

Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Salten Regionråd**

Dato: **19. februar 2016**

Sak: SR-sak 07/16 Høringsinnspill – Endring av særavgiftsforskriften - flypassasjeravgift

Enstemmig vedtak:

Salten Regionråd er ikke høringsinstans men ønsker likevel som berørt part i saken, som vertskap til Bodø lufthavn, å komme med innspill til høringen om innføring av en flypassasjeravgift.

Salten Regionråd er sterkt i mot at det innføres en flypassasjeravgift. Slik avgiften er utformet og foreslått innført vil den slå ut svært ulikt for ulike passasjergrupper. Den foreslåtte avgiften vil ramme de som ikke har noe annet transportalternativ spesielt hardt. Dersom flypassasjeravgiften innføres, vil denne ramme næringsliv og bosetting i distriktene i Nord-Norge uforholdsmessig kraftig.

Salten Regionråd er av den oppfatning at før Staten innfører nye miljøavgifter på transport, må Staten sørge for å etablere miljømessig gode transportalternativer også i Nord-Norge. I dag finnes det ingen gode og miljømessig riktige transportalternativer i Nord-Norge og heller ingen planer for dette. Flytrafikken på kortbanenettet er ofte eneste reelle reisealternativ.

Bodø lufthavn er Norges største transittlufthavn for innenriks flygninger etter Gardermoen. Det store flertallet av flygninger som innebærer transitt via Bodø lufthavn foretas av luftfartøy med færre enn 40 seter som trafikkerer kortbanenettet i Nord-Norge. Mange av disse rutene er såkalte FOT-ruter hvor Staten kjøper transporttjenester – men langt fra alle.

Salten Regionråd registrerer at det foreslås at reisende som er i transitt mellom to samarbeidende flyselskap, vil slippe å betale avgift mer enn en gang. Samtidig registrerer vi at reisende som flyr på såkalte FOT-ruter vil slippe å betale avgift i det store og hele da denne blir rekompensert selskapet som flyr på FOT-ruten av Staten. Det er med andre ord kun kommersielle flygninger som får ilagt avgift. Samtidig er det slik at en forutsetning for at et flybytte skal regnes som transitt, er at flybyttet skjer på samme billett med samme eller samarbeidende flyselskap. Dersom man bytter fly under reisen og samtidig bytter flyselskap og de to selskapene ikke har noen form for samarbeid, vil dette ikke regnes som transitt og man ilegges i praksis avgift også på fortsettelsesreisen.

Salten Regionråd mener innføring av en flypassasjeravgift vil ramme næringsliv og bosetting i Nord-Norge uforholdsmessig hardt, og av den grunn kan vi ikke støtte forslaget. Grunnet enorme avstander og manglende reelle transportalternativer*, er flytransport i hovedregelen eneste reelle transportalternativ så vel internt i regionen som ut av regionen til andre deler av landet og til utlandet.

Ved å pålegge de reisende denne flypassasjeravgiften, vil avstandsulempene i Nord-Norge ytterligere forsterkes og konkurransekraften til næringslivet ytterligere svekkes i en tid hvor store deler av landet ser mot nord for å kunne sikre nasjonen framtidig verdiskaping og utvikling.

(*Stortinget vedtok senest i 1992 ikke å forlenge jernbanen videre nordover fra Fauske via Narvik til Tromsø. Nordlandsbanen har ikke vært modernisert siden åpningen av sidesporet til Bodø i 1962 og er fremdeles dieseldrevet, umoderne og svært lite tidseffektiv og kjenne-tegnes av forsinkelser og dårlig regularitet).

