



Kostnader ved omlegging til grønne skatter

Kollektivtrafikkforeningen registrerer at regjeringen og samarbeidspartiene vurderer en omlegging til grønnere skatter. Vi forstår at et av tiltakene man ser på er å øke CO2-avgiften eller veibruksavgiften på fossilt drivstoff for å få fortgang på overgangen til en fossilfri samferdselssektor.

Kollektivtrafikkforeningen applauderer overgangen til grønne drivstoff. Foreningen mener at en omlegging av avgifter som denne kan være riktig veg å gå for på lengre sikt å redusere bilkjøring og styrke konkurransekraften til kollektivtransporten.

Foreningen ønsker også å minne om at kollektivtrafikken i seg selv er et svært viktig verktøy for miljøvennlig samferdsel. Det er derfor en utfordring at denne omleggingen på kort sikt trolig vil føre til en kostnadsøkning for fylkeskommunene/ administrasjonsselskapene dersom man skal være i stand til å opprettholde dagens kollektivtilbud. Dette fordi mange av våre medlemmer i dag ikke har alternativer til dagens drivstoff. I tillegg er det også vanligvis slik at prisutviklingen på alternative drivstoffer i stor grad følger prisutviklingen til diesel inkl. avgifter.

Foreningen har ikke informasjon om størrelsen på en slik avgift. Men som et eksempel vil 1 kr i økte avgifter på diesel for Brakar alene utgjøre om lag 5,3 mill. kr årlig. For Møre og Romsdal fylkeskommune vil samme økning bety 23,3 mill kr i kostnadsøkning bare på fergedrifta og for Nordland 31 mill kr. Totalt for hele kollektivområdet betyr dette henholdsvis 35 og 36 mill kr. for disse to fylkeskommunene. Totalt for alle rutebussene i Norge vil det utgjøre opp mot 100 mill kr. En slik kostnadsøkning vil ikke bransjen klare uten å redusere tilbudet. Det kan også være at prisene på kollektivtrafikk vil bli økt, selv om det alene på langt nær er nok til å ta kostnadsøkningen.

På kort sikt vil altså en slik skatteomlegging slå negativt ut, og kan føre til et redusert kollektivtilbud. For å sikre kollektivtrafikken kan man se for seg to mulige løsninger:

- Enten skjermingsmekanismer for fossilt drivstoff i en mellomfase
- Eller alternative drivstoff til rimeligere pris i denne fasen.

Den enkleste løsningen er sannsynligvis skjermingsmekanismer som kan skje gjennom økninger i rammetilskuddet til fylkeskommunene. Dette vil sikre finansieringen av dagens inngåtte avtaler om offentlige innkjøp av persontransporttjenester. En slik skjermingsstøtte bør fungere noen år til det kommer inn nye kontrakter hvor man kan ta høyde for avgiftsomleggingen. Dette vil kunne gjennomføres på samme måte som da det ble laget skjermingsmekanismer når veibruksavgiften for naturgass ble innført.



Kollektivtrafikkforeningen mener det er viktig både å sikre overgangen til grønne drivstoff og sikre kollektivtilbudet i denne overgangsfasen.

Foreningen ønsker å bidra til utviklingen for utslippsfrihet, og ber derfor om et møte med politisk ledelse i samferdselsdepartementet der vi kan diskutere disse viktige sakene.

Med vennlig hilsen
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting (sign)
Daglig leder