

Vedlegg 3

Regneeksempler

1. TØIs miljørelaterte avgiftnivåer

Se TØI rapport 848/2006.

TØI tok utgangspunkt i definerte marginale helsekostnader og en kjørelengde på 20 000 km pr år i gjennomsnitt. De miljørelaterte avgiftene ble beregnet ut fra dette. Videre beregnet TØI at en høyere avgift enn 46 000 kr pr år for tunge lastebiler ikke vil svare seg å betale, alternativene er da bedre. Årsavgiftene fra TØI er modifisert i forhold til dette. Lette tunge biler har halv avgift i forhold til tunge lastebiler. TØIs miljøbaserte årsavgifter er:

	Miljøkostnad	Avgifter for over 12 tonn	Avgifter for 3,5 til 12 tonn
Euro3	28 000	27 000	13 500
Euro2	26 000	27 000	13 500
Euro1	44 000	46 000	23 000
Pre-euro	81 000	46 000	23 000

Den gjennomsnittelige kjørelengden på Sentrale Østlandet er beregnet til 43 500 km ut fra nevnte TØI rapport. En kan da sette opp følgende frekvenstabell for finne ut hvor stor andel av disse 43 500 km som kjøres i sonen. Kjørelengden i sonen er 25 700 og andelen er 59 %.

Andel i sonen	Andel biler	Kjørelengde	Antall biler	Trafikkarbeid	Samlet kjørelende
90 %	10 %	39 150	1 370	53 635 500	3 915
80 %	40 %	34 800	5 480	190 704 000	13 920
50 %	30 %	21 750	4 110	89 392 500	6 525
20 %	10 %	8 700	1 370	11 919 000	870
10 %	10 %	4 350	1 370	5 959 500	435
100 %	1		13 700	351 610 500	25 665

2. Drivstoffavgift pr år

I følge miljøfakta fra TØI er dieselforbruket i liter/mil for lastebiler:

	Landeveiskjøring	Bykjøring	Justert i forhold vektklasse
Lastebiler 3,5-10 tonn	2,2	2,6	≈ 3,5 – 12 tonn
Lastebiler 10-20 tonn	3,4	4	≈ Over 12 tonn

I følge Finansdepartementet er autodieselavgift fordelt slik:

Diesalbiler	3,5-7,5 tonn	16-23 tonn	Sum	Andel
Lokale utslipp	1,26	2,93	4,19	0,11
Støy	8,71	6,29	15	0,38
Kø	10,18	6,73	16,91	0,43
Ulykker	1,11	0,63	1,74	0,04
Slitasje	0,08	1,43	1,51	0,04

Autodieselavgiften er 3,30 kr, 11 % av det gjelder lokale utslipp til luft. Det vil si 0,35 kr. Denne andelen av drivstoffavgift skal trekkes fra TØIs miljøbaserte avgift.

	Snitt forbruk / mil	Drivstoffavgift
3,5 – 12 tonn	2,6	0,35
> 12 tonn	4	0,35
	> 12 tonn	3,5 - 12 tonn
Drivstoffavgift knyttet til sonen	2 800 kr	1 820 kr

3. Miljødifferensiert årsavgift

I følge Samferdselsdepartementet skal de ulike miljødifferensierte avgiftene trekkes fra den miljørelaterte avgiften beregnet av TØI. Bileierne skal ikke betale dobbel miljøavgift. I følge Finansdepartementet er følgende definert som miljødifferensiert avgift og som dag betales av bileierne.

Miljødifferensiert årsavgift for 3,5 – 7,5 tonn

Biler m/ partikkelfilter	2660
Biler u/ partikkelfilter	3090
Differanse	430

Andel kjøring i sonen er 59 %. Biler i vektklasse 3.5 – 7,5 tonn tilgodeses da med 254 kr (430 x 59 %).

Miljødifferensiert årsavgift for biler over 7,5 tonn

	7,5 - 12 tonn	12-20 tonn	> 20 tonn
Pre-euro	3895	6391	11364
Euro 1	2164	3551	6510
Euro 2	1514	2485	4617
Euro 3	923	1514	2776

Disse avgiftene er tilpassert valgte vektclasser som brukes i lavutslippssone og multiplisert med 59 % som er andelen kjøring i sonen.

