



Til Bymiljøetaten Oslo Kommune  
[astrid.sollid@bym.oslo.kommune.no](mailto:astrid.sollid@bym.oslo.kommune.no)

### **Innspill på utredning av nullutslipssoner**

Oslo 9.10.20

*Oslo Håndverks- og Industriforening (OHIF) er Norges eldste næringsorganisasjon. Siden 1838 har foreningen arbeidet for å ivareta kvaliteten i fagopplæringen, fremme håndverkernes fagkompetanse og styrke deres posisjon i samfunnet. OHIF jobber for å ivareta medlemmenes næringspolitiske interesser overfor myndigheter og andre, og skape et samlingssted for medlemmene i Rosenkrantz gate 7 - Kjent som "Håndverkeren".*

I omstillingen til et grønnere og mere bærekraftig næringsliv er det viktig at man skynder seg langsomt. Dette for at bedriftene skal klare å omstille produksjon og arbeidsform uten å miste bedriftens bæreevne underveis. OHIFs medlemmer gjør sitt beste for å bytte ut bilpark, effektivisere transport og varelevering, omstille seg til miljøkrav og velge miljøvennlige produksjonsmetoder og varer – men, de trenger hjelp til å gjøre dette på en god og smidig måte. Dersom politikken hadde kunnet møte dem bedre i denne omstillingen, vil flere bedrifter kunne fortsette næringsvirksomhet i utslippsfrie soner og i bykjernene - Og kunne levere varer og tjenester til befolkningen på en effektiv og god måte.

OHIFs medlemmer utfører håndverkstjenester til befolkningen i Oslo – De er på jobb for deg og meg.

Som svar på deres spørsmål:

#### **Hva er viktige forutsetninger for innretning av en nullutslippssone slik at den blir funksjonell for trafikanter, transportører og varelevering?**

- Først ville det vært fornuftig å skille mellom privat- og nyttetransport når utslipp skal reduseres. Håndverkere, transportører og varelevering er helt nødvendig for at sonene skal fungere – uavhengig av hvor de plasseres. I opptrappingsplanen må det tas hensyn til at bedriftene ikke klarer å bytte ut bilparken (som gjelder store varebiler, gjerne med leasing-avtaler) innenfor et så kort «tidsvindu».
- Flere og godt spredte næringsparkeringer er helt nødvendig for at håndverkere skal ta oppdrag i sonene. Lett tilgang til parkering fører til kortere opphold i sonene og mindre utslipp.
- Godt spredte næringsparkeringer og tilstrekkelig med hurtigladere.

#### **Hva vil være det viktigste for å sikre like konkurransevilkår ved innføring av sonen?**

- Per i dag og ved innføring av en utslippsfri sone vil det være bedrifter som ikke vil kunne ta oppdrag innenfor dette området. Dette fordi bilparken ikke tillater det, eller at parkeringsmulighetene er blitt ytterligere begrenset. Per i dag opereres det med «sentrumstillegg» for levering av håndverkertjenester innenfor bykjernen. Dette fordi det tar



mere tid å finne parkering, omkjøringer grunnet veiarbeid, stengte veier, bilen må parkeres langt fra der man har oppdrag, bompenger etc. Det koster rett og slett bedriftene mer å utføre arbeid i dette området – i tillegg til den ulempen det medfører.

Beboere og næringsdrivende i dette området vil dermed oppleve å betale vesentlig mer for håndverkertjenester.

- Våre medlemmer opplever å bli utkonkurrert på pris av useriøse bedrifter. Bedrifter som ikke har faste ansatte, faglærte eller lærlinger – Og som utelater å betale bompenger, parkeringsavgifter/bøter, moms, skatter og avgifter og arbeidsgiveravgift. Utenlandskregistrerte biler som får bøter eller ikke betaler bompenger vil få tilsendt regning, men det finnes ikke et system som krever det inn. Dette er ikke like konkurransevilkår. Dersom det skal innføres utslippsfrie soner, må det også opprettes systemer som ser til at loven er lik for alle.

### Hvilke tilpasninger og unntak er det behov for?

- OHIF har jobbet lenge for å få til et håndverkerkort eller en næringslisens:

Næringslisensen eller håndverkerkortet skal gjelde for håndverkere som har oppdrag i Oslo (eller andre byer).

