

## **NO<sub>x</sub>-komponent i engangsavgiften for biler**

*Av instituttsjef Lasse Fridstrøm og forsker Rolf Hagman , Transportøkonomisk institutt*

Regjeringen har i forslaget til statsbudsjett for 2012 foreslått å innføre en NO<sub>x</sub>-komponent i engangsavgiften på 22 kroner per mg/km.

Utslippet i virkelig trafikk, særlig ved kjøring i byer og tettsteder, vil være betydelig høyere enn det tallet som framkommer i typegodkjenningsregistret. Den skadelige NO<sub>2</sub>-komponenten utgjør også en høyere andel enn en tidligere har vært klar over. Dette tilsier i og for seg en høyere avgiftssats enn foreslått. Den stipulerte avgiften er såpass lav at den vil få liten betydning for folks bilvalg.

Men i betraktning av at NO<sub>2</sub>-problemet er sterkt tids- og stedsavgrenset, virker det lite rimelig å innføre en høyere generell avgift, som skal gjelde for alle biler i Norge. Særlig uhensiktsmessig vil dette være dersom det fører til at trenden i retning av lavere CO<sub>2</sub>-utslipp blant nye biler stanses eller reverseres.

Det vil være langt mer effektivt å rette tiltak direkte mot problemet, ved å åpne for at kommunene kan innføre forbud mot bruk av personbiler med dieseldrift på gitte tider og steder.

De personene som bor i by, og som vil ha stor ulempe av slike midlertidige forbud, kan tilpasse seg ved å kjøpe bensin-, hybrid- eller elbil. Da oppnår en nettopp den effekten en er ute etter: redusert NO<sub>2</sub>-utslipp i byene.

Et siste argument mot å innføre svært høye NO<sub>x</sub>-avgifter nå, er at en foreløpig har lite kunnskap om hvordan utslippet fra de ulike bilmodeller varierer i virkelig trafikk, og også lite kunnskap om hvor stor del den skadelige NO<sub>2</sub>-komponenten utgjør under ulike forhold.

### **Historikk**

Stortinget la i 2007 om engangsavgiften slik at biler med lavt CO<sub>2</sub>-utslipp fikk en betydelig avgiftslette. Dieselmotoren er gjennomgående mer energieffektiv enn bensinmotoren, og slipper dermed også ut mindre CO<sub>2</sub> pr km. Omleggingen førte til at dieselbilene ble merkbart billigere, og man fikk en sterk dreining av nybilsalget fra bensinbiler til dieslbiler. Dieslbiler utgjør nå over 70 prosent av personbilsalget.

### **Partikkelfilter øker NO<sub>2</sub>-problemet**

Baksiden av medaljen er at dieslbiler normalt slipper ut atskillig mer partikler og NO<sub>x</sub> enn bensinbiler. Partikkelproblemet er løst ved at alle nye personbiler er nødt til å ha partikkelfilter for å klare de nye kravene til typegodkjenning. Det man ikke har vært klar over før nylig, er at partikkelfiltrene øker den sterkt helseskadelige NO<sub>2</sub>-komponenten i NO<sub>x</sub>-utslippene med ca tre ganger i forhold til dieslbiler uten partikkelfilter eller oksiderende katalysator.

Avgiftsomleggingen som favoriserer dieslbiler er altså bra for det globale miljøet, men skadelig for den lokale luftkvaliteten.

### **Forbud mot dieslbiler bedre enn datokjøring**

Avgiftsomleggingen som stimulerer til kjøp av dieslbiler, har ført til en betydelig nedgang i CO<sub>2</sub>-utslippene fra nyere biler over hele landet. Det er et poeng å ta vare på denne gevinsten.

Utslipp av NO<sub>2</sub> er i hovedsak et problem i byområder, og selv om slik lokal forurensning generelt er uønsket, er det i relativt korte perioder at konsentrasjonen er så høy at grenseverdiene overskrides. For å imøtekomme både globale og lokale miljømål vil det derfor være mest effektivt å ha en bilpark med lave CO<sub>2</sub>-utslipp, og samtidig gi kommunene fullmakt til å sette i verk lokale tiltak på dager med høy luftforurensning.

Datokjøring ble prøvd ut som akuttiltak i Bergen da luftkvaliteten var som dårligst vinteren 2010. Da en diesebil slipper ut ca 40 ganger mer NO<sub>x</sub> enn en bensinbil, ville effekten vært mye større om man i stedet hadde forbudt dieslbiler å kjøre inn i sentrum.

Et bedre tiltak enn høyere avgifter på dieslbiler generelt vil derfor være et forbud mot dieslbiler i byområder når luftkvaliteten tilsier det. De som alltid er avhengig av å kjøre bil i byen, vil da kanskje velge å kjøpe bensinbil i stedet for diesebil. Men da er også hensikten oppnådd, i og med at disse slipper ut lite NO<sub>x</sub>. De fleste vil muligens fortsatt velge en diesebil med lavt CO<sub>2</sub>-utslipp og lavere engangsgifter da kjøreforbud tross alt vil opptre relativt sjeldent, og da kun i de største byene. I de fleste delene av landet vil luftforurensningsproblemet aldri bli så stort.

### **Påvirke bilprodusenter og importører**

Likevel kan det være rasjonelt å innføre en NO<sub>x</sub>-avgift for å påvirke bilprodusenter og importører. I dieselmotorer er det en nær sammenheng mellom CO<sub>2</sub>-utslipp og NO<sub>x</sub>-utslipp. Justeringer som gir lave CO<sub>2</sub>-utslipp gir ofte høye NO<sub>x</sub>-utslipp. For å få lavest mulige CO<sub>2</sub>-avgifter er enkelte modeller trimmet slik at motorene er mest mulig klimavennlige, selv om dette fører til uforholdsmessig høye NO<sub>x</sub>-utslipp. Det må være et mål at avgiftsstrukturen ikke skal gi slike utilsiktede effekter.

### **Svakt kunnskapsgrunnlag**

Et argument mot å innføre en veldig høy NO<sub>x</sub>-avgift i denne omgang, er at kunnskapsgrunnlaget på området er mangelfullt.

NO<sub>x</sub>-avgiften tar utgangspunkt i utslippstallene i typegodkjenningen for de ulike bilmodellene. Dette gir imidlertid ikke noe riktig bilde for bykjøring.

I praksis viser det seg at NO<sub>x</sub>-utslippene i kø og bykjøring kan være 3-4 ganger høyere enn det som framkommer i typegodkjenningen. Muligens varierer dette også mye fra bilmodell til bilmodell, men dette er ikke undersøkt.

Det er særlig den rykkete kjøringen i byområder som øker NO<sub>x</sub>-utslippene. Når det gjelder kjøring på landevei, er tallene i typegodkjenningsregistret mer til å stole på.

For lokal luftkvalitet er det et skritt i riktig retning at en får en  $\text{NO}_x$ -komponent inn i avgiftssystemet, men en vet i realiteten lite om hvordan dette vil virke på  $\text{NO}_2$ -utslippene i byområder og dermed på luftkvaliteten.