



FINANSDEPARTEMENTET
21. AUG. 2003

Saksnr.
 200213340-52

Arkivnr.

Handels- og Service nærings
 Hovedorganisasjon

Finansdepartementet
 Postboks 8008 Dep
 0030 Oslo

Oslo, 20 august 2003
 Vår ref Sissel Monsvold / DOK-2003-02391

Deres ref 02/3340 SØ

HØRING - BILAVGIFTER - RAPPORT FRA EN ARBEIDSGRUPPE

HSH vil konsentrere høringssvaret om drivstoffavgiftene

HSH går imot en generell heving av dieselavgiften ut fra den negative virkningen det har for næringslivets verdiskapnings- og konkurransevne. Diesel brukes først og fremst av næringslivet og prisen på diesel er dermed en viktig kostnadsfaktor for næringslivet. Om lag 74 prosent av næringslivets samlede transportkostnader er knyttet til vei, og ca 2/3 av disse kostnadene er knyttet til godstransport¹. En heving av dieselavgiften vil derfor særlig ramme godstransporten. I tillegg vil økning av dieselavgiften bety økte kostnader for varehandelen siden handelen i stor grad benytter dieseldrevne kombibiler og varebiler.

I vår høringsuttalelse til Grønn Skattekommissjon datert 19.09.1996 utalte vi oss enig i prinsippet om at prisen på CO2-utslipp i nasjonal sammenheng bør være lik for samme mengde utslipp uavhengig av anvendelse. Vi ønsket ikke noe unntak for drivstoffavgifter. Men vårt poeng var at alle konkurranseflater med virkninger for norsk verdiskaping måtte være med i regnestykket for hvilket avgiftsnivå Norge skulle legge seg på. Det må blant annet tas hensyn til konkurrentenes avgiftsnivå.

Som det framgår av arbeidsgruppens rapport har Norge høye drivstoffavgifter i europeisk sammenheng. Per april 2003 var dieselavgiften vel 20 prosent høyere i Norge enn gjennomsnittet i EU². I tillegg har norsk næringsliv høyere transportkostnader enn mange av sine europeiske konkurrenter som følge av avstandsure og spesielle topografiske og klimatiske forhold. Gitt disse ulempene blir prisen på drivstoff – og herunder dieselavgiften – en svært viktig kostnadskomponent for norsk næringsliv. Å skulle øke dieselavgiften ytterligere ville være svært uheldig for næringslivets konkurransevilkår og lønnsomhet samt skape økt grensehandel.

Av distriktshensyn vil det også være uheldig å øke avgiften på diesel. Transportkostnadene er en særlig utfordring for næringslivet i distriktene, og en økning i dieselavgiften vil ramme

¹ NOU 2001:29 Best i test?
² Transportbrukernes Fellesorganisasjon


distriktsbedriftenes konkurransevne hardt. Å heve dieselavgiften nå vil være et særdeles lite velvalgt tidspunkt ettersom mange bedrifter i distriktene vil miste fordelene av lavere arbeidsgiveravgift. Generelt vil heving av dieselavgiften forverre situasjonen for konkurranseutsatt næringsliv som allerede sliter med virkningene av svak markedsutvikling, sterk krone og høye lønnskostnader.

EU-kommisjonen har vedtatt å harmonisere avgiftsnivået på diesel mellom EU-landene. HSH mener Norge må ha som ambisjon å utjevne dieselavgiften mot europeisk nivå. I første omgang bør vi harmonisere dieselavgiften mot svensk nivå.

HSH er negativ til avgiftsøkninger som vil gjøre det dyrere å kjøpe og bruke kombi- og varebiler til næringsformål.

Vennlig hilsen

**HANDELS- OG SERVICENÆRINGENS
HOVEDORGANISASJON**



Lars E Haartveit
Direktør



Sissel J Monsvold
Seksjonsleder - næringsliv