

Til Sentralstyret  
Kopi Landsstyret  
Dato 8. april 2019  
Fra Guri Barka Martins, generalsekretær

grønn  
ungdom

# SAKSPAPIRER TIL SST-7-19

**Møtedato:** 11. april 2019  
**Møtested:** Hausmannsgate 19  
**Møtetid:** 18:00-20:00 (skolering fra 17:00)

## Saksliste

**068 Godkjenning av innkalling**

**069 Valg av ordstyrer og referent**

*Innstilling:* Andreas Moksnes, ordstyrer  
Sebastian Nygård, referent

**070 E-postvedtak siden sist møte**

v/ Guri Barka Martins, generalsekretær

O

**071 Orienteringsrunde**

Hva har du jobbet med siden sist møte?

Hvilke eksterne aktører har du hatt politisk kontakt med?

Talspersoner: Hva skjer i De Grønne (SST og på Stortinget)?

Internasjonal kontakt: Hvilke prosjekter jobber IU med?

O

**072 Status fylkeslag**

v/ Michelle Flagstad, fylkessekretær

O

~~**073 Medlemskap i Norges Sosiale Forum**~~

~~v/ Guri Barka Martins, generalsekretær~~

~~V~~

**074 Nedsettelse av vedtektskomité**

v/ Guri Barka Martins, generalsekretær

V

**064 Politisk uttalelse: Fly i motvind!**

v/ Hulda Holtvedt, talsperson

V

**075 Valgkamp**

v/ Hulda Holtvedt, talsperson

○

**076 VKA-skolering**

v/ Michelle Flagstad, fylkessekretær

○

*Deretter møtekritikk*

*O er orienteringssaker*

*D er debattsaker*

*V er vedtakssaker*

Guri Barka Martins,  
*Generalsekretær*

Oslo, 8. april 2019

Til Sentralstyret  
Kopi Landsstyret  
Fra Guri Barka Martins, generalsekretær  
Dato 08.04.19  
Saksnr. SST-7-19-074

grønn  
ungdom

# NEDSETTELSE AV VEDTEKTSKOMITÉ

## **Bakgrunn**

I 2018 bar vedtektsbehandlingen i SST og i LS preg av at det var noen engasjerte enkeltpersoner som hadde mange og sterke meninger om hvordan vedtektene burde se ut. Det er veldig bra, men det er ikke nødvendigvis på den måten man sikrer best mulig behandling av vedtektene på landsmøtet.

Denne saken er et resultat av samtaler mellom undertegnede og Jens Petter, leder av kontrollkomiteén, om hvordan vi kan sikre en god behandling av Grønn Ungdoms vedtekter i år.

## **Drøfting**

Sentralstyret har ikke så mye kapasitet for tiden. Vi har mye å gjøre, og lite tid til organisasjon. Det er veldig bra, men det gjør også at vi bør se på hvordan vi skal få til god, langsiktig drift av organisasjonen. Vedtektene er viktige, og krever at man setter av litt ressurser til å forbedre dem. Det er her en vedtektskomité kommer inn i bildet.

Tanken med en vedtektskomité er at det gir oss muligheten til å få en gjennomtenkt og fullstendig gjennomgang av vedtektene slik de foreligger i dag. I stedet for at enkeltpersoner i sentralstyret og kontrollkomiteen bruker tid separat på endringsforslag, kan en gruppe enes i en del nødvendige endringer. Da vil man potensielt sett få løst en del uenigheter om vedtektene på forhånd, gjennom kompromissforslag, og forslagene som sendes inn vil være nøye gjennomtenkte og godt formulerte.

En vedtektskomité vil kreve at man setter av arbeidskapasitet både i sentralstyret og i kontrollkomiteen. Det er arbeidskapasitet som vi, spesielt i sentralstyret må hente fra et sted. Det er derfor også mulig å argumentere for at man ikke skal bruke tid på dette i et valgår.

Likevel sier punkt 12 i arbeidsplanen av «Grønn Ungdom skal evaluere, og om det anses nødvendig endre, organiseringen av landsstyret, landsmøtet og fylkeslag med tanke på

regionreformen.» Dette var et punkt som ble litt forsømt i 2018, og det har blitt etterspurt at vi prioriterer dette punktet mer i 2019. En vedtektskomité vil kunne arbeide med dette punktet i arbeidsplanen, samt andre endringer som anses nødvendige.

