

Finansdepartementet
Finansminister Trygve Slagsvold Vedum
postmottak@fin.dep.no

Oslo, 9. mars 2022

Krav om tiltak for å redusere den negative effekten av den galopperende kostnadsutviklingen i godstransport.

I løpet av 2021 økte kostnadene for norske transportbedrifter med 9,3 % i flg. SSB. I samme periode steg konsumprisindeksen med 4,6 % mens produktprisen i godstransport kun økte med 2,2 %. Siden årsskiftet 2021/22 har den sterke økningen i kostnadene fortsatt, særlig med en galopperende økning i drivstoffprisene.

I løpet av 2021 steg drivstoffprisene med hele **26 %**. En liter diesel levert via CircleK hadde pr. 1. januar 2021 en pris på kr. 11,22 ex MVA pr. liter. Pr 9. mars 2022 kostet den samme literen kr. 18,54 eks. MVA! Det er en differanse på hele kr. 7,32 tilsvarende 65,24 %. Fra 1. januar i år er økningen på 4,59 kr = 32,9 %! Bare de to siste døgnene har prisen økt med 176 øre + MVA! Det spås en dobling i oljeprisen de neste månedene – noe som vil medføre en ytterligere sterk økning i prisene.

Norsk transportnæring består i hovedsak av små og mellomstore bedrifter uten stor administrasjon, økonomisjefer eller forhandlingsjefer. De er spredt utover i by og bygd og utgjør en svært viktig del av grunnlaget for vår spredte bosetting, og ikke minst for at det også finnes arbeidsplasser for den parten i et forhold som ikke er sysselsatt i helse eller skole. **Norges Lastebileier-Forbund (NLF)** organiserer om lag 3000 bedrifter og transportsentraler med om lag 23 000 ansatte landet over. 37 % av NLFs medlemsbedrifter er enkelpersonforetak – såkalte enbildeiere. Hele 75 % av medlemsbedriftene har 5 eller færre biler. **NHO Logistikk og Transport** organiserer drøyt 500 medlemsbedrifter med om lag 13 000 egne ansatte. NHO LTs medlemmer opererer innen alle transportformer: vei, bane, sjø og fly. Til sammen sørger våre bedrifter for å opprettholde forsyningslinjer og vareflyten over hele landet. Uten våre bedrifter og ansatte stopper Norge i løpet av kort tid. Å bevare en lønnsom norsk transportnæring er av avgjørende betydning ikke minst av beredskapsmessige hensyn, noe pandemien og den pågående krisen til fulle viser oss.

Både de små og de store aktørene i denne næringen lever i en hard nasjonal konkurranse og er en lavmarginnæring. Ifølge SSB har allmennaksjeselskapene i Norge dobbelt så høy driftsmargin som norske aksjeselskaper i godstransport. For godstransport ligger driftsmarginen rundt 3 % (perioden 2017 – 19, SSB). Interne undersøkelser med nyere tall enn SSBs viser ingen positiv utvikling.

Norsk transportnæring lever også i en hard internasjonal konkurranse der det bl.a. er fullt mulig å ha med seg rundt 1200 liter billig diesel inn i landet. Det er mer enn hva som er lovlig innførsel, men med en særs lav andel kontrollerte lastebiler er sjansen for å bli oppdaget nesten lik null. Med 1200

liter polsk diesel på tanken til bruk i Norge, til en pris som ifølge nettstedet globalpetrolprices.com ligger 1,396 USD lavere enn Norge pr. 7. mars, sier det seg selv at de enkelt kan konkurrere ut norske transportselskapet med dårlig lønnsomhet og dårlig likviditet.

Staten tjener enorme summer på oljeprisøkningen.

Den norske stat tjener enorme summer på den oljeprisutviklingen vi ser nå. Økonomer avisen Dagens Næringsliv har snakket med har beregnet at Norge kan tjene seks ganger så mye på den pågående krisen som beregningene som lå til grunn for årets Statsbudsjett. Inntektene kan bli ufattelige 1 750 milliarder kroner ifølge anerkjente økonomer. Det er sannsynlig at disse beregningene er heftet med en del usikkerhet, men at Norge vil ha enorme ekstra inntekter som følge av den internasjonale situasjonen er hevet over tvil. Landet har derfor gode muligheter til å iverksette ekstraordinære tiltak.

Effekten av den sterke økningen i strømprisen og oljeprisen er en enorm inndragning av kjøpekraft fra husholdninger og næringsliv. Noe som igjen vil medføre likviditetsutfordringer og sviktende lønnsomhet for så vel transportnæringen som næringsens kunder. Det siste er vesentlig i denne diskusjonen; Transportnæringen fungerer som en innkrevingsentral for staten og vil selvfølgelig så langt som mulig velte kostnadsøkningen over på kundene – det øvrige næringslivet og husholdningene, som gjennom dette altså vil oppleve en ytterligere inndragning av kjøpekraft – i tillegg til generelle skatte- og avgiftsøkninger, råvareprisøkninger, matvarepriser m.v.

For mange transportbedrifter er kontraktsutformingen slik at det ikke er mulig å justere prisene raskt nok for å dekke opp økningen i drivstoffprisene. Særlig gjelder dette selskaper som leverer i offentlige anbud. Her bør Staten gå foran som ansvarlig transportkjøper og initiere reforhandling av anbud der økningen i dieselprisen kan tas høyde for. Risikoen for at selskaper bukker under som følge av de ikke har rygg til å bære den økte belastningen på likviditeten er stor.