	Snitt >12 tonn	% i sonen	i sonen
Pre-euro	6888	0,59	4064
Euro 1	4143	0,59	2444
Euro 2	2911	0,59	1718
Euro 3	2019	0,59	1191
	7,5 – 12 tonn	% i sonen	i sonen
Pre-euro	3895	0,59	2298
Euro 1	2164	0,59	1277
Euro 2	1514	0,59	893
Euro 3	923	0,59	545

	3,5-7,5 tonn	7,5-12 tonn
Pre-euro	254	2298
Euro 1	254	1277
Euro 2	254	893
Euro 3	254	545

Vi har da følgende snitt for miljødifferensiert avgift

	>12 tonn	3,5 - 12 tonn
Pre-euro	4064	1276
Euro 1	2444	765
Euro 2	1718	573
Euro 3	1191	399

4. Sum andre miljørelaterte avgifter - 20 000 km pr år

	Miljødif. Årsavgift		Drivstoffavgift pr år		SUM alle tunge	
	>12 tonn	3,5-12 tonn	> 12 tonn	3,5 - 12 tonn	> 12 tonn	3,5 - 12 tonn
Pre-euro	4064	1276	2 800	1 820	6864	3096
Euro 1	2444	765	2 800	1 820	5244	2585
Euro 2	1718	573	2 800	1 820	4518	2393
Euro 3	1191	399	2 800	1 820	3991	2219

I snitt blir dette når det tilpasses de euroklasser og vektclasser som forventlig brukes i lavutslippssonen.

	> 12 tonn	3,5 - 12 tonn
Euro3 + Euro2	4254	2306
Euro1 + Pre-euro	6054	2841

5. Fastsetting av årlig avgift - 20 000 km pr år

TØIs miljøbaserte årsavgifter

	> 12 tonn	3,5 – 12 tonn
Euro3 + Euro2	27 000	13 500
Euro1 + Pre-euro	46 000	23 000

Andre miljøavgifter som skal trekkes fra TØIs miljøbaserte årsavgifter

	> 12 tonn	3,5 - 12 tonn
Euro3 + Euro2	4 254	2 306
Euro1 + Pre-euro	6 054	2 841

Årsavgiften ikke avrundet

	> 12 tonn	3,5 – 12 tonn
Euro3 + Euro2	22 746	11 194
Euro1 + Pre-euro	39 946	20 159

Årsavgiften – avrundet

	> 12 tonn	3,5 – 12 tonn
Euro3 + Euro2	23 000	11 000
Euro1 + Pre-euro	40 000	20 000

6. Fastsetting av månedsavgift og dagsavgift

Følgende er forutsatt:

Måned av år	Dag av år	Antall mnd = år	Antall dager = år
14 % av årsavgiften	1,3 % av årsavgiften	7 mnd = år	80 dager = år

En langtransportør som kjører i Oslo 2 ganger i uka 40 uker i året betaler like mye som en som betaler for årskort. Vi får da følgende månedsavgifter og dagsavgifter.

		> 12 tonn	3,5 – 12 tonn
For måned	Euro3 + Euro2	3 253	1 601
	Euro1 + PreEuro	5 712	2 883

		> 12 tonn	3,5 – 12 tonn
For dag	Euro3 + Euro2	296	146
	Euro1 + PreEuro	519	262

Månedsavgift og dagsavgift – avrundet:

		> 12 tonn	3,5 - 12 tonn
Avrundet for måned	Euro3 + Euro2	3 300	1 600
	Euro1 + PreEuro	5 700	2 900

		> 12 tonn	3,5 - 12 tonn
Avrundet for dag	Euro3 + Euro2	300	150
	Euro1 + PreEuro	500	260

7. Inntekt

Bergning av inntekt er meget vanskelig. Inntekten, altså hvor mye bileierne vil betale inn i avgift, vil avhenge av en rekke forhold som er vanskelig å forutsette. Dersom en tar utgangspunkt i at 13 700 tunge biler i snitt tilbakelegger 25 700 km i sonen i snitt (se over) kan en videre i regneeksemplet legge til grunn at 30 % kjører avgiftsfritt. Av de som betaler i dette eksemplet, det vil si resten, så benytter 70 % årskort, 10 % benytter månedskort og 20 % benytter dagskort andre år etter innføring. En kan nå stipulere antall betalende innen de to vektclassene når en forutsetter at 42 % av bilene er over 12 tonn. Vi får følgende oppsett:

Korttype	> 12 tonn	3,5 - 12 tonn
Årskort	2 820 biler	3 893 biler
Månedskort	403 biler	557 biler
Dagskort	806 biler	1 112 biler

Dersom en videre i regneeksemplet forutsetter at 20 % av de betalende er pre-euro og euro1 og 80 % er euro2 og euro3, kan en beregne antall kjøpte årskort, månedskort og dagskort for henholdsvis pre-euro og euro1 og euro2 og euro3. Videre kan en legge inn som forutsetning at de som kjøper månedskort kjøper 6 kort pr år og de som kjøper dagskort kjøper 70 kort pr år. Multipliserer man dette sammen og multipliserer med de ulike avgiftene blir det til sammen 173 mill kr i inntekt pr år.

