

28. august 2019

Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep  
0030 Oslo

## Høringssvar vedrørende forslaget om lik merverdiavgiftssats

Vi viser til departementets høringsbrev av 29. mai 2019 vedr forslaget om en økning i merverdiavgiftssatsen for persontransport, og vil peke på følgende konsekvenser:

- Ingen reell forenkling, men merarbeid
- En svekkelse av flytilbudet i Norge
- Økte priser for vanlige reisende
- Svekket konkurranse og færre arbeidsplasser
- Særordninger for kortbanenettet

### Ingen reell forenkling for noen

Innledningsvis vil vi minne om de positive signalene fra regjeringen om å sikre økt konkurransekraft for norsk luftfart. Dette var positive signaler i en tid der en hardt presset luftfartsbransje har fått stadig økende avgifter og dobbeltbeskatning. Økt momssats, passasjeravgift, CO2-avgift og kraftig vekst i innbetalingene til EUs kvotesystem er eksempler på dette. Det nye forslaget om en ytterligere avgiftsøkning er et stort steg i motsatt retning av hva regjeringen har signalisert. Det er heller ingen «vinnere» ved en slik omlegging, kun innføring av et prinsipp som har store negative konsekvenser. Forslaget utgjør heller ingen reell forenkling men vil derimot kreve merarbeid for alle involverte da systemet for differensierte momssatser er meget godt begrunnet og innarbeidet, i Norge som i andre land.

### En svekkelse av flytilbudet i Norge

Dersom en satsøkning opp til 23 prosent ble veltet over på billettprisene uten priselastisitet ville det for Norwegians del utgjort 550 millioner kroner, og med 25 prosent sats 650 millioner kroner på årsbasis. Som det fremgår i høringsbrevet vil en slik kraftig økning ikke kunne gjennomføres. Legger vi en

elastisitet på 0,6 til grunn vil det innebære et inntektstap på over 210 millioner kroner for Norwegians del. En slik dramatisk forverring i en allerede presset bransje vil medføre neddragning av kapasitet og risiko for at grunnlaget for konkurranse bortfaller slik at det kun blir igjen en aktør. Dette igjen vil gi rom for økte priser hos det ene selskapet som blir igjen, men prisøkning for forbrukerne. Særlig negativ vil en slik effekt være på de mindre flyplassene med svakt passasjergrunnlag. Dette er ofte sammenfallende med de flyplassene hvor de reisende har få eller ingen alternativer til flytransport, f. eks i Nord-Norge. Dette handler ikke kun om kortbanenettet, men flyplasser hvor både SAS og Norwegian opererer i dag og sikrer at konkurransen fungerer.

### **Økte priser for alle reisende**

Det blir ofte vist til at bedrifter har fradragsrett for merverdiavgift slik at forretningstrafikken ikke blir skadelidende. Norwegian finner derfor grunn til å minne om at behovet for gode flyforbindelser ikke bare gjelder bedrifter og forretningsreisende men også alle andre passasjerer som ikke har denne fradragsmuligheten. Et velfungerende flytilbud med konkurranse har vært et stort gode for norske reisende i mange år etter at monopolet ble opphevet, og noe et nytt prinsipp ikke må rokke ved.

### **Svekket konkurranse og færre arbeidsplasser**

Land Norge konkurrerer med i reiselivssammenheng har lavere sats eller moms fritak. En kraftig økning i Norge mens våre naboland har betydelig lavere sats eller fritak vil dreie turisttrafikken vekk fra Norge. Langt fra alle reisende som kommer inn til landet kjøper sin billett som en gjennomgående reise. Mange kjøper også sine billetter innenriks i Norge og blir dermed belastet merverdiavgift, som en avgift på innenlandsk forbruk. Det er ikke grunnlag for å hevde at utenlandske reisende blir skjermet fra en økning.

Menon Economics gjennomførte en verdiskapingsanalyse i 2018, basert på antall reisende med Norwegian inn til Norge i 2017. Denne analysen av ringvirkninger viste at de reisende som Norwegian fløy inn til Norge bidro med 10,7 milliarder til norsk økonomi, og til 17 000 arbeidsplasser, i sektorer som overnatting, varehandel, servering, transport og kultur. Selv om flyreisen fra utlandet til en destinasjon i Norge ikke er belagt med moms er forbruket innad i Norge den største bidragsyteren til verdiskapingen og til arbeidsplasser i hele Norge. Inkluderer man hele turisttrafikken og ikke bare teller Norwegians utenlandske passasjerer vil disse tallene selvsagt være langt høyere.

### **Særordninger for kortbanenettet**

Vi registrerer en stadig økende interesse for å komme opp med ordninger

som skreddersys for å gi kortbanenettet i Norge særordninger. Også i denne høringen er det drøftet om staten skal øke omfanget av anbudsruiter. For det første er Norge forpliktet til å følge EUs regelverk og EØS-avtalen for dette området, hvilket ikke gir grunnlag for å tilgodese en rekke kommersielle ruter innenfor FOT-systemet. For det andre er det viktig å minne om at flytilbudet i Norge består av langt mer enn kortbanenettet, og et velfungerende flytilbud i Norge krever at trafikken på de øvrige flyplassene også med større fly opprettholdes og at det er konkurranse.

### Oppsummering

Norwegian kan ikke se et eneste reelt argument for å øke merverdiavgiften på persontransport, heller ikke at lik sats fører til forenkling da differensierte satser er vel innarbeidet fra før. Vi kan ikke se noen fordeler av forslaget verken for det offentlige, for næringsliv eller privatpersoner som er så avhengig av et velfungerende flytilbud. Også hensyntatt at forslaget vil føre til svekket verdiskaping og færre arbeidsplasser i Norge vil vi anmode om at forslaget legges bort.

Norwegian Air Shuttle ASA



Anne-Sissel Skånvik

Chief Communications Officer