NORGES ASTMA- OG ALLERGIFORBUND

FINANSDEPARTEMENTET
23. OKT. 2007
Saksnr. 06/4097-81
Arkivnr. A:012

Finansdepartementet
Skattelovavdelingen
Postboks 8008 Dep.
0030 OSLO

Deres ref
06/4097 SØ

Oslo, 18. oktober 2007

NOU 2007:8 En vurdering av særavgiftene
Høringssvar fra Norges Astma- og Allergiforbund

Kontaktpersoner:
Miljørelaterte avgifter /drivstoff og Helse- og sosialt relaterte avgifter/tobakk: prosjektkoordinator Britt Inger Skaanes: 23 35 35 18 / 928 22 051 / brittis@naaf.no
Helse og sosialt relaterte avgifter/sukker: rådgiver Helle S. Grøttum: 23 35 35 23 / 996 24 139 / helleg@naaf.no

Norges Astma- og Allergiforbund (NAAF) viser til høringsbrevet datert 27. juni 2007 og har kommentarer i forhold til tre saker i utredningen.

1. Miljørelaterte avgifter/ Drivstoffavgifter

Våre første kommentarer knytter seg til de miljørelaterte avgiftene, herunder drivstoffavgiftene. Vi ser også disse i sammenheng med bruksuavhengige bil- og båtavgifter. NAAF er bekymret over økningen i salget av dieselbiler og den betydning dette har for lokal forurensning. Vi støtter utvalgets forslag om å innføre en miljødifferensiert årsavgift og å heve autodieselavgiften. NAAF mener imidlertid at innstillingen ikke omfatter forslag til løsning på alle spørsmålene som burde har vært drøftet i denne sammenhengen. NAAF mener man ikke har tatt tilstrekkelig hensyn til at diesel forurenser kraftigere lokalt enn bensin. Etter NAAFs vurdering er det i tillegg flere helsefaglige svakheter i de vurderingene som er gjort. NAAF har derfor utarbeidet et eget politikkdokument vedrørende bilavgifter, der vi redegjør for våre anbefalinger. Dokumentet er vedlagt.

2. Helse og sosialt relaterte avgifter/ Avgift på tobakk

NAAF hadde gjerne sett at utvalget foreslo en økning i tobakksavgiftene, da vi mener pris reduserer etterspørselen. Vi tror høy pris vil kunne medvirke til at færre ungdommer begynner å røyke.

3. Helse og sosialt relaterte avgifter/ En generell avgift på sukker

Våre siste kommentarer knytter seg til de helse og sosialt relaterte avgiftene, herunder sukkeravgiften. Avgift på alkoholfrie drikkevarer ble lagt om fra 1. januar 2007. Omleggingen medførte at melkeerstatningsprodukter ikke lenger likestilles med vanlig melk. Dette slår uheldig ut for de som ikke tåler melk ved at det for forbruker er om lag 2 kroner dyrere pr liter å kjøpe melkeerstatning enn vanlig melk. Forutsatt at melkeerstatningsproduktene inneholder mindre enn 15 gram tilsatt sukker, ber NAAF om at erstatningsproduktene likestilles med vanlig melk.

NAAF støtter forøvrig utvalgets forslag om å gradere sukkeravgiften slik at mat og drikke med høyt sukkerinnhold har høyere avgift enn produkter med lavt innhold. Samtidlig ber vi om at det gjøres unntak for melkeerstatningsprodukter (som brukes av matallergikere/ personer som rammes av matoverfølsomhet, for eksempel rismelk, soyamelk, havremelk m.fl.). For mer om dette punktet vises til eget høringssvar fra Kostforum der NAAF er medlem. NAAF støtter selvfølgelig høringssvaret fra Kostforum i sin helhet.

