



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

postmottak@sd.dep.no

Forbundskontoret
St. Olavs gate 25
P.b. 7134 St. Olavs plass
0130 Oslo
Tlf. 415 44 100
Faks 22 20 56 15
Bankkonto 6005.06.16234
Org.nr. 955430336 MVA
www.lastebil.no

Deres ref: 15/576-

Vår ref: JTM/TF

Oslo, 22. august 2016

Forslag om sentral forskrift om lavutslippssone for biler – alminnelig høring

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev datert 28. juni 2016.

Innledende kommentarer

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) tar miljøutfordringene på alvor og arbeider for at lastebiltransporten skal være miljømessig bærekraftig. Med bakgrunn i offisielle framskrivninger av befolkningsvekst og økonomi, kan det med stor grad av sikkerhet forutsies at utfordringene mht. lokal forurensning i de største byene i Norge ikke vil bli mindre i de kommende årene.

Levende bysamfunn er avhengig av god tilgang på varer og tjenester. Logistikken og transporten må derfor organiseres og utføres på en effektiv måte, og påvirkningen på luftkvaliteten må begrenses til et minimum. Tidvis kan forurensningen være så høy enkelte steder at barn med astma og bronkitt og voksne med hjerte- eller luftveislidelser bør holde seg inne. Vi mener det er et viktig prinsipp at mennesker skal kunne bevege seg fritt, og at forurensning ikke skal begrense dette. Derfor er det viktig at det kommer tiltak mot forurensning.

NLF slutter seg derfor i hovedsak til forslaget om ny sentral forskrift om lavutslippssoner, men vil presisere at det er et viktig prinsipp at forurenser betaler. Alle som forurenser skal betale, ikke bare én spesifikk gruppe. Det foreliggende forskriftsforslaget legger opp til at kun dieseldrevne biler skal ilegges gebyr for å kjøre i lavutslippssoner, selv om det er kjent at eldre biler, uansett drivstoff, har større utslipp av miljøforurensende stoffer enn nye, moderne biler.

Lastebilnæringen er en kundedreven bransje. Det betyr at lastebileierne raskt tilpasser deg kundenes krav. Det betyr også at miljøbevisste transportkjøpere har makt og muligheter til å påvirke utviklingen av markedet for lastebiltransporter i en miljøriktig retning. Vi mener derfor at vareeier/transportkjøper må gjøres solidarisk ansvarlig for innbetalingen av gebyret. Dette sammenfaller med

prinsippet om at forurenser skal betale. Slik forskriftsforslaget er utformet er det bare eier og fører som er solidarisk ansvarlig for at korrekt gebyr er betalt (§ 8). Dette er videre særlig viktig for å sikre like konkurransevilkår. Erfaringene så langt med betaling for passering i bomsystemene i Norge er ikke oppløftende, og det er viktig at det ikke nå innføres enda en kostnad som i hovedsak rammer norske transportører, mens utenlandske går fri grunnet uklarhet mht til registrering av bilenes miljøegenskaper.

Vi oppfatter også at det legges opp til en uforsvarlig rask innføring av lavutslippssoner. NLF ba om utsatt høringsfrist overfor departementet. I svaret skrives det at *«Samferdselsdepartementet har vurdert at en kortere høringsfrist enn normalt er nødvendig for å sikre at forslaget til sentral forskrift om lavutslippssoner for bil vil kunne behandles i tide til implementering allerede vintersesongen 2016/2017»*. En vesentlig forutsetning for å oppnå tilpasninger som bidrar til måloppnåelse, er at det er et visst minimum av forutsigbarhet i tiltakene som foreslås. Det vises i denne sammenheng til at det allerede er inngått transportkontrakter som løper flere år frem i tid. NLFs erfaring er at det sjelden er mulig å reforhandle slike avtaler og vanskelig å få dekket økte kostnader i etterkant.

For øvrig har vi følgende kommentarer til de enkelte paragrafer i forslaget:

§ 3 Virkeområde

NLF støtter forslaget om at lastebiler med Euro VI-teknologi unntas. Vi støtter også forslaget om at biler som er under oppdrag i forbindelse med brøyting, salting eller strøing skal unntas. Lastebiler med Euro VI-teknologi slipper ut minimalt av NO_x og PM, noe også målinger utført av TØI bekrefter. Utviklingen så langt viser videre at utskiftingen av lastebiler skjer hurtig og at det derfor ikke vil ta lang tid før det vesentligste av godstransport på vei vil bli utført med slike biler. Likevel kan det oppstå uforutsette værforhold som gjør det nødvendig å ta i bruk biler med eldre motorteknologi for å utføre brøyting, strøing og salting, for å opprettholde fremkommelighet og trafikkikkerhet.

