

Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep.  
0030 Oslo

Vår dato 08.04.2015  
Deres dato 05.01.2015  
Vår referanse  
Deres referanse 14/5757 SL HSH/KR

## **NOU 2014:13 Kapitalbeskatning i en internasjonal økonomi**

Det vises til Finansdepartementets høringsbrev av 05.01.2015 og NOU 2014:13 Kapitalbeskatning i en internasjonal økonomi, hvor det foreslås endringer i selskapsbeskatningen og skattesystemet for øvrig.

NHO Reiseliv, NHO Luftfart, NHO Transport og NHO Sjøfart er imot forslaget om å heve dagens nullsats og laveste merverdiavgiftssats til 15% mva, og vil med dette knytte noen bemerkninger til det fremsatte forslaget om dette. Vi viser for øvrig til NHOs hørings svar, som omhandler rapporten i sin helhet.

Etter det nevnte landsforeninger i NHO kan se, har Scheel-utvalget kun henvist til administrative besparelser på et svært overordnet nivå, uten å gå mer i detalj på hva en slik omlegging av avgiftssatsene faktisk vil innebære for de berørte næringer.

Da omsetning av persontransporttjenester og omsetning av overnattingstjenester ble innlemmet i avgiftssystemet med lav sats i hhv. 2004 og 2006, og adgang til utstillinger i museer, fornøylesparker mv. i 2010, var dette akseptabelt for næringene ut fra "break-even"-synspunkter. Det er små marginer i disse bransjene og vi har fått klare tilbakemeldinger på at en redusert selskapskatt ikke vil veie opp for de merkostnadene en økt merverdiavgift vil påføre transport- og reiselivsnæringen.

Transport- og reiselivsnæringene er utsatt for internasjonal konkurranse ved at kundene vurderer kostnadsnivået i ulike land ved valg av reisemål. Kundene er i hovedsak privatpersoner som ikke kan kreve fradrag for avgiften. Et høyere avgiftsnivå vil derfor innebære en konkurranseulempe for transport- og reiselivsnæringene.

I Ot.prp. nr. 2 (2000-2001) er lavere avgiftssats for reiselivsnæringene dels begrunnet med ringvirkningene disse næringene har for annet lokalt næringsliv i distriktene. Slike hensyn er fortsatt gjeldende.

Regjeringen har varslet en stortingsmelding om reiselivet som skal presenteres våren 2016. Vi mener en økning av avgiftssatsen fra 8% til 15% ikke er i tråd med de signaler regjeringen har gitt om reiselivsnæringen i Norge.

For sjøtransport medførte endringene i reglene for arbeidsgiveravgift i 2014 også betydelige merkostnader for rederier i distriktene. Ytterligere avgiftstrykk i form av økt merverdiavgift på persontransport vil treffe disse rederiene hardt. Scheel-utvalget foreslår også andre endringer som kan få betydelige konsekvenser for rederiene. Regjeringen har varslet en maritim strategi våren 2015, der bl.a. nettolønnsordningen vil bli vurdert. Det ville være naturlig å behandle de skatte- og avgiftsmessige forholdene for skip og rederivirksomhet samlet i den forbindelse, herunder forslag om reduksjon i avskrivningssats fra 14 til 10 %.

For innenriks luftfart vil en eventuell økning av merverdiavgiften innenfor denne sektoren gi negative utslag på privatreiser gjennom økte billettpriser og føre til at flyrutetilbudet i Norge vil bli dårligere for de reisende i årene som kommer. Etter våre beregninger vil en slik merverdiavgiftsomlegging anslagsvis gi en samlet årlig kostnadsøkning for innenriks privatreiser på i underkant av 1 milliard NOK, noe som igjen vil gi en redusert trafikketerspørsel. Dette vil gi seg utslag i en reduksjon på mellom 5-10 prosent på volumet på

innenlandstrafikken og bety at spesielt flyruter i distriktene står i fare for bli nedlagt. Det understrekes i forbindelse med dette at en slik avgiftsomlegging vil komme på toppen av en rekke andre avgiftsendringer som er gjort innenfor luftfartsområdet de siste årene, herunder den kraftige økningen av innenriks CO2-avgift de to siste årene, økningen av passasjeravgift innland på seks prosent samt bortfallet av differensiert arbeidsgiveravgift innen transportsektoren. Samlet sett gir dette betydelig negative utslag på norsk luftfarts rammebetingelser.