Vennlig hilsen
for Norges Astma- og Allergiforbund

Geir Endregard
generalsekretær

Anne Elisabeth Eriksrud
seksjonsleder

Vedlegg: Bilavgifter – NAAF politikkdokument – oktober 2007

Vedl. til 04/4097-81

Bilavgifter

Anbefalte endringer av statlige avgiftsordninger for personbiler

Norges Astma- og Allergiforbunds politikkdokument

Oktober 2007

Innholdsfortegnelse:

1 BAKGRUNN FOR NØDVENDIG ENDRING 2
2 BASISVURDERINGER FOR NØDVENDIGE ENDRINGER AV BILAVGIFTENE 3
3 NØDVENDIG ENDRING AV BILAVGIFTENE 4
4 KONKLUSJON 5
5 VEDLEGG 1: FHI RAPPORT JULI 2007 - KONKLUSJONENE 5

NORGES ASTMA- OG ALLERGIFORBUND

1 Bakgrunn for nødvendig endring

Forurensning fra kjøretøyer er et alvorlig samfunnsproblem som er medvirkende til et stadig økende antall astmatiker og allergikere i Norge. Samtidig medfører slik forurensning betydelig økede helsemessige plager hos de som allerede har slike lidelser med de store samfunnsøkonomiske konsekvensene dette medfører.

Nasjonale og internasjonale helsestrategier har tydelig nedfelt klare mål om å redusere lokal luftforurensning. Som myndighetene selv sier på sitt offisielle nettsted www.miljostatus.no:

"Målinger som gjennomføres i flere byer i regi av kommunene og Statens vegvesen viser også at nivåene av svevestøv og NO_2 ligger over både nasjonale mål og grenseverdiene i forskrift om lokal luftkvalitet..... Veitrafikk er den dominerende kilden til lokal luftforurensning."

Luftforurensningsnivået i flere norske byer befinner seg altså stadig over lovlig nivå av mengder med NO_x (nitrogenoksider) og partikler (svevestøv). Siden innføring av de nye nasjonale forskriftene i 2004 basert på EUs lovverk om lokale luftforurensninger, har stadig flere av landets syv luftkvalitetssoner overskredet tillatt antall dager med forurensninger over en gitt grenseverdi for disse stoffene. Dette er lovbrudd. Kommunene har ansvaret for at antall tillatte dager med høye konsentrasjoner ikke overskrides.

Problemet i Norge er at biltrafikken øker. Antall biler øker kraftig. Det samme gjør også antall kilometer hver enkelt bil kjører. Vi ser tydelig at målestasjoner som er såkalte trafikknære, viser mest negativ utvikling i forhold til antall timer/dager med høye nivåer.

1.1 Reduksjon av klimagasser trengs også fra et helseperspektiv

Samtidig med at biler forurenser med stoffer som gir dårlig lokal luftkvalitet, bidrar kjøretøyer også til klimaendringer gjennom utslipp av klimagassen CO_2. Klimaendringer vil også kunne føre til forverrede tilstander for astmatikere og allergikere gjennom for eksempel forlenget og forsterket pollensesong. Man er i senere tid også blitt mer klar over at luftforurensninger og pollen kan samvirke til å forsterke hverandres effekt.

Faktaboks 1:
Dagens lokale luftkvalitet gir store helseskader

- Forskning indikerer at både kortids- og langtidseksponering forverrer allerede eksisterende sykdom, mens langvarig eksponering for høye nivåer også kan settes i sammenheng med utvikling av sykdom.
- Flere hundre befolkningsstudier viser sammenheng mellom kortvarig eksponering for svevestøv og helsekonsekvenser som økt dødsfall og økt innleggelse på sykehus for luftveis- og hjerte-karsykdommer.
- Luftforurensning utløser helseeffekter ved lavere konsentrasjoner enn grenseverdiene og de nasjonale målene.
- Store deler av befolkningen er utsatt for forurensning over bakgrunnsnivå, noe som medfører betydelige helseeffekter i befolkningen.
- Omfanget av helseskader og plager på grunn av svevestøv og annen luftforurensning i norske byer og tettsteder er så stort at videre tiltak er påkrevd for å redusere nivåene.

Sitater fra omtale av Folkehelseinstituttets nettside om FHI rapport: "Helseeffekter av luftforurensning i byer og tettsteder i Norge" juli 2007. Se alle rapportens konklusjoner i vedlegget til dette dokumentet.