NLF er uenig i at lavutslippssone kun skal omfatte kjøretøyer som bruker diesel eller biodiesel, jf vår innledende kommentar om at alle som forurenser skal betale.

NLF er uenig at kommunene kan gis fullmakt til å bestemme at plikten til å betale gebyr kun skal gjelde enkelte grupper av biler, herunder biler over 12 tonn, jf. siste ledd i § 3. Vi viser i denne sammenheng til vår kommentar foran om at alle som forurenser skal betale. Vi vil minne om at § 1 i forskriftsforslaget tydeliggjør formålet som er *å forbedre luftkvaliteten i et område utsatt for lokal luftforurensning fra biler*. En vesentlig del av bytrafikken består av mindre personbiler, varebiler, håndverkerbiler og mindre distribusjonsbiler. Dersom slike biler skal unntas fra gebyrplikten vil effekten av tiltaket i beste fall bli svært begrenset, og i verste fall føre til at det gjøres tilpasninger i varetransporten for å unngå gebyr. Vi minner igjen om at Euro VI-teknologien har vist seg å tilfredsstille miljøkravene i betydelig bedre grad enn Euro 6-teknologien for mindre biler.



Vi synes også at begrunnelsen som er gitt for denne bestemmelsen tyder på at det ikke er ønskelig å løse de reelle problemene, men å lage en ordning som er enklest mulig og som tilsynelatende løser utfordringene. Vi siterer:

«Et system bare for tunge biler vil gi meget god effekt på luftkvaliteten og kan være enklere å etablere og drifte, da bileiere av tunge biler gjerne er profesjonelle transportører og som må holde seg godt orientert om ulike betalingssystemer. Innføres ordningen for lette dieslbiler (under 3,5 tonn), må kommunen utrede hvordan utenlandske bilturister og trafikantgrupper med særlig informasjonsbehov skal følges opp.»

Data fra NTP Godsanalysen viser at andelen tunge biler i langtransport (over 12 tonn) av alle biler er svært liten, spesielt i rushtrafikken (eksempelvis i Oslo er hver 50. bil en tungbil). Derfor vil en begrensning av plikten til å betale gebyr til for eksempel biler over 12 tonn ikke medføre særlige utslippsreduksjoner, også fordi en stor del av disse allerede er med Euro VI-teknologi.

Vi går derfor imot at kommunene gis en slik fullmakt.

§ 4 Innføring av lavutslippssone

NLF støtter som nevnt at det kan opprettes lavutslippssoner. Det er imidlertid særdeles viktig at dokumentasjonen som legges frem som begrunnelse for tiltaket etterprøves grundig. Grunnlaget må være helsefaglige vurderinger med jevnlig målinger av en uavhengig institusjon. Det er viktig at tiltakene mot forurensning er målrettet, det vil si at det settes inn tiltak der det faktisk er utfordringer med forurensning. Derfor er det viktig at tiltak bare settes inn i de deler av kommuner hvor det kan dokumenteres at det er utfordringer med forurensning, og at denne utfordringen har sitt utspring i biltrafikken slik det er foreslått i høringen.

En stor del av luftforurensningen i byene skyldes utslipp fra oljefyrer og vedfyring, samt fra skip ved kai. Det har enkelte steder gått svært sakte med utskiftningen av gamle oljefyrer, og dette arbeidet må intensiveres. Det samme gjelder å få etablert landstrøm til skip ved kai. Utslippene må reduseres i samme omfang og samtidig som utslippene fra veitrafikken.

Vi må heller ikke komme i en situasjon der mindre byer og tettsteder med små lokale miljøutfordringer oppretter lavutslippssoner. Da vil hovedhensikten være å skaffe ekstra inntekter.

Når det gjelder punkt 4) i paragraf 4 hvor dokumentasjon på et forsvarlig system er regulert, skrives det i kommentarene om registrering og innkreving fra utenlandske kjøretøy blant annet at:

«Det stilles krav om at systemet skal utformes slik at bilens kjennemerke, nasjonalitet, eier, adresse, samt bilens euroklasse, vektklasse og dato for førstegangsregistrering, skal legges inn i systemet.»



Videre skrives det i kommentarene:

«Det er imidlertid ikke alltid like enkelt å kunne hente ut opplysninger fra utenlandske bilregistre. Kommunen bør derfor se hen til hvordan dette er løst i andre lavutslippssoner i EU. Det er viktig at det kan utføres kontroll med tilfredsstillende oppdagelsesrisiko også når det gjelder utenlandskregistrerte kjøretøy. Det kan innebære at kommunen(e) må opprette direkte kontakt med de enkelte land og kjøpe aktuelle data eller kjøpe tjenester fra foretak som utfører slike tjenester på oppdrag for å etablere en tilfredsstillende kontroll og håndheving.»

