



Samferdselsdepartementet
Boks 8010 Dep
0030 OSLO

Oslo, 17.08.2016

Deres ref.:
[Deres ref.]

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
2016/5981

Saksbehandler:
Line Merete Karlsøen

Svar på høring av forslag om sentral forskrift om lavutslippssone for biler

Utslippene fra veigående transport har økt mye de siste tiårene, og flere norske byer har problemer med å overholde forurensningsforskriftens grenseverdi for nitrogendioksid (NO₂). Miljødirektoratet er positive til endring i vegtrafikkloven som gir kommuner hjemmel til å innføre lavutslippssoner som et langsiktig tiltak for å forbedre luftkvaliteten.

Inntil nå har det vært vanskelig å innføre treffsikre tiltak som reduserer NO₂-nivåene i byene. Høye nivåer av NO₂ påvirker befolkningens helse og astmatikere og allergikere er spesielt følsomme. Eksponering for høye forurensningsnivåer over lengre tid er forbundet med utvikling av sykdom.

Lokal luftkvalitet reguleres i forurensningsforskriften kapittel 7 om lokal luftkvalitet, og kommunen er forurensningsmyndighet. Forskriften har som formål å fremme menneskers helse og trivsel, beskytte vegetasjon og økosystemer ved å sette minimumskrav til kvaliteten på utendørs luft. Forskriften setter grense- og målsetningsverdier for en rekke komponenter, blant annet NO₂ og svevestøv (bl.a. PM₁₀). Som forurensningsmyndighet har kommunen ansvar for å sørge for at bestemmelsene i forskriften følges opp.

Flere norske byer har problemer med å overholde grenseverdien for NO₂. Disse byene ber om at staten sørger for at kommunene får virkemidler for å redusere NO₂-nivåene. Den foreslåtte forskriften er et godt eksempel på et slikt virkemiddel, som gir kommunene myndighet til å fastsette tilleggsgebyr for diesekjøretøy. Lavutslippssoner har som hovedformål å redusere årsmiddelnivåene og er derfor et langsiktig tiltak som over tid gir et lavere NO₂-nivå. Dette vil også redusere behovet for straktiltak i vinterhalvåret. Lavutslippssoner vil også kunne redusere svevestøv som kommer fra eksosutslipp, men i vesentlig mindre grad enn NO_x-utslipp.

Forskriften retter seg mot biler som bruker diesel, da det er disse som hovedsakelig bidrar til høye NO₂-konsentrasjoner i byene. Miljødirektoratet støtter

Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratets forslag om å ta hensyn til bilens forurensningsgrad utfra dokumentert NO_x-utslipp i reell bytrafikk, og ikke kun etter euro-/avgasskrav i kjøretøyforskriften i kapittel 25.

Tunge dieserbiler står for en stor del av bidraget til NO₂-konsentrasjonene i norske byer. NO_x-utslippet fra tunge dieserbiler med euroklasse VI-teknologi er mange ganger lavere enn utslippet fra eldre tunge biler, og incentiver som fremmer utskiftning av den tunge bilparken vil derfor kunne gi en betydelig forbedring av luftkvaliteten. Det er derfor positivt at tunge dieserbiler med euroklasse VI-teknologi unntas gebyrplikt i denne forskriften.

Miljødirektoratet ønsker å tydeliggjøre viktigheten av å få på plass et egnet system for registrering, betaling av gebyr samt håndheving og kontroll. Det er viktig at dette kommer raskt på plass, slik at byene kan innføre lavutslippssoner allerede vintersesongen 2016-2017. Det er positivt at kommuner som har innført piggdekkgebyr kan legge dette systemet til grunn.

Nettoinntektene fra gebyrene skal brukes på kollektivtransport-, trafikksikkerhets- og miljøtiltak for å bedre lokal luftkvalitet etter kommunens behov, og er således med på å bidra til oppnåelsen av de nasjonale målene for luftkvalitet. Dette vil redusere helsebelastningen for befolkningen i byene og skape et bedre bomiljø.

Hilsen
Miljødirektoratet

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Siri Sorteberg
seksjonsleder

Line Merete Karlsøen
rådgiver

Tenk miljø - velg digital postkasse fra e-Boks eller Digipost på www.norge.no.