Det er derfor også viktig å redusere utslippene av klimagasser ut fra et helseperspektiv.

1.2 Nødvendige endringer i veitrafikken

Trafikk bidrar til helseskadelige kjemiske forurensninger på hovedsakelig tre måter: Gjennom utslipp fra forbrenningsmotor, gjennom veislitasje og gjennom oppvirvling av støv fra veiskuldrene. Helt grunnleggende er fire elementer som bestemmer mengden forurensninger:

- Antall kjøretøyer som er på veiene
- Lengden hvert kjøretøy kjører
- Utslipp fra hvert enkelt kjøretøy
- Hastigheten til hvert enkelt kjøretøy

En virkningsfull politikk må derfor stimulere til reduksjon innenfor alle disse fire elementene. Norges Astma- og Allergiforbund (NAAF), finner det derfor riktig å arbeide aktivt mot en rekke samfunnsområder som har betydning for at disse fire elementene.

Det er en betydelig utfordring at hver av disse fire elementene til dels reguleres og stimuleres på en rekke forskjellige nivåer, av flere forskjellige lovverk og av mange forskjellige aktører. Det er derfor nødvendig med en bredt anlagt politikk for å redusere forurensningen fra veitrafikken først til et lovlig nivå, deretter til et helsemessig forsvarlig nivå i tråd med vedtatte nasjonale målsetninger.

I dette dokumentet dekker NAAF kun de statlige bilavgiftene med tanke på å få til en privatbilpark som er minst mulig forurensende. Vi dekker ikke de øvrige tre elementene som bestemmer forurensningen fra kjøretøyer, ei heller statlige avgifter overfor yrkestrafikk. De tre andre elementene samt tiltak overfor yrkestrafikk og offentlig transport vil vi adressere i tiden som kommer.

2 Basisvurderinger for nødvendige endringer av bilavgiftene

Antallet personbiler i Norge er fordoblet i løpet av de siste 15 årene. Videre er antall dieselbiler i den samme perioden blitt mer enn 10 doblet.

Ut fra et helse- og miljøsynspunkt må svevestøv (partikler), NO_x (nitrogenoksider) og CO_2 (karbondioksyd) reduseres fra biler. Riktignok slipper biler ut en del andre stoffer i tillegg, spesielt forskjellige hydrokarboner og benzen. Nivåene av disse utslippene i norske byer og tettsteder er imidlertid mye mindre problematiske i forhold til helseeffekter enn det NO_x og svevestøv utgjør. De andre stoffene vil også reduseres dersom man får biler som generelt slipper ut mindre NO_x og svevestøv.

2.1 Nei til teknologiorienterte avgifter

Prinsipielt betyr det ikke noe hva slags type motor eller hva slags type drivstoff som brukes, ei heller om det er diverse renseteknologier og filtre montert.

Det eneste avgjørende for miljø og helse er hvor mye forurensning bilen produserer per kilometer.

Dette måles i gram per kilometer for alle de aktuelle komponentene i forbindelse med typegodkjenningen av hver enkelt bilmodell.

Vi vet av solid erfaring innen en lang rekke tiltak mot forurensende utslipp gjennom de siste femti årene at industrien generelt er i stand til å utvikle ny teknologi innen de fleste områder bare industrien har press nok på seg fra myndigheter og forbrukere. Europeisk bilindustri, som har satset sterkt på dieselmotorer, har dessverre lyktes i å få myndigheter til å lage regelverk som tillater mer utslipp av skadelig lokal luftforurensning fra dieselbiler enn fra bensinbiler. Det er ingen grunn til fortsatt å akseptere dette. Det har vært hevdet at lavere energiforbruk generelt er gunstig med dieselbiler. Det er riktig for en del modeller. Dette kan imidlertid behandles på samme måte som utslipp, dvs energiforbruk per kilometer. Da premieres også lavt energiforbruk.

