



Innst. 110 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:178 S (2009–2010)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Jan Tore Sanner, Arve Kambe, Gunnar Gundersen, Ingjerd Schou og Bjørn Lødemel om likebehandling av norske og utenlandske transportører på norske veier

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak i løpet av høstsesjonen 2010 som skisserer forslag til løsning for innføring av veiavgift også for utenlandskregistrerte kjøretøy over 3,5 tonn som kjører på norske veier.»

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiters, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Høyre, Elin Rodum Agdestein, Øyvind Halleraker og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Lasse Kinden Endresen, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til vedlagte uttalelse fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 17. november 2010.

Flertallet vil berømme lastebilnæringens engasjement for å få til en likebehandling av utenlandske

og norske transportører på norske veier, og er derfor fornøyd med at regjeringen følger opp dette arbeidet.

Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet i brev av 14. september 2010 har bedt Statens vegvesen umiddelbart sette i gang arbeidet med å innføre obligatorisk brikke med sikte på en raskest mulig innføring av betaling av bompengavgifter også for utenlandske kjøretøyer. Samferdselsministeren har som mål å iverksette et krav om obligatorisk brikke innen sommeren 2012.

Flertallet foreslår at saken vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, har merket seg svaret fra Samferdselsdepartementet datert 17. november 2010 der det antydes at innføring av en ordning med krav om obligatorisk brikke for utenlandske transportører vil kunne være på plass fra sommeren 2012. Disse medlemmer har også merket seg at Samferdselsdepartementet viser til arbeid for å innføre en «treffsikker» vegavgift for tunge kjøretøy, men da en ordning som først og fremst er innrettet mot norskregistrerte kjøretøy.

Disse medlemmer viser til Sintefs utredning om veiavgifter for tunge kjøretøy (Sintef A15768), og stiller seg avvisende til nye ordninger som forsterker skatte- og avgiftsregimet for kjøp, eie og drift av kjøretøy i Norge. Disse medlemmer peker på utredningens beregning av tungtransportens (kjøretøy over 7,5 tonn) kostnader ved dagens avgiftsnivå som viser kostnad i 2009 på 988 mill. kroner i bompenger og 1 600 mill. kroner i ferjebilletter; begge særnorske ekstra transportkostnader i tillegg til et høyt statlig skatt- og avgiftsregime. Disse medlemmer vil gå imot endringer i skatte- og avgiftsre-

gimet for kjøretøy som øker samlet skatte- og avgiftsbelastning, eller som øker skatte- og avgiftsbelastningen for noen grupper kjøretøy. Disse medlemmer viser til at Statens vegvesens budsjett for 2011 i Prop. 1 S (2010–2011) er på 15 mrd. kroner, og at dette dermed utgjør under en tredjedel av det beløpet på nesten 50 mrd. kroner som staten henter fra skatt og avgifter på kjøp, eie og bruk av kjøretøy. Disse medlemmer vil redusere bil- og drivstoffavgiftene, og i langt større grad bruke skatt og avgift knyttet til kjøretøy til investeringer, drift og vedlikehold av veibasert infrastruktur.

Disse medlemmer understreker at omfanget av bompengebetaling er betydelig og at bruken også har økt betydelig fra og med 2005; altså under denne regjeringen. Disse medlemmer minner om at dette er en utvikling Fremskrittspartiet er imot. Disse medlemmer minner også om Fremskrittspartiets årlige forslag om at staten skal overta gjelden i alle bompengeselskap og derved også fjerne alle bomstasjoner. Disse medlemmer mener staten skal finansiere infrastrukturen i Norge, og Fremskrittspartiet vil derfor avvike all bompengennevning over hele landet for å redusere kostnader ved person- og godstransport på vei. Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiet fortsetter arbeidet for å finansiere veibygging i Norge med statlige midler uten bompengefinansiering og arbeidet for å fjerne bomstasjonene i Norge gjennom statlig overtagelse av bompengeselskapenes gjeld.

Disse medlemmer minner om at det er Stortinget som fatter vedtak om bruk av bompengefinansiering fordi bruk av bompenger er innføring av lokal og/eller regional ekstraskatt. Disse medlemmer minner om at partiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre alle støtter bruk av bompengefinansiering, og at Fremskrittspartiet foreløpig står alene i Stortinget med sine mange forslag om finansiering av veiprojekt med statlige midler. Disse medlemmer minner også om at såkalte «lokale initiativ» fremstår som «politisk utpressing» fra sentral politisk ledelse for at veiprojekt skal kunne rykke frem i regjeringens venteliste for veibygging. Disse medlemmer peker på at innbyggerne i berørte kommuner/regioner dessverre ikke blir spurt gjennom bruk av folkeavstemning slik Fremskrittspartiet forutsetter om slike prosjekt skal fremstå som prosjekter med lokal forankring.

