

## Remissammanställning Accelerationsrådgivare

Remissinstans	Stödjer	Förkastar	Avstår
Fagligt fæller forbund 3F (Dk)			x
Forbrugerrådet (Dk)			x
Miljøstyrelsen (Dk)	x		
Færdselsstyrelsen, Bilteknisk afdeling (Dk)			
Indenrigs- og Sundhedsministeriet (Dk)			x
Coop Norden Danmark (Dk)			x
Finlands Transport och Logistik SKAL rf (Fi)	x		
Helkama-Auto Oy (Fi)	x		
Oy BMW Suomi AB (Fi)			x
Staten forurensningstilsyn (SFT) (N)	x		
Norges automobilforbund (NAF) (N)			x
Konkuransetilsynet (N)			
Materialretur as (N)	x		
Opplysningsrådet for veitrafikken (N)			x
Arbetsmiljöverket (S)			x
Konsumentverket (S)			x
Institutet för miljömedicin (S)	x		
Kemikalieinspektionen (S)			x
Vägverket (S)		x	
Miljöförbundet Jordens Vänner (S)	x		
<b>Summa (totalt 19 svar, Dk 6, Fi 3, N 5, S 6)</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>10</b>

### Miljøstyrelsen:

Ideen er i sig selv god. Kraftige accelerationer medfører øget brændstofforbrug, øget CO<sub>2</sub>-udslip og fra dieslbiler øget partikeludslip.

Et system, hvor gaspedalen "bremses" lyder er formentlig teknisk mulig, og vil nok have mere effekt end lyd og blink, men det skal også tænkes igennem om en hindring af en acceleration er ønskelig. Er der situationer hvor en acceleration er nødvendig, kan en decideret mekanisk hindring af accelerationen være katastrofal.

Miljøstyrelsen tror imidlertid det bliver vanskeligt at udforme relevante krav. Så vurderingen af en ansøgning bliver subjektiv på basis af fabrikantens beskrivelse. Det kan betyde store forskelle mellem forskellige miljømærkede produkter.

Vi modsætter os som sådan ikke kriterierne, men stiller os også tvivlende om netop en miljømærkning er det rette for dette område. Kan miljømærkningen bibringe en ekstra miljøgevinst er det selvfølgelig relevant. Kriterierne er nu udarbejdet, men med mindre produktgruppen får succes, men vi ikke Nordisk Miljømærkning skal bruge kræfter på dette.

### Færdselsstyrelsen

Færdselsstyrelsen har fra Justitsministeriet modtaget høring om Svanemærkning af "accelerationsrådgivere", idet Færdselsstyrelsen er ansvarlig for regler om køretøjers indretning og udstyr.

Færdselsstyrelsen arbejder desuden med oplysningsarbejde om nye bilers brændstofforbrug og hilser naturligvis initiativer, der kan påvirke brugeren af biler til en mere brændstofbesparende kørselsadfærd, velkommen.

Færdselsstyrelsen støtter projekter om intelligent farttilpasning. Se link

<http://www.fstyr.dk/sw28555.asp>

Færdselsstyrelsen finder, at kravet til K2 "Effekt" er meget subjektive og ikke præcise, for så vidt angår måleprocedure.

Færdselsstyrelsen finder, at fx en sammenligning af målt brændstofforbrug ved anvendelse af en bestemt kørecyklus, fx US06 og ved gennemkørsel af samme strækning med anvendelse af accelerationsrådgiver, måske kunne give en mere præcis måleteknisk vurdering af udstyret. Det bør nærmere undersøges og dokumenteres af et prøvningslaboratorium, fx AVL/MTC i Sverige, om en sådanne metode kan anvendes.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at disse systemer skal være tilpasset den konkrete biltype. Dokumentation for afprøvning på én biltype sikrer således ikke tilsvarende besparelse på en anden biltype, idet systemerne skal kalibreres til den konkrete biltype.

I øvrigt drøftes disse systemer løbende internationalt, og bilfabrikanterne oplyser (maj 2005), at der p.t. ikke foreligger egentlige undersøgelser af disse systemers virkning, men at indledende undersøgelser for fabriksmonterede systemer viser, at man kan opnå en besparelse på omkring 5%. Færdselsstyrelsen kan således ikke genkende besparelser op mod 30% ved anvendelse af disse systemer.

