Torp

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Konkurransesvridende - Notodden/Torp	Sandefjord lufthavn Torp
	Konkurransesvridende - interline	Sjømat Norge
	Dobbelt avgift for transittpassasjerer når ikke interlining	Stjørdal kommune
	Konkurransesvridende - interline	Sør-Trøndelag fylkeskommune
	Konkurransesvridning - fly < 10 passasjer seter er fritatt for avgift	Widerøes Flyveselskap
	Konkurransesvridning - interline/ikke-interline	Widerøes Flyveselskap
	Avgiften påvirker spesielt LCC og privat eide flyplasser negativt	Wizz Air
	Avgiften er diskriminerende og konkurransesvridende	Wizz Air
	Konkurransesvridende FOT/ikke-FOT	Ørsta næringskontor
	Konkurransesvridende FOT/ikke-FOT	Ålesund lufthavn utviklingsforum
	Konkurransesvridende interline/ikke-interline	Ålesund lufthavn utviklingsforum
<b>Konkurransesyn 2, Norge/utlandet</b>		
	Konkurransesvridende i forhold til naboland	AOPA Norway
	Uheldig konkurransesvridning i disfavør av norske interesser	Askim kommune
	Avgiften vil svekke norsk luftfarts konkurransekraft	Aviator
	Konkurransesvridende - nye ruter legges til utenfor Norge	Avinor
	Svekker norsk luftfarts konkurransekraft	European Helicopter Center
	Skadelig for konkurransen om turister	Facebook-gruppen "Nei til flysetevgift i Norge"
	Svekker norsk luftfarts konkurranseevne	Finnmark fylkeskommune
	Forverret konkurransesituasjon for norske reiselivsbedrifter	Hurtigruten
	Konkurransesvridning - norsk/utenlandsk luftfart	Konkurransetilsynet
	Uheldig konkurransesvridning i disfavør av norske interesser	Marker kommune



Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Konkurransesvridning	Molde kommune
	Konkurransesvridning	Moss kommune
	Konkurransesvridende - norske/utenlandske aktører	NHO
	Ødeleggende for norsk luftfartsnæring	NHO Luftfart
	Til skade for internasjonalt rettet næringsliv i Møre og Romsdal	NHO Møre og Romsdal
	Dyrere reiser og færre turister til Norge	NHO Reiseliv
	Mindre attraktivt for flyselskaper å etablere seg i Norge	NHO Service
	Svekker OSLs strategi som innfallsport til Norge	NHO Østfold
	Norske lufthavner mindre konkurransedyktige ifht. utenlandske	NLF
	Avgiften vil virke konkurransesvridende	Norsk Industri
	Konkurransesvridning i disfavør av norske interesser	Rakkestad kommune
	Konkurransesvridende mellom Norge og Danmark	Ryanair
	Konkurransesvridning	Rygge kommune
	Konkurransesvridning	Råde kommune
	Rammebetingelsene for flyging fra norske flyplasser bør være internasjonalt konkurransedyktige	Skiptvet kommune
	Konkurransesvridning ifht. Åre/Østersund	Stjørdal kommune
	Styrker svensk luftfarts konkurransekraft	Svenska Flygbranschen
	Negativt for norsk konkurransekraft	Svenska Flygbranschen
	Konkurransesvridende - Trondheim vs. Åre/Østersund	Sør-Trøndelag fylkeskommune
	Negativt for konkurranse Norge/andre skandinaviske land	TUIFly Nordic
	Konkurransesvridning	Våler kommune
	Innenriksrutene rammes hardest	Widerøes Flyveselskap

