

Det kongelige samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO
Att: Anne Brendemoen

Deres ref.: 05/1397-KD

Vår ref.: OS/ALT

Oslo, 30. oktober 2006

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: MKS	S. BEH.: KD
31 OKT. 2006	
S. NR.: 05 / 1397 - 22	
ARKIV: 651.0	AVSKREVET

Høring av rapport om Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy - høringsvar

Norges Lastebileier-Forbund ser i utgangspunktet positivt på forslag til miljøklassifisering av lette kjøretøyer, dersom det kan stimulere til å ta i bruk det nyeste og beste av motorteknologi og dermed føre til mindre miljøbelastning.

Innledningsvis vil NLF bemerke at det finnes en god del rene yrkeskjøretøyer innenfor det aktuelle vektsegmentet (lette kjøretøyer, inntil 3 500 kg totalvekt), som budbiler, varebiler, håndverker-biler osv. Disse må tilfredsstille flere krav til investering, bruk og økonomi enn de som stilles ved valg av privatbil. Derfor står yrkestransportøren ikke like fritt til å velge et miljøvennlig alternativ som privatbilisten. Et viktig poeng ved en slik lett godsbil, er at den faktisk har stort nok lasterom. Det tilsier valg av en større bil innenfor vektsegmentet, med tilsvarende større drivstofforbruk og utslipp. Det finnes i praksis ikke noe utslippsfritt alternativ i dag.

Skulle de foreslåtte miljøklassene innføres, vil sannsynligvis alle de varebilene som benyttes i dag havne i Miljøklasse 4 (den dårligste). I Miljøklasse 1 (den beste) vil det sannsynligvis ikke kunne plasseres ett eneste yrkeskjøretøy, når man ser bort fra "firmabiler" for bedrifter som ønsker å profilere seg på miljø.

Her vil altså miljøklassifiseringen ikke kunne fungere som et virkemiddel for å *velge miljøriktig*.

NLF mener at:

- Kravene til vare- og distribusjonsbiler må være i takt med hva som tilbys på markedet i dag og i de nærmeste årene. Skulle f.eks. en yrkesbileier velge å gå over til mindre biler på grunn av miljøklassifisering, ville det måtte kjøres flere turer for å få fram samme godsmengde. Dette vil ha negativ virkning både for trafiksikkerhet og miljø i vid forstand.
- Vi har ingen innvending mot bruk av økonomiske incentiver for å få bilkjøpere til å velge miljøvennlig. Det må gjøres ved positive virkemidler, f.eks. i form av avgiftslettelser, og kravene må ikke umuliggjøre et rasjonelt transportsystem for distribusjon i byer og over korte avstander.

Sd. 2

Sd. 2

- Et alternativ kan være å unnta yrkeskjøretøyer fra klassifiseringssystem, for å unngå at det legges ytterligere restriksjoner på denne typen næringstrafikk.

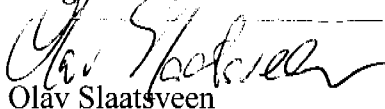
I høringsbrevet nevnes også at et miljøklassifiseringssystem kan benyttes av sentrale og lokale myndigheter som vil utforme virkemidler som stimulerer til valg av miljøvennlige kjøretøyer. Vi antar at det her f.eks. kan dreie seg om miljøsoner osv., og kanskje også ulike avgifter ved anskaffelse og bruk.

NLF mener at:

- Sentrale og lokale tiltak må utformes slik at nyttetransporten ikke automatisk blir "taper", noe som vil føre til mindre effektiv transport, høyere kostnader og dermed dyrere varetransport og dyrere varer.
- Lokale tiltak med hjemmel i det foreslåtte klassifiseringssystemet må utvikles forsiktig og ut fra klare, felles regler. Her må det også pålegges lokale myndigheter å utforme begrensninger og tiltak først etter samråd med transportører og øvrig næringsliv, slik at nyttetransport i byene ikke blir umulig eller unødvendig vanskeliggjort.

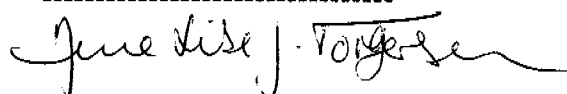
Med hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Olav Slaatsveen

Viseadm. direktør



Anne Lise S. Torgersen

Fagsjef Informasjon/Miljø