



Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: MKS	S.BEH.: KD
26 OKT. 2006	
SJITT: 05.1397-18	
ARKIV: 651.0	ANSKREVET:

Vår ref. SEM/FG/EH/RAA/ab Deres ref. 05/1397-KD

Dato 26. oktober 2006

Høring: Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy

LHL, Landsforeningen for hjerte- og lungesyke har gjennomgått ovennevnte rapport om kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøyer og har følgende kommentarer.

LHLs hovedsynspunkt

- *LHL anbefaler at Vegdirektoratets forslag om innføring av 4 miljøklasser blir fulgt opp. Det er viktig at miljøklassene og kriteriene blir fortløpende revurdert og oppdatert.*
- *LHL mener det må utredes muligheter for å gjøre det mer attraktivt å kjøpe miljøvennlige kjøretøy.*
- *LHL støtter forslaget om å innføre et system for energimerking av kjøretøy.*

Generelle kommentarer

Både norske og internasjonale undersøkelser påviser sammenheng mellom luftforurensning fra veitrafikk og lunge/luftveislidelser. Høye konsentrasjoner av nitrogenoksider (NO_x) gir risiko for lungesykdommer, mens partikler fører til luftveis- og hjerte-karsykdommer og kan være kreftframkallende. At eksponering av kulloksid i høye konsentrasjoner og partikkelforurensning er negativt for hjertesykke, er eksempelvis stadfestet i en doktoravhandling ved Karolinska Sjukhuset i Stockholm våren 2005.

LHL er opptatt av alle tiltak som kan forebygge utvikling av hjerte- og lungesykdom og samtidig bidra til at de som har utviklet slike sykdommer, får en bedre hverdag og bedre livskvalitet. I den sammenheng er utvikling og bruk av mer miljøvennlige kjøretøyer svært viktig.

Kommentarer til rapporten

Foreliggende rapport er Vegdirektoratets svar på en forespørsel fra Samferdselsdepartementet om vurdering av mulige kriterier for å kunne miljøklassifisere nye lette kjøretøy. LHL mener Vegdirektoratet har levert en grundig vurdering, og vi anbefaler at Vegdirektoratets forslag om innføring av 4 miljøklasser blir fulgt opp.

Landsforeningen for hjerte- og lungesyke

Postadresse Pb 4375 Nydalen, 0402 Oslo
Besøksadresse Sandakerveien 99, Oslo

Telefon 22 79 93 00
Telefax 22 22 38 33

E-post post@lhl.no
Internett www.lhl.no

Bankgiro 8200 02 33311
Organisasjonsnr. 940 190 738

I dagens typegodkjenningsregister blir kjøretøyenes CO₂-utslipp og forbruk registrert, men ikke de lokale utslippene. Et nytt typegodkjenningsregister er under utvikling der også miljøklassen vil framgå. Miljøklassene foreslås knyttet opp mot utslipp av CO₂ samt de lokalt forurensende avgassene som er regulert i de såkalte Euro-kravene. Disse er implementert i norsk lovverk gjennom EØS-avtalen. Det er viktig slik det foreslås at når kravene skjerpes i EU, skal den norske miljøklassifiseringen også oppdateres.

Rent konkret anbefaler Vegdirektoratet i sin rapport innføring av 4 miljøklasser og at miljøkriteriene i hver klasse knyttes opp mot kjøretøyets utslipp av klimagassen CO₂ og mot utslipp av de lokalt forurensende avgassene karbonmonoksid(CO), hydrokarboner(HC), nitrogensoksider(NO_x) og partikler. Disse faktorene sier noe om kjøretøyenes påvirkning av globalt klima og energiforbruk og om påvirkningen av lokalt og regionalt miljø og luftkvalitet.

LHL har merket seg at miljøklassifiseringen gjelder lette kjøretøy og at klassifiseringen skal gjelde fabrikknye biler. Det er ikke foreslått noe system for ettermontering av utslippsreducerende utstyr, da dette anses å bli for problematisk. Tatt i betraktning av biler har svært lang levetid i Norge, vil det ta mange år før en større del av norske bileiere har skiftet til mer miljøvennlige biler.

