



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Stortingets Finanskomite  
Stortinget  
0026 Oslo

Forbundskontoret  
St. Olavs gate 25  
P.b. 7134 St. Olavs plass  
0130 Oslo  
Tlf. 22 03 32 00  
Faks 22 20 56 15  
Bankkonto 6005.06.16234  
Org.nr. 955430336 MVA  
[www.lastebil.no](http://www.lastebil.no)

Deres ref: ||

Vår ref: |jtm/|tf|

Oslo, |20. oktober 2014|

## Statsbudsjettet 2015 – Prop. 1 LS Skatter, avgifter og toll

Den norske lastebilnæringen er typisk småbedriftsnæring som i mange år har hatt økende press på driftsmarginer, egenkapital og likviditet. Bransjen er svært styrt av ytre rammebetingelser, og det er til dels vanskelig å få uttelling fra transportkjøperne for økte kostnader som skyldes endringer i rammebetingelsene. Bransjen opplever en stadig sterkere konkurranse fra utenlandske aktører.

Derfor er det svært viktig at det fra myndighetenes side legges til rette for like konkurransevilkår mellom norske og utenlandske transportører, ikke minst når det gjelder håndhevelse av lover og regler. Utviklingen de siste årene med hensyn til økende innslag av utenlandske transportører, som dels baserer driften sin på svært lavt kostnadsnivå, dels unngåelse av gjeldende norske regler og derav følgende unnlattelse av å betale skatter og avgifter til den norske staten, aktualiserer i stadig større grad behovet for fokus på at konkurransen mellom aktørene må foregå på likeverdige og sosialt akseptable vilkår.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er opptatt av mange tema også knyttet til skatter, avgifter og toll som vi ønsker gjennomslag for, og ber regjeringen og Stortinget om å prioritere:

- Omsetningsgrense for registrering i mva-registeret
- Styrket og samordnet kontroll ved grensepasseringer og langs veg – Transportpoliti
- Forhåndsbetalt obligatorisk bombrikke, samt
- Fritak på formueskatt på arbeidende kapital
- Vektårsavgift
- Veibruksavgift på autodiesel og
- Avskrivingssetser

### **Omsetningsgrense for registrering i mva-registeret**

Grensen for plikt til registrering i merverdiavgiftsregisteret foreslås økt fra 50.000 kr til 150.000 kr. i avgiftspliktig omsetning. Endringen er begrunnet med reduserte administrative byrder og proveny økning.

For den seriøse delen av norsk transportbransje er dette ikke positivt. NLF mener at forslaget ikke understøtter arbeidet med å gjøre transportbransjen til en lovlig og fremtidsrettet bransje hvor også norske transportører skal ha en naturlig plass.

Konsekvensen av forslaget vil kunne bli at konkurranseulempen for etablerte norske transportører, som uansett må være registrert, blir ytterligere forsterket. Flere utenlandske transportører (og norske) kan tilby sine priser uten mva-påslag, eller de kan tilby sine priser med mva-påslag, men uten å betale mva til den norske staten. Endringen vil medføre en mulig oppblomstring av flere useriøse aktører som undergraver næringens arbeid med å skape likere konkurransevilkår. Endringen vil heller ikke bidra til å redusere de administrative byrdene for etablerte transportører. NLF er også tvilende til om provenyøkningen vil oppnås.

NLF mener målet må være likere konkurransevilkår mellom utenlandske og norske transportører, og at kravet om registrering i merverdiavgiftsregisteret for transportbransjen må være uavhengig av nivå på omsetningen, slik det er i Danmark.

### **Styrket og samordnet kontroll ved grensepasseringer og langs veg - Transportpoliti**

NLF mener regjeringens verbale satsing på økte kontroller både ved grensepasseringer og langs veg er positivt. NLF ønsker at aktørene i bransjen blir hyppig kontrollert, men at kontrollene blir mer målrettet og at brudd på de ulike bestemmelsene blir håndhevet konsekvent.

Det registreres at Samferdselsdepartementets forslag til budsjett (Prop. 1 S (2014-2015)) beskriver utvidede kontrolloppgaver for Statens Vegvesen, blant annet på kabotasje, vinterutrustning og obligatorisk bombrikke, som innføres pr 1.1.2015.

Videre registreres det at Tollvesenet i større grad enn tidligere er tiltenkt en rolle i kontrollene ved grensepassering. De skal få kontroll- og sanksjonsmyndighet i stadig større grad på de samme områdene som SVV skal ha. Det registreres også at det pågår en utredning i TAD som skal foreslå hvilken rolle Tollvesenet skal ha som følge av endrede oppgaver og fokuseringen på Tollvesenets tilstedeværelse på grensen. Resultatene av utredningen skal foreligge i løpet av høsten 2014.

NLF mener det er svært positivt at også Tollvesenet skal ha en kontroll- og sanksjonsmyndighet rettet mot transportbransjen. For NLF er det uklart om, og i hvilket omfang, det følger nye midler til å drive den økte kontrollvirksomheten – denne usikkerheten gjelder også om SVV tilføres midler.

NLF mener det også er viktig at de myndighetene som har et kontrollansvar rettet mot transportbransjen blir langt bedre samordnet enn tilfellet er i dag. Ved å ha tilgang til komplett relevant kompetanse ved kontrollene, vil disse etter NLF sin mening bli mer effektive og gi en større sjanse for å avdekke et bredere spekter av uregelmessigheter.

