

elbilNORGE



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: MKS	S.EFH: KD
30 OKT. 2006	
51397-19	
ARKIVKODE: 65L0	AVSKREVET:

EiBil Norge AS, Spireaveien 6, N-0580 Oslo
Tel: +47 22 22 39 22 Fax: +47 22 22 39 21

E-post: post@elbilnorge.no Web: www.elbilnorge.no

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 27. oktober 2006

Høringstilsvar – Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy

Vi viser til deres høringsbrev fra 19.07.2006, ref 05/1397-KD.

EiBil Norge AS er produsenten av den norske elbilen Kewet Buddy. Dette er et EU-godkjent kjøretøy, klassifisert som en elektrisk firehjuls motorsykkel. I takt med den stadig økende interessen for elbil, ble produksjonskapasiteten kraftig utvidet høsten 2005. Elbilen Buddy produseres på Økern i Oslo. I 2007 forventes det å bli produsert ca 400 Buddyer. Mer om EiBil Norge finnes på www.elbilnorge.no.

Først ønsker vi å presisere elbilens fortrinn som et nullutslippskjøretøy. Våre kommentarer til høringen er først og fremst knyttet til hvilke kjøretøy som omfattes, kravene til EuroNCAP og hvordan miljøklassifiseringen kan brukes/misbrukes. Statens Vegvesen skal dessuten ha ros for å ha jobbet med et helhetlig kriteriesett.

Litt om elbilens miljømessige fortrinn

- Elbiler anses som nullutslippskjøretøy under bruk. Det er ingen utslipp av CO₂, NO_x, HC eller partikkelstøv. Dette bidrar til en reinere by og bedre helse for folk som bor der, ikke minst for personer utsatt for astma- og allergiplager. Det stilles økende krav til kvaliteten på bylufta, ulike tiltak settes igang, bl.a. vinterstid er det redusert fart på innfartsåre til Oslo.
- Elbiler er nesten lydløse og bidrar til en reduksjon i støynivået fra veitrafikken. Trafikkstøy er en betydelig plage for mange byboere.
- Ved bruk er den elektriske motoren ca 4 ganger mer energieffektiv enn en forbrenningsmotor. I en verden med et stigende behov for energi, er det viktig å stimulere til mer energieffektive løsninger.
- Elbiler i drift avgir ingen utslipp av drivhusgassen CO₂. Ved bruk av ren, fornybar energi til elbilen, er det ingen CO₂-utslipp ved energiproduksjonen. Et viktig bidrag til å oppfylle internasjonale avtaler for å redusere drivhuseffekten. Selv ved bruk av elektrisitet fra varmekraftverk, er det totale CO₂-utslippet langt lavere enn for biler med forbrenningsmotor.
- Elbiler lades gjerne om natta. Da er strømmettet minst utnyttet.
- Et spesielt fenomen er at elbiler ofte er små. Dette fordi de da er mest mulig energieffektive, noe som er viktig når evnen til å ta med seg nødvendige energiresurser er begrenset. Små elbiler har derfor et energiforbruk pr plasskilometer som er lavere enn for de fleste kollektive transportmidler.

Et eksempel på en liten elbil er 3-seteren Buddy som er så kort at den kan stå på tvers ved gateparkering, og to stykker kan stå på et normalt oppmerket parkeringsfelt. Likevel fyller et slikt kjøretøy mye av den funksjonen som er nødvendig ved persontransport i by og tettsteder, uten å kreve mer arealer enn nødvendig. Arealeffektivitet er viktig for byene, både ved bruk av veiene og parkeringsplasser.

- Elbil er et radikalt alternativ til bensin- og dieselmotorer. Det er ikke kun å redusere forurensningen litt, men å fjerne den helt i byen. Selv med sine begrensninger, framstår de i

dag som et svært realistisk og spennende alternativ for mange. Dette engasjementet styrkes av den brede politiske viljen til å løfte denne forurensningsfrie teknologien fram.

Generelt om kriteriene

EiBil Norge AS verdsetter at Statens Vegvesen bruker et bredt sett av utslippskriterier for å klassifisere mindre miljøbelastende kjøretøy. CO₂-faktoren aleine medfører en uheldig vridning mot kjøretøy som kan ha problematisk høye, lokale utslipp. Det er også et stort pluss at energieffektivitet er inkludert i kravene. Men de framstår ikke som radikalt høye i miljøklasse 1.

Andre kjøretøy

Det er spesifisert på side 3 at "Vegdirektoratet har i dette arbeidet vurdert miljøkriterier for lette biler, det vil si biler med totalvekt på 3.500 kg eller lavere. Vi har ikke tatt med andre lette kjøretøy i dette arbeidet."

Vi kan forstå behovet for å begrense klassifiseringens omfang. Men vi finner det underlig at kjøretøyklasser som firehjuls motorsykkel eller -moped ikke er med. Gjennom EUs valg å differensiere kjøretøy gjennom et sett med ulike kategorier, men med mange av de samme bruksområdene, er det også viktig at dette hensyntas når nasjonale ekstraklassifiseringer gjøres, ellers virker dette konkurransevridende. Særlig ved bruk i by og tettbygde områder kan lettere og enklere kjøretøy enn personbiler ha en svært nyttig funksjon, uten at økt sikkerhetsrisiko framstår som dramatisk. Mindre og lettere kjøretøy bidrar til redusert ressurs- og energiforbruk og høyere arealeffektivitet. Dette er viktige parametere for å oppnå at det totale omfanget av kjøretøy for en variert og fleksibel mobilitet, er minst mulig miljøbelastende.

