

**Skattedirektoratet**

[skattedirektoratet@skatteetaten.no](mailto:skattedirektoratet@skatteetaten.no)

Deres ref. 2018/47182

Vår ref 190131/YC-OFK

Dato: 31. januar 2019

## Høring – flypassasjeravgift – differensiering etter flyreisens lengde

### Innledning

Norsk Flygerforbund er som i 2016 mot flypassasjeravgiften. Dette skyldes i første rekke de konsekvenser avgiften har for rutetilbudet, med mulig tap av arbeidsplasser. Avgiften har ubetydelig miljøeffekt og ble innført uten å være konsekvensutredet til tross for betydelige negative høringsinnspill fra både LO og en samlet bransje. Slik forbundet forstår det er den foreslåtte omlegging av avgiften, heller ikke konsekvensutredet. Dette er slik vi ser det svært uheldig, da endringen kan gi ytterligere uønskede eller utilsiktede ringvirkninger.

### Betraktninger

Gjennomsnittlig billettpris i Norge er i dag ca. 900 kr. Grunnet svært tøff konkurranse er det fortsatt vanskelig for flyselskapene å legge flypassasjeravgiften på toppen av billettprisen. Dette illustreres godt ved at både SAS, Norwegian og Widerøe har fått halvert sitt ruterresultat i Norge etter innføringen av avgiften i 2016. For utlandsflygninger rammer avgiften kun flygninger ut av Norge. Dette medfører at det fortsatt er norsk innenriks luftfart og norske flyselskaper som selv etter den foreslåtte differensieringen, påføres den største belastningen ved avgiften. En omlegging ift. fløyet distanse bidrar til å redusere dette, men da norske flyselskaper fortsatt påføres flypassasjeravgift på størstedelen av sin produksjon vil avgiften fremdeles utgjøre uheldig konkurransevridning for norske flyselskaper.

En differensiering av avgiften kan muligens bidra til at de mest utsatte distriktsrutene opprettholdes. Selv om følgende ikke berøres av denne høringen tillater forbundet seg å påpeke at operatører av FOT-rutene vil kunne oppleve ustabile rammevilkår som følge av regionsreformen, når ansvaret for innkjøp av disse blir overført til regionene fra 2020 som frie midler. Norsk Flygerforbund mener derfor det heller bør vurderes om ikke disse rutene bør stimuleres ytterligere, slik at nytt og mer miljøvennlig materiell kan fases inn raskere. Det er videre viktig å påpeke at dette nettverket av flyruter er en vesentlig bidragsyter ift. å kunne opprettholde både bosetning og næringsliv i distriktene. Det synes derfor uklokt å innføre eller endre luftfartsavgifter uten at omleggingen har vært gjenstand for en konsekvensutredning.

Oslo Lufthavn utgjør som kjent hovedfinansieringskilden for den kryss-subsidiering som muliggjør drift ved landets regionalflyplasser. En omlegging av flypassasjeravgiften truer i denne sammenheng noe av bærekraften i dette systemet. Avinor har slik forbundet forstår det en målsetning å gjøre Oslo Lufthavn til et betydelig større knutepunkt for interkontinental trafikk. I denne sammenheng startet en utvidelse av non Schengen terminalen, kostnadsberegnet til 4 MRD, ved Oslo Lufthavn i 2018. En differensiering av avgiften fra 1. april 2019 medfører at avgiften øker med 140 % på flygninger utenfor Europa. Dette kan igjen medføre at denne satsningen blir ulønnsom.

Avslutningsvis ønsker vi å påpeke at luftfart er landets eneste landsdekkende kollektive transportmiddel. Flytransport er derfor langt viktigere for samfunnsutviklingen i Norge enn for de fleste andre land. En vellykket omstilling av norsk økonomi vil derfor kreve et stadig bedre og mer effektivt transportsystem, ikke minst for å kunne opprettholde et konkurransedyktig næringsliv i hele landet. En omlegging av flypassasjeravgiften kan i så måte virke mot sin hensikt, i en tid der man trenger et godt transportsystem som verktøy for både vekst og omstilling i økonomien. Norsk Flygerforbund mener derfor at de totale effekter av flypassasjeravgiften må konsekvensutredes før den foreslåtte endringen gjennomføres.

Med vennlig hilsen,



Yngve Carlsen  
forbundsleder

Ole Fredrik Knutsen (sign)  
forbundssekretær