



# Representantforslag 35 L

(2015–2016)

fra stortingsrepresentantene Jan Bøhler, Magne Rommetveit, Anna Ljunggren, Ruth Grung, Eirik Sivertsen, Marit Nybakk, Karianne O. Tung og Torstein Tvedt Solberg

Dokument 8:35 L (2015–2016)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Bøhler, Magne Rommetveit, Anna Ljunggren, Ruth Grung, Eirik Sivertsen, Marit Nybakk, Karianne O. Tung og Torstein Tvedt Solberg om lovhjemmel for lavutslippssoner

Til Stortinget

### Bakgrunn

Behovet for en lovhjemmel for å opprette lavutslippssoner i kommuner med høy lokal luftforurensning ble tatt opp flere ganger på Stortinget i 2014 i form av spørsmål og interpellasjon, og det ble fremmet et representantforslag som ble behandlet i Stortinget 17. mars 2015, jf. Dokument 8:90 S (2013–2014). Etter et forslag fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne ble det da enstemmig vedtatt at «Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å opprette lavutslippssoner».

Det har samtidig pågått en prosess for EFTA-domstolen etter at ESA 17. desember 2014 besluttet å stevne Norge for brudd på grenseverdiene i luftkvalitetsdirektivet. Etter at Norge trass i flere utsatte frister ikke hadde kommet med noen forpliktende plan med konkrete tiltak som f.eks. lavutslippssoner, falt det 2. oktober dom mot Norge i EFTA-domstolen. Dommen bygde på målinger av brudd på grenseverdiene tilbake i 2012, men også fra 2013 og fram til i dag har det vært gjentatte overskridelser. Dersom Norge ikke følger opp dommen med nye effektive tiltak, vil den bli fulgt opp av domstolen, og Norge risikerer sanksjoner.

Riksrevisjonen la 24. november 2015 fram sin undersøkelse av myndighetenes arbeid med å sikre

god luftkvalitet i byområder. Det framgår her at Folkehelseinstituttets grenseverdier for gjennomsnittlig timekonsentrasjon av NO<sub>2</sub> på 100 mikrogram/kubikkmeter brytes i alle norske kommuner som måler dette. Flest timer med brudd på grenseverdiene har Oslo, Drammen, Fredrikstad, Bergen, Stavanger og Trondheim med mellom 200 og 400 timer. Antall overskridelser er klart flest i Oslo, og i hele november er det på de fleste hverdager målt nivåer nær grenseverdiene, for å slå over i rødt varsel noen dager i desember. Dette innebærer betydelig helsefare for barn og voksne med luftveislidelser og hjertekarsykdommer, men også for andre grupper vil mye forurensning over tid være helseskadelig.

Det viktigste tiltaket som er satt inn mot lokal forurensning i mange europeiske byer er permanente lavutslippssoner. Dette gjelder f.eks. i rundt femti byer i Tyskland, hundre i Italia, femten i Nederland, seks i Sverige, fire i Danmark og også i andre land som England, Tsjekkia, Portugal mfl. Transportøkonomisk institutts rapport 1216 fra 2012 beskriver utformingen av disse og erfaringene man har høstet. F.eks. er hele Stor-London en lavutslippssone der lastebilene betaler etter hvor mye de forurenser, og fra 2020 må de tilhøre euroklasse 6, som har små utslipp. Lavutslippssoner er altså et velprøvd tiltak Europa rundt, og det er et paradoks for Norge som miljønasjon at landet ennå ikke har lovhjemmel for dette.

