

## Regjeringens forslag til nye engangsavgifter for biler må endres

### Regjeringens forslag

Beregningen av engangsavgiften foreslås endret slik at man skal bruke utslipp av CO<sub>2</sub> istedenfor slagvolum. Vekt og effekt skal fortsatt være med i beregningen.

### Norges Astma- og Allergiforbund (NAAF) mener:

Regjeringens forslag må endres slik at man inkluderer nitrogenoksider og partikler i beregningen. Regjeringens forslag vil i praksis medføre at biler med de største utslippene av skadelige lokale forurensninger vil bli mye billigere enn det de er i dag.

### Innhold

- Side 1:** Forside
- Side 2:** Hvorfor forslaget må endres
- Side 3 & 4:** Forslag til løsning for miljøklassifisering – bruk av engangsavgiftene
- Side 5:** Praktisk bruk av foreslått miljøklassifisering
- Side 6 & 7:** Gjennomførbarhet i forhold til typegodkjenning etc.
- Side 8 - 10:** Fakta status lokal luftkvalitet i Norge
- Side 11:** Aktuell bakgrunnsinformasjon

### Kontaktinformasjon:

Fagsjef Anne Elisabeth Eriksrud

E-post: [anne@naaf.no](mailto:anne@naaf.no)

☎: 23 35 35 22 (direkte)

☎: 920 68 633 (mobil)

Generalsekretær Geir Endregard

E-post: [geir@naaf.no](mailto:geir@naaf.no)

☎: 23 35 35 15 (direkte)

☎: 958 46 220 (mobil)

# Regjeringens forslag til nye engangsavgifter for biler må endres



## Hvorfor forslaget må endres

### 1. Luftforurensning gir helseskader

Ved høye nivåer av luftforurensning vil personer som er plaget med astma og allergi, få helsemessige problemer. Ved "rød" tilstand anbefales de å holde seg inne. Andre kan også lettere utvikle slike plager ved gjentagende eksponering for høye konsentrasjonsnivåer.

**Regjeringens forslag vil gi mer lokal luftforurensning enn vi har i dag.**

### 2. Dieselpartikler er verst

Forskere både i Norge og utlandet er enige, dieselutslipp er virkelig problematisk. Blant annet dannes ørsmå partikler som lett fraktes inn i luftveiene. Deseleksospartikler er kjent for å forverre luftveissykdommer.

**Regjeringens forslag vil gi flere dieserbiler, nye og gamle.**

### 3. Dagens nivåer er ulovlige

Dagens nivåer av luftforurensning i norske byer bryter lovverket. Lovverket påbyr byene å måtte gjennomføre tiltak de nærmeste årene for å få ned antall dager med for høye nivåer av forurensning.

**Regjeringens forslag vil gjøre det langt vanskeligere å fjerne episodene med ulovlig høy luftforurensning i Norge.**

### 4. Partikler og nitrogenoksider er problemet

Partikler og nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>) er de komponentene som gir helseskadelige nivåer i norske byer. De er direkte koblet til lunge-, hjerte- og karsykdommer, astma og allergi samt utvikling av lungekreft.

**Regjeringens forslag vil medføre langt mer utslipp av partikler og nitrogenoksider.**

### 5. Dieserbiler forurensner mest

Bensinbiler slipper ut mye CO<sub>2</sub>, men lite partikler og nitrogenoksider. For dieserbiler er det motsatt. De slipper ut minst 4-5 ganger mer av disse forurensningene enn bensinbiler (med mindre de har filter).

**Regjeringens forslag vil medføre betydelig økning av antallet dieserbiler og derved mer utslipp av partikler og nitrogenoksider.**

### 6. Partikkelfilter straffes

Partikkelfilter er i løpet av de siste årene laget for en rekke dieserbiler i Europa - etter at problemet med partikler fra dieserbiler er blitt kartlagt. Problemet er at filtrene faktisk gir litt mer nitrogenoksider - og for noen også økt CO<sub>2</sub> utslipp.

