

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om fritak fra flypassasjeravgiften.

Dato

15.08.2017

Saksnummer

2016-00801

Tjenesteytere

Norwegian

Klager har i det vesentlige anført

Klager reiste 29. juli 2016 fra Stavanger (SVG) til Sandefjord - Torp (TRF) med Widerøes flyvning WF433, for videre flyvning fra Sandefjord - Torp til Las Palmas (LPA) med Norwegians flyvning D85893.

Reisen med Widerøe fra Stavanger til Sandefjord - Torp hadde referansen 72WSQM, mens flyvningen med Norwegian til Las Palmas hadde referansen 7QAOPF. Klager har betalt flypassasjeravgiften for strekningen med Widerøe, men hevder at Norwegians krav om flypassasjeravgiften for strekningen Sandefjord - Torp til Las Palmas er ilagt feilaktig.

Klager hevder at det følger av forskriftens § 3-22-5 at det gis fritak for "transitt- og transferpassasjerer", og krever derfor at Norwegian trekker tilbake kravet om flypassasjeravgiften.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Norwegian forstår saken slik at klager med reisefølge reiste fra Stavanger til Torp med SAS, og deretter sjekket inn med Norwegian og fløy med Norwegian fra Torp til Las Palmas. Klager har betalt flypassasjeravgiften på første flyvning med SAS, men bestrider nå å betale flypassasjeravgiften for andre reise med Norwegian.

Norske myndigheter har innført en ny flyavgift som beregnes pr. passasjer som reiser fra norske flyplasser etter 1. juni 2016. Avgiften pålegges til og med på de reiser som er bestilt tidligere, før avgiften ble innført. Dette har skapt frustrasjon og økonomiske utfordringer for de involverte parter.

Det følger et unntak fra forskriften § 3-22-5, som fastslår at "transitt og transferpassasjerer" er fritatt fra avgiften på påfølgende flyvning. Spørsmålet i denne saken er om klager var å regne som en "transitt og transferpassasjerer" på sin reise.

Det følger av Forskriften om avgifter på lufthavnene til Avinor kapittel 3 § 3-4 annet ledd at "Med transittpassasjerer menes passasjerer som benytter samme reiserute inn og ut fra landingsplassen. Dette gjelder både reise innenlands-innenlands, utenlands-utenlands, innenlands-utenlands v.v."

En transittpassasjer er altså en passasjer som slipper å sjekke inn på nytt da han allerede har sjekket inn for hele reisen og har samme rutenummer. Dette er følgelig ikke aktuelt i nåværende sak da klager hadde to ulike rutenummer med to ulike flyselskap, og måtte sjekke inn på nytt for å reise til Las Palmas med Norwegian.

Klager er ikke å regne som "transittpassasjer", jfr. forskriften § 3-22-5.

Videre blir spørsmålet om klager var å anse som "transferpassasjer" på sin reise.

Det følger av Forskriften § 3-22-5 tredje ledd at dersom unntaket skal gjøres gjeldende må "den påfølgende flyvningen påbegynnes innen 24 timer etter den foregående og må stå i direkte forbindelse med denne. Reisedokumentene bør vise avgang- og ankomstlufthavn, dato og klokkeslett for avgang og ankomst i henhold til rutetabell for alle flyginger, flyvingenes sammenheng og et reisesammendrag." Med dette menes at for at en passasjer skal være å anse som en "transferpassasjer" må reisen være en sammenhengende reise med gjennomgående billett.

Denne forståelsen av definisjonen støttes også opp av definisjonen av transferpassasjer i Forskrift om avgifter på lufthavnene til Avinor kapittel 3 § 3-4 hvor det fremgår følgende "med transferpassasjerer menes passasjerer som bytter fra et rutenummer til et annet underveis på en sammenhengende flyreise med avgiftspliktig luftfartøy." Videre kan det også sees hen til Forskrift om endring i forskrift om avgifter vedrørende statens luftfartsanlegg og - tjenester § 3-2: "Med transfer menes passasjerer med gjennomgangsbillett som bytter fra et rutenummer til et annet underveis på en sammenhengende flyreise med luftfartøy over 8000 KG." Det avgjørende er således om reisen til klager var sammenhengende med en gjennomgående billett.