Ved å forlange partikkelfiltre som standard foretar man for så vidt et positivt grep for å få ned partikkelutslipp fra dieselbiler. Problemet er imidlertid at kvaliteten på partikkelfiltre og effekten for forskjellige biler varierer sterkt. Setter man i stedet så strenge krav til partikkelutslippet at alle må ha gode partikkelfiltre for å kunne oppfylle kravene, slipper man teknologidiskusjonene som ellers bare skaper urettferdighet og usikkerhet hos forbrukerne.

Et annet poeng med å ikke benytte teknologi-tilnærming, men fokusere på hva bilen faktisk slipper ut, er at man slipper særregler for alle mulige fremtidige teknologiske løsninger. Ved å konsentrere på gram per kilometer av skadelige utslipp blir det uvesentlig om en bil går på bensin, diesel, biodiesel, bioetanol, gass, hydrogen osv.

Faktaboks 2:
Enkle basisfakta om utslipp fra personbiler:

- Dieselbiler slipper ut 5 - 10 ganger mer nitrogenoksider, NO_x enn bensinbiler uavhengig av om bilene er små eller store. Dette gjelder selv om bensinbilen er stor og dieselbilen er liten.
- En bensinbil har 0,2 - 0,4 ganger høyere CO_2-utslipp enn en dieselbil.
- Partikkelfilter reduserer vektmengden av partikler fra en dieselbil til omtrent samme nivå som for en bensinbil, men mengden små partikler kan fortsatt være stor (avhengig av bil og filtertype).
- En dieselbil med velfungerende partikkelfilter, som har noenlunde samme utslipp av partikler som en bensinbil, har imidlertid fortsatt 5 - 10 ganger høyere utslipp av nitrogenoksider enn en bensinbil.

Disse faktaene er gjennomsnittstall som bygger på bilbransjens faktatall over utslipp fra de vanligste solgte bilmodellene i Norge. Enkeltmodeller kan variere annerledes – enten bedre eller verre.

eller om kjøretøyet er en hybrid mellom flere typer drivstoff. Derved kan man ha en helt lik avgiftspolitikk for alle biltyper og produsenter. Man får gevinst ved å utvikle, produsere og iverksette nye kreative teknologiløsninger og rensetiltak (unntaket her er drivstoffavgiften som må differensieres for utvalgte drivstofftyper).

2.2 Ja til enhetlig miljøklassifisering

Statens vegvesen arbeider med et miljøklassifiseringssystem som tar utgangspunkt i typegodkjenningsparametrene, av både stoffer som gir lokal forurensning og klimaendringer. Dette systemet forventes ferdigstilt i første halvår av 2008, og er først og fremst tenkt brukt til forbrukerinformasjon.

Samtidig bygges motorvognregisteret (Autosys) nå om slik at det benytter en felles nordisk database som inneholder alle opplysningene fra typegodkjenningen blant annet om de aktuelle utslippsparametere i gram/kilometer. I denne databasen er det opplysninger tilbake til biler solgt i 2001, dog ikke nødvendigvis komplett for alle modeller.

Dette betyr at vi kan begynne å utvikle en avgiftspolitikk der miljødifferensieringen utnytter utslippsfakta for de enkelte bilmodeller.

Med alle nødvendige utslippsfakta i motorvognregisteret (Autosys), vil man kunne miljøklassifisere alle biler basert på standardiserte parametere, uavhengig av teknologi og drivstofftype. Man kan da f.eks også enkelt gi hver bil en miljøpoengsum der bilene får fordeler av både lavt energiforbruk, lave klimagassutslipp og lave lokale forurensninger.

NAAF anbefaler på det sterkeste myndighetene å igangsette arbeidet med å bruke faktiske utslipp som basis for avgiftsberegningen i fremtiden. Den vil være teknologinøytral, utført av uavhengige organer og basert direkte på de parametere som betyr noe for miljø og helse.

Et slikt system gir mulighet for en entydig betegnelse som kan brukes til:

- Fastsettelse av avgifter
- Informasjon fra forhandlere og produsenter overfor forbrukere
- Informasjon fra interesseorganisasjoner overfor forbrukere

Dette gir muligheter for å øve betydelig større press overfor produsenter til å utvikle stadig mindre forurensende biler, samtidig som man stimulerer forbrukeren til å velge mindre forurensende biler. Dermed vil et slikt system være atskillig bedre egnet for nasjonale målsetninger om en stadig renere bilpark enn dagens fragmenterte og til dels vanskelige avgiftspolitikk og retningslinjer for markedsføring.

