

Finansdepartementet
Postboks 8008, Dep
0030 Oslo

Oslo, 11.04.18

Att: Statssekretær Jørgen Næsje

Merverdiavgiftsregistrering utenlandske kjøretøy på kabotasjeoppdrag

Det vises til møte i Vegtransportforum hos Samferdselsdepartementet 15.03.18, hvor forslaget om merverdiavgiftsregistrering av utenlandske godskjøretøy og turbiler på kabotasjeoppdrag i Norge var ett av temaene. NHO Transport lovet å komme tilbake med mer konkrete opplysninger om saken. Dette har beklageligvis tatt litt tid på grunn av vårens lønnsoppgjør.

1. Bakgrunn

Skattedirektoratet foretok allerede i 2010 en nøye gjennomgang av de skatte- og avgiftsmessige problemstillinger knyttet til utenlandske transportører. I et brev til Finansdepartementet datert 16.03.11 fastslår direktoratet at internasjonal transport inn og ut av Norge ikke er merverdiavgiftspliktig etter dagens regelverk. På den annen side skal utenlandske transportører på kabotasjeoppdrag være merverdiavgiftsregistrert og kreve utgående merverdiavgift på lik linje med norske transportører. Direktoratet hevder imidlertid at etterlevelsen på dette feltet er vanskelig å kontrollere og at bestemmelsen i liten grad blir håndhevet.

Spørsmålet om merverdiavgift for utenlandske kjøretøy på kabotasjeoppdrag i Norge har i etterkant av Skattedirektoratets gjennomgang vært fulgt opp fra politisk hold som følger:

- Samferdselsdepartementets politiske ledelse besluttet allerede sommeren 2013 å opprette en egen arbeidsgruppe for å vurdere tiltak med henblikk på å møte utfordringene på kabotasjesiden. Denne besto av personer fra aktuelle myndigheter og organisasjoner, og gruppen la frem en egen rapport datert 26.03.14 med forslag til 24 ulike tiltak. En gjennomgang av skatte- og avgiftssystemet var ett av disse. Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen gav i pressemelding datert 18.07.14 uttrykk for at en gjennomgang av skatte- og avgiftssystemet ville være ett av de viktigste tiltakene for videre oppfølging fra myndighetenes side.

- De fire borgerlige partiene tok inn følgende anmodning i sitt budsjettforlik av 21.11.14:
"Stortinget ber regjeringen utrede en betalingsordning for utenlandske vogntog for å sikre at disse betaler sin andel av bruken av norsk infrastruktur". Parallelt fikk Stortinget et Dokument 8-forslag fra representanter fra opposisjonspartiene til behandling, og forslaget til vedtak gikk enstemmig i gjennom i Stortinget 26.03.15. Dette besto av tre ulike elementer, og følgende tekst utgjorde ett av disse: *Stortinget ber regjeringen på egnet måte legge til rette for at alle selskaper som driver transportvirksomhet i Norge, svarer merverdiavgift til den norske staten etter norske regler.*

Det har imidlertid skjedd lite på dette feltet i etterkant av nevnte utvalgsarbeid, pressemelding, budsjettanmerking og anmodningsvedtak fra 2015. Dette kan skyldes at problemstillingen havner i et uklart ansvarsgrensesnitt mellom og Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet. Imidlertid kom følgende inn i regjeringens nye Jeløya-plattform fra januar 2018: *Regjeringen vil arbeide mot liberalisering av kabotasjereguleringen og redusere omfanget av ulovlig kabotasje. Regjeringen vil styrke det formaliserte samarbeidet mellom håndhevningsmyndighetene for å sikre økt og målrettet kontroll av transportnæringen langs vei, i bedrift og terminal, og legge til rette for effektiv håndheving.*

2. Fordeler

NHO Transport ser klare fordeler ved å følge opp og håndheve kravet om merverdiavgiftsregistrering for utenlandske transportører på kabotasjeoppdrag i Norge. Grensen for registrering bør imidlertid senkes fra dagens nivå på 50.000 kroner i årlig omsetning til null. Dette gir følgende fordeler:

A. Enkelt å gjennomføre

Det vil tilsynelatende være svært enkelt å innføre obligatorisk merverdiavgiftsregistrering for transportselskaper. Etablering samt drift vil medføre minimale kostnader siden endringen kan baseres på eksisterende infrastruktur og organisering. Brønnøysundregisteret tar i dag hånd om Merverdiavgiftsregisteret via en effektiv løsning i portalen AltInn, og skillet mellom transportselskaper med nullgrense for registrering kontra øvrige enheter med krav om en minsteomsetning på kroner 50.000 kan enkelt settes ved hjelp av NACE-kodene.

Danmark innførte obligatorisk merverdiavgiftsregistrering for utenlandske turbiler i 2014, og den danske ordningen er nærmere beskrevet her: <http://www.db-dk.dk/foreign-coaches-denmark>. Som det fremgår av denne nettsiden, medfører ordningen ingen ekstra belastninger for nasjonale transportører og minimalt med jobb for de utenlandske aktørene. Imidlertid krever danskene også registrering ved internasjonal transport, noe NHO Transport ikke vil innføre i Norge. En internasjonal transport vil bestå av kjøring både i Norge og utlandet for å gjennomføre ett oppdrag, noe som vil måtte medføre uklarheter omkring fordeling av kostnader og fakturabeløp mellom kjøring i Norge og utlandet.