Når det kommer til antall medlemmer i komitéen, burde det være mange nok til at de har tid og kapasitet til å gjøre en god jobb, men heller ikke så mange at ansvaret pulveriseres. Undertegnede har tenkt at komitéen bør bestå av 3 medlemmer – hvorav 1 fra SST og 2 fra KK, og at den bør ledes av noen fra kontrollkomitéen. Da unngår man at mer administrativt arbeid tilfaller sentralstyret.

## **Mandat**

Alle komitéer bør ha et tydelig mandat. Vedtektskomiteen er intet unntak. For at arbeidsmengden ikke skal bli for stor foreslås det at mandatet er relativt snevert:

«Vedtektskomiteen skal gjennomgå Grønn Ungdoms nasjonale vedtekter, samt standardvedtektene for fylkeslag, og komme med endringsforslag de anser som nødvendige. De skal rydde opp i, og forkorte kronglete formuleringer og gjøre vurderinger på endringer tilknyttet punkt 12 i arbeidsplanen om organisering. Vedtektskomiteen har ikke innstillingsmakt, men foreslår endringer til vedtektene til sentralstyret. Komiteen skal ikke innstille på vedtektsendringer innsendt av andre. Vedtektskomiteens virkeperiode vil være fra og med nedsettelse, og til og med landsmøtet 2019.»

## **Saksbehandlers konklusjon**

En vedtektskomité kan være et nyttig virkemiddel for å sikre god behandling av vedtektene i år. Vi må likevel sørge for at det ikke er et prosjekt som tar for mye tid og ressurser i organisasjonen, så et tydelig og snevert mandat vil være essensielt.

## **Forslag til vedtak**

**F1:** Sentralstyret setter ned en vedtektskomité bestående av 3 personer. XX fra sentralstyret inngår i komiteen, mens de to øvrige medlemmene velges internt i kontrollkomitéen. Et av medlemmene fra kontrollkomitéen skal lede utvalget.

**F2:** Mandatet for vedtektskomitéen vedtas slik det foreligger over.

Med vennlig hilsen

Guri Barka Martins,  
*generalsekretær*

Oslo, 8. april 2019

Til Sentralstyret  
Kopi Landsstyret  
Fra Hulda Holtvedt, talsperson  
Dato 08.04.19  
Saksnr. SST-5-19-064

grønn  
ungdom

## POLITISK UTTALELSE:

# FLY I MOTVIND!

### **Bakgrunn**

Nordmenn flyr masse. Det er dumt.

#### *Hvor mye flyr vi egentlig?*

Målt i flyreiser per innbygger er Norge verstingen i Europa. Nordmenn flyr i snitt 2,9 innenriksturer per år. Det er dobbelt så mye som nummer 2 på lista, Sverige, med 0,8 innenriksturer per år.

Tar vi med utenrikstrafikken, foretas det 7,3 flyreiser per år i og ut av Norge per innbygger. Vi flyr fire ganger mer enn den gjennomsnittlige EU-borgeren. Sammenlignet med befolkningstall havner vi her på fjerdeplass i Europa, kun slått av øystatene Island, Malta og Kypros. Mellom 2005 og 2017 har Norge doblet flytrafikken totalt fra 18,6 til 37,5 millioner passasjerer. Utenrikstrafikken øker mest.

Og det planlegges for at vi skal fly mer. Avinor anslår at vi i 2050 skal fly nesten dobbelt så mye som vi gjør i dag, med 13,6 flyreiser per innbygger årlig.

#### *Hvorfor er dette dumt?*

I Norge har vi bare statistikk på utslippene fra innenriks flytrafikk. Ifølge SSB står innenriks luftfart for 2,4 % av de norske klimagassutslippene. I denne statistikken mangler både utenriksreisene og den nær doblede klimaeffekten ved at store deler av utslippene skjer høyt oppe i atmosfæren.

