



Framtiden i våre hender
Mars — 2023

Utslipp til himmels

Av Liv Thoring



Tittel: Utslipp til himmels

Forfatter: Liv Thoring

Utgivelse: Oslo, mars 2023

Utgiver: Framtiden i våre hender, Økernveien 94, 0579 Oslo

Ansvarlig redaktør: Anja Bakken Riise

Faglige kvalitetssikrere: Tonje Kristiansen og Ingrid Kleiva Møller

Illustrasjon forside: Istockphoto.com. **Side 2:** Roman Tiraspolsky / Istockphoto.com

Det oppfordres til å sitere og bruke opplysninger fra denne rapporten. Framtiden i våre hender oppgis som kilde.

Innhold

Innhold	3
1 — Sammendrag	4
2 — Bakgrunn	5
Klimaeffekten av flyreiser og handlingsvalg	6
3 — Vi flyr snart like mye som før korona	8
Vi flyr over dobbelt så mye som svensker og finner	8
4 — Noen flyr svært mye, men de fleste reiser på én ferietur i året	10
5 — Virkemidler for å redusere flyaktiviteten	12
Pålegg alle transportselskaper å opplyse om CO ₂ -avtrykk ved kjøp av reise	12
Forby reklame for flyreiser	12
Øk flypassasjeravgiften betydelig og progressivt for hver reise, slik at det blir mindre attraktivt å fly, men skån kortbanenettet av hensyn til distriktene	12
Avvikle fordelsprogrammene for flyreiser og overfør disse til kollektivselskapene	13
6 — Konklusjon	14
7 — Vedlegg	15

1 — Sammendrag

Flytrafikk er en voksende kilde til klimagassutslipp i Norge. Dersom vi skal nå klimamålene i Parisavtalen, må vi omstille både luftfartsbransjen og våre egne reisevaner.

Mot 2030 må verden som helhet ha halvert utslippene sine. FNs klimapanel forteller oss at for å lykkes med oppgaven må vi utvide virkemiddelbruken til å inkludere ikke bare tilbud, men etterspørsel - eller forbruket vårt. Regjeringen la i januar 2023 fram en ny strategi for å gjøre luftfarten mer bærekraftig, men virkemidlene de har lagt fram er for svake til å nå klimamålene.

Nordmenn flyr mye. Denne rapporten viser at befolkningen i Norge allerede flyr nesten like mye som før pandemien. Vi flyr fortsatt dobbelt så mye som folk i Sverige og Finland, og vi har noen av Europas mest trafikkerte strekninger til tross for et lavt folketall.¹ Disse strekningene er blant annet mellom Oslo og Trondheim og Oslo og Bergen, hvor vi også har gode togforbindelser.

I tillegg viser rapporten at det er store forskjeller på hvor mye vi flyr. Dette gjelder særlig utenlandsturer. Mange flyr aldri, mens en liten gruppe flyr svært mye til utlandet:

- 18 prosent reiser aldri eller svært sjelden med fly til utlandet.
- Nesten 70 prosent av oss som reiser med fly, reiser én gang tur/retur i året eller sjeldnere med fly til utlandet.
- 92 prosent av oss som reiser med fly, reiser to ganger tur/retur eller mindre per år med fly til utlandet.
- De resterende 8 prosent av oss som reiser med fly reiser svært ofte.

Framtiden i våre hender anbefaler at vi lytter til anbefalingene fra FNs klimapanel, og at vi utvider virkemiddelpolitikken i luftfarten til å omfatte tiltak som vil redusere etterspørselen etter flyreiser i årene mot 2030. Vi må blant annet skape og legge til rette for en kulturendring der minst mulig miljøbelastende reisemåter og digitale samarbeidsformer blir den selvsagte og mest attraktive preferansen. Framtiden i våre hender foreslår derfor i første omgang fire tiltak:

- Pålegg alle transportselskaper å opplyse om CO₂-avtrykket ved kjøp av reise
- Forby reklame for flyreiser
- Øk flypassasjeravgiften betydelig og progressivt for hver reise, slik at det blir mindre attraktivt å fly mye, men skån kortbanenettet av hensyn til distriktene
- Fjern fordelsprogrammene som belønner de som flyr mye (Opprett istedenfor fordelsprogrammer for kollektivtrafikken og togoperatører)

¹ [Liste over travleste flyruter for passasjerer – Wikipedia Database - Eurostat \(europa.eu\)](https://no.ripleybelieves.com/busiest-air-routes-in-europe-6810)
<https://no.ripleybelieves.com/busiest-air-routes-in-europe-6810>

2 — Bakgrunn

Klimagassutslipp fra luftfarten er økende og innen 2050 er det ventet at utslippene vil øke med 300% prosent på grunn av trafikkvekst hvis ikke nye tiltak blir satt i gang². Luftfartens største klimaproblem er derfor trafikkvekst.

