



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Oslo kommune
Bymiljøetaten
Postboks 636 Løren
0507 Oslo
postmottak@bym.oslo.kommune.no

Forbundskontoret
St. Olavs gate 25
P.b. 7134 St. Olavs plass
0130 Oslo
Tlf. 415 44 100
Faks 22 20 56 15
Bankkonto 6005.06.16234
Org.nr. 955430336 MVA
www.lastebil.no

Deres ref: 17/04335

Vår ref: tf/jtm

Oslo, 6. september 2017

Høring lokal forskrift lavutslippssone, saksnummer 17/04335

Vi viser til brev datert 5. juli 2017 vedr forslag til lokal forskrift om lavutslippssone for tunge biler i Oslo kommune.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) tar miljøutfordringene på alvor og arbeider for at lastebiltransporten skal være klima- og miljømessig bærekraftig. Med bakgrunn i offisielle framskrivninger av befolkningsvekst og økonomi, kan det med stor grad av sikkerhet forutsies at utfordringene mht. lokal forurensning i de største byene i Norge ikke vil bli mindre i de kommende årene.

Levende bysamfunn er avhengig av god tilgang på varer og tjenester. Logistikken og transporten må derfor organiseres og utføres på en effektiv måte, og påvirkningen på luftkvaliteten må begrenses til et minimum. Tidvis kan forurensingen være så høy enkelte steder at barn med astma og bronkitt og voksne med hjerte- eller luftveislidelser bør holde seg inne. Vi mener det er et viktig prinsipp at mennesker skal kunne bevege seg fritt, og at forurensning ikke skal begrense dette. Derfor er det viktig at det kommer tiltak mot forurensning.

NLF vil innledningsvis gi uttrykk for at vi mener forskriftsforslaget på noen områder kunne vært bedre forberedt, og at konsekvensene for næringstransporten bedre belyst.

I det følgende ønsker NLF å kommentere de enkelte paragrafene i forskriftsforslaget.

§ 1. Sonestørrelse

Lavutslippssonen omfatter hele Oslo kommune. Kommunegrensen er grensen for lavutslippssonen.

NLF mener at omfanget av lavutslippssonen ikke er i henhold til sentral forskrift (*Forskrift om lavutslippssoner for biler av 20. desember 2016 nr. 1681*), § 1 Formål, hvor det står at formålet er «... å forbedre luftkvaliteten i et område utsatt for lokal forurensning fra biler.», og § 2 Definisjoner, a) Lavutslippssone, som er «*Et geografisk avgrenset område på offentlig vei, som er utsatt for lokal forurensning fra bil, der kommunen ...*». I høringsdokumentet angis årsaken til at hele Oslo kommune er valgt er «... for å oppnå

tilstrekkelig effekt av tiltaket.». Oslo kommune har neppe målinger som viser dårlig luftkvalitet i store deler av ytre by/Marka. De 12 målestasjonene (ref KVVU kap 3.3) ligger i sentrale deler av kommunen. Enkelte av disse målestasjonene viser heller ikke entydige overskridelser av grenseverdier.

NLF mener derfor at Oslo kommune må innskrenke sonen til å gjelde områder som er utsatt for lokal forurensing fra biler. Ring 2 kan være naturlige avgrensning av sonen.

Norges største godsterminal, Alnabruterminalen, vil ligge innenfor den foreslåtte lavutslippssonen. NLF mener det overhode ikke er realistisk at eldre kjøretøy som trafikkerer terminalen på så kort varsel kan bli byttet ut til Euro VI lastebiler. Dette gjør at gebyret framstår som en ren fiskalavgift, og ikke som en miljøforbedrende avgift. Med sonegrense langs Ring 2 vil denne urimeligheten falle bort for distansetrafikken til og fra terminalen.

NLF er svært skeptisk til at foreslått sone vil ramme all gjennomgangstrafikk. Hvis hele Oslo er én sone med svært høye gebyrene, vil sannsynligvis noe av gjennomgangstrafikken finne andre, ikke egnede veier rundt byen. Det finnes i dag ikke gode omkjøringsveier for tungtransporten, og dermed risikerer man økt tungtrafikk, mer forurensing og økt trafikksikkerhetsrisiko på mindre veier.

§ 2. Skilting

Sonen er skiltet i samsvar med gjeldende regelverk, herunder med skilt nr. 560 «Opplysningstavle».

