



STORTINGET

Innst. 353 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra finanskomiteen

Dokument 8:104 S (2018–2019)

Innstilling fra finanskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Martha Tærud og Nils T. Bjørke om å sikre at bedrifter, eksempelvis busselskap, hjemmehørende i utlandet må betale merverdiavgift fra første krone omsatt i Norge

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet ble det 14. mars 2019 fremmet følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme et lovforslag som sikrer at bedrifter hjemmehørende i utlandet må betale merverdiavgift fra første krone omsatt i Norge.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fredric Holen Bjørdal, Svein Roald Hansen, Ingrid Heggø, Åsunn Lyngedal og Rigmor Aasrud, fra Høyre, Elin Rodum Agdestein, lederen Henrik Asheim, Mudassar Kapur, Vetle Wang Soleim og Aleksander Stokkebø, fra Fremskrittspartiet, Sivert Bjørnstad, Bård Hoksrud og Jan Steinar Engeli Johansen, fra Senterpartiet, Sigbjørn Gjelsvik og Trygve Slagsvold Vedum, fra Sosialistisk Venstreparti, Kari

Elisabeth Kaski, fra Venstre, Abid Q. Raja, fra Kristelig Folkeparti, Tore Storehaug, fra Miljøpartiet De Grønne, Kristoffer Robin Haug, og fra Rødt, Bjørnar Moxnes viser til at finansministeren har uttalt seg om forslaget i brev av 12. april 2019 til finanskomiteen. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til at Norge gjennom EØS-avtalen er forpliktet til å tillate kabotasje. Dette gir også norske transportører tillatelse til å drive kabotasje i andre EØS-land.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti, mener det er viktig at det norske markedet skal være nøytralt. Merverdiavgiftsreglene i Norge er like for både norske og utenlandske aktører som omsetter varer og tjenester. Fritaket må derfor gjelde både for norske og utenlandske transportører.

Flertallet merker seg også at Skattedirektoratet i brev til Finansdepartementet skriver at det for staten er negativt proveny for turbussektoren, og at dette i hovedsak skyldes satsforskjell på omsetning og kostnader.

Flertallet viser til at siden merverdiavgiftssatsen for persontransport er 12 pst. og med en merverdiavgiftssats på 25 pst. for fradragberettigede kostnader, gir dagens regelverk i liten grad konkurransefortrinn for selskaper som ikke etterlever dette.

Flertallet mener dagens regelverk på merverdiavgiftsområdet er godt nok, og vil påpeke at de aller fleste kabotasjeoppdrag i Norge vil være merverdiavgiftspliktige også etter dagens regelverk. Det vil dog være viktig å fortsette arbeidet mot ulovlig kabotasje og hindre liberalisering på dette feltet.

Beriktiget

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet Dei Grøne og Raudt fremjar fylgjande framlegg:

«Stortinget ber regjeringa fremme et lovforslag som sikrer at bedrifter hjemmehørende i utlandet må betale merverdiavgift fra første krone omsatt i Norge.»

«Stortinget ber regjeringa intensivere kontrollane av utanlandske turbussar, mellom anna for å forsikre seg om at selskapa som eig bussane, er meirverdiavgiftsregistrerte.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Miljøpartiet De Grønne viser til at spørsmålet om betaling av merverdiavgift for busselskap og annen transportvirksomhet i Norge har vært behandlet i Stortinget tidligere. I Innst. 148 S (2014–2015) vedtok et enstemmig Storting følgende:

«Stortinget ber regjeringa på egnet måte legge til rette for at alle selskaper som driver transportvirksomhet i Norge, svarer merverdiavgift til den norske staten etter norske regler.»

Disse medlemmer viser vidare til at det i regjeringens Granavolden-plattform er tatt inn følgende formulering: «Sikre at utenlandsk vogntog betaler bompenger og andre avgifter», og at Sverige og Danmark opererer med nullgrense for momsinnbetaling for selskap hjemmehørende i utlandet, selv om disse landene har en generell momsgrense på henholdsvis 40 000 SEK og 50 000 DKK.

