

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

Vår dato	28.08.2019
Deres dato	29.05.2019
Vår referanse	TL
Deres referanse	19/285

HØRING – NOU 2019: 11 ENKLERE MERVERDIAVGIFT MED ÉN SATS

NHO Luftfart viser til Finansdepartementets høringsbrev av 29. mai 2019 vedrørende NOU 2019:11 Enklere merverdiavgift med én sats.

Bakgrunn

NHO Luftfart er ikke enig i utvalgets forslag om én merverdisats, og mener at økt merverdisats på persontransport, og spesielt for flytransport, vil ha mange negative konsekvenser. Vi viser i denne sammenheng også til felles høringsuttalelse fra NHO Reiseliv, NHO Sjøfart, NHO Transport og NHO Luftfart av 8.4.2015 vedrørende forslag fra det såkalte "Scheel-utvalget" om å heve merverdisatsen til 15% for blant annet flytransport.

NHO Luftfart vil vise til at da persontransport mm. ble tatt inn i momsvirkeområdet med lav sats var det en forutsetning at man økonomisk ikke skulle svekke disse virksomhetene. Effekten skulle være tilnærmet proveny-nøytral for luftfartsvirksomheter. Denne forutsetningen har man senere gått bort fra gjennom flere mindre satsøkninger, samtidig som man har økt andre skatter og avgifter for denne sektoren. Momssatsen er økt fra 6% til nå 12%, samtidig som det er etablert en flypassasjeravgift på nå gjeldende kr 75 per passasjer på innenriks flyruter. I tillegg er luftfarten fra 2012 inkludert i de europeiske kvotesystemet (EU ETS), samtidig som at CO2 avgiften er opprettholdt og i de senere år betydelig økt for innenriks luftfart. Dette betyr at innenriks luftfart nå er pålagt "dobbel" skattlegging for klimagassutslipp, samt en betydelig fiskal flypassasjeravgift. Flypassasjeravgiften får størst effekt (tilnærmet dobbelt) på innenriks flyruter siden avgiften pålegges alle flyruter, mens denne avgiften kun pålegges avreisende internasjonale flyruter. CO2 avgiften gjelder kun innenriks luftfart, og ikke internasjonal luftfart.

Det er derfor et betydelig høyere skatte- og avgiftsnivå for innenriks luftfart enn for utenriks luftfart. I tillegg er luftfarten, godt utover andre sektorer, pålagt "doble" miljøavgifter og ekstra fiskale avgifter. Etter vår vurdering kan man derfor ikke foreta en isolert og sjablonmessig vurdering av en dobling av merverdiavgiften. Både de prinsipielle vurderingene omkring riktig prising av flyvirksomhet, og effekt av ytterligere skattlegging må ta hensyn til dette. Det er ikke gjort i utredningen.

Virkninger av økte merverdisatser

NHO Luftfart har ikke mulighet til å regne over de anslagene som utvalget har foretatt for effektene av økt merverdiavgift for persontransport. For den sivile flyrutevirksomheten i Norge anslås de foreslåtte satsendringene brutto å utgjøre henholdsvis ca 1,4 milliarder (23% mva) kroner og vel 1,6 milliarder kroner (25% mva). Forretningsreisende vil ha mulighet for fradrag for inngående moms, og det forutsettes at gjeldende ruter underlagt forpliktelse til offentlig tjenesteytelse (FOT) gis kompensasjon for den økte avgiftsbelastningen. Likevel vil en slik avgiftsøkning kunne få til dels dramatisk betydning for flytransportstandarden i

Norge. En rekke flyruter, spesielt i områder med svakt trafikkgrunnlag, har dårlig lønnsomhet. De siste årene har lønnsomheten utviklet seg negativt, og flere flyruter i distrikts-Norge har blitt lagt ned. En ytterligere økning av merverdiavgiften vil forsterke denne negative utviklingen og det forventes at en rekke flyruter må legges ned ved en slik avgiftsøkning for flytransport. På noen strekninger vil en del av avgiftsbelastningen veltes over på prisene og på andre vil lønnsomheten reduseres og rutene eventuelt avvikles. Generelle estimater for overvelting av økte avgifter som angitt i utredningen har liten verdi fordi markedsforholdene i norsk innenriks luftfart varierer mye med hensyn til trafikkvolum, sammensetning av forretnings- og privattrafikk, kostnadsstruktur og lønnsomhet. Imidlertid er det åpenbart at økte momssatser spesielt vil ha negativ effekt på flyplasser i Nord-Norge, og noen med svak lønnsomhet langs kysten i Sør-Norge. Det vises til høringsuttalelser fra flyselskapene, og vi viser spesielt til brev fra Widerøe som lister opp mange konkrete ruter som vil bli vurdert avviklet. Alt i alt betyr prisøkninger og et redusert rutetilbud en vesentlig svekkelse av transportstandarden i distriktene i Norge. Dette er også områder hvor befolkning og næringsliv har svake alternative transportmuligheter, og de negative samfunnsmessige konsekvensene blir relativt sett større enn i mer befolkningstette områder.