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Rammebetingelsene for flyging fra norske flyplasser bør være internasjonalt konkurransedyktige	Østfold fylkeskommune
	Uheldig konkurransevridning i disfavør av norske interesser	Østfold fylkeskommune
<b>Konkurranseshensyn 3, regionalt</b>		
	Konkurranseshemmende for næringslivet i nord	Alta kommune
	RSL bidrar til regionens attraktivitet	Borregaard AS
	Sterkt sentraliserende virkning	Greater Stavanger
	Rammer innenriks luftfart i distriktene	LO
	Negativt for Trondheimsregionens konkurransekraft	Luftfartsforum for Trondheim lufthavn
	Negativ påvirkning av sysselsetting i distriktene	NHO Agder
	Negativt for konkurransekraft og sysselsetting i Finnmark	NHO Finnmark
	Vanskeliggjør omstilling for bedriftene i kyst-Norge	NHO Hordaland
	Reduserte muligheter for flyfrakt til distriktene	NHO Logistikk og transport
	Dårligere muligheter for flytransport til distriktene	NHO Logistikk og transport
	Til skade for chartertrafikk til Fagernes lufthavn	NHO Luftfart
	De mindre destinasjonene kan bli skadelidende	NHO Reiseliv
	Få andre transportalternativer i Nord-Norge	NHO Troms og Svalbard
	Redusert flytilbud - økte priser	NHO Trøndelag
	Dårligere reisemuligheter i distriktene	Norsk Flygerforbund
	Rammer nærings- og reiselivet i distriktene	Parat
	Avstandsulempene i Nord-Norge vil forsterkes	Salten regionråd
	Avgiften rammer næringsliv og bosetting i distriktene i Nord-Norge uforholdsmessig hardt	Salten regionråd
	Destinasjoner med lav lønnsomhet kan bli berørt	Sandefjord lufthavn Torp

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Torp er en viktig faktor for regionens attraktivitet og vekstevne	Sandefjord lufthavn Torp
	Rammer distriktene ekstra hardt	SAS
	Negativt for sjømatnæringen i distriktene (person- og varetransport)	Sjømat Norge
	Negativt for utviklingen av regionen (nedleggelse av RSL)	Sparebank1 Østfold og Akershus
	Negative ringvirkninger for reiselivsaktørene i Trøndelag	Sør-Trøndelag fylkeskommune
	Ekstra beskatning for Finnmark – i tillegg til bortfall av redusert arbeidsgiveravgift	Sør-Varanger kommune
	Konkurranshemmende for næringslivet i nord	Sør-Varanger kommune
	Rammer landsdelen (Troms) uforholdsmessig hardt	Troms fylkeskommune
	Avgiften vil ramme distriktene hardt	Troms fylkeskommune
	Negative konsekvenser for Finnmark	Vest-Finnmark regionråd
	Negative konsekvenser for distriktene	Virke
	Rammer flyginger til/fra distriktene ekstra hardt	Widerøes Flyveselskap
	Konkurransesvridning	Ørsta kommune
	Dårligere og dyrere rutetilbud i distriktene	Ørsta næringskontor
	Store negative konsekvenser for regionen	Østfold Høyre
<b>Lokale miljøhensyn</b>		
	Dreining til andre transportmidler - i utkantstrøk: bil	Avinor
	Økte utslipp ved reise til OSL i stedet for til RSL	Borregaard AS
	Monopolisering av trafikk/Gardermoen – uheldig med trafikk E6/E18	Halden kommune
	Økt reiseavstand til lufthavn (OSL) ved nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Moss Høyre
	Sikre jordvern og kulturminner rundt Gardermoen fremfor utbygging – benytte TRF/RYG	Moss kommune
	Nedleggelse av RSL forsterker behovet for en tredje rullebane ved OSL	NHO Østfold
	Nedleggelse av RSL gir økt transportbehov for passasjerer til OSL	NHO Østfold

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Utslippene kan øke - andre reisemåter	Norsk Flygerforbund
	Lenge reisetid for passasjerer til Gardermoen (enn til RSL)	Norsk Industri
	Utsette behovet for tredje rullebane ved OSL	Skiptvet kommune
	Fortsatt drift ved RSL kan utsette behovet for tredje rullebane ved OSL	Østfold fylkeskommune
	Fortsatt drift ved RSL AS kan utsette behovet for tredje rullebane ved OSL	Østfold fylkeskommune
	Ekstra transportbelastning ved reise til OSL (i stedet for til RSL)	Østfold Høyre
	Ekstra flytid for fly som skal til OSL (i stedet for til RSL)	Østfold Høyre
<b>Offentlige investeringer vil gå tapt</b>		
	Betydelige private og offentlige investeringer vil gå tapt ved nedleggelse av RSL	Rygge sivile lufthavn
	Betydelige offentlige investeringer i Rygge Sivile Lufthavn	Skiptvet kommune
	Offentlige og private investeringer i RSL risikeres tapt	Østfold fylkeskommune
<b>Rutetilbud (omfang, pris)</b>		
	Rutetilbudet vil bli skadelidende	Airlines for America
	Redusert tilbud for pasienttransport mellom behandlingsinstitusjoner	Alta kommune
	Konsekvenser for flytilbudet i Finnmark – redusert rutetilbud	Alta kommune
	Dårligere rutetilbud	AOPA Norway
	Redusert rutetilbud	Aviator
	Rutekutt på ikke-lønnsomme ruter (regionalt, Nord-Norge)	Aviator
	Redusert rutetilbud innenlands	Avinor
	Reduksjon i rutetilbudet ved Rygge Sivile Lufthavn	Borregaard AS
	Redusert rutetilbud	European Helicopter Center
	Færre avganger / nedleggelse av ruter	Finnmark fylkeskommune
	Fare for nedleggelse av flyruter	Greater Stavanger