Luftfartens ulike klimamål og tiltak er i dag for fragmenterte og svake til å utløse tilstrekkelige klimatiltak. Gjennom Det europeiske kvotesystemet (EU ETS) skal nå kvotepliktig sektor, som inkluderer 90 prosent av flytrafikken innad i EØS, redusere utslippene med 62 prosent fram mot 2030 sammenliknet med 2005.³ Selv om dette betyr en innstramning fra EU så har dilemmaet til nå vært at dette ikke har bidratt til absolutte utslippsreduksjoner i luftfarten, fordi kvotesystemet gir muligheten for å kjøpe utslippskutt fra andre sektorer. Derfor økte isteden utslippene i europeisk luftfart med fem prosent årlig før pandemien, til tross for kvotesystemet⁴.

Her i Norge har klimagassutslippene fra luftfarten doblet seg mellom 1990 og 2018.⁵ Regjeringen la i 2023 fram en [ny strategi](#) for hvordan luftfarten skal bli bærekraftig. Strategien inneholder tiltak for elektrifisering og innfasing av nye typer drivstoff. Dette er svært positivt for utvikling av langsiktige teknologiske løsninger i luftfarten, men bidrar kun til marginale klimakutt i de viktige årene mot 2030. En annen utfordring i tiårene som kommer handler også om tilgangen på fornybar energi når samfunnet skal elektrifiseres. Dette påvirker også luftfarten.

En økende CO₂- og kvotepris, kombinert med innblanding av nye typer drivstoff, vil sannsynligvis gi noe økte billettpriser framover og påvirke etterspørselen, men utviklingen hittil har vist at dette ikke er nok til å skape den omstillingen vi trenger. Gjennom EU og kvotepliktig sektor har nå luftfarten en forpliktelse til å kutte 62 prosent av utslippene sine mot 2030 sammenliknet med 2005. I Norge har utslippene fra sivil luftfart ifølge Avinor⁶ økt fra rundt 1,4 millioner tonn i 1990 til 2,85 millioner tonn i 2018. Ser vi på det europeiske referanseåret 2005 var utslippene i underkant av 2 millioner tonn her i Norge. Et grovt anslag tilsier altså at vi innen 2030 skal ned til rundt 0,8 millioner tonn. Ingen av dagens virkemidler ser ut til å kunne gi effekter som svarer til dette behovet for utslippskutt. Det er åpenbart på tide å utvide verktøykassa og følge opp FNs klimapanelens anbefaling om å rette virkemidlene mot etterspørselen.

I denne rapporten ser vi nærmere på omfanget av flytrafikk i Norge og på hvordan den er fordelt mellom ulike befolkningsgrupper. Vi vil vise at vi har et svært høyt trafikkomfang i Norge, men også at trafikken er skjevt fordelt mellom befolkningsgrupper. Det finnes en rekke virkemidler for

² [Targeting true zero aviation | World Economic Forum \(weforum.org\)](#)

³ [Meld. St. 10 \(2022–2023\) - regjeringen.no](#)

⁴ [New rules agreed on applying the ETS in the aviation sector \(europa.eu\)](#)

⁵ [avinor_baerekraftsrapport_2020.pdf](#)

⁶ [avinor_baerekraftsrapport_2020.pdf](#)

å redusere omfanget av flytrafikk, og vi vil gå nærmere inn på fire utvalgte virkemidler som kan bidra til å redusere trafikkomfanget mot 2030 på en sosialt utjevnende måte.

En planlagt trafikkreduksjon i årene mot 2030 vil nødvendigvis innebære en omstilling av luftfarten slik vi kjenner den i dag - og at det må settes inn tiltak for å ivareta de som blir berørt av en slik omstilling, for eksempel gjennom omskoleringsprogrammer og satsing på lokalt næringsliv. Det er imidlertid ikke fokuset i denne rapporten, men fortjener en egen utredning i seg selv.

