



DET KONGELIGE
FINANSDEPARTEMENT

Royal Ministry of Finance

Finansministeren

Stortinget
Ekspedisjonskontoret
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref
22/2373 -

Dato
29.04.2022

Spørsmål til skriftlig besvarelse nr. 1863 - korleis har regjeringa tenkt å kunne opprettholde rettferdige konkurranseforhold for den norske transportnæringa, opp mot konkurransen frå utanlandske selskap som køyrer med heilt andre driftsutgifter iform av svært mykje lågare drivstoffprisar?

Eg viser til brev frå Stortingets president 21. april 2022 til samferdselsministeren vedlagt spørsmål med skriftleg svar nr. 1863 frå representanten Frank Edvard Sve. Finansministeren svarer på spørsmålet som rette vedkommande.

Spørsmål:

Kan samferdselsministeren gjere greie for korleis regjeringa har tenkt å kunne opprettholde rettferdige konkurranseforhold for den norske transportnæringa, opp mot konkurransen frå utanlandske selskap som køyrer med heilt andre driftsutgifter iform av svært mykje lågare drivstoffprisar?

Begrunnelse

NLF informerte på møte med Transport og kommunikasjonskomiteen den 19/4, om dei svært store konkurranseulempene norske transportselskap har i forhold til utanlandske aktørar. Større vogntog kan ta med seg 1600 liter drivstoff i sine tankar. Dei fyller diesel i til dømes Polen til 10-11 kr literen, og brukar ca. 200 liter til vår grense. Så sparar dei 200 liter til returen og brukar resten av medbrakt diesel til å konkurrere ut norske transportselskap. Dagens regjering med SP og AP ser på at dieselprisen for truckdiesel er over 18 kr eks mva, og ser ut til å vere handlingslamma.

Svar:

Drivstoffprisane i heile Europa er høgare enn vanleg, mellom anna på grunn av krigen i Ukraina og sanksjonane mot Russland. Det er altså ikkje berre i Noreg at drivstoffprisane er høge, jf. tabell 1.

Tabell: Pumpeprisar på diesel til vegtransport i Sverige, Noreg og Finland.

	NOK per liter		
	19. april 2021	18. april 2022	Endring i prosent
Sverige	15,61	22,20	42,2
Noreg*	14,88	22,06	48,3
Finland	14,76	21,11	43,0

* Dieselpriisar for Noreg er frå Statistisk sentralbyrås statistikk for Sal av petroleumsprodukt og flytande biodrivstoff og gjeld for april 2021 og mars 2022. Tala er difor ikkje direkte samanliknbare med tala for Sverige og Finland.

Kjelde: European Commission's Weekly Oil Bulletin No. 2045 og 2096, Statistisk sentralbyrå, Noregs Bank og Finansdepartementet.

Transportørar som bringer varer mellom Noreg og til dømes Polen, kan tanke drivstoff der dei ynskjer. Dette gjeld uavhengig av kva nasjonalitet køyretøyet har. Både norskregistrerte og polskregistrerte køyretøy (og køyretøy registrert i andre land) kan nytte moglegheita til å tanke rimeleg drivstoff i Polen. Låge drivstoffprisar i Polen er derfor ikkje ei særskilt konkurranseulempe for norske transportørar som driv internasjonal transport.

Tollforskriften § 5-1-2 (2) slår fast at det kan «*tollfritt innføres 600 liter drivstoff i transportmiddelets normale drivstofftanker. Med normale drivstofftanker menes tanker produsenten har bygd inn i alle transportmidler av samme type, og hvor drivstoffet brukes direkte til transportmiddelets fremdrift, drift av kjølesystem eller lignende. For hvert transportmiddel kan det i tillegg innføres 10 liter drivstoff på godkjent reservekanne.*» Både norskregistrerte og utanlandsk registrerte køyretøy kan dermed ta med seg inntil 610 liter drivstoff kjøpt i utlandet, når dei kryssar grensa til Noreg. Regelverket handsamast av Tolletaten, og ved ulovleg innførsel vert det fastsett forenkla førelegg, jf. tollforskrifta § 16-9-2 (1) g).

Kabotasje er transport mellom stader i ein annan stat enn der kor transportøren høyrer heime. Kabotasje er i utgangspunktet ikkje tillaten. Ein utanlandsk transportør kan berre frakte gods mellom to stader i Noreg dersom det er eit særskilt grunnlag for det. Transportørar frå EØS-statar har likevel høve til å utføre kabotasje i Noreg etter gjeldande EØS-regelverk, avgrensa til tre transportoppdrag i løpet av sju dagar. Regelverket for kabotasje vert kontrollert av Statens Vegvesen og politiet.

Høge drivstoffprisar er ei utfordring for transportørar i heile Europa. Det er lite som

tydar på at dei høge drivstoffprisane svekker konkurransetilhøva for norske transportørar samanlikna med deira utanlandske konkurrentar.

Med helsing

Trygve Slagsvold Vedum