



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Finansdepartementet
v/statssekretær Jørgen Næsje

postmottak@fin.dep.no

Forbundskontoret
St. Olavs gate 25
P.b. 7134 St. Olavs plass
0130 Oslo
Tlf. 22 03 32 00
Faks 22 20 56 15
Bankkonto 7056.09.50223
Org.nr. 955430336 MVA
www.lastebil.no

Deres ref:

Vår ref: JTM

Oslo, 8. august 2014

Innspill til helhetlig gjennomgang av kjøretøy- og drivstoffavgiftene

Det vises til statssekretærens brev datert 16. juni 2014, mottatt hos oss 4. juli 2014. I brevet bes om synspunkter på bilavgiftene og forslag til mulige endringer innen mandag 4. august 2014. Norges Lastebileier-Forbund (NLF) ønsker gjerne å komme med innspill. Grunnet ferieavvikling ba vi derfor om at fristforlengelse. I e-post fra Geir Mo Johansen ble det gitt forlengelse av fristen til 8. august.

I brevet vises det til at regjeringen i Sundvollen-erklæringen skriver at det skal foretas «en helhetlig gjennomgang av kjøretøy- og drivstoffavgiftene med sikte på endringer for å stimulerer til bruk av ny teknologi, en sikrere bilpark og mer miljøvennlige valg.»

NLF støtter prinsipielt at det foretas en slik gjennomgang. Det er åpenbart at det i enkelte byområder er store utfordringer med lokal luftforurensning, og at bilparken står for en betydelig del av denne forurensningen. NLF vil imidlertid presisere, slik vi også gjorde overfor den rød-grønne regjeringen, at en omlegging av bilavgiftene i mer miljøvennlig retning, må være preget av forutsigbarhet. Samtidig må det tas hensyn til at en betydelig årsak til de kjøproblemerne vi i dag har i norske byer skyldes personbiltrafikken. Det må derfor ikke velges løsninger som kun omfatter tungbiltrafikken, slik vi tidligere har sett eksempler på.

Lastebilnæringen har selv aktivt tatt miljøutfordringene på alvor gjennom fornyelse av lastebilparken, slik at forurensningen fra lastebilene, pga. den teknologiske utviklingen av dieselmotorene er kraftig redusert. NLF gjennomfører hver høst en undersøkelse blant medlemmene om bilparkens sammensetning. Siste tall er fra undersøkelsen høsten 2013 som viser at utskiftingen av bilparken i mer miljøvennlig retning går fort. Andelen av biler med Euro 5-motor, som det ble stilt krav om fra 1. oktober 2009, har økt fra 11 % av bilparken høsten 2009 til 58 % av bilparken i 2013. Andelen av biler med Euro 4-motor, et krav som ble innført 1. oktober 2006, var høsten 2006 på 3 %, økte til 48 % i 2009, og har deretter falt til 26 % av bilparken. Dette betyr at biler med

Euro 4 og Euro 5-motorteknologi utgjør til sammen 84 % av lastebilparken. Euro 6 ble innført fra 1. januar 2014, og allerede høsten 2013 tilfredsstilte 1 % av bilene disse kravene. (Se for øvrig nedenfor om avskrivningssatsene)

Vi har sett eksempler på at det fremsettes krav om at lastebilene må forbys og at avgiftene som ilegges må økes, under antagelser om at dette er tiltak som vil gi bedre miljø. Utviklingen som helt kort er beskrevet over, viser at dette for det første er en helt feilaktig antagelse. I tillegg vil en avgiftspolitik som innebærer økte avgifter i seg selv kunne føre til en svekkelse av det økonomiske grunnlaget for næringen. Vi vil derfor peke på at det er viktig at næringen ikke avgiftslegges så tungt at næringens evne til fortsatt fornyelse av bilparken begrenses.

Den forrige regjeringen fikk gjennomført en utredning av veiavgifter for tunge kjøretøyer basert på antall kjørte kilometer, geografi, tidspunkt på døgnet og ved bruk av GPS-teknologi. Utredningen som ble utført av SINTEF i samarbeid med Møreforskning, konkluderte med at en slik ordning kan være samfunnsøkonomisk lønnsom. NLF kan støtte en slik type veiavgift for tunge kjøretøy fordi det kan sikre at norsk transportnæring får konkurrere på mer like vilkår med utenlandske lastebiler på norske veier. Det har i flere år vært et stort problem at norsk transportnæring har en kostnadmessig ulempe grunnet utenlandsk juks.