**Regjeringens forslag vil, fordi det kun forholder seg til CO<sub>2</sub>, ikke gi noen økonomisk gevinst for partikkelfilter. Faktisk vil Regjeringens forslag gjøre enkelte modeller med slikt filter dyrere.**

### Konsekvenser av Regjeringens forslag:

Regjeringen har faktisk foreslått et tiltak som vil ha to økonomiske effekter:

- Biler som slipper ut lite CO<sub>2</sub>, blir billigere
- Biler som slipper ut mye nitrogenoksider og partikler, blir billigere

Eller sagt på en annen måte:

- Biler som bidrar til å redusere risikoen for fremtidige klimaendringer blir billigere
- Biler som gir mer helseskadelig lokal luftforurensning, blir billigere

### NAAFs forslag til løsning :

**Regjeringens forslag har en så dramatisk uønsket negativ sideeffekt at det må stoppes. Løsningen er:**

- **Inkludere nitrogenoksider og partikler i beregningen av engangsavgiften, helst kombinert med de nye miljøklassene som snart er ferdig saksbehandlet.**

Se de følgende sidene.

### Forskjell i utslipp fra bensin- og dieserbiler

	Bensin	Diesel
CO <sub>2</sub>	Mye	Lite
NO <sub>x</sub>	Lite	Mye
Partikler	Lite	Mye

# Regjeringens forslag til nye engangsavgifter for biler må endres



## Forslag til løsning for miljøklassifisering – engangsavgiftene

Hensikten med miljøklassifisering er at biler med lite miljøskadelige utslipp kan få fordeler i forhold til avgiftssystem eller PR mot forbrukerne. Regjeringen har foreslått å bruke CO<sub>2</sub> i forbindelse med engangsavgiftene på en slik måte at hvert gram CO<sub>2</sub> teller i beregningen. Det er i tillegg en progressiv beregning der gram under et vist nivå teller mer enn i et annet nivå.

Problemet med Regjeringens forslag er at det ikke tar hensyn til lokale forurensninger - nitrogenoksid og partikler. Dette er stoffer som dieselmotorer har mye høyere utslipp av sammenlignet med bensinmotorer. Dieselmotorer slipper gjennomgående ut mindre CO<sub>2</sub> enn bensinmotorer og derved favoriseres disse i Regjeringens forslag. Forslaget vil direkte medføre at de bilene som bli billigere, nettopp er de som forurenser mest lokalt. Dette er nok en uønsket effekt. Regjeringens forslag må derfor endres!

### Forslag til løsning:

Basert på Regjeringens forslag til beregning av engangsavgifter samt tilsendt forslag til kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy foreslår NAAF følgende system der det gis en samlet miljøpoengsum:

- 1. Miljøpoeng baseres på en sum som gis basert på utslipp av CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og partikler. Det gis positive miljøpoeng dersom utslippene er lavere enn 120 g/km for CO<sub>2</sub>, 80 g/km for NO<sub>x</sub> og 5 g/km for partikler. Det gis negative poeng dersom utslippene er høyere. Samlet sum er miljøscoren som brukes i beregninger og informasjonsøyemed.**
- 2. Positive miljøpoeng gis videre kun til dieselmotorer med partikkelfilter.**
- 3. Den positive delen deles i miljønivå 1 (grønt) og miljønivå 2 (gult), mens alt med negative poeng gis kategori 3 (rødt).**

Grenseverdiene som her er brukt, er i tråd med forslagene fra Samferdselsdepartementet i utkastet til kriteriedokument. CO<sub>2</sub> -grensen på 120 g er brukt i forslaget gjennomgående for biler som karakteriseres som miljøvennlige. 80 g/km for NO<sub>x</sub> er typegodkjenningsskravet for alle bensinmotorer, dvs. maks utslipp som tillates. 5 g/km for partikler er foreslått i kriteriedokumentet som partikkelgrense for biler som skal ha 120 g/km av CO<sub>2</sub>.

NB! Når Euro5 kravene er gyldige, en gang mellom 2008 og 2010, foreslås det at den norske klassifiseringen strammes inn tilsvarende, slik at Euro5 blir gjeldende som inngangsport for å få positive miljøpoeng. Tabellen for miljøpoeng justeres tilsvarende. Dermed får bilbransjen langsiktige klare krav de kan innrette seg etter allerede nå.

