

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

Vår dato: 22.08.2016
Deres referanse: 15/576

Høringsuttalelse forskrift om lavutslippssone for biler

Samferdselsdepartementet har sendt forslag til sentral forskrift om lavutslippssone for dieserbiler på høring. NHO Transport er prinsipielt for tiltak som kan bidra til bedre miljø og i denne sammenhengen lokal luftkvalitet i belastede byområder. NHO Transport har likevel noen kommentarer til forslaget om innføringen av lavutslippssoner i kommunal regi.

Trefferikkerhet og administrative kostnader

NHO Transport mener elektronisk veipricing kan være et mer rasjonelt og rettferdig system for avgiftsinnkreving. Da kan brukerne betale avhengig av faktisk belastning av veikapasitet, kjøretøyets CO₂- og NO_x-utslipp, om kjøringen skjer i rushtrafikk og andre lokale forhold. Forskrift for lavutslippssoner er avgrenset til dieselskjøretøyer, men fanger for eksempel ikke opp gamle bensinbiler som også belaster luftkvaliteten.

Kommunene står ansvarlig for innføring og oppfølging av forskriften, og spørsmålet er om det er en hensiktsmessig løsning. Å informere brukere i målgruppen på en god måte, inndrive avgift og drive kontrollvirksomhet fremstår ressurskrevende og byråkratisk for den enkelte kommune. Kommunene gis også lokal frihet gjennom forskriften. Nasjonale retningslinjer bør utarbeides slik at det blir like gebyrsatser og praksis i de ulike kommunene. Dette vil bidra til bedre forutsigbarhet for brukerne og mer rasjonell administrasjon for kommunen. Nettoinntektene fra avgiften må øremerkes til kollektivtrafikk, trafikksikkerhets- og miljøtiltak.

Konsekvenser for kollektivtrafikken

Kollektivtrafikken er en del av løsningen på miljø- og klimautfordringene. I byene er det politiske målet at all forventet trafikkvekst skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Kollektivtrafikken vil kunne bli omfattet av gebyrplikt for kjøring i lavutslippssonen dersom kommunen(e) velger det. Gebyrer vil fordyre kollektivtrafikken og medføre økte kostnader for det offentlige og busselskapene.

I gjeldende anbudskontrakter vil busseselskapene i utgangspunktet måtte dekke økte avgifter. For nye tilbud vil materiellkravene og øvrige kostnader prises inn i anbudet. Kommersiell basert transport med ekspressbusser, flybusser og turbusser bærer kostnader selv. Disse vil kunne bli belastet med gebyrer til tross for at den lengste delen

av deres transport foregår utenfor en lavutslippssone. Siden kollektivtrafikk og turbusser skal bidra til redusert bilbruk i byene, bør de ikke omfattes av nye gebyrer.

Dersom forskriften blir innført og kollektivtrafikken blir berørt, anbefales en overgangsordning med fritak for gebyrer for busser med Euro V-standard i minimum 5 år. Da kan man oppnå en gradvis fornyelse av vognparken til Euro VI kjøretøyer i forbindelse med nye anbud og for kommersielt basert kjøring. Dette har spesielt betydning for kostnadene til ekspressbussnæringen, som er en viktig del av det totale kollektivtilbudet. En slik overgangsordning vil samtidig medføre at dieseldrevne busser med lavere Euro-klasse eventuelt kan belastes avgifter i lavutslippssonen. Bussparken i Norge er generelt moderne med hovedvekt av de nyeste euroklassene, pluss overgang til fornybart drivstoff og ny teknologi.

God kontrollvirksomhet, inkludert utenlandske kjøretøyer, er vesentlig for at forskriften skal fungere etter hensikten.

Vennlig hilsen
NHO Transport

Jofri Lunde (sign.)
næringspolitisk sjef