



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Oslo, 30. oktober 2006  
Vår ref.: ThG

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: MKS	S.BEH.: KP
31 OKT. 2006	
S.NR.: 05/1397-25	
ARKIV: 651-0	AVSKREVET:

## Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy

Vi viser til departementets brev av 19. juli 2006.

NBF støtter at det blir utviklet kriterier for miljøklassifisering av biler. Vi er imidlertid skeptiske til det systemet Vegdirektoratet har foreslått.

- Vi oppfatter det slik at kriteriene i Vegdirektoratets forslag skal stå fast over tid (eventuelt skjerpede minstekrav til nye biler skal likevel oppfylles). Vi mener at dynamiske kriterier som skjerpes i takt med den teknologiske utviklingen er bedre.
- Etter kriteriene i Vegdirektoratets forslag at det er bare hybridbiler, el-biler og de minste bilene med konvensjonelle motorer som i dag kan nå miljøklasse 1, 2 og 3. Vi mener at et miljøklassifiseringssystem på linje med det systemet vi har for trafikksikkerhetsklassifisering av biler i EuroNCAP er bedre. Dvs at bilene deles i klasser, gjerne de samme 9 klassene som EuroNCAP bruker, og at bilene gis karakter/klassifisering ut fra hvor gode de er innen sin klasse. Et slikt system kan være en veileder for den vanlige bilkjøperen og ikke bare en mulighet for spesielt miljøbevisste enkeltpersoner og bedrifter til å profilere sin miljøholdning.
- Kriteriet om fire stjerner i EuroNCAP for å bli miljøklassifisert gir inntrykk av at en småbil med fire stjerner og en stor bil med fire stjerner er like trafikksikre. Det er ikke riktig. EuroNCAP deler bilene i 9 klasser og klassifiserer bilene med 1 – 5 stjerner etter hvor god passiv sikkerhet de har for voksne passasjerer og for små barn. EuroNCAP har også en klassifisering av bilens av sikkerhetsegenskaper ved sammenstør med fotgjengere. EuroNCAP gir grunnlag for å sammenlikne bilenes sikkerhetsegenskaper innen en bilklasse. EuroNCAP-resultatene kan ikke brukes til å sammenlikne biler i forskjellige klasser. Vi har merket oss at i "Trafikksikkerhetspolicy for tjenestereiser m.v. i Statens vegvesen" kreves det at biler som eies, leies eller brukes for Statens vegvesen skal veie minst 1.000 kg. Dersom vi ser bort fra hybridbiler, finnes det i dag ikke biler i de foreslåtte miljøklassene 1, 2 og 3 som tilfredsstillt sikkerhetskravene til biler som skal brukes til tjenestekjøring i Statens vegvesen.

Med en miljøklassifisering av nye biler i de samme 9 bilklassene som EuroNCAP bruker det grunnlag for en god forbrukerinformasjon om både bilenes miljøstandard og trafikksikkerhetsstandard.


### Vegdirektoratets forslag til miljøklasser

NBF er enig i at kriteriene for miljøklassifisering bør ta utgangspunkt i CO<sub>2</sub>-utslipp/energi-  
bruk og utslippene av NO<sub>x</sub> og partikler. Etter vår mening er det viktig å ha med energibruk på  
linje CO<sub>2</sub>-utslipp. CO<sub>2</sub>-utslipp fra en bil og CO<sub>2</sub>-utslipp fra et kraftverk som produserer  
elektrisitet har de samme skadevirkningene.

Etter NBFs mening bør kriteriene for miljøklassifisering vekte CO<sub>2</sub>-utslipp/energi-  
utslippet av NO<sub>x</sub> og utslippet av partikler. Det innebærer for eksempel at en bil kan plasseres i  
den foreslåtte miljøklasse 2 selv om CO<sub>2</sub>-utslippene/energibruken ligger over minstekravene  
dersom utslippene av NO<sub>x</sub> og partikler er så små at de oppveier for at CO<sub>2</sub>-utslippene/energi-  
bruken er for høye.

Alle el-biler vil oppfylle kravene i miljøklasse 3, siden klassen ikke har noe krav til  
energi-  
bruk. Vi antar at dette er en forglemmelse at det ikke er satt krav til energibruk i denne  
klassen. Kriteriene for klassen viser behovet for vektning av utslippene. Klassen tillater høyere  
utslipp av NO<sub>x</sub> og partikler fra dieseldrevne biler enn fra bensindrevne biler. Også miljøklasse  
4 har denne svakheten.

Vennlig hilsen  
Norges Bilbransjeforbund



Syver Leivestad