# Regjeringens forslag til nye engangsavgifter for biler må endres



## Forslag til løsning for miljøklassifisering – engangsavgiftene

Parallelt med Regjeringens arbeid med endring av engangsavgiftene har Samferdselsdepartementet igangsatt et arbeid med å innføre miljøklassifisering av lette kjøretøyer. Dette systemet tar hensyn til både CO<sub>2</sub> og lokale forurensninger. Det er godt gjort at det nye systemet lett kan gjennomføres.

NAAF mener det er avgjørende at Norge får et miljøklassifiseringssystem som kan anvendes også i forhold til engangsavgiftene, dvs. et enhetlig system. Dette fordi bruk av miljøparametre i engangsavgiftene vil være det største og derved mest utslagsgivende stedet for økonomiske fordeler knyttet til lave utslipp. Miljøklassifisering vil også brukes. Den ønskes brukt av bilimportører og forhandlere i deres markedsføring. Man kan etter NAAFs vurdering ikke ha flere myndighetsdrevne måter å fremstille miljøvennligheten av en bil på.

Basert på dette må miljøklassifiseringen:

- Kunne brukes i fastsettelsen av engangsavgiften
- Kunne brukes overfor andre økonomiske avgifter som fastsettelse av årsavgiftene etc.
- Være nøytral i forhold til teknologi – utslipp til luft er det som teller
- Dekke alle aktuelle forurensningskomponenter
- Være enkel å bruke og å forstå for alle
- Baseres på data som er tilgjengelige

For at en bil skal bli typegodkjent i dag, gjelder Euro4reglene. I disse kravene er det strengere krav til bensinbiler knyttet til nitrogenoksider og partikler. En del andre parametre måles også, men er ikke spesielt problematiske i Norge. CO<sub>2</sub> inngår ikke i Euro4 reglene.

### Forslag til poengskala

Miljøpoeng	CO <sub>2</sub> mg/km	NO <sub>x</sub> mg/km	Partikler mg/km
60	0	0	0
50	24	16	1
40	48	32	2
20	72	48	3
10	96	64	4
0	120	80	5
-10	144	96	6
-20	168	112	7
-30	192	128	8
-40	216	144	9
-50	240	160	10
-60	264	176	11

OSV

**Merk!** Det understrekes at det viktigste fra NAAFs side er prinsippene bak denne poenggivningen. Vi har ikke hatt anledning til å se på alle detaljene eller utslag for enkelte bilmodeller. Det er heller ikke vårt ansvarsområde.

# Regjeringens forslag til nye engangsavgifter for biler må endres



## Praktisk bruk av foreslått miljøklassifisering

Det foreslåtte systemet vil oppfordre produsentene av alle biltyper – uavhengig av teknologi – til å bli bedre på de feltene der de i dag er dårlige! Jo bedre de blir, dess høyere vil de direkte utslagene bli på poengskalaen.

### **Fordelene med et slikt system kontra det som er foreslått i statsbudsjettet for 2007:**

- Enhver forbedring gir positiv uttelling på poengskala
- Positivt utslag for forbedringer relatert til alle forurensninger
- Produsenter og importører kan ikke spekulere i faste nivågrenser
- Diesel- og bensinbiler behandles likt – lik sjanse for alle – utslippene bestemmer
- Enkelt å koble til avgiftspolitikken. Poeng gir direkte reduksjon. For eksempel x antall NOK redusert engangsavgift pr. poeng

### **Praktisk bruk**

I og med at miljøpoengskalaene følger parametre som må oppgis i typegodkjenningen, kan beregningene av disse automatiseres, jfr. innstillingen fra Statens Vegvesen til nye kriterier. Dermed kan miljøpoengsummen og/eller verdien knyttet til de nødvendige parametrene inkluderes i opplysningene i typegodkjenningsregisteret og motorvognregisteret.

### **Bruk for engangsavgift**

Miljøpoengskalaen kan brukes direkte i en kalkulator hvor miljøpoengene erstatter den foreslåtte CO<sub>2</sub> verdien og kombineres med vekt og effekt. Det kan da også gis progressiv gevinst i kroner i nivåer samsvarende med gult/grønt eller per gram.

