



Innst. S. nr. 48

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument nr. 8:93 (2007–2008)

Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Elisabeth Røbekk Nørve og Leif Helge Kongshaug om at skipstunneler likebehandles med annen infrastrukturbygging i merverdiavgiftslovgivningen

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre merverdiavgiftsloven § 16 første ledd nr. 13, slik at bygging av skipstunneler likebehandles med annen infrastrukturbygging som veier, broer og tunneler."

Det vises til dokumentet for redegjørelse for forslaget.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Alf E. Jakobsen, Rolf Terje Klungland, Torgeir Micaelsen, lederen Reidar Sandal, Eirin Kristin Sund og Marianne Aasen, fra Fremskrittspartiet, Gjermund Hagesæter, Ulf Leirstein, Jørund Rytman og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Svein Flåtten, Michael Momyr og Jan Tore Sanner, fra Sosialistisk Venstreparti, Magnar Lund Berge og Heikki Holmås, fra Kristelig Folkeparti, Hans Olav Syversen, fra Senterpartiet, Per Olaf Lundteigen, og fra Venstre, Lars Sponheim, viser til at

dokumentet er oversendt finansminister Kristin Halvorsen til uttalelse. Hennes svarbrev av 19. juni 2008 og 7. november 2008 følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til svarbrev 19. juni 2008 fra finansministeren der det fremkommer at fritaket i merverdiavgiftsloven § 16 første ledd nr. 13, er begrenset til siste omsetningsledd og gjelder tjenester med planlegging, prosjektering, anlegg, reparasjon og vedlikehold av offentlig veg. Bestemmelsen omfatter også de samme tjenestene vedrørende baneanlegg utelukkende for skinnegående, kollektiv persontransport. Bestemmelsen gjelder videre arbeid med framstilling på verksteder av bruer for veg eller bane som for øvrig omfattes av fritaket. Merverdiavgift på tjenester knyttet til bygging av en skipstunnel er som representantene viser til, ikke omfattet av fritaket. Som det redegjøres for i forslaget og i svarbrev fra finansministeren, er bakgrunnen for avgiftsfritaket i hovedsak å motvirke konkurransevridning og skape avgiftsmessig nøytralitet mellom offentlig og privat drift i veisektoren.

Flertallet vil påpeke at ettersom den tidligere produksjonsdelen i Statens vegvesen er skilt ut i eget selskap, Mesta AS, og nå konkurrerer om oppdrag med andre private aktører, er den opprinnelige begrunnelsen for avgiftsfritaket noe svekket.

Flertallet mener forøvrig at spørsmålet om et eventuelt merverdiavgiftsfritak må vurderes nærmere hvis vedtak om bygging av Stadt skipstunnel foreligger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er enig med forslagsstillerne i

at skipstunneler bør likebehandles med annen infrastrukturbygging i merverdiavgiftslovgivningen. Som det redegjøres for i forslaget og i svarbrev fra finansministeren, så er bakgrunnen for avgiftsfritaket i hovedsak å motvirke konkurransevridding og skape avgiftsmessig nøytralitet mellom offentlig og privat drift i veisektoren når det gjelder tjenester med planlegging, prosjektering, anlegg, reparasjon og vedlikehold av offentlig vei, broer og tunneler. Merverdiavgift på tjenester knyttet til bygging av skipstunnel er ikke omfattet av avgiftsfritaket.

Disse medlemmer påpeker at ettersom den tidligere produksjonsdelen i Statens vegvesen er skilt ut i eget selskap, Mesta AS, og nå konkurrerer om oppdrag med andre private aktører, er den opprinnelige begrunnelsen for avgiftsfritaket noe svekket. Allikevel ser disse medlemmer gode grunner til at bygging av skipstunneler innbefattes av avgiftsfritaket, og legger til grunn at Regjeringen endrer merverdiavgiftsloven § 16 første ledd nr. 13.

Disse medlemmer ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til lovendring i forbindelse med statsbudsjettet for 2010.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre merverdiavgiftsloven § 16 første ledd nr. 13 slik at bygging av

skipstunneler likebehandles med annen infrastrukturbygging som veier, broer og tunneler."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Stortinget ber Regjeringen endre merverdiavgiftsloven § 16 første ledd nr. 13 slik at bygging av skipstunneler likebehandles med annen infrastrukturbygging som veier, broer og tunneler.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til representantforslaget og til det som står foran, og rå Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:93 (2007–2008) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Elisabeth Røbekk Nørve og Leif Helge Kongshaug om at skipstunneler likebehandles med annen infrastrukturbygging i merverdiavgiftslovgivningen – vedlegges protokollen.

Oslo, i finanskomiteen, den 18. november 2008

Reidar Sandal

leder

Jørund Rytman

ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 19. juni 2008

Dokument 8:93 (2007-2008) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Elisabeth Røbekk Nørve og Leif Helge Kongshaug om at skipstunneler likebehandles med annen infrastrukturbygging i merverdiavgiftslovgivningen

Jeg viser til forslaget fra representantene Elisabeth Røbekk Nørve og Leif Helge Kongshaug om at skipstunneler likebehandles med annen infrastrukturbygging i merverdiavgiftslovgivningen.

