



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Finansdepartementet

(sendes inn via regjeringens høringsportal)

Forbundskontoret
St. Olavs gate 25
P.b. 7134 St. Olavs plass
0130 Oslo
Tlf. 22 03 32 00
Faks 22 20 56 15
Bankkonto 6005.06.16234
Org.nr. 955430336 MVA
www.lastebil.no

Deres ref: 15/5418

Vår ref: JTM

Oslo, 9. mars 2016

Høring – Grønn skattekommisjon – NOU 2015: 15 Sett pris på miljøet

Det vises til Finansdepartementets brev datert 9. desember.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) representerer norsk godstransport på vei, og vil derfor kommentere de deler av utredningen som berører samfunnets nytte transporter.

NLFs utgangspunkt er følgende: Klimaet er i fare – noe må gjøres om vi skal nå de mål som er satt mht global temperaturstigning. Videre er det viktig å slå fast at lokal luftforurensning er skadelig og en vesentlig utfordring i byer og tettbygde strøk. Det er i alles interesse å opprettholde levende bymiljøer som ikke begrenser menneskelig aktivitet gjennom helseskadelige utslipp.

Samtidig vet vi fra ulike framskrivninger at vi i Norge vil få en betydelig befolkningsvekst og økt transportbehov for personer og gods. Da må vi evne å finne løsninger fordi levende bymiljøer fordrer transport av personer og gods, og gods kan vanskelig transporteres på annen måte enn med bil i byområdene. For å få dette til kreves at det tas i bruk ny motorteknologi og nye drivstoff og at transporten gjennomføres mer effektivt. I tillegg påhviler det offentlige myndigheter et stort ansvar for å legge til rette for tettere bebyggelse og bedre arealutnyttelse som sikrer at person transporten i byområder kan tas ved økt bruk av kollektive løsninger.

I utredningen legges følgende prinsipper til grunn for analysen:

- Avgiftene må fremme målene i transport- og miljøpolitikken.
- Teknologinøytralitet
- Lik pris pr enhet utslipp uavhengig av utslippskilde
- Forurensere skal betale

NLF slutter seg til disse prinsippene, men mener likevel det er grunn til å understreke at prinsippet om at forurensere skal betale, må innebære at den som

etterspør transporten må dekke miljø- og klimakostnadene fullt ut, slik at transportøren ikke blir sittende igjen med kostnaden. Dette er særdeles viktig for å sikre at det ikke etterspørres mer transport enn nødvendig.

Grønn skattekommisjon har i sin utredning vist til flere tidligere utredninger, bl.a. utredningen SINTEF/Møreforskning gjennomførte for Finansdepartementet i 2010. NLF deltok aktivt i referansegruppen i dette arbeidet og har hele tiden stilt seg positiv til at endringer i avgiftene må gjennomføres. Men – og det er vesentlig – slik endringer må ta utgangspunkt i noen fundamentale prinsipper:

- At avgiftsnivået i Norge ikke øker.
- At de fleste av dagens veg- og bilavgifter fjernes ved innføring av en satellitt-basert veiavgift.
- At samme betingelser gjelder for utenlandske som for norske lastebiler.
- At dagens bompenger innbakes i avgiften
- At systemet også innføres for personbiler, som er hovedårsaken til køer i rushtiden og utslipp fra vegtrafikken
- At det finnes løsninger som sikrer at personvern hensyn blir ivaretatt.
- At systemet gir lavere avgifter på veier hvor lokal luftforurensning, køer og støy ikke er et problem.
- At en omlegging av avgiftene skjer på en forutsigbar måte.

Slik vi leser forslagene fra Grønn skattekommisjon er de i hovedsak i tråd med disse prinsippene. Vi har imidlertid noen kommentarer til enkelte deler av utredningen og utvalgets konklusjon.

I utredningen konkluderes det med at gjeldende CO₂-avgift på bensin og autodiesel ligger på et betydelig høyere nivå enn kvotepliktige sektorer, og allerede ligger på et nivå som er nødvendig for å nå togradersmålet, og foreslås at sektorer som betaler for lav CO₂-avgift skal opp på samme nivå. NLF er enig i denne konklusjonen. Det er ingen grunn til at transportsektoren skal ta en større andel av kostnadene knyttet til klimamålene enn andre sektorer. Før man eventuelt vurderer økning av CO₂-avgiften fra 2020, må det sikres at også kvotepliktig sektor betaler like mye for sine utslipp.

Når det gjelder utvalgets behandling av kjøretøy- og drivstoffavgifter, anbefales det at et satellittbasert veipricingssystem innføres for nyttetransporten med tyngre kjøretøyer i stedet for veibruksavgift som i dag innkreves sammen med CO₂-avgift ved kjøp av bensin og autodiesel, men at et slikt system ikke gjennomføres for lette kjøretøy. Vi går ikke nærmere inn på argumentene for dette valget her, men vil påpeke at et slikt system – som gir mulighet for både steds-, utslipps- og tidsdifferensiering av avgiften tyngre kjøretøy skal betale – og derfor prinsipielt vil gi en avgiftsbelastning i tråd med prinsippene foran, kan bli en kostbar løsning. Da SINTEF/Møreforskning utredet en slik løsning var konklusjonen at den samfunnsøkonomiske gevinsten av å legge om til en veiavgift for tunge kjøretøy på usikkert grunnlag så ut til å være omtrent like stor eller større enn de årlige systemkostnadene. Det er med andre ord stor usikkerhet om økonomien i et slikt system.