Salten Regionråd ønsker videre å påpeke at slik avgiftsregimet er foreslått utformet, vil dette slå ekstra uheldig ut for gruppen av passasjerer som reiser over Bodø lufthavn i transitt i en eller annen form:

1. Passasjerer som starter reisen med en flyvning der staten kjøper transporttjenester (FOT-rute) vil i det store og hele slippe å betale avgift på sin billett for hele reisen, enten denne avsluttes i Bodø eller fortsetter videre med et samarbeidende flyselskap. Dette da Staten kompenserer avgiften på FOT-ruten og man ikke betaler avgift en gang til om man fortsetter reisen med et samarbeidende flyselskap.
2. Passasjerer som starter reisen med en flyvning på en FOT-rute, men så bytter i Bodø til et ikke samarbeidende flyselskap, vil likevel måtte betale avgift på reisen videre ut fra Bodø lufthavn.
3. Passasjerer som flyr på en kommersiell rute fra en kortbaneflyplass (fly med under 40 seter) og bytter fly på Bodø lufthavn til et samarbeidende flyselskap vil betale avgift en gang, altså på den første strekningen, men ikke for flygningen videre ut fra Bodø lufthavn.
4. Passasjerer som flyr på en kommersiell rute fra en kortbaneflyplass (fly med under 40 seter) og bytter på Bodø lufthavn til et ikke samarbeidende flyselskap vil måtte betale avgift to ganger – både på flygningen til Bodø lufthavn og på grunn av bytte til flyselskap uten samarbeidsavtale med foregående flyselskap, må de også betale avgift på flygningen ut av Bodø lufthavn.
5. Passasjerer som starter sin reise fra Bodø lufthavn og flyr på en FOT-rute vil ikke ilegges avgift.
6. Alle øvrige passasjerer som starter sin reise fra Bodø lufthavn og flyr på kommersielle ruter vil ilegges avgift.

I tillegg til at dette systemet blir rotete og krevende å administrere, frykter Saltens regionråd at avgiften vil virke konkurransevridende og dermed være i direkte strid med EØS-regelverket og EUs statsstøtteregulering. Enkelte passasjergrupper vil i det store og hele unntas fra å betale avgift grunnet at de starter reisen sin på en FOT-rute, mens andre grupper passasjerer vil få dobbel avgift fordi de bytter flyselskap når de går fra en kommersiell rute på kortbanenettet til en flyvning med et ikke samarbeidende flyselskap på det ordinære flyrutenettet (jfr. argumentasjonen over). En slik konkurransevridning mener Saltens regionråd vil kunne tolkes til å være i strid med EØS-regelverket. Dette da ordningen vil favorisere reiser som gjøres der transitt foretas mellom samarbeidende flyselskaper.

Videre frykter Saltens Regionråd at avgiften også vil få negativ effekt for Bodø lufthavn som en knutepunktlufthavn. Dette da det spesielt er grunn for å frykte for fremtiden til de kommersielle rutene til kortbaneflyplassene. Innføringen av avgiften vil kunne føre til svikt i passasjergrunnlaget på de kommersielle rutene og ditto nedleggelse av disse. Videre mener Saltens regionråd at det må kunne antas at antallet kommersielle flyvninger med store passasjerer til og fra Bodø lufthavn kan komme til å bli berørt.

Saltens Regionråd mener derfor at denne avgiften ikke må innføres. Dersom den likevel innføres må flygninger internt i Nord-Norge og til og fra Nord-Norge unntas fra avgiften da det ikke finnes reelle alternativer til lufttransport i regionen.

Med bakgrunn i ovenstående oppfordrer Saltens Regionråd myndighetene til å gjøre følgende endringer i regelverket. (Forslag til endring i tekst er ikke i kursiv og understreket, forslag til tekst som skal fjernes er gjennomstrekning):

Kapittel 3-22 Flypassasjeravgift

§3-22 Saklig virkeområde

1. Avgiftsplikten omfatter ervervsmessig flyvning av passasjerer fra norske lufthavner, unntatt flygninger på kortbanenettet, flygninger internt i Nord-Norge og flygninger til og fra Nord-Norge, fra kontinentsokkelen og fra lufthavner på Svalbard og Jan Mayen.
2. Som foreslått.
3. Som foreslått.
4. Avgiftsplikten omfatter ikke luftfartøy som er godkjent for befordring av ~~ti~~ mindre 40 – førti – passasjerer eller mindre.

Til de øvrige punktene i forskriften har Saltens Regionråd ingen innvendinger.