



Arbeids- og Administrasjonsdepartementet

Vår ref.: 2001/110

Dato: 12. november 2002

■ Konkurranseloven § 2-2d – merverdiavgift – norsk luftfart

Konkurransetilsynet viser til brev av 28. januar 2002 hvor vi tok opp konkurransebegrensende virkninger av at luftfart skulle tas ut av merverdiavgiftssystemet. Vi var da opptatt av avgifts- endringens virkning på etableringsmulighetene i norsk luftfart. Siden da har Norwegian Air Shuttle AS (Norwegian) etablert seg på fire ruter i det norske stamrutenettet, og i den forbindelse ønsker tilsynet igjen å påpeke konkurransevridende virkninger av den endring i merverdiavgiftssystemet som ble effektuert fra 1. april 2002.

Flyselskapene må enten etablere egen produksjon av bakketjenester eller kjøpe disse av andre. Egenproduksjon fremfor kjøp av tjenester krever en mer omfattende etablering av rutetraffikk for at driften skal bli lønnsom. Flyselskapene har ikke lenger fradragsrett for inngående avgift.¹ Med dagens avgiftssystem blir følgelig aktører som må kjøpe disse tjenestene belastet med merverdiavgift, mens flyselskaper som egenproduserer disse ikke får denne avgiftsbelastningen.

I vårt brev av 28. januar 2002 skrev vi også at Scandinavian Airlines System (SAS) og Braathens ASA (Braathens) etter ervervet trolig ville komme innunder bestemmelsen i merverdiavgiftsloven (mval.)§ 12 om samarbeidende selskaper. Kravet til eierandel er her 85 prosent av kapitalen. Dette innebærer at selskapene regnes som én avgiftspliktig virksomhet og således ikke behøver å beregne avgift av omsetning foretatt selskapene seg i mellom. Tidligere i år ervervet SAS ytterligere 36,1 prosent av Widerøe's Flyveselskap ASA (Widerøe), og har nå en eierandel på 99,4 prosent. Dette innebærer at SAS' og Braathens' innkjøp av bakketjenester hos Widerøe trolig også vil regnes som egenproduksjon av disse tjenestene, i henhold til mval. § 12. Det beregnes således ikke merverdiavgift på dette. Alt annet likt, betaler derfor Norwegian opptil 24 prosent mer for bakketjenester enn det selskapene i SAS-gruppen gjør.

Konkurransetilsynet er særlig opptatt av konkurransesituasjonen i norsk luftfart, og ser det som viktig at rammebetingelsene legges til rette for fortsatt konkurranse i disse markedene. Vi oversender derfor vårt brev av 28. januar 2002 og ber om at Arbeids- og administrasjonsdepartementet igjen tar denne problemstillingen opp med Finansdepartementet.

¹ Dog med visse unntak for utenlandstrafikk. Dette er imidlertid av underordnet betydning for den aktuelle problemstillingen.