

Finansdepartementet

Vår dato: 09.03.2016

Deres dato: 09.12.2015

Deres referanse: 15/5418

HØRING - NOU 2015: 15 SETT PRIS PÅ MILJØET

Vi viser til høringsbrev fra Finansdepartementet av 9. desember 2015 vedrørende NOU 2015: Sett pris på miljøet. NHO Transport representerer transportselskaper innen buss, bane, turbil, gods og taxi. Våre medlemsbedrifter dekker rundt 90 % av kollektivtrafikken i Norge målt i antall reiser.

Generelt er NHO Transport positiv til hovedinnretningen i forslaget til Grønn skattekomisjon. Vi er enig i at den som forurenser tar hensyn til den skaden som påføres samfunnet. En avgift på miljøskadelige aktiviteter gir insentiver til å redusere utslipp, samtidig som det blir mer lønnsomt å utvikle og ta i bruk ny og mer miljøvennlig teknologi.

NHO Transport er imidlertid negativ til innretningen og konsekvensene av avgiftene som anbefales påført deler av transportnæringen. Grønn skattekomisjon legger til grunn at omlegging av avgiftsstruktur og avgiftsøkninger er det det eneste effektive virkemiddelet for å oppnå utslippsreduksjoner i transportsektoren. Denne vurderingen deler ikke NHO Transport.

Kollektivtrafikkens viktigste miljøbidrag er å ta forventet trafikkvekst

Effektiv, attraktiv og miljøvennlig kollektivtrafikk er avgjørende for å realisere tverrpolitiske ambisjoner og forpliktelser innen Nasjonal transportplan, Klimaforliket og internasjonale avtaler. I de norske byområdene er det forventet stor befolkningsvekst. Til tross for dette har Stortinget bestemt at det ikke skal være flere bilreiser enn i dag i byene, og at all trafikkvekst skal håndteres med kollektivtrafikk, sykkel og gange. For å nå dette nullvekstmålet, må det planlegges for en betydelig vekst i antall kollektivreiser. Nullvekstmålet anbefales også videreført i ny nasjonal transportplan.

Kollektivtilbudet både i by og land fordrer betydelige driftstilskudd siden billettinntektene fra passasjerene kun dekker deler av kostnadene. Passasjerveksten i byområdene medfører økte driftskostnader. Hver nye kollektivreise koster i gjennomsnitt rundt 10 kroner, ifølge Urbanet Analyse. Det er viktig at de økte driftskostnadene til mer kollektivtrafikk har forutsigbar finansiering.

Kollektivtrafikken skal sikre mobilitet til alle. I distrikter og tettsteder binder lovpålagte oppgaver til skoleskyss og spesialtransport mye ressurser for offentlig betalt transport. Også denne delen av kollektivtilbudet fordrer betydelig driftstilskudd.

Økt merverdiavgift på persontransport

Utvalget foreslår å øke merverdiavgiften på persontransport til 25 %. I dag er satsen 10 %, etter økning fra 8 % fra årsskiftet. NHO Transport støtter ikke dette forslaget.

Det meste av den kollektive persontransporten foregår gjennom kontrakt med offentlig oppdragsgiver. Avhengig av kontraktens reguleringsmekanismer, vil selskapene i mange tilfeller få kompensert merkostnader som følge av avgiftsendringer i kontraktperioden. I nye kontrakter vil selvfølgelig avgifter være priset inn i tilbudet. Konsekvensene av forslaget om å øke merverdiavgiftssatsen vil være følgende:

- Transportselskaper med kontrakter som gir rett til kompensasjon, vil få dekket dette av oppdragsgiver. I den grad oppdragsgiver (fylkeskommunen) får dekket sine merkostnader gjennom statsbudsjettet, vil transporttilbudet og miljøpåvirkningen være uendret.
- I den grad oppdragsgiver ikke får inndekning for merkostnader, må det antas at transporttilbudet reduseres, for eksempel ved at det kuttes i antall avganger. Det kan igjen medføre flere bilreiser.
- Transportselskaper som ikke har kontrakter som gir rett til kompensasjon, må legge på billettprisen og/eller redusere tilbudet, forutsatt at dette kan gjøres innenfor rammene av konsesjon/kontrakt.
- Kommersielt basert kollektivtrafikk med flybusser, ekspressbusser og turbiler får ytterligere svekket konkurransevne. Denne delen av kollektivtilbudet utgjør i dag et verdifullt og fleksibelt supplement til annen offentlig transport.

