



## Statens vegvesen

Se adresseliste

Behandlerenhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Pål Rosland - 22073488

Vår referanse:  
2004/011062-057

Deres referanse:

Vår dato:  
20.05.2008

### **Høringsbrev om lavutslippssone Forslag til endring av vegtrafikkloven § 13 og forslag til forskrift om avgift og tilleggsavgift for kjøring med særlig forurensende biler**

I brev 18. april 2008 ber Samferdselsdepartementet Statens vegvesen Vegdirektoratet sende på høring forslag om lov- og forskriftsendringer vedrørende lavutslippssoner i Norge. Vedlagt følger vårt forslag til lovendring, forskrift og eksempler. Vegdirektoratets forslag er utarbeidet i samsvar med departementets føringer. Frist for høringen er 20. august 2008.

I høringsforslaget har Vegdirektoratet tatt utgangspunkt i at det i en norsk lavutslippssone skal benyttes avgift og ikke forbud som virkemiddel. Det er fordeler med bruk av avgift da det gir mer fleksibilitet for bileierne og bedre muligheter til å tilpasse seg situasjonen. Våre overslag viser at ordningen kan gi betydelige nettoinntekter for kommunen. I Vest-Europa er det etablert lavutslippssone i 25 byer. Stor-London innførte lavutslippssone sist vinter basert på avgift. Ytterligere 50 byer planlegger å innføre lavutslippssone. I alle byene tas det utgangspunkt i å begrense bruken av tunge dieserbiler med lave euroklasser. I enkelte land gjelder ordningen alle biler. Det foreslås foreløpig ikke å innføre avgift for lette biler i norske lavutslippssoner. Bil for bil forurenses tunge biler langt mer enn lette biler, videre er de fleste norske lette bilene ennå ikke registrert i henhold til euroklassesystemet.

### **Dagens situasjon**

Eksosforurensning er et resultat av at stor biltrafikk skaper luftforurensning. Redusert utslipp fra biltrafikken som følge av lavutslippssone vil primært ha effekt på årsmiddelnivået. På den annen side er det problemer i de store byområdene med å overholde forurensningsforskriftens krav til døgnmiddelverdiene for svevestøv. I stor grad skyldes dette veistøv, eksosstøv bidrar i begrenset grad. Med hensyn til årsmiddelnivået for svevestøv er dette nivået fallende og lå i 2007 de fleste byer under nivået om krav til tiltaksutredning (nivået er  $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). For nitrogendioksid ( $\text{NO}_2$ ) øker imidlertid årsmidlet år for år. I de tre største byene ligger forurensningsnivået over nivået for dagens krav om tiltaksutredning. Fra 2010 trer  $\text{NO}_2$  grenseverdien i kraft, da skal tiltak gjennomføres hvis nivået ligger over  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Dagens  $\text{NO}_2$  nivå i Bergen og Oslo ligger opp mot 20 prosent over tiltaksgrensen og i Trondheim nesten 50 prosent over grensen for tiltak. Kommunene har i dag ikke andre virkemidler å sette inn enn trafikkregulerende tiltak. Fra 2010 bør kommunene ha tilgang til bedre virkemidler enn å avvente at kjøretøy med meget strenge krav til utslipp i økende grad vil komme ut på veien som følge av naturlig utskifting av bilparken. Denne prosessen vil ta mange år. Lavutslippssonens hensikt er å forsere denne prosessen.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon: 02030  
Telefaks: 22 07 37 68  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

### **Forslag til endring av vegtrafikkloven § 13. 7. ledd om lavutslippssone**

Forslag til forskrift om lavutslippssone kan ikke hjemles i vegtrafikkloven i dag slik piggdekkgebyrordningen kan. Det foreslås derfor å opprette et nytt 7. ledd i § 13, den samme paragrafen som piggdekkgebyret er hjemlet i. Med hjemmel i foreslått ny § 13, 7. ledd vil departementet kunne samtykke til at en kommune kan innføre lavutslippssone og at departementet kan gi nærmere bestemmelser om slikt tiltak. Departementet kan pålegge en kommune å gjennomføre en ordning med lavutslippssone.

### **Forslag til forskrift om avgift og tilleggsavgift for kjøring med særlig forurensende biler**

Forslaget til forskrift om lavutslippssone tar utgangspunkt i at forskriften skal gi kommunen et virkemiddel til å bedre den lokale luftkvalitet ved å begrense bruk av særlig forurensede biler i områder særlig utsatt for lokal luftforurensing. For å oppnå det skal det brukes avgift på tunge dieserbiler. Målet er ikke få inn penger, men gjøre lite forurensende biler gratis å kjøre med, og gjøre biler med høyt utslipp avgiftspliktig å kjøre med. Avgiften er progressiv, biler over 12 tonn betaler mer enn de mellom 3,5 og 12 tonn og biler med euroklasse euro1 eller lavere betaler mer enn euro2 og euro3 biler. Fra sommeren 2012 foreslås det at euro4 også avgiftslegges.

