

Grønn Skattekomisjon
Skatteøkonomisk avdeling
Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO

Deres ref:

Oslo, 09.10.2015
Vår ref: Morten Sandberg/ 15-32403

Innspill fra Virke til Grønn skattekomisjons arbeid

Hovedorganisasjonen Virke er glad for muligheten til å gi innspill til Grønn skattekomisjonens arbeid. Virke representerer 20 000 virksomheter innenfor bredden av norsk næringsliv.

Vi er opptatt av "det grønne skiftet" mot et samfunn med lavere utslipp av klimagasser og mindre innslag av miljøskadelig produksjon og forbruk og at det kan skje på en samfunnsøkonomisk måte.

Vi er enig i prinsippet om at forurenseren skal betale. Aktørene bør motiveres også økonomisk til å ta hensyn til eksterne miljøvirkninger knyttet til forbruk, produksjon og andre aktiviteter gjennom markedskonforme tiltak i form av "grønne avgifter".

Virke er opptatt av hvordan utvalgets forslag vil virke inn på norske virksomheters konkurransesituasjon internasjonalt. Vårt næringspolitiske utgangspunkt også hva gjelder "grønne skatter og avgifter", er at slike opplegg bør ha få unntaksregler og særbestemmelser. Prinsippene om nærings- og teknologinøytralitet bør så langt som mulig også legges til grunn for "grønne", markedskorrigerende avgiftsbestemmelser.

Virkes medlemmer innenfor handel- og tjenestevirksomhet, har selv relativt begrensede klimagassutslipp i sin primærvirksomhet og belaster miljøet forholdsvis lite. Mesteparten av utslippene og miljøvirkningene skjer jo nettopp i forbindelse med produksjon og bruk av ulike varer og tjenester. Mange av våre medlemmer kan likevel spille en viktig rolle som bindeledd mellom leverandører og forbrukere.

Svært mange av Virkes medlemmer, ikke minst innen handel, er avhengige av effektiv logistikk og har virksomhet som på ulike måter er knyttet til vareforbruket i samfunnet. De ansattes situasjon hva gjelder arbeidsreiser og transport- og tilgjengelighetsforholdene for kundene har også stor betydning for handels- og tjenesteytende virksomheter, særlig i storby-områdene, men også ellers.

Det store innslaget av ulike skatter- og avgifter knyttet til transportvirksomhet har derfor stor betydning for Virkes medlemmer. De er meget opptatt av hvordan man velger å følge opp ambisjonene om store utslippsreduksjoner fra transportsektoren mot 2030 og 2050.

Hovedorganisasjonen Virke

Besøksadresse:
Henrik Ibsens gate 90
NO 0255 Oslo
Postadresse:
P.O. Box 2900 Solli
NO-0230 Oslo
Tel +47 22 54 17 00
Fax +47 22 56 17 00
E-post
info@virke.no
Bankgiro
6030.05.18543
Org nr.
970 134 646 MVA

Veibruksavgifter

Den teknologiske og markedsmessig utviklingen har gitt mer varierte og effektive motorteknologier enn tidligere. Det har bidratt til at den tekniske sammenhengen mellom kostnadene ved kjøretøyenes veibruk og deres forbruk av fossile energibærere (gass, bensin- og diesel) har blitt svakere over tid. Denne utviklingen er ikke bare basert på et større innslag av EL-biler, hybridbiler og hydrogendrevne kjøretøy. Arbeidet med utvikling av mer effektive og mer miljøvennlige forbrenningsmotorer har også gitt viktige resultater.

Det har videre kommet bedre dokumentasjon om sammenhengene mellom kjøretøyegenskaper og veislitasje som tilsier at avgifter på fossilt drivstoff er mindre treffsikre enn man har lagt til grunn tidligere. Etter det vi forstår står personbiltrafikken og annen trafikk med lettere kjøretøy for en relativt begrenset del av veislitasjen sammenliknet med tyngre kjøretøy.