8. Kostnader for administrasjon og gjennomføring av kontroll

I dette regneeksemplet tas det utgangspunkt i at 30 000 tunge biler passerer bomringen i Oslo hver dag (Oslo vest + Oslo sør + Oslo øst), en etterforskning inklusive oversendelse av tilleggsgebyr og forhøyet tilleggsgebyr, koster 22 kr i gjennomsnitt. Skal alle disse etterforskes koster det 250 mill kr pr år. Av de som passerer legges det til grunn i dette eksemplet at 50 % av bilene betaler, 30 % er avgiftsfrie tunge biler og 20 % passerer ugyldig. Administrasjon er satt til et fast beløp på 10 mill kr.

Manuell kontroll

Manuell kontroll innebærer kontroll utført av kommunale trafikkbetjenter, politiet og utekontrollen til Statens vegvesen.

I følge utekontrollen i Oslo er kontrollkapasiteten for én kontrollør 25 biler pr dag, 200 dager i året. Det innebærer stopping og gjennomgang av bilen. Ti kontrollører kan da kontrollere 250 biler om dagen. Det vil si ca 1 % av bilene pr dag. I tillegg til dette må det finnes stoppesteder som er forsvarlig ut fra trafiksikkerhetsmessig side. Tunge lastebiler skal vinkes av veien på høytrafikkerte veier eller høyhastighetsveier. Dette kan være uhåndterlig.

Kommunens trafikkbetjenter kan kontrollere parkerte biler på offentlige arealer. I følge Trafikketaten kan en trafikkbetjent kontrollere 70 biler pr dag forutsatt at det gjøres elektronisk oppslag slik som ved kontroll av piggdekkgebyr og det ikke fremgår av bilen at avgift er betalt (årsavgift). 20 trafikkbetjenter kan da kontrollere 1400 biler pr dag. Det er 5 % av bilene. De kan ikke kontrollere biler på private parkeringsplasser eller i private P-hus. Tunge biler som kjører inn på private bedriftsområder og spedisjonsområder kan ikke kontrolleres. Lastebiler som stopper på offentlig veg for å levere varer til f eks butikker kan kontrolleres. De fleste tunge biler stopper ikke på offentlig plass slik at de kan kontrolleres av trafikkbetjentene.

Dersom trafikkbetjenten tar foto av passerende biler og sjekker registreringsnummeret i etterkant er dette elektronisk overvåking. Å ta foto av parkert bil som fotobevis er ok som en del av den manuelle kontrollen.

Regneeksempel 1 (løsning 1):

Utgift for 1 kontrollør er anslått til 0,8 mill kr inklusive lønn, sosiale utgifter, kontorplass og overhead. En kontrollør fra Statens vegvesen kontrollerer 25 biler x 200 dager i året. Trafikkbetjenten kontrollerer 70 biler x 200 dager i året. 20 % av bilene som kontrolleres etterforskes.

	Kontrollører	Biler pr år	Etterforskningskostnader	Lønn mm	SUM
Statens vegvesen	10 personer	50 000	200 000 kr	8 mill kr	8,2 mill kr
Kommunen	20 personer	420 000	1 800 000 kr	16 mill kr	17,8 mill kr
SUM					26 mill kr

Den samlede kostnaden blir i dette eksemplet ca 26 mill kr pr år. Ved manuell kontroll - når det supplerer elektronisk kontroll settes kostnaden det halve: 13 mill kr.

For å kontrollere biler i trafikk må det finnes stoppelommer langs hovedvegnettet der bilene kan vinkes inn. Det forutsettes at det bygges 5 kontrollommer på 100 m der grunnforholdene ligger til rette for det. I følge Statens vegvesen Stor-Oslo distrikt koster disse 6 mill kr.

Elektronisk kontroll

Kontrollstasjonen bygges slik at lette biler, biler kortere enn 5,5 m og lavere 2,5 m (?), sorteres ut ved hjelp av laser (slik som på Svinesund). Resten av bilene blir plukket tilfeldig ut for kontroll (stikkprøver).

I *løsning 2* sjekker kontrollstasjonen ved stikkeprøver og kampanjekontroller de maskinelt avleste registreringsnumrene mot databasen som inneholder hvem som har betalt avgift. Er avgift ikke betalt, gjennomføres etterforskning. I tillegg etterforskes noen av de som har lagt seg inn i basen for å se om de har registrert seg med riktig vektklasse og euroklasse. Denne løsningen medfører omfattende etterforskning. I tillegg blir en rekke biler som er avgiftsfrie, f eks euro5, etterforsket.