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Vil ramme lokalt bosatte i distriktene	Hadsel kommune
	Kutt i rutetilbud	Horten næringsforening
	Foringet innenriks flytilbud	Hurtigruten
	Fare for nedleggelse av rutetilbud	Konkurransetilsynet
	Reduksjon i rutetilbud	Kristiansund og Nord-Møre næringsforum
	Reduksjon i rutetilbud	Kvernberget vekst
	Kutt i rutetilbud	Larvik næringsforening
	Rammer innenriks luftfart i distriktene - reduksjon i rutetilbud	LO
	Redusert rutetilbud	Luftfartsforum for Trondheim lufthavn
	Rutetilbudet kan påvirkes i negativ retning	Luftfartstilsynet
	Redusert rutetilbud	Molde kommune
	Nedleggelse av ruter med lav kommersiell lønnsomhet	NHO
	Redusert rutetilbud	NHO Agder
	Fare for redusert rutetilbud	NHO Finnmark
	Rutenedleggelse ved Stord lufthavn	NHO Hordaland
	Redusert tilbud for flytransport	NHO Logistikk og transport
	Redusert rutetilbud til distriktene	NHO Logistikk og transport
	Dårligere rutetilbud og høyere priser	NHO Luftfart
	Svekket rutetilbud	NHO Mat og drikke
	Redusert rutetilbud	NHO Møre og Romsdal
	Etterspørselreduksjon - reduksjon i rutetilbud	NHO Troms og Svalbard
	Redusert flytilbud - redusert rutetilbud	NHO Trøndelag
	Redusert etterspørsel - nedleggelse av ruter	NHO Vestfold

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Redusert tilbud for pasienttransport mellom behandlingsinstitusjoner	Nordkapp kommune
	Negative konsekvenser for rutetilbudet i Finnmark	Nordkapp kommune
	Avgiften vil ramme distriktene hardt	Nordland Arbeiderparti
	Avgiften vil ramme distriktene hardt	Nordland Senterparti
	Avgiften vil ramme distriktene hardt	Nordland Sosialistisk Venstreparti
	Reduksjon i rutetilbud	Norsk Flygerforbund
	Allerede svakt trafikkgrunnlag, fare for reduksjoner i rutetilbud	Norske Helikopteransattes Forbund
	Redusert rutetilbud	Norwegian Air Shuttle
	Påvirke rutetilbudet negativt	Næringsforeningen i Trondheimsregionen
	Reduksjon i rutetilbud	Orkla ASA
	Dårligere rutetilbud	Parat
	Svikt i passasjergrunlaget - redusert rutetilbud BOO	Salten regionråd
	Reduksjon i rutetilbudet	Sandefjord kommune
	Redusert rutetilbud	Sandefjord kommune
	Prisøkning - reduksjon i rutetilbud	Sandefjord lufthavn Torp
	Kutt i rutetilbud	Sandefjord næringsforening
	Redusert etterspørsel - redusert rutetilbud	SAS
	Rutereduksjon ved manglende etterspørsel	Sjømat Norge
	Kan få store konsekvenser for rutetilbudet ved Florø lufthavn	Sogn og Fjordane fylkeskommune
	Redusert rutetilbud	Stjørdal kommune
	Uro for kutt i de minst lønnsomme flyrutene	Stord kommune
	Redusert rutetilbud	Stord kommune
	Reduserte frekvenser på ruten Stord-Oslo, i verste fall nedleggelse av rutetilbudet	Sunnhordaland lufthavn (Stord)

