

Dokument nr. 8:49

(2001-2002)

Forslag fra stortingsrepresentant Karl-Anton Swensen om at investeringer i og drift av offentlig infrastruktur i farleier og havner likestilles med tilsvarende innen veisektoren under lov om merverdiavgift

Til Stortinget

Bakgrunn

Stortinget har ved en rekke anledninger, bl.a. i Innst. S. nr. 119 (2000-2001), gitt uttrykk for en målsetting om å legge til rette for å kunne føre mer gods sjøveien. Det vil være et ressurs- og miljøvennlig alternativ til vegtransport. Forholdet er også omhandlet i en rekke storsmeldinger herunder St. meld. nr. 46 (1999-2000) «*Nasjonal transportplan*». Forholdene for sjøtransport har av ulike årsaker fått en uheldig utvikling over en årrekke. En årsak er konkurranseforholdet til vegtransport. Dette omtales for øvrig i EUs «*White paper – Transport*».

Vurdering

Tilrettelegging for å føre mer transport sjøvegs i Norge krever investeringer i infrastruktur, herunder farleier og havneanlegg. Staten bidrar i dag på tre felt med investeringer innen sjøtransport. Det er utbygging av fiskerihavner, havner i distriktene og merking av farleier. Utviklingen av sjøen som alternativ transportvei er avhengig av større volum/kapasitetsutnyttning og retningsbalanse i forhold til transport på veg. Sjøtransport forutsetter at det gis muligheter til å samle transportstrømmene i knutepunkt langs kysten. Dette er for øvrig pekt på i en rekke offentlige og private publikasjoner de senere år. Sjøtransport er svært viktig for næringslivet i Norge. Sjøen som transportvei er helt avgjørende for viktige deler av norsk næringsliv, bl.a. industri og havbruk.

Et viktig hinder for å kunne foreta investeringer i og drift av havner som kan danne knutepunkter langs kysten er at offentlig infrastruktur i havner er mva-pliktige, mens offentlig veg og jernbane i hovedsak er fritatt for mva gjennom egne forskrifter. Dette er i vesentlig grad med på å forverre konkurranseforholdet.

Havnene er, med unntak av de nevnte midler, selvfinansierende gjennom betaling fra brukerne. Utover et fåtall havner på landsbasis med et særlig gunstig trafikkbilde, gir ikke inntektene grunnlag for utvikling av infrastruktur for sjøtransport. Mange havner har lite tidsmessig standard. Kaier og annen infrastruktur er ofte plassert i sentrum av bebyggelse. Det gir urasjonell drift og begrenser mulighetene for å utvikle tidsmessig godstransport med moderne fartøy. Dagens godstransport med enhetslaster og rulende materiell krever egnede kaier, arealer og god tilknytning til øvrig transportnett.

Konklusjon

Havner og sjøtransport har dårligere konkurranseforhold i forhold til vegsektoren i Norge. Sjøtransport er utpekt som et nasjonalt satsningsområde i en rekke offentlige publikasjoner de senere år. Det er nå på tide å ta det første reelle skritt i å legge til rette for en slik utvikling. Dette kan ivaretas ved å likestille investeringen i og drift av offentlig infrastruktur i havner og farleier med tilsvarende fritaksordninger innenfor vegsektoren og jernbanesektoren, jf. forskrift nr. 55 om avgiftsfritak for visse tjenester som gjelder offentlig veg.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Investeringer i og drift av offentlig infrastruktur i havner og farleier likestilles med tilsvarende fritaksordning innenfor vegsektoren gitt i medhold av merverdiavgiftsloven.

29. januar 2002