

Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013 Dept.
0030 Oslo

Kontaktperson
Colin Campbell
Colin.campbell@posten.no

Dato
15. desember 2016

Posten Norge AS
Biskop Gunnerus gt 14A
NO-0001|Oslo
Tel: +47 23 14 90 00
Faks: +47 23 14 85 20
www.posten.no

Org nr: NO-984 661 185 MVA

Kopi: Samferdselsdepartementet

Høring - Referanse 16/2919 - Rapport fra regjeringens ekspertutvalg for Grønn konkurransekraft

Det vises til departementets invitasjon til høringsinnspill til anbefalingene fra ekspertutvalget for grønn konkurransekraft.

Posten er enig i at store deler av de samlede klimagassreduksjonene i ikke-kvotepliktig sektor må tas i transportsektoren. Postens strategier er innrettet mot en slik utvikling, og vi har gjennom målrettede tiltak gjennomført store reduksjoner i konsernets klimagassutslipp. Det er først når lavutslippsløsninger er konkurransedyktig med fossilt at det grønne skiftet vil bli realisert innen næringstransport. Dette krever forutsigbar og grønn avgiftspolitik på kjøretøy, drivstoff og introduksjons insentiver slik at nye løsninger etableres i markedet.

Avgiftsmessige særfordeler for lav-/nullutslippsalternativer i kjøretøyparken har vært avgjørende for at Posten har kunnet oppnå vesentlige reduksjoner¹ i klimagassutslippene innenfor en forretningsmessig forsvarlig økonomisk ramme. Samtidig som vi mener CO₂-avgiften på «fossilt» drivstoff bør trappes opp og settes lik for alle bransjer i ikke-kvotepliktig sektor, kombinert med fritak for bærekraftig biodrivstoff, er det vår erfaring at det er nødvendig med en kraftig satsing fra statens side for å stimulere til stor-skala utvikling av infrastruktur for lav-/nullutslippsalternativer i transportnæringen. Vi er således enig med utvalget når det i tillegg til Enovas satsing i nasjonale transportkorridorer, anbefaler støtte til utbygging av ladeinfrastruktur i områder med begrenset etterspørsel på kort sikt, samt i å stimulere til produksjon av biodrivstoff til transportsektoren. Videre er vi enig med ekspertutvalget i at forsert innfasing av nullutslippsteknologier som elektrisitet og hydrogen er avgjørende, men ikke tilstrekkelig for å nå 2030-målene, og i at fremtidig biodrivstoffbehov må dekket av avansert biodrivstoff. Krav om avansert biodrivstoff vil også kunne legge til rette for norsk produksjon basert på ulike råstoffer.

Når det gjelder elbilpolitikken som utvalget også tar opp, viser vi til at dagens avgiftsmessige stimulering til kjøp og bruk av elbiler i praksis har liten eller ingen betydning for næringslivet, og hovedsakelig er et tiltak som stimulerer til kjøp av privatbiler. Etter hvert som støtten gradvis trappes ned, bør frigjorte midler vris mot tiltak som med større effekt fremmer overgang til null-/lavutslippsløsninger i næringslivets transporter.

¹ I perioden fra 2008 til utgangen av 2015 reduserte vi konsernets CO₂- utslipp med 34 %. Innen 2020 er målet å redusere konsernets CO₂-utslipp med 40 % sammenliknet med 2008-nivåene.

Vi er enig i utvalgets 10 prinsipper for politikkutforming. Samtidig må det i prioriteringen av ulike tiltak legges betydelig vekt på kostnadseffektivitet slik at grønn omstilling i næringslivet kan bidra til oppfylning av lokale og nasjonale utslippsmål til lavest mulig kostnad for samfunnet.

Vi slutter oss for øvrig til utvalgets anbefalinger når det gjelder areal- og transportplanlegging, krav til kollektive transportløsninger ved etablering av større næringsvirksomhet og utbygging av nye by- og boområder, elektronisk veipricing, videre utvikling av Nasjonal Transportplan og vektlegging av klimasmarte logistikk-løsninger i offentlige anbud.

