

**BARIN**

Co Terje Grue, styreleder  
C/o HOB, Tjuvholmen alle 3  
0252 Oslo

**Skattedirektoratet**

Postboks 9200 Grønland  
0134 Oslo

E-post: [skattedirektoratet@skatteetaten.no](mailto:skattedirektoratet@skatteetaten.no)

31. januar 2019

Referanse: 2018/47182/Toril Hagen, seksjonssjef/Arvid Stokke, underdirektør

**Vedrørende høring, flypassasjeravgift, differensiering etter flyreisens lengde**

BARIN viser til Skattedirektoratets høring datert 14. desember 2018 om endringer av flypassasjeravgiften. BARIN – The Board Of Airline Representatives in Norway – er en bransjeforening som fremmer næringsinteressene for ruteflyselskaper som opererer til/fra/innen Norge eller har egen organisasjon/representasjon i Norge. Blant medlemmene er det også ruteflyselskaper som enten har operasjon eller organisasjon/representasjon i de nordiske land. BARIN skal ivareta interessene for sine medlemmer i bransjerelaterte saker som har en kollektiv betydning for medlemmene. BARIN ønsker i forbindelse med dette å knytte noen kommentarer til høringsforslaget.

Forslaget er en oppfølging etter et anmodningsvedtak fra Stortinget hvor Regjeringen ble bedt om å vurdere en omlegging av dagens flypassasjeravgift gjennom en differensiering av avgiften etter flyreisens lengde. Det foreslås etter dette to satser; 75 kroner for flyginger i Europa slik listet opp i revidert § 3-22-1, og 200 kroner for flyginger utenfor Europa<sup>1</sup>. Avgiftsomleggingen skal være provenynøytral.

BARIN er opptatt av å understreke viktigheten av en forutsigbar og klok avgiftspolitikken innen luftfartsområdet. Som vi tidligere har påpekt er BARIN sterkt kritisk til innføringen av flypassasjeravgiften. Vårt prinsipielle utgangspunkt er derfor at avgiften bør fjernes.

Det er BARIN sin vurdering at:

- det er fare for nedleggelse av ruter er stor på allerede resultatsvake operasjoner hos våre medlemmer
- flypassasjeravgiften skadelig for norsk økonomi
- den skader norske flyselskapers konkurransekraft
- den bidrar til å gi et dårligere flytilbud i distriktene

---

<sup>1</sup> Avstander mer enn 2500 km. fra Oslo

I og med at luftfarten er en del av EUs kvotesystem, har en slik avgift heller

- ingen miljøeffekt

Flypassasjeravgiften er slik vi ser det en ren fiskal avgift, den miljømessige effekten av en slik avgift vil som finansdepartementet selv indikerer i Prop. 1 LS ikke gi incentiver til reduserte utslipp på en gitt flyrute. BARIN er av den oppfatning at en flypassasjeravgift først og fremst er ett virkemiddel som bidrar til færre reisende, uten at det har de ønskede klima effektene.

BARIN forstår det imidlertid slik at Regjeringen uttrykker at den foreslåtte endringen skal bidra til at dagens flypassasjeravgift får en miljøprofil. Samtidig har Regjeringen tidligere fastslått at avgiften ikke har noen miljøeffekt, heller ikke med den endrede innretningen som nå foreslås.

- BARIN vil derfor påpeke at det bør gjennomføres en vurdering og konsekvensanalyse av hva den foreslåtte endring av avgiften rent faktisk vil bety.

Når det gjelder reduksjonen i avgiften som her foreslås på 8 kroner per passasjer innen Europa, vil dette medføre en liten besparelse for denne delen av flytrafikken. Innenlands luftfart får gjennom denne avgiftsendringen en redusert avgiftsbelastning med anslagsvis 100 millioner kroner. En økning av flypassasjeravgiften til 200 kroner per avreisende passasjer på lange reiser vil kunne bidra til færre interkontinentale flyruter til Norge. Gardermoen som knutepunkt kan bli svekket som følge av bortfall av interkontinentale flyruter på bakgrunn av flypassasjeravgiften.

