

Høringsnotat fra NHO Luftfart til finanskomiteen, statsbudsjett 2026

1. Støtte til forslaget om fritak for CO2-avgift for kvotepliktige virksomheter

Regjeringen foreslår i statsbudsjettet for 2026 å fjerne CO2-avgiften for kvotepliktige sektorer. NHO Luftfart støtter dette forslaget. Provenyeffekten av CO2-avgiften for innenriks kvotepliktig luftfart er på 461 millioner kroner (skrivefeil i prop-en).

Luftfart har vært en del av EUs kvotesystem siden 2012 og skal gjennom EUs kvotesystem bidra til at utslippene av klimagasser i alle kvotepliktige virksomheter reduseres med 62 prosent innen 2030. Til tross for dette, luftfarten frem til nå i tillegg måttet betale CO2-avgift på innenriksflyginger og fra 2016 en flypassasjeravgift (fiskal avgift innført med en klimabegrunnelse) på flyginger i og ut av Norge. Som regjeringen selv skriver (s. 244 i Skatte- og avgiftsproposisjonen): "Ileggelse av både avgift og kvoteplikt innebærer en u hensiktsmessig dobbel virkemiddelbruk. Et avgiftsfritak som her foreslås, vil gi en mer effektiv klimapolitikk ettersom avgift i tillegg til kvoteplikt har begrenset eller ingen klimaeffekt". Regjeringens rådgivende utvalg for finanspolitikk uttrykker det samme: klimatiltak må "enten bidra til å redusere globale klimagassutslipp på kort sikt eller til teknologiutvikling og læring med positive ringvirkninger over tid".

Selv om CO2-avgiften avvikles i 2026 vil de samlede klimautgiftene øke for norsk luftfart neste år. Fra 2026 fases luftfartens gratiskvoter i EUs kvotesystem ut. For Norwegian, Widerøe og «norske» SAS, er verdien av frikvotene i 2025 på 385 millioner kroner. I tillegg kommer en firedobling av omsetningskravet på biodrivstoff i luftfarten, fra 0,5 til 2 prosent bærekraftig biodrivstoff.

2. Håndtering av den økonomiske krisen i Avinor

Avinor, det helstatlige aksjeselskapet som driver 43 lufthavner i Norge, er i økonomisk ubalanse. Samferdselsministeren trakk i sitt brev til Avinor 16. november 2023 opp rammene for hvordan denne krisen skulle håndteres:

"Å løse hele Avinors behov for resultatforbedring ved å heve lufthavnavgiftene vil være krevende. Denne situasjonen kan likevel tilsi at flyselskapene må bidra **noe** ut over den generelle prisveksten for å bedre Avinors inntjeningspotensial." (vår uthevning)

"Regjeringen vil videre vurdere **hvilke** samfunnspålagte oppgaver det er hensiktsmessig at staten overtar finansieringsansvaret for, samt eventuelle andre statlige tilskudd til Avinor." (vår uthevning)

NHO Luftfart mener at staten burde skrive ned verdiene i Avinor og skyte inn ny egenkapital i tråd med den nye markedssituasjonen. I stedet har Samferdselsdepartementet, i rammevedtaket for 2025, sagt at Avinor skal få øke sine

inntekter for å forsvare underliggende verdier og møte statens krav til avkastning på investert kapital. Avinor har i sitt forslag til avgifter for 2026 foreslått at Samferdselsdepartementet skal gi aksept for at de samlede avgiftene luftfarten betaler skal kunne økes med 50 prosent på to år (2,8 milliarder kroner). Dette vil føre til høyere flypriser og et svekket rutetilbud.

Avinor-avgiftene fastsettes ikke i statsbudsjettet, men statsbudsjettet kan påvirke selskapets rammebetingelser slik at behovet for avgiftsøkninger reduseres. Stortinget kan også velge å redusere andre av luftfartens avgifter for å dempe veksten i det samlede skatte- og avgiftstrykket. I statsbudsjettet for 2025 ble flypassasjeravgiften redusert med 600 millioner kroner.

3. Staten må betale for samfunnspålagte tjenester Avinor utfører for forsvar, helse og andre offentlige myndigheter

Selskapsgjennomgangen av Avinor, som KPMG gjennomførte i 2024 på oppdrag fra SD og FIN, viste at Avinor utfører oppgaver for ulike offentlige myndigheter på i overkant av 800 millioner kroner som selskapet ikke får betalt for. Av dette kan 408 mill. kroner knyttes til andre departement, primært forsvar, justis og helse. At statlige aktører betaler for de kostnadene de belaster et statlig selskap i en annen sektor med, gir et insitament til en bedre helhetlig ressursbruk og innovasjon. Denne flyttingen av midler mellom budsjettområder må tas av finanskomiteen.

4. Fjern flypassasjeravgiften

Flypassasjeravgiften ble innført med en klimabegrunnelse i 2016. Flypassasjeravgiften er en skatt på mobilitet og bidrar som CO2-avgiften ikke til å redusere de totale CO2-utslippene i Europa. Siden den er en flat avgift uavhengig av avstand (innen Europa), treffer den korte flyvninger i distriktene uforholdsmessig hardt. Når Regjeringen har foreslått å gjøre avgiftspolitikken mer prinsipielt riktig i opptakten til forslaget om et nytt skatteforlik, bør flypassasjeravgiften avvikles.