

# Innst. S. nr. 248

(2001-2002)

## Innstilling frå kommunalkomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Karl-Anton Swensen om øremerket transportstøtte for å gi norsk transportnæring like gode rammebetingelser som EUs transportstøtteordning gir næringen i Finland og Sverige

Dokument nr. 8:132 (2001-2002)

Til Stortinget

### 1. SAMANDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen innføre en ordning med øremerket transportstøtte til fylkeskommunen for å sikre norsk transportnæring like gode konkurransevilkår som transportnæringen har i Sverige og Finland."

Forslagsstilleren viser til at for få år siden hadde Nordland fylke nærmere 50 mill. kroner i transportstøtte årlig. Nå er denne støtten nede i 5 mill. kroner. I alle fylker er transportstøtte innbakt i rammetilskuddet til fylkeskommunen. Problemet er at en stadig mindre del av dette tilskuddet går til transport.

I Nord-Finland og Nord-Sverige får transportnæringen støtte gjennom EU-systemet. Det dreier seg om flere hundre mill. kroner årlig.

Den norske ordningen med differensiert arbeidsgjevaravgift gir ikke på langt nær kompensasjon for de fordeler svensk og finsk transportnæring har av sin ordning med transportstøtte. Kystpartiet mener derfor at Norge bør innføre et system for øremerket transportstøtte til norsk transportnæring slik at konkurranseforholdene i det minste blir like.

### 2. MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Medlemene i komiteen, frå Arbeidarpartiet, Sigvald Oppebøen Hansen, Reidar Sandal, Karl Eirik Schjøtt-Pedersen og Signe Øye, frå Høgre, Peter Gitmark, Hans Kristian Hogsnes og Kari Lise Holmberg, frå Framstegspartiet, Torbjørn Andersen og Per Sandberg, frå

Sosialistisk Venstreparti, Karin Andersen og Heikki Holmås, frå Kristeleg Folkeparti, Anita Apelthun Sæle og Ivar Østberg, og frå Senterpartiet leiaren Magnhild Meltveit Kleppa, viser til at forslaget tek opp eit særskilt viktig spørsmål. Transportkostnader og avstandsuremerer er ein svært stor utgiftspost for næringslivet i distrikta. Dei nordlegaste fylka har heilt spesielle utfordringar både når det gjeld avstandskostnader og klimatiske forhold. Dette gjeld både for produsentbedrifter og for transportnæringa.

Komiteen viser vidare til at dagens ordning med differensiert arbeidsgjevaravgift, som er godkjent av ESA fram til 31. desember 2003, er godkjent som ei indirekte transportstøtte. Ordninga vert akseptert av ESA fordi Norge kan dokumentere at næringslivet har transportmeirkostnader som overstig fordelane med nedsett arbeidsgjevaravgift.

Komiteen meiner at differensiert arbeidsgjevaravgift er eit svært viktig nærings- og distriktpolitisk verkemiddel. Det er heilt avgjerande for næringsliv og busetjing at Regjeringa prioriterer ein solid innsats for at denne ordninga kan oppretthaldast også etter 2003. Komiteen viser i den samanheng også til Dokument nr. 8:32 (2000-2001) og til merknader i Innst. S. nr. 151 (2000-2001).

Differensiert arbeidsgjevaravgift bidrar til å sikre rammevilkåra for både produksjonsbedrifter, transportbedrifter og anna verksemd. Komiteen ser derfor i sum differensiert arbeidsgjevaravgift som eit betre verkemiddel overfor næringslivet enn ei transportstøtteordning.

Komiteen viser også til sine respektive merknader i Budsjett-innst. S. nr. 5 (2001-2002) der både trans-

portstøtte og differensiert arbeidsgjevaravgift er omtala.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, meiner elles at Regjeringa bør føreta ein grundig gjennomgang av rammevilkåra for næringslivet i distrikta, herunder også transportbedriftene. Dette må vere ein viktig del av Regjeringa si førebuing til arbeidet for å behalde den differensierte arbeidsgjevaravgifta også etter 2003. Regjeringa si reduserte satsing overfor distrikta i 2002-budsjettet, gjer også ein slik gjennomgang nødvendig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til sine merknader i Budsjett-innst. nr. 5 (2001-2002) hvor det uttales:

"Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg at den regionale transportstøtten har blitt svært ulikt praktisert etter at ordningen ble desentralisert til fylkeskommunene, og at virkemidlet derfor virker svært ulikt i de ulike deler av landet og i forhold til nabolandene. Disse medlemmene ber derfor Regjeringen gjennomgå praktiseringen av den regionale transportstøtten, og herunder vurdere om ordningen bør være statlig."

Disse medlemmer fremmer i samsvar med dette følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen gjennomgå praktiseringen av den regionale transportstøtten, og herunder vurdere om den bør være statlig."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at det såkalte Effektutvalget for tiden utreder effektene av de ulike virkemidlene i distrikts- og regionalpolitikken, og at det i denne fasen vil være lite hensiktsmessig å legge spesielle føringer på bruk av bestemte ordninger rettet mot transportnæringen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er enige med forslagsstilleren at norsk

næringsliv opplever ulike konkurransevilkår i forhold til EU. Disse medlemmer mener imidlertid at det er mange momenter som til sammen gjør at norsk næringsliv og norske transportbedrifter sliter i kampen om markedsandeler. Det dreier seg i stor grad om hvem som kan tilby den mest effektive leveringskjeden. Effektiv, rimelig og enkel transport er en vesentlig faktor for at distriktene skal kunne oppleve verdiskapning.

Disse medlemmer vil her vise til at norske bedrifter har 50 pst. høyere transport- og logistikkostnader sammenlignet med sine europeiske konkurrenter. Store deler av dette skyldes en elendig veistandard. I tillegg har transportbedriftene skyhøye skatter og avgifter som medfører enorme drivstoffutgifter.

Disse medlemmer støtter derfor at det foretas en grundig gjennomgang av rammevilkårene for næringslivet i distriktene, herunder også veiinvesteringer, skatter og avgifter.

Komiteen fremjar følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa føreta ein grundig gjennomgang av rammevilkåra for næringslivet i distrikta, herunder også transportbedriftene."

### 3. FORSLAG FRÅ MINDRETALL

#### Forslag frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Stortinget ber Regjeringen gjennomgå praktiseringen av den regionale transportstøtten, og herunder vurdere om den bør være statlig.

### 4. TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen viser til dokumentet og det som står ovanfor, og rår Stortinget til å gjere følgjande

vedtak:

Stortinget ber Regjeringa føreta ein grundig gjennomgang av rammevilkåra for næringslivet i distrikta, herunder også transportbedriftene.

Oslo, i kommunalkomiteen, den 12. juni 2002

**Magnhild Meltveit Kleppa**  
leiar og ordførar

**Hans Kristian Hogsnes**  
sekretær