Ved *løsning 3* blir nevnte database i tillegg til ovennevnte fylt opp med kjøretøydata hentet fra tidligere etterforskning og data fra motorvognregistre. Da kan den elektroniske kontrollen gjøres langt mer effektiv, samtidig som avgiftsfrie biler i liten grad etterforskes. I dette tilfellet fylles databasen med informasjon om enkeltbiler som er avgrenset til registreringsnummer og nasjonalitet, samt bilens euroklasse og vektklasse. Kontrollsystemet kan da støtte seg til denne informasjonen når systemet sorterer ut hvilke biler som skal etterforskes. Samtidig kan innlagte opplysninger fra de som skal kjøre i sonen med avgiftspliktig bil kvalitetssikres mht om de er lagt inn med korrekte data for euroklasse og vektklasse. Denne løsningen vil gi en høy oppdagelsesrisiko til en lavere kostnad.

Regneeksempel 2 (løsning 2):

I dette eksemplet ligger 50 % av de som passerer ikke i databasen som betalende. Av disse tas 10 % stikkprøver. Videre tas det daglig 5 % stikkprøver av de som ligger i databasen.

	<u>Antall passeringer</u>	<u>Etterforskningskostnader</u>
Avgiftsfrie biler	9 000	7 200 000 kr
<u>Ikke betalt avgift</u>	<u>6 000</u>	<u>4 800 000 kr</u>
5 % daglig stikkprøver av betalende	750 pr dag	6 000 000 kr

Kontrollsystemet tar ikke vare på kjøretøyinformasjon utover det som legges inn av de som betaler og som slettes når betalingsforholdet er avsluttet. 10 % stikkprøver er en relativt begrenset oppdagelsesrisiko. Det til tross er etterforskningsutgiftene ca 17 mill kr pr år.

Regneeksempel 3 (løsning 2):

30 % av de passerende sorteres ut som avgiftsfrie og blir ikke etterforsket. Det tas 20 % stikkprøver av ukjente biler.

	<u>Antall passeringer</u>	<u>Etterforskningskostnader</u>
<u>Ikke betalt avgift</u>	<u>6 000</u>	<u>9 600 000 kr</u>
<u>Kvalitetskontroll av betalende ved rutinemessig databaseoppdatering</u>		<u>4 000 000 kr</u>

I dette eksemplet oppnås høy oppdagelsesrisiko til ca 14 mill kr, når kostnader for rutinemessig oppdatering av databasen med kjøretøyinformasjon tas med (4 mill kr). I dette eksemplet vil kvalitetskontrollen av de som har betalt avdekke de fleste avvik, noe som gir meget høy oppdagelsesrisiko. Videre fører kjøretøyopplysningene til å gjøre det enklere for brukerne å betale riktig avgift, mens driftspersonellet kan gi mer presis veiledning.

En høy oppdagelsesrisiko vil stimulere til å betale i stedet for å prøve å lure systemet. I dette regneeksempel kan en derfor forvente en betydelig lavere etterforskningskostnad når antall ikke betalende reduseres til en liten andel. Etterforskningskostnadene kan da komme under 10 mill kroner i året.

Regneeksempel for investeringer i kontrollstasjoner:

Prisen for å bygge en elektronisk kontrollstasjon etter samme lest som en bompengestasjon er 1,5 til 4 mill kr for henholdsvis 2 og 4 felts veg. Ombygging av en bompengestasjon til også å kunne kontrollere avgiftspliktige biler er 0,5 til 1 mill kr pr stasjon.

Dette eksemplet bygger på Bergen som har ca 10 bomstasjoner og hvor disse blir supplert med 5 nye stasjoner som etableres der sonen avgrenses. I dette eksemplet etableres det ikke mobile kontrollstasjoner og det plasseres ikke kontrollstasjoner på alle innfartsveger, bare de mest trafikkerte. For Oslo anslås det at dobbelt så mange kontrollstasjoner må bygges.

Å bygge en web-database der dataene legges inn vil koste noen få mill kr. Web-databasen som brukes i Oslo for piggedekk kostet ca 0,3 - 0,5 mill kr. En web-database for en lavutslippssone anslås til å koste 5 mill kr for den enkleste varianten til 10 mill kr for den mer omfattende varianten.

