

BELLONA

www.bellona.no

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET			
AVD./SEK:	MIS	S.BEH:	KD
5. 10. 2006			
S.NR.:	05/1397-28		
ARKIV:	6510	AVSKREVET:	

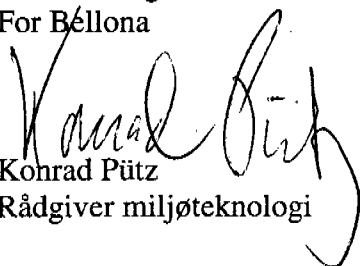
Miljø- og kollektivtransportseksjonen
postmottak@sd.dep.no
Deres ref: 05/1397- KD

Oslo, 30. Oktober 2006

Høringsuttalelse, kriterier for miljøklassifisering lette kjøretøy

Vi viser til brev fra SD av 19.07.2006 med anmodning om høringsuttalelser knyttet til Statens Vegvesens rapport "Miljøklassifisering av lette kjøretøy. Bellona vil med dette gi våre merknader til rapportens resonnement og konklusjoner.

Med vennlig hilsen
For Bellona



Konrad Pütz
Rådgiver miljøteknologi

1. Innledning

Bellona er i prinsippet positive til å miljøklassifisere kjøretøy for å bedre informasjonsflyt og konsumentvalg og bidra til at kjøretøys miljøkostnader gjenspeiles i kjøp, eie og bruk. En slik klassifisering vil – om innrettet fornuftig – bidra til økt utbredelse av lav- og nullutslippskjøretøy å dermed akselerere en utvikling i miljøvennlig retning. Virkemidler bør så snart som mulig innrettes slik at de bidrar positivt i forhold til et langsiktig mål om nullutslipp fra transportsektoren.

Våre anmerkninger er derfor rettet mot selve innretningen av det foreslåtte klassifiseringssystemet, ikke mot et klassifiseringssystem per se.

2. Bruk og konsekvenser av miljøklassifiseringen

”Bakgrunnen [for å be Vegdirektoratet gjøre en nærmere vurdering av mulige kriterier for å kunne miljøklassifisere nye lette kjøretøy] er at man ønsker kriterier for å kunne legge til rette for å stimulere til kjøp av mer miljøvennlige kjøretøy. Forutsetningen er en teknologinøytral tilnærming...”

Rapporten uttaler seg i begrenset grad om miljøklassifiseringens formål – utover å ”stimulere til kjøp av mer miljøvennlige kjøretøy” som sitert fra rapporten ovenfor. Vi vil derfor vurdere rapporten i forhold til et bredt spekter potensielle effekter:

Klassifiseringen vil kunne danne grunnlag for eller påvirke

- miljødifferensiert årsavgift, ref diskusjoner i St.prp. nr. 1, (2006–2007)
- bilers tilgang til miljøsoner eller bilbruk på spesielle dager, for eksempel dager med overskridelse av lokale grenseverdier eller annen spesifikk miljøbelastning
- tilgang til fri parkering, reduserte bompengavgifter etc
- menneskers oppfatninger og kategoriseringer i forhold til hva som er viktig i miljørammen; hvilke teknologier og energibærere som er miljøvennlige etc.

Klassifiseringen vil derfor kunne ha effekter utover konkrete kjøpsincentiv og påvirke folks oppfatninger bredere enn kun relatert til rapportens målområde: lette kjøretøy.

3. Prinsipper for klassifisering

”I dette arbeidet er kun selve kjøretøyets miljøpåvirkning vurdert. Det er ikke tatt hensyn til drivstoffers energikjede med produksjon og transport, eller om drivstoffet er teknologinøytralt. Det er forutsatt at stimulering til bruk av spesielle drivstoff, for eksempel biodrivstoff, skjer ved incentiver rettet mot kjøp av selve drivstoffet.”

På tross av terminologien (”Miljøklassifisering”) foreslås det i rapporten å primært basere klassifiseringen på *energiforbruk*: I beste fall vil biler med

- lavere energiforbruk enn tilsvarende 46 kWh/km havne i miljøklasse 1-3,
- energiforbruk tilsvarende 46-54 kWh/km havne i miljøklasse 4.