NLF mener det er viktig med god skilting av sonen. Dette gjelder både ved sonegrensen, men også i god tid før sonegrensen passerer, slik at trafikanten har mulighet til å betale før innpassering, eller velge å unngå å kjøre inn i sonen (jf. Håndbok V724).

§ 3. Gebyrplikt

Før kjøring i sonen må fører eller eier av gebyrpliktig bil registrere bilen i kommunens betalingsssystem og betale gebyr, jf. § 5.

Plikten til å betale gebyr gjelder biler over 3500 kg som benytter diesel eller biodiesel som drivstoff.

Plikten til å betale gebyr gjelder ikke:

- a) bil som er godkjent med Euroklasse VI,*
- b) bil som er godkjent som utrykningskjøretøy og andre biler i politiets eller forsvarets tjeneste,*
- c) bil som er spesialinnredet for egentransport av funksjonshemmet og kjøretøy der fører eller passasjer medbringer parkeringsbevis for forflytningshemmede i henhold til forskrift 15. mars 1994 nr. 222 om parkering for forflytningshemmede. Ved parkering skal parkeringsbeviset alltid være plassert godt synlig bak frontruten,*
- d) bil med kjennemerke med gule tegn på blå bunn.*

Det er svært beklagelig og underlig at den lokale forskriften kun omhandler tunge kjøretøy. Den sentrale forskriften gir mulighet for å inkludere alle biler i gebyrplikten. Ved å ikke innføre tilsvarende ordning for personbiler (diesel og bensin, jf nedenfor), kan det stilles spørsmål om hensikten med lavutslippssonen er å skaffe inntekter ved å legge avgift på nødvendighetstransport, mer enn å ønske reelle og betydelige reduksjoner i lokal forurensing fra biltrafikken.

Den største kilden til lokal forurensing i Oslo er persondieselbiler. Det er kjent for Oslo kommune at lastebiler med Euro VI-motor har svært lave lokale utslipp (NOx/PM), og betydelig lavere enn nye personbiler med Euro 6-motorer. NLF mener det er helt riktig at



lastebiler med Euro VI-motorer unntas fra gebyrplikten. TØI-rapport 1407/2015 viser at en Euro VI-lastebil har NOx-utslipp på i snitt 0,13 g/km, mens en Euro 6-personbil har i snitt 0,35 g/km. Dette innebærer at lastebiler med Euro VI-motorer ikke bidrar til forverret luftkvalitet. Også lastebiler med Euro V-motorer har betydelig lavere utslipp enn eldre generasjoner lastebiler, og vi mener disse må få en lavere sats enn eldre biler, for eksempel halv sats.

TØI-rapport 1541/2016 «Utslipp fra personbiler med bensin-direkteinnsprøyting», som viser resultater fra måleprogrammet i EMIROAD 2016, tyder på at en del nyere bensinpersonbiler har overraskende høye utslipp av NOx. Denne rapporten antyder at nyere bensinpersonbiler også kan være en viktig, og viktigere enn tidligere antatt, årsak også til lokal forurensing av for eksempel NOx. Dette er ny kunnskap som Oslo kommune bør sette seg inn i og ta hensyn til i utformingen av en trafikkregulering som har som formål å begrense lokale utslipp.

NLFs siste årlige undersøkelse (høsten 2016) om lastebilparkens fordeling på Euroklasser viser at i de bedriftene som har svart, er det 40 % Euro VI-biler og 41 % Euro V-biler, til sammen 81 % av alle biler. Tilsvarende er 48 % av utkjørte km gjort med Euro VI og 42 % med Euro V. Til sammen kjøres altså 90 % av næringstransporten utført av NLFs medlemmer allerede med ny teknologi, som er innført for å begrense lokale utslipp. Utskiftingen går raskt, og utviklingen tilsier at i 2020 vil tilnærmet 100 % av kjørte km være med Euro VI. Oslo kommunes KVVU antyder en marginalt raskere utskifting, men NLF mener prisen å betale for dette er urimelig høy.

NLF vil presisere at det er et viktig prinsipp at forurenser betaler. Alle som forurenser skal betale, ikke bare én spesifikk gruppe. Like viktig er det at forurenser betaler etter hvor mye den bidrar til forurensing. NLF støtter prinsippet om at forurenser betaler, men det krever innretning på tiltak mot uønskede virkninger av veitransport som er «rettferdig» og forholdsmessige. NLF mener at tiltak som rettes mot reduksjon av disse ulempene må innrettes slik at det gis incitament og mulighet til atferdsendring, som antas å være hensikten med tiltakene.