Så lenge partiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti

og Venstre viderefører ordningen med bruk av bompenger, vil disse medlemmer i sitt arbeid med begrensning og avvikling av ordningen legge vekt på at alle som passerer bomstasjoner, som hovedprinsipp skal betale. Disse medlemmer vil derfor støtte ordninger som kan sikre at også utenlandske transportører på norske veier betaler bompenger slik norske transportører må gjøre. Disse medlemmer legger til grunn at dette skjer på en kostnadseffektiv måte, og slik at alle utenlandske transportører omfattes. Disse medlemmer legger også til grunn at registreringsordningen for utenlandske transportører blir så enkel å forholde seg til at innkrevingen ikke ender opp som et proteksjonistisk tiltak som forhindrer sunn konkurranse i det norske transportmarkedet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er glade for at statsråd Kleppa har tatt konkurranseutfordringene norske transportører sliter med, på alvor. Disse medlemmer er positive til at statsråden umiddelbart har igangsatt arbeid med å få rettet opp disse konkurranseulempene, slik som representanter fra Høyre foreslo i dette forslaget.

Disse medlemmer viser til at det også er et problem at norske myndigheter ikke kjenner til eierskap for utenlandskregistrerte lastebiler, særlig fra enkelte land. Registrering av alle tunge kjøretøyer på norske veier vil etter disse medlemmers mening også kunne bedre trafikksikkerheten på norske veier, da slik registrering vil kunne gjøre det enklere å kontrollere og treffe tiltak overfor kjøretøyer som ikke utstyres seg riktig for norske vinterforhold og som slik skaper farlige situasjoner.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at denne saken følges videre opp av statsråden, slik at innføringen av nye regler ikke blir unødig forsinket.

Komiteens tilråding

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:178 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Jan Tore Sanner, Arve Kambe, Gunnar Gundersen, Ingjerd Schou og Bjørn Lødemel om likebehandling av norske og utenlandske transportører på norske veier – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. desember 2010

Knut Arild Hareide

leder

Lasse Kinden Endresen

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transportkomiteen,
datert 17. november 2010**

Dok. 8:178 S (2009–2010) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Jan Tore Sanner, Arve Kambe, Gunnar Gundersen, Ingjerd Schou og Bjørn Lødemel om likebehandling av norske og utenlandske transportører på norske veger

Jeg viser til brev av 12. oktober 2010 fra transport og kommunikasjonskomiteen.

Den norske bompenggeordningen omfatter også utenlandske kjøretøy. Det er imidlertid knyttet store utfordringer til å få innbetalt bompengavgifter fra utenlandske transportører. Samferdselsdepartementet har derfor i brev 14. september 2010 bedt Statens vegvesen umiddelbart sette i gang arbeidet med å innføre obligatorisk brikke med sikte på en raskest mulig implementering av ordningen. Hvor raskt en ordning med obligatorisk brikke kan innføres, vil være avhengig av flere forhold – bl.a. hvilke lover og forskrifter som må endres, hva som må til av ekstrautstyr i bomstasjonene, hvilke kontrollrutiner som må innføres og hvor omfattende informasjonsopplegget må være. I tillegg må det bli enklere å skaffe seg brikke enn hva tilfellet er i dag. Vegdirektoratet har i en tilbakemelding til Samferdselsdepartementet konkludert med at et krav om obligatorisk brikke vil kreve lov- og forskriftsendring. I tillegg vil det være nødvendig med et omfattende informasjonsarbeid.

Etter min vurdering er det viktig å kunne få innført et krav om obligatorisk brikke så raskt som mulig. Jeg vil derfor følge opp denne saken overfor Vegdirektoratet, og be om at det nødvendige arbeidet med bl.a. lovgrunnlag blir satt i gang. Det er et omfattende arbeid som skal gjøres, og jeg vil derfor være forsiktig med å tidsfeste når ordningen vil kunne

gjelde fra. Jeg håper imidlertid at et krav om obligatorisk brikke vil kunne være på plass innen sommeren 2012, men dette vil jeg naturlig nok måtte ta et forbehold om.

Departementet vil samtidig peke på at Statens vegvesen arbeider kontinuerlig for å finne fram til løsninger som gir utenlandske transportører bedre incentiver til å betale bompenger. I samarbeid med Sverige og Danmark ble det i 2007 innført en nordisk samordning for betaling av bompenger (EasyGo). Det arbeides nå med å utvide denne ordningen, slik at også kjøretøy med østerrikske brikker skal kunne betale med sin brikke i Norge.

Jeg vil også vise til omtale i Prop. 1 LS (2010–2011) Skatter og avgifter 2011 side 104 og 105. Her går det fram at Sintef og Møreforskning Molde AS har utredet de teknologiske mulighetene for å innføre en treffsikker vegavgift for tunge kjøretøy. Utredningen tar opp mange av de problemstillingene som tas opp i begrunnelsen for representantforslaget. Utredningen viser at det både er teknisk mulig og at det kan gi samfunns- økonomiske gevinster å innføre veiavgift for tunge kjøretøy. De tekniske og praktiske sidene ved en veiavgift for tunge kjøretøy må imidlertid utredes nærmere før det tas endelig stilling til hvorvidt en slik avgift bør innføres eller ikke. Det samme gjelder hensynet til personvern og hvordan utenlandske transportører skal inkluderes i det nye systemet. Finansdepartementet vil i første omgang be om uttalelser fra de berørte etatene før en går videre med en konkret utredning. Samtidig vil departementet se an utviklingen og framdriften med innføring av veiavgift i andre land.