Klimaeffekten av flyreiser og handlingsvalg

Folk i Norge flyr mye - og hver enkelt flytur utgjør en stor andel av vårt personlige klimaavtrykk. Gjennomsnittlig klimagassutslipp per person i Norge er på ca. 11 tonn CO₂e årlig. Av dette utgjør forbruket i privathusholdninger 64 prosent, og er i gjennomsnitt 7,1 tonn CO₂e årlig per person.⁷ Fly og ferieturer utgjør 750 kg CO₂e årlig, - det vil si 16 prosent av de private utslippene våre.

Flytransport er en del av forbruket vårt vi raskt kan gjøre noe med. De fleste av oss kan kutte ned på antallet flyturer ved oftere å velge kortreiste feriedestinasjoner, delta digitalt på jobbseminarer eller reise med tog. Det vil ha stor effekt å bare la være å bestille den neste flyreisen.

Vi har i det følgende benyttet My Climates klimakalkulator⁸ for beregning av utslipp fra flyreiser til forskjellige destinasjoner med og uten mellomlanding. Det er viktig å merke seg at hvis reisen er lang og inkluderer en mellomlanding, så blir dette i realiteten fire flyreiser innen man er hjemme igjen. Det er særlig fordi flyet krever mye drivstoff når det letter. Derfor gir dette som regel høyere klimagassutslipp enn om man flyr direkte til destinasjonen uten mellomlanding. I tillegg ser vi at å reise på business- og 1. klasse gir betydelig høyere klimagassutslipp per person, fordi man tar opp mer av plassen i flyet. Dermed får man plass til færre passasjerer per fly og utslippene per passasjer blir høyere.

I tillegg må det også nevnes at utslipp fra flyreiser i høye luftlag har en ekstra påvirkning på klimaet. Det betyr at av den totale klimapåvirkningen fra flyreiser utgjør CO₂ en tredjedel og tilleggseffektene to tredjedeler. Tilleggseffektene er særlig den oppvarmende effekten fra kondensstripene og videre utvikling av disse til cirruskyer, samt vanddamp og sotpartikler – som har en direkte oppvarmende effekt.⁹

⁷ <https://www.framtiden.no/aktuelle-rapporter/886-forbruksbasert-klimaregnskap-for-norge/file.html>

⁸ https://co2.myclimate.org/en/flight_calculators/new

⁹ https://avinor.no/globalassets/konsern/miljo-lokal/miljorapporter/avinor_baerekraftsrapport_2020.pdf

Tabell 1. Klimagassutslipp i tonn for flyreiser tur/retur til diverse destinasjoner med og uten mellomlanding, oppgitt i økonomi- business- og 1. klasse¹⁰

Fra	Mellomlanding	Destinasjon	CO ₂ -utslipp økonomi	CO ₂ -utslipp business	CO ₂ -utslipp 1. klasse
Oslo tur/retur	direkte	Trondheim	0,26 tonn	0,33 tonn	0,61 tonn
Oslo tur/retur	direkte	Tromsø	0,46 tonn	0,59 tonn	1,1 tonn
Oslo tur/retur	direkte	København	0,3 tonn	0,39 tonn	0,71 tonn
Oslo tur/retur	direkte	Stockholm	0,27 tonn	0,34 tonn	0,63 tonn
Oslo tur/retur	direkte	London	0,48 tonn	0,62 tonn	1,2 tonn
Oslo tur/retur	direkte	Berlin	0,4 tonn	0,51 tonn	0,96 tonn
Oslo tur/retur	direkte	Madrid	0,9 tonn	1,6 tonn	2,5 tonn
Oslo tur/retur	direkte	New York	1,9 tonn	3,7 tonn	5,7 tonn
Oslo tur/retur	direkte	San Francisco	2,7 tonn	5,2 tonn	8,1 tonn
Oslo tur/retur	New York	San Francisco	3,3 tonn	6,3 tonn	9,8 tonn
Oslo tur/retur	direkte	Thailand	2,7 tonn	5,3 tonn	8,2 tonn
Oslo tur/retur	Dubai	Thailand	3,3 tonn	6,3 tonn	9,8 tonn
Oslo tur/retur	direkte	Beijing	2,3 tonn	4,2 tonn	6,7 tonn
Oslo tur/retur	København	Beijing	2,6 tonn	4,8 tonn	7,6 tonn

Kilde: https://co2.myclimate.org/en/flight_calculators/new

Noen få eksempler viser omfanget av problemstillingen. Hvis man reiser to ganger med fly tur-retur Oslo – London, har man reist mer enn Kari og Ola i gjennomsnitt reiser i løpet av et helt år. Uavhengig av om du reiser mer eller mindre enn dette, er utfordringen at vi samlet sett bør halvere forbruket av flyreiser innen 2030.

