



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Deres ref.: 15/439

Oslo, 29.9.2015

Høring - Innføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremme av rene og energieffektive veigående motorvogner

Det vises til forslaget til ny forskrift som omhandler innkjøp av kjøretøy til veitransport. Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) støtter intensjonen med regelverket, men er uenig på flere punkter hva gjelder valget av de implementeringsalternativene som stilles opp.

OFV mener at alternativ i) « å sette maksimumskrav til CO₂-utslipp », ikke er en optimal løsning. Årsakene er:

- a) Det skjer en konstant utvikling innen kjøretøyteknologi og av selve testmetodikken. Det tilsier at man ikke bør binde seg til faste utslippsverdier i forskriften. Aktuelle referanseverdier for CO₂-utslipp vil bli redusert ytterligere over tid, noe som vil kreve løpende revisjon av kravene.
- b) Implementering av forskriftenes krav til utslipp kan ikke skje før det er et tilstrekkelig antall kjøretøy innenfor hver kategori som tilfredsstillt kravene. Dette for å sikre reell konkurranse. Det er i dag bare 92 av i alt 3888 personbilvarianter på det norske markedet som slipper ut mindre enn 85 g/km, og av dem er 41 nullutslippsbiler. De resterende 51 variantene har utslipp mellom 35 og 55 g/km. De aller fleste av de 92 personbilene er småbiler eller kompaktbiler, og svært få av de tilgjengelige variantene tilfredsstillt behovene til for eksempel drosjenæringen.
Det tilsier at det er for tidlig å sette en maksimumsgrense for CO₂- utslipp på 85 g/km for nye personbiler nå, og at ethvert absolutt utslippskrav må revideres i tråd med at teknologien utvikles. Da vil man ivareta konkurransehensyn og sørge for at det er tilstrekkelig antall varianter å velge mellom for den innkjøpende instans.
- c) Videre vil den foreslåtte sjablonmessige måten å ta høyde for nyttelasthensyn kunne medføre uheldige innkjøpsbeslutninger ut fra miljøhensyn.

Alternativ ii), som ikke binder innkjøpsregelverket til absolutte tekniske kriterier er bedre av flere grunner:

- a. Det gir større fleksibilitet og bedre avveining mellom ulike hensyn.
- b. Det er så tydelige sammenhenger mellom kjøretøyets vekt, motorstørrelse, motorteknologi og drivstofforbruk og dermed også CO₂-utslipp, at marginale forskjeller med hensyn til om et kjøretøy havner på den ene eller andre siden av et CO₂ g/km utslippsmål knyttet til testresultater ikke bør være så avgjørende som alternativ i) vil innebære.
Det mest hensiktsmessige bør være at både CO₂-utslipp og andre målbare miljøforhold tillegges vesentlig vekt ved innkjøpsbeslutningen. Vi mener at det i dag finnes så gode tekniske indikatorer å forholde seg til for innkjøpere av kjøretøy at det ikke bør lede til vesentlig administrativt merarbeid.

På bakgrunn av ovennevnte anbefaler Opplysningsrådet for Veitrafikken at departementet revurderer sitt forslag om å innføre kravene etter alternativ i), og at dato for ikrafttreden uansett ikke settes tidligere enn 1.1.2017, slik at de berørte aktørene får tid til å etablere nye innkjøpsrutiner.

OFV mener videre at dersom vi skal nå klimaforlikets mål om lavere utslipp fra transportsektoren, er det viktig at varebiler som skal benyttes i det offentlige, også får utslippskrav. Samtidig må det også her sikres konkurranse. Prinsipielt mener vi at utslippskravet på 210 g/km er for lavt, men dersom det settes lavere, kan det bli for få ulike modeller og varianter av varebil å velge mellom.

