

30.10.2006

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

KRITERIER FOR MILJØKLASSIFISERING AV LETTE KJØRETØY – HØRING

Norges Naturvernforbund viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet datert 19.7.2006.

Innledende kommentarer

Norges Naturvernforbund er svært fornøyd med at det foreslås et miljøklassifiseringssystem for lette kjøretøy. Det er viktig å få på plass et mer objektivt og akseptert grunnlag for å vurdere og klassifisere ulike bilers miljøegenskaper. Systemet vil være et viktig signal til bilprodusentene og –importører og hjelpe forbrukerne til å gjøre riktige miljøvalg.

Vi støtter forslaget om et miljøklassifiseringssystem som tar hensyn til både lokal luftforurensing og utslippet av klimagasser, til tross for at det ikke er enkelt å vekte det ene i forhold til det andre. De foreslåtte endringene i bilavgiftene fra 2007 kan illustrere utfordringene. Forslaget er et viktig skritt i riktig retning for å redusere bilparkens klimagassutslipp, men det er dessverre litt svakt med tanke på å hindre økt lokal forurensing som følge av økt dieselbruk.

Det er verd å understreke at det er usikkerhet rundt helsekonsekvensene av de minste partiklene fra forbrenningsmotorer. Det er viktig at miljøklassifiseringssystemet tar dette inn over seg (bl.a. gjennom føre-var-tenking) og blir oppdatert når det foreligger ny kunnskap om temaet.

Primært ønsker vi at klassifiseringssystemet vurderer bilene i et livsløpsperspektiv, fra vugge til grav. Det betyr at materialvalg og energiforbruk under produksjon også må tas med, det samme gjelder konsekvensene etter at bilene er utrangert. Vi håper at systemet etter hvert utvides til å inkludere slike forhold.

Norges Naturvernforbund legger stor vekt på at klassifiseringene må være strenge slik at både importører og produsenter får noe å strekke seg etter. Det skal ikke være enkelt å tilfredsstille tilfredsstillende krav som stilles for de beste miljøklassene.

Miljøklassifisering av lette biler bør samordnes over landegrensene, f.eks. gjennom Nordisk Råd, men dette må ikke brukes som noen unnskyldning for ikke å etablere noe system i Norge nå.

Biodrivstoff

Norges Naturvernforbund ønsker at det stimuleres til bruk av alternative drivstoff, f.eks. biodrivstoff. Som påpekt i høringsutkastet er det problematisk å inkludere dette i miljøklassifiseringssystemet fordi biler som kan gå på biodrivstoff, også kjøres på fossilt drivstoff. I tillegg er det viktig å vurdere drivstoffet i et livsløpsperspektiv ("well to tank"). De totale miljøkonsekvensene av alternative drivstoff varierer. Det er derfor riktig at hovedhensikten med det miljøklassifiseringssystemet må være å

sette søkelyset på drivstoffeffektivitet og utslipp av lokal forurensing. Vi ber likevel Samferdselsdepartementet vurdere om systemet kan gi visse fordeler for biler som *kan* gå på f.eks. biodrivstoff.

Nærmere kommentarer til de ulike miljøklassene

Utslipps- og energikrav for miljøklasse 1, 2 og 3

Norges Naturvernforbund mener at utslippgrensa for CO₂ er satt for høyt for de beste klassene. Det er alt i dag flere bilmodeller på det norske markedet som tilfredsstillt kravet om 120 g/km. Vi foreslår at grensa senkes til 100 g/km for de tre beste klassene. Å senke grensa fra 120 til 100 g/km betyr at også grensa for energiforbruk bør senkes tilsvarende, fra 46 til 38 kWh per 100 km.

Energiforbruk for nullutslippskjøretøy

Uavhengig av forslaget om å senke utslipps- og energikrav for miljøklasse 1, 2 og 3, mener vi at grensene for energiforbruk for nullutslippskjøretøy er satt høyt. Etter hva vi er kjent med, bruker en el-bil av typen Buddy ca. 13 kWh per 100 km, mens en el-bil av typen Peugeot 106 bruker ca. 18 kWh per 100 km. Vi ønsker at miljøklassifiseringssystemet skal premiere små, energieffektive nullutslippskjøretøy.

Kravet om energiforbruk til nullutslippskjøretøy bør senkes ytterligere, sett i lys av at det oppstår et energitap i el-produksjonen som kan være større enn hva som er logisk å regne for de mest brukte drivstoff til forbrenningsmotorer.

Miljøklasse 3 og 4 – manglende teknologinøytralitet

Vi registrerer at miljøklasse 3 og 4 ikke er teknologinøytrale siden de stiller strengere krav til bensinbiler enn til dieslbiler når det gjelder utslipp med lokale konsekvenser. Vi mener at dette bør vurderes kompensert med strengere krav til CO₂-utslipp for dieslbiler i miljøklasse 3 og 4. For nullutslippskjøretøy bør kravet til energiforbruk strammes inn, jf. kommentarene over.

Kombinerte hybrid- og el-biler

Det kan komme biler på markedet som er kombinerte hybrid- og el-biler, dvs. at el-motoren i hybridbilen også kan drives av elektrisitet fra strømmettet. For slike biler må det være mulig å beregne total mengde tilført energi (både fossil energi og el-kraft), som igjen brukes som grunnlag for miljøklassifisering.

Inndelingsskala

Det er viktig at det brukes en logisk inndelingsskala for miljøklassene som er lett å forstå for forbrukerne. For elektriske artikler er det ganske forvirrende, i og med at både A+ og A++ er bedre enn en A. Det er ikke så lett for folk å forstå at A ikke er den beste klassen. Dersom det skal innføres et separat energimerkingssystem for biler, anbefaler vi at de forvirrende plussene sløyfes.

Vi setter pris på å bli holdt orientert og eventuelt invitert til å komme med ytterligere innspill i arbeidet med miljøklassifisering av kjøretøy og utforming av virkemidler.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund

Tore Killingland
generalsekretær