

MKS KD

OS 1397-39
657.0



Samferdselsdepartementet
Postboks 8019 Dep
0030 Oslo

2. november 2006

Høringssvar: Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy

Norges Miljøvernforbund (NMF) viser til Departementets brev av 19. juli og takker for anledningen til å gi et høringssvar til foreslåtte kriterier.

NMF mener prinsipielt at tanken rundt miljøklassifisering er et godt skritt i riktig retning, men dessverre også et langt steg i helt feil retning. Det er riktig og beregne engangsavgiften basert på utslipp, men det er dessverre helt galt fra vår synsvinkel kun å beregne disse av CO2-utslipp. Resultatet av foreslåtte kriterier er stimulans til økt kjøp av biler med dieselmotor, som har lavt CO2-utslipp men har høyere partikkel og NOx utslipp en tilsvarende bensinbiler. Resultatet er også at biler med mulighet for E85 blir betraktelig høyere i pris en de er i dag, noe som gir et galt signal om man vil ha flere over på biler med lavt CO2-utslipp.

Bioetanol-/E85-biler

Forslaget til kriterier straffer de som ønsker seg et kjøretøy med fleksibelt drivstoff valg, eks. E85-biler. Det er riktig at disse bilene dersom de går på bensin har høyt CO2 utslipp, men hensikten med E85 drivstoffet er at CO2 en i mindre grad er drivhusbringende, enn vanlig bensin. Det er derfor skuffende at biler med denne typen drivstoff ikke får et kontantavslag i engangsavgiften. Et avslag på E85 biler på 30-40 000 kroner over 4-5 år er et insitament som ville økt etterspørselen etter både biler og drivstoff. E85 er mer drivhusgassvennlig enn tradisjonell bensin. Dersom regjeringa skal ha en målsetning om å få flere av denne typen biler på markedet, må det brukes virkemiddel som monner i kjøpsøyeblikket.

Parallelt med dette, er det viktig at antall stasjoner som tilbyr biodrivstoff (E85 og biodiesel) øker betraktelig. Det holder ikke med den ene stasjonen i Norge som er på Storo.

Hybridbiler

Den mest kjente hybridbilen Toyota Prius, vil ved forslaget til kriterier få et avslag på ca 15 000 kroner. Denne bilen har et utslipp på ca 104g/km, noe som er godt under grensen i miljøklasse2 på 120g/km. Vi mener at denne klassen ikke godt nok dekker hva hybridteknologien er god for. Skal man stimulere for satsning på denne teknologien er man nødt til å få en større gradering av avgiftene, sett i forhold til utslippet.

Norges Miljøvernforbund

Hovedkontor:

Postboks 593
5806 BERGEN
Skuteviksboder 24
Bank: 9521.05.71982
Internett: www.miljovernforbundet.no

Tlf.: 55 30 67 00
Fax: 55 30 67 01
Org.nr.: 871 351 082
E-mail: nmf@miljovernforbundet.no

Region Sør / øst

Postboks 9261,
Grønland
0134 OSLO

Region Nord

Postboks 446
9255 TROMSØ
Tlf.: 913 57 125

Flere av de store bilaktørene jobber med hybridteknologien. I løpet av få år kommer det eks hybridvarianter som enten har diesel eller bensin som drivstoff. Det kommer hybridbiler med langt høyere batterikapasitet og med mulig ladefunksjon mot strømmettet. Utkastet til kriteriet tar ikke godt nok høyde for biler av denne typen. Vi mener et poengbasert utregning av engangsavgiften vil gi et riktig insitament for produsent og kjøper.

Diesel

Regjering reduserer avgiften på svært forurensende dieselmotorer dramatisk. Grunnen er at dieselmotorer har lavere CO₂ utslipp enn tilsvarende bensinmotorer. Man tar overhode ingen hensyn til lokaleutslipp i forslaget til avgiftsomlegging.

Dieselmotorer har relativt høye utslipp av forurensende NO_x og partikkelutslipp. Dette er utslipp som er kreftfremkallende, som skaper helseproblemer for astmatikere, fremkaller nye luftveissykdommer og hjerte og karsykdommer. Partikkelutslipp fra dieselmotorer er allerede et alvorlig problem i dag, og kommer med dette forslaget i aller høyeste grad til å bli et økende problem. Bilbransjen signaliserer at denne omlegginga vil føre til at ca 80% av alle nybiler i 2007 kommer til å gå på diesel.