Ser man på de virkelig lange reisene blir utfordringen desto større. En reise tur-retur fra Oslo til New York forbruker hele 1,9 tonn CO₂ per person. Ved en slik reise har man brukt 2,5 ganger mer klimagasser på flyreiser enn en gjennomsnittlig nordmann gjør gjennom et helt år. Hvis man skal ligge på gjennomsnittet på utslipp fra reising, bør man faktisk vente i 2,5 år før man foretar en eneste flyreise til. Hvis vi ønsker å halvere utslippene innen 2030 er det hele fem år til neste gang man kan reise med fly igjen. Eksempelene illustrerer et enkelt poeng: Vi flyr for mye, og politikere må ta inn over seg at våre flyvaner må endres drastisk.

¹⁰ https://co2.myclimate.org/en/flight_calculators/new

3 — Vi flyr snart like mye som før korona

Tall fra Eurostat over antall passasjerer ved norske flyplasser, viser at forskjellen i aktivitet i 2019 (altså før korona) og utviklingen i 2022 minsket gradvis i løpet av fjoråret.

Tabell 2. flyaktiviteten i Norge 2022 sammenliknet med 2019				
	Q1	Q2	Q3	Q4
Norge 2019	8 739 166	10 534 036	11 635 983	9 439 252
Norge 2022	5 038 182	9 119 202	10 093 535	8 311 724

Kilde: Eurostat, Lufttransport av passasjerer etter land og type transport (kvartals vise data)

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/AVIA_PAOC/default/table?lang=en&category=avia.avia_pa.avia_pao

Tilsvarende tall fra Statistisk Sentralbyrå viser at det i januar 2023 var 3,5 millioner som reiste fra norske flyhavner. Det er en oppgang på 70 prosent sammenliknet med januar 2022, og til tross for krig i Europa, dyrtid og økte renter, ligger vi bare 15 prosent lavere enn i januar 2020.¹¹

Vi flyr over dobbelt så mye som svensker og finner

Tall fra EUs statistikkbyrå Eurostat¹² (tabell 3 under) viser at Norge første halvår i 2022 lå på topp blant de nordiske land i antall *totale flyvninger*, altså summen av antall passasjerer for både innenlandsruter og utenlandsruter. Tallene inkluderer derfor utenlandske turister som besøker det aktuelle landet. Typiske ferie- og transittland vil derfor ha en stor andel trafikk som ikke er foretatt av landets egne innbyggere. Statistikken gir allikevel en pekepinn på hvor stor den totale mengden flytrafikk er sammenliknet med befolkningen. Vi har derfor i tabellen under sammenliknet antall totale flyvninger første halvår 2022 med antall innbyggere i forskjellige land (nyeste tall er 2021). Norge er ikke et typisk transittland, og forholdene her kan best sammenliknes med Sverige og Finland. På grunn av sin sentrale plassering, er Danmark derimot et transittland som mange flyr innom på vei til et annet sted. Likevel ligger de lavere enn Norge i antall flyvninger.

Fordeler vi flytrafikken på antall personer får vi i Norge et gjennomsnitt 2,63 flyvninger per

¹¹ <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/luftfart/statistikk/lufttransport/artikler/faerre-flypassasjerer-enn-f%C3%B8r-pandemien>

¹² Eurostat, Lufttransport av passasjerer etter land og type transport (kvartals vise data)

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/AVIA_PAOC/default/table?lang=en&category=avia.avia_pa.avia_pao

person. Neste på listen er Danmark med 1,92 flyvninger per person. I Finland får vi 1,05 flyvninger per person og i Sverige 1,02.

Vi har første halvår i 2022 fløyet 2,5 ganger mer enn folk i både Sverige og Finland, og hele fem og en halv ganger så mye som gjennomsnittet i EU.