I dag er det slik Norge ikke har direkte forbindelser til Singapore, Hong Kong, Beijing, Shanghai eller Dehli, samtidig som våre naboland Finland (Helsinki), Sverige (Stockholm) og Danmark (København) har direkte ruter til disse stedene. Helsinki og København har i tillegg direkteruter til Japan og Korea.

Norges evne til å kunne legge til rette for at vi fra Norge også får opprettet effektive flyforbindelser direkte inn til våre største handelspartnere, tror vi er en del av forutsetningene for å nå de ambisiøse vekst målene for norsk næringsliv og norsk eksport i fremtiden.

BARIN er av den oppfatning at det er viktig at både feriereisende og næringslivet har et effektivt tilbud som støtter norske arbeidsplasser, norsk eksport og ikke minst en solid norsk luftfartsindustri med Gardermoen som hovedflyplass. BARIN påpeker at faren for nedleggelse av ruter er stor på allerede resultatsvake operasjoner hos våre medlemmer.

### **Til ny §3-22-1 Saklig virkeområde**

Skattedirektoratet foreslår følgende ordlyd i §3-22-1 femte ledd: "*med sluttdestinasjon menes den destinasjon der reisen er planlagt å ende. Sluttdestinasjonen må fremkomme på billetten*".

BARIN mener at følgende ordlyd er mer presis: *med sluttdestinasjon menes den destinasjon som fremkommer på billetten*.

### **Til §§3-22-2, 3-22-3 og 3-22-5**

Departementet skriver i sin høring at avgiftsplikten oppstår i det flygingen påbegynnes. Avgiften beregnes pr. passasjer som påbegynner en avgiftspliktig flyging. Dette fremkommer av ordlyden i §3-

22-2. Det foreslås ingen endringer i denne bestemmelsen i forbindelse med den aktuelle høringen, men BARIN ønsker å gi noen kommentarer til denne bestemmelsen.

BARIN er kjent med at Skattedirektoratet fortolker denne bestemmelsen slik at dersom en reise, som består av flere mellomlandinger, får en kansellering "midt i" reisen - slik at eksempelvis buss settes opp i stedet, skal det betales ny flypassasjeravgift på den etterfølgende strekningen med fly da et slikt tilfelle ikke er å anse som en transfer/transit-reise. Dette til tross for at det ville vært tilfellet dersom reisen hadde blitt gjennomført slik planlagt. Samme fortolkning legges til grunn dersom en flygning som er påbegynt må returnere til avgangslufthavnen pga. eksempelvis tekniske problemer eller vær. Flypassasjeravgiften skal uansett betales fordi flyet har "lettet". I tillegg skal ny flypassasjeravgift beregnes for erstatningsflygningen da en slik flygning ikke er å anse som en transfer/transittflyging.

I den type situasjoner, som beskrevet i avsnittet over, vil flyselskapene ikke ha noen mulighet for å kreve inn ny flypassasjeravgift av de reisende. Flyselskapene må således dekke denne avgiften selv. BARIN stiller spørsmål ved om dette i sin tid var lovgivers hensikt. Vi tillater oss derfor å anmode om at Skattedirektoratet endre ordlyden slik at flyselskapene ikke må betale ny flypassasjeravgift i denne type tilfeller.

Oppsummeringsmessig er BARIN sitt forslag jfr. denne høringen:

- BARIN mener at følgende ordlyd er mer presis - *med sluttdestinasjon menes den destinasjon som fremkommer på billetten*
- BARIN vil på bakgrunn av dette foreslå at den foreslåtte endring av flypassasjeravgiften legges bort
- Subsidiært vil vi be om at det blir gjennomført en utredning av hvilke betydninger en slik avgift vil ha, før en innfører endringer

BARIN er tilgjengelig for ytterligere informasjon – og ber om at vårt høringssvar blir tatt med videre i prosessen.

Vennlig hilsen

BARIN

Terje Grue/s/  
Styreleder

BARIN

Bjørn Richard Johansen /s/  
Executive secretary/rådgiver