

Høringsuttalelse om lokal forskrift om lavutslippssone for tunge biler i Oslo kommune

Vi viser til høring angående lavutslippssone for tunge biler i Oslo, med frist 06/09/2017. NHO Transport er prinsipielt for tiltak som kan bidra til bedre miljø. I denne sammenheng gjelder dette lokal luftkvalitet med stimulert overgang til tyngre kjøretøy med lave utslipp av NO_x og svevestøv. NHO Transport er likevel negativ til at Oslo innfører en gebyrbelagt lavutslippssone for tunge biler.

Dobbeltbeskatning

Vi ønsker å fremheve at en gebyrlagt lavutslippssone vil medføre en ny avgift på et allerede sterkt belastet skatteobjekt. Vi ser samtidig en utvikling flere steder med økte bomtakster, og Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har nå besluttet å innføre miljødifferensierte avgifter i Oslopakke 3. Miljødifferensierte bomsatser og gebyrbelagt lavutslippssone medfører en uakseptabel dobbeltbeskatning av transportbransjen. Det vil i det minste være klokt å avvente erfaringer med miljødifferensierte bomsatser, og innføring av automatisert elektronisk kontroll planlagt 1.7.2018.

Treffsikkerhet og sonens størrelse

Om lavutslippssonen likevel implementeres i henhold til foreliggende forskrift anbefales et særskilt gebyrfritak for rutebusser, ekspressbusser, turbusser og flybusser. Et eventuelt lavutslippsgesbyr for buss i rute må dekkes av anbudsgiver eller busselskaper avhengig av kontraktsforhold. Dette vil direkte eller indirekte medføre mindre midler til kollektivdrift. Ekspressbusser og turbusser vil måtte overføre kostnader til kundene, noe som også vil bidra til dårligere konkurransevne.

Mindre midler til kollektivdrift og høyere billettpriser, vil gjøre kollektivtilbudet mindre attraktivt, føre til mer bruk av personbil i Oslo, og dermed høyere utslipp i sentrum.

Vi har også bemerkninger om sonestørrelsen. En lavutslippssone som følger bygrensen vil være svært utfordrende for transportørene. All trafikk i periferien av Oslo sentrum vil måtte betale gebyr. Vi anbefaler derfor Ring 3 som en grense for lavutslippssonen, samt at gjennomfartsåren E18 gjennom Oslo unntas.

Overgangsordning

Om lavutslippssonen ikke gir særskilt unntak for rutebusser, ekspressbusser, turbusser og flybusser, anbefales en overgangsordning med fritak for gebyrer for busser med Euro V-standard i minimum 5 år. En overgangsordning på minimum 5 år for busser med Euro V-standard kan begrense ekstrakostnader for kollektivtrafikken, og disse vil bli gradvis utfaset i løpet av perioden.

Administrasjon og kontroll

Kommunen vil stå ansvarlig for innføring og oppfølging av forskriften. Å informere brukere i målgruppen på en god måte, inndrive avgift og drive kontrollvirksomhet fremstår ressurskrevende og byråkratisk. Dette vil være ekstra vanskelig inntil betalingen blir automatisert via web og mobil.

NHO Transport mener derfor ideelt at elektronisk veipricing vil være en mer rasjonell og rettferdig løsning for avgiftsinnkreving. Da kan brukerne betale avhengig av faktisk belastning for bruk av veien, kjøretøyets CO₂- og NO_x-utslipp, om kjøringen skjer i rushtrafikk og andre lokale forhold. Generelt vil dette stimulere til mer effektiv bruk av veinettet, som kombinert med sterk satsning på kollektivtransport kan bidra ytterligere til en mer miljø- og klimavennlig transportpolitikk.

God kontrollvirksomhet, inkludert utenlandske kjøretøyer, er vesentlig for at forskriften skal fungere etter hensikten. Vi kommer gjerne på møte for å videre utrede våre synspunkt.

Vennlig hilsen NHO Transport
Torstein Clausen Jystad (sign.) næringspolitisk rådgiver