

Nærings- og fiskeridepartementet

Postboks 8090 Dep,  
0032 Oslo

26.6.2023

## **HØRINGSINNSPILL NOU 2023:10 LEVE OG OPPLEVE**

Vi viser til departementets høring NOU 2023:10.

Norwegian stiller seg bak høringsinnspillet fra vår bransjeorganisasjon NHO Luftfart. Vi vil spesielt kommentere det såkalte besøksbidraget og de anbefalinger utvalget fremsetter om at flyselskap og andre transportører skal skattes enda hardere for å løse et eventuelt problem med høyt turisttrykk lokalt i enkelte områder i landet.

### *Brukerbetaling fremfor turistskatt*

Norge har mye å by på i form av opplevelser for turister, men vi skal likevel konkurrere med andre land om den verdiskapingen turistene bringer med seg. Vi har et generelt høyt kostnadsnivå selv om kronekursen i skrivende stund gjør det gunstigere å reise til Norge. En ny turistskatt i et allerede høykostland som Norge er ikke klok politikk dersom man ønsker å utvikle Norge som reiselivsnasjon. Skulle man likevel velge å innføre en brukerbetaling for høyt turisttrykk og belastning av fellesgoder må i så fall betalingen skje avgrenset og målrettet.

En gjennomtenkt lokal brukerbetaling for lokal slitasje og ulempe burde være tilstrekkelig for å sikre at de relativt få kommunene i Norge som har høyt turisttrykk får dekket inn sine kostnader knyttet til turismen. Lokale myndigheter bør selv styre en slik brukerbetaling, og vurdere fordeler og ulemper for egen region. Det ville være en fullstendig feilslått å pålegge transportørene – inkludert flyselskapene – å betale for denne lokale belastningen.

Prinsipielt er det også feil å påføre noen grupper av flyreisende et finansieringsansvar for belastning av fellesgoder som først og fremst forårsakes av helt andre grupper enn dem selv. Kostnadene ved økt belastning fra turisme i enkelte områder innad Norge vil med dette forslaget i hovedsak treffe alle som reiser ut av Norge i jobbsammenheng, men også nordmenn på feriereise til utlandet.

### *Reiselivet er avhengig av et godt flytilbud*

Utvalget har vurdert en avgift på overnatting, og mener at et besøksbidrag finansiert via overnattingsbedriftene er en urimelig belastning på denne bransjen. Overnattingsbransjen er imidlertid ikke i særstilling i så måte. Konkurser og

rekonstruksjon har preget flybransjen i flere år, og luftfarten er ikke friskmeldt etter pandemien.

Summen av utvalgsforslag til ytterligere skattlegging av luftfarten er skremmende lesning for alle som er opptatt av god mobilitet, verdiskaping, beredskap og arbeidsplasser i Norge. Flyselskapene bidrar med langt mer enn å frakte turister til landet.

Nylig ble det lagt fram en annen offentlig utredning NOU 2022:20 «Et helhetlig skattesystem» hvor det anbefales økt merverdiavgift på transport, et forslag som opplagt ville svekket Norges konkurransekraft i reiselivsmarkedet og hatt betydelig negativ påvirkning for Norge som reiselivsdestinasjon. Dette ville igjen gitt bortfall av verdiskaping i Norge, bortfall av arbeidsplasser og dermed også bortfall av skatteinntekter.

### *Høyt skattetrykk rammer norsk reiseliv*

Flyselskapene som opererer i Norge har et allerede svært høyt avgiftsnivå, og lav eller ingen lønnsomhet. Lønnsomheten i bransjen har vært svak lenge, og bransjen er syklisk og konjunktursensitiv. Norske særavgifter kommer på toppen av stadig økende internasjonale kostnader. Luftfarten er den eneste transportformen som er inkludert i EUs kvotesystem (EU ETS), samt i et globalt kvotesystem (CORSIA).

Flypassasjeravgiften er et eksempel på en særnorsk avgift som svekker norsk luftfart og har negativ innvirkning på velferd og verdiskaping og som derfor bør fjernes, ikke utvides. Å foreslå at denne avgiften sågar skal utvides med en ekstra turistskatt på toppen vitner om at utvalget mangler grunnleggende innsikt i bransjens utfordringer og hva luftfarten betyr for verdiskaping i Norge og norske arbeidsplasser.

Som regjeringen påpeker i Luftfartsstrategien, spiller luftfarten en avgjørende rolle for folk og næringsliv over hele landet. I Hurdalserklæringen skriver regjeringen at Norge er helt avhengig av et godt og desentralisert tilbud og at næringen er avgjørende for bosetning og verdiskaping i hele landet. Vi er glade for denne anerkjennelsen av luftfarten og at regjeringen skriver i Hurdalsplattformen at norske luftfartsavgifter skal vris over til avgifter på utslipp fremfor rene fiskale avgifter. En fiskal turistskatt er ikke i tråd med det regjeringen selv har uttalt.

### *Bærekraftig luftfart*

Luftfarten er – bortsett fra å fly på «feil» drivstoff - en transportform som har liten direkte inngripen i norsk natur. Fly krever lite areal, og dagens eksisterende flyplasser dekker i det alt vesentligste behovet for mange tiår fremover. Belastningen på naturområder, kulturlandskap og arealbruk i lokalsamfunn er liten i motsetning til transportformer som bil og tog som krever mye landareal. Å flytte trafikk fra utlandet fra fly til tog eller å erstatte fly med tog til store deler av Norge er ikke praktisk gjennomførbart. Slik sett er en del av det utvalget drøfter ikke basert på hva som er mulig i overskuelig fremtid.

Flybransjen har lenge bedt om et klimapartnerskap med myndighetene for en mer bærekraftig luftfart der man blir enige om forpliktende mål, tiltak og virkemidler for

nasjonale utslippskutt. Å få forgang i dette initiativet vil kunne legge et godt grunnlag for det denne utredningen blant annet handler om – et bærekraftig reiseliv. Vi har også tatt til orde for at norsk luftfart er avhengig av forutsigbare rammevilkår som belønner selskapene som går foran med konkrete bidrag til utslippskutt. Aktørene i luftfarten må likebehandles og rammeverket må bygge på teknologinøytralitet. I Norwegian mener vi bærekraftig flydrivstoff er løsningen i kombinasjon med flåtefornyelse og operasjonell effektivitet. Klimautfordringene må løses med realistiske tiltak som monner – ikke drømmer om at Norge skal dekkes med togskiner.

#### *Veien videre*

Norge og norsk reiseliv er avhengig av fly som transportform. Langt over halvparten av alle turister til Norge kommer med fly. Frem til nå har ikke en gang bransjen vært invitert til å gi sine innspill og står sågar heller ikke på departementets høringsliste. Dette må rettes opp i det videre arbeidet. I utviklingen av Norge som et bærekraftig reisemål må flybransjen tas med i det videre arbeidet for å lande på realistiske løsninger som først og fremst tjener Norge som reiselivsnasjon.

Vennlig hilsen



Anne-Sissel Skånvik

Konserndirektør kommunikasjon og samfunnskontakt

Norwegian Air Shuttle ASA