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Redusert rutetilbud	Svenska Flygbranschen
	Fare for reduksjon i rutetilbudet	Sør-Trøndelag fylkeskommune
	Redusert tilbud for pasienttransport mellom behandlingsinstitusjoner	Sør-Varanger kommune
	Konsekvenser for flytilbudet i Finnmark – redusert rutetilbud	Sør-Varanger kommune
	Kutt i rutetilbud	Tjøme næringsforening
	Redusert rutetilbud i distriktene	Troms fylkeskommune
	Redusert etterspørsel - redusert rutetilbud	TUIFly Nordic
	Kutt i rutetilbud	Tønsberg næringsforening
	Negative konsekvenser for flytilbudet i Finnmark	Vest-Finnmark regionråd
	Pasientreiser - færre transportmuligheter	Vest-Finnmark regionråd
	Redusert rutetilbud	Vestvågøy kommune
	Negative konsekvenser for rutetilbudet	Virke
	Kutt i rutetilbud	Widerøes Flyveselskap
	Økte avgifter påvirker distriktsrutene negativt	Ørsta kommune
	Redusert rutetilbud	Ørsta kommune
	Dårligere og dyrere rutetilbud i distriktene	Ørsta næringskontor
	Redusert rutetilbud	Ålesund lufthavn utviklingsforum
<b>Usikker eller ingen miljøgevinst</b>		
	Usikker miljøvirkning	Airlines for America
	Ikke en reell miljøavgift	AOPA Norway
	Usikker miljøgevinst	Aremark kommune
	Ingen miljøeffekt / ikke lavere CO2-utslipp	Borregaard AS
	Avgiften vil ikke gi tilsiktede miljø- og klimagevinster	Byggenæringens landsforening

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Tvilsom miljøeffekt	European Helicopter Center
	Ingen miljøgevinst	Facebook-gruppen "Nei til flysetevgift i Norge"
	Tvilsomt om avgiften har miljøvirkning	Finnmark fylkeskommune
	Usikker miljøgevinst	Fredrikstad kommune
	Usikre miljøeffekter	Greater Stavanger
	Miljøgevinsten antas å være lik null	Handel og Kontor Østfold
	Usikre miljøeffekter	Horten næringsforening
	Avgiften har ingen påvirkning på klimaet	Klimarealistene
	Avgiftens klimaeffekt er minimal	Kristiansund og Nord-Møre næringsforum
	Avgiftens klimaeffekt er minimal	Kvernberget vekst
	Usikre miljøeffekter	Larvik næringsforening
	Liten eller ingen effekt på klimagassutslipp	LO
	Usikker miljøgevinst	Luftfartsforum for Trondheim lufthavn
	Uklar miljøgevinst	Luftfartstilsynet
	Uten betydning for miljøet - ren fiskalavgift	Moss Høyre
	Usikker miljøgevinst	Moss kommune
	Avgiften vil bli et dyrt og lite kostnadseffektivt klimatiltak	NHO
	Forslaget gir liten eller ingen miljøgevinst	NHO Agder
	Liten miljøgevinst	NHO Finnmark
	Ingen reell miljøeffekt	NHO Logistikk og transport
	Liten eller ingen effekt på globale klimautslipp	NHO Luftfart
	Ingen reell miljøavgift	NHO Møre og Romsdal
	Liten eller ingen miljøeffekt	NHO Troms og Svalbard



Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Liten eller ingen miljøeffekt	NHO Trøndelag
	Forslaget gir liten eller ingen klimaeffekt	NHO Vestfold
	Liten reell miljøeffekt	NHO Østfold
	Avgiften gir intet insentiv for å velge biodrivstoff	NLF
	Usikkerhet knyttet til avgiftens klimaeffekt	Nordland Arbeiderparti
	Usikkerhet knyttet til avgiftens klimaeffekt	Nordland Senterparti
	Usikkerhet knyttet til avgiftens klimaeffekt	Nordland Sosialistisk Venstreparti
	Klimaeffekten av avgiften er høyst usikker	Norsk Flygerforbund
	Avgiften vil ikke ha klimavirkning	Norsk Industri
	Avgiften bidrar ikke miljømessig	Norske Helikopteransattes Forbund
	Avgiften er tilnærmet uten miljøeffekt	Norwegian Air Shuttle
	Liten eller ingen miljøeffekt	Næringsforeningen i Trondheimsregionen
	Tiltaket har ingen dokumentert miljøeffekt	Orkla ASA
	Usikker miljøgevinst	Rakkestad kommune
	Redusert legitimitet for grønne avgifter	Rygge Høyre
	Fiskal avgift uten betydning for miljøet	Rygge Høyre
	Usikker miljøgevinst	Rygge kommune
	Minimal eller ingen miljøeffekt	Rygge sivile lufthavn
	Usikker miljøgevinst	Råde kommune
	Usikre miljøeffekter	Sandefjord kommune
	Ingen/liten klimaeffekt	Sandefjord kommune
	Usikker miljøgevinst	Sandefjord kommune
	Avgiften har ingen betydning for klimaet	Sandefjord lufthavn Torp