### **Bruk for årsavgift etc.**

Miljøpoengskalaen kan brukes direkte ved andre avgiftsfastsettelse. Dette kan for eksempel gjelde der man ønsker å favorisere utslipp fra biler i drift gjennom årsavgiften eller for eksempel med egen kroneverdi i forhold til bruktimporterte biler. Dette kan legge et ytterligere stort press på å bli kvitt eldre forurensende biler.

### **Bruk i PR/opplysningsarbeid**

Bilimportører, forhandlere, myndigheter og interesseorganisasjoner kan lett lage egnede oversikter over miljøvennlige biler til bruk overfor kjøpere, media, politikere etc. Dette vil kunne bidra til ytterligere press på forbrukere og bilprodusenter til å velge miljøvennlig både av miljøhensyn og av hensyn til økonomisk gevinst. Bilmodeller som slår negativt ut, kan lettere synliggjøres, og man derved legge press på utvikling av renere teknologier hos disse produsentene.

# Regjeringens forslag til nye engangsavgifter for biler må endres



## Gjennomførbarhet i forhold til typegodkjenning etc.

Under debatten mellom berørte aktører etter høringen i Stortingets finanskomité 17. oktober 2006, ble det hevdet fra bilbransjen at man ikke kan inkludere NO<sub>x</sub> og partikler i beregningen av engangsavgiften for nye biler, fordi det ikke lar seg gjennomføre i forhold til mangel på opplysninger i de offisielle registrene for de enkelte bilene.

Norges Astma- og Allergiforbund er ingen ekspert på de formelle delene av typegodkjenningen og de rapporteringskrav som eksisterer for nye biler, selv om vi i diskusjonen sa bilbransjens påstander ikke stemte på dette punktet. Vi regner derimot med at alle aksepterer at Statens Vegvesen er en slik ekspert. Vi har derfor sett nærmere på etatens anbefaling i forbindelse med høringsrunden som nå pågår med tanke på å innføre miljøklassifisering av biler.

### **Sammendrag**

**Samferdselsdepartementet forutsetter teknologinøytrale kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy, basert på utslipp. Vegdirektoratet anbefaler at kriteriene i utgangspunktet knyttes opp mot miljørelaterte størrelser det er krav til ved typegodkjenning av nye biler, og som er oppgitt i typegodkjenningen. Dette sikrer at alle typegodkjente biler kan vurderes opp mot miljøkriteriene, og gjør det mulig å gjennomføre miljøklassifiseringen av det enkelte kjøretøy ved hjelp av det ordinære typegodkjenningsregisteret og motorvognregisteret.**

**Vegdirektoratet anbefaler at miljøkriteriene knyttes opp mot utslippet av klimagassen CO<sub>2</sub>, og mot utslipp av de lokalt forurensende avgassene karbonmonoksid (CO), hydrokarboner (HC), nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>) og partikler. Disse faktorene sier noe om kjøretøyenes påvirkning av globalt klima og energiforbruk, og om påvirkningen av lokalt og regionalt miljø og luftkvalitet.**

*Utdrag fra første del av sammendraget til Statens Vegvesens rapport "Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy", mai 2006.*

# Regjeringens forslag til nye engangsavgifter for biler må endres



## Gjennomførbarhet i forhold til typegodkjenning etc.

Litt lenger ut i rapporten kan man lese følgende detaljer :

### **Praktisk gjennomførbarhet**

Det er avgjørende at et system for miljøklassifisering av kjøretøy lar seg gjennomføre i praksis, uten at dette medfører stor ressursbruk. Gjennomførbarheten av et system for miljøklassifisering vil være god dersom det knyttes opp mot obligatoriske krav og verdier det er krav om å oppgi i typegodkjenningen av et kjøretøy. Det vil da teoretisk være mulig å identifisere miljøklassen for et kjøretøy automatisk når kjøretøyet meldes til registrering. Dette avhenger av at det aktuelle parameterne er registrert i typegodkjenningsregisteret.

