



Representantforslag 90 S

(2013–2014)

fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Trine Skei Grande, Terje Breivik og Abid Q. Raja

Dokument 8:90 S (2013–2014)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Trine Skei Grande, Terje Breivik og Abid Q. Raja om å gi kommunene konkrete virkemidler for å redusere luftforurensning og klimautslipp

Til Stortinget

Bakgrunn

Bærekraftig utvikling av lokalsamfunn og regioner er avgjørende for at Norge skal kunne løse de globale klimautfordringene og redusere den lokale luftforurensningen. Kommunene og fylkeskommunene er ansvarlige for samfunnsområder som har stort potensial for energieffektivisering og utslippsreduksjon, men dessverre mangler de ofte myndighet til å igangsette nødvendige klimatiltak. Forslagsstillerne er opptatt av å styrke lokaldemokratiet og i større grad gi kommuner og fylkeskommuner som ønsker det, muligheten til å ha en mer offensiv klimapolitikk. Ved å gi lokale og regionale myndigheter hjemmel til å innføre flere tiltak vil Norge kunne nå målene om utslippsreduksjon i klimaforliket.

Tiltak mot akutt luftforurensning

Transportsektoren stod i 2012 for 26 prosent av klimagassutslippene i Norge. Veitrafikken er ansvarlig for 75 prosent av transportutslippene innenlands, og det utføres rundt regnet 75 milliarder personkilometer med motoriserte reisemidler hvert år i Norge. Personbilen er totalt dominerende, med 80 prosent av transportarbeidet. Siden 1960 er bilbruken mer enn tolvdoblet.

Veitrafikken er en av hovedkildene til utslipp av CO (ca. 44 prosent), NO_x (ca. 19 prosent), CO₂ (ca.

22 prosent) samt uforbrente og delvis forbrente hydrokarboner, herunder sot. Lavere bensinforbruk på nyere biler og en større andel av bilparken med treveis katalysator, har ført til at utslippet av NO_x fra bensinkjøretøyer gikk ned med over 60 prosent fra 1993 til 2003. Dizeleleksen inneholder mer NO_x, faste partikler og luktende komponenter enn bensineleksen, men lite CO. Det er vist at luftforurensningen over storbyer og industriområder kan nå et slikt nivå at den er direkte skadelig for innbyggernes helse. Luftforurensningene kan gi helseeffekter som luftveisinfeksjoner, kroniske lungesykdommer og generelt nedsatt lungefunksjon.

Forslagsstillerne mener at kommuner som ønsker det bør kunne innføre regler om bruken av kjøretøy som benytter diesel som drivstoff. Når luftforurensningsverdiene overskrider, eller det er stor sannsynlighet for at de vil overskride de grenseverdiene som er angitt i forskrift nr. 9 331 om *begrensning av forurensning*, bør kommunene også få mulighet til å forby bruk av kjøretøy som benytter diesel som drivstoff på hele eller deler av riksveiene og fylkesveiene i kommunene. I dag kan kommunene bare treffe slikt vedtak når det gjelder de kommunale veiene, jf. vegtrafikkloven § 7 andre ledd. En slik myndighet, som forslagsstillerne etterspør, vil gjøre det enklere for kommunene å sikre forskriftsmessig luftkvalitet hele året og på samtlige veier i kommunene, ikke bare de kommunale.

26. mars 2014 ble Norge anklaget av ESA for brudd på EU-direktivet om lokal luftkvalitet. Hovedvekten av regelbruddene skyldes for høye årsmiddelskonsentrasjoner av nitrogendioksid (NO₂) i de store byene. Ifølge Miljødirektoratet mener Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Drammen at de mangler målrettede verktøy for å sikre at grenseverdiene for NO₂ overholdes.

Det er kommunene som er ansvarlige for å sørge for god luftkvalitet for borgerne, men dessverre mangler kommunene hjemler for å igangsette hensiktsmessige tiltak. Dersom kommunene får mulighet til å innføre regulering av bruken av dieslbiler, vil de kunne sikre borgerne ren luft hele året.

Lavutslippssoner

I flere norske byområder er det et problem at forurensningsforskriftens grenseverdier for NO₂ og partikler overskrides. Mens piggdekk ofte er en årsak til at grenseverdiene for partikler overskrides, er det eksos fra veitrafikken som er den største kilden til NO₂-utslipp. Lavutslippssoner brukes i en rekke land for å redusere forurensningen i områder med mye trafikk, og da særlig utslipp av eksospartikler. Lavutslippssoner kan også brukes for å redusere utslippene av for eksempel NO₂ og støy.

