

Skattedirektoratet,
Rettsavdelingen v. Særavgiftsseksjonen
Postboks 9200 Grønland
0134 Oslo

Vår dato:

05.02.2016

Høringssvar – flypassasjeravgift-endring av forskrift 11. desember 2001 nr. 1451 om særavgifter

NHO Reiseliv viser til brev fra Toll- og avgiftsdirektoratet vedrørende flypassasjeravgift, sendt 21. desember 2015 med høringsfrist 21. februar.

NHO Reiseliv er imot forslaget om å innføre en passasjeravgift på all flyging fra norske lufthavner foretatt etter 1. april 2016.

Overordnet viser NHO Reiseliv til NHO Luftfarts høringssvar. Vi er enig med NHO Luftfart i deres faktaopplysninger og argumentasjon, og stiller oss bak dem; Dagens kvoteordning for internasjonal flytrafikk vil føre til at en nedgang i norsk flytrafikk tas ut av våre konkurrenter i Europa, med svært liten miljøeffekt og svekket konkurransevne for norsk reiseliv som resultat.

NHO Reiseliv vil videre i vårt høringssvar fokusere på konsekvensene for reiselivsnæringen ved innføringen av en slik avgift.

Bakgrunn

NHO Reiseliv organiserer hele bredden i norsk reiseliv; hotell, restaurant, campingplasser, opplevelsesbedriftene, destinasjonsselskapene og bilutleiefirmaene. Sammen med transportforeningene NHO Luftfart, NHO Sjøfart og NHO Transport utgjør vi reiselivs-Norge med verdiskaping på over 70 mrd. kr per år og sysselsetter over 140.000 medarbeidere.

Norsk reiseliv er en valutainnbringende næring som er særlig viktig i en tid med oljebremser og Norges overgang fra oljeøkonomi til en bredere basert næringsøkonomi. For å motvirke redusert etterspørsel fra oljesektoren til reiselivet, har det vært særdeles viktig å vri reiselivets aktivitet mer over mot utenlandske gjester og et mer helårs besøkemarked. Dette har ikke minst blitt fremhevet av politiske myndigheter i arbeidet frem mot stortingsmeldingen om reiseliv, som skal komme i 2016, og i verdiskapingsanalysen om reiselivsnæringen, utført av Menon (2015) på oppdrag fra Næringsdepartementet. Samtidig har det vært viktig å få nordmenn til å etterspørre reiselivsprodukter innenlands fremfor i utlandet. Reiselivsnæringen har i 2014 og 2015 lykket med begge deler og har hatt gode veksttall, på tross av nedgang og utfordringer i det oljerelaterte reiselivet, spesielt på Vestlandet.

Dyrere reiser, færre turister

Norsk reiseliv er i en internasjonal konkurransesituasjon, hvor konkurransen om de reisende er knallhard. Ekstra kostnader på norsk reiseliv vrir etterspørselen over til konkurrenter i Norden og andre europeiske land.

Norsk reiselivsnæring har opplevd en enorm vekst den siste tiden, og spesielt utenlandstrafikken har vært høy. Tilreisende fra fjerntliggende markeder som Asia og USA har hatt særlig sterk vekst. Mye av denne veksten er på grunn av den lave kronkursen. Lav kronkurs gjør også at flere nordmenn velger å ikke reise utenlands, da det har blitt dyrere. Dette viser at reiselivsmarkedet er prissensitivt, og feriemarkedet er langt mer pris-sensitivt enn forretningsmarkedet. Alt som gjør norsk reiseliv dyrere fører til færre turister.

Fra 1. januar 2016 økte merverdiavgiften på bl.a. overnatting, skiheiser og transport fra åtte til 10 prosent. Mange frykter Scheel-utvalgets forslag om videre økning opp mot 15 %. Bedriften vil enten måtte ta økningen ut på egen omsetningen, eller velte den over på kunden. I et pris-sensitivt feriemarked er muligheten til overvelting på kunden begrenset. Vi frykter at momsøkningen kan velte reiselivsbedrifter med lav lønnsomhet.

Gode innfallsporter er avgjørende for reiselivsnæringen

Det er en stor andel av reisende til Norge som kommer med fly, og vi ser en sterk økning fra de amerikanske og asiatiske markedene. Disse kan kun komme til Norge med fly. Alternativt er at de ikke flyr til Norge, men isteden velger flyruter til Sverige og andre nordiske/europeiske land. Dette vil skade både flybransjen og reiselivsnæringen i sin helhet.

Når de reisende har kommet til Norge, skal mange reise videre i Norge med fly. Den reisende har et begrenset antall dager i Norge, og det å reise fra f.eks. Oslo til Tromsø med noe annet enn fly blir utenkelig. Altså kan enda en konsekvens av innføring av passasjeravgift være at den reisende kun besøker en destinasjon, og de mindre destinasjonene i Norge vil lide.

En flyprisøkning kan føre til færre flyavganger. Det vil ha en begrenset påvirkning på rutene med hyppige avganger, som mellom Bergen og Oslo, men på steder med begrenset rutetilbud, vil det ha større konsekvenser. Det antas at en del destinasjoner i distriktene og spesielt Nord-Norge, kan være utsatt. Et redusert flytilbud vil i seg selv gjerne slå ut i høyere prisnivå.

Reiselivsnæringen en grønn næring

Det er viktig for reiselivsnæringen å være en grønn næring, og bærekraft er for mange reiselivsbedrifter en bærebjelke i hvordan en driver. Innføring av en passasjeravgift vil ha svært begrenset miljøeffekt om noen, da kvotene vil bli benyttet av andre land fordi vi har et internasjonalt kvotesystem. NHO Reiseliv mener at det er viktig at man går sammen internasjonalt for å finne gode løsninger på hvordan en totalt sett reduserer utslippene på blant annet fly, men da må konsekvensene fordeles rettferdig og effektivt mellom land. Det å innføre særavgifter i Norge vil kun medvirke til å svekke norsk reiselivs konkurransevne, uten de ønskede konsekvenser for miljøet.

Avslutning

Summen av tiltak fra myndighetene; nye avgifter, momsøkninger og nye tilsynskrav svekker reiselivsnæringen, fremfor å gi reiselivsnæringen de rammene den trenger for å fullt ut utvikle sitt potensialet som viktig nasjonal fremtidsnæring. Summen av momsøkningen og ny flyskatt svekker reiselivet som sysselsettings- og vekstmotor i den oljemotbakken vi befinner oss i. NHO Reiseliv vil sterkt fraråde at passasjeravgiften innføres.

Med vennlig hilsen
NHO Reiseliv



Kristin Krohn Devold
Administrerende direktør



Ingjerd Sælid Gilhus
Næringspolitisk fagsjef