Færdselsstyrelsen skal desuden henvise til Detailforskrifter for Køretøjer afsnit 6.01.002 om, at elektronisk udstyr skal være godkendt i henhold til EF-direktiv 95/54/EF om EMC (elektromagnetisk kompatibilitet). Link til Detailforskrifter for køretøjer findes her: <http://www.fstyr.dk/sw22947.asp>

### **Institutet för miljömedicin**

IMM stöder förslaget men har följande invändningar:

Under K2 står det att det ska finnas dokumenterad positiv miljöeffekt. I det steget borde det även göras mätningar på avgaserna. Minskar utsläppen av hälsoskadliga utsläpp som CO, NO<sub>x</sub> och partiklar mm. av accelerationsrådgivare?

För övrigt anser vi att postbilar och liknande fordon som kör i tätbebyggda områden borde vara el-drivna. Det är viktigare än att bilarna har accelerationsrådgivare.

### **Vägverket**

Syftet med accelerationsrådgivare är att det skall uppmuntra till ett energieffektivt körsätt. Vägverket har förhållandevis god kunskap om körbeteende och vilka parametrar som är mest betydelsefulla för ett sparsamt körsätt. Vägverket introducerade tillsammans med STR och Energimyndigheten EcoDriving i Sverige

1998 och har både före och efter detta bedrivit och finansierat forskning inom området.

Vi vill understryka att accelerationsnivån i sig inte påverkar bränsleförbrukningen eller koldioxidutsläppen. Istället är det topphastigheten mellan stopp och hur retardationen sker som vid sidan av växelval har störst betydelse. Ju högre topphastighet desto mer bränsle har krävts för att skapa rörelseenergin som sedan bromsas bort. Rörelseenergin kan också bromsas bort på olika effektivt sätt. Vid motorbroms på hög växel fås bränsleavstängning samtidigt som rörelseenergin används för att övervinna rull- och luftmotstånd. Alternativet att köra lite längre för att sedan retardera snabbare med den mekaniska bromsen ger en högre förbrukning. En allt för låg accelerationsnivå kan dessutom vara negativ ur bränslebesparings synvinkel på en bensindriven bil. Detta hänger samman med att det krävs en viss belastning av motorn för att verkningsgraden skall bli maximal. Att man som ni skriver har funnit samband mellan kraftig acceleration och hög förbrukning hänger sannolikt samman med att den högre accelerationen också gett en hög topphastighet.

Vi tror därför inte på det föreslagna hjälpmedlet. Ett bättre alternativ på temat skulle vara ett system som dynamiskt begränsar topphastigheten kombinerat med hjälpmedel som talar om när det är dags att börja motorbromsa. Nackdelen med ett sådant system är förstås att det är mer invecklat. Helt klart är dock att det finns ett behov av system för att hjälpa förarna att köra sparsamt. Efter utbildning eller information om sparsamt körsätt är det vanligt att man efter en tid faller tillbaka på sitt tidigare körsätt om man inte på ett eller annat sätt påminns om det.

Vi vill också uppmärksamma den debatt som försigår inom EU att introducera växlingsindikator, (Gear Shift Indicator, GSI) på manuellt växlade bilar. Som nämnt tidigare är växelval en av de viktigaste parametrarna inom sparsamt körsätt för manuellt växlade bilar.

Vi tror också att om ni väljer att gå vidare med system för att hjälpa förarna att köra sparsamt att ni då bör välja en bredare ansats som kan innehålla olika typer av system som kan påverka en eller flera av de viktigaste parametrarna för ett sparsamt körsätt.

### ***NM-kommentarer***

*De flesta kommentarerna vänder sig mot det subjektiva sätt som kravet på effektivitet är formulerat.*

*Efter som systemen endast är rådgivande för föraren så beror ju även miljöeffekten av hur väl förarna anpassar sig till rådgivningen. Att formulera objektiva krav med teoretiska körprogram och specificerade miniminivåer kan därför bli svårt.*

*Kravet har formulerats för att man skall kunna se en effekt på en verklig bilflotta i verklig trafik istället.*

*Vid en revidering kan man titta närmre på de och se om det kan vara möjligt att trots allt specificera en testmetod och sätta gränsvärden.*

*Miljöstyrelsen undrar även om systemen helt hindrar snabb acceleration, något som skulle kunna vara negativt ur trafiksäkerhetssystem.*

*Systemen är dock endast rådgivande. T.ex. så blockerar inte det mekaniska system som undersökts helt snabba accelerationer, men motståndet i gaspedalen ökar när*

*accelererar snabbare än inställt värde. Behöver man "panikaccelerera" så är det fortfarande möjligt.*

*Vägverket invänder att det inte är accelerationen i sig som orsakar bränslesparingen. Tester har dock visat på en minskad bränsleförbrukning och minskat slitage hos bilar som utrustat med systemet. När accelerationen begränsas i körning med många start och stopp verkar körningen bli mjukare, kanske beroende på att maxhastigheten sjunker.*