Flere organisasjoner har påpekt at man bør søke å etablere andre og mer treffsikre former for brukerfinansiering av vegsystemene. Vi ser også positivt på at man vurderer mulighetene som kan ligge i å basere framtidige veibruksavgifter på elektroniske systemer som registrerer kjøretøyenes faktiske veibruk.

Et mer finmasket elektronisk system for veibruksavgifter vil kunne erstatte det eksisterende opplegget med strekningsvis bompengefinansiering av vegprosjekter. Man bør allerede nå vurdere mulighetene som ligger i en utvidet bruk av Autopass-systemet med dette som formål..

Rushtidsavgifter

Køprising eller rushtidsavgifter kan rent teknisk håndteres gjennom Autopass-systemet eller tilsvarende opplegg. Det er likevel viktig at rushtidsavgifter som tiltak ikke blandes sammen annen prising av veibruk som nevnt ovenfor.

Virke har i mange år tatt til orde for kjøprising. Rushtidsavgifter bør begrenses til steder med reell køproblematikk av et visst omfang og forutsigbarhet. Det bør kun brukes der det er nødvendig for å sikre bedre kapasitetsutnyttelse og økonomisering med eksisterende vegareal/infrastruktur. Det bør begrenses til tidspunkter med høy punktbelastning på steder hvor det av ulike grunner er lite aktuelt med kapasitetsutvidende vegbygging.

Køprising er i første rekke aktuelt for hovedveisystemene i de største byområdene. Hovedkorridorene i de største byene har typisk en blanding av lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk av stor regional eller nasjonal betydning.

Så langt vi har kunnet registrere er mange av de eksisterende bomringsystemene i norske byer et resultat av til dels uheldige kompromisser mellom lokale beslutningsmyndigheter. Det er flere eksempler på at slike bomringsystemer ikke er utformet med tanke på å gi så god miljømessig og trafikkregulerende effekt som det er ønskelig å få til.

Det synes dessverre også slik at ordninger som "Belønningsordningen" og arbeidet med "Bymiljøavtalene" kan gi lokalpolitisk tilslutning til "køprising" motivert av ønsker om å utløse

statlige midler til andre transportrelaterte miljøtiltak, men i byområder hvor "køprising" er vesentlig mindre egnet enn i de største byene.

Kommisjonen bør derfor se nærmere på mulighetene for å foreta endringer i regelverket for eksisterende bomringsystemer og hvilke muligheter som kan ligge i et sterkere statlig ansvar for styring og utforming av storby-områdenes ulike bomring- og rushtidssystemer.

Lokale utslippskonsentrasjoner og ugunstige værforhold

Rushtidsbelastningene på hovedvegssystemene i de største byene har en miljøside knyttet til NOx og partikkel-utslipp som kan fanges opp og styres gjennom bruk av elektronisk registrerte kjøretøydata og elektronisk trafikkregistrering.

Det gir bedre forutsetninger enn tidligere for å ta i bruk eller gjøre forsøk med økonomiske virkemidler i form av "grønne" spesialtariffer for veitransport på steder og på dager med værforhold som skaper spesielle utfordringer. Virke mener denne typen økonomiske virkemidler vil være å foretrekke framfor forbudsbestemmelser eller tekniske restriksjoner som ikke tar hensyn til verdien av den transportvirksomheten som avvises.

Avgift på fossilt drivstoff

Hensynet til reduserte CO2-utslipp fra forbrenningsmotorer og fiskale hensyn, tilsier imidlertid at avgifter på diesel- og bensin bør videreføres, men fastsettes med henvisning til CO2-utslipp og konkurransemessige vurderinger, dvs andre forhold enn veibrukskostnader iht dagens system. .