Det er nå 700 ulike varianter av varebiler på markedet. 498 tilfredsstillende kravet til utslipp på 210 g/km. Dersom en ser på utslipp på 190 g/km eller lavere er tallet 327 og på 170 g/km eller lavere: 230. OFV mener derfor at det foreslåtte nivået er riktig nivå å starte på, men at utslippskravene bør innskjerpes fram mot 2020, i tråd med intensjonen i klimaforliket. OFV vil påpeke at gjeldende avgiftsregler for varebiler klasse 1 gir uheldige insentiver mht. til å velge klasse 2 og at vi dermed får biler med høyere utslipp på veien enn streng tatt nødvendig. Det påvirker også konkurransen og tilbudet i varebilmarkedene. Videre mener vi det ville være riktig å måle CO₂-utslippet knyttet til reell last, da lastekapasitet er svært viktig i varetransport.

Når det gjelder lastebiler, vil OFV poengtere den rivende utviklingen som også har vært i denne sektoren for å få ned utslippene. Det er stor utskiftning av lastebiler, og dermed får en god nytte av teknologiutviklingen som skjer på området. Tall fra Norges Lastebileier-Forbund viser for eksempel at allerede høsten 2014, samme år som kravet om EURO VI ble innført, hadde 11 prosent av bilene denne teknologien. Som nevnt i høringsbrevet så presenterte kommisjonen 21. mai 2014 en strategi for å redusere drivstofforbruk og CO₂-utslipp for tunge kjøretøy. Norge bør følge opp denne strategien. OFV er positive til at det skal foretas en ny gjennomgang av regelverket i 2018, fordi teknologiutviklingen skjer så raskt på området. Det er positivt at myndighetene følger utviklingen tett.

Når det gjelder busser, foreslås det krav om Euro VI-standard ved alle offentlig relaterte kjøp. Det opprinnelige direktivet åpner imidlertid for anvendelse av tre ulike og alternative kriterier, og OFV mener at alle disse tre bør legges til grunn for å sikre optimale miljømessige løsninger i de enkelte anbudsområder. Et absolutt krav om nye busser med Euro VI-standard ved nye tilbud vil gjøre det umulig å benytte brukte busser, og produksjon av nye busser for å kjøre korte avstander kan øke klimagassutslippene dersom man inkluderer produksjonen av nye busser i regnskapet. Avhending av lite brukte busser gir også økte avskrivningskostnader og dermed mindre penger til å drifte et effektivt og miljøvennlig kollektivtilbud. Kravet om nye busser og Euro VI-standard kan også ha utilsiktede negative konsekvenser for dagens Euro V gassbusser, som går på lokalt produsert biodrivstoff og representerer en god klimaløsning.

Behov for utskiftning av bilparken

Ved å gå over til null- og lavutslippsbiler, brytes sammenhengen mellom bilbruk og klimagassutslipp. Dette fordi det er kjøretøyene som forurenser, ikke veiene. Målet om en effektiv person- og varetransport ved investeringer i vei, kan dermed nås også i framtiden, også med ambisiøse klimamål. Det vil etter OFV sitt syn, være en feilslått politikk å strupe veibyggingen gitt den utviklingen vi ser innenfor bilteknologien. En manglende satsing på vei, vil begrense mobiliteten, veksten og effektiviteten i samfunnet. Kostnadene ved køståing vil øke, og næringstransporten vil få større utfordringer med effektive leveranser. Det har en kostnadsside ikke å satse på vei. Innsatsen for å få ned klimautslippene burde heller konsentreres om å få flere null- og lavutslippsbiler på veiene på bekostning av forurensende biler.