Representantene viser blant annet til at skipstunneler ikke er omfattet av merverdiavgiftsloven § 16 første ledd nr. 13, og at dette er en naturlig følge av at det per i dag ikke er anlagt noen skipstunneler i Norge. Det vises videre til at Stad skipstunnel er et viktig prosjekt som lenge har vært til utredning. I en sluttrapport fra Kystverket, som nylig er overlevert Fiskeri- og kystdepartementet, konkluderes det med at tunnelen vil gi en positiv samfunnsøkonomisk nytte. Representantene mener at i det videre arbeid er det derfor viktig å legge til rette for at prosjektet vil kunne bli behandlet på lik linje med andre infrastrukturtiltak på land.

Jeg vil innledningsvis vise til at fritaket i merverdiavgiftsloven § 16 første ledd nr. 13, er begrenset til siste omsetningsledd, og gjelder tjenester med planlegging, prosjektering, anlegg, reparasjon og vedlikehold av offentlig veg. Bestemmelsen omfatter også de samme tjenestene vedrørende baneanlegg utelukkende for skinnegående, kollektiv persontransport. Bestemmelsen gjelder videre arbeid med framstilling på verksteder av bruer for veg eller bane som for øvrig omfattes av fritaket. Merverdiavgift på tjenester knyttet til bygging av en skipstunnel er som representantene viser til, ikke omfattet av fritaket.

Begrunnelsen for avgiftsfritaket for arbeid på offentlig veg, var ønsket om å fjerne konkurransevidningen mellom offentlig virksomhet i egen regi og privat arbeid i vegsektoren, jf. Ot.prp. nr. 13 (1971-72). Dette skyldes at det ved bruk av egen virksomhet (Statens vegvesen) til å utføre arbeid på offentlig veg, ikke påløp merverdiavgift på arbeidet (tjenestedelen). For andre næringsdrivende forelå det imidlertid plikt til å beregne merverdiavgift. Uten et slikt fritak ville det vært mer lønnsomt for staten å gjennomføre vegutbygginger med egne ansatte uten merverdiavgift, enn å kjøpe tjenester fra private aktører. Bestemmelsen har dermed i stor grad de samme formål som lov 12. desember 2003 nr. 108 om kompensasjon av merverdiavgift for kommuner og fylkeskommuner mv.

I dag er den tidligere produksjonsdelen i Statens vegvesen skilt ut i eget selskap, Mesta AS, som konkurrerer om oppdrag med andre private aktører. Den opprinnelige begrunnelsen for avgiftsfritaket synes dermed å være svekket

Fritaket, som har vært praktisert siden 1973, innebærer at det i forbindelse med statlig finansiering av et vegutbyggingsprosjekt ikke tas hensyn til merverdiavgiftskostnadene på den delen som gjelder tjenester. Et slikt fritak innebærer likevel en kostnad for staten, i form av tapte merverdiavgiftshintekter. Et eventuelt forslag til lovendring her vil måtte fremmes for Stortinget og behandles i sammenheng med de ordinære budsjettene. Dersom det vedtas å bygge Stad skipstunnel vil det måtte foretas en ordinær vurdering av bevilgningene som ledd i denne beslutningen.

Vedlegg 2

Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 7. november 2008

Dokument 8:93 (2007-2008) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Elisabeth Røbekk Nørve og Leif Helge Kongshaug om at skipstunneler likebehandles med annen infrastrukturbygging i merverdiavgiftslovgivningen

Jeg viser til brev av 31. oktober 2008 vedrørende Dokument nr. 8:93 (2007-2008) og har følgende svar på de spørsmål som stilles.

2) *Hva er provenyet for å innføre et slikt avgiftsfritak?*

Svar:

Provenyvirkningene av et fritak for merverdiavgift for skipstunneler i Norge antas i første omgang å være knyttet til prosjektet Stad skipstunnel. I en konseptutredning fra Kystverket i 2007 anslås byggekostnadene til prosjektet Stad skipstunnel til mellom 1 170 mill. kroner og 1 730 mill. kroner. En del av disse kostnadene vil faktureres med merverdiavgift, mens andre, f.eks. lønn, ikke er merverdiavgiftspliktige. Dersom prosjektet gjennomføres, og bygging av skipstunneler fritas fra merverdiavgift, vil kostnadene knyttet til varer og tjenester fakturert med mer-

verdiavgift reduseres med 20 pst. Finansdepartementet kjenner ikke direkte til kostnadene knyttet til merverdiavgift for dette prosjektet, og kan derfor ikke anslå et konkret provenytap.

3) *Ber også om lovteknisk bistand for en slik endring som skissert i forslaget.*

Svar:

Fritak for skipstunneler kan lovteknisk gjennomføres ved at det fremmes følgende forslag til endring i § 16 første ledd nr. 13:

I lov 19. juni 1969 nr. 66 om merverdiavgift skal § 16 første ledd nr. 13 skal lyde:

"13. Tjenester i siste omsetningsledd som gjelder planlegging, prosjektering, anlegg, reparasjon og vedlikehold av offentlig veg og baneanlegg utelukkende for skinnegående, kollektiv persontransport, skipstunneler, samt fremstilling på verksted av bruer eller deler av bruer til slik veg eller bane.

Endringen trer i kraft 1. januar 2009."