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Ren fiskal beskatning	Sandefjord lufthavn Torp
	Usikker miljøvirkning	SAS
	Ingen reell miljøeffekt	Sjømat Norge
	Usikker miljøgevinst	Skiptvet kommune
	Det stilles spørsmål ved om avgiften gir noen miljøeffekt	Sparebank1 Østfold og Akershus
	Liten gevinst for klimaet	Svenska Flygbranschen
	Den foreslåtte avgiften fremstår som en fiskalavgift uten betydning for miljøet	Sør-Trøndelag fylkeskommune
	Usikre miljøeffekter	Tjøme næringsforening
	Usikker klimaeffekt	Troms fylkeskommune
	Gagner ikke miljøet	TUIFly Nordic
	Usikre miljøeffekter	Tønsberg næringsforening
	Liten effekt med tanke på utslippsreduksjon	Vest-Agder fylkeskommune
	Avgiften bærer preg av å være en luksusavgift	Virke
	Forurensere betaler-prinsippet er ivaretatt gjennom eksisterende CO2/NOx-avgifter	Virke
	Miljøeffekten er tvilsom	Virke
	Usikker miljøgevinst	Våler kommune
	Avgiften tjener ikke sitt uttalte formål	Wizz Air
	Usikker miljøgevinst	Ørsta kommune
	Usikker klimavirkning	Ørsta næringskontor
	Usikker miljøgevinst	Østfold fylkeskommune
	Avgiften har en usikker miljøgevinst	Østfold fylkeskommune
	Avgiften gir ingen miljøeffekt	Østfold Høyre
	Avgiften er uten klimaeffekt	Ålesund lufthavn utviklingsforum

Argumentgruppe	Argument	Respondent
Utilstrekkelig utredet, manglende høringsrunde før vedtak, mulig problematisk ifht. EØS-avtalen eller andre juridiske forhold	I strid med internasjonale avtaler	Airlines for America
	Avgiften er i strid med EØS-avtalen	AOPA Norway
	Manglende høringsrunde før vedtak ble fattet	Austrian Airlines
	Konsekvenser er mangelfullt utredet	Aviator
	Ikke tilstrekkelig utredet	Avinor
	Avgiften er for lite utredet og bør utsettes	BARIN
	Manglende konsekvensutredning	Bedriftsforbundet region Øst
	Ingen konsekvensutredning	Borregaard AS
	Avgiften kan være i strid med Chicago-konvensjonen	ELFAA
	Manglende høringsrunde i forkant av vedtaket	ELFAA
	Tvilsom lovlighet ifht. EØS-regler	European Helicopter Center
	Utilstrekkelig utredet	European Helicopter Center
	Utilstrekkelig utredet	Finnmark fylkeskommune
	Manglende konsekvensanalyse	Greater Stavanger
	Ikke tilstrekkelig utredet	Hadsel kommune
	I strid med internasjonale avtaler	IATA
	Manglende høringsrunde før vedtak	IATA
Manglende høringsrunde før vedtak ble fattet	Icelandair	
Manglende konsekvensanalyse	Karmøy kommune	
Manglende høringsrunde før vedtak ble fattet	KLM	
Manglende konsekvensutredning	Kristiansund og Nord-Møre næringsforum	