Både utviklingen når det gjelder brudd på grenseverdiene, dommen ved EFTA-domstolen og Riksrevisjonens rapport, tilsier at det haster å få på plass en lovhjemmel for kommunene til å innføre lavutslippssoner. I et svar 14. oktober 2015 på et skriftlig spørsmål fra representant Jan Bøhler om når et lovforslag om lavutslippssoner vil bli fremmet, unngikk klima- og miljøministeren på vegne av regjeringen Solberg å svare på dette, og viste bare til at samferdselsminis-

teren hadde invitert de mest aktuelle byene til et møte om saken 3. november. På dette møtet ble det heller ikke klart verken når eller om regjeringen vil komme til å fremme lovforslaget som Stortinget og blant andre V-KrF-A-byrådet i Bergen og MDG-SV-A-byrådet i Oslo har bedt om. I media har samferdselsministeren kun gjentatt at han jobber «for å få en del utredninger og juridiske vurderinger på plass» (Dagsavisen 3. november 2015).

Lovforslaget har imidlertid vært utredet gjennom flere år. På nettsidene til Norsk institutt for luftforskning er det mulig å studere et forslag om ny hjemmel om lavutslippssone i vegtrafikkloven § 13 (krav til kjøretøyer og bruk av kjøretøyer) som ble utredet av Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet allerede i 2008. Her lå det også et forslag til sentral forskrift, som gir kommunene anledning til å innføre avgiftsfritak for alle dieselbiler over 3,5 tonn tilhørende euroklasse 6. Det er også mulig å lese hva over 100 høringsinstanser mente om forslagene. I 2012 sendte Statens vegvesen et forslag til konkretisering av lavutslippssoner til Samferdselsdepartementet med bruk av bomringer som en mulig løsning, men verken dette eller lovforslaget har til nå blitt fremmet videre.

### Forslag til lovhjemmel for lavutslippssone

Ut ifra den omfattende erfaringen fra mange europeiske byer og arbeidet som er gjort i Norge, har man et bredt grunnlag for å kunne gå videre og vedta den nødvendige lovhjemmel. Selve den konkrete utformingen av den enkelte lavutslippssone vil kunne bli forskjellig fra by til by, og måtte utformes i samspill mellom kommunen, departementet og Statens vegvesen. Det bør også varsles om sonene i god tid før de innføres, slik at eiere av kjøretøyer får mulighet til å begynne å omstille seg. Særlig blir det viktig å utvikle et samarbeid med lastebilnæringen om å få til en rask overgang til kjøretøyer i euroklasse 6.

Innføring av lavutslippssoner vil således ta sin tid, og desto mer haster det at Stortinget får lovhjemmelen på plass. Det foreligger et forslag til lovhjemmel som er utarbeidet av fagmyndighetene og har vært på høring. På grunnlag av dette vil forslagsstillerne fremme følgende forslag til nytt ledd i vegtrafikkloven § 13 (krav til kjøretøyer og bruk av kjøretøyer):

Med samtykke fra departementet kan en kommune for å begrense miljøulemper fra vegtrafikken innføre lavutslippssone i et fastsatt område. Departementet kan gi nærmere bestemmelser om plikt til å medbringe dokumentasjon av kjøretøyets utslippsnivå, rett til å kreve opplyst og å lagre kjøretøyinformasjon og informasjon om eier og bruker med videre til bruk i betalings- og kontrollsammenheng, herunder rett til å kreve bruk av elektronisk enhet om bord i motorvogn for elektronisk identifikasjon. Departementet kan gi bestemmelser om gebyr for kjøring i

sonen, tilleggsgebyr for brudd på bestemmelsene, og bestemmelser om håndheving og bruk av inntekt av ordningen.

### Nærmere beskrivelse av forslaget

Lovhjemmelen er formulert som en fullmaktsbestemmelse som gir departementet hjemmel til å utforme en forskrift med nærmere bestemmelser om lavutslippssoner. Departementet kan samtykke i at en kommune for å begrense miljøulemper fra vegtrafikken innfører lavutslippssone i nærmere fastsatt område. I utgangspunktet er det kommunen som bestemmer sonestørrelsen, men det kan være nødvendig å fastsette sonen til et definert veinett av trafikale og praktiske årsaker. Formuleringen om samtykke fra departementet er med fordi lavutslippssoner f.eks. i Oslo også vil kunne omfatte riksveier. Men den innebærer ikke at departementet kan si nei til lavutslippssoner som er innenfor Stortingets målsettinger med lovhjemmelen.