Disse medlemmer viser til at det stadig oftere avdekkes sosial dumping i den grenseoverskridende transportsektoren, samtidig som utviklingen går i gal retning når det gjelder lønns- og arbeidsvilkår for arbeidstakere i sektoren. Konkurransvilkårene for seriøse bedrifter svekkes, og trafikksikkerheten på norske veier blir dårligere. En aktiv innsats mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet innen transportsektoren er helt avgjørende for å bekjempe denne utviklingen.

Gode politiske tiltak vil kunne øke yrkesstoltheten, bedre rekrutteringen til næringen og gi bedre økonomiske rammebetingelser for seriøse transportører. Like viktig er det at strenge krav og tydelige rammer vil fremme tryggheten, redusere ulykkesrisikoen og bedre fremkommeligheten langs norske veger, særlig på vinterstid.

Disse medlemmer viser til at representanter fra Arbeiderpartiet har fremmet et forslag med 10 tiltak som skal bedre situasjonen i denne bransjen, jf. Representantforslag 121 S (2018–2019), som behandles i transport- og kommunikasjonskomiteen.

Disse medlemmer viser til at ett av tiltakene som foreslås i Representantforslag 121 S (2018–2019), er at utenlandske turbussoperatører pålegges å registrere

seg i mva.-registret og at grensen for mva.-registrering senkes til 1 krone i omsetning for denne næringsgruppen, noe som vil forenkle kontrolltiltakene, og at det i tillegg innføres elektronisk registrering av all kabotasjekjøring.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn støtte forslaget også i denne innstillingen.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Raudt viser til at Noreg er eitt av svært få land som opererer med ei nedre grense for å betale meirverdiavgift for utanlandske selskap. Av 28 EU-land er det berre tre land som har ei slik grense for utanlandske selskap. Dette gjeld Bulgaria, Kypros og Litauen. Av dei resterande landa er det tre som ikkje har ei slik grense i det heile, medan fleirtalet, 22 land, har ei nedre grense for nokon eller alle innanlandske selskap, men ikkje for utanlandske selskap. Det er denne siste og klart mest vanlege ordninga desse medlemmene ynskjer at skal innførast i Noreg. Så godt som alle landa som vi vanlegvis samanliknar oss med, som Danmark, Sverige, Finland, Storbritannia og Frankrike, har ei nedre grense for alle innanlandske selskap, men ikkje for utanlandske selskap.

Desse medlemmene peiker på at påstanden frå komitéfleirtalet om at fjerninga av grensa eventuelt også må gjelde norske selskap, og insinueringa om at framlegget kan få negative fylgjer for norske transportører si kabotasjeverksemd i utlandet, openbert er uriktig.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet og Raudt tek til etterretning at fleirtalet i komiteen meiner at det er umogleg å ha det slik som dei aller fleste EU-landa har det, inkludert dei landa vi vanlegvis samanliknar oss med.

Desse medlemmene er skuffa over at fleirtalet i komiteen avviser eit framlegg som ville kunne styrke konkurransekrafta til norsk næringsliv og bidra til å skape og ta vare på norske arbeidsplassar.

Desse medlemmene ynskjer å trekkje fram at det er landa Bulgaria, Kypros og Litauen regjeringa og fleirtalet i komiteen meiner Noreg skal fylgje i meirverdiavgiftspolitikken. Dette er land vi vanlegvis ikkje bruker å samanlikne oss med. Desse medlemmene vil peike på at det i denne aktuelle saka er særleg gode grunnar til ikkje å samanlikne oss med desse landa. Medan Noreg har eitt av dei absolutt høgste kostnadsnivåa i Europa, har Bulgaria det lågaste kostnadsnivået av alle EU-landa medan Litauen ligg på fjerde siste plass. Kypros ligg midt på lista, men har neppe store utfordringar med t.d. kabotasje av openberre geografiske årsaker.