Foreslåtte avgifter speiler de miljøkostnadene som tunge biler påfører befolkningen i store byområder. Det betales allerede for tunge biler miljørelatert avgift til staten. Det foreslås at deler av denne avgiften trekkes forholdsmessig fra de miljøbaserte avgiftene som er beregnet for en typisk lavutslippssone.

Denne forskriften er relatert til forurensingsforskriften, del tre om lokal luftkvalitet. Kommuner med større byområder der luftforurensingen er så stor at det er dokumentert fare for at grenseverdiene kan overskrides, kan søke Statens vegvesen Vegdirektoratet om å innføre lavutslippssone. Hva som menes med større byområder fremkommer av forurensingsforskriften, del tre. For NO<sub>2</sub> ble grensen for slik fare overskredet i Oslo, Bergen og Trondheim i 2007 sett i forhold til årsmiddelværdien. Kravet skjerpes år for år fram til 2010. Når slik fare er dokumentert skal tiltaksutredning gjennomføres.

Foreslått forskrift om lavutslippssone vil i prisnippet likne piggdekkgebyrordningen. Imidlertid er det ved en lavutslippssone knyttet større utfordringer til håndhevelse. På bil som bruker piggdekk er det mulig å se at den bruker piggdekk. Mange av de som bruker piggdekk vil innimellom også parkere på offentlig vei der det er høy oppdagelsesrisiko. For lastebil er det ikke tilrettelagt for å kunne se om bilen er avgiftsfri eller hvilken avgiftsklasse den tilhører. Videre vil en typisk lastebil i stor grad kjøre til private bedrifter og omlastningsplasser der kommunens trafikkbetjener ikke har adgang. Slik adgang har bare politiet. Det foreslås derfor at det i utstrakt grad benyttes elektronisk kontroll på samme måte som det i dag gjøres for eksempel i Bergen og Oslo for biler uten AutoPASS.

Manuell kontroll utført av Statens vegvesen og kommunens trafikkbetjener skal i tillegg kontrollere biler henholdsvis ved å stoppe dem for kontroll eller kontrollere parkert bil. For å sikre høy oppdagelsesrisiko og for å begrense unødvendig etterforskning av avgiftsfrie biler, foreslås det at databasen som må opprettes for å håndtere innbetalte avgifter også inneholder kjøretøyinformasjon. Denne informasjonen skal ikke slettes, men brukes til å sikre høy kvalitetskontroll på de data som legges inn i basen av de som betaler (bilfører/bileier) og til å synliggjøre hvilke biler som er avgiftsfrie. Kjøretøyinformasjon vil i denne sammenheng si den enkelte bils vektklasse og euroklasse. Ved oppslag i databasen vil systemet raskt avklare om bilen er avgiftfri eller ikke, og i tilfelle hvor stor avgift bilen skal svare for.

### Konsekvenser av tiltaket

Det legges til grunn at en lavutslippssone er et kommunalt virkemiddel. I så måte er det kommunen som må stå for etablering og drift av systemet. Når en kommune har gjort vedtak om å igangsette arbeid med å innføre lavutslippssone, må transportnæringen varsels om dette. Kommunen må sette av tilstrekkelig ressurser til informasjonssystemer, betalingssystemer og håndhevelse. Det foreslås at Statens vegvesen Vegdirektoratet gis myndighet til å godkjenne innføring av lavutslippssone. Vegdirektoratet må da påse at ordningen blir forsvarlig. Videre er Statens vegvesen og politiet gitt kontrolloppgaver som vil kreve ressurser. Ressurser som må dekkes over det ordinære budsjettet. Begge etatene har adgang til å stoppe tunge biler for kontroll på offentlig veg, politiet kan i tillegg kontrollere biler på privat grunn.

Lavutslippssonen vil forsere innføring av biler med lavt utslipp, slik at forurensningsnivået knyttet til NO<sub>2</sub> reduseres raskere enn hva naturlig fornying av bilparken vil gjøre. Regneeksempler viser at fornyingen forseres med 4-5 år. Totaleffekten av denne reduserte NO<sub>2</sub> forurensningen fra tunge biler er usikkert, siden også lette biler gir et betydelig bidrag til forurensningen. Det er ukjent hvordan forurensningsbidraget fra lette biler vil utvikle seg. På den ene siden vil utslippet per bil gå ned som følge av strengere euroklassekrav, på den annen side forventes det trafikkvekst, videre er den framtidige andelen lette dieselbiler ikke kjent. Regneeksempler viser at kravet til NO<sub>2</sub> på årsbasis vil være mulig å innfri fra slutten av 2012 i Oslo og Bergen, i Trondheim kanskje litt senere. Redusert NO<sub>x</sub> utslipp gir mulighet for økte ozonnivåer i lufta; noe som kan motvirkes gjennom reduserte utslipp av flyktige organiske stoffer som skaper bakkenært ozon.

