

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

(brevet sendes kun elektronisk)

Vår dato: 22.08.2016
Deres dato: 28.06.2016
Vår referanse: ES
Deres referanse: 15/576-

Høringssvar – sentral forskrift om lavutslippssoner for biler

Det vises til departementets brev av 28.6.2016 om nevnte sak. NHO Logistikk og Transport avgir følgende uttalelse:

Vi representerer en næring som sysselsetter 10 000 lastebiler daglig hvorav de fleste distribuerer varer til detaljhandelsbedrifter/butikker, grossister og handelsbedrifter som i stor grad er lokalisert slik at de vil ligge innenfor kommunenes fremtidige definisjon av en lavutslippssone.

Våre medlemsbedrifter er opptatt av å bidra til et bedre miljø både hva angår lokal forurensing og når det gjelder klimautslipp.

Vi støtter derfor forslaget om å gi kommunene hjemmel til å etablere lavutslippssoner. Vi støtter også et opplegg hvor byene kan etablere miljødifferensierte bompengesatser der det finnes bomringer eller annen form for veiprising med miljødifferensiering.

Vi er derimot uenig i en løsning hvor bruk av avgifter i sonen skal være den eneste løsningen som foreslås i forskriften. Det vil nemlig hindre de kommuner som allerede har besluttet å innføre miljødifferensierte avgifter å benytte seg av muligheten til å etablere en lavutslippssone slik forslaget nå er utformet.

Vi introduserer derfor et forslag som gir kommunene større fleksibilitet i å velge miljødifferensierte avgifter og likevel etablere lavutslippssoner uten ny avgift for dette. Det vil:

- Gi kommunene gode verktøy til å innføre mer effektive virkemidler som rettes både mot lokal forurensing og til å redusere klimautslipp i motsetning til forskriftsforslaget som pålegger kommunene å velge mellom tiltak mot lokal forurensing eller tiltak mot klimautslipp.
- Gi mulighet for mer effektiv styring av klima/miljø-arbeidet uten å innføre ny skatt/avgift på et allerede sterkt belastet skatteobjekt.
- Gi mulighet til en vesentlig forenkling i forhold til hva høringsforslaget innebærer.

De viktigste motforestillingene mot forslaget slik det foreligger er:

1. Lavutslippssoner som er gebyrlagt er et nytt skatteelement for et allerede sterkt belastet skatteobjekt. Transportbedrifter og bilister står nå ovenfor særavgifter, drivstoffavgifter og vegbruksavgifter på opp mot 50 mrd kroner. I tillegg kommer bompenger som nærmer seg 10 mrd kroner, hvorav tungtransporten betaler 3 mrd kroner.

2. Høringsbrevet og forskriftsforslaget viser med all tydelighet at bare etablering av et gebyrsystem med utviklingsbehov, betalingsforvaltning og kontroll vil kreve et meget omfattende byråkrati og ressursinnsats som ikke står i forhold til nytten. Det finnes muligheter til å oppnå samme eller øket virkning med sterke forenklinger.
3. Forskriftsforslaget bærer preg av at staten stiller meget omfattende krav til kommunene, men skyver hele utviklingsansvaret og kostnadsansvaret over på kommunene. Hvis det blir en nettogevinst av ordningen skal gevinsten brukes til miljøtiltak og kollektivtrafikk. Forslaget strider mot prinsippet om at kommunale gebyrer kun skal dekke kostnadene av et tiltak.
4. Et meget enklere hovedgrep ville være som et alternativ å innføre lavutslippssoner med **forbud** mot å kjøre dieselmotorer i sonen med annet enn Euro VI/6 biler. Da vil oppgaven begrenses til å utøve skiltmyndighet kombinert med kontroll. Høringsbrevet peker selv på muligheten for en kombinasjon av automatisk kontroll av registreringsskilt ved IT-basert oppslag i vognkortregisteret som inneholder informasjon om kjøretøyets Euro-klasse. (ANPR-systemet som allerede er tatt i bruk.)
5. Lavutslippssoner med forbud åpner muligheten for at bykommunene vil kunne kombinere dette med innføring av miljødifferensierte passeringsavgifter uten at det etableres et nytt skatteobjekt for det offentlige, i dette tilfellet kommunene. Som vegdirektoratet opprinnelig har foreslått, vil effekten av miljødifferensierte satser være mer virkningsfulle enn innføring av lavutslippssoner (høringsbrevets side 3). Vi er derfor uenige i at det ikke skal kunne innføres både miljødifferensierte bompengesatser og lavutslippssoner.