Desse medlemmene peiker på at det nett er sosial dumping, skatteomgåing, kriminalitet og sikkerhetsproblem knytte til den store auken av køyretøy, sjåførar og selskap frå land som Bulgaria og Litauen som er

bakgrunnen for framlegget. Det er ingen grunn til at vi som einaste høginntektsland skal ha same meirverdiavgiftssystem som låginntektslanda Bulgaria og Litauen.

Desse medlemene peiker på at medan land som Litauen og Bulgaria opplever at innbyggjarane og selskapa deira reiser til andre land for å drive t.d. transportverksemd, så opplever Noreg og nærskyldte land som Danmark og Sverige det motsette. Dette borgar for at heilt andre vurderingar bør gjere seg gjeldande ved utforminga av meirverdiavgiftsregelverket for utanlandske selskap i Noreg enn i desse landa, som vi altså no har same system som.

Desse medlemene hevar fram at Danmark og Sverige har teke konsekvensen av utfordringane dei opplever, ved ikkje å ha ei nedre grense for å betale meirverdiavgift for utanlandske selskap, samstundes som dei har grenser tilsvarende Noreg på høvesvis 50 000 DKK og 40 000 SEK for innanlandske selskap.

Desse medlemene registrerer at regjeringa Solberg i mange EU-spørsmål er meir tru til EU-linja enn fleire EU-land. Norske interesser kjem i beste fall i andre rekke. Også når det gjeld sentralisering og privatisering hindrar ideologiske kjepphestar regjeringa frå å gjere dei rasjonelt sett beste vala for Noreg. Trass i dette bakteppet er det likevel oppsiktsvekkande at regjeringa og komitéfleirtalet ikkje kan støtte føreliggjande framlegg. Desse medlemene viser til at regjeringa og komitéfleirtalet ikkje eigentleg ser ut til å ha nokon innvendingar mot framlegget i seg sjølv – dei hevdar berre at dei ikkje trur framlegget vil ha nokon særleg verknad. Desse medlemene meiner at ein bør ha sterkare argument enn dette for å halde på eit system som m.a. gjer det vanskeleg å ha oversyn over utanlandske selskap si verksemd i Noreg.

Desse medlemene tilrår at representantframlegget vert vedteke.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet viser til at NHO støttar framlegget frå Senterpartiet og også uttaler at det vil ha stor effekt.

NHO hevar særleg fram at det å fjerne den nedre grensa for å betale meirverdiavgift vil innebere at alle selskap som har vogntog og turbussar som opererer i Noreg, må vere meirverdiavgiftsregistrerte. Ei slik registrering vil gjere det betydeleg enklare å kontrollere køyretøya generelt. Då kan ein også enklare avdekkje og ev. sanksjonere lovbrøt, også lovbrøt som er urelaterte til meirverdiavgift. I tillegg vil ei slik registrering gje betre kunnskap om utanlandske selskap si verksemd i Noreg og såleis gje betre avgjerdsgrunnlag for styresmakter og politikarar.

Desse medlemene viser til at NHO reknar med at det å fjerne minstegrensa for meirverdiavgift for utan-

landske turbusselskap vil gje staten 100 mill. kroner i auka inntekter.

Desse medlemene meiner at det er endå viktigare å lytte til at NHO legg til grunn at framlegget kan bidra til å nedkjempe kriminalitet og skape fleire arbeidsplassar i Noreg.

