

Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep  
0030 Oslo

Deres ref.: 06/4097 SØ

Vår ref.: os

Oslo, 19. oktober 2007

## HØRING - NOU 2007: 8 EN VURDERING AV SÆRAVGIFTENE

Dette oppfattes som en svært viktig sak for norsk transportnæring og norsk næringsliv for øvrig. Høringen har derfor vært undergitt grundig behandling i Norges Lastebileier-Forbund, først ved behandling i våre fylkes-/regionavdelinger, deretter i vårt forbundsstyre. Vår klare konklusjon er at vi støtter forslaget til mindretallet i utvalget, og vår begrunnelsen er denne:

### Drivstoffavgiftene

Driftsmarginene i lastebilnæringen er lave, 2 – 4 % er vanlig. Næringen har gjennom lang tid slitt med å få kompensert for økte kostnader ved driften ved tilsvarende økning i transportprisene. Vi ser tegn til bedring på dette nå, men etterslepet er betydelig. En driftsmargin på 7 til 8 % er svært vanlig i næringslivet ellers.

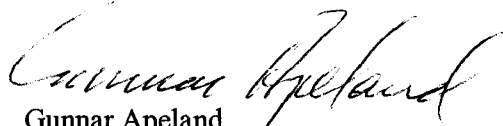
Økonomien i næringen er en av årsakene til at næringen for tiden sliter betydelig med rekruttering til sjåføryrket, og at vi for tiden har en manko på ca 3000 sjåfører bare blant NLFs 4000 medlemsbedrifter. Dersom en avgiftsøkning på diesel som foreslått av flertallet i utvalget blir en realitet, vil det påføre lastebilnæringen betydelige kostnadsøkninger, og muligheten for å kunne tilby betingelser som kan tiltrekke nye sjåfører blir ytterligere vanskeliggjort. Med nevnte lave driftsmarginer og konkurransen fra utenlandske transportører med et annet kostnadsnivå, vil det medføre nedleggelse av norske transportbedrifter hvis de økte kostnadene ikke blir kompensert ved høyere transportpriser. Vi mener derfor at forslaget er alvorlig også for norsk næringsliv generelt, idet dette er totalt avhengig av vegtransport. Og hvis man fortsatt vil ha vegtransport på norske biler, må forholdene legges bedre til rette for dette. Som utvalgets mindretall, henleder vi oppmerksomheten på at diesellavgiften allerede i dag er høyere enn i de andre nordiske land og dessuten høyere enn i de fleste land i Europa for øvrig. Videre bemerkes det at transport og logistikkostnadens andel av omsetningen allerede er 4 ganger høyere i Norge enn gjennomsnittet i Europa. Vi viser også til TØI-rapport nr. 901/2007 om vegtransportens betydning for velferd og bosetning, hvor det heter at der alternative transportløsninger er fraværende, vil bruken av avgifter for å vri transportmidler bort fra vegtransport kun vil medføre høyere transportkostnader for vareeiere, uten at det vil medføre endring i valg av transportløsninger.

## **Veiprising**

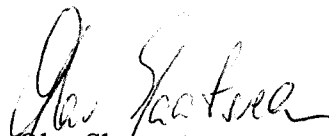
NLF mener det er nødvendig med ytterligere utredningsarbeid om et nytt avgiftssystem, "veiprising", for tunge kjøretøy. Målet må være et mer treffsikkert og rettferdig avgiftssystem, hvor det betales ut fra kjøretøyets karakteristikk – vekt, antall aksler m.m., hvor langt det kjører, når og hvor man kjører m.m. Med bakgrunn i at NLFs medlemmer blir sterkt berørt av en eventuell omlegging av avgiftssystemet, ber vi om å få delta i et eventuelt slikt utredningsarbeid

Med hilsen

**Norges Lastebileier-Forbund**



Gunnar Apeland  
adm. direktør



Olav Slaatsveen  
viseadm. direktør