Lavutslippssonen vil redusere utslippet av forbrenningspartikler (PM<sub>2,5</sub>) etter hvert som bilparken skiftes ut. Regneeksempel utført av TØI viser at foreslått avgiftsnivå vil forsere det reduserte utslippet med ca 5 år dersom tiltaket innføres med virkning i 2010. Det vil si en halvering i forhold til dagens nivå.

Det er beregnet at en kommune som Oslo vil få ca 170 mill kr i inntekt andre året etter at det er innført lavutslippssone. Inntekten vil være fallende. En slik beregning er imidlertid avhengig av hvilke forutsetninger en legger til grunn. For Oslo blir utgiftene beregnet til 40 til 50 mill kr per år. Det gir en nettoinntekt på ca 120 til 130 mill kr per år. Det legges ikke føringen for hvordan kommunen benytter eventuelle inntekter.

Med hilsen

Terje Moe Gustavsen  
Vegdirektør

Ole Chr Torpp

Vedlegg:    1. Lovendringsforslag  
              2. Forslag til forskrift  
              3. Regneeksempler  
              4. Eksempler på lokale løsninger, kontroll og håndhevelse

## Adresseliste vedrørende høring om lavutslippssone

Høringsbrevet vedrørende lavutslippssone sendes til følgende instanser:

### DEPARTEMENT:

Finansdepartementet	Postboks 8008 Dep	0030 Oslo
Fornyings- og administrasjonsdepartementet	Postboks 8004 Dep	0030 Oslo
Helse- og omsorgsdepartementet	Postboks 8011 Dep	0030 Oslo
Justis- og politidepartementet	Postboks 8005 Dep	0030 Oslo
Kommunal- og regionaldepartementet	Postboks 8112 Dep	0032 Oslo
Miljøverndepartementet	Postboks 8013 Dep	0030 Oslo
Nærings- og handelsdepartementet	Postboks 8014 Dep	0030 Oslo
Utenriksdepartementet	Postboks 8114 Dep	0032 Oslo

### DIREKTORAT:

Datatilsynet	Postboks 8177 Dep	0034 Oslo
Konkurransetilsynet	Postboks 439 Sentrum	5805 Bergen
Helse- og omsorgsdepartementet	Postboks 8011 Dep	0030 Oslo
Politidirektoratet	Postboks 8051 Dep	0031 Oslo
Statens forurensningstilsyn	Postboks 8100 Dep	0032 Oslo
Toll og avgiftsdirektoratet	Postboks 8122 Dep	0032 Oslo

### UTENLANDSKE:

Færdselsstyrelsen	Adelgade 3	1304 KØBENHAVN	DANMARK
Justisministeriet	Arnavoli	IS-150 REYKJAVIK	ISLAND
Kommunikasjonsministeriet	Postboks 31	00023 STATSRÅDET	FINLAND
Vejdirektoratet Danmark	Postboks 1569	1020 KØBENHAVN	DANMARK
Vägverket Sverige		S-781 87 BORLÄNGE	SVERIGE

### DIVERSE:

American Car Club of Norway	Postboks 6006	7003 Trondheim
Autoriserte trafikkskolers Landsforbund	Postboks 144 Manglerud	0612 Oslo
Bellona	Postboks 2141 Grünerløkka	0505 Oslo
Bilimportørenes servicekontor	Postboks 71 Økern	0508 Oslo
Den Norske Advokatforening	Kr Augusts gate 9	0164 Oslo
Forbrukerombudet	Postboks 4597 Nydalen	0404 Oslo
Forbrukerrådet	Postboks 4594 Nydalen	0404 Oslo
Frie Bilimportørers Forening	Nesttunveien 14	5040 Bergen
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon	Postboks 4568 Nydalen	0404 Oslo