I dagens typegodkjenningsregister blir kjøretøyenes CO<sub>2</sub>-utslipp og forbruk registrert, men ikke de lokale utslippene. Dette er imidlertid oppgitt i typegodkjenningsskjemaene. Gjennom et nordisk samarbeid blir opplysningene i typegodkjenningen lagt inn elektronisk, og deler av dette blir igjen overført til det norske typegodkjenningsregisteret. Vegdirektoratet er i ferd med å utvikle et nytt typegodkjenningsregister, og dette skal være ferdig i løpet av 2007. I dette nye registeret vil det bli lagt opp til at alle opplysninger i typegodkjenningen blir lagret. Det vil da også være mulig å lage systemet slik at miljøklassen for en biltype automatisk blir bestemt ut fra gitte kriterier. På denne måten vil et nytt kjøretøy bli miljøklassifisert av systemet når det meldes til registrering og knyttes opp mot en typegodkjenning.

Det er avgjørende at miljøklassifiseringen skjer automatisk på denne måten, da nye kjøretøy i økende grad blir registrert hos forhandlerne. I motsatt fall vil det måtte skje en manuell vurdering av hver enkelt kjøretøytype og i verste fall hvert enkelt kjøretøy, noe som vil kreve større ressurser.

Ut fra dette anbefaler Vegdirektoratet at miljøklassifiseringen i hovedsak knyttes opp mot parametere som er obligatoriske og oppgitt i typegodkjenningen. Dette gjelder for CO<sub>2</sub>-utslipp og utslipp av HC, CO, NO<sub>x</sub> og partikler.

*Utdrag fra del om pratisk gjennomføring i Statens Vegvesens rapport "Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy" fra mai 2006.*

Som det fremgår av sitatene ovenfor, har Statens Vegvesen brukt som argumentasjon for foreslått klassifisering at alle de aktuelle opplysningene finnes i de offisielle registrene (typegodkjenningsskjemaene), og at man videre i løpet av 2007 får et fullautomatisert system. Videre at man må ha med komponenter som både dekker globale og lokale forurensningsproblemer.

NB! Denne artikkelen, side 8-10 er en direkte kopi av all tekst og innhold på sidene om lokal luftkvalitet til

Miljøstatus Norge: [www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no)



## Lokal luftforurensning (fra Miljøstatus Norge)

Lokal luftforurensning er fortsatt et problem i flere av de største byene i Norge. Luftkvaliteten er generelt bedre enn på 90-tallet, men i de senere årene har det flere steder ikke vært noen entydig utvikling.

I flere byer er ikke målet for svevestøv som gjaldt fra 2005, nådd. Det kan derfor bli vanskelig å nå det neste målet, som gjelder fra 2010, hvis det ikke iverksettes flere eller sterkere tiltak enn i dag. Målet for svoveldioksid (SO<sub>2</sub>) ble også overskredet i 2005. Målet for nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) som gjelder fra 2010 kan også bli vanskelig å nå. Konsentrasjonene av benzen i by- og tettstedsluft vil trolig være innenfor det nasjonale målet i 2010.

### Grenseverdier og mål overskrides hver vinter

Beregninger for 2003, utført av Norsk institutt for luftforskning (NILU), viser at mange mennesker er utsatt for helsefarlig luftforurensning i Oslo, Trondheim og Bergen. For eksempel ble rundt halvparten av Oslos innbyggere utsatt for svevestøvnivåer over nasjonalt mål for 2010. Tilsvarende antall for Trondheim er over 8000, men dette tallet er sannsynligvis et underestimat. I Bergen er antallet under 3000.

Beregningene viser også at henholdsvis ca. 7000, 3200 og 700 personer utsettes for nivåer over nasjonalt mål for NO<sub>2</sub> i Oslo, Bergen og Trondheim. Nesten 115 000 personer utsettes for nivåer over nasjonalt mål for benzen i Oslo. I de andre byene er benzennivået lavt.

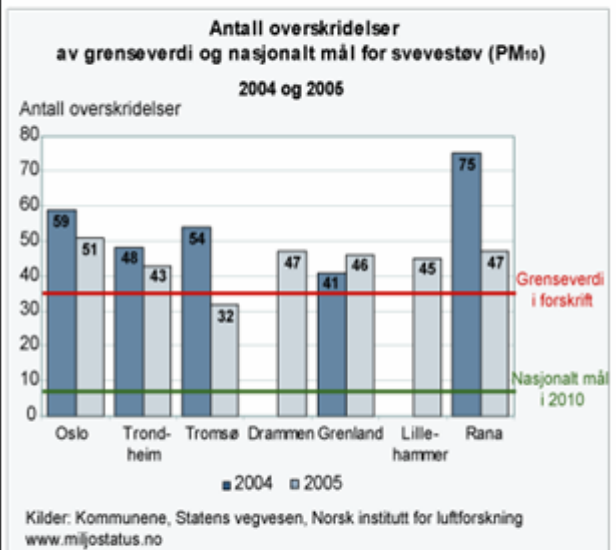
I perioden 1995 til 2001 ble antall personer i Oslo utsatt for verdier over nasjonale mål for svevestøv og NO<sub>2</sub> redusert med henholdsvis 31 prosent og 77 prosent.