			<u>Bergen:</u>	<u>Oslo = 2 x Bergen:</u>
Nye kontrollstasjoner	1,5 – 4 mill kr	5 stk	12 mill kr	24 mill kr
Ombygde kontrollstasjoner	0,5 – 1 mill kr	10 stk	8 mill kr	16 mill kr
Bygge enkel web-database	5 mill kr	1 stk	5 mill kr	5 mill kr
Bygge stor web-database	10 mill kr	1 stk	10 mill kr	10 mill kr

Oppsummering av regneeksemplene basert på Oslo:

10 mill kr settes av administrasjon. Vi har følgende årlige driftskostnader:

	Manuell kontroll	Datakontroll	Etterforskning	Årlige driftskostnader
1) Manuell kontroll + stor base	24 mill kr	4 mill kr	2 mill kr	40 mill kr
2) El. Kontroll + liten database	12 mill kr	6 mill kr	13 mill kr	41 mill kr
3) El. Kontroll + stor database	12 mill kr	4 mill kr	10 mill kr	36 mill kr

Vi har følgende investeringer:

	Kontrollommer	Kontrollstasjoner	Database	Sum investeringer
1) Manuell kontroll + stor base	6 mill kr	0 kr	10 mill kr	16 mill kr
2) El. Kontroll + liten database	6 mill kr	40 mill kr	5 mill kr	51 mill kr
3) El. Kontroll + stor database	6 mill kr	40 mill kr	10 mill kr	56 mill kr

De ulike alternativene har omtrent samme årlige driftskostnader og ligger i Oslo på omkring 40 mill kr. Elektronisk kontroll krever en betydelig investering i kontrollstasjoner.

9. Samlet oppdagelsesrisiko:

	M. kontroll på hovedveiene	M. kontroll i gater	Ei. kontroll på hovedveiene	Sum kontroll alle biler	Database kontroll
1) Manuell kontroll + stor base	1 %	5 %	0 %	6 %	90 %
2) Ei. Kontroll + liten database	0,5 %	2,5 %	10 %	13 %	5 %
3) Ei. Kontroll + stor database	0,5 %	2,5 %	20 %	20 %	90 %

1) Alternativet med kun manuell kontroll og database med tilleggsinformasjon

Denne løsingen har lav oppdagelsesrisiko på hovedvegene og høy kvalitetskontroll av dataene i databasen. Det gir lavt insitamant til å legge seg inn i databasen, for da er faren størst for å bli oppdaget. Færre vil oppdages da trolig færre etter hvert legger seg inn i basen. Det vil over tid stimulere til redusert oppdagelsesrisiko, kanskje ned mot 30 %

2) Alternativet med elektronisk kontroll, supplert med manuell kontroll og database uten tilleggsinformasjon

Elektronisk kontroll på hovedvegene med begrenset antall stikkprøvekontroller (10 %) og med relativ lav kvalitetskontroll av dataene i databasen. De bilene som plukkes ut for kontroll må i stor grad etterforskes da databasen ikke inneholder lagrede kjøretøydata utover det som er lagt inn i databasen av publikum. Ligger en bil inne som betalende, men med gal avgift er det rimelig god sjanse for ikke å bli oppdaget. I denne løsningen vil trolig mange legge seg inn i databasen, men ikke nødvendigvis med riktige data. Samlet oppdagelsesrisiko kan være vanskelig å fastsette, kanskje den blir omkring 20 %.

3) Alternativet med elektronisk kontroll, supplert med manuell kontroll og database med tilleggsinformasjon

Elektronisk kontroll på hovedvegene med høy andel stikkprøvekontroller (20 %) og med høy kvalitetskontroll av dataene i databasen gir samlet en meget høy oppdagelsesrisiko. Det gir et kraftig insitamant til å legge seg i basen med riktige data. Det vil over tid redusere antall biler som må etterforskes betydelig. Det sparer kommunen på. Når de fleste bilene ligger i databasen med riktige data og sjansen for å bli oppdaget av en elektronisk kontrollstasjon er 20 %, vil det gi en samlet oppdagelsesrisiko kanskje på over 80 %.