Oppsummert blir konsekvensene av økt merverdiavgift i stor grad nullsum for miljøet forutsatt at mange operatører har krav på kompensasjon og det er politisk vilje til å opprettholde eller utvide rutetilbud. På grunn av tendenser til høyere terskler for kompensasjon, må det påregnes at operatører priser inn usikkerhet knyttet til avgiftsøkninger i nye anbud, noe som medfører høyere transportkostnader for det offentlige totalt sett.

Transportselskaper som ikke får kompensasjon, må bære kostnader selv. Da er altså den reelle virkningen av en slik reform at den har minimal miljøeffekt, men bidrar til mer usikkerhet og ytterligere konkurransevridning mellom transportører, avhengig av om de har kontrakter som gir rett til kompensasjon. Dessuten vil en slik reform ha negativ effekt på innenlands transport totalt sett. Dette gir i tillegg til direkte effekt for de berørte transportvirksomhetene, også ha negative effekter for andre virksomheter som er avhengig av transporttjenester, herunder reiseliv. For eksempel betjener ekspressbussene årlig rundt 10 millioner kollektivreiser.

Vi viser for øvrig til vår høringsuttalelse til Scheel-utvalget om kapitalbeskatning i en internasjonal økonomi angående forslag om en økning i merverdiavgiften for persontransport til 15 %. Sammen med NHO Reiseliv, NHO Sjøfart og NHO Luftfart påpekte vi at økning i satsene vil gi en vesentlig kostnadsøkning med betydelige konsekvenser for transporttilbudet i Norge og negative ringvirkninger for næringslivet.

Stimulere til miljøvennlig transport

Renere og mer miljøvennlig persontransport kan oppnås både ved å satse på ny teknologi med lavere utslipp og høyere energieffektivitet for hver personkilometer. I tillegg kommer et skifte til mer klimavennlige måter å reise på. Å erstatte en bilreise med en bussreise vil som regel gi betydelig miljøgevinst. Det er dermed viktig at bruken av ressurser i sektoren balanseres mot hvilke av disse tiltakene som gir størst miljøgevinst i det enkelte innkjøp og marked.

NHO Transport mener myndighetene i betydelig større grad enn tidligere må medvirke til innovasjon og bruk av ny teknologi og bærekraftige drivstoffformer for transportsektoren. Vi minner i denne sammenheng om etableringen av NOx fondet, som har vært en stor suksess.

I forslaget til NTP 2018-2029 foreslår transportetatene en klimastrategi med halvering av utslippene fra transportsektoren innen 2030. De foreslår at blant annet: Etter 2025 skal nye privatbiler, bybusser og lette varebiler være nullutslippskjøretøy. Innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 prosent av nye langdistansebusser, 50 prosent av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy.

Avslutning

NHO Transport er, som beskrevet overfor, negativ til den foreslåtte avgiftsøkningen for persontransporten. Målet er at trafikkveksten skal tas kollektivt. Alminnelig sats på merverdiavgift vil gi lavere etterspørsel etter kollektivtrafikk hvis kundene må betale kostnadsøkningen. Teoretisk sett kan man kompensere merverdiavgiften med økt tilskudd til offentlig betalt transport. Det vil likevel ramme den kommersielt baserte kollektivtrafikken og ekspressbussruter vil bli nedlagt. NHO Transport støtter prinsippet om avgiftsinntekter fra bilbruk kan benyttes til å finansiere deler av den økte kapasiteten som trengs innen kollektivtrafikk. Dette bør imidlertid gjennomføres uten avgiftsøkning for kollektivtrafikken.

Med vennlig hilsen
NHO Transport

Jofri Lunde (sign.)
næringspolitisk sjef