§ 4. Gebyrsatser

Gebyrsatsene er som følger (alle priser er i NOK):

<i>Gebyrpliktig bil</i>	<i>1 døgn</i>	<i>30 dager</i>	<i>1 år</i>	<i>Overtreddelsesgebyr</i>
<i>Mellom 3,5 og 12 tonn (totalvekt fra og med 3501 kg til og med 12000 kg), euroklasse I til V og pre-euro</i>	<i>300 kr.</i>	<i>4 000 kr.</i>	<i>25 000 kr.</i>	<i>4 000 kr.</i>
<i>Over 12 tonn (totalvekt fra og med 12001 kg), euroklasse I til V og pre-euro</i>	<i>600 kr.</i>	<i>8 000 kr.</i>	<i>50 000 kr.</i>	<i>8 000 kr.</i>

Betalt gebyr for bil i lavutslippssonen er bare gyldig for én bil.



NLF mener at:

- gebyrsatsene er alt for høye, og er ikke samkjørt med takstnivået og -systemet i bomringen i Oslo/Bærum. Gebyrene står ikke i noe rimelig forhold til gebyrer/avgifter andre kjøretøy blir belastet for å kjøre i Oslo. Gebyr for tunge kjøretøy i lavutslippssonen vil komme i tillegg til dagens bompengesatser, og kommende rush- og miljødifferensierte bomper som ligger i Oslopakke 3-forliket. Summen av dette blir et både uoversiktlig og svært høyt avgiftsnivå, som vil skape større konkurranseulempes for næringslivet som må transportere godset sitt i eller gjennom Oslo.
- Euro V må tilgodesees med reduserte satser, for eksempel halvparten av satsen for andre gebyrpliktige biler, eventuelt som en overgangsordning. Euro V har et betydelig lavere utslippsnivå enn eldre Euro-klasser.
- periodene for å betale gebyr bør være fleksible, slik at det kan velges lengre eller kortere sammenhengende perioder uten at prisen skal være summen av antall døgn/30 dager. NLF er klar over at sentral forskrift angir 1 døgn, 30 dager og 1 år, og mener Oslo kommune kan arbeide for en slik forskriftsendring.
- gyldighetsperioden for de enkelte gebyrintervallene må tydeliggjøres.
- dobling av gebyr for biler over 12 tonn ikke følger prinsippet om at forurenser betaler og at betalingen skal være forholdsmessig. NLF etterlyser derfor dokumentasjon på at biler over 12 tonn forurenser dobbelt av biler under 12 tonn.
- overtredelsesgebyret er urimelig innrettet. I sentral forskrift begrenses dette til minimum 500 kr, og maksimum gebyrsatsen for 30 dager. NLF er kritisk til at Oslo kommune velger maksimalsatsen, og mener det ikke er forholdsmessig å kreve overtredelsesgebyr på 4000/8000 kr når døgnggebyret er på 300/600 kr.
- det med dagens teknologi er mulig å differensiere mye bedre enn hva forslaget går ut på. NLF viser til rushtids- og miljødifferensieringen i Oslopakke 3, hvor alle tunge kjøretøy klassifiseres etter utslipp (nullutslipp, Euro VI og andre). NLF mener dog at Euro V også her bør få reduserte (halve) bompengesatser.
- gebyrene skiller ikke mellom gjennomgangstrafikk og trafikk i sonen. Det blir svært urimelig, og overhode ikke forholdsmessig, at en lastebil på vei gjennom Oslo skal betale 600 kr ekstra for å kjøre om lag 23 km/20 min (E6-E18) mens en lastebil som kjører i sonen hele dagen skal betale det samme. Gebyrstrukturen, med betalingspunkter og timeregulering, bør være lik strukturen i bompengene i innkrevingen. Det vil si at innkrevingen av gebyr for lavutslippssonen benytter de samme betalingspunkter langs ring 2 som bompengene i innkrevingen (OP3) etter utbyggingen av nye bomsnitt vil benytte.
- det bør stå en formulering om at betalt gebyr i annen lavutslippssone enn i Oslo også gjelder for lavutslippssonen i Oslo, jf håndbok V724, side 21.