Avslutningsvis understreker vi at avgiftspolitikken er sentral for å stimulere private og bedrifter til grønn omstilling og bidra til oppnåelse av lokale og nasjonale utslippsmål. Vi viser i denne sammenheng til vår høringsuttalelse til anbefalingene fra Grønn Skattekommisjon (vedlagt).

Med vennlig hilsen
Posten Norge AS

Tone Wille (sign)
Konsernsjef

Vedlegg

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep.
0030 Oslo

Kopi: Samferdselsdepartementet

Avdeling:
Myndighetskontakt

Kontaktperson:
Tarjei Weseth
(+47)99231614

Tidl. dato og referanse:
09.12.2015 15/5418 - 1

Dato og referanse:
9. mars 2016

Konsernstaber
Postboks 1500 Sentrum
NO-0001 OSLO

Besøksadresse:
Biskop Gunnerusgt. 14A
Kundeservice: +47 810 00 710
www.posten.no

Høring - NOU 2015: 15 Sett pris på miljøet. Rapport fra grønn skattekomisjon

Det vises til Finansdepartementets høringsbrev av 9.12.2015, samt til Samferdselsdepartementets videresending til underliggende etater og tilknyttede virksomheter i brev av 14.01.2016. Posten takker for anledningen til å uttale seg til kommisjonens anbefalinger.

Posten/Bring-konsernet er en ledende aktør innen logistikk og postformidling i Norge. Den politiske oppfølgingen av kommisjonens forslag til endringer i kjøretøy- og drivstoffavgiftene er derfor av stor betydning for vår virksomhet. Vår posisjon innebærer også at det Posten gjør av miljøatsninger gir viktige bidrag til å oppnå nasjonale og lokale mål om reduksjoner i klimagassutslippene og lokal luftforurensing. Vi viser i denne sammenheng til at konsernets klimagassutslipp utgjør ca. 550 000 tCO₂e (hovedsakelig i Norge, men også inkl. virksomhet utenfor Norge), dvs. på nivå tilsvarende ca. 3-4 % av utslippene fra transportsektoren i Norge.

Transportsektoren står for ca. 30 % av klimagassutslippene i Norge. Klimagassutslippene fra veitransport stod for ca. 61 % av transportutslippene i 2014, hvorav ca. 27 % fra vare- og tungtransport, og har økt med 31 % siden 1990. Forutsigbare og effektive tiltak for å redusere klimaforurensningen fra veitransporten må således være en vesentlig del av politikken for å oppnå nasjonale klimamål.

Innstillingen fra kommisjonen gir viktige anbefalinger til hvordan avgiftspolitikken bør legges om i grønnere retning og for bedre å reflektere eksterne kostnader spesielt i veitrafikken. Det er imidlertid viktig at anbefalingene til avgiftsøkninger og omlegginger også sees i sammenheng med og avstemmes med positive tiltak i transportpolitikken for omlegging til mer miljøvennlige løsninger innenfor både person- og godstransporten.

1. Posten har høye miljøambisjoner

Posten har høye miljøambisjoner basert på vår miljøvisjon som er «å jobbe målrettet for miljøeffektiv drift og en bærekraftig utvikling – som bidrar til at vi er verdens mest fremtidsrettede post- og logistikkonsern». Tiltak for å begrense og redusere miljøbelastningene fra virksomheten er derfor en sentral del av våre strategier og det vi har definert som Postens samfunnsansvar.

Konsernets hovedsatsning innen miljø er å innføre nullutslippsløsninger for mindre kjøretøy i byer og tettsteder og fase ut fossilt drivstoff i tungtransporten. Satsningen på bruk av slike kjøretøy gir nødvendige og betydelige bidrag til at vi skal kunne oppnå vårt klimamål om å redusere konsernets CO₂-utslipp med 40 % innen 2020 sammenliknet med 2008-nivåene. I de seneste årene har vi oppnådd betydelige effekter av gjennomførte tiltak. I perioden fra 2008 til utgangen av 2014 reduserte vi konsernets CO₂- utslipp med 30 %, og ytterligere reduksjoner ble oppnådd i 2015. Posten er dermed ledende i det grønne

skiftet i logistikk-/transportbransjen i Norge og Norden og blant de fremste til å investere i og ta i bruk nye løsninger.