For persontransport på veg vil en økning i satsen på merverdiavgift for kollektivtransport gi lavere etterspørsel etter reiser om økningen skulle veltes over på kundene. Det vil gjøre det vanskeligere å nå nullvekstmålet om ingen vekst i biltrafikken, og at sykkel, gange og kollektivtransport skal ta veksten i etterspørselen etter reiser. Teoretisk sett kan man kompensere med økt tilskudd til offentlig betalt kollektivtransport, men dette vil ikke kunne gjelde for det kommersielle ekspressbusstilbudet som ytterligere vil få svekket sine konkurransevilkår. Bortfall av flere ekspressbussruter må trolig kompenseres med ny offentlig betalt transport, og vil i realiteten bety økte offentlige kostnader. Eventuelt økte bevilgninger til kollektivtransporten bør ikke nyttes til å betale for økt merverdiavgift. Midlene bør nyttes til å forbedre tilbudet til kundene og investeringer i lavutslippsteknologi.

For overnattingsnæringen vil forslaget som foreligger være dramatisk. Denne bransjen sliter allerede med små marginer og vi registrerer at stadig flere overnattingssteder, særlig i distriktene, endrer driftsform fra helårsdrift til sesongdrift, legger ned eller går konkurs, med de konsekvenser dette har for næringsliv og arbeidsliv for øvrig. Også bynære hotell og våre store kjedebedrifter melder om dramatisk redusering av driftsresultatene som følge av avgiftsøkning og også endret avskrivningssats fra 4 til 2%. Som for de øvrige nevnte bransjer, kan ikke denne bransjen "flagge ut". En økning av avgiftssatsen for overnattingstjenester til 15% vil bety en prisøkning overfor turoperatører og gjester. Bransjen konkurrerer med hele verden om å få turister til Norge, og tilbakemeldingene allerede i dag fra disse, er at Norge er blitt for dyrt. Et forslag som medfører en ytterligere økning av pris, er således svært uheldig. De øvrige forslagene som Scheel-utvalget har presentert i NOU 2014:13 vil ikke veie opp for disse ulempene, snarere tvert om

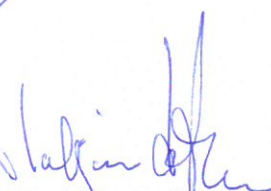
Ovennevnte konsekvenser for sjøfart, luftfart og kollektivtransport, vil i tillegg ha direkte innvirkning på det øvrige reiselivet i Norge, som restaurant, fornøylesparker, destinasjonsselskaper mv., ved at gjester og turister uteblir som følge av fordyrende reisetilbud. På denne måten vil forslaget i NOU 2014:13 ha en "dobbel effekt" for den samlede reiselivsnæringen vi mener er meget uheldig og urimelig, og neppe ønskelig fra regjeringens side sett i lys av de utredninger som nå skal finne sted.

NHO Reiseliv, NHO Luftfart, NHO Transport og NHO Sjøfart ber om at departementet ikke tar til følge forslaget om å heve dagens nullsats og laveste merverdiavgiftssats til 15% mva.

Vennlig hilsen



Kristin Krohn Devold  
Adm.dir. NHO Reiseliv



Torbjørn Lothe  
Adm.dir. NHO Luftfart



Jon H. Stordrange  
Adm.dir. NHO Transport



Harald Thomassen  
Adm.dir. NHO Sjøfart