3 Nødvendig endring av bilavgiftene

De statlige avgiftene som må endres, er engangsavgiften, årsavgiften, drivstoffavgiften og vrakpanten. Innføring av veiprising kan være et meget godt tilleggstiltak. Dette tiltaket vil imidlertid NAAF omtale i andre politiske dokumenter sammen med vår politikk knyttet til bompenger, datokjøring, veivasking etc.

3.1 Engangsavgiften

Denne ble endret i 2007 til å basere seg på CO_2i stedet for slagvolum (vekt og effekt er fortsatt beholdt). Det er naturlig å erstatte CO_2 med den nye miljøklassifiseringen når denne er etablert. Om vekt og effekt fortsatt beholdes, kan da vurderes. Det viktigste er at miljøklassifiseringen slår tydelig ut.

Engangsavgiften bør deretter gradvis og årlig endres slik at gunstige miljøpoeng får stadig øket betydning.

NAAF mener en bil med lave forurensende utslipp bør ha kun halvparten av engangsavgiften til en tilsvarende modell med høye utslipp.

Engangsavgiften kan endres til å baseres på både utslipp av lokale og globale forurensninger fra og med 2009 fordi alle nye biler vil få elektronisk registrering av alle utslippsmengder i det nye motorvognregisteret i løpet av 2008.

3.2 Årsavgiften

Årsavgiften bør på samme måte som engangsavgiften justeres i forhold til en miljøpoengsum.

NAAF mener årsavgiften for en bil med lite forurensende utslipp bør være halvparten sammenlignet med biler som forurenser mye.

Utfordringen for årsavgiften er at en i mange år fremover ikke vil ha utslippsfakta for en del av bilparken. (data tilbake til modeller i 2001 finnes). Eldre opplysningene finnes, men ingen har sikret at dataene er lagt elektronisk inn i databasene. Men det er ingen grunn til at de fakta vi tross alt har registrert ikke skal brukes. Det beste må ikke bli det godes fiende.

En pragmatisk tilnærming er å gi alle biler solgt etter f.eks 2002 (eller tidligste år der en har alle nødvendige data) miljødifferensiering basert på utslipp av utslippsdata. Biler eldre enn dette kan da følge regjeringens omlegging for budsjettet i 2008 med rimeligere avgift for bensinbiler og dieselbiler med ettermontert partikkelfilter. Dermed får man en håndterbar løsning samtidig som en gradvis får en korrekt miljødifferensiering og stimulans av både produsenter og forbrukere i ønsket retning.

3.3 Drivstoffavgiften

Drivstoffavgiften må vektlegge miljø- og helseskader knyttet til de forskjellige drivstofftypene. NAAF poengterer at vi her snakker om personbiler.

Drivstoffavgiften må differensieres og må gjøres betydelig høyere for de mest forurensende drivstoffene. I rekkefølge må de beskattes: diesel, biodiesel og bensin. Bioetanol, biogass, autogass (LPG), naturgass /CNG og NGL), hydrogen, hytan og elektrisitet er vi enig med regjeringen at ikke skal avgiftsbelegges. NAAF mener altså at biodiesel, selv om det er gunstig for klima, må beskattes høyere enn bensin, fordi biodiesel har minst like høye lokale utslipp som vanlig diesel.

Biler som bruker mindre drivstoff per kilometer, som dieselbiler gjerne gjør, får en direkte fordel av dette avgiftssystemet i kostnad per kilometer. Derfor kan ikke diesel være billigere enn bensin.

NAAF mener drivstoffavgiften må endres slik at avgiften både for diesel og biodiesel er dyrere enn for bensin og at dieselavgiften blir minst dobbelt så stor som for bensin.

