



Sørumsand, 22. august 2016

Til Samferdselsdepartementet  
Deres ref.: 15/576-

### **Høringssvar vedr. lavutslippssoner**

Norsk Bobil og Caravan Club (NBCC) har alltid jobbet for økt trafikksikkerhet og gode miljørutiner blant campister uansett kjøretøy. Når det gjelder forslag om lavutslippssoner har vi følgende tanker og meninger.

Først noen generelle bemerkninger:

Alle biler forurensrer på ulike områder. For eksempel bruker bensinbiler ca. 30% mer spesifikt drivstoff sammenlignet med en diesebil under ellers like forutsetninger. Det innebærer ca. 30% økte utslipp av CO<sub>2</sub>, som er en klimagass, og NO<sub>x</sub> eller NO<sub>2</sub>. Bensinmotorer slipper i tillegg ut benzen, som er kreftfremkallende. Det kan også tilføyes at en bensinmotor bruker ca. 25-30% mer fossilt brennstoff under ellers like vilkår sammenlignet med en dieselmotor. Dette betyr i praksis økt forbruk av fossilt brennstoff. Dieselmotoren kan kjøres på biodrivstoff som ikke er fossilt. Dieselmotoren kan også kjøres på hydrogen, og er da en 0-utslippsmotor.

Dieselmotorer som tilfredstiller EURO 6 krav, slipper ut ca. 5-15% mindre NO<sub>x</sub>/NO<sub>2</sub>, og marginalt med sotpartikler, som utgjør en bestanddel av svevestøv. Alle kjøretøyer legger igjen svevestøv av dekkslitasje og asfaltslitasje. Mer jo tyngre kjøretøyerne er. En el-bil eller hybrid, har en vekt som ligger ca. fra 300 til 1100 kg. over en tilsvarende bil med bensin eller dieselmotor, og legger dermed igjen betydelig mer svevestøv fra dekk- og asfaltslitasje. For klima og miljø er dermed bensinbilen «verstingen». For svevestøv i lokalmiljøet er derimot el-bilen «verstingen» mens bensin og dieserbiler er omtrent på samme nivå. NBCC mener at disse forholdene i for liten grad er tatt hensyn til i høringsnotatet.

1. Det har de siste årene blitt innført lavutslippssoner i flere byer i Europa, og forskning har vist at dette har medført kutt i utslippene av klima- og miljøgasser. Innretningen av systemene rundt lavutslippssoner vil påvirke effekten av tiltakene. I disse lavutslippssonene er dieserbiler og bensinbiler likestilt hva angår avgiftsbelastning og krav til reduserte utslipp.
2. Tungtransporten må fases inn først da ekspeditørene har bedre forutsetninger til å omstille seg raskere enn privatpersoner. Privatpersoner bør gis bedre tid til å kjøpe nyere biler. Her må det også tas hensyn til de bileierne som har kjøpt seg bobiler av Euro 6 klasse som ofte har blitt avgiftsbelagt som næringskjøretøyer.
3. Forslaget omfatter kun dieserbiler. Alle Euro 6 dieserbiler som er godkjent etter den nye WLTP-kjøresyklusen må unntas fra disse nye avgiftene på lik linje med bensinbiler, fordi de faktisk har lavere utslipp av NO<sub>x</sub>/NO<sub>2</sub> (ca. 5 – 15%) enn tilsvarende bensinbiler.





Sørumsand, 22. august 2016

4. Høringsnotatet viser at Euro 6 dieselbiler skal unntas disse avgiftene, men lengre ut i høringsnotatet er Euro 6 dieselbiler allikevel pålagt miljøavgifter. Sågar høynet avgift for å kjøre i lavutslippssoner. Dette er således ikke samsvar mellom utslipp og avgiftpåslag. Bensinbiler har like store utslipp av svevestøv fra dekk- og asfaltslitasje, og større utslipp av NOX enn Euro 6 dieselbiler under ellers like forhold. Avgiftsbelastningen for lavutslippssoner må derfor gjelde både for dieselbiler og bensinbiler i forhold til utslipp.
5. Høringsnotatet fokuserer i for stor utstrekning på dieselbilenes partikkelutslipp selv om disse utslippene er lavere på nye Euro 6 biler enn det bensinbiler slipper ut under tilsvarende vilkår. Nye bensinbiler slipper ut mer av alle andre målte miljøgasser enn Euro 6 dieselbiler. Dette gjelder spesielt klimagass som CO<sub>2</sub>, (+ ca. 30%) kreftfremkallende stoff som Benzen, (kommer ikke fra dieselbiler) og dødelig gass som CO (kommer heller ikke i målbare mengder fra dieselbiler).
6. I høringen ble det spesifisert at inntektene fra lavutslippssonen skal brukes på bedring av bl.a. kollektivtransport, trafiksikkerhet og miljøtiltak. NBCC menet at det må presiseres og gå helt klart fram hvordan inntektene skal brukes. Det bør også inngå i planer om å legge hovedveier lengre ut fra byer og tettsteder. I dag ligger disse veiene alt for nært byene slik at de er en del av lokalveinettet.
7. Lavutslippssonene må opphøre etter hvert som biltrafikkens bidrag til lokal luftforurensing er tilstrekkelig redusert.
8. NBCC ser at det vil være fornuftig om Norge går for en oblatløsning på linje med det som bl.a. Tyskland har innført.

Fagsjef NBCC