B. Reduserer konkurransevidningen

Manglende krav med hensyn til belastning av utgående merverdiavgift fører til en uheldig konkurransevidning mellom norske og utenlandske transportører når det gjelder nasjonale oppdrag. Konkurransevidningen er selvsagt størst innen godssektoren med 25 prosent merverdiavgift og litt mindre innen persontransport, hvor satsen er begrenset til 12 prosent. Det er to aspekt ved dette:

- Det kan hevdes at de konkurransemessige konsekvenser vil være begrenset så lenge kjøper er merverdiavgiftspliktig og får fradrag for inngående avgift. Det er imidlertid mange transportkjøpere uten fradragsrett, og Skatt Øst hevder følgende i et høringsbrev datert 06.08.12: *Videre hevder vi at avgiftsfrie leveranser blir ansett som en vesentlig fordel – også for kjøpere som har full fradrags- eller refusjonsrett.*
- Så lenge man ikke er merverdiavgiftsregistrert, skal det i utgangspunktet heller ikke gis fradrag for inngående merverdiavgift. Dette er imidlertid ikke tilfellet for utenlandske transportører. Fra og med 1. januar 2013 ble ordningen med refusjon av inngående merverdiavgift for utenlandske transportører gjeninnført, men denne retter seg kun mot utøvere av internasjonal transport og skal ikke anvendes ved kabotasje. Det kan imidlertid være lett å "kamufilere" kabotasje som internasjonal transport og dermed urettmessig få refundert inngående merverdiavgift, noe som ble trukket frem i nevnte høringsbrev fra Skatt Øst datert 06.08.12 og nevnt av flere aktører under møtet i Vegtransportforum 15.03.18.

C. Må betale for bruk av norsk infrastruktur

Spørsmålet om merverdiavgiftsplikt for utenlandske transportører dreier seg imidlertid ikke kun om like konkurransevilkår mellom norske og utenlandske transportører, men også om tap av skatte- og avgiftsinntekter for det norske samfunnet. Så lenge utenlandske aktører kan "kamufilere" kabotasje som internasjonal transport og får refundert inngående merverdiavgift på innsatsfaktorer som drivstoff og verkstedtjenester, kan disse lett ta oppdrag på bekostning av lokale, skattepliktige selskaper og drive omfattende verdiskapning uten å yte noe som helst til det norske fellesskapet. De vil faktisk heller ikke betale noe for bruk av norsk infrastruktur eller kompensere for veislitasje eller miljøkonsekvenser.

D. Bedre kontrollmuligheter og økt markedsinformasjon

Som det fremgår av rapporten fra Samferdselsdepartementets kabotasjeutvalg nevnt under punkt 1, finnes det i dag lite statistikk over omfanget av kabotasjevirkksomheten i Norge i dag. To av de 24 forslagene til tiltak fremmet av Samferdselsdepartementets arbeidssgruppe nevnt under punkt 1 dreide seg om behovet for å få et bedre kunnskapsgrunnlag og oversikt over omfanget av kabotasjevirkksomheten. Utvalget var også opptatt av å få etablert bedre kontrollmuligheter. Obligatorisk merverdiavgiftsregistrering vil møte begge disse behovene:

- Alle som ønsker å drive lovlig kabotasjevirkksomhet skal dermed være oppført i registeret, noe som vil kunne gi verdifulle opplysninger om omfanget av virksomheten i form av både antall

aktører og omsetning. I tillegg vil man få et godt innblikk i hvem aktørene er i form av nasjonalitet og hva slags transport som utføres.

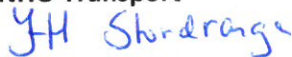
- Kontroll og håndheving er i dag problematisk fordi det er vanskelig å avdekke hvorvidt begrensningene med hensyn til kabotasjevirkosomhet blir overholdt. På turbilsiden er disse i tillegg ganske flytende og basert på et udefinert midlertidighetsbegrep. Det er også vanskelig å innhente dokumentasjon i forhold til kravet om allmenngjorte lønnsatser. Innføres krav om obligatorisk merverdiavgiftsregistrering, vil alle på kabotasjeoppdrag uten registrering drive ulovlig. Dette vil være både enkelt og raskt å avdekke og følge opp.

Som det ble påpekt fra din side under møtet i Vegtransportforum 15.03.18, kan obligatorisk merverdiavgiftsregistrering medføre begrensede provenyeffekter. På den annen side vil et slikt krav være enkelt å gjennomføre, redusere konkurransevriddingen mellom norske og utenlandske aktører, gi et visst bidrag til vedlikehold og utbygging av norske infrastruktur, bedre kontrollmulighetene og generere viktig markedsinformasjon. I tillegg vil obligatorisk merverdiavgiftsregistrering for transportsektoren være et godt svar på flere tverrpolitiske vedtak de siste fem årene.

NHO Transport håper dermed at myndighetene vil jobbe videre med innføring av obligatorisk merverdiavgiftsregistrering for transportører. Skulle det være ønskelig med mer informasjon eller dokumentasjon, står foreningen gjerne til disposisjon.

Vennlig hilsen

NHO Transport



Jon H. Stordrange

Administrerende direktør

Kopi: Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen, Samferdselsdepartementet
Statssekretær Anders B. Werp, Samferdselsdepartementet
Statssekretær Tommy Skjervold, Samferdselsdepartementet