3.4 Vrakpanten

Det er meget viktig å effektivt få fjernet de mest forurensende eldre bilene fra trafikken. Hvor mye disse forurenser, er stort sett ikke avhengig av størrelsen, men av hvor mye disse bilene brukes. Store, eldre dieselbiler er likevel verst.

NAAF mener at det for alle biler som er eldre enn 15 år, skal gis 5000 kroner i vrakpant. Videre skal dieselbiler de neste 10 årene gis ytterligere 5000 kroner i vrakpant uavhengig av størrelse.

Etter 2017 bør dette revurderes, da man da begynner å få dieselbiler med partikkelfilter i gruppen 15 år eller eldre.

4 Konklusjon

Personbiler i Norge bidrar betydelig til helseskadelige tilstander gjennom lokal forurensning i mange norske byer og tettsteder samt til store klimagassutslipp. Statlig avgiftspolitikk er et meget viktig virkemiddel for å få dreid personbilparken i en så lite belastende retning som mulig. Denne politikken bør bygge på den snarlig forventede miljøklassifiseringen av alle biler. Staten bør justere engangsavgiften og årsavgiften betydelig i løpet av de kommende årene. Drivstoffavgiften for diesel må økes kraftig, og vrakpanten for eldre biler, særlig dieselbiler i alle størrelser, må også økes kraftig.

Det er viktig at man generelt **gjør det billigere å velge rene biler**, ikke dyrere å velge mer forurensende biler. Dvs. den enkelte forbruker skal lokkes til å gjøre et miljøvalg som også slår positivt ut på den personlige økonomien

Med en helhetlig, offensiv politikk på dette området kan man danne grunnlaget for en fremtidig trafikkpark som kan bli forenlig med de eksisterende og forventede miljø- og helsekrav som samfunnet vil forlange i årene som kommer.

5 Vedlegg 1: FHI Rapport juli 2007 - konklusjonene

På de neste 4 sidene har vi tatt med forside, forord og konklusjonene. Hele rapporten, som er på 78 sider, kan lastes ned fra: www.fhi.no/luftforurensning

Helseeffekter av luftforurensning i byer og tettsteder i Norge

folkehelseinstituttet

toi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

sft: Statens forurensningstilsyn
Norwegian Pollution Control Authority

Utgitt juli 2007

TA-2251/2007
ISBN 978-82-7655-504-2

Forord

Denne rapporten gir en oppdatering av kunnskapsstatus om skadelige helseeffekter og plager av luftforurensning. Det fokuseres spesielt på norske forhold. Antallet studier i Norge er begrenset, men resultatene fra disse støtter opp om internasjonale erfaringer og resultater.

Svevestøv er en av de viktigste komponentene i luftforurensning og har derfor hovedfokus i rapporten, men det er også gitt en kortfattet gjennomgang av luftforurensningskomponentene nitrogendioksid (NO_2) og polysykliske aromatiske hydrokarboner (PAH).

Rapporten underbygger og dokumenterer at omfanget av helseskader og plagethet på grunn av svevestøv og annen luftforurensning i norske byer og tettsteder er så store at det er behov for videre tiltak for å redusere nivåene.

Rapporten er skrevet i samarbeid mellom:

- Nasjonalt folkehelseinstitutt - ved Annike Totlandsdal, Christian Madsen, Marit Låg, Magne Refsnes og Per Schwarze
- Transportøkonomisk institutt (TØI) – ved Astrid Amundsen og Ronny Klæboe
- Statens forurensningstilsyn (SFT) - ved Karl Erik Hogstad og Anne Gislerud

10 Konklusjoner

- Konsentrasjonene av svevestøv og NOx holdt seg relativt stabile siden midten av 1990-tallet, til tross for at en del tiltak er innført. For PAH er utviklingen lite undersøkt.