Med en slik innretning vil miljøvirkningen både for klimagassutslipp og NOx-utslipp kunne bli langt større enn hvis en kommune ønsker å innføre en lavutslippssone uten mulighet til å etablere miljødifferensierte satser for alle kjøretøyer. Slik forslaget er utformet nå, vil kommunene ikke ha mulighet til å avgiftsregulere klimagassutslippene for bensinbiler. Eksempelvis vil Oslo kommune ikke ha mulighet til å innføre en lavutslippssone siden de allerede har vedtatt å innføre miljødifferensierte satser i bomringen som gjelder alle biler.

Til selve høringsforslaget har vi også disse synspunktene:

Vi mener departementet tolker Stortingskomiteens uttalelser for vidt når sitatene i høringsbrevets side 6 tas til inntekt for at kommunene må velge mellom lavutslippssoner og miljødifferensierte soner.

Både miljødifferensierte passeringer og forbudsbaserte soner oppfyller kravene til likebehandling og ikkediskriminering i forholdet mellom norske og utenlandske biler og er derfor ikke i strid med EØS-avtalen.

Forskriftsforslagets §3 Virkeområde, bør bedre presisere at tiltaket gjelder biler med Euroklasse VI (tunge kjøretøyer) og Euroklasse 6 (lette kjøretøyer).

Forskriften bør også presisere definisjonen av tunge og lette kjøretøyer, dvs definere skillet mellom biler > 3500 kg og > 12000 kg.

Forskriftens §4 inneholder de krav som stilles til kommunene og som representerer store utfordringer i utforming og administrasjon av et helt unødvendig avgiftssystem. Dessuten inviterer forslaget til at det utvikles en høyst ulik praksis i system, satser og håndheving. I praksis vil dette kunne utvikle seg til et ikke-standardisert konglomerat på linje med bompengeselskapene vi har eller de ulike takstsystemene vi har for kollektivtrafikken i Norge.

Et forbudsbasert sone-system vil i sammenlikning bli enkelt. I praksis er det snakk om å definere omfanget av sonene, gjennomføre effektiv skilting og informasjon og håndheve kontrollen gjennom automatisert lesing av kjøretøyets registreringsskilt.

Når det gjelder fastsettelse av sonenes størrelse må regionvegkontorene, som gis godkjenningskompetanse, ha mulighet til å bedømme om sonens størrelse står i forhold til transportnæringens evne til å etterkomme påbudene. Pr i dag oppgir Norges Lastebileierforbund at antallet Euro VI-lastebiler blant medlemsbedriftene er ca 25 prosent, dvs en relativt stor andel tatt i betraktning av at introduksjonen av slike biler var bare for drøye to år siden. Utsiftingen av biler vil skje suksessivt og relativt raskt. I tillegg antas at transportbedriftene til en viss grad kan omfordele biler slik at biler som ikke tilfredsstillter kravene kan benyttes andre steder. Likevel må sonenes størrelse stå i et rimelig forhold til næringens evne til å følge opp.

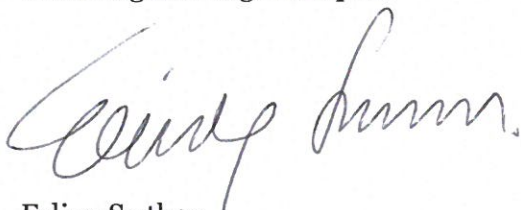
Avslutningsvis nevnes en god miljøpolitikk for transportbransjen må bestå både av restriktive tiltak (pisk) og insitamenter (gulrot). En slik politikk må være helhetlig og de enkelte statlige, regionale og kommunale virkemidler må ses i sammenheng.

Det er en mangel ved høringsforslaget at det ikke inneholder en omtale av helhetlige tiltak. En helhetlig miljøpolitikk bør bl a inneholde erkjennelsen av at varedistribusjon til butikker og bedrifter er helt nødvendig for levende bysamfunn. Distribusjonsbiler har ofte 40 mottakerkunders varer i samme bil. Det dreier seg om kollektiv godstrafikk. Det bør derfor legges til rette for at slike biler får bedre leveringsforhold ved egne lossesoner både i og utenfor sonene.

Det er også en mangel ved at søkerkommunene ikke gis pålegg om å fremlegge miljøregnskap og tilhørende miljøbudsjett som skal vise virkningen av tiltaket.

Vennlig hilsen

NHO Logistikk og Transport



Erling Sæther
Direktør næringspolitikk