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Manglende konsekvensutredning	Kvernberget vekst
	Vanskelig gjennomførbart grunnet bilaterale avtaler	LO
	Ingen konsekvensanalyse	LO
	Manglende konsekvensutredning	Luftfartsforum for Trondheim lufthavn
	Avgiften er utilstrekkelig utredet	Luftfartstilsynet
	Manglende høringsrunde før vedtak ble fattet	Lufthansa Group
	Manglende konsekvensanalyse	Marker kommune
	Manglende konsekvensanalyse	Molde kommune
	Det må utføres en grundig konsekvensanalyse	NHO
	Synes å være i strid med statsstøtteforbudet i artikkel 61(1) i EØS-avtalen	NHO
	Uheldig med manglende konsekvensutredning	NHO Agder
	Kan være i strid med forbudet mot statsstøtte	NHO Agder
	Konkurranssevridende - interline	NHO Finnmark
	Manglende konsekvensutredning	NHO Finnmark
	Kan være i strid med statsstøtteforbudet	NHO Finnmark
	Manglende konsekvensutredning	NHO Hordaland
	Manglende konsekvensutredning	NHO Logistikk og transport
	Utilstrekkelig utredet	NHO Logistikk og transport
	I strid med statsstøtteforbudet i EØS-avtalen artikkel 61(1)	NHO Luftfart
	Mangelfull høringsprosess	NHO Luftfart
	I strid med internasjonale avtaler	NHO Luftfart
	Manglende konsekvensutredning	NHO Luftfart
	Manglende konsekvensutredning	NHO Mat og drikke

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Konkurranssevridende - FOT	NHO Møre og Romsdal
	Utilstrekkelig utredet	NHO Service
	Utilstrekkelig utredet	NHO Sjøfart
	Uheldig med manglende konsekvensutredning	NHO Troms og Svalbard
	Kan være i strid med EØS-avtalens forbud mot statsstøtte	NHO Troms og Svalbard
	Uheldig med manglende konsekvensutredning	NHO Trøndelag
	Uheldig med manglende konsekvensutredning	NHO Vestfold
	Kan være i strid med statsstøtteforbudet i EØS-avtalens artikkel 61(1)	NHO Østfold
	Manglende konsekvensanalyse	NHO Østfold
	Avgiften er ikke forsvarlig utredet ihht. god forvaltningspraksis	Norwegian Air Shuttle
	Avgiften kan bryte med statsstøtteregulativet i EU	Norwegian Air Shuttle
	Manglende konsekvensutredning, uforutsigbarhet for næringslivet	Næringsforeningen i Trondheimsregionen
	EØS-rettslige utfordringer	Næringsforeningen i Trondheimsregionen
	Utilstrekkelig utredet	Orkla ASA
	Ingen forutgående konsekvensanalyse	Parat
	Manglende konsekvensanalyse	Rakkestad kommune
	Manglende høringsrunde før vedtak ble fattet	Ryanair
	Ingen konsekvensutredning i forkant av vedtaket	Rygge sivile lufthavn
	Mulig i strid med EØS-regelverket	Salten regionråd
	Konflikt med statsstøtteforbuder i artikkel 61(1) i EØS - ref. NHO-betalt betenkning	Samferdselsdepartementet
	Manglende konsekvensanalyse	Sandefjord kommune
	Utilstrekkelig utredet	Sandefjord kommune
	Ingen konsekvensutredning i forkant av vedtaket	Sandefjord lufthavn Torp

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Kan være i strid med bilaterale luftfartsavtaler	Sandefjord lufthavn Torp
	Manglende konsekvensanalyse	Sarpsborg kommune
	Avgiften er utilstrekkelig utredet	SAS
	Utilstrekkelig utredet	Sjømat Norge
	Utilstrekkelig utredet	Skiptvet kommune
	Uheldig at det ikke er gjennomført konsekvensanalyse	Sogn og Fjordane fylkeskommune
	Manglende konsekvensanalyse	Stjørdal kommune
	Utilstrekkelig utredet	Stord kommune
	Manglende konsekvensanalyse	Stord kommune
	Manglende konsekvensanalyse	Sør-Trøndelag fylkeskommune
	Manglende konsekvensanalyse	Tromsø kommune
	Manglende konsekvensanalyse	Ulstein kommune
	Ikke dokumentert samsvar med bilaterale avtaler, EØS, m.fl.	Utenriksdepartementet
	Manglende konsekvensanalyse	Vest-Agder fylkeskommune
	Manglende konsekvensutredning	Vest-Finnmark regionråd
	Utilstrekkelig utredet	Virke
	Samlet vurdering av samfunnsøkonomiske konsekvenser mangler	Virke
	Manglende konsekvensanalyse	Volda kommune
	Statsstøtteproblematikk	Widerøes Flyveselskap
	Mangelfullt utredet avgift	Widerøes Flyveselskap
	Avgiften er juridisk tvilsom	Wizz Air
	Manglende konsekvensanalyse	Ørsta kommune
	Trenger grundigere konsekvensutredning	Ørsta næringskontor

