

Samferdselsdepartementet

22. august, 2016

## Høringsinnspill til sentral forskrift om lavutslippssone

Miljøstiftelsen ZERO viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet av 28.6.2016 med høringsfrist 22.8.2016 og sender her våre innspill til forskrift om lavutslippssone.

### Innledende kommentarer

Som departementet understreker, må forskrift om lavutslippssone sees i sammenheng med Stortingets og kommunenes ønske om ytterligere virkemidler for å bedre den lokale luftkvaliteten, jf. Stortingets lovedtak 55 (2015-2016). Formålet med den sentrale forskriften om lavutslippssone er å gi nærmere bestemmelser om utforming av kommunale lavutslippssoner.

Flere norske byer, inkludert Oslo og Bergen, har i flere år overskredet grenseverdier for NO<sub>2</sub>. Nyere forskning er utvetydig i sin konklusjon knyttet til helseskadene relatert til lokal forurensing<sup>1</sup>. Samtidig vet vi at klimaendringer, som følge av manglende evne til å kutte CO<sub>2</sub>-utslipp, er i ferd med påføre også norske byer og kommuner svært store utfordringer. Således er det særdeles viktig at byene gis nye virkemidler, både for å begrense lokal forurensing og kutte klimagassutslipp. I komitéinnstillingen fra Stortinget fremgår det at en lavutslippssone ikke bare skal benyttes for å redusere lokal luftforurensing, men også for å begrense andre skadelige eksosutslipp, inkludert klimagassen CO<sub>2</sub>. Departementet har i sitt høringsutkast valgt å ignorere denne delen av Stortingets innstilling. Videre legger departementet opp til at en lavutslippssone ikke skal kunne etableres parallelt med en innføring av miljødifferensierte bompenger. Begge deler er etter ZEROs syn svært beklagelig. Her følger våre forslag til hvordan disse vesentlige svakhetene kan løses.

ZEROs viktigste budskap er følgende:

- Innretningen på null- og lavutslippssoner må ta hensyn til *både* lokal luftforurensing og klimagassutslipp.
- Alle kjøretøy på fossile drivstoff må pålegges gebyr.
- Det trengs en differensiering av gebyret, der det er unntak for nullutslippskjøretøy, og en lav sats for fornybart drivstoff. Gebyrsatsen og differensieringen må være tilstrekkelig høy til å forsere teknologiskiftet til nullutslippskjøretøy.

### Innspill til § 3 Virkeområde

Forslag til forskrift om lavutslippssone er begrenset til å omfatte dieselmotorer og utslipp som reguleres av avgass- / eurostandardene. Departementet begrunner dette med at det er dieseldrevne biler som står for det vesentligste av de lokale utslippene, og at det er slike utslipp som utgjør de største helseutfordringene lokalt. Departementet viser videre til at

---

<sup>1</sup> The Economist beskriver dette senest 30. juli 2016: <http://www.economist.com/news/science-and-technology/21702743-air-quality-indices-make-pollution-seem-less-bad-it-breath-taking>

*“klimagassutslipp fra transportsektoren vil bli behandlet i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2029 og til at CO2 må anses som et nasjonalt anliggende som ivaretas av nasjonale virkemidler. Dersom det skal legges til rette for lavutslippssoner for også å regulere CO2, vil det også være behov for utredninger for blant annet å få kunnskap om innretning og effekt. Hensynet til å få på plass en slik sentral forskrift før vintersesongen 2016-2017, taler også for at forskriften ikke omfatter CO2-utslipp”.*

ZERO er enige i behovet for raske virkemidler for å redusere lokal luftforurensing, men vil understreke at det også er behov for raske virkemidler for redusere klimagassutslipp. Det vil være behov for nye og forsterkede virkemidler både lokalt og nasjonalt for å gjennomføre klimamålene for transportsektoren. Klimagassutslippene fra vegtransport har økt med over 30 prosent siden 1990. En lavutslippssone kan bli et effektivt virkemiddel for å redusere *både* lokale utslipp og klimagassutslipp. Dette potensialet må utnyttes.

