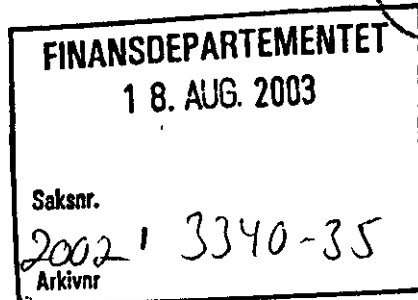


Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO



**Transportbedriftenes
Landsforening**

Postboks 5477
Majorstua, 0305 Oslo
Essendrops gt 6
Tel 23 08 86 00
Fax 23 08 86 01

Deres ref
02/3340 SØ
16 05 2003

Oslo, 15 08 2003

RAPPORT FRA ARBEIDSGRUPPE FOR VURDERING AV BILAVGIFTER - HØRINGSUTTALELSE

Det vises til brev av 16 05 2003 og mottatt rapport fra arbeidsgruppen som på anmodning fra Finansdepartementet har vurdert omlegginger av nåværende bilavgifter

Transportbedriftenes Landsforening, en organisasjon for transportutøvere innenfor gods- og primært persontransport, har merket seg arbeidsgruppens konklusjoner referert i kap 1 i rapporten. Vi vil spesielt knytte kommentarer til anbefalingen om at avgiftsnivået mellom bensin og diesel bør jevnes ut. Bortsett fra at nåværende avgiftssystem kan bidra til uønskede tilpasninger ved at det blir lønnsomt å anskaffe typiske næringskjøretøy til privat bruk eller bygge om personbiler til varebiler, kan vi ikke se at rapporten inneholder begrunnelser eller dokumentasjon som bygger opp under denne konklusjonen. Det gjelder også kommentaren om at bruk av diesel har høyere lokale utslippskostnader enn bensin. Snarere oppfatter vi at innholdet i kap 7.1 må forstås dit hen at mer effektiv forbrenningsteknologi i større grad har bedret disse skadevirkningene når det gjelder diesel enn tilfellet har vært for bensin. Det går også frem at utvidet bruk av ny og mer effektiv filterteknologi vil bidra ytterligere til en slik utvikling i favør av dieseldrift. I stedet for å øke avgiftene på diesel bør man da i større grad enn nå stimulere til at slik teknologi blir tatt i bruk.

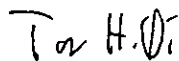
Vi henviser også til at det i kap 3 i rapporten blir omtalt at det også bør tas andre hensyn i avgiftspolitikken enn rent utslippsmessige forhold. Spesielt blir det i den forbindelse vist til hensynet til næringslivets behov. Transport er en vesentlig faktor for å opprettholde og utvikle næringsvirksomheter - og over hele landet. Spesielt i distriktene er gode transportmuligheter og lave transportkostnader sentrale forutsetninger. Å øke dieselavgiften ytterligere vil være direkte i motstrid med det som er tilsiktet politikk for øvrig i distrikts- og næringspolitikken. Slike transporter utføres primært av lastebiler og andre tyngre kjøretøy som utfører slike transporter. Det må da være helt selvmotsigende å "straffe" slike transporter fordi man ønsker en vridning fra diesel- til bensindrift for personbiler og varebiler.

Av kap 58 i rapporten går det frem at Norge er blant de landene som har de høyeste dieselavgiftene i Europa. Avgiften ligger også i størrelsesorden 1 kroner høyere per liter enn det som er lagt til grunn som EUs minimumsnivå. Det omtales også at man arbeider henimot en harmonisering av disse avgiftene og primært for diesel brukt til kommersielle formål. Ut fra dette mener vi at anbefalingene heller burde gå i retning av en reduksjon av dieselavgiften fremfor å øke den.

Avslutningsvis vil vi henvise til omtalen av årsavgifter i konklusjonene fra arbeidsgruppen blir uttalt: "Dersom en ikke finner det ønskelig å utjevne forskjellen i drivstoffavgifter på diesel og bensin fullt ut, tilirår *arbeidsgruppens flertall* at forskjellen i drivstoffavgifter bør komme til uttrykk ved at dieselbilene får høyere årsavgift." Ut fra forutsetningen om at forslagene skal skje innenfor en provenynøytral ramme, mener vi at et slikt prinsipp eventuelt også kan legges til grunn i forhold til å redusere dieselavgiften.

Med vennlig hilsen

TRANSPORTBEDRIFTENES LANDSFORENING



Tor H Øi