Desse medlemene vil til slutt peike på at dei negative fylgjene av dagens regelverk for norske selskap har vortne større som fylgje av at regjeringa har auka meirverdiavgiftssatsen for m.a. persontransport frå 8 til 12 pst. I ljøs av det som går fram av Granavolden-erklæringa, er det svært god grunn til å frykte at regjeringa vil auke denne satsen ytterlegare, noko som vil gjere det endå vanskelegare for m.a. norske turbusselskap. Desse medlemene held fram at framlegget vil bidra til å skape norske arbeidsplassar og fremje norsk verdiskaping.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme et lovforslag som sikrer at bedrifter hjemmehørende i utlandet må betale merverdiavgift fra første krone omsatt i Norge.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringa intensivere kontrollane av utanlandske turbussar, mellom anna for å forsikre seg om at selskapa som eig bussane, er meirverdiavgiftsregistrerte.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:104 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Mossleth, Bengt Fasteraune, Martha Tærud og Nils T. Bjørke om å sikre at bedrifter, eksempelvis busselskap, hjemmehørende i utlandet må betale merverdiavgift fra første krone omsatt i Norge – vedtas ikke.

Oslo, i finanskomiteen, den 28. mai 2019

Henrik Asheim

leder

Jan Steinar Engeli Johansen

ordfører

VEDLEGG**Brev fra Finansdepartementet v/statsråd Siv Jensen til finanskomiteen, datert 12. april 2019****Dokument 8:104 S (2018-2019) - Representantforslag fra Mossleth, Fasteraune, Tærud og Bjørke om å sikre at bedrifter, eksempelvis busselskap, hjemmehørende i utlandet må betale merverdiavgift fra første krone omsatt i Norge**

Jeg viser til brev 3. april 2019 fra finanskomiteen, der komiteen oversender representantforslag 104 S (2018-2019) til finansministeren for uttalelse.

Representantforslaget fra stortingsrepresentantene Mossleth, Fasteraune, Tærud og Bjørke innebærer følgende:

«Stortinget ber regjeringen fremme et lovforslag som sikrer at bedrifter hjemmehørende i utlandet må betale merverdiavgift fra første krone omsatt i Norge.»

Selve forslaget i dokumentet er generelt og etter spør et lovforslag om merverdiavgiftsplikt som skal omfatte alle typer virksomheter hjemmehørende i utlandet, men i stortingsrepresentantenes begrunnelse for forslaget, vises det spesifikt til bussnæringen/persontransport.

Gjennom EØS-avtalen er Norge forpliktet til, på nærmere angitte vilkår, å tillate kabotasje. Samtidig gis norske transportører adgang til å drive kabotasje i alle EØS-land. Kabotasje er innenlands transport mot vederlag i et annet land enn der transportøren er hjemmehørende. En transportør som er etablert i et EØS-land har adgang til å drive kabotasje i et kort tidsrom i tilknytning til et oppdrag om internasjonal transport (grensekryssende leveranse enten til eller fra Norge). Dette gjelder bare for transportører som er etablert i et EØS-land, andre utenlandske transportører har ikke lov til å ta innenlands oppdrag i Norge.

Merverdiavgiftsreglene er like for norske og utenlandske aktører som omsetter varer eller tjenester i Norge. Fritaket for merverdiavgift ved internasjonal transport gjelder for både norske og utenlandske transportører. Regelverket er nøytralt, utfordringen på området er etterlevelsen av regelverket.

Det er, slik jeg ser det, tvilsomt at en nullgrense vil føre til økt etterlevelse av plikten til å innbetale merverdiavgift. For det første er dette virksomheter med svak tilknytning til Norge, hvor manglende etterlevelse både kan skyldes manglende kunnskap om regelverket og manglende vilje til å registrere seg. Dette vil ikke endre seg ved at grensen for registreringsplikt fjernes. Videre har Norge som kjent en svært lav registreringsgrense på 50 000 kroner i året og de aller fleste kabotasjeoppdrag i Norge vil allerede etter gjeldende regelverk være merverdiavgiftspliktig. Registreringsgrensen gjelder helt generelt, og er også lagt til grunn på andre områder hvor

selskaper som ikke er etablert i Norge likevel er avgiftspliktige her. Det vises for eksempel til ordningen med omsetning av elektroniske tjenester fra utlandet til norsk forbruker.