- Befolkningsstudier viser at luftforurensninger gir en økt forekomst av dødsfall og antall sykehusinnleggelser for luftveis- og hjerte-karsykdommer. Effekten av svevestøv er best dokumentert med en relativ risiko på 0,6 % ved en kortvarig økning (timer, dager) på 10 $\mu g/m^3$ i PM10. Ved langvarig eksponering (uker, måneder, år) er relativ risiko mye høyere, og mer for PM2.5 enn for PM10. Amerikanske studier viser en 6 % økning i relativ risiko ved en økning på 10 $\mu g/m^3$ i PM2,5. Eksperimentelle studier støtter befolkningstudiene, selv om høyere konsentrasjoner er brukt i de eksperimentelle studiene.

- Befolkningsstudiene viser sammenhenger ved svært lave konsentrasjoner av svevestøv, uten en klart definert terskel. Dette skyldes antagelig forekomsten av sårbare befolkningsgrupper som astmatikere, hjerte-karsyke, eldre og barn.

- Selv om den relative risikoen ved eksponering for svevestøv er liten, er ofte store deler av befolkningen utsatt, i alle fall i byer/ tettsteder. Det gjør at luftforurensning, og spesielt svevestøv, er et betydelig helseproblem.

- I befolkningsstudier er det vanskelig å utelukke at den tilsynelatende sammenhengen mellom NO_2 eksponering og helseskader skyldes svevestøv. Eksperimentelt er det imidlertid vist at NO_2 gir effekter, som støtter opp om at også NO_2 kan representere en helsefare.

- Norske og øvrige europeiske studier viser en sammenheng mellom luftforurensningskonsentrasjonen og graden av selvrapportert plage i befolkningen, og spesielt hos personer som lider av kroniske luftveislidelser. Disse studiene fokuserer mest på sammenhengen mellom generell plagethet og eksponering, og mindre på helseplage/symptomer som tretthet, hoste, luftveisirritasjon, hodepine og nervøsitet. Sammenhengen mellom eksponering og helseplager/symptomer er svakere enn mellom eksponering og generell plaghethet. For helseplagene betyr de individuelle forklaringsfaktorene (blant annet kjønn og alder) mest.

- Tiltak mot luftforurensning virker. Dette er vist i flere internasjonale studier at reduksjon i forurensningsnivåene gir en forbedring av helsetilstanden.

- Antallet norske befolkningsstudier er få, men støtter opp om de internasjonale studiene. I rapporten er det beregnet sparte liv, sykdom og plager ved en reduksjon på 10 $\mu g/m^3$ i PM10. Beregningene er utført i to ulike områder. Et med 250 000 innbyggere og mye trafikk og med forurensningsnivåer som kan tilsvare deler av Oslo, samt et annet område med lavere forurensning og 20 000 innbyggere.

- Eksponering for PAH, kan gi lungekreft. Antall tilfeller er imidlertid langt lavere enn dødelighet pga hjerte-karsykdommer og luftveissykdommer utløst av svevestøv.

- Trafikk og vedfyring er de viktigste lokale kildene for små forbrenningspartikler, mens veidekkeslitasje er den viktigste kildene for større partikler. Disse partiklene (grovfraksjonen) synes viktige under norske forhold.

- Det er ufullstendig kunnskap om den relative betydningen av partikkelstørrelse og kjemisk sammensetning av svevestøv for utløsning av helseskade. Selv om det er mistanke om at ultrafine partikler er spesielt potente pga stort relativt overflateareal, kan ingen størrelsesfraksjoner frikjennes. Både PM0,1, fin- og grovfraksjonen synes å gi helseeffekter. Den kjemiske sammensetningen, og spesielt overflatereaktiviteten, er veldig viktig, men ingen enkeltkomponent synes å være en allmenn markør. Helseskadene tilskrives antagelig kombinasjonseffekter.

- Ut i fra overstående anses omfanget av helseskader og plagethet pga svevestøv og annen luftforurensning i norske byer og tettsteder å være så store at videre tiltak er påkrevd for å redusere nivåene. Selv ved å redusere nivåene til under norske grenseverdier tilsier dagens kunnskap om helseeffekter at helsegevinsten kan ytterligere økes ved å redusere konsentrasjonene ned til under de norske luftkvalitetskriteriene. Dette er viktig for å forebygge helseskader og plagethet som skyldes svevestøv og annen luftforurensning.