Hva som regnes som en gjennomgående billett er at reisen er priset sammen på én billett, altså at man har hele reisen på ett reisedokument og har kun én bookingreferanse. Norwegian viser og til vedlagt info fra deres hjemmeside som også uttrykker dette.

Norwegian forstår saken slik at klager har kjøpt to separate flyreiser med to separate flyselskap. Norwegian og SAS har ingen form for samarbeid, så transfer-muligheten er således utelukket. Reisen har altså ulik bookingreferanse og fremkommer av ulike reisedokumenter. Reisedokumentet viser således ikke reisesammendrag, flyvningens sammenheng ei heller klokkeslett for avgang og ankomst i henhold til rutetabell for alle flygingene, som er et vilkår etter forskriften § 3-22-5.

Da klager valgte å kjøpe to separate billetter med to separate flyselskap, og måtte sjekke inn separat for flyvningene, kan ikke reisen anses som sammenhengende med gjennomgående billett. Klager var ikke å regne som en "transferpassasjer", og unntaket i forskriften § 3-22-5 kommer derfor ikke til anvendelse.

Norwegian avviser på ovennevnte bakgrunn klagers krav.

Nemnda bemerker

Spørsmålet er om fritak for flypassasjeravgift for transitt- og transferpassasjerer etter forskrift om særavgifter § 3-22-5 forutsetter at passasjerer har kjøpt en gjennomgående billett.

I dette tilfellet er det opplyst at klager kjøpte en flyreise med Widerøe fra Stavanger til Sandefjord - Torp, og deretter en annen reise med Norwegian fra Sandefjord - Torp til Las Palmas. Det er beregnet flypassasjeravgift for seks passasjerer to ganger.

Forskrift om særavgifter § 3-22-5 lyder slik:

- (1) Med transitt- og transferflyging menes påfølgende flyging med samme fly (transitt) eller med annet fly (transfer).
- (2) Den første flygingen i en transitt- eller transferreise er avgiftspliktig når avgangslufthavn er norsk, mens alle påfølgende flyginger er fritatt for avgift.
- (3) Den påfølgende flygingen må påbegynnes innen 24 timer etter den foregående og må stå i direkte forbindelse med denne. Reisedokumentene bør vise avgangs- og ankomstlufthavn, dato og klokkeslett for avgang og ankomst i henhold til rutetabell for alle flygingene, flygingenes sammenheng og et reisesammendrag.
- (4) Avgiftsfritaket gjelder reise med både rute- og charterfly og selv om den påfølgende reisen innebærer skifte av luftbefordrer eller lufthavn.

Forskriftens ordlyd, særlig punkt 3, og sammenhengen med definisjonen av transferpassasjerer i andre forskrifter (for eksempel forskrift om avgifter for bruk av lufthavner drevet av Avinor AS § 4 pkt. 6) tilsier at unntaket kun gjelder passasjerer med gjennomgående billett.

Dette kompliseres imidlertid ved at det i høringen ble foreslått som vilkår for fritak at det må være inngått transportavtale om sammenhengende flyvinger. Dette vilkåret ble ikke vedtatt, jf. også skatteetatens rundskriv om innføring av flypassasjeravgift av 19. mai 2016. Kravene til reisedokumentenes innhold er heller ikke absolutte, jf. ordet "bør".

Nemnda mener at hensynet til sammenhengen i regelverket må veie tyngst. Det er en innarbeidet forståelse i flybransjen at begrepet "transfer" forutsetter en gjennomgående billett. Man har heller ikke tilgang til drøftelsene i forbindelse med høringen.

Nemnda viser videre til at kravet om gjennomgående billett også har gode grunner for seg. Det ville være vanskelig for flyselskapene å håndtere tillegg av flypassasjeravgiften dersom passasjerens samlede reiserute ikke fremgår av bestillingen.

Nemnda mener derfor at forskriften § 3-22-5 nummer 3 innebærer at passasjerer må ha kjøpt gjennomgående billett for å være omfattet av unntaket. Nemnda anbefaler derfor ikke at klager gis medhold.

Vedtak

Transportklagenemnda - fly anbefaler ikke at klager gis medhold.

Nemndas representanter

- Helen Andenæs Sekulic (leder)
- Kirsti Pamphlett (Forbruker Europa)
- Thomas Iversen (Forbrukerrådet)
- Gøran Jenssen (Widerøe)
- Anne-Kathrine Sand (SAS)