Tabell 3. Antall flyreiser totalt fordelt per person første halvår 2022						
Land	Q1-2022	Q2-2022	SUM Q1+2-2022	Antall innbyggere-2021	Per person 1. halvår	Antall ganger mer
Norge	5 038 182	9 119 202	14 157 384	5 391 369	2,63	
Danmark	3 803 662	7 432 848	11 236 510	5 840 045	1,92	1,4
Finland	2 281 101	3 521 549	5 802 650	5 533 793	1,05	2,5
Sverige	3 587 294	7 049 126	10 636 420	10 379 295	1,02	2,6
Europa 27	14 534 307	223 790 608	238 324 915	510 287 293	0,47	5,6

Kilde: Eurostat, Lufttransport av passasjerer etter land og type transport (kvartalsvise data) Per mars 2023

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/AVIA_PAOC/default/table?lang=en&category=avia.avia_pa.avia_pao

Eurostat, Antall innbyggere: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Tab01_Demographic_balance_2021_(thousands).png)

[explained/index.php?title=File:Tab01_Demographic_balance_2021_\(thousands\).png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Tab01_Demographic_balance_2021_(thousands).png)

4 — Noen flyr svært mye, men de fleste reiser på én ferietur i året

90 prosent av verdens befolkning har aldri sittet i et fly.¹³ De fleste innbyggerne i Norge utgjør den rikeste 10 prosenten som flyr. Vi har derfor et spesielt stort ansvar for å redusere disse utslippene.

Ifølge den nyeste reisevaneundersøkelsen for fly fra 2019¹⁴ er flymønsteret svært ulikt fordelt i den norske befolkningen. Noen flyr aldri. Noen flyr sjelden, de fleste flyr litt, og noen flyr ekstremt mye. Vi fikk i november 2022 nye beregninger foretatt av Avinor for utenlandsreiser basert på reisevaneundersøkelsen. Oversikten gir tall for enveis-reiser, og har et stort datagrunnlag på over 90 000 utenlandspassasjerer.

Ifølge de nye beregningene til Avinor er det 18 prosent av befolkningen som aldri eller svært sjelden reiser med fly til utlandet. Nesten 70 prosent av oss som reiser med fly, reiser en gang tur/retur i året eller sjeldnere med fly til utlandet. 92 prosent av oss som reiser med fly, reiser to ganger tur/retur eller mindre per år med fly til utlandet.

De resterende åtte prosentene av befolkningen som reiser med fly, foretar tre eller flere tur/retur reiser i året til utlandet. Bare to prosent av den flyreisende del av den norske befolkning reiser svært mye, og foretar mer enn fem tur/retur-reiser med fly til utlandet i året. I underkant av 20 000 nordmenn reiser svært mye, og foretar mer enn ti tur/retur reiser til utlandet hvert år, eller over 20 enkeltreiser årlig. Av totalt antall flyreiser vi foretar til utenlandsdestinasjoner fordeler det seg som følger i tabellen under.

¹³ I internasjonal klimarapportering utgjør luftfart bare om lag 2,4 prosent av de globale menneskeskapt klimagassutslippene. Lee, D.S., Fahey, D.W. et al. (2021) The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018. Hentet fra <http://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2020.117834> og i 2018 var det bare 2 til 4 prosent av verdens befolkning som foretok en internasjonal flyreise. Gössling og Humpe (2020), Vestlandsforskning.

¹⁴ Reisevaneundersøkelsen Fly 2019 (RVU 19) har et stort datagrunnlag. Antall intervjuer: 105 000 innlandspassasjerer og 91 000 utlandspassasjerer har svart på spørsmål om reisen de gjennomførte. Undersøkelsen ble gjennomført på 10 lufthavner som står for 99 prosent av innlandstrafikken og tilnærmet all utlandstrafikk. RVU gir tall for enkeltreiser, dvs. reiser en vei. [avinor-reisevaneundersokelsen-2019.pdf](https://www.avinor.no/reisevaneundersokelsen-2019.pdf) s. 4.

I RVU 19 er andelen intervjuede som ikke reiste hhv 12,5 (for 2018) og 15,0 prosent (for 2019)

Tabell 4. Antall reiser til utlandet med fly i Norge i 2019 fordelt på personer				
Reisefrekvens	Enkeltreiser 2019	Antall personer som reiser	Prosent av de som reiser	Sum
1-2 reiser	4 499 096	2 999 397	69,1	
3-5 reiser	3 974 973	993 743	22,9	92 %
6-10 reiser	2 095 603	261 950	6,0	
11-20 reiser	1 019 310	67 954	1,6	
21 reiser eller fler	484 711	19 388	0,4	8 %
Totalt	12 073 693	4 342 433	100,0	
		Befolkningen totalt		
		*5 300 000		

*I tallgrunnlaget har Avinor benyttet 5 300 000 innbyggere i 2019. Det nøyaktige antallet innbyggere dette året var ifølge Statistisk Sentralbyrå 5 328 212 personer.¹⁵ Dette får imidlertid liten betydning for beregningene.