Forsker Borger Aamas ved CICERO Senter for Klimaforskning har gjort en beregning av klimafotavtrykket fra nordmenns reiser på et individuelt nivå<sup>1</sup>. Studien viser at flyreiser står for over 50 % av klimaeffekten fra nordmenns reiser. Framtiden i våre hender har også gjort beregninger av all flytrafikk tilknyttet de norske flyplassene, inkludert effekten av utslipp i høyere luftlag. De har konkludert med at utslippene fra norsk flytrafikk tilsvarer mer enn halvparten av de direkte utslippene fra olje- og gassutvinning<sup>2</sup>, og mer enn utslippene fra alle norske personbiler<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Å reise er å leve. Cicero. <https://cicero.oslo.no/no/posts/klima/aa-reise-er-aa-leve>

<sup>2</sup> Norge på flytoppen. FIVH. <https://www.framtiden.no/aktuelle-rapporter/811-norge-pa-flytoppen-2/file.html>

<sup>3</sup> Flytrafikk utgjør 12,5 prosent av Norges utslipp. FIVH. <https://www.framtiden.no/arbeidsnotater/775-flytrafikk-utgjor-12-5-prosent-av-norges-klimautslipp/file.html>

### *Hvor mye mindre må vi fly?*

I fremtiden skal vi kanskje fly så mye vi vil med elfly. Avinor har gått høyt ut på rullebanen med ambisjoner om at norsk luftfart skal være helelektrisk innen 2040<sup>4</sup>. Dette er spennende, men utslippene fra luftfarten må kuttes nå, ikke i 2040. Derfor er det viktig ikke bare å stanse veksten i den fossile flytrafikken, men faktisk å redusere antall flyreiser.

En studie bestilt av EU-kommisjonen i 2015 viser at luftfarten i EU må redusere sine utslipp med mellom 64 -96 % i forhold til 2005-nivå innen 2050<sup>5</sup>. Her er det 2-gradersmålet som ligger til grunn. Tar vi utgangspunkt i 1,5-gradersmålet, må kuttambisjonene være mye større. Vi vet at verden må halvere utslippene sine innen 2030, og her må luftfarten være med på dugnaden. Et måltall kan for eksempel være at nordmenn skal halvere antall flyreiser innen 2030.

## **Drøfting**

### *Politiske virkemidler i flypolitikken*

Det er flere politiske virkemidler som kan brukes til å direkte eller indirekte påvirke flytrafikken.

#### Eierskapet i Avinor

Avinor er et norsk statlig aksjeselskap og Norges største eier av flyplasser. En del av deres samfunnsoppdrag er å planlegge for den anslåtte økningen i flytrafikken. I dag betaler Avinor en bonus til flyselskaper som oppnår trafikkvekst, og gir dessuten støtte til nye passasjerruter. Avinor har selv advart regjeringen om at den planlagte veksten i flytrafikken kan være i strid med klimamålene<sup>6</sup>. Samfunnsansvar og bærekraft er blant prinsippene som skal ligge til grunn for statens eierskapsutøvelse. Staten kan bruke sitt eierskap til å f.eks. be Avinor styre etter et måltall for antall flyreiser per nordmann, heller enn prognosene om trafikkvekst.

#### Flypassasjeravgiften

Flypassasjeravgiften ilegges alle avganger fra norske lufthavner med en sats på 84 kr per passasjer i 2019. For å gjøre avgiften mer klimavennlig kunne man hevet satsen og gjort den om til en seteavgift, så det flys fullere, men færre fly. Avgiften kan utvides til også å omfatte reiser inn til norske flyplasser. Man kunne samarbeidet med andre nordiske land om en felles flyseteavgift for å hindre at folk reiser til et annet land og flyr derfra.

#### Taxfree-ordningen

Taxfree-ordningen gjør at kunder kan handle uten moms og særavgifter på flyplasser og fly. Ordningen er en viktig del av inntektene til Avinor og bidrar dermed til å finansiere

---

<sup>4</sup> ABCnyheter 22.08.18.

<https://www.abcnyheter.no/nyheter/politikk/2018/08/22/195426227/mdg-om-elfly-regjeringen-kan-ikke-bare-heie-pa-avinor>

<sup>5</sup> Emission reduction targets for internasjonal aviation and shipping. Study for the ENIV committee.

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/569964/IPOL\\_STU\(2015\)569964\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/569964/IPOL_STU(2015)569964_EN.pdf)

<sup>6</sup> E24 05.07.18 <https://e24.no/makro-og-politikk/luftfart/avinor-advarer-om-konflikt-mellom-flyvekst-og-klimamaal/24386249>

flyplassnett. Man kan fjerne taxfree-ordningen helt, eller eventuelt fjerne den på fly og innføre den på langdistansetog.