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Utilstrekkelig konsekvensutredning	Østfold fylkeskommune
	Utilstrekkelig utredet	Østfold fylkeskommune
	Utilstrekkelig utredet	Ålesund lufthavn utviklingsforum
<b>Økte offentlige kostnader / inntektsbortfall (skatt, avgift)</b>		
	Avgiften vil skade norsk økonomi	Airlines for America
	Økte kostnader for Forsvaret (relatert til RSL)	Aremark kommune
	Negativt for norsk økonomi	Austrian Airlines
	Økte trygdeutbetalinger - arbeidsledighet, tapte skatte- og avgiftsinntekter	Aviator
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Aviator
	Avgiften vil gi store økonomiske skadevirkninger	Aviator
	Avgiften vil ha økonomiske skadevirkninger	Brancheforeningen Dansk Luftfart
	Avgiften vil virke negativt for norsk økonomi	ELFAA
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Forsvarsdepartementet
	Luftforsvarets andel av kostnader til flyplassdrift vil øke (Andøya, Bodø, Bardufoss)	Forsvarsdepartementet
	Økte kostnader for Forsvaret (relatert til RSL)	Fredrikstad kommune
	Negativt for norsk økonomi og reiseliv - bortfall av skatteinntekter, m.m.	IATA
	Negativt for norsk økonomi	Icelandair
	Merkostnader for virksomheter under Justisdept.	Justis- og beredskapsdepartementet
	Negativt for norsk økonomi	KLM
	Staten vil tape inntekter	LO
	Negativt for norsk økonomi	Lufthansa Group
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av RSL	Moss Høyre
	Økte kostnader for Forsvaret (relatert til RSL)	Moss kommune

Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Redusere skatteinngangen og øke offentlige kostnader	NHO Logistikk og transport
	Offentlig skatteinngang vil påvirkes negativt; økte utgifter til sosiale ytelser/trygd	NHO Luftfart
	Økte offentlige kostnader	NHO Møre og Romsdal
	Redusert skatteinngang, økte kostnader til sosiale ytelser/trygd	NHO Troms og Svalbard
	Skattetap ifbm. tap av sysselsatte	NHO Østfold
	Avgiften vil skade norsk økonomi og samferdsel	Norwegian Air Shuttle
	Påvirker offentlige inntekter (skatteinngang) og utgifter (trygd)	Næringsforeningen i Trondheimsregionen
	Betydning for kommunale og statlige skatteinntekter	Orkla ASA
	Økte kostnader for Forsvaret (relatert til RSL)	Rakkestad kommune
	Avgiften vil være skadelig for norsk økonomi	Ryanair
	Merutgifter for Forsvaret ved nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Rygge Høyre
	Økte kostnader for Forsvaret (relatert til RSL)	Rygge kommune
	Betydelig tap av skatteinntekter	Rygge sivile lufthavn
	Betydelig økte beredskapskostnader for Forsvaret ved nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Rygge sivile lufthavn
	Økte kostnader for Forsvaret (relatert til RSL)	Råde kommune
	Økte kostnader for Forsvaret (relatert til RSL)	Sarpsborg kommune
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av RSL	Skiptvet kommune
	Reduserte skatteinntekter til fylket	Sparebank1 Østfold og Akershus
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Sparebank1 Østfold og Akershus
	Negativt for skatteinntekter, økte offentlige kostnader	Svenska Flygbranschen
	Reduserte MVA-inntekter for staten	Widerøes Flyveselskap
	Økte statlige kjøp av flytjenester - ikke mulig å drive ruter på kommersiell basis	Widerøes Flyveselskap
	Økte utgifter som følge av avgift på flyreiser for offentlig ansatte	Widerøes Flyveselskap



Argumentgruppe	Argument	Respondent
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av RSL AS	Østfold fylkeskommune
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av Rygge Sivile Lufthavn	Østfold fylkeskommune
	Økte kostnader for Forsvaret ved nedleggelse av RSL	Østfold Høyre