Forslaget til avgiftsreduksjon på dieselmotorer kommer uten at det stilles nye strenge krav til utslipp fra diesel motorer. Dette hadde enkelt latt seg gjøre ved å stille krav om NO_x- og partikkelrensing. De som da ikke oppfyller krav om rense og filterteknologi, vil kunne få en ekstra miljøavgift. Et slikt insentiv ville føre til tidligere introduksjon av miljøteknologi. Teknologi som er der i dag, men som det foreløpig ikke stilles krav om skal være med. Dette er krav som delvis kommer med EURO5 (avgassutslipp)standard, som etter planen trer i kraft i 2008-2010. Denne standarden vil rette opp deler av skjevheten som nå vil oppstå mellom bensin- og dieselmotorer. I mellomtiden vil det selges mange nye biler som forurenser lokalt, og skaper helseproblemer.

Elbil

Elbiler må sikres fortsatt avgiftsfritak på engangsavgift. I tillegg må elbilene sikres fortsatt lav veiavgift, fri passering i bomring, mulighet for å benytte kollektivfeltet og gratis parkering.

NMF er kjent med at det av et utvalg er forslått og fjerne sistnevnte, skjer det er det i så fall en fallitterklæring. Parkering langs vei må fortsatt være gratis for elbiler. Utover dette bør det kjøpes fri p-plasser på p-plasser drevet av private. Dette bør delegeres til kommunene etter behov og finansieres av staten. Alternativt bør det utarbeides kundekort for elbilbrukere som kan brukes i automat og sikrer gratis, eller lav p-avgift.

Det bør videre diskuteres om staten skal gå inn og garantere for kjøp av noen 1000 el-biler til det norske markedet, slik at de store bilfirmaene gjenopptar produksjonen. Produksjonen av 2-3 seters elbiler er i dag stor nok, men det er et marked for "vanlige" 4-5 seters biler med elmotor. Dette markedet får i dag nesten ikke tak i elbil.

Biodiesel

Selv om dette er på siden av saken, ser vi oss nødt til å ta dette opp. Diesel drevne kjøretøy utgjør en stor del av bilparken. Derfor må biodiesel må sikres de samme rammevilkår som

E85, parallelt med strengere krav til dieselskjøretøy. Biodiesel er på lik linje med E85 langt på vei klimanøytralt. Spesielt innen for transport sektoren er det store besparelser med bruk av biodiesel. Det må derfor snarest komme en tvungen innblanding av biodiesel i diesel og det er ikke å sette denne til 10%. I tillegg må det bli flere fyllpumper for rent biodrivstoff.


Vår anbefaling:


Norges Miljøvernforbund anbefaler at kriteriene som er foreslått må bearbeides og arbeides videre med. Det bør vurderes å utsette hele avgiftsomleggingen til en utredning om poengbasert engangsavgift er på plass, noe som også vil være et miljøriktig globalt og lokalt. Vi er videre kjent med at Norges Astma og Allergiforbund i sitt høringsvar foreslår et detaljert poengsystem som også vektlegger lokale utslipp. Denne modellen vektlegger de viktigste parametrene i en bils miljøbelastning, nemlig CO₂, NO_x og partikkelforurensning. Vi slutter oss som nevnt til at det bør lages et poengsystem.

Slik vi ser det har Regjeringen nå to valg om den skal kalle dette forslaget et løft for miljøet.

1. Utsette avgiftsomlegningen til revidert nasjonalbudsjett og da å lansere nye kriterier for miljøklassifisering som tar utgangspunkt i parametrene CO₂, NO_x og partikkelutslipp
2. Vedta dagens kriterier som midlertidig og varsle om nye og endelige kriterier som baserer seg på parametrene CO₂, NO_x og partikkelutslippene. Disse må da komme og iverksettes fra sommeren 2007

Miljøvennlig hilsen

Kurt w. Oddekalv 
Leder


Snorre Sletvold
Nestleder