I en lavutslippssone kan forurensende kjøretøyer med skadelig eksosutslipp avgiftsbelegges. Med skadelig eksosutslipp menes utslipp av gassene nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>), nitrogenmonoksid (NO), karbonmonoksid (CO) og karbondioksid (CO<sub>2</sub>), samt svevestøv og eksospartikler av ulike størrelser og format. Også utslipp av aromatiske hydrokarboner kan i enkelte tilfeller være et problem.

Videre vil lovhjemmelen gjelde norske og utenlandske kjøretøy som blir drevet frem med motor, herunder personbil, varebil, buss, lastebil, moped og motorsykkel. Det fremkommer ikke nødvendigvis av kjøretøyets utseende hvor mye utslipp det representerer. Det er derfor behov for en hjemmel som sikrer at eieren av kjøretøyet om nødvendig kan pålegges å skaffe dokumentasjon for utslippsstandard, og at dette må medbringes for kontrollformål. En måte å gjøre dette på er å få kjøretøyets utslippsstandard (euroklasse) innført i vognkortet, dersom det ikke er gjort ved registreringen. Alternativt kan en legge til grunn registreringsår sammenholdt med når strengere utslippskrav ble innført. Det bør åpnes for begge alternativene da dokumentasjon i en del tilfeller kan gi et mer gunstig resultat for bileier enn registreringsår.

Det foreslås også å gi hjemmel for å lagre data om utslippsstandard, eierinformasjon og betalingsinformasjon. Noe informasjon må uansett lagres i forbindelse med betaling for senere bruk i kontrollsammenheng. Ved maskinell kontroll er det rasjonelt å kunne bruke en elektronisk enhet om bord i kjøretøyet som skal være kompatibel med AutoPASS-systemet eller det systemet som eventuelt erstatter dette, for å kommunisere bilens identitet trådløst. Det er tilstrekkelig at den elektroniske brikken kommuniserer en ID (et tall) som representerer kjøretøyets kjennemerke. Dagens AutoPASS-brikke fyller disse forutsetningene. I tillegg er det fra og med 2015 blitt påbudt for norske

og utenlandske tunge næringskjøretøy å ha gyldig AutoPASS-brikke når de er ute i trafikken.

Inntektene fra avgifter for kjøring i lavutslippssoner bør i utgangspunktet tilfalle kommunen som innfører dem, da inntekten kan betraktes som kompensasjon for miljølempene fra vegtrafikken. Hva kommunen bruker pengene til, bør kommunen kunne bestemme. Men i noen tilfeller kan det være hensiktsmessig at departementet kan bestemme at inntekten blir brukt i samsvar med inntektene fra andre betalingsordninger. Kjøprising hjemlet i vegtrafikkloven § 7a (vegprising) sier at nettoinntekten skal brukes til transportformål, herunder kollektivtransport, trafikk-sikkerhet og miljøtiltak.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Vedtak til lov

om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (krav til kjøretøyer og bruk av kjøretøyer)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) gjøres følgende endring:

§ 13 nytt åttende ledd skal lyde:

*Med samtykke fra departementet kan en kommune for å begrense miljølempene fra vegtrafikken innføre lavutslippssone i et fastsatt område. Departementet kan gi nærmere bestemmelser om plikt til å medbringe dokumentasjon av kjøretøyets utslippsnivå, rett til å kreve opplyst og å lagre kjøretøyinformasjon og informasjon om eier og bruker med videre til bruk i betalings- og kontrollsammenheng, herunder rett til å kreve bruk av elektronisk enhet om bord i motorvogn for elektronisk identifikasjon. Departementet kan gi bestemmelser om gebyr for kjøring i sonen, tilleggsgebyr for brudd på bestemmelsene, og bestemmelser om håndheving og bruk av inntekt av ordningen.*

II

Loven trer i kraft straks.

18. desember 2015