Staten må iverksette ekstraordinære tiltak for å redde norske arbeidsplasser og bedrifter i en svært anstrengt situasjon.

Situasjonen som beskrives ovenfor er dramatisk, og konsekvensene for norske arbeidsplasser og næringsliv kan bli like dramatisk hvis ikke Staten bruker noen av de store ekstraintektene til å avhjelpe situasjonen og konsekvensene for transportnæringen.

På samme måte som Staten ved starten av pandemien innførte ekstraordinære tiltak i mange hundre milliarders klassen, og ved starten av strømkrisen også innførte tiltak for særskilte næringer, må Staten nå innføre tiltak for å sikre økonomisk grunnlag for norske transportselskaper. Vi ber om følgende;

1) Midlertidig reduksjon eller fjerning av veibruksavgiften.

NLF og NHO LT ber om at staten midlertidig reduserer eller fjerner veibruksavgiften. Den utgjør kr. 3,52 pr. liter diesel og vil være et vesentlig bidrag til å bedre likviditeten til transportselskapene. Tiltakene kan innføres generelt eller det kan avgrenses til godstransport og egentransport i næring. Praktisk kan det gjennomføres av selskapene som distribuerer drivstoff, som allerede i dag administrerer innkreving av drivstoffavgifter på vegne av staten.

Utenlandske selskaper med felleskapstillatelse som fyller drivstoff i Norge, kan få refundert

avgiftene f.eks. ved å levere inn et refusjonskrav basert på dokumenterte utlegg ved utgående grensekryssing. Dette bør kunne gjøres på en enkel og ubyråkratisk måte.

Tiltaket vil, etter vår vurdering, enkelt la seg finansiere gjennom statens økte inntekter som følge av den internasjonale situasjonen. Hvis en legger til grunn at næringen bruker ca. 1 milliard liter diesel pr. år vil inntektstapet for Staten blir på om lag 3,5 mrd kroner pluss MVA. Sett i sammenheng med de enorme ekstraintektene Staten vil få som følge av krisen er dette overkommelig.

2) Innføring av ordning med «Professional diesel» i Norge

Som et tillegg til midlertidig fjerning av veibruksavgiften, ber vi Regjeringen vurdere å innføre ordningen med «Professional Diesel» i Norge.

Professional diesel er en ordning der staten etter nærmere regler, med utgangspunkt i EUs energiskattedirektiv, refunderer innbetalt avgift til selskapene som omfattes av ordningen. Refusjonsordningen er i bruk i 8 EU land og er i ferd med å bli innført også i Finland. Ordningen innebærer altså at staten, etter nærmere regler, refunderer innbetalt avgift til selskapene i transportnæringen. Nivået for refusjon er, etter det vi har funnet ut, mellom 17 og 25 Eurocent pr. liter.

Fordelen med ordningen er at den er et EU-godkjent system hjemlet i EUs energiskattedirektiv. Dette direktivet er riktignok ikke gjeldende i Norge, men etter vår vurdering vil en nasjonal ordning for refusjon ikke kunne overprøves av ESA så lenge ordningen utformes i tråd med dette direktivet.

Vi er selvfølgelig kjent med at EU-kommisjonen har foreslått å fjerne denne ordningen og heller innføre et likt avgifts regime for bensin og diesel. Et slikt forslag vil etter vår vurdering være svært negativt for transportnæringen og våre kunder, og vil, slik vi vurderer den politiske situasjonen i EU, neppe oppnå flertall i EU-parlamentet.

En ordning med «Professional diesel» bør innføres i Norge på permanent basis. I den nåværende situasjonen bør ordningen innføres i tillegg til en midlertidig fjerning av veibruksavgiften.

Avslutning

Det er også grunn til å stille spørsmål med grunnlaget for de høye CO2 avgiftene på drivstoff gitt situasjonen nå. Hensikten med å prise CO2 så høyt som en gjør nå er å bidra til høyere priser på fossilt drivstoff for å lette overgangen til fossilfrie løsninger. Slik situasjonen nå er det åpenbart at det ikke er behov for en slik avgift.

Situasjonen for norske transportbedrifter blir mer kritisk for hver dag i takt med den internasjonale utviklingen. Det er derfor svært viktig at Regjeringen kommer raskt på banen med en krisepakke for å holde de galopperende dieselprisene under kontroll i en tid da staten tjener grovt på den internasjonale situasjonen.

De store inntektene til Norge som følge av den pågående krisen setter landet i en unik situasjon. Vi kan både innføre avbøtende tiltak for norsk næringsliv slik vi tar til orde for i dette brevet, og bidra med midler til å hjelpe ofrene for krigen gjennom rause ordninger for å ta imot flyktninger og hjelp med utstyr, personell og humanitær hjelp i nærområdene. Vi må gjøre begge deler.

Vi ser frem til en positiv oppfølging fra Regjeringens side og ber også om et snarlig møte med statsråden for å drøfte situasjonen nærmere.

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo

Administrerende direktør

NHO Logistikk og Transport



Are Kjensli

Administrerende direktør