

11. Typegodkjenning og utslippsmåling

Hva dreier debatten seg om?

- Alle biler som skal selges i Europa inkludert Norge, må typegodkjennes og oppfylle definerte krav. Det er typegodkjenningsprosessen som bestemmer hvilket drivstofforbruk, CO₂-utslipp etc. som oppgis for den enkelte bilmodell.
- Typegodkjenningssystemet utsettes tidvis for kritikk fordi det er avvik mellom de tallene som settes for drivstofforbruk og CO₂-utslipp etter laboratorietestene, og det reelle forbruket/utslippet i praktisk bruk. Enkelte hevder at både avgiftsmyndigheter og forbrukere lures.
- For BIL er det viktig å forklare hvorfor typekravene må være identiske og sammenlignbare for alle bilprodusenter. Da må testprosedyrene være standardiserte og helt sammenlignbare.

Hva er sakens fakta?

- Alle personbiler som skal selges i EU/EØS må ha europeisk typegodkjenning som innbefatter bl.a. avgassutslipp inkl. CO₂-utslipp og drivstofforbruk. Disse fastsettes som laboratoriemålte utslipps- og forbrukstall ved hjelp av en laboratorietest som består av simulert kjøring i en bestemt kjøresyklus. Frem til september 2017 har man brukt testen NEDC (New European Driving Cycle). Fra da av har man gått over til den mer realistiske WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures).
- Typegodkjenningsreglene er omfattende og rigide for at alle biler skal testes under helt identiske forhold. Dette er den eneste måten man kan sikre at dataene blir sammenlignbare mellom biltypene. I utviklingen av nye bilmodeller tilpasser bilprodusentene seg de til enhver tid gjeldende reglene.
- Det er riktig at det ikke nødvendigvis er samsvar mellom forbruk og utslipp i testene og forbruk og utslipp i reelle kjøresituasjoner.¹⁰⁴ Dette henger sammen med at reelt forbruk og utslipp varierer mye avhengig av kjøremønster, kjørelengde, geografi og utetemperatur. Dette gjør også at biler som gjør det likt under laboratorietester, har ulikt utslipp av miljø- og klimagasser under reell kjøring.
- Hovedhensikten med laboratoriemålingene er først og fremst typegodkjenning, men fordi laboratorietallene har blitt kritisert, er det utviklet en ny kjøresyklus, WLTP, som nevnt ovenfor. Den ligner mer på en reell kjøresituasjon enn den gamle NEDC. Formålet med dette er å få en syklus som enda bedre gjenspeiler virkeligheten, og som er lik verden over.
- Fra september 2017 blir også Euro-kravene i tillegg målt under reelle kjøreforhold ute på vei, med testen RDE (Real Driving Emissions).
- Målet med de nye reglene er bl.a. å redusere NO_x-utslippet fra dieserbiler.

¹⁰⁴ [Teknisk Ukeblad, 2015](#)

- Selv de nye målesyklusene blir ikke helt “*riktige*” i betydningen av at tallene ikke gjenspeiler faktisk kjøring i en hvilken som helst kjøresituasjon. Dette henger f. eks. sammen med at drivstofforbruket per mil vil være mye høyere hvis man kjører en kort distanse i en by enn hvis man kjører langt på en motorvei. På samme måte vil NO₂-utslipp være høyere når det er kaldt vær og stillestående luft enn hvis det er varmt og mye vind.

Hva mener BIL?

- Det kan aldri bli helt samsvar mellom typegodkjenningstall og faktisk kjøring. Typegodkjenningsreglene må være slik at alle bilmodeller testes under helt identiske forhold, mens forbruk og utslipp i trafikken vil variere mye med kjørelengde, kjøremønster, topografi og vær.
- BIL er glad for at EU har utviklet en ny og bedre typegodkjenningstest. Det er viktig at det er størst mulig samsvar mellom de tallene som settes for drivstofforbruk og utslipp etter laboratorietestene, da dette danner grunnlaget for forbrukerinformasjon og skattlegging av biler.
- Bilprodusentene tilpasser sine bilmodeller til det til enhver tid gjeldene regelverk. Dagens biler er tilpasset dagens regler. Dersom det kommer nye regler, vil produsentene tilpasse seg dette. Det er helt legitimt.
- Bilprodusentene lurer ikke forbrukerne. Når det gjelder drivstofforbruk, vil svært bevisste og økonomiske sjåførere kunne ha et lavere forbruk enn det som oppgis i typegodkjenningen.¹⁰⁵ De fleste av oss kjører mindre økonomisk, og bruker dermed noe mer enn det som er oppgitt. Dette er vel kjent.
- Heller ikke avgiftsmyndighetene blir lurt. Bilavgiftenes totale proveny er en politisk beslutning. Avgiftssatsene blir deretter regnet ut slik at summen tilsvarer totalprovenyet. Hvis nye typegodkjenningsregler gir andre verdier for CO₂- og NO_x-utslipp enn i dag, kommer avgiftssatsene til å bli justert tilsvarende.

Eksempel

Drivstofforbruket varierer svært mye med kjøremønster, kjørestil, topografi og vær. F.eks. øker drivstofforbruket med 10 – 15 prosent hvis du monterer en skiboks på taket. Økonomi og klima blir derfor vinnerne hvis du tar deg tiden til å ta av ekstrautstyr montert på utsiden av bilen når det ikke er i bruk.

¹⁰⁵ [NAF, 2015](#), ti gode råd for økonomisk kjøring