#### Karbonavgift til fordeling

MDG har allerede gått inn for karbinavgift til fordeling (KAF), der inntektene fra miljøavgifter fordeles tilbake til folket. Man kan se for seg at denne ordningen også omfatter flyreiser. Med KAF vil det lønne seg å fly lite.

#### Flykvoter

Man kan se for seg et system der alle innbyggerne har et visst antall "flykvoter" per år. Kvotene kan brukes, selges eller slettes. Et slikt system vil, på linje med karbonavgift til fordeling, gi en reell økonomisk gevinst i å fly mindre. Hensikten med kvotesystemet må være å fase ut fossilt drivstoff, så kvotene bør ikke omfatte elfly.

Det mest kjente eksempelet på kvotesystem i dag er EUs klimakvotesystem. Kvotesystemer på individnivå har imidlertid vært lite brukt.

#### Toprissystem

MDG har allerede gått inn for et toprissystem på strøm, der de som forbruker strøm over et visst nivå må betale en luksusavgift. Man kan se for seg en lignende ordning på fly, der flyreiser blir mye dyrere for storforbrukerne. Toprissystemet kan ha et høyere tak en flykvotene og dermed være innrettet mot bedrifter og folk som flyr uvanlig mye i jobbrei.

#### Alternative transportformer

Erfaringer viser at gode, miljøvennlige transportalternativer kan redusere flytrafikken. På strekningene Milano-Roma og Barcelona-Madrid har flytrafikken blitt redusert med over 40% etter utbygging av høyhastighetstog. I Japan har man nå bygget verdens raskeste toglinje med magnettog. Det er verdt å være bevisst på at det finnes argumenter mot slike togutbygginger i Norge. Høyhastighets- eller magnettog vil kreve store naturinngrep og vil ikke nødvendigvis være samfunnsøkonomisk lønnsomt med det norske passasjergrunnlaget.

## ***Forslag til vedtak***

**F1:** Resolusjonen «Fly i motvind» vedtas slik den foreligger og oversendes til GULS-2.

Med vennlig hilsen

Hulda Holtvedt,  
*talsperson*

Oslo, 8. april 2019

# FLY I MOTVIND

Målt i flyreiser per innbygger er Norge verstingen i Europa. Nordmenn flyr i snitt 7,3 ganger per år, og det er planlagt for at vi skal fly enda mer. Avinor anslår at vi i 2050 skal fly nesten dobbelt så mye som vi gjør i dag.

Fossile fly er en av de mest forurensende transportformene vi har. Vi kan ikke hvile på laurbærne mens vi venter på elflyene. Skal vi lykkes med å begrense klimaendringene, må vi ikke bare stanse veksten i den fossile flytrafikken, vi må fly dramatisk mindre enn i dag. Grønn Ungdom ser med interesse på utviklingen av miljøvennlige elfly, men erkjenner at denne teknologien ikke er moden og at utslippene fra flytrafikken må kuttes nå.

## Grønn Ungdom vil:

- Bruke statens eierskap i Avinor til å planlegge for en 75% reduksjon i den fossile flytrafikken innen 2030.
- Bygge høyhastighetstog eller magnettog på strekningene Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger, Oslo-Stockholm og Oslo-København, og avskaffe fossile flyruter på disse strekningene innen 2030.
- Erstatte flypassasjeravgiften med en seteavgift på 600 kr.
- Samarbeide med andre nordiske land om et felles avgiftssystem for flytrafikk.
- Avskaffe taxfree-ordningen på fly og flyplasser og innføre taxfree på grensekryssende langdistansetog.
- Stanse alle kapasitetsutvidelser på norske flyplasser.
- *Alternativ 1: Innføre et kvotesystem for flyreiser, med 3 flyreiser per innbygger per år. Kvoteene kan selges eller slettes.*

*Alternativ 2: Innføre et toprissystem på flyreiser, der personer som flyr mer enn 3 ganger på betale en luksusavgift.*

*Alternativ 3: Innføre en progressiv avgift på fossile flyreiser, der flyreisene blir dyrere jo mer man flyr.*

- Støtte forskning på og utvikling av elfly.