§ 5. Betalingssystem og betaling av gebyr

Gebyr må være betalt før kjøring i lavutslippssonen påbegynnes.

Gebyr kan betales via følgende elektroniske kanaler:

- app
- web

Gebyr kan også betales på automater som er plassert på utvalgte steder.

Detaljert informasjon om betalingssystemet er tilgjengelig via Oslo kommunes nettsider eller ved henvendelse til Oslo kommune.



NLF synes det er bra at Oslo kommune forsøker å tilrettelegge for betaling på flere fleksible og moderne måter, men mener det er unødvendig å innføre enda et system for registrering og betaling av veirelatert gebyr i Oslo. NLF mener at innkrevningen av dette gebyret må basere seg på bruk av AutoPass-abonnement, som alle tunge kjøretøy i Norge må ha. Dessuten er ingen av de foreslåtte kanalene tilgjengelige nå, slik at det er umulig å kunne vurdere i forbindelse med denne høringen om funksjonalitet osv er tilfredsstillende. NLF mener det ikke er bra nok at det henvises til Oslo kommunes nettsider eller henvendelse til Oslo kommune for detaljert informasjon om betalingsystemet. Dette burde vært klart til høringen, og nærmere beskrevet i forskriften.

NLF etterlyser også en plan for hvordan transportører fra andre deler av landet, og ikke minst utenlandske, skal få nødvendig informasjon og settes i stand til å betale gebyret før innpassering i sonen. NLF krever at det blir utplassert betalingsautomater på/før alle passeringspunktene inn i lavutslippssonen. NLF er skeptisk til at det finnes store nok arealer på disse punktene til at flere store vogntog kan betjenes samtidig.

§ 6. Andre bestemmelser

Forskrift 20.desember 2016 nr. 1681 om lavutslippssoner for biler §§ 6 og 8-16 gjelder i tillegg til denne forskriften. Disse bestemmelsene gir regler om fastsetting av euroklasse, vektklasse og drivstoff, om registrering, betaling av gebyr, kontroll, overtredelsesgebyr, forhøyet overtredelsesgebyr, inndriving, håndheving og klage til tingretten.

NLF er skeptisk til om systemene for registrering og betaling av gebyr, samt kontroll- og håndhevingssystemet er gode nok, spesielt i en oppstartfase. I høringsnotatet side 11 står det at «Oslo kommune ser for seg en stegvis utvikling av registrerings-, kontroll- og håndhevingssystemet». Videre står det at «Systemene er under utvikling og beskrivelsen som følger er derfor på et noe overordnet nivå.».

NLF legger til grunn, og forutsetter som vilkår for godkjenningen fra regionvegkontoret, at det ikke blir en stegvis utvikling. For NLF er det et krav at myndighetene har systemene for registrering og betaling på plass, fullt utviklet – også for utenlandske kjøretøy, før ordningen trer i kraft. NLF vil også sterkt anbefale at dette høres med næringen før innføringen.

NLF mener det ikke er tilfredsstillende at kontroll og håndheving må gjøres manuelt. NLF stiller store spørsmål ved om kontrollmyndighetene (Statens vegvesen, Politiet og BYM i et svært uklart samspill) overhode evner å kontrollere påbudet, og hvilken prioritert slike kontroller vil få opp mot alle andre kontrollbehov de samme etatene skal dekke. NLF savner en redegjørelse for dette.

NLF er svært skeptisk til om den skisserte ordningen i praksis vil fungere, og at blant annet utenlandske transportører vil unnlate å betale. Dette vil sannsynligvis bli regelen og ikke unntaket både for trafikken til byen, og for gjennomfartstrafikken. Oppdagelsesrisikoen blir minimal. Det er illusorisk å tro at useriøse transportører vil registrere seg og betale med en slik ordning. Dette vil bidra til å skape ytterligere ulike konkurransevilkår mellom useriøse og seriøse transportbedrifter, og kan underminere grunnlaget for norske arbeidsplasser i næringen.



§ 7. Ikrafttreden

Forskriften trer i kraft dd.mm.åååå.

NLF mener forskriften ikke kan tre i kraft før systemene, jf kommentarer til § 6, er godt ivaretatt. Det kan virke som at ønsket om å få gjennomført lavutslippssonen raskt går på bekostning av et fullgodt regelverk og et fullgodt system for registrering, betaling, kontroll og håndhevelse. NLF ber derfor om at innføringen av lavutslippssonen ikke gjøres før disse forholdene er godt ivaretatt.