Kortet gis etter følgende kriterier:

- ✓ Næringsdrivende med transportbehov
  - ✓ Varebiler med grønne skilter, samt med innredning og utstyr/verktøy
  - ✓ Registrert i Brønnøysundregisteret
  - ✓ Ingen restanser mva, skatt eller arbeidsgiveravgift
  - ✓ Levert regnskap innen frist
  - ✓ Næringskode og bransje registrert i Brønnøysundregistrene som definerer at bedriften driver med servicearbeid
- **Tanken er at man søker, og betaler en engangssum for dette kortet pr. år - og kan parkere på alle næringsparkeringer, i alle beboersoner og kjøre gjennom bommen til en redusert «næringspris».**

Kortet gir et fortrinn til de som driver seriøst og en ulempe for de som ikke gjør det. For å stenge ute useriøse aktører og belønne de som følger reglene, kunne man effektivt avskille kjøretøy som bryter lovene, ikke betaler bommer og bøter eller benytter håndverkerparkeringene uten håndverkskort. For å fornye oblaten kan samme prinsipp og teknologi som ved fornyelse av beboerparkeringskort gjelde. Det er også vesentlig at oblaten ikke koster mer enn at det lønner seg å ta jobber innenfor sonene. For håndverkere med relativt nye, ikke nedbetalte, dieselvarebiler som vil bli vanskelig å omsette, vil det være nyttig med en overgangsperiode der disse får tilgang til sonene inntil de har økonomi til å bytte bilbarken til utslippsfrie alternativer. Håndverkere vil bytte ut bilene så snart de har økonomi til å gjøre det og gode alternativer er på markedet. Det må lønne seg å drive seriøst – Og det må straffe seg å drive useriøst.



- I det nye budsjettet fra byrådet i Oslo økes prisene for beboerparkering kraftig. Prisene for beboerkort i Oslo øker med 50 prosent, og taksten for parkering i gul sone inkludert fremmedparkering i beboersonene økes med 25 prosent i 2021, og ytterligere 25 prosent året etter. Et beboerkort for noen med bensinbil eller dieselbil har en pris på 3.600 kroner i året. Denne vil økes til 5.400 kroner. (dette gjelder private, næringsdrivende betaler det dobbelte).

Så hvorfor tar vi med dette? Dersom det er ønskelig å ha næringsdrivende innenfor sonene – kan ikke beboerparkeringen gjøre det umulig for bedriftene å bli værende.

Det er summen av alle tiltakene som får bedriftene til å knele – og protestere. Det er summen av fjerning av p-plasser, økte bompenger, økte priser for beboerparkering, utbygging av bilparken, tilpasning til nye krav til avfallshåndtering - og krav til miljøvennlige produkter og produksjonsmetoder. Samtidig som kommunen i offentlige innkjøp fortsatt vektlegger laveste pris når de kjøper inn håndverkertjenester – og dermed gjør det helt umulig for seriøse bedrifter å konkurrere.

Elbiler har stort sett sluppet unna frem til nå. Men prisene økes fra 600 til 900 kroner på et år.

Pris for beboerparkering per år pr i dag:

| <b>Antall biler</b> | <b>Bensin- og dieselbil, hybridbil og ladbar hybridbil</b> | <b>Elektrisk personbil</b>            |
|---------------------|--|---------------------------------------|
| <b>Én bil</b>       | 7200 kroner  | 1200 kroner                           |
| <b>To biler</b>     | 15 600 kroner  | 2600 kroner                           |
| <b>Tre biler</b>    | 25 200 kroner  | 4200 kroner                           |
| <b>Fire biler</b>   | 36 000 kroner  | 6000 kroner                           |
| <b>Fem biler</b>    | 48 000 kroner  | 8000 kroner                           |
| <b>Flere biler</b>  | Øker med 12 000 kroner per bil over fem                    | Øker med 2400 kroner per bil over fem |

En tilpasning til omstillingen ville være å gi noe tilbake til de som utfører viktig samfunnsfunksjoner – selv om det innebærer en overgang til nullutslipp over litt lenger tid. Tilpasningene vil kunne lette jobben for nytte- og næringstransport, få ned unyttig kjøretid, korte avstanden til kundene (så ikke alle bedriftene flytter ut av sonene og ut av bykjernen) og beholde bedrifter som har faste ansatte, faglærte og lærlinger.

Byen vinner på det – miljøet vinner på det – og vi kan fortsette å utdanne ungdommer i små og mellomstore bedrifter med sunn økonomisk drift.

**Med vennlig hilsen**  
**Oslo Håndverks- og Industriforening**

**Eivind Andersen**  
Administrerende direktør

**Hilde Bergh**  
Kommunikasjonssjef