



Representantforslag 178 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Jan Tore Sanner, Arve Kambe, Gunnar Gundersen, Ingjerd Schou og Bjørn Lødemel

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

Til Stortinget

Bakgrunn

Utenlandske transportører konkurrerer i stadig større grad med norske transportører om oppdrag på norske veier. Fra 2001 til 2008 har, ifølge tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB), transportarbeidsmengden utført av utenlandske lastebiler blitt doblet.

Konkurransen er grunnleggende bra; det gir bedre ressursutnyttelse og skjerper aktørene til å yte best mulig. Norske transportbedrifter står imidlertid overfor et alvorlig konkurranseproblem fordi de ikke konkurrerer på like vilkår med utenlandske transportører. Stadig flere utenlandske transportører transporterer norske varer uten å betale bom- og veiavgifter.

Problemstillingen er godt kjent i resten av Europa, hvor de fleste landene etter hvert har innført nasjonale veiavgifter også for utenlandske transportører for å sikre sine egne transportbedrifter likere konkurransevilkår. EU arbeider for å harmonisere effekten av disse regelverkene gjennom en ny revidering av Eurovignette-direktivet.

Implementering

Forslagsstillerne ønsker å sikre en likere konkurranse ved å allmenngjøre veiavgiften for alle tyngre kjøretøy (over 3,5 tonn) som kjører på norske veier. Dette foreslås innført gjennom en årlig avgift, tilsva-

rende veiavgiften for norskregistrerte kjøretøy, for storbrukere av norske veier og en tidsbegrenset avgift for sporadiske brukere av norske veier.

Alle utenlandsregistrerte tyngre kjøretøyer foreslås pålagt å ha en identifikasjonsbrikke eller -oblat som viser at veiavgift er betalt og som bekrefter at transportøren har stilt bankgaranti for eventuelle forpliktelser som sjåføren stikker fra. Brikken/oblaten utstedes ved grenseovergangene.

Ordnningen fordrer hyppige kontroller på de større grenseovergangene, særlig i gjennomføringsfasen, samt at systemet gjør det lett å sjekke at brikken/oblaten er gyldig.

Regjeringen bes derfor om å legge frem en sak så snart som mulig i høstsesjonen 2010 med konkrete løsningsalternativer for innføring av veiavgift også for utenlandskregistrerte kjøretøy over 3,5 tonn som kjører på norske veier.

Forslagsstillerne forutsetter at konkret utarbeidelse av system er i tråd med Eurovignette-direktivet og konkurransedirektivet.

Erfaringer fra andre land

Forslagsstillerne viser til at det finnes solid erfaring fra flere europeiske land som har valgt ulike løsninger. To eksempler på slike tilnærminger finner vi i Tyskland og Østerrike.

Tyskland har fra 2005 benyttet systemet Toll collect, et satellittbasert system (GNSS) som registrerer hver kilometer tyngre kjøretøy kjører på hovedveinettet. Hvert kjøretøy må ha en GPS-basert brikke som blir registrert av lesere på veinettet. Systemet registrerer og fakturerer ut fra hvor og hvor langt bilen kjører. Prisene varierer ut fra bilens utslippskategori, og bileierne kan eventuelt forhåndskjøpe reiserutene. Alle biler som passerer grensen til Tyskland, må stil-

le en betydelig bankgaranti til rådighet før innkjøring.

Østerrike har siden 2004 hatt et brikkebasert system for all tungtransport over 3,5 tonn som kjører i landet. Brikkene er basert på tilsvarende DSRC-teknologi som det norske AutoPass-systemet. I Østerrike selges brikkene ved grenseovergangene.

Drøftelse

Man ser flere eksempler på at nasjonale transportbedrifter er i ferd med å bli utkonkurrert av utenlandske transportører som kan prise seg lavere bl.a. fordi de ikke behøver å betale veiavgift og fordi mange av dem unnlater å betale bomavgifter.

Tungtransporten medfører slitasje på norske veier, og det er nødvendig at brukerne er med på å finansiere drift, vedlikehold og investeringer i veiene. Med den store økningen som har vært de senere årene i utenlandsk tungtrafikk på norske veier, er det nå et problem at en stor andel kjører gratis.

Det er også et problem at norske myndigheter ikke kjenner til eierskap for utenlandskregistrerte lastebiler, særlig fra enkelte land. Dette gjør det vanskelig for norske myndigheter og bomselskaper å følge opp manglende betaling ved bomplasseringer og eventuelle andre lovbrudd som begås innenfor landets grenser.

Registrering ved kjøp av betalingsbevis, samt bankgaranti, vil kunne gjøre det enklere å følge dette opp. Dette vil også sikre en likere konkurransesituasjon

mellom norske og utenlandske transportører og forhindre konkurransevridning.

Forslagsstillerne ser klare problemstillinger knyttet til personvern ved den tyske løsningen. Dette systemet innebærer store administrasjonskostnader, noe som har gjort at bl.a. Danmark har valgt bort denne løsningen. Forslagsstillerne legger til grunn at det sannsynligvis er enklest å gjennomføre en teknologisk løsning som allerede er tilgjengelig i Norge.

Avslutning

Forslagsstillerne mener på bakgrunn av ovenstående drøftelse at det er viktig snarest å sikre innenlandske transportaktører likere konkurransevilkår med sine utenlandske konkurrenter. En annen viktig konsekvens av forslaget vil være at norske myndigheter og bomselskaper lettere kan følge opp manglende betaling og eventuelle lovbrudd som i dag kan være vanskelig å forfølge.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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.

30. september 2010