



DET KONGELIGE  
FINANSDEPARTEMENT

*Finansministeren*

Stortingets presidentskap  
Ekspedisjonskontoret  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref  
19/3191 -

Dato  
13.08.2019

**Svar på spørsmål nr. 2032 fra stortingsrepresentant Sigbjørn Gjelsvik**

Jeg viser til brev av 02. august 2019 fra Stortingets presidentskap vedlagt følgende spørsmål fra stortingsrepresentant Sigbjørn Gjelsvik:

«Hva er provenyvirkingen av å innføre hhv. nullsats og ny sats på 8 prosent i merverdiavgiften for hhv. (a) flytransport, (b) persontransport og (c) all transport?»

Begrunnelse:

Svaret bes forelegges i en tabell, der det skal fremgå isolert virkning samt virkning justert for redusert behov for tilskudd til kjøp av transporttjenester.»

**Svar:**

Ekspertutvalget som har vurdert en enklere merverdiavgift (NOU 2019: 11 Enklere merverdiavgift med én sats) foreslår at dagens reduserte satser og fritak avvikles, og at det innføres én felles merverdiavgiftssats. Merverdiavgiften er en fiskal avgift som i utgangspunktet bør utformes så nøytralt som mulig, men ulike hensyn har ført til dagens system med fritak og ulike satser. Flere av disse kan det være gode grunner til å bevare. Fritak og reduserte satser kompliserer systemet og øker de administrative byrdene for de næringsdrivende. Generelt er det lite målrettet å gi støtte gjennom merverdiavgiftssystemet. Støtten bør heller målrettes gjennom direkte bevilgninger på budsjettets utgiftsside. Innføring av nye nullsatser/ reduserte satser vil også medføre press for å få nullsats/ reduserte satser for andre produkter. For eksempel vil det være vanskelig å begrunne at flytransport skal være fritatt for merverdiavgift, men ikke togtransport.

Jeg legger til grunn at (a) gjelder transport av personer med fly i Norge, (b) gjelder all transport av personer i Norge og at (c) gjelder all transport av personer og varer i Norge. Det skal i dag beregnes merverdiavgift med lav sats (12 pst.) ved omsetning av persontransporttjenester i Norge, mens det skal beregnes merverdiavgift med 25 pst. ved

omsetning av tjenester som gjelder transport av varer. Departementet er ikke kjent med statistikk som viser omfanget av innenlandsk transport av varer til sluttbrukere. En vurdering av provenyvirkningene ved redusert merverdiavgiftssats for varetransport forutsetter derfor en utredning som det ikke er mulig å gjennomføre innenfor tidsrammen for svar på dette spørsmålet. Det gis derfor ikke provenyanslag for redusert merverdiavgiftssats for all transport (c) i dette svaret.

I tabell 1 gis det anslag på provenyvirkningene ved innføring av redusert sats og nullsats for flytransport og persontransport. Reduksjoner i merverdiavgiftssatsen for flytransport og øvrig persontransport vil gi grunnlag for at statens bevilgninger til kjøp av persontransporttjenester kan reduseres. I tabell 1 oppgis det både anslag som ikke tar hensyn til reduserte bevilgninger på budsjettets utgiftsside (brutto) og anslag som tar hensyn til reduserte bevilgninger (netto). Beløpene er helårsvirkning og avrundet.

*Tabell 1: Provenyvirkinger ved innføring av redusert merverdiavgiftssats og nullsats for flytransport og persontransport. Mill. kroner.*

	(a) Flytransport		(b) Persontransport	
	Nullsats	8 pst.	Nullsats	8 pst.
Brutto	-900	-300	-3 500	-1 150
Netto	-800	-250	-2 000	-650

Med hilsen

Siv Jensen