¹⁵ <https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkemengde/aar-per-1-januar/2019-02-22>

5 — Virkemidler for å redusere flyaktiviteten

Pålegg alle transportselskaper å opplyse om CO₂-avtrykk ved kjøp av reise

Hvis vi skal kunne fortsette å ha gode liv i framtida må vi tilpasse samfunnet vårt til grensene som naturen setter for oss. En slik omstilling berører oss alle og forutsetter at alle bidrar. Men hvilke reisevaner vi har, både i jobbsammenheng og privat, handler om en rekke faktorer som omfatter alt fra infrastruktur, regler og retningslinjer, økonomi og pris, personlig inntekt, hvilke alternativer vi har og ikke minst om vaner, idealer og kultur. En mild og "nudgende" måte å støtte individer i handlingsvalg på, er å gi opplysninger som gjør det enklere å velge riktig, for eksempel ved å pålegge alle som tilbyr transporttjenester å oppgi CO₂-utslipp fra reisen. Dette vil være nyttig informasjon for enkeltpersoner som er bevisst på at de ønsker å velge reisemåter med lav miljøbelastning, men det vil også være nyttig og nødvendig informasjon for institusjoner og bedrifter som fører klimaregnskap. Informasjon om CO₂-utslipp fra flyreiser finnes allerede på flere søkemotorer og hos enkelte flyoperatører. Vi foreslår at dette innføres som en opplysningsplikt i alle kjøpsprosesser av flyreiser. Ved å utvide denne informasjonsplikten til alle transportselskaper vil det bli enkelt for alle å kunne sammenligne ulike reisevalg.

Forby reklame for flyreiser

En av driverne bak det økende etterspørselen for flyreiser er reklamekampanjer. Vi vet at reklame påvirker holdninger og handlinger og det er grunnen til at det blant annet er forbudt å drive reklame for tobakk og alkohol. Flyreiser er en av de mest utslippsintensive reiseformene vi har i dag. I lys av det presserende behovet for å kutte utslipp og redusere trafikkomfanget i årene framover, er det avgjørende at vi bruker de virkemidlene vi har tilgjengelig for å hjelpe befolkningen og institusjoner til å velge nye løsninger. Å fjerne det kulturelle og markedsdrevne presset til å kjøpe flyreiser vil være ett slikt virkemiddel. Vi foreslår derfor at det innføres et forbud mot å reklamere for flyreiser.

Øk flypassasjeravgiften betydelig og progressivt for hver reise, slik at det blir mindre attraktivt å fly, men skån kortbanenettet av hensyn til distriktene

Flypassasjeravgiften er i dag det eneste virkemiddelet for utslippskutt i luftarten som retter seg direkte mot forbruker. Det er mange faktorer som påvirker handlingsvalgene våre, men pris er en viktig faktor. Flypassasjeravgiften er derfor et riktig og viktig virkemiddel som regjeringen allerede har tatt i bruk. Men selv om flypassasjeravgiften ble gjeninnført i 2016 (etter at den ble

fjernet i 2002) har avgiftsnivået ikke vært høyt nok til å begrense etterspørselen totalt sett. Noe av utfordringen med innretningen på avgiften er at innenriksreiser er pålagt avgift på både tur og returreiser, mens utenlandsreiser kun har avgift på utreise. Flere land har innført en større differensiering i flypassasjeravgiften basert på lengde på flyreiser og dermed mengde klimagassutslipp. En annen utfordring er at flate avgifter påvirker folk med lav inntekt mer enn folk med høy inntekt. Dette kan slå skjevt ut når det gjelder flyreiser ettersom flyreiser øker særlig mye med økende inntekt.

Omfanget av utenlandsreiser som folk som bor i Norge foretar seg årlig er på over 12 millioner reiser. Hvis de fleste av disse reisende hadde begrenset seg til én tur-retur utenlandsreise per år hadde vi allerede da halvert trafikkomfanget for utenlandsreiser. Når det gjelder innenlandsreiser vil også tiltak som begrenser arbeidsrelaterte reiser være særlig relevant.