Det uttales i rapporten at dersom det skal innføres økonomiske incentiver for kjøp av miljøvennlige kjøretøy basert på utslipp av lokalt forurensende avgasser, må det tas hensyn til begrensningene i direktiv 98/69/EF. Det innebærer at eventuelle økonomiske incentiver ikke må overstige kostnaden ved kjøp og montering av den utslippsreducerende teknologien på kjøretøyet. LHL mener det er viktig å få vurdert hvilke andre tiltak ved siden av miljøklassifiseringen som kan fremme en raskere overgang til mer miljøvennlig bilpark. LHL har merket seg at Regjeringen i statsbudsjettet for 2007 foreslår å legge om avgiftssystemet slik at det blir mer attraktivt å kjøpe biler med mindre CO₂-utslipp – noe som er positivt. LHL viser til at det her har kommet advarsler om negative følger blant annet for mennesker med lungesykdom ved at det kan bli flere som kjøper dieslbiler og derved få økte utslipp av helseskadelige stoffer (jfr. Dagbladet, 09.10.2006). Det er fortsatt slik at mange dieslbiler slipper ut betydelig med nitrogenoksider (NO_x) og partikkelstøv. LHL mener det må bli et krav om at alle dieslbiler blir levert med tekniske anordninger som forhindrer utslipp. LHL viser til at EU har forskrifter, tiltrådt av Norge, som gir mulighet for avgiftslettelse.

Etableringen av miljøklasser er ny, og håpet er at en slik klassifisering ikke bare vil få ”miljøentusiaster” til å velge en miljøbil, men også personer og virksomheter som ønsker å markere seg positivt på miljøområdet. Med dette systemet vil alle typegodkjente kjøretøyer kunne vurderes opp mot miljøkriteriene. Et miljøklassifiseringssystem vil tydeliggjøre hva som skal til for å regnes som ”miljøvennlig” og også gjøre det lettere for myndighetene å stimulere overgang til miljøvennlige kjøretøyer.

Fargekoder for energimerking

LHL støtter også forslaget om at det innføres et system for energimerking av kjøretøy, som tilsvarer det systemet som finnes for energimerking av hvitevarer. Dette bør være et lettfattelig system med fargekoder, som vil gjøre det lettere for forbrukerne å velge miljøvennlige kjøretøy.

Sikkerhet som miljøfaktor

LHL mener det er viktig slik Vegdirektoratet legger vekt på i rapporten, at miljøkrav til kjøretøy må ikke gå på bekostning av, men støtte opp under kravene til sikkerhet. Nullvisjonen for trafikksikkerhet må bestå. Det forutsettes at alle kjøretøy som skal omfattes av miljøklasse, som et minimum bør tilfredsstillе typegodkjenningskravene på kollisjonssikkerhet. For ytterligere å fremme sikkerhet foreslås at bilene som skal omfattes av en miljøklasse, må ha oppnådd minimum 4 stjerner i den såkalte EuroNCAP kollisjonstest eller tilsvarende resultater i andre tester.

LHL har med tilfredshet merket seg at det i dag er mulig å redusere kjøretøyets vekt og dermed gjøre det mer miljøvennlig og mindre ressurskrevende – uten at det samtidig taper når det gjelder trafikksikkerhet. Det er oppløftende at mindre biler som har gjort det bra i kollisjonstester, som regel også har vist seg miljøvennlige. I en tid da salget av tunge biler er økende, er det positivt at mindre biler kan ivareta både miljøvennlighet og sikkerhet.

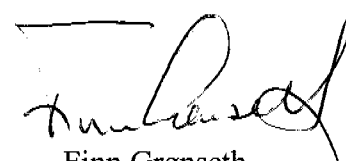
Teknologinøytrale kriterier

Det er fra Samferdselsdepartementet forutsatt, at det til grunn for miljøklassifiseringen skal legges teknologinøytrale kriterier. Dette innebærer at kravene er knyttet opp mot belastningen kjøretøyet i bruk påfører samfunnet i form av utslipp og at samme krav dermed stilles uansett drivstoff og motor-/framdriftsteknologi. Dermed tas det ikke hensyn til utslipp i forbindelse med produksjon av drivstoff. LHL mener det må være interessant også å få fram mer informasjon om hvilken drivstoffproduksjon som er minst miljøskadelig. Det samme gjelder energibruk og bruk av miljøskadelige stoffer i forbindelse med produksjon av kjøretøyer. For disse områdene mener LHL det bør settes i gang egne utredninger.

Med vennlig hilsen
Landsforeningen
for hjerte- og lungesyke

Svein Erik Myrseth
forbundsleder

101



Finn Grønseth
generalsekretær