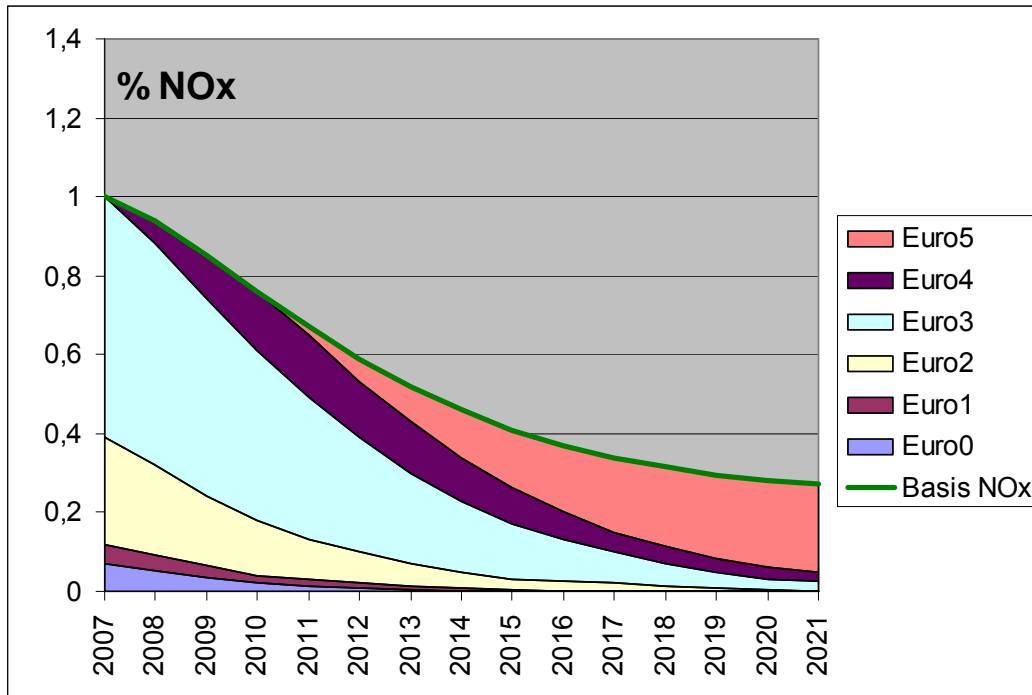
10. Effekt på luftkvaliteten

Ved hjelp av foreslåtte avgifter vil det skje en forsert utskifting av de mest forurensende bilene. Om denne utskiftingstakten er akseptabel, kan det ikke gis svar på her. Imidlertid viser effektstudier at tiltaket har betydelig effekt i forhold til allerede forventet nedgang i utslippet som følge av innføring av euro5 og til dels euro4. Det er tunge euro2 og særlig euro3 biler som står for meste av utslippet, tiltak mot disse gruppene gir derfor størst effekt.

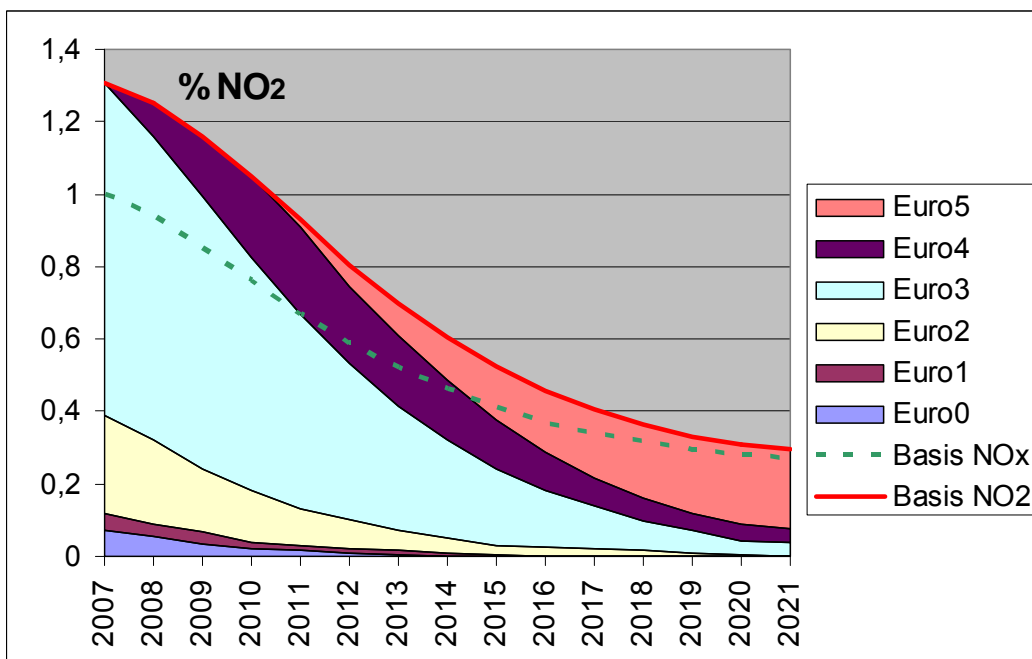
TØIs rapport 848/2006 gir en god gjennomgang av avgiftssystemets effekt på redusert støvutslipp, og det vises derfor til denne. Når det gjelder NO₂ er TØI rapporten mangelfull siden den bare behandler redusert NO_x og ikke NO₂.