Problemstillinger knyttet til kabotasje har blitt forelagt Finansdepartementet i ulike former gjentatte ganger. Skattedirektoratet har også sett nærmere på dette, og i brev til Finansdepartementet 17. september 2014 skrev de følgende:

«For turbussektoren er det vist til at [statens] totalproveny fra merverdiavgift er negativt. Dette skylder i hovedsak satsforskjell mellom omsetning og kostnader. Det tilsier at manglende etterlevelse i liten grad kan gi utenlandske aktører et konkurransefortrinn.»

Merverdiavgiftssatsen for persontransport er på 12 %, og med en merverdiavgiftssats på 25 % for fradragsberettigede kostnader for registrerte virksomheter, gir gjeldende rett i liten grad konkurransefortrinn til virksomheter som ikke etterlever dette. I brev til Finansdepartementet 15. november 2018 konkluderte Skattedirektoratet nok en gang med at en videreføring av dagens regel er hensiktsmessig «med grunnlag i vurderinger knyttet til administrative kostnader til drift av merverdiavgiftssystemet, hensyn til etterlevelsesomkostninger for næringslivet og generelt med grunnlag i forenklingshensyn».

Med forslagstillernes begrunnelse for å innføre en plikt for bedrifter hjemmehørende i utlandet til å betale merverdiavgift fra første krone omsatt i Norge, er det ganske klart at dette er ment å bedre situasjonen for norske busselskaper som opplever mangelfull etterlevelse av merverdiavgiftsregelverket som en av flere konkurransevridende forhold mellom dem og utenlandske aktører. Som jeg har redegjort for flere ganger, blant annet under spørretime i Stortinget 17. januar 2018, arbeider regjeringen aktivt med problemstillinger knyttet til kabotasje og like konkurransevilkår. For øvrig følger det direkte av regjeringsplattformen fra Granavolden at regjeringen vil arbeide aktivt mot liberalisering av kabotasjereguleringen og redusere omfanget av ulovlig kabotasje. Det er flere andre tiltak enn en nullgrense som er godt egnet til å sikre etterlevelse – både av merverdiavgiftsregelverket og andre viktige reguleringer i norsk arbeidsliv og på norsk vei.

Kabotasje og andre problemstillinger i transportnæringen ses på som en del av flere sammensatte utfordringer innenfor arbeidslivskriminalitet, og er derfor tatt med som en del av regjeringens helhetlige innsats mot arbeidslivskriminalitet. Som en del av dette har Vegdirektoratet, på bestilling fra Samferdselsdepartementet,

etablert et samarbeid mellom kontroll- og tilsynsetater innenfor vegtrafikkområder. Skatteetaten deltar i samarbeidet som blant annet omfatter felles aksjoner langs vei. Politiet, Arbeidstilsynet, Tolletaten og Statens vegvesen deltar også, og de første kontrollene ble gjennomført i 2018. Informasjonstiltak og kontroller er etter mitt syn de viktigste tiltakene for å sikre etterlevelse av regelverket. En endring av regelverket alene vil ikke medføre økt etterlevelse.

Jeg deler representantenes ønske om at det norske markedet skal være nøytralt og ikke legge til rette for «sosial dumping». Jeg mener imidlertid at også dagens regelverk på merverdiavgiftsområdet i tilstrekkelig grad er tilrettelagt for å ivareta disse hensynene. Tverretattlig samarbeid for å kontrollere at standarden på utenlandske kjøretøy er i tråd med norske vilkår, og at bestemmelser om blant annet arbeids- og hviletid, tariff, arbeidstillatelse og merverdiavgift blir overholdt er etter min mening den mest hensiktsmessige veien å gå. På denne bakgrunn mener jeg at det ikke er tilstrekkelig grunner til å støtte forslaget fra representantene Mossleth, Fasteraune, Tærud og Bjørke.