Målinger av overskridelser av svevestøv og nitrogenoksid

Målinger som gjennomføres i flere byer i regi av kommunene og Statens vegvesen viser også at nivåene av svevestøv og NO<sub>2</sub> ligger over både nasjonale mål og grenseverdiene i forskrift om lokal luftkvalitet.

Det nasjonale målet for NO<sub>2</sub> for 2010 overskrides også i flere byer.

Figuren viser antall målte overskridelser av det nasjonale målet for svevestøv for 2010 i Norge i perioden 2004-2005. Figuren viser også at den juridisk bindende grenseverdien som gjelder fra 2005 blir overskredet.



Nasjonalt mål for svevestøv for 2010: døgnekonsentrasjon på 50 mikrogram/m<sup>3</sup> kan overskrides 35 ganger på et år. Den juridisk bindende grenseverdien som gjelder fra 2005: døgnekonsentrasjon på 50 mikrogram/m<sup>3</sup> kan overskrides 7 ganger på et år.



NB! Denne artikkelen, side 8-10 er en direkte kopi av all tekst og innhold på sidene om lokal luftkvalitet til

Miljøstatus Norge: [www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no)



Svevestøv og NO<sub>2</sub> er de viktigste stoffene som bidrar til lokal luftforurensning. Også andre stoffer som svoveldioksid (SO<sub>2</sub>), bakkenær ozon, karbonmonoksid (CO), PAH og benzen kan bidra til dårlig lokal luftkvalitet.

### Mennesker, dyr og vegetasjon tar skade

Helserisikoen knyttet til lokal luftforurensning avhenger av hvor høy konsentrasjonen av de forurensede stoffene er, og hvor lenge vi blir utsatt for dem.

### Størst helseisiko knyttet til svevestøv og NO<sub>2</sub>

I de store byene er det NO<sub>2</sub> og svevestøv som gir størst risiko for helseskader ut i fra hva vi vet i dag. Disse stoffene gir økt forekomst av ulike typer luftveislidelser. Svevestøv kan også medføre hjerte- og karsykdommer og økt dødelighet.

Andre stoffer kan også medføre negative helsevirkninger. SO<sub>2</sub> kan føre til lungelidelser både hos friske og astmatikere. Benzen og andre aromater, som for eksempel PAH, kan være kreftframkallende. CO reduserer blodets evne til å transportere oksygen og kan medføre hodepine, kvalme og problemer hos hjertepasienter

### Effekter på økosystemer og vegetasjon

Lokal luftforurensning kan gi skadelige effekter på økosystemer og vegetasjon. Både NO<sub>2</sub> og SO<sub>2</sub> bidrar til forsuring og overgjødning av vann og vassdrag. CO og NO<sub>2</sub> bidrar også til dannelsen av bakkenær ozon, og dermed ozoneffekter på vegetasjon og materialer. SO<sub>2</sub> medfører dessuten korrosjon og nedbryting av materialer i bygninger og kulturminner.

### Økt transportbehov gir økt luftforurensning

Veitrafikk, boligoppvarming, langtransportert forurensning og industri er kilder til lokal luftforurensning. De viktigste faktorene som påvirker utslippene fra disse kildene er:

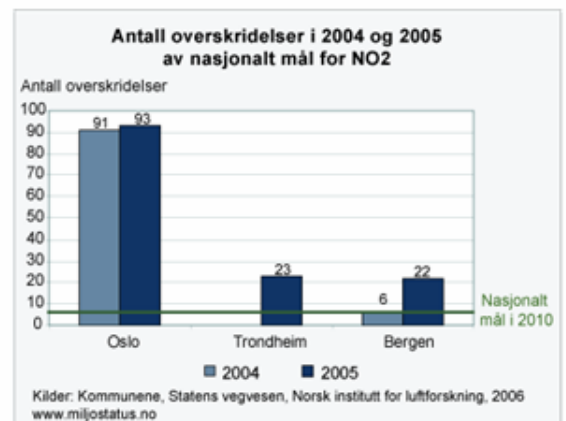
- trafikkvolumet øker med økonomiske utviklingen
- lokalisering av bedrifter og boliger påvirker transportbehovet
- veibygging påvirker transportmengden
- bilhold øker mobiliteten
- boligstørrelse påvirker oppvarmingsbehovet
- tilgjengelig teknologi påvirker utslipp gjennom rensing og redusert forbruk

Utviklingen av disse faktorene er igjen drevet frem av den økonomiske og strukturelle utviklingen, både i Norge og internasjonalt. Vekst i den nasjonale økonomien, økende internasjonal handel, endringer i arealbruksmønsteret og økt privat forbruk medfører økt transportbehov.

### Trafikk er hovedkilden til lokal luftforurensning

Veitrafikk er den dominerende kilden til lokal luftforurensning. Både utslipp av eksos og asfaltslitasje fra piggdekkbruk bidrar til utslipp av NO<sub>2</sub> og svevestøv. Vedfyring kan også føre til betydelige utslipp av svevestøv, spesielt på kalde dager om vinteren når det fyres mye. Andre viktige kilder er utslipp fra industri og langtransportert forurensning fra andre europeiske land.

Figuren viser antall målte overskridelser i perioden 2004-2005 for Oslo, Bergen og Trondheim.



Det mangler data for 2004 i Trondheim. Nasjonalt mål for nitrogenoksid: timemiddel på 150 mikrogram/m<sup>3</sup> som kan overskrides 8 ganger på et år.

NB! Denne artikkelen, side 8-10 er en direkte kopi av all tekst og innhold på sidene om lokal luftkvalitet til Miljøstatus Norge: [www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no)



## Grenseverdier og utslippsreducerende tiltak

### Bindende grenseverdier for luftkvalitet

Forurensningsforskriften kapittel 7 inneholder juridisk bindende grenseverdier for svevestøv, NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, benzen, CO og bly. Grenseverdiene skal ikke overskrides etter 2005 og 2010. Forskriften er basert på EUs direktiver for lokal luftkvalitet.

Gjennom arbeidet med å bedre luftkvaliteten er ulike vurderingskriterier og mål for luftkvalitet utarbeidet:

- SFT og Folkehelse har utarbeidet anbefalte luftkvalitetskriterier for en rekke forurensende stoffer. Disse er basert på resultater fra internasjonal forskning, og angir nivåer for når det kan oppstå helsemessige virkninger.

- Det er utarbeidet nasjonale resultatmål for luftkvalitet for flere forurensende stoffer.

Resultatmålene er konkretiseringer av et langsiktig, strategisk mål, og skal være tidsbestemte og etterprøvbare. Målene uttrykker en ønsket tilstand for årene 2005 og 2010, og er basert på helsevurderinger og samfunnsøkonomiske betraktninger. Målene skal også danne utgangspunkt for arbeidsmål innen de ulike sektorene i Norge.

### Tiltak for å redusere utslipp fra veitrafikk og kjøretøy

Tiltak for å redusere utslipp knyttet til veitransport kan deles i to kategorier:

#### • Trafikkreducerende tiltak

Trafikkreducerende tiltak er mest effektive når flere brukes samtidig, for eksempel gjennom kombinasjoner av veiprising, parkeringsrestriksjoner og kollektivsatsing. Andre virkemidler kan være aktiv bruk av plan- og bygningsloven knyttet til lokalisering av virksomheter og boliger for å redusere totalt transportbehov, og få til en overgang til miljøvennlige transportformer. De rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging er et virkemiddel for dette.