Det hevdes i rapporten at effekten av momsøkninger vil motvirkes av generell etterspørselsvekst og produktivitetsvekst. Dette er i liten grad tilfelle i distriktene, med til dels befolkningsnedgang og svak vekst i trafikken.

Anbudsruiter

I utredningen blir det lagt til grunn at anbudsruiter (FOT) blir fullt ut kompensert. I utgangspunktet anses dette riktig, men det er grunn til å tro at prisnivået på ordinære kommersielle flyruter vil øke, og pris- og rutetilbudet på anbudsnettet har historisk blitt tilpasset transportstandarden på det øvrige nettet. Med økt press på den statlige økonomien er det grunn til å tro at bevilgningene også på dette området må prioriteres innenfor trange økonomiske rammer og at det er grunn til å tro at tilbudet harmoniseres med nærliggende kommersielle flyruter. Alternativt vil man kunne oppleve at nærliggende flyplasser har helt ulik transportstandard fordi de ligger innen-/eller utenfor FOT-systemet, jf for eksempel områder som Førde - Florø, Sandane - Ørsta/Volda, Svolvær - Stokmarknes, Honningsvåg - Hammerfest.

I utredningen sies det at staten kan kjøpe transporttjenester på flyruter som legges ned som av samfunnsmessige hensyn ønskes opprettholdt. Dette er ikke i alle tilfelle riktig. Norge er forpliktet til å følge regelverk implementert i EØS avtalen om bruk av Forpliktelse til offentlig tjenesteutøvelse (FOT). Dette regelverket har bestemte kriterier på hvilke ruter som kan legges ut på anbud, og svært mange av de kommersielle flyrutene Widerøe anser kan bli avviklet vil ikke tilfredsstille disse kriteriene. Resultatet blir nedlegging av i dag kommersielle flyruter med vesentlige negative samfunnsmessige konsekvenser. Det minnes i denne sammenheng om at luftfarten dekker alle direkte og indirekte kostnader ved sin virksomhet, og fullfinansierer all infrastruktur så som lufthavndriften og flysikringstjenester.

Virkninger for reiselivet

NHO Luftfart mener at en generell økning av merverdiavgiften på persontransport og overnatting vil ha betydelig negativ virkning på norsk reiseliv. En svært stor andel av innkommende turister i Norge kommer med fly, og benytter også fly videre innenriks i Norge. Med økt moms på næringsmidler, persontransport og overnatting "treffer" dette reiselivssektoren kraftig. Med vesentlig høyere moms på disse områdene enn i våre naboland i Norden vil nødvendigvis konkurransekraften til norsk reiseliv svekkes. Vi sliter i Norge allerede med et relativt sett høyt kostnadsnivå, og en ytterligere økning av momssatsene vil

slå spesielt uheldig ut for denne sektoren. Vi viser her til høringsuttalelse fra NHO Reiseliv. I tillegg vil den asymmetriske avgiftsbelastningen mellom innenriks og utenriks luftfart gjennom utvalgets forslag ytterligere forsterkes. Dette betyr at norske ferie- og fritidsreisende i større grad vil velge reiser ut av landet, dvs foreslått endring i merverdiavgiftssystemet vil bidra til å "vri" reisestrømmene ut av landet. Dette svekker selvfølgelig all næringsvirksomhet knyttet til reiseliv; blant annet transportselskaper, overnatting- og serveringsvirksomhet. Våre nærmeste naboland Sverige og Danmark har som utvalget selv har angitt betydelig lavere momssatser og for Danmarks del nullsats for transport. Dette bør etter vår vurdering vektlegges og tilsier snarere en reduksjon av momssatser på persontransport enn en økning.

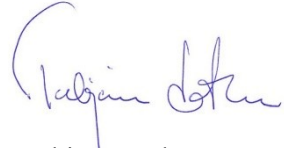
Avgifter må ses i sammenheng

NHO Luftfart mener at en økning av merverdisatsen for flytransport til 23% eller 25% vil ha store konsekvenser for norsk luftfart, og ikke minst for næringer som er avhengig av et godt flytransporttilbud i Norge. Dersom det likevel foretas økninger av momssatsen, må dette sees i sammenheng med de øvrige fiskale skattene luftfarten er pålagt. Flypassasjeravgiften har kun til formål å inndra midler til statskassen, og bør reduseres tilsvarende eventuelle økninger i merverdiavgiftssatsen.

Avslutning

NHO Luftfart vil ellers vise til høringsuttalelser fra de hjemlige flyselskapene, og øvrige landsforeninger i NHO innenfor transport- og reiseliv. Vi imøteser oppfølging av våre synspunkter.

Med hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Administrerende direktør