

Samferdselsdepartementet
Pb 8010 Dep
0030 OSLO05 1397-34
651.0Deres ref: 05/1397-KD
Vår ref: 06/1280-2/MILS/MALA
Dato: 27.10.2006

Høringsuttalelse - Rapport om Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy

Folkehelseinstituttet har mottatt rapporten "Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy" skrevet av Statens vegvesen. Rapporten er lest med stor interesse og vi stiller oss positive til å få et system som stimulerer til bruk av mer miljøvennlige biler. Lokal luftforurensning er et problem i flere norske byer og veitrafikk er i mange tilfeller den viktigste kilden. De negative effektene luftforurensningen har på menneskers helse gjør at det i slike områder er helt nødvendig enten å redusere trafikken eller redusere utslippene fra det enkelte kjøretøy. Å klassifisere kjøretøy etter hvor store utslipp de har av CO₂ og av lokalt og regionalt forurensende avgasser, samt energiforbruk synes å være et fornuftig første skritt for å øke bruken av miljøvennlige kjøretøy.


Kjøretøyene er foreslått inndelt i fire miljøklasser hvor det både er krav til energiforbruk, utslipp av CO₂, samt utslipp av CO, hydrokarboner, NO_x og partikler. Det er vesentlig at også utslipp av komponenter som gir opphav til lokal luftforurensning er inkludert i miljøklassebegrepet. Dette er ikke tilfelle når det gjelder avgiftslette for dieselmotorer i årets statsbudsjett. Dieselmotorer kommer godt ut når det gjelder CO₂ regnskapet, men kommer fortsatt svært dårlig ut når det gjelder utslipp av NO_x og partikler. For at dieselmotorer skal kunne klare kravene for å komme i miljøklasse 3 eller 4, må de ha partikkelfiltre. Derfor er det svært viktig å vite om partikkelfiltrene fjerner alle typer partikler, også de ultrafine (partikler mindre enn 100 nm), og om filtrene er like effektive ved kaldstart/kjøring med "kald" motor på korte turer, og etter flere års bruk. Det finnes mye kunnskap om at partikkelfiltre reduserer massen av partikkelutslippet, men det finnes langt mindre kunnskap om størrelsesfordelingen av de partiklene som slippes ut. Vil partikkelfiltre føre til økt mengde ultrafine partikler, og vil sammensetningen i den ultrafine fraksjonen bli påvirket? Videre er det svært lite kunnskap om hvilke konsekvenser slike endringer vil ha for helsen. Økt kunnskap om dette er viktig for å kunne iverksette riktige tiltak. Bensinmotorer har generelt mindre utslipp av partikler og partikkelfiltre for slike motorer synes derfor ikke å være like nødvendige.

Etter vår oppfatning vil miljøklasse 2 og 3 bli sammenfallende når Euro-5 kravene blir vedtatt, mellom 2008 og 2010. Disse kravene bør ut fra en vurdering av helsehensyn innføres så raskt som mulig. Selv etter at disse kravene er innført, vil det være større utslipp av NO_x fra dieselmotorer enn fra bensinmotorer, noe som er lite gunstig for den lokale luftkvaliteten.



Konklusjon. Det er svært uheldig for den lokale luftkvaliteten at det fra nyttår innføres tiltak uten miljøklassifisering for annet enn CO₂, som dermed dreier bruken av lette kjøretøy mot dieslbiler. Folkehelseinstituttet synes at etablering av et system for miljøklassifisering av kjøretøy som er basert på utslipp av forurensende avgasser og CO₂ kan være nyttig for å dreie bruken over til kjøretøy med lavere utslipp. Den foreslåtte profilen på miljøklassifiseringen ser fornuftig ut.

Vennlig hilsen


Geir Stene-Larsen
direktør


Erik Dybing
divisjonsdirektør

Kopi til:

Sosial- og helsedirektoratet Postboks 7000 St Olavs plass

0130 OSLO