#### • Utslippsreducerende tiltak

Tekniske tiltak kan brukes for å redusere eksosutslippene fra kjøretøyene. Utslippskravene til biler skjerpes stadig samtidig med at kvaliteten på bensin og diesel forbedres. Fra 1.1. 2005 ble det innført krav at om drivstoff til bruk i personbiler og tunge kjøretøy skal være svovelfritt. Bruk av piggdekk kan reduseres gjennom lokale forskrifter om piggdekkgebyr. Utslipp fra veitrafikken kan også reduseres gjennom økt bruk av alternative drivstoffer, for eksempel gass, biodiesel, hydrogen eller elektrisitet.

### Tiltak for å redusere utslipp fra vedovner

Fra 1. juli 1998 ble det innført krav til utslipp av svevestøv fra nye vedovner som selges. For å redusere andelen eldre, forurensende ovner kan kommunene innføre panteordninger for å stimulere til at gamle over byttes ut med nye ovner med lave utslipp. Dette er forsøkt for eksempel i Oslo og Bergen. Andre aktuelle tiltak er installering av renseenheter på pipa eller montering av en etterbrenner i eldre forurensende ovner.

### Tiltak for å redusere langtransportert forurensning

Langtransportert forurensning reduseres gjennom internasjonale avtaleverk og EU-direktiver. Eksempler på dette er konvensjonen om langtransportert grenseoverskridende luftforurensning og EU-direktivet som skal begrense utslipp fra større forbrenningsanlegg. I tillegg kommer det et nytt direktiv som gir en øvre grense på utslipp for ulike stoffer ("Takdirektivet").

# Regjeringens forslag til nye engangsavgifter for biler må endres



## Aktuell bakgrunnsinformasjon

### Nasjonalt

#### Om effekten av forslaget til engangsavgiftene:

[www.dinside.no/motor](http://www.dinside.no/motor)

Har i den siste ukene skrevet en rekke gode artikler med mye faglig bakgrunnsmateriale om virkning av Regjeringens forslag.

#### Om helseeffekter:

[www.fhi.no](http://www.fhi.no)

Har mange meget gode artikler om lokal luftforurensning og spesifikke artikler om forurensning fra dieserbiler og partikler.

[www.naaf.no](http://www.naaf.no)

Gode bakgrunnsartikler om astma og allergi.

#### Om lokal luftforurensning

[www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no)

Mye godt stoff og mange gode lenker nasjonalt om lokal luftkvalitet.

[www.nilu.no](http://www.nilu.no)

Mange artikler og mange gode lenker også internasjonalt, om lokal luftkvalitet.

#### Om regelverket

[www.sft.no](http://www.sft.no)

Gode oversikter over alt av regelverk som myndighetene nasjonalt og lokalt nå strever med å overholde.

#### Om status:

[www.luftkvalitet.info](http://www.luftkvalitet.info)

Viser status og varsler om luftkvaliteten i norske byer løpende, samt statistikk.

### Internasjonalt

#### Myndigheter i andre land:

[www.umweltsbundesamt.de](http://www.umweltsbundesamt.de)

Mye bra stoff om dieselforurensning, også på engelsk.

[www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)

Gode sider om de svenske miljøklassifiseringene av biler.

[www.epa.gov/cleandiesel](http://www.epa.gov/cleandiesel)

Amerikanske myndigheters faktasider for å få ned forurensning fra dieselskjøretøy.

#### Internasjonale myndigheter:

[www.ee.eu](http://www.ee.eu)

Det europeiske miljøbyrået. Omfattende bibliotek over rapporter og faktainformasjon om lovverk og effektstudier om trafikk og forurensning.

[www.who.int](http://www.who.int)

Mange gode rapporter og lenker til fakta om helseeffekter av luftforurensning og anbefalte grenseverdier.

#### Om dieselskjøretøy og dieselforurensning:

[www.dieselnet.com](http://www.dieselnet.com)

Meget omfattende nettsted, delvis abonnementsordning, om alt som har med dieselskjøretøyer, utslipp og renseteknologier å gjøre.

### Kontaktinformasjon:

Fagsjef Anne Elisabeth Eriksrud

E-post: [anne@naaf.no](mailto:anne@naaf.no)

☎: 23 35 35 22 (direkte)

☎: 920 68 633 (mobil)

Generalsekretær Geir Endregard

E-post: [geir@naaf.no](mailto:geir@naaf.no)

☎: 23 35 35 15 (direkte)

☎: 958 46 220 (mobil)