Derfor er NLF svært opptatt av at det etableres et felles kontrollorgan – gjerne kalt Transportpolitiet – hvor de ulike myndighetene Politi, Skatt, Arbeidstilsyn, Toll og Vegvesen samarbeidet om utøvelsen av kontrollvirksomheten særlig ved grensepasseringer, men også ved tilfeldige, planlagte og målrettede kontroller langs veg og i bedrift. En slik slagkraftig enhet vil i langt større grad kunne drive systematisk, målrettet og forhåpentligvis forebyggende aktiviteter rettet mot den useriøse delen av transportene til og fra, og innenlands i Norge.

### **Forhåndsbetalt obligatorisk bombrikke**

Samferdselsdepartementet har besluttet innføringen av obligatorisk bombrikke fra 1.1.2015. Det blir obligatorisk at alle (med enkelte unntak) kjøretøy over 3.500 kg totalvekt som benytter offentlig vei i Norge skal være utrustet med bombrikke. Brikken skal være koblet opp mot en gyldig avtale med bompengeselskap. Bakgrunnen for innføringen av obligatorisk bombrikke er at en stor andel av de utenlandske lastebilene passerer bomstasjoner uten brikke, og uten å betale eventuelle ettersendte fakturaer. De oppnår dermed en betydelig konkurransefordel sammenlignet med norske transportører som jo har AutoPASS-brikke med tilknyttet avtale. En ytterligere alvorlig konsekvens er forsinket nedbetaling av lånene som bompengene skal betjene, og som kommer alle trafikanter til byrde.

Det verserer ulike størrelser på beløpet som utenlandske transportører unnslipper (eller lurer seg unna). Et forsiktig anslag basert på data for 2013 fra SSB, SVV og SD, og antatt bompengeutgifter pr tur, indikerer et beløp i størrelsesorden 225 mill. kr pr år i tapte bompenginntekter. Se vedlagt beregning på side 4.

NLF har i lang tid arbeidet for å få innført obligatorisk bombrikke for alle tunge kjøretøy, og er derfor glad for at det fra 1.1.2015, ca 7 år etter at NLF først påpekte problemet ovenfor Vegdirektoratet, endelig blir en realitet. Men NLF har også vært like tydelig på at det må være en forhåndsbetaling knyttet til avtalen om bombrikke. Argumentet for dette er selvsagt at det må sikres en reell innkreving av påløpte bompengavgifter. Uten en forhåndsbetaling, vil innkrevingen av utestående beløp ikke bli vesentlig bedre enn tilfellet er i dag. NLF mener dette kan ordnes med krav om betaling pr kredittkort, dieselkort, bankgaranti eller annen ordning, og NLF mener det finnes tilsvarende ordninger i andre EU-land, og at det finnes teknisk løsninger tilgjengelige og i bruk, som ivaretar dette.

NLF krever derfor at det så fort som overhode mulig innføres ordning med forhåndsbetaling knyttet til bruk av bombrikke, slik at likere konkurransevilkår i transportbransjen og raskere nedbetaling av bomprosjektene blir en realitet.

### **Fritak på formuesskatt på arbeidende kapital**

NLF er gjennom medlemskapet i Alliansen for norsk privat eierskap opptatt av at formuesskatten må reduseres, aller helst i sin helhet tas bort. Dette er delvis imøtekommet ved at skattesatsen foreslås redusert 0,25 %-poeng til 0,75 %, og bunnfradraget er hevet til 1,2 mill. kr.

Formuesskatt på arbeidende kapital er en særnorsk skatt som de utenlandske transportørene slipper. Dette er ett av mange tilfeller av urimelig konkurranseulempe for den norske delen av transportbransjen, som i stadig større grad opplever økt konkurranse fra utenlandske aktører. For en stor del av våre medlemmer, som er små

bedriftseiere og til sammen sysselsetter mange tusen ansatte, er det absolutt viktigst å få redusert skatteprosenten. NLF forventer at de foreslåtte endringene følges opp med ytterligere reduksjoner, spesielt i sats, i neste års budsjett, med sikte på en avvikling av formuesskatten.

### **Vektårsavgift**

Vektårsavgiften består av en vektgradert del og en miljødifferensiert del basert på kjøretøyets avgassegenskaper (Euro-klasser). Den vektgraderte foreslås redusert med 20 %, mens den miljødifferensierte foreslås tatt bort i sin helhet. Begrunnelsen for reduksjonen i vekt delen er at dagens norske satser er høyere enn EUs minstesatser, og begrunnelsen for endringen i den miljødifferensierte delen er at avgiften ikke er presis nok, og ikke tar hensyn til ulik bruk av kjøretøyene.

NLF er positiv til alle endringer i avgifter som medfører reduserte kostnader for transportbransjen, som igjen kommer næringslivet til gode.

### **Veibruksavgift på autodiesel uendret**

NLF er tilfreds med at det foreslås en nominell uendret avgiftssats på autodiesel. Dette er et lite bidrag til å utjevne avgift-/prisforskjellene sammenlignet med øvrige europeiske land.

### **Avskrivingsatser**

NLF konstaterer at avskrivingsattsene foreslås uendret. NLF har i mange år påpekt at en avskrivingsatts på 20 % ikke gjenspeiler det reelle økonomiske verdifallet på den type produksjonsmidler som benyttes i transportbransjen. I tillegg har våre naboland, som våre medlemmer konkurrerer med på en rekke transportoppdrag, en avskrivingsatts på 25-30 %. NLF mener derfor at satsen må heves til 25 %, og at transportmateriellet kan nedskrives til null det femte året.

Med vennlig hilsen

**Norges Lastebileier-Forbund**



Per Madsen  
**Forbundsleder**



Geir A. Mo  
**Adm. direktør**