For å stimulere til en slik omstilling blant de som i dag reiser mye kan vi bruke flypassasjeravgiften mer progressivt. I Storbritannia utredes muligheten for en *frequent flyer*-avgift. Dette vil si at avgiften øker jo mer du flyr. Det er en metode som skåner de som allerede begrenser omfanget av flyreiser, av hensyn til et lavt inntektsnivå eller av hensyn til klima- og miljø, men påvirker spesielt de som flyr mye.

Det er også viktig at en avgift som skal påvirke etterspørselen etter flyreiser tar hensyn til at flyreiser i noen områder av Norge har funksjon som kollektivtrafikk. Dette gjelder særlig kortbanenettet. Det kan derfor være en fordel om disse rutene kan unntas fra avgiften.

Avvikle fordelsprogrammene for flyreiser og overfør disse til kollektivselskapene

Det finnes i dag fordelsprogrammer utformet av flyselskapene selv for å stimulere folk til å fly mer. Dette er bonusordninger som lar deg tjene opp poeng for hver flyreise og som dermed belønner de som allerede flyr mye. Skattereglene rundt denne ordningen har nylig vært opp til revisjon, men Framtiden i våre hender anbefaler at ordningen med slike fordelsprogrammer for flyselskaper isteden forbyes. Som et alternativ kan staten opprette tilsvarende fordelsprogrammer for kollektivselskaper og togoperatører, for eksempel organisert gjennom ENTUR.

6 — Konklusjon

Verden er på vei mot 3,2 grader – kanskje 4, hvis ikke klimapolitikken blir bedre enn den var i 2020.¹⁶ Da vil verden være ubeboelig for deler av verdens befolkning. Vi i Norge har derfor gjennom klimaloven¹⁷ forpliktet oss til å redusere utslippene med minst 50 og opp mot 55 prosent innen 2030 fra referanseåret 1990. Men fra 1990 til 2021 har Norge bare redusert klimagassutslippene med 4,7 prosent,¹⁸ og fra 2020 til 2021 klarte vi bare en reduksjon på 0,3 prosent, til tross for koronatiltak. Tiden for de små endringene er definitivt forbi.

Staten må derfor innføre langt flere og kraftfulle tiltak enn vi har i dag, for at vi skal klare en halvering av klimagassutslippene innen 7 år. FNs klimapanel peker på behovet for å ta i bruk virkemidler rettet mot etterspørselen. Framtiden i våre hender anbefaler at vi lytter til disse rådene og foreslår å starte med følgende tiltak:

- Øk flypassasjeravgiften betydelig og progressivt for hver reise, slik at det blir mindre attraktivt å fly mye, men skån kortbanenettet av hensyn til distriktene.
- Fjern fordelsprogrammene som belønner de som flyr mye.
- Forby reklame for flyreiser.
- Pålegg alle transportselskaper å opplyse om CO₂-avtrykket ved kjøp av reise.

¹⁶ Ifølge FNs klimapanel's sjette hovedrapport del 3 om utslippsreduksjon, opptak og virkemidler, som ble publisert i april 2022, vil utslippene fortsette å øke etter 2025, hvis ikke klimapolitikken blir bedre enn den var i 2020. Verden vil få en global oppvarming på 3,2 grader innen 2100, og en oppvarming på 4 kan ikke utelukkes, hvis klimasystemet viser seg å være mer følsomt for utslipp enn antatt. For å oppfylle Parisavtalen om 1,5 graders oppvarming må vi derfor ha umiddelbare kutt i klimagasser innen alle sektorer, ifølge FN-rapporten. <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/fns-klimapanel-ipcc/dette-sier-fns-klimapanel/sjette-hovedrapport/hovedfunn-i-tredje-del-i-sjette-hovedrapport/>

¹⁷ <https://lovdata.no/dokument/LTI/lov/2021-06-18-129>

¹⁸ <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forurensning-og-klima/statistikk/utslipp-til-luft>

