

MKS KO

05 1397 - 13  
657.0



STAVANGER KOMMUNE



Det Kongelige Samferdselsdepartement  
Postboks 8010 Dep.

0030 OSLO

**Teknisk drift**  
Teknisk drift

Postadr.: Postboks 8001, 4068 Stavanger  
Besøksadr.: Olav Kyrres gate 23  
Telefon: 04005. Faks: 51507022  
E-post: postmottak.teknisk@stavanger.kommune.no  
www.stavanger.kommune.no  
Org.nr. NO 964 965 226

DERES REFERANSE  
05/1397-KD

VÅR REFERANSE  
TMT-06/9162

ARKIVNR.  
K21 & 13

JOURNALNR.  
44227/06

DATO  
23.08.2006

## SVAR - HØRING AV RAPPORT OM KRITERIER FOR MILJØKLASSIFISERING AV LETTE KJØRETØY

Vi viser til utsendt høringsbrev fra Samferdselsdepartementet datert 19.07.06 angående ovennevnte sak.

Stavanger kommune er representert i prosjektgruppen for HyNor, et nasjonalt utviklingsprosjekt for å fremme utnyttningen av hydrogen i norsk transportsektor. Prosjektets hovedmål er at det i løpet av 2009 skal være mulig å kjøre hydrogenrevne kjøretøy mellom Stavanger og Oslo (det jobbes også med å få forlenget denne hydrogenveien via Gøteborg helt til København).

I sammenheng med ONS 2006 ble den første allment tilgjengelige hydrogen-stasjonen i Norge åpnet på en av Statoils bensinstasjoner (Forus, Stavanger). I regi av HyNor-prosjektet er det her i Stavanger kjøpt inn fire Toyota Prius hybridbiler som istedenfor bensinmotor har forbrenningsmotor på hydrogen. Ytterligere anskaffelser av ulike typer hydrogenbiler er under planlegging.

Miljøklasse 1 er i høringsrapporten definert som kjøretøy som verken har utslipp av CO<sub>2</sub> eller lokalt forurensende gasser (CO, HC, NO<sub>x</sub>, partikler) og som har et energiforbruk tilsvarende 46 kWh/100 km eller mindre. Når det gjelder hydrogenrevne biler, vil kun biler med brenselceller og el-motor kunne oppfylle disse kravene. Biler som bruker hydrogen som drivstoff i en forbrenningsmotor, har ingen utslipp av partikler samt neglisjerbare utslipp av CO, HC, og NO<sub>x</sub>. Ifht. de foreslåtte kriteriene vil hydrogenbil med forbrenningsmotor således havne i miljøklasse 2 eller 4, alt etter energiforbruk.

Stavanger kommune mener det ikke er riktig å utelukke hydrogenbiler med forbrenningsmotor fra klasse 1. Disse bilene har, som nevnt, praktisk talt ikke utslipp av CO<sub>2</sub>, CO, HC eller partikler, og NO<sub>x</sub>-utslippene ligger på under en tiendedel av det som Euro 5 setter som grense for bensindrevne personbiler (trolig gjeldende fra år 2010).

Den typen hydrogenbiler som står ved terskelen til kommersialisering er biler med forbrenningsmotor og ikke den med brenselceller. Sistnevnte teknologi er ennå altfor dyr og

fremdeles på prototypestadiet. F.eks. koster en hydrogendrevet variant av hybridbilen Toyota Prius 740.000 kroner (ved full importavgift), mens en Think basert på hydrogen og brenselceller koster to millioner kroner.


Stavanger kommune ønsker å fremme hydrogen som alternativ energibærer. Samferdselsdepartementet har selv gått inn for et midlertidig fritak for engangsavgiften for hydrogenbiler med forbrenningsmotor med virkning fra 01.07.06. Dette gir også et signal i retning av at det er politisk ønsket å støtte opp under hydrogensatsingen i Norge. Vi viser i denne sammenheng også til brevet fra organisasjonen Zero til hhv. finans-, miljø- og samferdselsministeren datert 28.02.06, som gir en god dokumentasjon på miljøforhold knyttet til hydrogenbiler. Stavanger kommune går inn for at kriteriene for miljøbil klasse 1 utformes slik at også hydrogenbiler med forbrenningsmotor kan oppfylle disse.


For øvrig nevnes det både i utsendelsesbrevet og i høringsrapporten at begrunnelsen for miljøklassifisering er å stimulere til kjøp av mer miljøvennlige biler. Generelt sett synes vi at en miljøklassifisering med så strenge krav og en inndeling i fire kategorier slik som foreslått, er lite hensiktsmessig med henhold til formålet. I dag vil det, i følge høringsrapporten, kun være et fåtall biltyper i hver av de fire klassene. Norge har så å si ingen egen bilproduksjon, og dersom formålet er å fremme bruk av mer miljøvennlige biler, må dette stimuleres via etterspørselen.

Som incentiv i kjøpers marked vil en inndeling av miljøbiler i fire klasser heller virke mot sin hensikt. Man vil knapt finne en bilimportør som kan se for seg å reklamere for en "familiebil i norsk miljøklasse 4". Dette vil kunne framstå som en stigmatisering av et egentlig meget godt miljøvalg. Dersom man virkelig ønsker å øke etterspørselen etter miljøbiler merkbart, bør disse bilene plasseres i én kategori.

I høringsrapporten legges det opp til en klassifisering som skal "stimulere brukere som er spesielt miljøbevisste til å velge miljøbiler framfor ordinære kjøretøy". Vi antar at spesielt miljøbeviste forbrukere ikke trenger noe klassifiseringssystem for å finne fram til de mer miljøvennlige bilene og at det vil ha en større effekt å fremme miljøbevissthet knyttet til bilkjøp blant "menigmann". Slik vi ser det vil en energimerking av alle kjøretøy da være langt mer hensiktsmessig som klassifiseringssystem siden denne type merking allerede er godt innarbeidet blant forbrukere flest.

Med hilsen

  
Ole Høttand  
Rådmann

  
Jostein Førland  
konst. direktør

Torunn Møllerhaug Tysvær  
fung. miljøvernsjef