Disse gevinstene både for samfunnet og Posten er et resultat av en bevisst og målrettet strategi som blant annet omfatter følgende investeringer og adferdsendrende tiltak:

- Over 1100 el-kjøretøy i konsernet
- Over 170 kjøretøy på biodrivstoff (biogass, bioetanol og fornybar diesel (HVO)) i Norge og 450 totalt i konsernet.
- Storskala satsning på fornybar diesel i 2016 ved å fase ut fossil diesel i 900 tunge kjøretøy
- Benytter og utvikler godstransportløsninger med tog der det er mulig
- Egenutviklet miljø e-læringsprogram for alle ansatte
- Kurs i miljøeffektiv kjøring og investering i oppfølgingsverktøy i 1200 biler
- Eget miljøfond for alle ansatte

Ved vår satsning på nullutslippsløsninger og alternative kjøretøy fikk til sammen 21 sentrumsområder i byer/tettsteder over hele Norge CO₂- og NO_x-fri postomdeling i 2015. Like mange planlegges for 2016. Bl.a. er dette innført i Trondheim, Bergen og Ålesund sentrum.

2. Avgiftsfordeler viktig for grønne løsninger

Posten driver forretningsmessig. Vår miljøstrategi må derfor være bedriftsøkonomisk bærekraftig både på kort og lang sikt. Gitt denne betingelsen har de gjeldende avgiftsfordelene gjort det mulig for Posten å etablere Norges største el-bil park og kunne ta i bruk biodiesel på lastebiler.

Våre erfaringer bekrefter at betydelige avgiftsfordeler er en kritisk faktor for realisering av storskala null-/lavutslippsløsninger i transportsektoren. Det å ta i bruk grønne alternativer krever ofte høye kostnader i innføringsfasen knyttet til investeringer i løsningsutvikling, kjøretøymateriell, produksjon av biodrivstoff, nettverk for distribusjon av drivstoff/lading, mv. Derfor er det frem til løsningene får tilstrekkelig kommersielt gjennomslag i markedet, nødvendig med økonomiske rammebetingelser, inkl. avgiftsmessige særfordeler, som bidrar til å gjøre null-/lavutslippsalternativer konkurransedyktige med fossile løsninger.

3. Enig i prinsippene i kommisjonens innstilling

Posten er prinsipielt sett enig med kommisjonen i at de bruksavhengige kjøretøyavgiftene bør dimensjoneres slik at de blir lik de marginale eksterne kostnadene ved veitrafikk, ikke bare for luft-/klimaforurensning, men også knyttet til støy, veislitasje, vinterdrift, kø og ulykker. Vi er også enig i at det samtidig bør være en viss miljødifferensiering i engangsavgiften (NO_x- og CO₂-komponent) for å påvirke nåtidsskjevheter ved kjøp av bil. Tilsvarende er vi enig i at også årsavgiften bør ha en NO_x-komponent så lenge miljø- og kjøprising i storbyene ikke tar tilstrekkelig hensyn til kjøretøyenes miljøegenskaper. Det samme gjelder for miljødelen i vektårsavgiften inntil det innføres GNSS-basert veipricing for tyngre kjøretøy som fanger opp eksterne kostnader knyttet til lokal luftforurensning.

Videre mener vi det er gode grunner til å gjøre om merverdiavgiftsfritaket for el-biler til en utgiftspost på statsbudsjettet som gradvis trappes ned, slik kommisjonen anbefaler. Dagens ordning har i praksis ingen betydning for næringslivet, og er hovedsakelig et tiltak som stimulerer til kjøp av privatbiler. Etter hvert som støtten gradvis trappes ned, bør frigjorte midler vris mot tiltak som med større effekt per krone fremmer overgang til null-/lavutslippsløsninger også i næringslivets transporter.