Siden den gang har det skjedd særdeles mye mht. teknologisk utvikling, og dagens krav til motorteknologi har medført at utslippene av NO_x og partikler fra tyngre kjøretøyer (Euro VI-krav) er redusert til et absolutt minimum. Og dette er utslipp som ikke bare fremkommer i laboratorietester, men også i tester utført av bl.a. TØI.

NLF gjennomfører årlige spørreundersøkelser blant våre medlemmer som viser at utskifting av bilparken skjer fort. Undersøkelsen gjennomført høsten 2015 viser at biler med Euro VI-teknologi allerede utgjør 24 % av bilparken blant NLFs medlemmer, mens Euro V og Euro VI til sammen utgjør 76 %. I tillegg er det slik at nye biler brukes relativt mer slik at biler med Euro V og Euro VI allerede høsten 2015 stod for 86 % av utkjørte kilometer.

Videre vet vi fra NLFs nylige publiserte konjunkturundersøkelse at det forventes en fortsatt høy investeringstakt i næringen. Vi kan derfor med rimelig stor grad av sikkerhet legge til grunn at lastebilparken som brukes profesjonelt til leietransport om kun 4 – 5 år i hovedsak vil bestå av kjøretøyer med Euro-VI-motorer. I tillegg vet vi at andre store flåteeiere er i gang med prøveprosjekter for innfasing av tyngre kjøretøy med annen fremdrift enn forbrenningsmotorer med derav reduserte utslipp.

Når det gjelder drivstoff, produseres det nå syntetisk diesel (HVO) som kan brukes av alle nye dieselmotorer. Bruk av dette drivstoffet reduserer utslippet av CO₂ med 65 – 85 %, og gir i tillegg ytterligere reduksjon av NO_x-utslippet.

Et av de største kostnadselementene som beskrives i utredningen og som veibruksavgiften skal dimensjoneres i henhold til, er ulykkeskostnadene. I utredningen er det vist til tall fra TØI. Vi er kjent med at det i disse dager kommer nye reviderte tall for marginale eksterne kostnader ved trafikkulykker fra TØI som viser at disse kostnadene er betydelig redusert.

På denne bakgrunn, hvor miljøbegrunnelsene i stor grad kan ventes faset ut gjennom teknologisk utvikling og hvor ulykkeskostnadene er betydelig redusert, og – som det pekes på i utredningen – fordi et slikt satellittbasert system vil

- Være administrativt ressurskrevende
- Innebære flere klagesaker
- Føre til økt antall restansesaker
- Kunne trikses med (jamming/spoofing),

mener NLF at det ikke er tilrådelig å ta i bruk et slikt system for tyngre kjøretøy alene. Etter vår vurdering kan etablering av et slikt system fort medføre betydelige økte kostnader for næringen som ikke vil gi tilsvarende effekt i form av reduserte utslipp – reduksjonene kommer uansett.

Når det i tillegg i utredningen påpekes at det generelt er høyere kostnader og større tap av inntekter for utenlandske kjøretøy sammenliknet med norske, mener vi at argumentene for ikke å gjennomføre en slik endring er mange nok. Det sies riktig nok at de fleste krav mot utenlandske kjøretøy blir betalt, men dette tillater vi oss å betvile all den tid det ennå ikke foreligger tall etter innføring av obligatorisk brikke i Norge, som kan verifisere påstanden.

Det er vedtatt at antall bomselskaper i Norge skal reduseres. Det som ikke er avklart er hvor lang tid denne endringen vil ta fordi det skal forhandles frem løsninger for alle eksisterende bomselskaper. Ved innføring av en eventuell satellittbasert veibruksavgift, må det foretas en ny vurdering av betaling i bomstasjoner. Vår erfaring er det i slike prosesser legges mest vekt på proveny, og at tynge kjøretøyer vil kunne bli avkrevd like høye bomavgifter som i dag, helt uavhengig av kjøretøyenes miljøegenskaper. Vi frykter derfor at et satellittbasert veiprisingssystem vil kunne medføre en ytterligere kostnadsulempe for norsk godstransport i konkurransen med selskaper fra andre europeiske land.

Helt avslutningsvis vil vi kommentere effekten av utvalgets forslag. Innenlandske utslipp av klimagasser anslås på usikkert grunnlag å bli redusert med 1 – 2 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Dette er ikke imponerende med tanke på hvilke systemer og endringer som foreslås gjennomført. Som et tankevekkende eksempel kan nevnes at dersom det sikres tilstrekkelig tilgang til HVO til at all diesel som selges av Statoil Fuel and Retail til de av NLFs medlemsbedrifter som bruker vår fremforhandlede samarbeidsavtale, vil CO₂-utslippene bli redusert med 350 000 tonn. Det er derfor NLFs oppfatning at det bør legges mer arbeid i å utvikle og fremskaffe alternative drivstoff heller enn å etablere krevende avgiftssystemer.

Når det gjelder utvalgets forslag om at de økte inntektene skal kunne brukes til skatteveksling og reduksjon av generelle skatter, er det NLFs oppfatning – som uttrykt foran i brevet – at eventuelle økte inntekter som følge av endringer i avgiftene for næringstransporten, bør tilbakeføres til næringen slik at næringens økonomiske bæreevne ikke svekkes. Næringens marginer er i utgangspunktet små, og presses marginene ytterligere, vil evne til nyinvesteringer svekkes, og med det muligheten for å få til et grønt skifte.

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Adm. Direktør



Jan-Terje Mentzoni
Viseadm. direktør