



Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Vår dato
12. september 2006

Vår referanse
322 MK/rha

Deres dato
19.07.2006

Deres referanse
05/1397-KD

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: <i>MKS</i>	S.BEH.: <i>KD</i>
18 SEPT. 2006	
S.NR.: <i>05, 1397-8</i>	
ARKIVKODE: <i>651.0</i>	AVSKREVET:

Høring – rapport "Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy"

Vi har studert forslagene til kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy. I tillegg har vi i forbindelse med høringsrunden fra bilimportører fått og besvart spørsmål vedrørende kravene til lavt energiforbruk (46 kWh/km respektive 54 kWh/km).

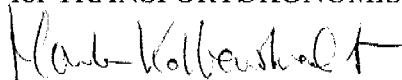
Kravet til lavt energiforbruk, uansett hvilket drivstoff som brukes, trenger etter vår erfaring å forklares på en pedagogisk måte. Det viser seg i praksis vanskelig for mange å koble sammen et krav om CO₂-utslipp på 120 g/km med et krav om energiforbruk på 46 kWh/km. Forklarende eksempler som viser nytten av krav til lavt energiforbruk i tillegg til CO₂-utslipp vil sannsynlig være av pedagogisk verdi. Biler med fremdriftsystemer som bruker energibærere med lavt eller null karboninnhold (naturgass og hydrogen) får med krav til energiforbruk også et berettiget krav på seg om også å være energieffektive.

Det er innledningsvis referert til utkastet til rapport "Environmental Friendly Vehicles – Experiences and Definitions" og at Statens vegvesen har dratt veksler på dette arbeid. TØI og forsker Rolf Hagman er en av de to forfatterne til denne rapporten. Vår høringsuttalelse er derfor preget av sammenfallende vurderinger.

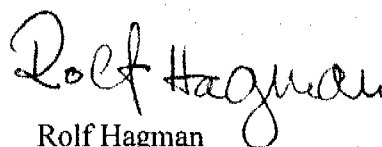
Vi ser med tilfredshet at intensjonene med teknologi- og drivstoffnøytrale krav fra "Environmental Friendly Vehicles – Experiences and Definitions" er fulgt opp i forslaget til miljøkriterier. Teknologinøytralitet vil etter vår mening sikre at de mest fornuftige og rasjonelle løsningene vinner frem både på kort og lang sikt. Lavt forbruk er en rimelig og fornuftig måte å redusere problemene med energimangel og høyt CO₂-utslipp.

De fire kravene til miljøklassifisering vurderer vi som utfordrende og strenge, men samtidig realistiske for bilimportørene. De miljøkriterier som er foreslått i "Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy" vil påvirke og stimulere til fremtidige valg av nye og mer miljøvennlige biler. Forslaget til miljøklassifisering sier ikke noe om hvordan de fire miljøkriteriene vil bli brukt og hvilke fordeler som miljøklassifiserte biler eventuelt vil få. Offentlige insentiver i tillegg til lavt drivstofforbruk vil klart bidra til en raskere økning av antallet miljøklassifiserte biler i Norge enn om drivstofføkonomi alene er drivkraften.

Vennlig hilsen
for TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT



Marika Kolbenstvedt
avdelingsleder



Rolf Hagman
forsker