In'by - institutt for byutvikling	Grubbegt. 14	0179 Oslo
Kommunenes Sentralforbund	Postboks 1378 Vika	0114 Oslo
Kongelig Norsk Automobilklub	Postboks 2425 Solli	0201 Oslo
Landsorganisasjonen i Norge	Youngs gate 11	0181 Oslo
Lastebileiernes Forening	Maridalsveien 10	0178 Oslo
Logistikk- og transportindustriens Landsforening	Postboks 5489 Majorstuen	0305 Oslo
Maskinentreprenørenes Forbund	Fr Olsens gate 3	0152 Oslo
Motorførernes Avholdsforbund	Postboks 80 Alnabru	0614 Oslo
Nasjonalt folkehelseinstitutt	Postboks 4404 Nydalen	0403 Oslo
Natur og Ungdom	Postboks 4783 Sofienberg	0506 Oslo
Norges Astma- og Allergiforbund	Postboks 2603 St Hanshaugen	0131 Oslo
Norges Automobil-forbund	Postboks 6682 Etterstad	0609 Oslo
Norges Bilbransjeforbund	Postboks 2804 Solli	0204 Oslo
Norges Bilutleierforbund	Parkveien 9	0350 Oslo
Norges Forsikringsforbund	Postboks 2473 Solli	0253 Oslo
Norges Handikapforbund	Postboks 9217 Grønland	0134 Oslo
Norges Juristforbund	Kr Augusts gate 9	0164 Oslo
Norges Lastebileier-Forbund	Postboks 4658 Sofienberg	0506 Oslo
Norges Naturvernforbund	Postboks 342 Sentrum	0101 Oslo
Norges Turbileierforbund	Tullins gate 6	0166 Oslo
NORPARK	Nedre Slottsgate 8	0157 Oslo
Norsk Caravan Club	Postboks 104	1921 Sørumsand
Norsk Cirkus og Tivolieierforbund	Ankholmveien 28	7600 Levanger
Norsk Institutt for Luftforurensing	Postboks 100	2027 Kjeller
Norsk Rutebilarbeiderforbund	Chr Kroghs gate 30	0186 Oslo
Norsk Transportarbeiderforbund	Youngs gate 11	0181 Oslo
Norvegfinans	Postboks 116	5445 Bremnes
Næringslivets Hovedorganisasjon NHO	Postboks 5250 Majorstuen	0303 Oslo
Opplysningsrådet for Veitrafikken	Postboks 88 Sentrum	0101 Oslo
Politi høyskolen	Postboks 5027 Majorstuen	0301 Oslo
Statens innkrevingssentral	Postboks 455	8601 Mo
Statens vegvesen Region Midt	Fylkeshuset	6404 Molde
Statens vegvesen Region Nord	Nordstrandveien 41	8002 Bodø
Statens vegvesen Region Sør	Serviceboks 723	4808 Arendal
Statens vegvesen Region Vest	Askedalen 4	6863 Leikanger
Statens vegvesen Region Øst	Postboks 1010 Skurva	2605 Lillehammer
Stortingets ombudsman for forvaltningen	Postboks 3 Sentrum	0101 Oslo
Trafikkforsikringsforeningen	Postboks 2552 Solli	0202 Oslo

Trafikkforum AS	Postboks 83	2021 Skedsmokorset
Transportbedriftenes Landsforening	Postboks 5477 Majorstua	0305 Oslo
Transportbrukernes Fellesorganisasjon	Postboks 5494 Majorstuen	0305 Oslo
Transportøkonomisk institutt	Postboks 6110 Etterstad	0602 Oslo
Trygg Trafikk	Postboks 2610 St Hanshaugen	0131 Oslo
WWF-Norge	Postboks 6784 St. Olavs Plass	0130 Oslo
Yrkestrafikkforbundet	Postboks 9175 Grønland	0134 Oslo
Q-Eco Systems AS	Postboks 85 Rådal	5857 Bergen
Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020 Bergen
Sør-Trøndelag fylkeskommune	Erling Skakkes g 14	7004 Trondheim
Bergen kommune	Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling, Postboks 7700	5020 Bergen
Bærum kommune	Arnold Haukelands pl 10	1338 Sandvika
Oslo kommune	Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, Rådhuset	0037 Oslo
Drammen kommune	Rådmannen, Engene 1	3008 Drammen
Kristiansand kommune	Serviceboks 417	4604 Kristiansand
Lillehammer kommune	Serviceboks	2626 Lillehammer
Lørenskog kommune	Hasselveien	1470 Lørenskog
Oppgård kommune	Postboks 510	1411 Kolbotn
Porsgrunn kommune	Postboks 128	3901 Porsgrunn
Skedsmo kommune	Postboks 313	2001 Lillestrøm
Skien kommune	Postboks 158	3701 Skien
Stavanger kommune	Rådmannen, Håkon 7. gate 11	4005 Stavanger
Trondheim kommune	Rådmannen	7004 Trondheim
Tromsø kommune	Postmottak, Rådhuset	9299 Tromsø