Biler med høyere energiforbruk enn 54 kWh vil havne utenfor miljøklassifiseringen. Kjøretøyenes reelle miljøkonsekvenser anvendes kun for å differensiere innen ulike energiklasser eller for å ekskludere biler som ikke tilfredsstillt kravet om partikkelutslipp lavere enn 5 mg/km. Alle nye biler må siden 2005 tilfredsstillt Euro4-normen.

Bellona støtter synspunktet at energieffektivitet og lavt energiforbruk er et gode som bør stimuleres. Energi er i dag en knapphetsressurs, og energiproduksjon og -forbruk vil *i de fleste tilfeller* medføre miljøbelastninger. Det er imidlertid ikke i samsvar med rapportens erklærte prinsipper å kategorisere primært i henhold til energiforbruk. Rapporten er erklært tuftet på et prinsipp om å ta hensyn til "selve kjøretøyets miljøpåvirkning" (ref sitatet ovenfor) og til ikke å ta hensyn til "drivstoffers energikjede med produksjon og transport". For et nullutslippskjøretøy er selve kjøretøyets miljøpåvirkning pr definisjon lik null (i forhold til utslipp til luft) og *alle miljøkonsekvenser vil være knyttet til drivstoffenes (/energi bærernes) energikjede med produksjon og transport!* Det virker dermed merkelig å – avhengig av energiforbruk – og plassere nullutslippskjøretøy i de svakere miljøklasser eller ekskludere dem fra klassifiseringen.

Det er i tillegg et kvantesprang fra å mene at lavt energiforbruk er et gode til anvende energiforbruket som determinerende kriterium i miljøklassifiseringen. Med et slikt prinsipp gis de *faktiske miljøpåvirkninger* så som CO₂-utslipp og NO_x- og partikkelutslipp en underordnet betydning som kun vil bidra til å differensiere biler innen samme energiklasse. En nullutslipp hydrogendrevet brenselcellebil, eller en elbil vil med denne mangel på konsistens – og på tross av sitt nullutslipp – bli plassert i miljøklasse 4 om den har et energiforbruk på mellom 46 og 54 kWh/100 km og ikke bli miljøklassifisert i det hele tatt om den har et energiforbruk på over 54 kWh/100 km. Klassifiseringen vil dermed bidra til oppfatninger og til incentiver som likestiller nullutslippskjøretøy med konvensjonelle kjøretøy selv om miljøkonsekvensen åpenbart – og i henhold til rapportens erklærte prinsipper er helt ulik.

Dette er imidlertid ikke bare irrasjonelt og urimelig; det er også uhensiktsmessig i forhold til et mål om å stimulere *miljøvennlig og fremtidsrettet teknologi* og til å redusere utslipp og miljøbelastninger både på kort og lang sikt. Det er heller ikke i samsvar med etablerte prinsipper for hva som utgjør miljøbelastninger - ref for eksempel Lavutslippsutvalgets resonnement eller Civitas og Tøi's utkast til rapport som miljøklassifiseringen hevder å dra veksler på. Om den foreslåtte miljøklassifiseringen får stå uendret, og om den som annonsert anvendes for å differensiere årsavgiften vil den kunne føre til en *avgiftsskjerpelse* for et utvalg miljøvennlige kjøretøy – kjøretøy som vil kunne bidra til å redusere klimautslipp og forurensninger fra transportsektoren. Dette kan ikke være i samsvar med Samferdselsdepartementets intensjoner og er åpenbart ikke i samsvar med Vegdirektoratets mandat.

4. Konklusjon

Med utgangspunkt i resonnementene ovenfor foreslår Bellona at miljøklassifiseringen omarbeides slik at den som intendert tar hensyn til *miljøeffekter* i klassifiseringen. Vi støtter et fokus på utslipp til luft ved at CO₂, NO_x og partikler gis vekt.