Målet må være å få til et treffsikkert og rettferdig system der man betaler etter kjennetegn ved kjøretøyet, samt hvor langt, når og hvor man kjører. Utenlandske lastebiler betaler i dag ikke for passering i norske bomstasjoner, se for øvrig nedenfor om obligatorisk bombrikke. I tillegg har utenlandske lastebiler ofte med seg betydelige kvanta diesel fra utlandet. Slik diesel har betydelig lavere avgifter enn diesel kjøpt i Norge. Ved at avgiftene flyttes fra drivstoff til en veiavgift, vil i det minste denne delen av konkurranseulikheten fjernes. NLF mener imidlertid at følgende vilkår må være på plass for at en slik ordning kan støttes:

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

Særlig er det siste punktet ovenfor viktig. Vi ber derfor om at Finansdepartementet i det videre arbeid med gjennomgang av kjøretøy- og drivstoffavgiftene, inviterer næringen med for å drøfte foreslåtte løsninger før de gjennomføres. NLF er beredt til å delta i et slikt samarbeid.

Utenlandske lastebiler må betale i bomstasjoner

NLF er prinsipielt mot bompenger, men har lagt til grunn at det må aksepteres for å fremskynde bygging av viktige riks- og fylkesveger. NLFs aksept har vært knyttet til at andelen bompenger maksimalt må være 50 pst. for enkeltprosjekter. Det har også vært lagt til grunn at alle som bruker vegen må betale ved bomplasseringen.

Bruken av bompenger øker og er nå altfor omfattende.

Selv om dette temaet formelt ikke dreier seg om avgifter, mener vi at også Finansdepartementet må ha fokus på dette. Vi krever nå at staten tar det ansvar staten har i henhold til vegloven og sørger for å bygge de veier landet trenger med bruk av statlige midler. Vi som har veien som arbeidsplass kan ikke lenger se på at det fra ansvarlig hold vises til at bompengeprojektene er lansert lokalt og at det er lokale ønsker som fører til at vi får så mange bompengeprojekter. Vi krever derfor at veiinvesteringene gjennomføres uten at bompengandelen overstiger 50 pst på noen enkeltprosjekter.

I tillegg er NLF opptatt av at konkurranse skal skje på like vilkår. Mange utenlandskregistrerte lastebiler unnlater å betale bompenger i automatiske eller halvautomatiske bomstasjoner. Saken om obligatorisk bompengebrikke er nå sendt på høring fra Samferdselsdepartementet. I forslaget er det ikke beskrevet en løsning for forhåndsbetaling eller garanti som kan sikre at utenlandske biler betaler for seg i bomstasjonene. Det er ikke tilstrekkelig at det kreves bruk av bombrikke dersom det ikke finnes løsninger som sikrer reell betaling. Vi er redd for at de foreslått kontroll- og sanksjonsordningene ikke sikrer betaling. Vi ber derfor Finansdepartementet bidra til at det etableres løsninger som sikrer at alle betaler. Det vil både gi økte inntekter slik at bommene raskere kan fjernes og mer like konkurranseforhold.

Fritak for formuesskatt på arbeidende kapital

NLF har gjennom medlemskapet i Alliansen for norsk privat eierskap arbeidet for redusert arveavgift og formuesskatt. I budsjettet for 2014 er dette delvis imøtekommet ved at bunnfradraget er hevet til 1 mill. kroner for formuesskatten og ved at arveavgiften ble fjernet helt.

Det er imidlertid viktig å påpeke at en økning i bunnfradraget i formuesskatten hjelper lite for små bedriftseiere som representerer tusener av arbeidsplasser. De konkurrerer med utenlandske transportører som slipper denne særnorske skatten. Avgiften bør fjernes i sin helhet og i den videre nedtrapping av formuesskatten bør reduksjon i satsene prioriteres.

Avskrivningsreglene

NLF har i flere år pekt på at dagens avskrivningsatts (20 pst.) ikke gjenspeiler reelt økonomisk verdifall på kjøretøyene. Våre naboland har en avskrivningsatts på 25 - 30

pst. NLF mener at dagens sats må heves til 25 pst., og at det samtidig gis anledning til å nedskrive transportmateriellet til null det femte året.

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo

Adm. direktør



Jan-Terje Mentzoni

Viseadm. direktør