

Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Postmottak@sd.dep.no
Deres ref. 05/1397- KD

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVGJØR	BEHØR
MKS	KD
07 NOV. 2006	
NR:	05/1397-29
PRG:	651.0



Skogfaret 54 H
1344 Haslum
Tlf 40203010
www.elbil.no
norstart@elbil.no

Oslo 3. november 2006

Høringstilsvar - Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy

Vi viser til deres høringsbrev av 19.7.2006 i forbindelse med høring av kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy. Vi beklager at det ved et arbeidsuhell ble sendt ut et ikke ferdigbehandlet utkast den 30.10. Vi ber om at dette erstattes med det foreliggende brev som er godkjent av styret.

Norstart -norsk elbilforening er en forening med formål å øke interessen for, og bruken av miljøvennlige kjøretøy – med hel, eller delvis elektrisk fremdrift- for å redusere utslippene fra kjøretøyparken.

Norstart mener det riktig å miljøklassifisere bilene etter både utslipp og energieffektivitet slik det anbefales i rapporten for å stimulere mest mulig effektiv energiutnyttelse og minst mulig utslipp. Vi mener imidlertid at kravene til energiforbruk og utslipp bør være strengere, slik at miljøklasse 1 ligger på nivå med best tilgjengelig teknologi (BAT i EU terminologi). Vi mener imidlertid at det å trekke inn krav om EuroNCAP eller tilsvarende kollisjonskrav vil være en avsporing.

Kriterier til miljøklassifisering bør kun forholde seg til miljøkriterier for å bli tydelig og klar. Sikkerhet bør håndteres gjennom typegodkjenning og eventuelt egen merking. EuroNCAP er i dag ikke en del av typegodkjenningskrav, og det å inkludere dette i miljøklassifiseringen strider direkte mot Vegdirektoratets eget krav om å ta utgangspunkt i typegodkjenningskrav.

Dagens elbiler i familiebilstørrelse (Toyota RAV4, Renault Kangoo etc) bruker typisk 20-30 kWh/100 km. Man bør legge kravene i forhold til den beste kommersielle teknologien for å få rett ambisjonsnivå. Man bør justere miljøklassene som følger eller tilsvarende:

- Miljøklasse 1: Kjøretøy som ikke har utslipp av CO2 eller lokalt forurensende avgasser, med et energiforbruk tilsvarende 30kWh/100km.
- Miljøklasse 2: Kjøretøy som har et oppgitt CO2-utslipp 80g/km eller lavere, eventuelt et energiforbruk tilsvarende 30kWh/100km eller lavere, og som tilfredstiller de foreslåtte Euro 5-kravene til utslipp av lokalt forurensende avgasser fra bensinkjøretøy.
- Miljøklasse 3: Kjøretøy som har et oppgitt CO2-utslipp 80g/km eller lavere, eventuelt et energiforbruk tilsvarende 30kWh/100km eller lavere, og som tilfredsstiller Euro 4-kravene for lette personbiler, samt har et partikkelutslipp på 5 mg/km eller lavere.
- Miljøklasse 4: Kjøretøy som har et oppgitt CO2-utslipp 120g/km eller lavere, eventuelt et energiforbruk mellom 30kWh og 46 kWh per 100km, og som tilfredsstiller Euro 4-kravene for lette personbiler, samt har et partikkelutslipp på 5 mg/km eller lavere. I denne klassen regnes også nullutslippskjøretøy med forbrenningsmotor med samme energiforbruk.

For kjøpere av biler er det i dag et system der EuroNCAP aktivt brukes i markedsføring av nye modeller. Det er derimot liten oversikt blant for konsumentene med hensyn til utslipp og energibruk. Selv om produsentene er pålagt å oppgi forbruk og utslipp, er dette informasjon det er vanskelig å forholde seg til. Vi ser det derfor som et stort skritt i riktig retning å innføre klassifisering i forhold til energiforbruk og utslipp.

Støy er en av de største lokale problemene fra veitrafikk. Det anbefales på det sterkeste at støy også inkluderes som et kriterium til tross for omdiskutert målemetode. Målemetoden bør omarbeides til å gi et bedre bilde på bilens støyeegenskaper så snart som mulig.

På "miljøsidene" vil elbiler uten problemer komme i Miljøklasse 1, grunnet null utslipp og lavt energiforbruk. Det er derimot ikke like opplagt at elbilene vil bli klassifisert i Miljøklasse 1. Grunnen her ligger i forslaget om å sette et krav til fire stjerner hos EuroNCAP eller tilsvarende tester. Dette hører nødvendigvis ikke sammen.

Vi stiller oss derfor undrende til sammenblandingen av miljøfaktorer som utslipp og energibruk på den ene siden, og krasjtester på den andre siden for å oppnå en miljøklassifisering. Dersom man ønsker en tydeligere informasjon om sikkerhetsnivå i bilen, så bør man eventuelt vurdere et system der bilene både blir merket med miljøklasse og EuroNCAP stjerner. Å aggregere miljøegenskaper og sikkerhetsskaper vil skape forvirring, og være svært vanskelig å kommunisere.

Elbiler blir i dag produsert i begrenset antall over hele verden. Norge har i dag posisjonert seg som verdensledende innen elbiler og har nå tre aktører som produserer eller er i ferd med å starte produksjon av elbiler: ElbilNorge AS, Think AS og Miljøbil Grenland AS. Det importeres også nye elbiler fra India og Italia til det norske markedet, samt brukte elbiler fra Frankrike.

Det er et håp om at vi igjen vil få produsenter av elbiler også i andre land, elbiler som i første omgang antagelig vil bli produsert i begrensede serier. Da er det viktig at Norge står frem som et marked der utenlandske produsenter kan lansere sine elbiler på et tidlig stadium. Det vil ikke være selvsagt at slike elbiler fra for eksempel Japan eller USA vil være testet av EuroNCAP eller tilsvarende.