Behovet for kutt i klimagassutslippene fra transportsektoren er ytterligere aktualisert ved EUs nylig fremlagte forventninger til utslippskutt i ikke-kvotepiktig sektor, der Norge forventes å kutte utslippene med 40 prosent innen 2030. Transport må ta en betydelig del av disse kuttene. At en rekke store byer og kommuner har vedtatt klimaplaner som innebærer store klimagasskutt fra bytransporten stiller også høye krav til nye virkemidler. En lavutslippssone kan bli et treffsikkert virkemiddel både for å kutte klimagassutslipp og for å redusere lokal luftforurensing dersom det innrettes på riktig måte.

Forskriftsforslaget som er på høring sidestiller i praksis kjøretøy med høyst ulik klimapåvirkning, ettersom så mange er fritatt avgift i forslaget<sup>2</sup>. Med en slik innretning vil ordningen ikke gi noen fordeler til kjøretøy med null- eller lavt klimagassutslipp, framfor kjøretøy med høye CO2-utslipp. Dette vil bidra til å forsinke utrulling av nye og utslippsgjerrige kjøretøy. Et eksempel der det trengs flere fordeler for å veie opp for de praktiske ulempene ved nullutslippsalternativer er for den elektriske varebilen. Fossile varebiler i klasse 2 på grønne skilt har lavere avgifter ved innkjøp, dermed har el-varebiler vesentlig mindre avgiftsfordeler enn elektriske personbiler i dag. Det fører til en tregere utrulling av denne biltypen. Statlige avgiftsfordeler må derfor suppleres av andre virkemidler, slik som null- og lavutslippssoner.

Videre omfatter ikke forskriften mopeder eller motorsykler, på tross av at Stortinget eksplisitt har bedt om det. Departementet begrunner dette med at det er svært få mopeder og motorsykler i dag som bruker diesel som drivstoff, slik at det i liten grad bidrar til lokal luftforurensning. Alle kjøretøy som benytter fossilt drivstoff bidrar imidlertid til klimagassutslipp, og det må i større grad skapes incentiver for teknologiskift også for mopeder og motorsykler. En lavutslippssone må derfor omfatte alle kjøretøy.

Kjøretøy på biogass og bioetanol har lave lokale utslipp og bør derfor ha lavere takst enn fossilt drivstoff. Dette er dedikerte kjøretøy som *kun* kan benytte det drivstoffet de er bygget for, det vil si gass eller bioetanol, i motsetning til biodiesel/HVO som kan benyttes i vanlige dieselmotorer. Slike kjøretøy har en egen kode i vognkortet, som kan brukes til å differensiere gebyret for disse kjøretøyene.

For ladbare hybrider stiller forslaget krav til en elektrisk rekkevidde på minimum 40 km for å få fritak for gebyr. Det er bra. I tillegg bør det stilles krav til at de ladbare hybridene kan kjøre

---

<sup>2</sup> Følgende vil sidestilles i utkast til forskrift, på tross av svært ulikt klimagassutslipp: bensin, ladbar og ikke-ladbar bensinhybrid, diesel ladbar hybrid med elektrisk rekkevidde på min. 40 km, bil godkjent med Euro VI, elektrisk, hydrogen, biogass, naturgass.

på ren batteridrift i sonen som vilkår for redusert gebyrsats, for å bidra til at det er null/lave utslipp fra disse kjøretøyene ved kjøring innenfor lavutslippssonen.

*Oppsummert foreslår ZERO:*

- at ordningen omfatter klimagasser i henhold til Stortingets intensjon
- at sonen regulerer alle kjøretøy og ikke bare dieselkjøretøy, slik at bensinbiler, mopeder, motorsykler, brøtekkjøretøy m.m. omfattes og ikke unntas i forskriften.
- differensiering av gebyrsatser med utgangspunkt i lokal luftforurensing og klimagassutslipp

**Tabell 1: Forslag til utforming av gebyrsatser**

Fritak	Nullutslippskjøretøy (elektrisk og hydrogen, alle kjøretøytyper).
Lav sats (25% sats)	Kjøretøy som benytter fornybart drivstoff med lave utslipp (ladbar hybrid (under 40g/km), bioetanol og biogass).
Middel sats (minst 50% sats)	Kjøretøy som benytter fossilt drivstoff på Euro6-nivå.
Full sats	Kjøretøy som benytter fossilt drivstoff med høyere lokale utslipp enn Euro6-nivå.