Det vil utvilsomt også være lettere å få kjøretøy inkludert i Miljøklasse 1 – nullutslippskjøretøy, hvis miljøklassifiseringen omfatter et bredere utvalg av kjøretøy. På kort sikt er det mest realistisk å se på andre muligheter enn personbiler.

EuroNCAP

Det velges å stille ekstra krav til sikkerhet som ligger utenfor typegodkjenningen. For resten av kriteriene så er argumentasjonen knyttet til at kravene bør være mulig å dokumentere gjennom typegodkjenningen. Dette er da en selvmotsigelse i argumentasjonen, samtidig som det på side 14 utelukkes å følge resultatene fra kollisjonstestene for fotgjengervennlighet. Det sistnevnte er en prioritering vi stiller spørsmål ved.

På side 14 beskrives at "I dag testes de aller fleste nye bilmodellene som kommer på markedet i Europa av EuroNCAP." Dette er delvis korrekt, men omfatter i liten grad kjøretøy med ny teknologi som kan begrense luft- og støyforurensning kraftig.

EuroNCAP-testen er en frivillig testordning som utføres for å måle sikkerheten til "some of the most popular cars in Europe". Bilene testes etter initiativ fra EuroNCAP. Fortrinnsvis velges biler ut anonymt, produsentene blir gitt informasjon når EuroNCAP har gjort et valg. Dette betyr at produsentene ikke kan velge/kreve at EuroNCAP tester bilen deres. På grunn av kostnadene prioriterer naturlig nok EuroNCAP biltyper med en betydelig utbredelse i markedet.

I henhold til EU-direktiver og lokale forskrifter, må alle biler som selges passere spesielle sikkerhetstester, eller av ulike grunner oppnå dispensasjoner i forhold til disse, for å være tilgjengelige i markedet. EuroNCAP velger at sine sikkerhetstester skal overskride EU-standardene for å bidra til at produsentene skal øke sine egne sikkerhetskrav. Dette omfatter bl.a. høyere fart i en test, samt tester som ikke er inkludert i lovene som er gitt. Likevel, biler som ikke er testet av EuroNCAP, er ikke å anse som farlige, de forholder seg til forskrifter/lover om sikkerhet satt av EU og lokale myndigheter.

EuroNCAP tester bilene både ift sikkerhet for fører/passasjer og fotgjengere. I forslaget til Miljøklassifisering er det kun resultater for fører/passasjer som er hensyntatt, ikke resultatene som er oppnådd mht fotgjengernes sikkerhet. Det burde være et vesentlig moment for biler som brukes i bytrafikk.

Å kreve resultater fra en frivillig ordning, hvor produsentene selv ikke kan velge å delta, virker urimelig. Særlig rammer dette produsenter hvor bilen foreløpig ikke har en stor utbredelse i Europa. Det ligger i sakens natur at dette omfatter elektriske biler som i de nærmeste åra vil bli produsert i små serier.

Det kan også stilles spørsmål ved det spesifikke kjøretøyet som testes i EuroNCAP. Hvilket utstyr har disse bilene kontra det som da blir miljøklassifisert i Norge og selges i markedet?

Begrepsopklaring

Vi vil til slutt understreke at det er viktig at det ikke etableres begreper som "miljøbiler". Det er ingen kjøretøy som er "miljøbiler" eller "miljøvennlige", de er mer eller mindre miljøbelastende – uten å skulle få en snill og positiv term. Det kan gjerne brukes mer objektive begreper som karakteriserer kjøretøyet, f.eks. "nullutslipp" som beskriver at elbiler ikke har utslipp når de er i bruk.

Vi er også spent på hvordan denne miljøklassifiseringen blir brukt. Det er viktig at skillene for utslippene mellom klasse 1-4 framkommer tydelig for markedet. Miljøklasse 2 høres ikke så galt ut, men både den lokale og globale forurensningen er langt høyere enn for klasse 1.

Uttrykket "miljøklassifisert" kan vi også tenke oss at ulike produsenter vil velge å bruke. Uten at dette er spesifikt, men framstår som en positiv term. Vi påregner at bruken av klassifiseringen – og den markedsverdien den vil ha – blir fulgt opp av departementet og eventuelt Forbrukerrådet.

Det er all grunn til å tro at miljøklassifiseringen også vil påvirke framtidige avgifter på biler. Noe som vil være fornuftig kontra den forenklede "CO₂-avgiften" som nå brukes.

Vennlig hilsen
Hans Håvard Kvisle
Daglig leder
EiBil Norge AS



"ElBil Norge"
<post@elbilnorge.no>
27.10.2006 16:00

Til postmottak@sd.dep.no
cc
bcc
Emne Høringsbrev "Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy"

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: MKS	S. NR.: LKD
30.10.2006	
S. NR.: 05/1394-19	AVSKREVET:
ARKIVKODE: 651.0	

Vedlagt er ElBil Norge AS' høringsbrev til rapporten vedrørende "Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy".

Vennlig hilsen
Hans Håvard Kvisle
Daglig leder
ElBil Norge AS
Tlf 22 22 39 22

The following section of this message contains a file attachment prepared for transmission using the Internet MIME message format. If you are using Pegasus Mail, or any other MIME-compliant system, you should be able to save it or view it from within your mailer. If you cannot, please ask your system administrator for assistance.

----- File information -----
File: Miljøklassifiseringshøring.doc
Date: 27 Oct 2006, 16:00
Size: 117760 bytes.
Type: Unknown



- Miljøklassifiseringshøring.doc