For øvrig mener NLF at det er svært urimelig at en slikt fundamental forutsetning for næringen, også økonomisk, innføres på svært kort sikt. Det vises til kommentar i høringsnotatet «*Det er ønskelig at ikrafttredelse skjer så tidlig som mulig, da det er viktig å få til en raskest mulig bedring i luftkvaliteten. Oslo kommune legger opp til at forskriften trer i kraft vintersesongen 2017/2018.*».

De økonomiske konsekvensene av hasteinnføringen av lavutslippssone med store gebyrer vil bli stor for de deler av norsk transportnæring som rammes. Norske transportører inngår transportavtaler hvor prisene ofte er satt for en lengre periode. Norske transportører vil ofte ikke få slike ekstraordinære kostnadsøkninger midt i en avtaleperiode kompensert fra transportkjøper, hverken fra private eller offentlige. Resultatet blir enda lavere driftsmarginer med større fare for konkurser og tap av norske arbeidsplasser. NLF forventer at Oslo kommune tar initiativ til å reforhandle, det vil si kompensere for merkostnadene, ovenfor sine transportleverandører som ikke har avtalefestet miljøkrav som innebærer fritak for gebyret.

NLF mener at en slik rask ikrafttredelse ikke vil bidra vesentlig til å oppnå målet om «*raskest mulig bedring i luftkvalitet*». Tungtransporten er nytte- og nødvendighetstransport, som må gå på tider og til steder som transportkjøper bestemmer. Den korte tidsfristen for innføringen av lavutslippssonen vil ikke føre til at lastebileierne rekker å bytte ut kjøretøyene sine innen vinteren. Resultatet av rask innføring blir derfor kun økte kostnader for næringslivet, og økte inntekter for Oslo kommune, mens luftkvaliteten ikke bedres.

Oslo kommune har for tiden ute «*Høring av endringer i drosjeforskriften i Oslo kommune - innføring av miljøkrav*». På kommunens hjemmeside står det «*En endring i lov 21.6.2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 9 fjerde ledd gir lokale løyvemyndigheter hjemmel til å stille miljøkrav til drosjenæringen for å redusere miljøskadelige utslipp. Bymiljøetaten foreslår at det stilles et miljøkrav til drosjenæringen gjennom krav til nullutslippskjøretøy for drosjer dvs. personbil for inntil 9 personer inkludert sjåfør. Bymiljøetaten foreslår at miljøkravet trer i kraft etter en overgangstid på fire år.*».

Oslo kommune velger å stille miljøkrav til drosjenæringen med en overgangstid på fire år, som er det maksimale yrkestransportloven tillater. Dette er underlig sett i lys av det store hastverket Oslo kommune nå viser med å innføre gebyrbelagt lavutslippssonen kun for lastebiltransport, som ikke har noen maksimal overgangstid nedfelt i tilhørende sentral forskrift. Også på denne bakgrunnen krever NLF at lavutslippssonen iverksettes tidligst neste vintersesong, dvs vinteren 2018/2019.

Avslutningsvis ønsker NLF å understreke at vi er svært opptatt av at våre medlemmers virksomhet ikke skal påføre samfunnet unødige ulemper, for eksempel i form av utslipp, støy eller ulykker. Imidlertid må tiltak som rettes mot reduksjon av disse ulempene få en innretning som er treffsikker, forholdsmessig og gir ønskede resultater, og som gjør at



norske transportører beholder eller styrker konkurransekraften. Vi mener det er stor fare for at dette ikke skjer med innretningen som foreslås i forskriften for lavutslippssone i Oslo. Et stort problem er at denne type endringer med direkte økonomiske konsekvenser blir innført med så alt for kort tidsfrist. NLF mener at lavutslippssone kun for tunge biler gir svært begrenset miljøgevinst til en svært høy kostnad. Effekten av lavutslippssonen, slik forslaget nå ser ut, er en tap-tap-situasjon for alle parter, bortsett fra utenlandske lavprisselskap som får enda lettere tilgang til det norske transportmarkedet.

Brevet sendes kun elektronisk

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Adm. direktør



Thorleif Foss
Seniorrådgiver næringspolitikk

