

Skattedirektoratet
Postboks 9200 Grønland
0134 Oslo



Deres ref.:
2018/47182

Deres Dato:
14.12.18

Vår ref.:

Sted, Dato
Lysaker, 31.01.2019

HØRINGSSVAR – FLYPASSASJERAVGIFT – DIFFERENSIERING ETTER FLYREISENS LENGDE

Det vises til høringsnotat fra Skattedirektoratet på vegne av Finansdepartementet av 14. desember 2018, der man ber om høringsinnspill på endringsforslaget om en differensiering i flypassasjeravgiften etter flyreisens lengde.

Innledningsvis ønsker vi å oppfordre til en forutsigbar og fornuftig avgiftspolitikkk innen luftfartsområdet. Flypassasjeravgiften ble innført første gang 1. juni 2016 uten utredning av økonomiske konsekvenser for flyselskapene. Widerøe er sterkt kritisk til avgiften og vi mener den bør fjernes. Avgiften har lite eller ingen miljøeffekt, og den skader norsk økonomi og norske flyselskapers konkurransekraft. Vi forstår at det kan ta tid å avvikle denne avgiften, og ønsker således å komme med konstruktive innspill til helt nødvendige tilpasninger.

Avgiften har en innretning som har medført at korte innlandsruter (minst miljøutslipp pr avgang) har fått en vesentlig høyere avgift pr passasjer pr km sammenliknet med lange ruter. Forskjellene i avgift mellom korte og lange ruter kan illustreres med et eksempel:

- Flypassasjeravgiften inkl moms for en kort t/r reise som for eksempel Bodø – Stokmarknes – Bodø utgjør i dag kr 188,- mens tilsvarende for t/r Oslo – NewYork – Oslo utgjør 84 kroner (sistnevnte har bare avgift fra Norge, og det tilkommer ingen moms).

Det er således på sin plass å omfordele avgiftsbelastningen slik at korte innlandsruter ikke får en helt urimelig stor andel av flypassasjeravgiften. Dette kan bidra til å bremse nedbyggingen av det viktige rutetilbudet i distriktene.

Bodø
Langstranda 6
P.O.Box 247
N-8001 Bodø
Norway

Tel. (+47)75 51 35 00
Fax (+47)75 51 35 81

Oslo
Fornebuveien 11
N-1366 Lysaker
Norway

Tel. (+47)75 51 35 00

Høringsforslaget er i hovedsak basert på en modell der satsene reduseres fra dagens 84,- til 75,- innenfor Europa og en økning til 200,- utenfor Europa. Widerøe mener denne modellen er et skritt i riktig retning, og 8 kroner i avgiftslette for «kort» sektor er viktig - men ikke tilstrekkelig. Vi mener alternative modeller kan fungere bedre:

Forslag til alternative avgiftsmodeller

- a) Det enkleste tiltaket vill være å frita små fly (20 tonn eller mindre) fra avgiften. Det er de minste flyene som betjener de korteste innlandsrutene. Staten kunne da opprettholde sine inntekter gjennom å øke avgiften på øvrige ruter med 2-3 kroner.
- b) Ruter i Norge eller til/fra Norge som er 30 mil eller kortere bør få en særlig lav sats på 20-30 kroner. Staten kan opprettholde provenynøytralitet ved små økninger på de lengste rutene.
- c) Den svenske modellen kan være et alternativ med satser som innebærer en avgift på SEK 60,- innenfor Europa mens den utenfor Europa er 250,- eller 400,- avhengig av distanse.
- d) Luftfarten i Norge er tilsluttet EU's kvotesystem. Luftfarten skal således bidra til at CO₂ utslippene i Europa reduseres med 43% i perioden 2005 – 2030. Stadig knappere tilgang til utslippskvoter vil innebære at målet nås. Verken den særnorske CO₂ avgiften eller flypassasjeravgiften har reell miljøeffekt da eventuell reduksjon i utslipp innebærer at utslippskvoter frigjøres fra Norge til andre EU land. Man kan allikevel hevde at økt flypassasjeravgift på de lengste rutene fra Norge og ut av Europa kan ha en viss miljøeffekt da det ikke omfordeler utslippskvoter. CO₂ avgiften (kun innland) og flypassasjeravgiften har uansett begrenset miljøeffekt – i all hovedsak er dette rene fiskale avgifter. Begge avgiftene fyller samme formål – å gi staten inntekter. Dersom flypassasjeravgiften beholdes foreslår vi en forenkling gjennom å avskaffe den særnorske CO₂ avgiften og legge denne på flypassasjeravgiften samt differensiere kraftig etter avstand og deretter benytte deler av disse inntektene til å finansiere innblanding av biofuel. Dette kan bidra til en forsert innfasing av biofuel og det kan da hevedes at flypassasjeravgiften bidrar til en utvikling som er bra for miljøet.

Forslag til mindre forskriftsjusteringer

- 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". Widerøe foreslår en mer presis ordlyd: «Med sluttdestinasjon menes den destinasjon som fremkommer på billetten.» Alternativt må det settes krav om

Bodø
Langstranda 6
P.O.Box 247
N-8001 Bodø
Norway

Tel. (+47)75 51 35 00
Fax (+47)75 51 35 81

Oslo
Fornebuveien 11
N-1366 Lysaker
Norway

Tel. (+47)75 51 35 00

kryssreferanse dersom det er flere billetter, jf. også lignende bestemmelse i forskrift til mva.-loven § 6-28-3 (3).

- 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. Widerøe erfarer 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 her er beskrevet vil Widerøe ikke ha noen mulighet for å kreve inn ny flypassasjeravgift av de reisende. Vi må således dekke denne avgiften selv. Vi antar at dette ikke var lovgivers hensikt, og anmoder om at Skattedirektoratet endre ordlyden slik at det ikke må betales ekstra flypassasjeravgift i slike tilfeller.

Vi ber om at våre høringskommentarer tas med i den videre prosessen og vi bistår gjerne dersom det skulle det være behov for ytterligere informasjon.

Med vennlig hilsen
Widerøe AS

Terje Skram
Dir strategi & infrastruktur

Bodø
Langstranda 6
P.O.Box 247
N-8001 Bodø
Norway

Tel. (+47)75 51 35 00
Fax (+47)75 51 35 81

Oslo
Fornebuveien 11
N-1366 Lysaker
Norway

Tel. (+47)75 51 35 00