Veitrafikkens lokale miljøproblemer er særlig store i eldre, sentrale eller sentrumsnære områder. Mange av disse har hatt en stor trafikkvekst, samtidig som verken veinett, bebyggelse eller omgivelser er utformet for å håndtere de miljøproblemene dette kan medføre.

I Norge er en lavutslippssone definert slik:

«et geografisk avgrenset område, der lokale myndigheter søker å bedre luftkvaliteten ved hjelp av virkemidler rettet mot kjøretøyenes utslippsegenskaper» (Samferdselsdepartementet 2005).

I dag foreligger det ikke hjemmel for innføring av lavutslippssone. Transportøkonomisk institutt gjennomførte våren 2012 en utredning om lavutslippssoner på oppdrag fra Statens vegvesen for å se om dette kunne være et egnet virkemiddel for å redusere den lokale luftforurensningen. De anbefalte at det utarbeides en hjemmel for å innføre slike soner og konkluderte med at en slik hjemmel for lavutslippssoner vil være et sterkt signal om at det i framtiden kan komme restriksjoner på biltrafikken i byområdene og dermed påvirke framtidige bilkjøpere til å velge mest mulig miljøvennlige biler. Forslagsstillerne foreslår derfor at det vedtas en ny hjemmel i vegtrafikkloven som gir kommunestyrene mulighet til å vedta om det skal opprettes lavutslippssone i den aktuelle byen.

Miljøkrav til drosjenæringen

En ny rapport fra transport- og klimaforskningsprosjektet TEMPO, som er ledet av Transportøkonomisk institutt og CICERO Senter for klimaforskning, viser at reduksjon av utslippene fra taxinæringen vil kunne ha stor effekt på det totale utslippet her til lands, samt luftkvaliteten. Et tiltak kan være å innføre utslippskrav for alle nye drosjer, eller stille krav om

at alle drosjer skal bruke biogass, etanol, elektrisitet eller hydrogen som drivstoff i løpet av de neste ni årene.

Det følger av yrkestransportloven at fylkeskommunene er løyvemyndighet for drosjer. Ifølge § 11 kan løyvemyndigheten stille nærmere vilkår til det enkelte løyvet. Imidlertid er det ikke nærmere regulert hva slike vilkår kan være, utover at de må være begrunnet og tjenlige for den funksjon løyvet skal ha, jf. lovens forarbeider, Ot.prp. nr. 74 (2001–2002). Statens vegvesen har signalisert at § 11 ikke kan brukes til å innføre miljøkrav til drosjesentralene. Forslagsstillerne ønsker derfor en spesifisering av paragrafen eller en ny hjemmel for at det skal bli mulig å stille miljøkrav.

Dette er fulgt opp i et eget representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Holmås (Sosialistisk Venstreparti) og Abid Q. Raja (Venstre).

Lokale miljøavgifter på oljefyrer

Enkelte kommuner har en stor andel gamle oljefyringsanlegg som både bidrar til utslipp og forurensning. Kommunene har i dag ikke anledning til å innføre egne miljøavgifter på bruken av slike oljefyrer, hvilket ville bidratt til å gi incentiver til at flere av dem ble fjernet.

Oslo kommune sendte 30. mai 2011 brev til Kommunal- og regionaldepartementet der det ble bedt om myndighet til å innføre en lokal avgift kombinert med en tilskuddsordning til fjerning av oljekjeler. Kommunen har ikke fått tilbakemelding på sitt forslag. Henvendelsen inneholdt ingen forslag til nivå for avgiften. I utredningene til denne strategien ble det pekt på at avgiften bør være i størrelsesorden 10 øre/kWh for å ha signifikant effekt. Til sammenligning er samlet avgift på fyringsolje i dag om lag 17,6 øre/kWh.

Forslag

På denne bakgrunn fremmer forlagsstillerne følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemler for å regulere bruk av dieslbiler på hele eller deler av riksveiene i kommunene i perioder der luftforurensningsverdiene overskrider eller er i fare for å overskride grenseverdiene angitt i forskrift nr. 9 331 om *begrensning av forurensning*.

- 2 Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel i vegtrafikkloven til å opprette lavutslippssoner.
3. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene myndighet til å innføre lokale miljøavgifter på oljefyrer.

19. juni 2014

