



Dokument nr. 8:86

(2004-2005)

Privat forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen

Forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen om at 30 mrd. kroner av årets merinntekter fra petroleumssektoren, som følge av ekstraordinært høye oljepriser, settes av som grunnlag for oppbygging av et fond som skal sikre at vedtatte rassikringstiltak og nødvendige utbygginger av veinettet kan ferdigstilles fortløpende uten bruk av bompenger

Til Stortinget

BAKGRUNN

Foreløpige prognoser viser at statens inntekter fra petroleumsnæringen blir ca. 50 mrd. kroner høyere enn anslått i statsbudsjettet. Høy oljepris gir også staten ekstra skatteinntekter fra bilistene, idet norsk drivstoffpris styres av internasjonal oljepris. Det gir staten høyere inntekter fra avgift og moms som legges på toppen av grunnprisen for drivstoff. Forslagsstilleren mener det er på høy tid at de store beløp som norske bilister betaler inn til statskassen, benyttes til nødvendig opprustning av norske transportårer, og vil derfor foreslå at en del av oljeoverskuddet, omtrent tilsvarende forskjellen mellom det norske bilister betaler i skatter og avgifter og det som i statsbudsjettet er bevilget til utbygging og vedlikehold av veinettet, settes inn i et fond som sikrer forsvarlig utbygging og drift av veier i hele landet.

At vi ikke kan bruke mer oljepenger, er en retorisk myte. Oljepengene brukes, det er slik de skaper fortjeneste. Spørsmålet er derfor ikke OM oljepengene kan brukes, men HVOR de kan brukes. Forslagsstilleren mener at større deler av oljeoverskuddet må brukes til langsiktige investeringer i kunnskapsvekst, konkurransedyktige rammevilkår for norsk næringsliv og samferdselsprosjekter som kan øke både po-

tensialet for verdiskapning og velferden for folk flest her i landet. Oppbygging av et samferdselsfond dekker ett av disse områdene.

Det internasjonale børsmarkedet er usikkert. Når oljepengene settes i internasjonale aksjer, er verdien av oljefondet like usikker som aksjekursene fra dag til dag. En internasjonal kollaps i aksjemarkedet kan desimere verdien av oljefondet over natten. Etske regler for investeringer, som også forslagsstilleren er enig i, medfører at stadig flere av de investeringene som kan gi høy fortjeneste faller utenfor plasseringsmulighet for oljepengene. Ved å investere i Norge og i norsk infrastruktur stimulerer vi til norsk velferd basert på norsk verdiskapning. Ved å investere i utlandet baserer vi oss på at fremtidig norsk velferd gjøres avhengig av den verdiskapning som skjer i utlandet. Det er en høyst usikker investering.

Oljeinntektene har gjort Norge til et av verdens rikeste land, og det har vært tverrpolitisk besluttet at rikdom skulle samles på statens hånd. Staten har et ansvar for å forvalte denne rikdommen i et langsiktig perspektiv, til beste for folk og land. Forslagsstilleren ser det å bygge ut landet slik at folk kan bo og leve i hele landet som riktig forvaltning av fellesskapets formue. Bruk av bompenger for å finansiere fergeav-løsningsprosjekter og andre konkrete prosjekter som reduserer avstandsulemper har hatt bred tilslutning blant brukerne, fordi det har vært eneste mulighet til å finansiere ønsket utbygging uten at det gikk ut over andre viktige samfunnsoppgaver. I dag har staten penger til å finansiere slike prosjekter uten å belaste brukerne gjennom bompenger. Bompengepakker som skal finansiere både ordinært vedlikehold og ulike prosjekter som ligger utenfor den veien en kjører på, har aldri hatt bred tilslutning i befolkningen, særlig ikke når en ser at de skatter og avgifter som innkreves av bilistene brukes til helt andre formål enn trafikk sikring og samferdsel.

Det er ikke holdbart å si at viktige samferdselsprosjekter ikke kan finansieres innenfor rimelig tid uten bruk av bompenger. De fleste bompengepakker som utarbeides, har et utbyggingsperspektiv på 10-15 år. Dersom skatter og avgifter fra veitransport og privatbilister i 15 år blir brukt til å finansiere utbedring og utbygging av en trafikksikker og effektiv infrastruktur for samferdsel, ville behovet for veier, broer, tunneler og rassikring være dekket gjennom dagens brukerfinansiering. Det forutsettes at disse pengene øremerkes, og at andre inntektskilder dekker utgifter på statsbudsjettet som i dag finansieres gjennom skatter og avgifter på transport. Selv om disse inntektene i første omgang må hentes fra økt bruk av oljepenger i fastlandsøkonomien, er det rimelig å anta at utbygging av bomfri samferdsel ganske raskt vil gi økt inntjening fra næringslivsvekst langs kysten og i distriktene. Ikke minst vil en god infrastruktur gi økte muligheter for turisme og næringer knyttet til dette.

Selv om andre land i Europa har til dels store underskudd på sine statsbudsjett, velger de å bygge ut sin infrastruktur uten bruk av bompenger for å styrke konkurransekraften. Norge har i utgangspunktet Europas dårligst utbygde veinett, men vi er i dag det eneste landet som kan ta et nasjonalt krafttak for en bedre infrastruktur uten å ta opp lån og uten at det går ut over andre nødvendige oppgaver. Forslagsstilleren

mener dette fellesløftet for å sikre utvikling i hele landet er nødvendig.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om at:

1. Av dette års inntekter fra petroleumssektoren avsettes 30 mrd. kroner til et fond for løpende deknning av utgifter til vedtatte samferdselsprosjekter.
2. Det avsettes årlig like store beløp i samferdselsfondet som tilsvarende 100 pst. av innbetalte skatter og avgifter fra bilbruk i Norge.
3. Når et samferdselsprosjekt er vedtatt av Stortinget, skal det kunne ferdigstilles uten ny bevilgningsbehandling. Kostnadene dekkes fortløpende fra samferdselsfondet.
4. Nærmere retningslinjer for prioriteringer av investeringer innenfor fondets dekningsmulighet behandles av Stortinget i forbindelse med overordnet plan for utbygginger på samferdselssektoren.

11. mai 2005