Betydningen av å få til overgangen til lav- og nullutslippsbiler for klimaet er enormt. Noen regnestykker fra Tempoundersøkelsen fra TØI kan eksemplifisere dette: Halvert drivstoff-forbruk i personbiler gir 15 prosent mer biltrafikk, *men 40 prosent mindre CO₂* på korte reiser i intercity-området. En pakke med 50 prosent flere

avganger i kollektivtransporten, halverte takster, 10 prosent raskere tog, 50 prosent høyere bompenger gir 8 prosent mindre biltrafikk, 131 prosent mer busstrafikk og 6 prosent mindre CO₂ på korte reiser i intercity-området. Konklusjonene fra TEMPO-undersøkelsen er at virkemidler for å bidra til innfasing av ny teknologi, for eksempel i form av elbiler og ladbare hybrider, hadde betydelig større potensiale for utslippskutt enn tiltak som skal bidra til endringer i befolkningens reisevaner. OFV mener at dersom man opptatt av et klimavennlig samfunn, er det reduksjon av utslipp fra biler en må satse på.

Bilindustrien gjør en svært god jobb når det gjelder å utvikle nye, klimavennlige biler, og sammen med politiske virkemidler, ser vi en start på overgangen til en mer klimavennlig bilpark i Norge. Tallmaterialet fra OFV kan illustrere utviklingen. I 2014 ble det totalt registrert 144 202 nye personbiler. I første halvår av 2015 ble det registrert 74 392 nye personbiler, 2007 flere (+2,8 %) enn i første halvår 2014. Nullutslippsbilene hadde 18,4 prosent markedsandel blant personbilene i første halvår, mens markedsandelen i samme periode i 2014 var 12,9 prosent. 6 av nullutslippsbilene som ble registrert i første halvår har hydrogendrift, resten er elbiler. OFV sin bekymring er at det er de eldste bilene som forurenses mest, og de er i tillegg mindre trafiksikre. De holder ikke dagens nivå når det gjelder sikkerhet, drivstoffeffektivitet og utslipp av avgasser.

Antall personbiler i Norge var på 2 539 552 ved utgangen av 2014, med en gjennomsnittsalder på om lag 10,5 år. Selv om Norge er i ferd med å lykkes med sin strategi om få ned utslippet blant nyregistrerte biler, så tar ikke virkemidlene tak i det som er den mest omfattende omleggingen som kreves for å nå klimamålene: nemlig at hele person- og varebilparken må bestå av lav- og nullutslippsbiler. Dermed nås ikke klimamålene. Selv om EU-direktivet ikke stiller dette som krav, bør norske myndigheter igangsette en prosess som gjør at man kan sette en dato for når bilparken som det offentlige eier og disponerer kun skal bestå av lav- og utslippsbiler. Noen byer har, som det nevnes i høringsbrevet, strategier for overgangen til et lav- og nullutslippssamfunn når det gjelder biler. Det er OFV sitt syn at byer ikke skal ha egne planer som går utover Norges målsettinger og Norges forpliktelser, da det fører til uoversiktighet i krav og målsettinger. Kriteriene må være nasjonale.

Kampen om bedret lokal luftkvalitet og reduksjon av utslipp av NO_x/NO₂ er et spørsmål om hvor raskt man faser ut gamle biler og erstatter de med nye lav og nullutslippsbiler, både bensin og diesalbiler med Euro 6/VI. OFV mener at alle kjøretøykategoriene bør oppfylle Euro6/VI-kravene. Dette må, som forslaget påpeker, også gjelde ved kjøp av brukte biler.

Hvem som omfattes av forskriften

I forslaget foreslås det at transportører som utfører syketransport eller TT-transport ikke skal omfattes av den nye forskriften. Det mener OFV er feil. For at målsettingen om at det offentlige Norge skal gå foran i arbeidet med å nå klimamålsettingene skal nås, må unntaks- og fritaksmulighetene begrenses til et minimum. Departementet har åpnet opp for dispensasjonssøknader, og det bør være mulig å håndtere særskilte tilfeller innenfor rammen av denne muligheten. OFV mener at det vil være en fordel med ensartede regler for alle som er omfattet av forskriften. Det er derfor riktig å innføre statlige krav som ikke kan fravikes av kommuner eller fylkeskommuner, eller andre offentlige instanser.

Vennlig hilsen
Opplysningsrådet for Veitrafikken



Øyvind Solberg Thorsen
direktør