Dette understreker den bekymring vi har gitt uttrykk for i våre innledende kommentarer, og understreker behovet for at også vareeier/transportkjøper må gjøres solidarisk ansvarlig for innbetalingen av gebyret for å sikre like konkurransevilkår.

Forslaget til forskrift legger ansvaret for å etablere innkrevings-/betalingssystem på den enkelte kommunen. Dette inkluderer også ansvaret for å knytte seg opp mot utenlandske registre for å få oversikt og muligheter til å kreve inn gebyr fra utenlandske bileiere. Dette kan medføre at kommunene får så store problemer med å kreve inn betaling fra utenlandske kjøretøy, at de ikke ønsker å legge ressurser i dette, og dermed er det risiko for at gebyrene kun ilegges norske kjøretøy. NLF mener det er en naturlig oppgave for sentrale myndigheter å etablere innkrevings-/betalingssystem som skal gjelde for hele landet, og at den enkelte kommune kan knytte seg til dette etter hvert som de innfører lavutslippssoner, slik AutoPASS-systemet fungerer. Dette vil være en rasjonell måte å innføre et felles system på, og det vil bidra til lik innkrevings- og håndhevingsrutiner over hele landet.

§ 6 Fastsettelse av euroklasse.

Etter vår vurdering blir det for enkelt og for lite målrettet at det i forskriftsforslaget for lastebiler kun skal skilles mellom Euro VI og alle andre euroklasser. Selv om Euro VI er overlegen øvrige euroklasser mht minimale utslipp, er det et faktum at biler med Euro V-teknologi har betydelig lavere utslipp av NO_x enn lavere Euroklasser. I lastebilbransjen er det flere transportører som driver transport med lastebiler utstyrt med særdeles dyre påbygg, eksempelvis kranbiltransport og spesialtransport. «Levetiden» på slike lastebiler og påbygg vil normalt være høyere enn for andre lastebiler, og flere av disse har motorer med Euro V-teknologi. I og med at begrunnelsen for den korte høringsfristen som er gitt i denne saken, er at det tas sikte på at det skal innføres lavutslippssoner så snart som mulig, vil det ikke være mulig for de som ikke allerede har biler i bestilling, å erstatte Euro V-biler før tiltak iverksettes. For ikke å svekke mulighetene for å gjennomføre fornyelser, bør det derfor skilles mellom Euro V-biler og eldre biler ved at Euro V f.eks. ilegges et gebyr som utgjør 50 % av gebyret som ilegges eldre biler.



§ 17 Nettoinntekt fra lavutslippssonen

I forslaget gis kommunen fullmakt til selv å bestemme hvordan nettoinntekten skal benyttes, så fremt pengene går til kollektivtransport-, trafikksikkerhets- og miljøtiltak. NLF vil understreke at disse inntektene ikke bør gå til ordinær drift, men til særskilte tiltak som skal redusere den lokale luftforurensningen. Går inntektene til ordinær drift, vil det over tid være et incentiv til å opprettholde lavutslippssonen ut over det som er strengt nødvendig, og bør derfor unngås. Fordi det er mangelfullt renhold av veiene i byene i dag, bør det satses på bedre feiing og vasking for å redusere partikler og svevestøv for å bedre luftkvaliteten.

§ 19 Forholdet mellom en lavutslippssone og miljødifferensierte bompengetakster.

Det er en utfordring at det nå kommer ulike forslag på ulike nivåer som gir liten grad av forutsigbarhet og som øker kostnadene for godstransport på vei. Forslaget om lavutslippssoner er ment innført på kommunalt nivå. Samtidig arbeides det med oppfølging av Grønn skattekommisjon, hvor det forventes et fremlegg i forbindelse med statsbudsjettet for 2017. Det er derfor viktig at forslaget i § 19 står fast slik at det ikke iverksettes flere tiltak med sikte på å løse samme utfordring.

Vi kan forstå behovet for at det fortsatt skal være en mulighet til å differensiere bompengetakstene med hjemmel i veglovens § 27 annet ledd av hensyn til miljøet på enkeltdager og i korte perioder som strakstiltak ved særlig høy forurensning, men det er grunn til å spørre om det i slike tilfeller er særlig hensiktsmessig med økte satser. Det vises i denne sammenheng til at det tidligere er tatt i bruk datokjøring (Bergen) og foreslått forbud mot bruk av visse kjøretøyer på enkeltdager med høye forurensningsnivåer (Oslo).

Brevet sendes kun elektronisk

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Adm. direktør



Jan-Terje Mentzoni
Viseadm. direktør