7 — Vedlegg

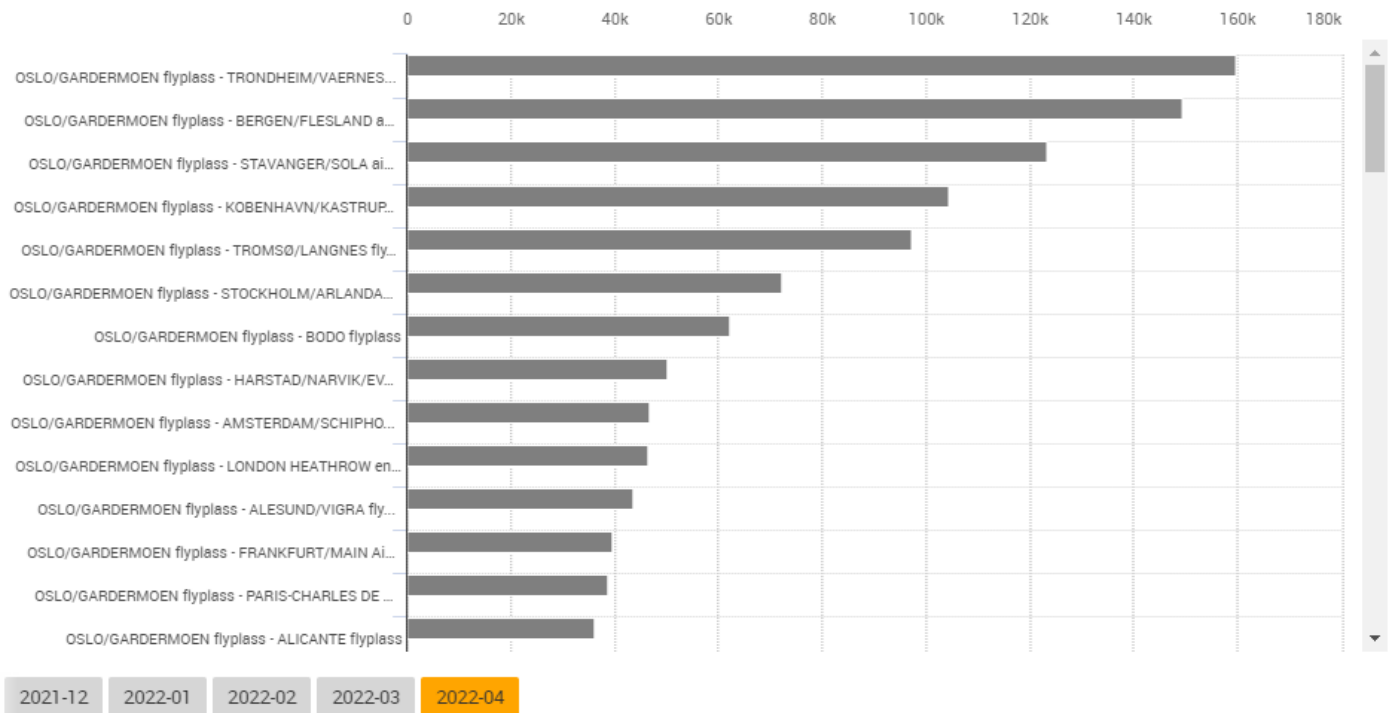
Europa (2011-2021) [rediger | rediger kilde]

Travleste flyruter innenfor EU, Storbritannia, Sveits, Island og Norge*

Data hentet fra Eurostat, 2020-2021^[11]

Rang ↕	Flyplass 1 ↕	Flyplass 2 ↕	2020 ↕	2021 ↕
1	 Madrid/Barajas	 Palma de Mallorca	793,794	1,140,759
2	 Roma/Fiumicino	 Catania	648,964	1,060,641
3	 Madrid/Barajas	 Barcelona/El Prat	754,090	1,013,020
4 	 Oslo/Gardermoen	 Trondheim	918,615	1,005,775
5 	 Oslo/Gardermoen	 Bergen	869,489	991,026
6	 Madrid/Barajas	 Gran Canaria	638,092	937,084
7	 Madrid/Barajas	 Tenerife Norte	617,739	875,428
8	 Athen	 Thessaloniki	551,914	826,643
9 	 Oslo/Gardermoen	 Stavanger	720,102	785,512
10	 Roma/Fiumicino	 Palermo/Falcone Borsellino	549,692	741,588
11	 Oslo/Gardermoen	 Tromsø	606,927	722,576
12	 Madrid/Barajas	 Paris/Orly	460,765	707,707
13	 Paris/CDG	 Hyggelig	744,588	699,762
14	 Athen	 Heraklion	504,120	650,400

[Liste over travleste flyruter for passasjerer – Wikipedia](#)



Erst Tidligere Neste Siste

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_par_no/default/bar?lang=en

Framtiden i våre hender
Økernveien 95, 0579 Oslo
(+47) 22 03 31 50 - post@framtiden.no
www.framtiden.no

Vi jobber for en rettferdig
verden i økologisk balanse.

**Framtiden i
våre hender**