4. Bredere og høyere CO₂-avgift

Kommisjonen foreslår at dagens CO₂-avgift på fossilt drivstoff (NOK 420,- pr. tCO₂e) gjøres gjeldende for alle utslippskilder i ikke-kvotepiktige sektorer. Vi er enig i en slik likebehandling, men mener også avgiften bør settes høyere slik at det i større grad blir lønnsomt å velge null-/lavutslippsalternativer. En høyere CO₂-avgift og fortsatt fritak for biodrivstoff vil stimulere etterspørselen etter null-/lavutslippsalternativer. Ved å kombinere dette med direkte støtteordninger til bl.a. produksjon av biodrivstoff i Norge, forskning, utbygging av distribusjonsnett for drivstoff/ladestasjoner for null-/lavutslippskjøretøy, mv.,

kan staten aktivt bidra til at markedet vil etterspørre og tilby overgang til klimavennlige løsninger for fremtiden.

5. Unngå for raske økninger i avgiftsbelastningen på null-/lavutslippskjøretøy

Samlet sett innebærer kommisjonens anbefalinger en betydelig økning i avgiftsbelastningen på veitransport, samt en innretning som bedre skal reflektere lokale kø- og luftforurensningskostnader. Dermed kan anbefalingene bidra til sterkere konsolidering og kostnadseffektive løsninger på mer miljøvennlige plattformer for vare- og godstransport. Postens strategier er innrettet mot å møte en slik utvikling. Likevel vil vi advare mot en for rask gjennomføring av endringer som vil bety høyere avgiftsbelastning også på null-/lavutslippsbiler i næringstransportene. Spesielt gjelder dette følgende anbefalinger fra kommisjonen:

- Innføring av engangsavgift for null-/lavutslippsbiler.
- Innføring av veibruksavgift også for biodisel/-drivstoff. Jf. kommisjonens forslag til omlegging til en ny modell for veibruksavgift for bedre å reflektere de eksterne kostnadene ved bruk av ulike typer lette og tyngre kjøretøy (knyttet til vegslitasje, vintervedlikehold, ulykker, kø, lokal luftforurensning og støy).

Som understreket ovenfor har gjeldende avgiftsfordeler vært avgjørende for at Posten innenfor en forsvarlig forretningsøkonomisk ramme har kunnet gjennomføre fremtidsrettede, miljøvennlige omlegginger i vår kjøretøypark. Bl.a. følger det økte kostnader til drift og service med satsningen på el-biler. Disse kostnadene ville vært svært vanskelig å bære uten gjeldende avgiftsmessige særfordeler.

Selv om null-/lavutslippskjøretøy med kommisjonens anbefalinger får lavere avgifter enn «fossile» alternativer (bensin og mineraloljebasert diesel) tilsier våre erfaringer at det fortsatt er kritisk å unngå økninger i avgiftene på slike kjøretøy for at de skal kunne være konkurransedyktige og på et nivå som bedriftene kan leve med. Hvis ikke risikerer man å bremse tempoet eller sette på vent det grønne skiftet som trengs i næringslivets transporter for å kunne oppnå nasjonale og lokale mål for lokal luftforurensning og klimagassutslipp.

Fremover blir avgiftsfordeler viktig for å introdusere og ta i bruk ny lavutslippsteknologi i f.eks. hydrogen- og el-lastebiler. Bruk av elektrisitet er i en tidlig fase for varebiler, lastebiler og busser, samtidig som overgang til elektrisitet i slike kjøretøy vil være av stor betydning for å oppnå nasjonale klimamål.

Å løse miljøutfordringene i transportsektoren krever forutsigbare rammebetingelser som gjør det lønnsomt å ta i bruk storskala null-/lavutslippsalternativer i vare- og tungtransporten så vel som i kollektivtrafikken. For å fremme overgang til fremtidsrettede, grønne løsninger må forskning og utvikling av slike alternativer få direkte statlig støtte og på etterspørselssiden tydelige og forutsigbare avgiftsmessige særfordeler. I innfasingen av kommisjonens anbefalinger mener vi derfor det må legges betydelig vekt på å unngå avgiftsøkninger som i en kritisk periode fremover risikerer å bremse overgangen til grønne løsninger i vare- og godstransportene. Samtidig må avgiftspolitikken spille sammen med andre incentiver og tiltak innenfor en helhetlig transportpolitikk for å stimulere til et grønt skifte.

Med vennlig hilsen
POSTEN NORGE AS

Kristin Bergum
Direktør Myndighetskontakt og regulatoriske forhold