Problemet med økt NO₂ andel er uoversiktlig. I London som i Oslo observeres det ikke nedgang for NO₂, men for NO. Hvor lenge dette vil vare ved er usikkert, men innføringen av euro5 vil nødvendigvis endre situasjonen, forhåpentligvis når vi toppen i 2007/08. TØIs effektmodell for NO_x er modifisert i dette regneeksemplet for å få den til å stemme bedre med hensyn til NO₂. Videre er euro2, 3 og 4 tildelt raskere utskiftingstakt i dette oppsettet.

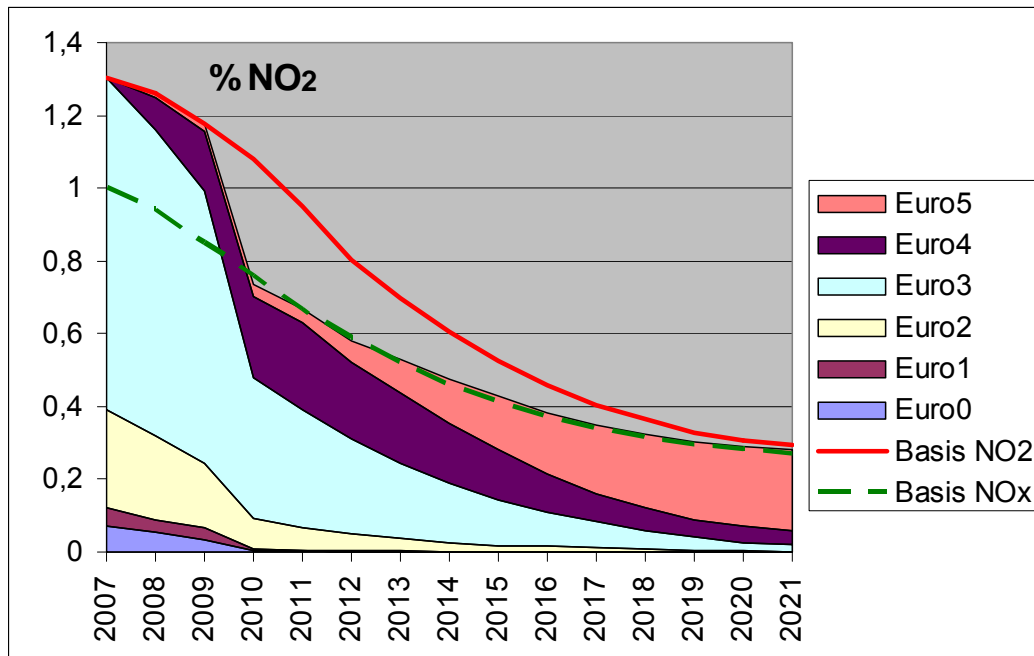
Figur 1 viser % redusert utslipp av NO_x i forhold til utgangspunktet i 2007. Figuren viser TØIs basislinje (grønn linje) for redusert NO_x utslipp i prosent av dagens utslipp hvor det er tatt hensyn til forventet trafikkvekst og innfasing og utfasing av de ulike euroklasser.