*Tabell 1: ZERO foreslår en differensiering i gebyret, basert på både lokal luftforurensing og klimagassutslipp.*

På sikt bør ordningen innrettes med en differanse mellom alt fossilt og fornybart drivstoff, slik at den også omfatter biodiesel med en mellomtsats som er lavere enn fossil diesel. Det er per i dag ikke mulig å skille på kjøretøynivå, da biodiesel/HVO kan anvendes på samme motorer som fossil diesel. Her må det gjøres et arbeid på hvordan en slik ordning kan utvikles, med mål om å inkludere også dette.

### Åpning i forskriften for utvikling til reelle nullutslippssoner

Lavutslippssoner bør etableres med hjemmel for å kunne videreutvikles til nullutslippssoner. Forskriften må derfor ha åpning for å kunne stille krav til nullutslipp og på sikt forbud mot kjøretøy med svært høye utslipp.

### Innspill til § 4 Innføring av lavutslippssone

Det bør være tilstrekkelig med en orientering om systemet for lavutslippssoner til regionvekontoret, og ikke godkjenningsordning slik det er forslått. Det er viktig for at innføring skal gå raskt og unngå forsinkende byråkrati.

### Innspill til § 8: Registrering i systemet og betaling av gebyr

Departementet foreslår at betalt gebyr i en lavutslippssone i en by skal være gyldig en i annen lavutslippssone i en annen by. De anerkjenner at dette kan by på problemer dersom en by velger å legge seg betydelig lavere i pris enn andre byer, både med tanke på at gebyrsatsen kan bli for lav til å gi reelt incentiv til teknologiforbedring og utslippskutt, og ved at byer med høye takster ikke vil få inntekter. ZERO mener derfor at denne bestemmelsen må fjernes helt.

### Innspill til § 10 Tilleggsgebyr

Når det gjelder tilleggsgebyret som kan ilegges når gebyr ikke er betalt, så heter det i forslag til forskrift, jf. §10 i vedlegg 2, at størrelsen på dette ikke kan overstige gebyret for å kjøre 30

dager i lavutslippssonen. ZERO vil påpeke viktigheten av at tilleggsgebyret ikke blir satt for lavt, for å sikre at det har tilstrekkelig forebyggende effekt. I kommentarene til forskriften er det skissert et gebyr på kr 275 for å kjøre 30 dager i lavutslippssonen for biler under 3,5 tonn i euroklasse 6. Et tilleggsgebyr på 275 kr synes relativt lavt og ZERO anbefaler å sette dette vesentlig høyere for å ha en større preventiv effekt.

### **Innspill til §19 *Forholdet mellom en lavutslippssone og miljødifferensierte bompenger***

Departementet foreslår også at det ikke skal være mulig å opprette en lavutslippssone i samme geografiske område som det etableres miljødifferensierte bompenger. Det innebærer at kommuner må velge mellom virkemidlene lavutslippssone eller miljødifferensierte bompenger. ZERO mener at dette er svært uheldig. Det er avgjørende at byer og kommuner har myndighet til å benytte flere virkemidler samtidig for å løse miljø- og klimautfordringer, og kan ikke se noen saklig grunn til at de to tiltakene ikke skal kunne innføres i samme område, spesielt når beregninger viser at dette vil gi den største positive effekten for miljøet. Beregninger fra Oslo kommune viser at innføring av lavutslippssone i kombinasjon med miljødifferensierte bompenger nettopp vil gi den raskeste dreiningen av kjøretøyparken. ZERO vil understreke at i klimaarbeidet er tempo i utslippskutt av en vesentlig betydning, det er dermed svært uheldig dersom statlige myndigheter begrenser adgangen til å sette i verk tiltak med påviselig effekt.