Utskiftingen av kjøretøyparken fra dagens flåte med forbrenningsmotorteknologi til mer klimavennlige kjøretøy vil gå over mange år. Prisene på bensin og diesel inkludert avgift vil være en viktig prispreferanse for andre miljøbegrunnede avgiftsendringer.

Biodrivstoff

Slik vi forstår den tekniske utviklingen på kjøretøysiden er hybrid- og EL-teknologi i første rekke aktuelt for personbilmarkedet, mens det for tungtransport og anleggsmaskiner mv i første rekke er aktuelt å utvikle motorteknologi og drivstofftyper som bruker ulike former for ikke- jordbruksbasert biologisk materiale eller hydrogen-teknologi.

Regjeringen har innført et gunstig avgiftsopplegg for ulike biodrivstoff sammenliknet med fossile drivstoff som bensin og diesel. Det vil redusere kostnadsulempene noe for eksisterende og nye brukere av biodrivstoff for tunge kjøretøy. Etter det vi forstår ligger det et særlig potensiale knyttet til såkalt 2. og 3. generasjons syntetisk biodiesel. Det synes mulig å utvikle en betydelig produksjon av syntetisk diesel i Norge basert på norsk råstoff.

Biodrivstoff er likevel nisjeprodukter med begrensede distribusjonsapparat og produksjonssystemer pr i dag. Situasjonen preges av høy markedsrisiko på tilbudsiden og brukerulempen på etterspørselssiden. Et gunstig avgiftsopplegg for biodrivstoff er følgelig ikke tilstrekkelig til å realisere ønsket markedsutvikling av miljøvennlig drivstoff for tungtransport i konkurransen med vanlig petroleumbasert diesel.

Andre virkemidler må til. Vi ber derfor kommisjonen også vurdere behovet for supplerende tiltak som støtteordninger og andre former for risikoavlastning på tilbudssiden i markedet. Vi forstår at situasjonen i markedet for biodrivstoff i Norge er et eksempel på imperfeksjoner i markedsspredningsfasen for nye produkter som det vises til i pkt 3.3 i notatet til Golombek, Greaker og Kverndokk om "Virkemidler som kan fremme utvikling og bruk av miljøteknologi.

Virke KBS representerer det eksisterende nettverket av "bensinstasjoner" i Norge. Dette nettverket med det tilbudet de representerer, er best plassert til å utvikle seg til "energistasjoner" med et bredt tilbud også av biodrivstoff i tillegg til hurtigladere for EL-biler. Virke KBS ønsker å bidra til det grønne skiftet ved å ta en aktiv rolle som distributører av biodrivstoff gitt at man får til et samspill, også økonomisk, med statlige myndigheter og de kommersielle drivstoffselskapene. .

Engangsavgiftene

Virke er positiv til endringer i systemet for engangsavgift på biler, vrakpant mv som stimulerer til en raskere utskifting i den eksisterende bilparken til fordel for nye og mer miljøvennlige modeller.

Bilhold er et normalt gode, som folk ønsker mer av med stigende inntekt . Bilhold er en viktig del av befolkningens hverdag. Det er imidlertid ønskelig at insentivene i avgiftssystemet er slik at man skiller bedre mellom bilhold og bilbruk .Engangsavgiftssystemet bør gi insentiver til reduserte utslipp fra personbilparken i alle deler av landet. .

Hva gjelder det tekniske beregningsgrunnlaget for fastsettelse av engangsavgiften, mener vi regjeringens forslag i revidert statsbudsjett gikk i riktig retning. I lys av VW-skandalen synes det imidlertid å være så store svakheter ved de eksisterende testsystemene og test-resultatene for CO2 utslipp som legges til grunn for de nye satsene, at man av konkurransehensyn, bør vurdere andre mindre manipulerbare indikatorer som grunnlag for fastsettelse av avgiften enn gram CO2/km i påvente av bedre testsystemer for dette.

Vennlig hilsen

Hovedorganisasjonen Virke

Morten Sandberg
Fagsjef