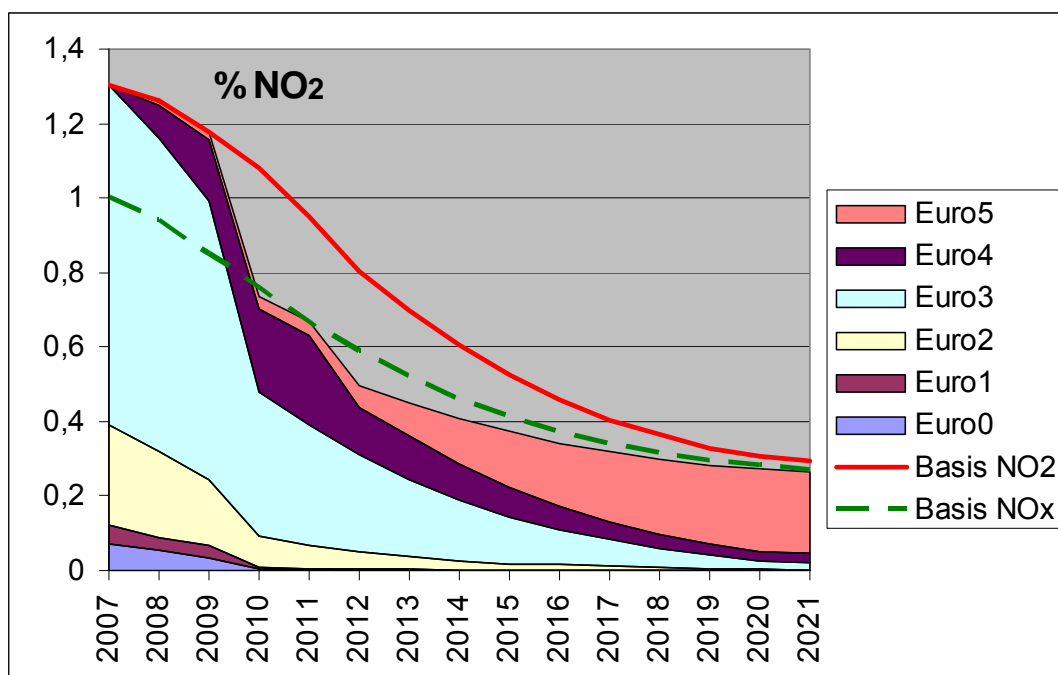
Figur 2 viser % redusert utslipp av NO₂ i forhold til utgangspunktet i 2007. Figuren er en justert variant av TØIs basislinje for NO_x og viser antatt basislinje for NO₂. Euro3 og euro4 er multiplisert med en faktor på 1,5 for å kompensere for et høyere NO₂ utslipp, slik at utslippet fra de enkeltes euroklassene sannsynligvis speiler prosentvis det reelle NO₂ utslippet på en bedre måte. Den opprinnelige basislinjen for NO_x er tegnet inn med stiplet linje.



Figur 3 viser % redusert utslipp av NO₂ i forhold til utgangspunktet i 2007 hvor effekten av avgift innført i 2010 er lagt inn. Basislinje for NO₂ (rød strek) og opprinnelig basislinje for NO_x (stiplet linje) er tegnet inn. I dette regneeksemplet er det forutsatt at en høy avgift på pre-euro og euro1 vil føre til (i forhold til basislinjen for NO₂) at 80 % flere hvert år vil bytte sin pre-euro eller euro1 bil. Videre er det forutsatt at en middels avgift for euro2 og euro3 vil øke utskiftingstakten for disse bilene med 40 %.



Figur 4 viser % redusert utslipp av NO₂ i forhold til utgangspunktet i 2007 hvor effekten av avgift innført i 2010 og avgift for euro4 fra 2012 er lagt inn. Ellers er figuren som figur 3. For euro4 økes utskiftingstakten med 40 % per år.



Figur 3 viser hvordan tiltaket raskere faser ut euro2 og euro3 og figur 4 viser hvordan tiltaket raskere faser ut euro2, euro3 og euro4. Figuren viser ikke hvordan tiltaket øker innfasingen av euro5. Tiltaket vil nødvendigvis gjøre det. Euro5 har også et utslipp. Videre vil lastebileierne på forhånd tilpasse seg at en lavutslippssone vil komme. Mange vil derfor allerede ha skaffet seg avgiftfri bil når tiltaket settes i kraft.

Figur 3 viser at lavutslippssone vil frembringe et NO₂ utslipp i 2010 som først vil være oppnålig i 2013-2014. Figur 4 viser at sone vil frembringe et NO₂ utslipp i 2012 som først vil være oppnålig i 2015-2016. Fra slutten av 2012 vil en kunne oppnå en reduksjon i forhold til dagens utslipp på 60 %. Det forutsetter selvfølgelig at regnestykket er riktig satt opp.

11. Nettoinntekten

Oppsummert kan følgende tabeller settes opp:

	Sum årlig driftskostnader	Investering avskrevet 5 år	Sum årlige utgifter
Manuell kontroll + stor base	40 mill kr	3 mill kr	43 mill kr
El. Kontroll + liten database	41 mill kr	10 mill kr	51 mill kr
El. Kontroll + stor database	36 mill kr	11 mill kr	47 mill kr

Når investeringskostnadene tas med kommer manuell kontroll 10 % billigere ut i forhold til elektronsikk kontroll, da også med bruk av utvidet database. Det dyreste alternativet er elektronsikk kontroll med avgrenset database. Det er 20 % dyrere.

	Årlig inntekt	Årlige utgifter	Nettoinntekt	Oppdagelsesrisiko
Manuell kontroll + stor base	173 mill kr	43 mill kr	130 mill kr	30-40 %
El. Kontroll + liten database	173 mill kr	51 mill kr	122 mill kr	20 %
El. Kontroll + stor database	173 mill kr	47 mill kr	126 mill kr	70-80 %