Elbiler produseres i dag, og vil antagelig de nærmeste årene produseres i begrensede volumer. Gjennom datasimuleringer er det brukt mye ressurser på å gjøre bilene kollisjonssikre både ovenfor sjåfør/passasjerer og møtende trafikanter. Noe som har medført typegodkjenning for eksisterende elektriske kjøretøyer på det norske markedet. Det vil være noe selvmotsigende hvis man ender opp med en miljøklassifisering hvor en bil med utslipp (på grunn av forholdet til NCAP) kommer bedre ut enn et energieffektivt nullutslippskjøretøy. Et slikt forhold vil sannsynligvis bli fremstilt på en villedende måte i markedsføringen av biler med utslipp.

Det er ikke slik at det nødvendigvis er den etablerte bilbransjen som vil lansere elbiler. Tvert i mot ser vi nå at det er nye aktører som kommer inn og tar dette markedet som foreløpig er et nisjemarked, men et marked i en rivende utvikling som det er viktig å støtte. Alle de norske aktørene er eksempler på slike utfordrere. Krav om EuroNCAP vil favorisere store bilfabrikanter som produserer biler i store serier. Ved å legge krav til fire stjerner hos EuroNCAP i en miljøklassifisering, vil det bygges en effektiv barriere mot nye mindre aktører.

EuroNCAP-testen er en frivillig testordning som utføres for å måle sikkerheten til biler som blir solgt på det Europeiske markedet. Det er EuroNCAP som selv velger hvilke biler som skal testes. En produsent kan ikke bestille en test fra EuroNCAP. I utgangspunktet velges biler ut anonymt slik at produsentene ikke kan manipulere resultatet. På grunn av kostnadene prioriterer naturlig nok EuroNCAP biltyper med en betydelig utbredelse i markedet. Det er tvilsomt hvorvidt noen nullutslippsbil vil bli plukket ut til å være med i denne testen, med de produksjonsvolum vi ser i dag og i nær fremtid.

I henhold til EU-direktiver og lokale forskrifter, må alle biler som selges passere spesielle sikkerhetstester. Alle biler som selges i Europa tilfredstiller strenge krav til sikkerhet, uavhengig av om de har blitt testet av EuroNCAP eller ikke.

Det å kjøre elbil gir i dag en rekke fordeler for den enkelte bruker av slike biler, men disse fordelene hadde naturligvis vært mindre hvis ikke norske myndigheter hadde lagt så godt til rette for elbilbruk. Biler som

produseres i mindre serier, vil ofte møte det problem at komponentkostnader og selve produksjonen kan være dyrere enn for biler i store serier. Nettopp av den grunn er det avgjørende at myndighetene fortsatt legger til rette for slike kjøretøyer.

Etterspørselen etter elbiler er langt på vei et resultat av at norske myndigheter over tid har ønsket å legge til rette for nullutslippsbiler gjennom nullsats på merverdiavgift, fritak for engangsavgift, årsavgift, bomavgift og parkeringsavgifter på kommunale parkeringsplasser. I en undersøkelse foretatt av ECON Analyse på oppdrag fra Samferdselsdepartementet våren 2006 går det for eksempel frem at hele 81 prosent av de som har kjøpt elbil mente at fravær av årsavgift var viktig eller svært viktig for beslutningen om å kjøpe elbil.

I Norge har vi nå et stort nettverk av offentlige og private ladeplasser til elbiler, og befolkningen er mer moden for teknologien enn i andre land der elbilen er totalt fraværende. Å starte nedtrappingen av incitament, ved å sette så strenge krav til det utvidede "miljøbegrepet" vil være nedtrappingen av et viktig hjemmemarked for en spennende, nyskapende, miljøvennlig, teknologi-utviklende, vareproduserende, knoppskytende og innovativ bransje som nå involverer flere og flere arbeidsplasser.

Det vil være stikk i strid med de bestrebelser norske myndigheter gjennom mange år har stått for hvis man innfører at energieffektive nullutslippsbiler, slik som elbiler, ikke får den beste miljømessige klassifisering. Elbiler anses som nullutslippskjøretøy under bruk. Det er ingen utslipp av CO, NOx, HC eller partikkelstøv. Dette bidrar til en renere 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 byluften, ulike tiltak settes i gang, bl.a. vinterstid er det redusert fart på innfartsårer til Oslo.

Det vil videre være stikk i strid med interessene til den elbilindustri som nå er i ferd med å bygges opp hvis norske myndigheter trekker inn EuroNCAP i denne sammenheng.

Det vil videre være stikk i strid med miljøbevisste norske forbrukeres interesser hvis man trekker inn EuroNCAP tester på denne måten.

Med vennlig hilsen
Norstart -norsk elbilforening



Lars C. Krogenæs
Daglig leder

Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVDELING: MKS	SIGILL: KD
07 NOV. 2006	
ENR: 05/1397-29	
PERM: 651.0	AVGRETT:

Deres ref. 05/1397- KD



Skogfaret 54 H
1344 Haslum
Tlf 40203010
www.elbil.no
norstart@elbil.no

Oslo 5. november 2006

Høringstilsvar - Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy

Vi viser til deres høringsbrev av 19.7.2006 i forbindelse med høring av kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy. Vi beklager at det ved et arbeidsuhell ble sendt ut et ikke ferdigbehandlet utkast den 30.10.

Vi ber om at dette erstattes med det foreliggende høringstilsvar som er godkjent av styret.

Mvh
Lars C. Krogenæs
Daglig leder
Norstart - norsk elbilforening
www.elbil.no
Tlf 40203010