

Skattedirektoratet
Postboks 9200 Grønland
0134 Oslo

Vår dato 31.01.2019
Deres dato 14.12.2018
Vår referanse CR
Deres referanse 2018/47182

Høring – flypassasjeravgift – differensiering etter flyreisens lengde

Det vises til Skattedirektoratets høring datert 14. desember 2018 vedrørende endring av flypassasjeravgiften. 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 Europa¹. Avgiftsomleggingen skal være provenynøytral. NHO Luftfart ønsker i forbindelse med dette å knytte noen kommentarer til høringsforslaget.

Innledningsvis ønsker vi å understreke viktigheten av en forutsigbar og fornuftig avgiftspolitikken innen luftfartsområdet. Som tidligere anført er NHO Luftfart sterkt kritisk til innføringen av flypassasjeravgiften. Vårt prinsipielle utgangspunkt er derfor at avgiften bør fjernes. Etter vår vurdering er flypassasjeravgiften skadelig for norsk økonomi, den skader norske flyselskapers konkurransekraft og den bidrar til å gi et dårligere flytilbud i distriktene. I og med at luftfarten er en del av EUs kvotesystem, har en slik avgift heller ingen miljøeffekt. Vi noterer oss i den sammenheng 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. Generelt etterspør vi derfor en nærmere 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 gi en liten besparelse for denne delen av flytrafikken. Innenlands luftfart får gjennom denne avgiftsendringen en redusert avgiftsbelastning med anslagsvis 100 millioner kroner. Effekten for økonomisk svake ruter i distriktene blir imidlertid helt marginal, og denne avgiftsjustering vil ikke være tilstrekkelig for å endre på dette bildet. En økning av flypassasjeravgiften til 200 kroner per avreisende passasjer på lange reiser vil på den annen side kunne bidra til færre interkontinentale flyruter til Norge. Gardermoen som knutepunkt blir svekket, og mer av trafikken vil trolig i stedet kanaliseres via spesielt København.

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*".

¹ Destinasjoner mer enn 2500 km. fra Oslo.

NHO Luftfart er av den oppfatning at følgende ordlyd er mer presis: *med sluttdestinasjon menes den destinasjon som fremkommer på billetten.*

Det er positivt at man i forskriftsutkastet foretar en oppdeling av flypassasjeravgiften på land. Det bidrar til at det ikke oppstår misforståelser og er en viktig forutsetning for at flyselskapene skal klare å administrere avgiften. Når det gjelder opplisting av land ber vi om at det konkret fremkommer at Grønland og Færøyene er unntatt høy sats - da de inngår i Danmark. Videre ber vi om at det utarbeides en komplett liste over oversjøiske destinasjoner.

Når det gjelder Russland vil det for flyselskapene være svært administrativt krevende med en inndeling i to satser - pga. et stort antall destinasjoner samt usikkerhet rundt grensdragning. Vi anbefaler derfor en sats for Russland.

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 NHO Luftfart ønsker allikevel å gi noen kommentarer til denne bestemmelsen.

Vi 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 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 her er beskrevet vil flyselskapene ikke ha noen mulighet for å kreve inn ny flypassasjeravgift av de reisende. Flyselskapene må således dekke denne avgiften selv. Vi 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.

Rent konkret foreslår vi følgende ordlyd: *«Passasjerer som på grunn av tekniske forhold, vær eller annen uforutsett hendelse ikke har nådd sin destinasjonsflyplass og derved må ha ny flyavgang, unntas skatteplikt for mer enn en avgang».*

Vi ber om at våre høringskommentarer tas med i den videre prosessen. Vi er selvsagt tilgjengelig skulle det være behov for ytterligere informasjon.

Vennlig hilsen
NHO Luftfart

Camilla Rise

Camilla Rise
spesialrådgiver